

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 92
februari 2014



**100 jaar
fietsdoden**

**Scoters
naar de rijbaan?**

**Knelpunten:
opgelost en nieuw**

Colofon

De OEK (Op eigen kracht) is een uitgave van de Fietsersbond, afd. Amsterdam. Het blad verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis toegezonden aan alle Amsterdamse leden. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 28 mei 2014

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot

14 april 2014 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Bezorging: oe k@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 11 - 17 uur (behalve op woensdag en vrijdag). Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even: 020-6854794.

Onderafdelingen

Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber (GF), Floor Fagel (FF),

Pete Jordan (PJ), Marcel van Kempen (MvK),

Johan Kerstens (JK), Marjolein de Lange

(MdL), Jan Pieter Nepveu (JPN), Michel

Post (MP), Anne-Marien Raukema (AMR),

Roland Haffmans (RH)

Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam

(tenzij anders aangegeven)

Druk: Rodi Rotatiedruk

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl

Bij de voorkant

De gemeente heeft een prijsvraag uitgeschreven om de fietsenstalling die zich in een kelder bij de OBA en het Conservatorium bevindt, populairder te krijgen. Er is zelfs 500 euro uitgelooft voor de 10 beste ideeën. De prijsvraag was nog niet uitgeschreven of iemand zette hekjes boven- en onderaan de helling neer. Zou die iemand dat het beste idee gevonden hebben?

Bij de achterkant

Volgens de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie moeten fietsoversteken op kruisingen als ze in de voorrang zitten, herkenbaar zijn door blokmarkering. Witte vierkanten van 50x50 cm

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per mail. Meld je aan via: fietsersbondamsterdam.nl (knop 'NIEUWSBRIEF' rechtsboven)

In dit nummer:

- 3 Jaarverslag 2013
- 4 Discussie over scooteroverlast
- 5 4 grote steden in de aanval
- 6 Nieuws uit Amstelveen
- 7 Meldpunt
- 8 Lezers schrijven
- 9 Opmerkingen en waarnemingen
- 11 Waarom vallen de Amsterdamse oudjes?
- 12 Fietsonderzoek | Stop zinloos gehinder
- 13 De fiets van...
- 14 Fietsparkeren
- 15 Beeldbank fiets
- 16 Weg paaltjes
- 18 Fietsstraat: een fietsvoorziening?
- 19 Fred en Abbo, einde van eentijdperk?
- 21 De fietsende wijkagent
- 23 Leren fietsen repareren
- 24 Smerig: 'een bedreigde diersoort'
- 25 Paaltjes aangepakt, uw mening
- 26 Fietsen in de autometropool
- 27 Bestorming | Vrijwilligers gezocht
- 28 Nieuws
- 29 Knelpunten
- 31 Column Pete Jordan
- 32 Niet zo Maar zo

moeten op 50cm afstand van elkaar een zoom vormen langs de over de kruising gelegde rode rijloper. Lángs en niet óp de rijloper. Je zou het niet denken als je in Amsterdam fietst. Het goede voorbeeld op de achterkant, waar de blokken naast de rode rijloper liggen, is dan ook een uitzondering.

Is dat nou zo erg? Ja, want die witte blokken hebben reliëf en geven een onaangenaam gevoel bij de fietser die eroverheen hobbelt. En dus probeert-ie dat te vermijden door – als het druk is – buiten de blokmarkering te rijden. Met alle gevaren van dien, vooral bij drukte. Zo veroorzaakt iets dat de veiligheid moet verhogen, precies het tegenovergestelde. Dus NIET ZO, MAAR ZO.

LAAT JE MAILEN

Om onze leden in Amsterdam snel te kunnen benaderen (bijv. om ze te kunnen raadplegen over een kwestie die in hun buurt speelt) is het handig hun emailadres te hebben. Vind je dat ook een goed idee? Mail ons dan ov.v. 'email-lid'.

Klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers wegonderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: meld het bij de Fietsersbond, afd. Amsterdam.

- Amstelveen	5404911
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Nieuw-West, Noord, Oost	14020
- OuderAmstel	4962121
- Uithoorn	0297-513111
- West	14020
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	14020
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond: amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Wegdek op trambanen:** infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:** licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting

Wat heeft, mede dankzij de Fietzersbond, het jubeljaar 2013 ons gebracht? Resultaten zijn geogst van jarenlange inspanningen. Eindelijk konden we weer fietsen door de Museumpassage, werden overbodige paaltjes geruimd, en heeft de gemeenteraad het probleem van de scooters onderkend. Maar aan de min-zijde zijn de voorzieningen bij lange na niet toereikend om de toename van het fietsverkeer op te vangen.

Het jubeljaar 2013

Onderdoorgang, paaltjes en scooters

Onbetwist hoogtepunt in 2013 was de opening van de fietspassage onder het Rijks. Na tien jaar strijd schoven op 13 mei de toezichhouders de hekken opzij en begaven honderden Amsterdammers zich bellend en zingend op het mooiste fietspad ter wereld.

Dit jaar werd ook het einde ingeluid van overbodige paaltjes. Onze in 2012 begonnen inventarisatie werd aangeboden aan de stadsdeelwethouders. Het eerste deelrapport in Noord kreeg veel publiciteit, met dank aan Het Parool. Maar niet alle stadsdelen waren voldoende overtuigd van het gevaar dat paaltjes opleveren om tot handelen over te gaan. Toen reed op de Veemkade in Oost een snorfietst tegen een nieuw geplaatst, donker exemplaar op de onverlichte Veemkade: een dode en een zwaargewonde. Onze inventarisatie kreeg daardoor opeens veel aandacht en uiteindelijk werden in de hele stad honderden paaltjes verwijderd en nog eens evenzoveel gemarkeerd of voorzien van rode knipperlichtjes.



Van de snorscooters rijden de meeste te hard en de berijders vormen een gevaar voor zichzelf en anderen. Onze inspanningen hebben er in 2013 toe geleid dat de vier grote steden het probleem hebben aangekaart bij de Haagse politiek. De steden baseren zich onder meer op onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer) en stellen dat de scooterrijder – mits gehelmd – op de rijbaan veiliger af is. Maar vooralsnog is de overlast van scooters niet afgenomen en worden de fietspaden steeds voller.

Fietsparkeren, fietspaden, tunneltjes en hekken

In 2013 kregen fietsparkeerders veel kritiek over zich heen omdat hun fietsen het aanzien van de stad zouden schaden. Stadsdeel Centrum heeft besloten om onder het Leidseplein een stalling te bouwen voor tweeduizend fietsen. Dat kan voor fietsers een verbetering zijn, maar dan moet de stalling wel comfortabel worden, goed toegankelijk en niet verplicht. Een steile trap met fietsgoten en tegelijk een verbod op fietsparkeren op het plein zal niet werken.

Bij het Amstelstation is de situatie verbeterd sinds de opening van een Fietspunt. De fietsstalling heeft een duidelijke aanrij-route en is de eerste 24 uur gratis. Ze opent vlak voordat de eerste trein vertrekt en sluit na aankomst van de laatste trein.

Met name in Amsterdam Zuid is de automobilist nog heer en meester. Fietspaden in de Pijp

dreigen te verdwijnen ten behoeve van het autoparkeren. Op de Zuidas is de fiets een ondergeschoven kindje. Het gebied dreigt een barrière in de stad te worden in plaats van een verbinding zoals de bedoeling was. Nieuwbouw door Stibbe en Akzo verrijst bovenop het doorgaande fietspad in het Beatrixpark, pal voor de tunnel onder de Beethovenstraat. De wegbeheerder weigerde aanvankelijk een gelijkwaardig alternatief aan te leggen. Slechts dankzij de inzet van onvermoeibare buurtbewoners, de Fietzersbond, juristen en de politiek zal de tunnel toch bereikbaar blijven.

En op diverse plaatsen in de stad maken kortzichtige en ondoordachte acties het fietsers moeilijker in plaats van makkelijker, bijvoorbeeld met hekken (Rijtuigenhof, Borneobrug, Fredrik Hendrikplantsoen) of door ruim baan te geven aan snorscooters (in de tunnel onder CS). Het grote geld waarmee het GVB een 'leaner' organisatie moet worden, maakt er ook een 'mean machine' van die plannen doordrukt die ten koste gaan van de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers (bijvoorbeeld op de kruising Willemsparkweg-Obrechtstraat).

Ten slotte een lichtpuntje: al jaren ontbreekt een comfortabele fietsroute langs NEMO. Op de valreep heeft stadsdeelraad Centrum eind 2013 unaniem een voorstel van D66 aangenomen om € 300.000 in de begroting van 2014 te bestemmen voor de NEMO-route. Daardoor is een node gemiste oost-westverbinding weer een stapje dichterbij gekomen. (JPN)



Volgens Remas Haverkamp van Scooterbelang, een organisatie die “zich inzet voor jou als brommer- of scootrijder” moet het probleem dat snorfietzen (blauw kenteken) op de fietspaden veroorzaken niet worden opgelost door snorfietzen met een helm op naar de rijbaan te verwijzen.

Scooteroverlast niet alleen door “kleine groep asociale rijders”

Integendeel

Haverkamp wil ook bromfietsen (geel kenteken) op het fietspad. Dan moet op het fietspad wel een maximumsnelheid van 25 km/uur gaan gelden. Niet alleen voor de motorvoertuigen, maar ook voor de fietsers. En wie harder wil (en dat kan) die moet dan maar met een helm op op de rijbaan gaan rijden. En o ja, die snelheidsovertreders moeten gewoon aangehouden worden. Op 19 december stond dat in Het Parool. Gerrit Faber vond dat dat niet onweersproken kon blijven en schreef onderstaande reactie. (In Het Parool werd die niet afgedrukt omdat de visie van Scooterbelang in de rubriek Het laatste woord stond...)

We zijn blij dat ook Scooterbelang vindt dat hardrijdende scooters niet op het fietspad horen. Maar jammer is dat ze het probleem van snorscooters die harder dan de maximaal toegestane 25 km/h rijden zo onderschatten. “Een kleine groep asociale rijders doet dat”, aldus Remas Haverkamp van Scooterbelang.

De feiten zijn heel anders. Metingen van de Fietsersbond in 2010 en 2012 geven

aan dat meer dan 90% van de snorfietzers harder rijdt dan mag. De gemeente Amsterdam komt uit op bijna 80%. De veel te snelle en brede vehikels zijn ook nog eens heel intimiderend voor fietsende ouderen en kinderen.

Het programma *Kassa* bezocht in 2011 tien winkels met een verborgen camera om te kijken hoe gemakkelijk het is om een snorscooter te kopen die te hard rijdt. Bijstellen tot 50 km/h was geen uitzondering en werd zelfs ongevraagd aangeboden. Alleen twee van de vier Bovag-leden wilden ‘slechts’ tot zo’n 38 km/u gaan. Vrijwel alle snorscooters die de winkel verlaten, rijden met gemak tegen de 40 km/h en zijn dus volgens de wet opgevoerd.

We hebben het dus niet over “een kleine groep asociale rijders” maar over een grote meerderheid van de snorscooteraars. We zouden graag samen met Scooterbelang bepleiten dat deze dus niet op het fietspad horen.

Remas Haverkamp stelt dat vooral de automobilist een gevaar is voor de snorfietser. In de eerste plaats is de scootrijder een gevaar voor zichzelf. Maar het klopt dat er ook veel ongelukken gebeuren tussen auto en scooter. En dat gebeurt juist omdat snorfietzers te hard over het fietspad rijden. Afslaande automobilisten kunnen de racemonsters op het fietspad niet op tijd zien aankomen, waardoor ernstige ongelukken gebeuren. Ook gaan door ongelukkige inhaalmanoeuvres van brede scooters op smalle fietspaden niet alleen fietsers, maar ook snorscooteraars nogal eens onderuit tegen stoeprandjes en andere obstakels. Dit soort ongeval-

len was in 1999 al reden om in de stad de bromfiets naar de rijbaan te verhuizen. Resultaat: het aantal ongelukken met bromfietsers nam met 31% af.

De SWOV (een gerenommeerd wetenschappelijk onderzoeksorgaan voor verkeersveiligheid) geeft aan dat de snorfietzen en -scooters van nu net zo hard rijden als de bromfietsen voordat deze in 1999 naar de rijbaan moesten. Daarom stelt ook de SWOV dat – nog afgezien van de veiligheid van fietsers – snorfietzers (met helm, en met hun echte snelheid) in de stad op de rijbaan horen.

De “oplossing” van Scooterbelang voor een maximum snelheid van 25 km/h op het fietspad is een gotspe. Die maximum snelheid voor scooters bestaat namelijk al. Probleem is dat de snorfietzen-tegenwoordig zich weinig blijkt aan te trekken van regels en controles. Ook de grote voorlichtings- en handhavingscampagne “Slowriders” in 2012 zette geen zoden aan de dijk.

De meeste snorfietzen van tegenwoordig hebben weinig gemeen met de snorfietzen zoals ze bij de introductie in 1976 bedoeld zijn: een fiets met hulpmotor, zoals der Spartamet die maximaal 20 (geen 25!) km/h kon. Scooterbelang zou haar leden een dienst bewijzen als ze hen deze keuze laat: wie niet hard hoeft, maar zelf niet (teveel) wil trappen: neem een e-bike of een fiets met hulpmotor, oftewel de snorfietz zoals ie ooit bedoeld is. Wie harder wil dan 20 of 25: neme een bromfiets, dus met helm op de rijbaan

En wij voegen eraan toe: wie gezond en fit wil blijven neemt een fiets. (GF)



Onder aanvoering van (ex) wethouder Wiebes zijn 'de grote vier' (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag) ten strijde getrokken naar het Rijk om scooteroverlast te kunnen aanpakken. In een brief, met verwijzing naar onze petitie schrijven de steden: "Snorscooters zijn snelheidsmaniakken"



De Speed pedelec ziet er uit als een gewone elektrische fiets

4 grote steden in de aanval

Net als de gerenommeerde SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) vinden de 'G4' inmiddels ook dat snorfietzers niet op het fietspad, maar op de rijbaan horen. Maar dan wel met een helmplicht. Dat is dan ook waar de grote steden toestemming voor vragen. Bovendien willen ze meer mogelijkheden om de snelheid van rijdende snorscooters te kunnen controleren. "De rollerbank is niet meer van deze tijd, controles zijn te makkelijk te omzeilen" signaleren ze terecht

Minister Schultz schreef daarop dat ze niets zag in een lokale helmplicht. En ook niet in een landelijk geldende helmplicht. Maar ook dat het wellicht mogelijk is om "de RVV" (verkeersregels) "aan te passen zodat gemeenten zelf met een verkeersbesluit wegen kunnen aanwijzen waarop snorfietzers met helmplicht op de rijbaan moeten rijden". Dat is voor het eerst dat de deur van het ministerie op een kier staat.

De gemeente Amsterdam gaat de komende tijd op het ministerie overleggen hoe de snorscooter-problemen aangepakt kunnen worden.

Ook gaat de gemeente een experiment doen met camera's in de voor scooters verboden onderdoorgang van het Rijks. Scooters (snor en brom) die daar toch doorheen rijden zullen automatisch een bekeuring thuis ontvangen. Bedoeling is om camera's op termijn breder in te zetten bij scooterverboden en ook tegen snelheidsmaniakken.

De Fietsersbond is blij met deze kruistocht van de G4. Desalniettemin heeft de Fietsersbond de raadsleden nog van een ideeënlijstje voorzien, wat nog meer gedaan kan worden, zoals een beleid waarbij ook foutgeparkeerde scooters kunnen worden weggeknipt, betaald

scooterparkeren (op kenteken) op hot-spots, haar eigen parkeerwachten niet meer op snorscooters laten rondrijden

en bij het rijk erop aandringen dat ook stadswachten met laserguns scooter-snelheid kunnen controleren. (GF)

Speedfiets

Op de Algemene ledenvergadering van 22 januari j.l. hebben de aanwezigen zich gebogen over de vraag wat de Fietsersbond moet vinden van de zgn. speed pedelec. Daar waren we het – toen eenmaal duidelijk was waar we het over hadden – vrij snel over eens: de speed pedelec is een brommer.

Er is een nieuw type fiets met trapondersteuning te koop: de speed pedelec. Deze heeft een veel sterkere motor dan een elektrische fiets en blijft tot 45 km/u ondersteuning geven. Daarmee is dat ding in prestatie gelijk aan een bromfiets. Maar hij komt nu op de markt als snorfiets. Dat kan doordat de keuringseisen nog niet aangepast zijn. In 2017 gebeurt dat en dan zal de speed pedelec een bromfiets zijn en wordt ook iedere dan al rondrijdende speed pedelec een bromfiets.

Maar zolang zo'n ding een snorfiets is moet hij op het fietspad rijden. Gelukkig rijden er nu nog maar weinig van rond. Maar als ze populair worden, hebben we er in Amsterdam een probleem bij: nog meer tweewielers die te hard rijden op het fietspad.

Voorstanders

Sommige fietsers denken dat de speed pedelec mensen kan verleiden om de auto te laten staan en op dit ding over te stappen. Dat betekent minder auto's en minder luchtvervuiling en dat is goed voor fietsers. En om het probleem van de krapte op het fietspad en het grote snelheidsverschil op te lossen, denken ze aan het aanleggen van extra stroken voor alle snelle tweewielers. Ook wielrenners zouden daar gebruik van kunnen maken. Maar in Amsterdam en vele andere steden is daar geen ruimte voor.

Bezorgd

In Amsterdam zijn we daarom bezorgd. We zijn blij met de vervanging van brandstofmotoren door elektrische en willen de kansen van de speed pedelec voor het woon-werk verkeer op de wat grotere afstanden niet ontkennen, maar we vrezen voor de veiligheid op met name de (smalle) Amsterdamse fietspaden.

We vinden daarom dat de Fietsersbond zich zonder reserve moet inspannen om de speed pedelec zo snel mogelijk onder de regels voor bromfietsen te laten vallen.



Nieuws uit Amstelveen

Goed nieuws: 7 rotondes

Bij een ongeluk op de kruising Amsterdamseweg-Graaf Aelbrechtlaan kwam twee jaar geleden een fietsende scholier om het leven. Dit leidde tot grote politieke druk op de wethouder voor verkeer om iets aan die kruising te doen. Omdat er aan beide zijden waterpartijen zijn, was het vinden van een goede oplossing erg lastig. Uiteindelijk bleek een ovale rotonde, ofwel een 'ovonde', de oplossing en die werd afgelopen zomer aangelegd. Mede dankzij de adviezen van de onderafdeling Amstelveen van de Fietzersbond.

Intussen bestaan er ook plannen om op nog vijf andere kruispunten rotondes aan te leggen. Dat zijn de kruising Van Heuven Goedhartlaan-Zonnestein, Saskia van Uylenburgweg-Jeanne d'Arclaan, Saskia van Uylenburgweg-Professor Bavincklaan, Rembrandtweg-Laan Rozenburg en Staat van Messina-Westelijk Halfgrond. Als die plannen doorgaan, verbeteren zowel de doorstroming van het verkeer als de veiligheid van fietsers. Minder goed nieuws was een verandering in de Van Heuven Goedhartlaan. Daar is een bocht die de snelheid van auto's moest remmen – ter beveiliging van kruisend fietsverkeer – weggehaald (het onderhoud was te duur). De afdeling Amsterdam heeft advies gegeven over de herinrichting en dat is grotendeels overgenomen.

Hulpimpuls van de Stadsregio

Amstelveen is er in geslaagd voor vier projecten extra geld te krijgen van de

Stadsregio Amsterdam, een zgn. 'hulpimpuls' om anders te dure projecten een extra zetje te geven. Ten eerste kan Amstelveen nu het fietspad in Zetterij-Oost verbreden. Ten tweede worden op de Amstedijk maatregelen genomen om de snelheid van auto's te remmen en wordt de weg vanaf de Amstedijk richting kinderboerderij beter ingericht. Ten derde komt er een vrij liggend fietspad bij Startbaan-Oost, dat vanaf de Van der Hooplaan zal aansluiten op het fietspad langs de wielervebaan richting Beneluxbaan. Tenslotte komen er vrij liggende fietspaden rond de kruising de Groenelaan-Laan van de Helende Meesters, die zelf wordt omgebouwd tot een rotonde. Inderdaad, de zevende.

Slecht nieuws

Verkeersplein

Het verkeersplein waar de Amsterdamseweg de Groen van Prinstererlaan kruist, ligt een paar honderd meter van de hierboven genoemde ovonde bij de Graaf Albrechtlaan. Het ziet eruit als een rotonde, maar wordt niet zo gebruikt. Omdat ook hier veel fietsende scholieren langskomen, pleitte de Fietzersbond ervoor dit plein daadwerkelijk als rotonde in te richten (toegezegd in het Uitvoeringsplan Verkeer 2012 – 2015). Maar de aanleg van de ovonde verderop gooid roet in het eten. Bij verkeerssimulaties bleek dat er 'op termijn' verkeersopstoppingen zouden kunnen ontstaan. En dat

mocht niet op die drukke straat met verschillende buslijnen. De onderafdeling Amstelveen heeft nog actie gevoerd en kritische vragen gesteld aan de wethouder, maar het heeft niet mogen baten.

A9 en Colijnweg perikelen

Konden we in 2012 nog juichen dat de rotonde op de Burgemeester Colijnweg bleef bestaan, nu gooit Rijkswaterstaat weer roet in het eten. Die rotonde was belangrijk als snelheidsremmer bij de fietsoversteek toen de N201 door de provincie werd aangelegd. Maar bij de verbreding van de A9 is bedacht dat er tussen de A9 en de Colijnweg meer groen moet zijn en dat gaat waarschijnlijk ten koste van de rotonde en het nieuwe fietspad tussen die rotonde en de Noordelijke Bosrandweg. Natuurlijk heeft de afdeling Amstelveen heftig geprotesteerd, maar tot nu toe zonder tastbaar resultaat.

Ook een tegenvaller is het vernieuwde plan voor de verbreding van de A9 op Amstelveense grond. Het moet goedkoper en dus zonder complete ondertunneling. Opnieuw blijken de fietspaden sluitpost, met als resultaat een onlogische fietsroute langs de museumtramlijn en een halvering van het aantal fietspaden bij de kruising bij het Stadshart. De Amstelveense afdeling is druk doende om er samen met de afdeling Verkeer van de gemeente het beste van te maken.

Cor Roof



Meldpunt

Sinds juni 2013 heeft de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond het Meldpunt geadopteerd, het digitale adres waar fietsers hun klachten over de openbare weg kwijt kunnen. Het is een extra instrument om de belangen van fietsers in Amsterdam te kunnen behartigen. Wat betekent die adoptie in de praktijk? Een aantal vrijwilligers monitort en beheert de meldingen. Zij vissen irrelevante of slechte meldingen eruit en proberen de overblijvende – als dat nodig is of nuttig lijkt – dwingender en oplosbaarder bij de wegbeheerder te krijgen. Hieronder onze eerste ervaringen en verdere plannen.

Tot nu toe – d.w.z. 27 januari 2014 – hebben fietsers in Amsterdam 227 meldingen gedaan. We zijn redelijk tevreden, zowel over de kwaliteit van de meldingen als over de manier waarop de verschillende stadsdelen de meldingen oppakken. Maar het kan beter. Zo wordt lang niet altijd duidelijk of een melding tot maatregelen leidt (omdat bijvoorbeeld het stadsdeel daar niet over communiceert) of dat genomen maatregelen het gemelde probleem daadwerkelijk hebben opgelost. Om daar verandering in te brengen, hebben we in de vorige OEK een oproep gedaan voor vrijwilligers die als 'beheerder' of 'checker' willen meedoen. Die oproep leverde veel enthousiaste reacties op en intussen zijn ruim 25 leden met het Meldpunt aan de slag.

In ieder stadsdeel hebben we nu minstens één beheerder en meerdere checkers. De beheerders monitoren de meldingen. De checkers gaan iedere twee maanden na wat er met de meldingen in hun buurt is gebeurd. Op basis van hun bevindingen werken de beheerders vervolgens het Meldpunt bij. Dat kan betekenen dat op de website van het meldpunt bij een melding foto's worden toegevoegd of dat gemelde problemen die inmiddels blijken te zijn opgelost als opgelost worden aangemerkt, etc.

Verder zijn we van plan meldingen die naar ons idee niet of niet goed worden opgepakt, extra onder de aandacht van de wegbeheerder te brengen. Afhankelijk van de meldingen doen we dit samen met onze wijkcontactpersonen, beleidsmedewerkers of de Knelpuntengroep. We overwegen om van urgente problemen een knelpuntennota te maken. Welke werkwijze het beste is, zal in de praktijk duidelijk moeten worden.

We kunnen trouwens nog steeds vrijwilligers gebruiken. Dus als je belangstelling hebt, kun je je aanmelden (via Teeja Arissen; teeja.arissen@fietsersbondamsterdam.nl).

En kom je op straat zaken tegen die voor fietsers vervelend of gevaarlijk zijn? Vergeet dan niet ze te melden via het Meldpunt: www.meldpunt.fietsersbond.nl (ook te bereiken via onze website: fietsersbondamsterdam.nl).

Ervaring van een melder

"Ik fiets veel door de stad en zie dan nog wel eens iets waarvan ik denk: dat is link, even melden.

Mijn ervaring tot nu toe is dat sommige meldingen meteen worden opgepakt, terwijl met anderen niks lijkt te gebeuren. Een diepe gleuf waar klinkers hadden gezeten in een inrit, waar de Bilderdijkkade bij de AH de Kinkerstraat kruist, was twee dagen na de melding gerepareerd. Dat vind ik mooi! Maar met het gevaarlijke en zinloze paaltje aan het begin van het Christoffel Plantijnpad (eind van de Postjesweg) is twee jaar niks gedaan. Pas onlangs is het - vermoedelijk met de grote paaltjesactie - verdwenen. In zo'n geval vind ik het extra ontmoedigend als de wegbeheerder helemaal niet reageert, zelfs niet laat weten dat hij niks doet en waarom niet. Hoeveel moeite is dat nou?

Ik kijk ook weleens naar meldingen van anderen, maar zie bijna nooit iets wat ik onzin vind. Het dichtst in de buurt kwam de melding van een gestolen fiets. Ik hoop maar dat de wegbeheerders dat ook vinden en daarom het meldpunt serieus blijven nemen (of gáán nemen als ze dat nog niet doen). Wat is nou mooier dan zoveel extra ogen op straat te hebben die zorgen dat de verantwoordelijkheid die je als wegbeheerder hebt, ook kan waar maken?"

GEEF ELKAAR EENS EEN ZOEN
TIJDENS HET WACHTEN OP GROEN

Lezers schrijven

Tegen de richting fietsen

Er werd in de vorige OEK [pag. 11; red] geschreven dat spookfietsers op het fietspad geen probleem is omdat de fietsers dat goed zelf kunnen regelen, maar daar ben ik het helaas helemaal niet mee eens! Onlangs werd ik bijna aangereden omdat een scooter vond dat hij recht had om tegen het fietsverkeer in te rijden en ik dus opzij had moeten gaan zodat hij alle ruimte had. Toen ik boos reageerde liep het uit op een scheldpartij: HIJ HAD HET RECHT! Ik niet.

En dat is het effect van het verkeerde voorbeeld van fietsers: men gaat het nadoen en denkt vervolgens dat het mag, dat ze het recht ertoe hebben en dat wordt dan vervolgens opgeëist door fietsers én scooters...

Ook heb ik echt heel veel bijna ongelukken gezien, ken ouderen die niet meer fietsen omdat ze door de spookrijders niet meer durven. Dat kan toch niet de bedoeling, de uitkomst zijn?!? En de kinderen: aan welke regels moeten zij zich houden? We willen dat ze meer bewegen, fietsen, maar maken het verkeer door ons gedrag zo onoverzichtelijk en dus gevaarlijk (hersenenonderzoekers hebben aangetoond dat hun hersenen er nog niet klaar voor zijn) dat men het niet aandurft ze te laten gaan. Jullie gaan volgens mij (en velen met mij) te veel uit van vriendelijke, rekening-met-anderen-houdende fietsers: helaas, maar de meesten zijn niet zo. Dan dus toch maar liever regels: dan is het voor iedereen duidelijk.

Nog een argument: onderwijs, opvoeden is voorleven, toch? Dat betekent dus dat iedereen die zich niet aan de regels houdt, mede schuldig is aan de dood van kinderen die dat zgn. stoere gedrag nadoen en verongelukken. Een beetje sterk gezegd, maar het raakt wel de kern van het probleem. Hoe kunnen we van kinderen vragen meer te fietsen, als we het zo gevaarlijk voor ze maken? Ik hoop dat mijn kindskinderen (én die van anderen!) nog veilig door het verkeer kunnen en houd me – sinds ik me dat heb gerealiseerd – aan de verkeersregels.

Anneke Dammers

Reactie JK: In de vorige OEK beweerde ik dat tegen-de-richting fietsen een "overschat probleem" is. Daarmee ontken ik niet dat het een probleem is en evenmin ontken ik dat gevaarlijk wangedrag (ook van scooterrijders) een probleem is. Het zou mooi zijn als de brieven schrijfster gelijk heeft en voorleven echt werkt. Het enige wat dan nog ontbreekt is dat iedereen zich aan de regels houdt en zich voorbeeldig gaat gedragen. Maar of dat door voorleven bereikt kan worden...

Fietsers door rood

Sinds ik op de basisschool zat, fiets ik. Ik heb geen auto. Dus de belangen van fietsers en voetgangers vind ik belangrijk en ik vind het niet in ons belang als sommigen onder ons geen rekening houden met andere weggebruikers. Een voorbeeld - soms steek ik, samen met mijn kleindochter van zeven jaar, de Rozengracht over. Wij wachten keurig op groen van het voetgangersstoplicht

bij het zebrapad. Pas dan steken wij over. Een paar keer moesten wij midden op het pad stoppen omdat fietsers door rood reden en wij anders een ongeluk kregen.

Rose Berl

Gepensioneerd pantomimespeler Rob van Reijn (1929) werd vorig voorjaar door een fietser aangereden. Aan het kerkkoor van de Westerkerk, waarin hij lange tijd gezongen heeft en waarin ook leden van de Fietsersbond zitten, schreef hij zijn ervaring. Rob blijkt zijn zonnige humeur niet verloren te hebben. De OEK vroeg zijn brief (enigszins geanonimiseerd) te mogen publiceren. (JPN)

Op weg naar Albert Heijn stond ik op de vluchtheuvel van de Constantijn Huygensstraat, wachtend op het groene licht naar de Overtoom. Tram en auto's stonden al stil. Het licht springt op groen en we kunnen oversteken. Langs de wachtende auto's komt met hoge snelheid, als een duvel uit een doosje, een fietser, niet op het fietspad maar op de autobaan en knalt tegen mij op. Fiets over mij heen en ik lig op het asfalt.

Ik werd door een paar mensen op de been gebracht en zag het joch aan zijn fiets rommelen. Ik kwam naar hem toe. 'Je reed door rood! Je reed door rood!! En op de verkeerde baan, niet op het fietspad!!!' Hij was ook geschrokken en keek me angstig en nerveus aan. Hij zag er buitenlands uit, sprak onverstaanbaar. Ik dacht 'laat maar' en wandelde naar AH.

Thuisgekomen vertelde ik wat me was overkomen, er was niks met me aan de hand. Maar langzaam begon ik aan de linkerkant van mijn ribbenkast pijn te voelen. De volgende ochtend – ik had flink pijn – kwam een vriendin op bezoek die huisarts geweest is. Ze kwam tot de conclusie dat ik twee gekneusde ribben had en ook nog een wond op mijn rechterbeen, die ik niet had opgemerkt. Het is een langdurig proces, gekneusde ribben. Wat je niet moet doen is niezen, een boer laten, de hik krijgen en lachen. Maar het gaat over... zei mijn vriendin.

Rob van Reijn

Toen in het najaar van 2013 in London binnen 6 weken 6 fietsers omkwamen in het verkeer, werd daar niet alleen in Engeland uitgebreid over gediscussieerd maar ook in Nederland. Bij mij riep het de vraag op hoe het zit met in de loop der jaren omgekomen Amsterdamse fietsers en ik besloot alle ongevallen die in de afgelopen eeuw in het Amsterdamse verkeer een fietser het leven kostte, boven water te krijgen. Tot nu toe heb ik de details van meer dan 600 ongevallen getraceerd. Hieronder enige aantekeningen en observaties uit mijn onderzoek tot zover.



1931 - Eerste Constantijn Huygensstraat

Opmerkingen en Waarnemingen uit het "In Amsterdam gedode fietsers" Project

Gegevens

Allereerst dit: zo'n project beginnen is verraderlijk gebleken. Het doorlezen van historische ongevallenrapporten van de politie was uiterst waardevol, maar veel politierapporten zijn allang vernietigd. En hoewel talloze nieuwsitems over ongevallen waardevol zijn, heeft de pers van veel ongelukken simpelweg nooit verslag gedaan. Dus, hoewel het oorspronkelijk mijn doel was om elk geval te boekstaven waarbij iemand op de fiets in Amsterdam omkwam, moest ik me erbij neerleggen dat het onmogelijk is ze allemaal te achterhalen. Van een aantal is nergens ook maar een spoor te bekenen.

Daar komt bij dat het Bureau Onderzoek en Statistiek van de gemeente bepaalde fietsongevallen niet als zodanig opvat. Als bijvoorbeeld een fietser meer dan 30 dagen na een ongeluk sterft, dan komt dit niet in de officiële statistieken terecht als een verkeersongeluk. Neem bijvoorbeeld de 73-jarige oude man die in 1958 op de Koninginneweg op z'n fiets door een vrachtwagen werd aangereden en 32 dagen later in het ziekenhuis aan z'n verwondingen overleed. Ik vind hem een verkeersslachtoffer, maar volgens de statistieken is hij dat niet. (Naar mijn idee is dat net zoiets als beweren dat er tussen de dood van prins Friso en die lawine geen verband is.) Ook fietsers die fietsend in een gracht belanden en

verdrinken, zijn volgens de statistieken verdronken en geen verkeersslachtoffer. En mensen die meerijdend op een fiets omkomen, worden statistisch op één lijn gesteld met passagiers in een auto en niet beschouwd als fietsslachtoffers. Ik zie ze als fietsers, ook al waren zij niet degenen die traptten.

Grote voertuigen

De laatste jaren is er veel aandacht voor fietsers die overleden bij aanrijdingen met grote voertuigen – vrachtwagens, vuilniswagens, trams, bussen etc. In het verleden stierven fietsers trouwens door dodelijke voertuigen die we nu niet meer als zodanig ervaren: stoomtrams, treinen, paard- en wagens en zelfs op hol geslagen paarden. Er is zelfs het merkwaardige geval van de jongeman die in 1933 op de Rozengracht fietste, uitgleed en – hoe is het mogelijk – precies voor een stoomwals viel en daaronder dodelijk geplet werd.

De aanwezigheid van grote voertuigen is een aanhoudend thema bij fietsdoden, zelfs als zo'n vehikel in eerste instantie niet bij het ongeval betrokken was. Als een fietser valt – bijvoorbeeld doordat hij in het stuur van een ander haakt of met zijn trapper een stoeprand raakt of gewoon onderuitgaat op een beijzeld wegdek – zal zonder de aanwezigheid van een groot voertuig het letsel meest-

al verwaarloosbaar zijn, en in geen geval fataal. Het wordt pas fataal doordat de fietser in z'n val in de baan van zo'n voertuig terecht komt. Wat dat betreft, kun je makkelijk op het idee komen dat grote voertuigen misschien maar weinig ongevallen veroorzaken; alleen hun aanwezigheid is de oorzaak van de dodelijke afloop. Hoe ik ook mijn best heb gedaan, het is me niet gelukt onder de meer dan 600 dodelijke fietsongelukken er ook maar één te vinden die in het Vondelpark plaatsvond. Datzelfde Vondelpark mag dan al meer dan 100 jaar de plaats zijn waar talloze fietsers onderling in aanvaring komen, zonder de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer schijnt er nog nooit een fataal geweest te zijn.

De dodelijkste jaren

Hoewel ik het echte rekenwerk nog niet gedaan heb, lijken de jaren vijftig voor fietsers de dodelijkste. En het kan niet anders of het – niet uit te leggen – afschaffen van de maximum snelheid voor motorvoertuigen in de stad in 1951 was daarbij een grote factor. Geen wonder dat de steeds snellere auto's die op de straten van de stad werden losgelaten, een nog grotere bedreiging voor fietsers gingen vormen. In januari 1951, bijvoorbeeld, kwamen in Amsterdam tijdens de eerste maand zonder snelheidsbeperking minstens vijf fietsers om. Dat bloedbad duurde voort totdat iets



1955 - fietser door bus aangereden in de Maasstraat

opmerkelijks gebeurde: in september van dat jaar werd er geen enkele verkeersdode geregistreerd. Sommigen zagen dit maar al te graag als een teken dat het ergste voorbij was. Plaatselijke kranten legden het nieuws van de maand zonder dode zelfs onmiddellijk – en niet zonder trots – uit als het aanbreken van een nieuw, veiliger tijdperk. Maar in werkelijkheid bleek deze doodvrije maand niet meer dan een statistische uitschieter. De inkt in de kranten was nog niet droog of de slachting werd hervat: in de namiddag van 1 oktober werd op het Robert Kochplantsoen een 51-jarige fietsster door een vrachtwagen overreden en gedood. En in de 8 weken die op de doodvrije maand september volgden, zijn niet minder dan 10 fietsers in de straten van Amsterdam aan hun eind gekomen. Pas in 1957 werd de maximum snelheid opnieuw ingesteld, na zes jaren waarin grote aantallen fietsers onnodig het leven lieten.

Dodelijkste autoplekken

Ook opmerkenswaard is de ontdekking dat fietsers van het leven beroofd zijn op plekken waar inmiddels – godzijdank – auto's niet meer zijn toegestaan. Zoals de drie afzonderlijke dodelijke aanrijdingen van fietsers door auto's op het stuk Weesperzijde langs de de Weesper-trekvaart. Of de twee ongevallen waarbij fietsers het slachtoffer werden van vrachtwagens op de Rotterdammerbrug (de brug tussen Marnixplantsoen en Nassaukade). Of het curieuze geval uit 1950 van een jongen van 13 die tussen de middag van school naar huis fietste. Hij reed net op het hefgedeelte van de

brug toen een vrachtwagen hem passeerde. Door het gewicht ervan begon de brug te 'stuiteren', waardoor de jongen van zijn fiets werd geworpen en onder de wielen van de vrachtauto aan zijn einde kwam.

Dodelijkste fietsplekken

Er is ook iets opmerkelijks aan de plaatsen waar fietsers in Amsterdam omkwamen. Tussen 1920 en 1960 vonden natuurlijk veel dodelijke ongevallen plaats in de drukke straten van de binnenstad, maar een verrassend groot aantal voltrok zich op wegen die het centrum verbonden met de stadsgrenzen. Op de Haarlemmerweg, de Sloterweg, de Amstelveenseweg, de Weesperzijde en de Middenweg – wegen waar motorvoertuigen die de stad in- en uitgingen en vermoedelijk reden met snelheden die nog (of: al) afgestemd waren op rijkswegen – werden heel wat fietsers gedood.

Maar laat er geen misverstand over bestaan, altijd hebben drukke verkeersaders in de bebouwde kom veel fietsdoden voor hun rekening genomen. Bijvoorbeeld, de Stadhouderskade mag dan de laatste jaren het toneel geweest zijn van enkele dodelijke fietsongevallen die veel aandacht trokken, ook tientallen jaren eerder hebben er zich veel dodelijke verkeerstaferelen afgespeeld. Het waarschijnlijk meest opmerkelijke geval deed zich voor in de middag van 16 november 1935 toen op het traject Stadhouderskade-Nassaukade drie fietsers bij drie afzonderlijke ongevallen om het leven kwamen.

Eigen schuld?

In de loop der jaren heb ik de gedachte gemeengoed zien worden dat wanneer een fietser om het leven komt, het waarschijnlijk zijn eigen schuld is: dat hij in de dodehoek zat of oortjes in had of door rood reed of iets dergelijks. Maar mijn onderzoek heeft maar weinig gevallen aan het licht gebracht waarbij fietsers omkwamen doordat ze door rood reden. In feite heb ik – ook tot mijn eigen verrassing – moeten vaststellen dat onder de vele gedode fietsers, een groot deel geen enkele blaam trof.

Neem het geval van de 46-jarige fietser die in 1949 werd doodgereden door een auto waarvan de bestuurder een niesaanval kreeg en daardoor uit z'n baan raakte. Of de twee gevallen van de 53-jarige vrouw (in 1963 op de Waddenweg) en de 47-jarige man (in 1974 op de Stadhouderskade) die – beiden op de fiets – dodelijk werden getroffen door een vrachtwagen toen de bestuurder in gevecht met een insect in z'n cabine de macht over het stuur verloor. En dan zijn er natuurlijk de vele fietsers die zijn omgebracht door dronken automobilisten. Zelfs in het meest rampzalige fietsongeval uit de geschiedenis van Amsterdam, waren de slachtoffers volkomen onschuldig. Dat was in 1952 en ze bevonden zich in een stoet fietsers op de Aalsmeerweg – op de terugweg van een bloemencorso in Aalsmeer – toen een buschauffeur de controle over zijn bus verloor. Het voertuig ramde zeven fietsers waarvan er drie het leven lieten. (PJ)

In de volgende OEK ga ik dieper in op de cijfers en statistieken van het "In Amsterdam gedode fietsers" Project

Victor Overboom (Breda, 1989) rondt eind februari een onderzoek af naar de toedracht en aard van eenzijdige ongevallen met de fiets onder oudere inwoners van Amsterdam. Dit doet hij in opdracht van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Wij waren natuurlijk nieuwsgierig.



Waarom vallen de Amsterdamse oudjes?

Met dit onderzoek rondt Victor zijn studie Verkeerskunde (vanaf september 2013 'Mobiliteit' genaamd) aan de in Breda gevestigde Nederlandse Hogeschool voor Toerisme en Verkeer af. Een HBO-opleiding die is voortgekomen uit de Verkeersacademie Tilburg, waar men een vergelijkbare opleiding op MBO-niveau verzorgt. De markt zat blijkbaar verlegen om hoger opgeleide verkeerskundigen. Het thuismilieu – 'We hebben nooit een auto gehad, alles ging met de fiets of het openbaar vervoer' – is van groot belang geweest voor de keuze voor deze opleiding. En binnen het onderwerp 'verkeer' was van meet af aan de verkeersveiligheid zijn passie. En omdat Amsterdam alle verkeersmobiliteiten kent (Breda heeft bijvoorbeeld geen tram) en er dagelijks heel veel verplaatsingen zijn, was dit de stad van zijn droomstage.

De slag om Nederland

De concrete aanleiding voor zijn stage bij DIVV was een televisie-uitzending van het VPRO-programma De slag om Nederland over de Amsterdamse snorfietsproblematiek. Hierin was wel de Fietsersbond aan het woord, maar niet de gemeente. Dat prikkelde de jonge student en hij besloot een open brief te schrijven met het voorstel een onderzoek te doen naar scooters. Na drie weken viel een uitnodiging voor een gesprek met DIVV op de mat. Zij waren meteen enthousiast over het aanbod, maar de begeleider vanuit de opleiding



kon de opdracht inhoudelijk niet goedkeuren. Die snorfietsproblemen waren te bestuursrechtelijk en juridisch van aard, met name vanwege de handhaving. Vervolgens kwam DIVV met een alternatief. De landelijke Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) had geconstateerd dat sinds 2008 sprake is van een stijgend aantal ouderen (60+) dat op de spoedeisende hulp of in het ziekenhuis terechtkomt na – een veelal eenzijdig – ongeval met de fiets. Dat betekent dat er geen andere weggebruikers in het spel zijn. Deze ongevallen worden vaak niet gemeld, niet aan de politie, niet aan de gemeente en trouwens ook niet door de verongelukten zelf (of hun nabestaanden). Aldus woont Victor sinds begin november op kamers in Almere en spoort hij vijf keer per week naar Amsterdam.

Onderzoekswijze en doel

Victor Overboom hanteert in zijn relatief korte stageperiode – nog geen vier maanden – drie vormen van onderzoek. Ten eerste leest hij veel vakliteratuur over zijn onderwerp, de risico's die de (oudere) fietser loopt. Daarnaast maakt hij gebruik van een andere gemeentelijke dienst: O+S (Onderzoek en Statistiek), die voor hem een panel van 400 mensen digitaal een vragenlijst voorlegt. De helft van de bevroegden is 60+, de andere helft is jonger. Tenslotte, voor het kwalitatieve deel, interviewt hij mensen, het liefst twaalf in totaal. In die een-op-een gesprekken gaat hij in op hoe mensen veiligheid ervaren, of met het toenemen van de leeftijd ook lichamelijke beperkingen toenemen, hoe het zit met gezichtsvermogen, gehoor, evenwicht en reactiesnelheid. En met kleuren zien, contrasten, het vermogen zich te focussen etc. Ook vraagt hij naar de omgeving waarin je je verplaatst, kortom allerlei factoren die een rol kunnen spelen bij die eenzijdige ongevallen. Hoewel er een zekere mate van subjectiviteit op de loer ligt (mensen kunnen zich bijvoorbeeld beter en stoerder voordoen dan ze zijn), probeert Victor dit te minimaliseren door door te vragen.

De oudste respondente tot nu toe is 74 jaar. Na haar pensionering is ze meer gaan fietsen, voelt zich daardoor gezonder en voelt zich ook veiliger op de fiets in de stad. De jongste (58 jaar) merkt dat hij slechter gaat zien. Hij draagt een bril en die raakt beslagen wanneer het

regent. De centrale onderzoeksvraag is 'Welke effectieve maatregelen moeten er worden genomen?' Daarachter schuilt de vraag wat iemand ouder maakt. Zijn er gezondheidsgebonden eigenschappen in kaart te brengen? En dan komt de belangrijkste fase: het doen van aanbevelingen aan de gemeente Amsterdam, die omgezet moeten kunnen worden in beleid. Maar dat beleid moet ook reëel zijn. Zo is het onzinnig om voor te stellen om alle fietspaden in de stad te verbreden, omdat daar vaak geen fysieke ruimte voor is, het kapitaal kost en veel te lang duurt. Wel zit er nog veel potentie in fietscursussen, voorlichting en handhaving.

Ervaringen

Volgens Victor tekenen zich nu al bepaalde constanten af, die tamelijk logisch en voor velen herkenbaar zijn. Zo hebben de oudere fietsers allemaal de pest aan snorfietsen en scooters op het fietspad, zien ze minder in het donker – vooral als ze zelf geen verlichting op de fiets hebben. En 'spookfietsers' – tegemoetkomers op een eenrichtingsfietspad – vinden ze (net als veel jongere Am-

sterdammers) afschuwelijk. En, ze fietsen allemaal in het centrum.

Victor kijkt terug op een leerzame en aangename stage, met veel behulpzame collega's. We gaan over een paar maan-

den misschien nog horen of lezen wat de aanbevelingen zijn geweest en vooral, wat DIVV ermee gaat doen. Wordt dus wellicht vervolgd...

(AMR)

Gemis achterhalen

Door het niet melden van fietsongevallen mist de gemeente gegevens over de oorzaken van vooral eenzijdige ongelukken, ook als er medische zorg op volgt. Die zorg varieert van huisarts en fysiotherapeut tot eerste hulp en ziekenhuisopname. Regel is: hoe 'lager' de letselnrst, des te lager de registratiegraad. Soms is het letsel onbekend, want het slachtoffer is gewoon naar huis gegaan en heeft geen externe medische zorg gevraagd. Er is een landelijke proef gestart, waarbij een schatting wordt gemaakt van het aantal fietsongevallen onder senioren. Van de zeven ziekenhuizen in Amsterdam, doen daar twee aan mee: het AMC en de VU. Overigens komen vanwege capaciteitsgebrek lang niet alle in Amsterdam verongelukte fietsers in Amsterdamse ziekenhuizen terecht, en andersom kunnen slachtoffers uit bijvoorbeeld Utrecht in een Amsterdams ziekenhuis belanden. Toch hoopt men met die proef een schatting te kunnen maken van het aantal slachtoffers van fietsongevallen in Amsterdam. Afgelopen jaar is ook in Lelystad een proef gestart waarbij aan patiënten die met letsel aankomen, wordt gevraagd de oorzaak ervan te melden. Vanwege de kosten én de privacywetgeving zijn overigens ziekenhuizen tot nu toe terughoudend met het doorgeven van zulke informatie.

Wat zegt je fiets over wie je bent?

Amsterdammers rijden op heel verschillende fietsen: omafietsen, Van Moofs, racefietsen uit de jaren tachtig, fluorescerende fixies, kratfietsen, bakfietsen – en dat is nog maar het topje van de ijsberg. Ik ben al een tijdje benieuwd naar de fietsen van Amsterdammers en wil uitzoeken of die misschien iets te maken hebben met hun achtergrond en waar ze wonen. Jij kan me helpen! Maak een foto van je fiets, upload de foto en vul enkele simpele vragen in:

www.dirkmjk.nl/mijn-fiets

Uiteraard zal ik zorgvuldig met de gegevens omgaan en uiteraard zal ik in de OEK verslag doen van de resultaten. Alvast bedankt!

Dirk Kloosterboer

Stop zinloos gehinder!

Er zijn plekken waar iedereen langsfietst hoewel dat bij het ordenen van de ruimte niet was voorzien. Een wegbeheerder kan dan kiezen tussen faciliteren en hinderen. Bij het Funen (Oostelijke Binnenstad) is duidelijk gekozen voor hinderen. Wie via het Funenpark het vervelende kruispunt bij de molen wil vermijden, krijgt de ene na de andere barrière opgeworpen. Een voorheen recht tegelpad heeft een idiote haakse hoek gekregen en is voorzien van een houten hek met een ondoordringbare heg (boven). De duivel mag weten waarom. Maar ha, ha, nu is er een olifantenpaadje aan de andere kant van het elektriciteitshuisje ontstaan (onder). Onbekende olifanten, bedankt! (JPN)

Naschrift: Het stadsdeel weigert te faciliteren en heeft vlak voor het ter perse gaan van de OEK een nieuwe hindernis opgeworpen: een stoeprand in de 2e Coehoornstraat, waar het tegelpad begint...



De fiets van...

Antje Geertje (Ans) Markus (Halfweg, 29 januari 1947) is een Nederlandse kunstschilderes. Markus is bekend om haar schilderijen van vrouwen in windsels. Ze is autodidact en haar stijl is realistisch. In 1981 houdt ze haar eerste expositie en vanaf halverwege de jaren tachtig komt het grote succes. In 1995 opent ze haar eigen atelier en expositieruimte op het Prinseneiland. Ze wordt beschouwd als de society-schilder van Nederland. Aldus de Wikipedia, de vrije encyclopedie.

Merk

O jee, dat weet ik niet. Het is een goedkope Omafiets, zo'n vijf jaar geleden gekocht bij de fietsenmaker hier op het eiland.

Koosnaam

Dat gaat me wat ver. Deze fiets is me heel dierbaar en ik ga er zuinig mee om. Ik ben verliefd op de combinatie zwart/wit. Die noppen heb ik er ook voor de herkenbaarheid op geschilderd. Makkelijk om terug te vinden en minder aantrekkelijk voor dieven. Ik hoop altijd nog dat een fabrikant er iets in ziet, de 'Ans Markus Noppen Fiets'.

Gebruik

Dagelijks! Ik moet gefietst hebben anders is de dag niet compleet. Als ik de hoek om ben voelt het al goed. Wel altijd met een doel: lekker naar één van de markten, mijn dochter aan de andere kant van de stad of via het Westerpark naar mijn geboorteplaats.

Toet toet!

Die scooters wurmen zicht altijd vooraan bij het stoplicht en dan kunnen wij fietsers lekker 'genieten' van hun ongezone uitstoot. Ik hoop dat burgemeester Van der Laan zijn woord houdt.

Knelpunt

Bij de herinrichting van het Haarlemmerplein is op de tekentafel iets mis gegaan. Komende vanuit de Haarlemmerdijk moet je na de Willemsbrug rechts afslaan om naar het Westerpark te gaan. Bij dat stoplicht is er altijd een fietsopstopping met grote kans op botsen.

Elektrisch

Niet nodig, ik fiets door weer en wind. Bewegen is goed voor de mens en heeft therapeutische waarde, net als schilderen trouwens. Ik heb een aantal vrienden

dinnen 'aan de fiets' gekregen. Ook mijn man Wybe, die na een sportieve jeugd op de luie auto was overgeschakeld. Hij had wel even een elektrische fiets, maar maakt nu weer gebruik van zijn enorme fietskuiten.

Entree maken

De fotografen zijn er inmiddels aan gewend dat ik mijn fiets naast de rode loper van Carré of een gala parkeer. Wat anderen ervan vinden boeit me niet. Toen ik een keer iets bij een bekende modeontwerper had gekocht en wilde vertrekken zei hij wel op ietwat neerbuigende toon "Je gaat toch niet met mijn mooie tas op die fiets?".

Vijftig jaar barbie

Je bedoelt de expositie in het Tassenmuseum Hendrikje? Ik las het, weer een leuk fietsuitje. Mode spreekt mij enorm aan. Ik heb een serie schilderijen, met mijn dochter als model, gewijd aan de haute couture creaties van beroemde ontwerpers.

Fiets en wandelbeurs

Komt die in de RAI? Ik heb Wybe weleens voorgesteld om op fietsvakantie te gaan, in combinatie met een kuuroord. Het is er nog niet van gekomen. Ik ben blijklaar toch niet zo van de vakanties, niet graag van huis.

Statieportret

Leuk dat er drie dames zijn uitgekozen om Willem Alexander te portretteren. Ik had de opdracht graag aangenomen, maar ben niet teleurgesteld. Het is tijd voor de nieuwe generatie, ik heb Beatrix al meerdere malen op doek gezet.

Fiets als model

Is er nog niet van gekomen. Beetje raar eigenlijk. Ik heb in opdracht wel auto's geschilderd, maar werk toch liever met mensen. Uit staal spreekt geen gevoel, je kunt er geen contact mee maken, en dat heb ik juist nodig.

Fietsromantiek

Als ik met een lange avondrok op de fiets zit dan voel ik me weleens een dame uit vervlogen tijden die als in een klassiek beeld schuin op haar paard zit.

Asociale fietsers

We zijn soms stout, ik rij ook wel eens door rood. Maar het gaat al beter, de meeste fietsers hebben tegenwoordig



voor- én achterlicht! Waar ik me wel aan erger zijn die fietsers met telefoon in de hand of koptelefoon op het hoofd. Ze zitten in hun eigen wereldje. Hallo, op-letten!

Steiger Ans Markus

Een idee van Wybe. Ik geef workshops voor groepen en die komen met de boot aan. In de afgelopen jaren hebben dertigduizend mensen in mijn atelier geschilderd. Erg leuk, zo kan ik doorgeven wat ik fijn vind, want de meesten hebben nog nooit geschilderd. Het is wel hard werken, ik heb een natte rug als de boot weer vertrekt.

Erkenning

Mijn werk wordt gekocht, ik was in 2010 Kunstenaar van het jaar, ben Officier in de Orde van Oranje-Nassau, Briljant Kunstenaar 2014. Er kwamen zo'n 65.000 bezoekers naar mijn overzichtstentoonstelling in het Noord-Brabants Museum. Mij hoor je niet klagen, ik ben een dankbaar mens.

Windsels

Ze zijn terug, alleen in een andere vorm. Vroeger verbeeldden ze mijn eigen onzekerheid, nu staan ze voor kwetsbaarheid en de betrekkelijkheid van het leven. Aanleiding is het aftakelingsproces van mijn moeder dat ik van nabij heb gevolgd.

Eilandmentaliteit

Het is heerlijk wonen en werken op Prinseneiland. Of de Eilanders aparte mensen zijn weet ik niet. Er zijn hier zeventig ateliers, wellicht zegt dat genoeg. Op 8 en 9 juni houden we weer open huis, iedereen is welkom! (www.ansmarkus.nl)

tekst/foto MvK



Fietsparkeren

Hét Amsterdamse probleem is het fietsparkeerprobleem. Overal staan fietsen. De fietsenrekken staan barstensvol. Overal en altijd, en zodra er een nieuw rek wordt bijgeplaatst, staat deze eveneens binnen een mum van tijd vol. Het is als water naar de zee dragen.

Als ik in andere steden kom vraag ik me dikwijls af waar deze mensen hun fiets neerzetten als ze in de stad zijn. Ook valt me op dat er bijna nergens fietsenrekken of nietjes staan. Er staan ook bijna nergens fietsen.

Nu is er een nieuw beleid gekomen: in drukbezochte winkelgebieden haalt de gemeente de fietsenrekken weg en komen er parkeervakken. Het helpt, maar ik vind het geen fijn idee om mijn fiets ongeketend neer te zetten. Met één zuchtje wind of door een kleine menselijke onhandigheid vallen de fietsen als dominostenen allemaal om. Er hoeft maar één idioot met een busje de boel in te laden en je bent je fiets kwijt. Dat laatste is misschien een oplossing voor het fietsparkeerprobleem, maar als je eigen fiets is ingeladen dan sta je daar wel te stampvoeten van machteloze woede. Ik zou sowieso niet rustig winkelen want ik zou me telkens afvragen of mijn fiets er nog zou staan.

Fietsnietjes-interval-regeling

Nu is er een object dat mij vreugdevol stemt: het fietsnietje. Als die in het straatbeeld staan geeft me dat een gevoel van orde en rust. Waarschijnlijk omdat ze beter dienst doen dan rekken en in het gebruik meestal geen geprop en geduw nodig hebben. Ze nemen echter wel weer meer ruimte in en daaraan hebben wij hier nu eenmaal een schreeuwend tekort.

Een tussenoplossing voor het drukke winkelgebied zou kunnen zijn: fietsparkeervakken met een fietsnietjes-interval: om de zoveel meter een fietsnietje. Dat beperkt ellenslange dominovalpartijen, de 'neuroten' kunnen hun fiets vastkete-

nen en de 'nonchalanten' onder ons zetten hem er gewoon tussen.

Die fietsnietjes-interval-regeling geldt vanzelfsprekend alleen voor de drukke winkelgebieden. In de woonwijken is het fietsenrek of een hele rij nietjes gewoon van levensbelang. 's Nachts zijn de fietsendieven namelijk het meest actief en je wilt als bewoner natuurlijk rustig kunnen slapen.

Oorzaken

Vooropgesteld blijft het belang om het fietsparkeerprobleem bij de oorzaak aan te pakken. Niet alleen het gebrek aan ruimte voor fietsenrekken, maar ook de ophoping van verlaten fietsen. Als mensen van hun oude versleten fietsen af willen, kunnen ze hem nu voor eeuwig en altijd in de openbare ruimte laten staan. Daarbij komt dat slijtage van de fiets in Amsterdam allicht sneller gaat, en daarbij de aanvoer van fietswrakken. De meeste fietsen staan op straat, in de regen, door gebrek aan overdekte stallingen, bergingen en schuurtjes. Reden te meer voor een stimulans om van die wrakken af te raken. Weliswaar verwijdert de gemeente jaarlijks duizenden ongebruikte fietsen, toch blijft het weesfietsenprobleem bestaan.

Er zijn nog meer omstandigheden die het weesfietsprobleem veroorzaken. Zo is er vlak voor mijn woning een prachtige fiets vastgezet aan een lantaarnpaal. Die fiets staat er nu al een half jaar en ik ben er eens op gaan letten of hij ooit gebruikt wordt, maar nee, dat is niet het geval. Hij staat daar echt roerloos te staan. Waarom? Is de eigenaar misschien ziek en kan hij daardoor misschien niet meer fietsen? Woont hij onverwacht lange tijd in het buitenland? Ik zou deze fiets best zelf in gebruik willen nemen. Mijn goeie ouwe Gazelle is nu namelijk echt helemaal versleten. Ook ben ik een keer getuige geweest van een fietsongeluk. Ik zag dat een dronken fietser met zijn hoofd tegen de stoerprand viel. Toen de

ambulance de man had meegenomen, zette de politie de fiets op slot tegen een jonge boom. Weken, maanden, jaren heb ik gekeken of die fiets daar nog stond. Daarbij vroeg ik me telkens af hoe het die man verder is vergaan. Het incident is meer dan twee jaar geleden voorgevallen en de fiets staat er nu nóg! Zo kan het dus ook gaan.

Een goed idee?

Voor de mensen die net als ik gewoon met een versleten fiets in hun maag zitten en hem niet willen achterlaten in een fietsenrek heb ik een idee bedacht.

De fietsenmaker zou een korting kunnen geven bij aanschaf van een nieuwe of tweedehands fiets, mits de klant de oude daar achterlaat. De onderdelen en het schroot kunnen dan weer hergebruikt worden.

De gemeente kan de fietsenmaker daar subsidie voor geven. De fietsenmaker hoeft de korting dus niet uit zak eigen te betalen en de gemeente is minder geld kwijt aan het wegnippen van fietswrakken. Zo snijdt het mes aan alle kanten.

Ik doe nu mijn ronde bij de fietsenwinkels door te vragen of ze mijn oude fiets in willen nemen.

Tot nu toe ben ik positief gestemd. Ze zeggen bijna allemaal dat het goed is en één winkel bood mij vijftientig euro. Onderhandelen is dus beslist de moeite waard. (FF)

Na het schrijven van dit stukje ging ik naar een fietswinkel om een koplamp te laten vervangen voor mijn luxe fiets. Toen viel mijn oog op een leuk tweedehandsje, bedong 30 euro inruilkorting en ben diezelfde dag nog teruggekomen met mijn oude fiets. Ik heb meteen gevraagd of de fietsenmaker wat onderdelen van mijn oude op mijn 'nieuwe' fiets wilde overzetten, zoals het voorrekje met het kratje, een lampje, de snelbinders en de fietstassen. Keihard onderhandelen was dus niet nodig. Gewoon vriendelijk vragen en glimlachen. Wellicht is dit een handige tip voor de potentiële inruiler: vraag aan de fietsenmaker of hij de bruikbare onderdelen wil overzetten. (FF)



foto Stadsarchief Amsterdam

Beeldbank

“De perfecte straat bestaat niet, althans wij hebben hem niet gevonden.” Aldus Jeroen Mensink tijdens de presentatie van zijn boek *Stromen en verblijven* in het Architectuurcentrum Amsterdam (ARCAM). Onder zijn gehoor bevinden zich voornamelijk stedenbouwkundigen en verkeerskundigen. Twee vakgebieden die, naast dat van de landschapsarchitecten, bepalend zijn bij het ontwerpen en herstructureren van straten en wegen. Mensink, zelf architect, beoogt met zijn boek “een integrale ontwerpvisie op verkeer en openbare ruimte.” Een manifest voor samenwerking dus, daar waar in de praktijk veelal sprake is van onbegrip en wantrouwen tussen beide vakdisciplines.

Ton Schaap is stedenbouwkundige en werkte aan een groot aantal projecten in de openbare ruimte van Amsterdam. Hij verwoordt de te overbruggen kloof als volgt: “Stedenbouwkundigen leren op hun opleidingen conceptueel en abstract denken en ontwerpen. Bij vrijwel iedere ontwerpopleiding staat het ‘unieke’, het nieuwe, de uitvinding centraal. Stedenbouwers leren denken op verschillende schalen. De hele wereld (geschiedenis) is de referentie. De verkeerskundige, echter, is niet uit op originaliteit maar op standaardisatie. Een verkeersontwerp ontstaat door de combinatie van allerlei richtlijnen op het gebied van aantallen, afmetingen en maatvoeringen voor de verschillende verkeersoorten met de bijbehorende juridische en veiligheidseisen.”

Marleen Hovens, verkeerskundige en werkzaam bij CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte pareert: “Uitspraken

van stedenbouwkundigen als ‘het moet mooi zijn’ of ‘het moet kloppen’ zijn voor verkeerskundigen erg vaag. Een verkeerskundige wil ook mooie wegen ontwerpen, maar dan wel binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en de gewenste doorstroming. Herkenbaarheid en uniformiteit van de weginrichting zijn hierbij van groot belang. Wanneer een weg eenmaal in gebruik is genomen zijn wij het immers die te maken krijgen met klachten.”

Een botsing tussen vormgericht en functiegericht denken dus. Verkeerskundigen laten zich teveel leiden door uniforme handboeken, terwijl stedenbouwers maatwerk prefereren. Jeroen Mensink stapte met de botsende vakdisciplines in een auto, op landelijke zoektocht naar goede voorbeelden. Ze richtten zich hierbij op wegen waar verblijven (wonen, werken, wandelen, winkelen) en stromen (de weg als onderdeel van een route) goed samengaan, de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen. In het boek zijn tien ‘best practices’ opgenomen, waaronder drie gelegen in Amsterdam: Ceintuurbaan, Piet Heinkade en Wibautstraat.

Op de Piet Heinkade en de Wibautstraat staat stromen nog centraal, maar de ontwerpers verwachten dat, onder andere door de aanleg van brede trottoirs en vrij liggende fietspaden, de verblijfskwaliteit zal toenemen. Een opvallende rol is er voor de bomen. “Het groen is hier (Wibautstraat) visueel sterk aanwezig en heeft een belangrijk aandeel in de uitstraling van deze bloeiende stadsboulevard” en “op de Piet Heinkade zorgen de bomen en de markante middenberm voor rust en eenheid in het wegbeeld.” Op de Ceintuurbaan zorgen de

markante bomen juist voor onrust in het wegbeeld, lekker schots en scheef als ze in de loop der jaren zijn gegroeid op zoek naar meer zonlicht. Wellicht dat hierdoor deze straat de meest levendige is van de drie, maar het is natuurlijk ook een echte stadsstraat met een historisch karakter.

Enfin, de ontwerpers en stedenbouwers hebben een eerste stap gezet op weg naar ware ‘Gesamtkunstwerken’. Het boek besluit met een heus glossarium om elkaars vaktaal te verduidelijken. ‘Shared space’ wordt omschreven als “een verkeerskundig principe waarbij het gebruik van de openbare ruimte centraal staat door deze ruimte te beschouwen als een gedeelde ruimte voor zowel langzaam als snelverkeer, zonder verkeersborden en zonder gereserveerde gebieden voor specifieke gebruikers.” Een grappige term voor iets waaraan nu juist ieder verkeerskundig principe ontbreekt, maar vermoedelijk ingeblazen door een romantisch verlangen naar wat we op de foto lijken aan te treffen op de Ceintuurbaan in 1926, met links het huidige café Sarphaat en op de achtergrond de in 1970 afgebroken ‘Sint-Willibrorduskerk buiten de Veste’ van architect Pierre Cuypers. Geen verkeersbord te bekennen, evenmin zebrapaden, fietsstroken, dremfels, haaiantanden of stoplichten. Niet nodig wellicht; voetgangers, koets, tram en fietsers kwamen er onderling wel uit en hoefden het gemotoriseerde snelverkeer nog niet te vrezen. (MvK)

**Stromen en verblijven, nai010 uitgevers/CROW
34,50 euro - www.010.nl**

paaltjes weg paaltjes weg paaltjes weg



Amstel - Halvemaansteeg



Amstel - Halvemaansteeg



Frederiksplein



Raamsteeg-Singel

paaltjes weg paaltjes weg paaltjes weg



Hoogte Kadijk



Laagte Kadijk



Oosterdoekskade



Oosterdoekskade

Is de fietsstraat een fietsvoorziening?

Alleen een naam?

Wat te doen als je een breed fietspad toegankelijk voor auto's wilt maken? Noem het fietsstraat, dat oogt fietsvriendelijk en verhult de autovoorziening. Want wat is de praktijk? Ook een drukke winkelstraat zonder fietspad of fietsstrook heet soms versluierend een fietsstraat. Versluierend, want auto-parkeren kan er ongehinderd; schuin of zelfs haaks parkeren is in een fietsstraat mogelijk, ondanks de risico's voor de fietsers. Een fietsstraat mag tegelijk gebruikt worden voor buurtontsluiting met zo'n 2400 auto's per etmaal – ofwel op de drukste uren om de 10 seconden een auto. Volgens sommigen zouden er zelfs (veel) meer auto's mogelijk moeten zijn! En dus ook geen beperking tot alleen bestemmingsverkeer (waarmee het aantal auto's vermindert tot enkele honderden per etmaal) en geen hinderlijk laden en lossen. Kortom, een winkelstraat is meestal ongeschikt als fietsroute, de aanduiding fietsstraat verandert dat niet.

En de vorm?

Sommige fietsstraten zijn verdeeld in twee rijstroken met een niet of moeilijk overrijdbare middenberm. De trage fietser voelt zich daar opgejaagd door

O P I N I E

achterop komende auto's, de snelle fietser moet afremmen voor het hinderlijke autoverkeer. De Belgen kennen het voorschrift dat auto's in zo'n straat fietsers niet voorbij mogen rijden, maar ook dat lost weinig op: nu hindert de achter een trage fietser hangende auto de snellere fietsers. Voorrang op zijstraten is bij de fietsstraat niet geregeld. Gebrek aan een heldere beschrijving en eenvormigheid lokt grillige vormen en onherkenbaarheid uit.

Strengere eisen

Vreemd dat bepaalde belangengroepen die opkomen voor fietsers de fietsstraat zien als een fietsvoorziening zonder striktere eisen te stellen die autohinder voorkomen. Smalle fietsroutes zijn ongeschikt voor menging met veel hinderlijk autoverkeer en zonder beperkingen op de parkeermogelijkheden. Gebrek aan beperkingen – zowel voor rijdende als parkerende auto's – maakt de fietsstraat in de praktijk dan ook meer een autovoorziening. Een fietspad verbreden om auto's toe te laten doet afbreuk aan de fietskwaliteit.

Zaanstraat

Het minst slechte voorbeeld van een Amsterdamse fietsstraat is de Zaanstraat (boven), ondanks de bus die daar nog rijdt. Het afwisselende eenrichtingverkeer voor de auto beperkt het aantal rijdende auto's. Maar de stilstaande auto krijgt met haaks parkeren (te) veel ruimte. Ook heeft het stadsdeel de Zaanstraat niet tot voorrangsrouten gemaakt. En dus beantwoordt ook deze niet aan wat een fietsstraat zou moeten zijn.

Conclusie

Zo ruim opgevat houdt de fietsstraat geen duidelijke keuze tussen fiets en auto in. Het past in de modieuze drang naar de samen gedeelde ruimte ('shared space') zonder gebruiksvoorschriften, dus waar de weggebruikers het onderling zelf moeten uitzoeken. Het lijkt een trend van vervagende regelgeving zoals ook met de snorscooter, die gebruikt wordt als snelle brommer maar wettelijk behandeld als fiets. Zelfs het grote aantal ongevallen met die schimmige voertuigen lijkt geen reden tot ingrijpen. Telt verkeersveiligheid toch minder? (RH)

Bestaande fietsstraten in Amsterdam



50 meter Prinses Irenestraat



100 meter Jachthavenweg



Zaanstraat

Fred Redemeijer (Amsterdam, 1961) en Abbo Santema (Nootdorp, 1961) waren beiden lange tijd werkzaam voor de Amsterdamse afdeling van de Fietzersbond. Abbo van 1989 tot 2000, Fred aansluitend tot 2013. OEK ging met hen om de tafel.



Fred (l) en Abbo

Fred en Abbo, einde van een tijdperk?

Ze werkten gewoon als betaalde kracht op ons kantoor op WG-plein 84, via een regeling waardoor het werk onder de categorie 'gesubsidieerde arbeid' viel. Het Rijk schafte deze regeling al eerder af, maar Amsterdam heeft 'm tot 2013 in stand weten te houden. Toen viel voor zo'n 3.000 mensen zoals Fred het doek. Hij, diabetespatiënt, heeft tot juni vorig jaar als vrijwilliger onbetaald doorgewerkt, maar werd toen te ziek om daarmee door te gaan. Wat ooit onder de noemer ID-banen, banenpool, Melkertbanen of nog andere aanduidingen viel, en waarmee sectoren als het (basis) onderwijs, de sport en de cultuur decennialang hun voordeel deden, en met hen de duizenden mensen in kwestie, is dus afgeschaft. In de plaats daarvan kwamen 'participatiebanen' inderdaad, naar dat nieuwe sociale toverwoord. Degene die nu ondersteunende werkzaamheden uitvoert, kan daarmee ten hoogste twee jaar werkervaring opdoen, en doet dat vooral om in een werkritme te komen. En zonder beloning, trouwens.

Het liefst zou Fred op zijn stek op het WG/terrein terugkeren. Hij is goed op de hoogte van wat er omgaat, kent iedereen, en iedereen kent hem en bovendien levert hij een bijdrage aan de woonwerkvereniging waardoor de huur voor ons betaalbaar is. Het bekend zijn met wat er omgaat was vooral voor de Woonwerk vereniging Wilhelmina Gasthuis van belang, waarvan hij een aantal jaar secretaris was. Want dit bijzondere complex dat tot 14 december 1983 een academisch ziekenhuis huisvestte, kent niet alleen veel bewoners, maar herbergt

ook eenmanszaken, ateliers, en cursusruimten die te huur zijn. Nu gaat met zijn vertrek die jarenlang opgebouwde kennis en ervaring verloren. Fred: 'Je was in feite ook portier. Zoveel mensen als hier aanklopten om te vragen waar in hemelsnaam nummer 314 of 56 was. Ze hadden geen idee en als je het WG/terrein niet kent, is het knap lastig.'

Abbo Santema was Freds voorganger. Hij kwam in 1983 naar Amsterdam, om er de bibliotheek- en documentatieopleiding te volgen, maar maakte deze niet af. Bij zijn aantreden, zes jaar later, was de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond met grote voorsprong de grootste van het land en had als enige afdeling een betaalde kracht; ongeveer een kwart van alle leden van de Fietzersbond woonde in Amsterdam. Nog altijd is de afdeling Amsterdam met zo'n 4.500 leden de grootste van Nederland. Abbo: 'Mijn eerste taak was het in kaart brengen van de knelpunten per stadsdeel, die waren toen net ingesteld, de eerste experimentele in 1988 (Osdorp en Noord) en drie jaar later als laatste stadsdeel Centrum. Toen ik binnenkwam, was de duur van de banenpool nog onbepaald, daarna werd het teruggedraaid tot maximaal drie jaar dat je bij één werkgever kon werken.'

Abbo en Fred hebben hun werk altijd opgevat als aanvullend op dat van de beleidsmedewerkers, die hun handen vol hadden aan het beoordelen van plannen en lobbywerk. Feitelijk zorgden zij er – als voortijdige officemanagers – voor dat er daadwerkelijk een kantoor was dat functioneerde. Dus verwerken

van telefoon en post, de organisatie van de vrijwilligersavonden, het schoon en op orde houden en bevoorraden; en daarnaast nog lagen er taken ten behoeve van het hele WG-complex op hun bord. Of het klikte met die beleidsmedewerkers hing natuurlijk ook af van die medewerkers.

Leuke en minder leuke kanten

Abbo begon toen Clasiën Slebos beleidsmedewerker was en André Guit als vrijwilliger een sleutelrol vervulde. Dagelijks kwamen leden en betrokken Amsterdammers langs met vragen, opmerkingen en ideeën. Abbo stond hen dan te woord en was ook vaak als enige op kantoor als mensen belden met klachten of vragen. Net als later Fred, ontwikkelde hij een mechanisme met de telefoon. 'Afhankelijk wie je aan de lijn had, kon je een vraag wel of niet beantwoorden. We hoorden wel veel, maar als een buurtbewoner iets vroeg, was dat wat anders dan dezelfde vraag van een ambtenaar. Voor inhoudelijke vragen moesten we altijd doorverbinden of terug laten bellen.' Ze zagen beleidsmedewerkers komen en gaan. Afhankelijk van hun betrokkenheid bij de dagelijkse gang van zaken op het kantoor, was het leuk of minder leuk. Soms was het best eenzaam werk. Aan Marjolein de Lange worden de beste herinneringen bewaard; zij had iets van een onderwijzeres die haar leerlingen bij heel veel dingen betrok en zich niet in de aparte kamer opsloot. Zij wist van de groep – inclusief vrijwilligers – een echt team te maken.

Prettig was in ieder geval dat er voldoende ruimte was voor eigen initiatieven.

Zo stond Abbo regelmatig op markten de Fietsersbond aan te prijzen. Omdat goed informatie- en propagandamateriaal ontbrak, ontwikkelde hij dat zelf in samenwerking met anderen en zo werd het bemannen van een voorlichtingsstandje een stuk aantrekkelijker. 'Je moet plezier hebben in wat je doet, ook in het contact met de passanten langs je kraam, anders is er niks aan.' Later, in de tijd van Fred, werd er meer thematisch gericht materiaal ontwikkeld, zoals brochures over fietsparkeren, verlichting, graveren en fietsdiefstal. Vaak was de afdeling Amsterdam vertegenwoordigd op wat toen nog milieumarkten heette. Fred: 'Eind mei 2013 stonden we in het 75-jarige Beatrixpark. Daar speelde toen de herinrichting wegens de ontwikkeling van de Zuidas en de veranderende fietspaden daar. We hebben hier de plannen op A3- en A4-formaat uitgetekend en geplastificeerd. Zo konden we aan veel buurtbewoners duidelijk uitleggen wat de visie van de Fietsersbond was. Je merkte dat die informatiefunctie bijzonder werd gewaardeerd. Dat er toen was besloten geen fietskaarten te verkopen, ach, dat vonden bezoekers en ik jammer maar geen groot probleem.'

Het verschil

De periodes dat Abbo en Fred op het kantoor werkten, verschilden en daarbij maakte de intrede van internet het grootste verschil. Abbo heeft nog met de computer moeten leren omgaan en begon met e-mail en Word Perfect, maar veel stelde dat nog niet voor in vergelijking met nu. Fred ontwikkelde daarna de Amsterdamse website, vrijwel tegelijk met de website van de landelijke Fietsersbond die vanuit het hoofdkantoor in Utrecht werd gelanceerd, zij het met een andere structuur. Fred: "Het hoofdkantoor wilde graag dat alle afdelingen hetzelfde format voor hun website gebruikten, maar dat format hebben we in Amsterdam altijd als onhandig en soms zelfs als onwerkbaar beschouwd, en dus bleven wij bij ons eigen format ook al werd ons dat door de mensen in Utrecht niet in dank afgenomen." David Kerstens heeft onze site later verder geprofessionaliseerd. Vanuit Utrecht kon geen ondersteuning worden verwacht op het gebied van ICT, en dus kwam

ook die vanuit de grote groep betrokken Amsterdamse vrijwilligers. En dat is nog steeds zo.

En nu, en straks?

Abbo werkt inmiddels bij de Bijzondere Collecties van de UvA aan het Singel. Fred is werkloos, zit in de Ziektewet van het UWV. Het liefst zou hij een vrijstelling krijgen voor zo'n 16 uur per week, die hij dan effectief op het kantoor van de Fietsersbond aan het WG-plein zou willen inzetten. Maar dat zal moeilijk worden nu intussen iemand anders al met een participatiebaan van 20 tot 24 uur is aangesteld.

Als aandachtspunt voor de afdeling noemen beiden het werven en vooral vasthouden van actieve leden en vrijwilligers. 'Alle mensen die op het kantoor werken moeten zich er bewust van zijn, dat ze er primair voor de leden zijn en niet voor de overheid. We moeten geen verlengstuk van de gemeente willen zijn, maar onze onafhankelijke positie waarborgen. Met name op de bezorgers van de OEK moeten we zuinig zijn, dat zijn overwegend trouwe leden die vaak heel lang in hun buurt het blad rondbrengen. Ook is het van belang dat de betaalde krachten zich betrokken voelen bij de afdeling Amsterdam.' Ook over de OEK hebben ze een mening: dat zien ze als 'het meest aangewezen medium om als afdeling te communiceren met de Amsterdamse leden. Dat kan best wat intensiever, bijvoorbeeld door wat meer de plannen op korte en lange termijn te communiceren en daarnaast een beeld te geven wat de afgelopen periode is bereikt, of niet. Op de website is dat wel te vinden, maar dan verwacht je een actieve zoekhouding van je leden. En de OEK komt elke vier maanden op de mat, dat is een veel logischer podium voor die zaken.'

Binding met de leden en vrijwilligers is voor beiden een belangrijk punt. Ze noemen de FietsFlashMob: elke eerste zondagmiddag van de maand verzamelt zich om 14.00 uur een groep – in steeds wisselende samenstelling – voor het paviljoen van het voormalige Film-museum in het Vondelpark voor een fietstocht door Amsterdam, om actuele en/of opgeloste knelpunten aan te doen.

Fietsdrop

Fred wil nog graag de anekdote over de fietsdrop aan ons meegeven. 'Het hoofdkantoor in Utrecht heeft een contract met een fabriek die verkeersdrop maakt. In die drop-fabriek zit iemand die er alle fietsen uitvist en in zakjes stopt. Die fietsdropjes kunnen de afdelingen dan bestellen om als promotie van de Fietsersbond bij acties uit te delen. Zoals wij bijvoorbeeld ook gedaan hebben bij de feestelijke heropening van de onderdoorgang van het Rijksmuseum, afgelopen mei.'



Een heel leuke manier om actief op de hoogte te blijven. Die tochten staan voor iedereen open en zijn natuurlijk gratis. Ook de jaarlijkse fietstocht, altijd op een zomeravond, met aansluitend een eenvoudige maaltijd voor de actieve vrijwilligers is een goed en werkend middel om de onderlinge betrokkenheid te verstevigen.

Abbo is benieuwd hoe de afdeling Amsterdam zich in de toekomst zal ontwikkelen. Doordat de mogelijkheden van thuiswerken steeds groter worden, zou de behoefte aan een fysiek kantoor op den duur wellicht kunnen afnemen. Fred licht toe dat er nog maar een paar stadsdelen zijn die hun beleidsstukken nog per post verzenden. Alle andere doen dat digitaal. Hoe en wie gaat dat archiveren? En wat te doen met heel grote tekeningen? Daarbij moet in het oog gehouden worden dat het kantoor als het ware hét geheugen en geweten is van en voor Amsterdam als fietsstad, ook voor ambtenaren en andere buitenstaanders.

(AMR)

Hans van Lent (Amsterdam, 1958) is nu zes jaar wijkagent in de Jordaan, en al heel lang lid van de Fietzersbond. Uit de tijd dat men nog 'auwto' schreef. Geen slapend lid, maar een die regelmatig van zich laat horen en hart voor zijn werk en werkgebied heeft. Vroeg op een winterochtend ging OEK met hem op stap.



De fietsende wijkagent

De wandeling – café Brandstof is nog niet open; het is ruim voor achten – begint op het kruispunt van Rozengracht en Marnixstraat. Hans wijst hoe op het plein voor het café voldoende ruimte is gemaakt voor een terras, en dat in de hoek een plaats is gecreëerd voor fietsen. Het is afgebakend met ribbeltegels, waardoor blinde voetgangers de route van het ene naar het andere zebrapad vinden. Dit vindt hij een mooie oplossing voor de oversteek naar de brandweerkazerne. 'Voetgangers gaan nog wel steeds boven fietsers', zegt hij, 'hier heb je dan ook een wachtknopje na het oversteken van het fietspad. Dat moeten ze dus op eigen kracht oversteken, maar in de praktijk gaat dat prima.' We wandelen door Hans' werkgebied, dat valt binnen de Westerstraat, Singelgracht, Rozengracht en Prinsengracht. Deze is met zo'n zesduizend bewoners misschien iets groter dan gemiddeld, maar qua oppervlakte relatief klein.

Beleid in de praktijk

Hans meent dat je als wijkagent vooral moet 'signaleren, adviseren en interveniëren'. Dat zijn mooie beleidstermen, maar al lopend worden die woorden werkelijkheid. Hij wijst op soms gevaarlijke situaties: omgevallen fietsen – een jongen probeert de zijne uit een stapel te halen en groet 'oom agent' – of de brug tussen Lijnbaansgracht en Marnixplein waarop zes auto's geparkeerd staan, drie aan elke zijde en die hij het liefst zou zien verdwijnen om daar een breder trottoir van te maken. Vaak staat

hij 's morgens op het Marnixplein, waar veel jongeren naar het Cartesius Lyceum fietsen en het zebrapad nemen in plaats van het fietspad, wat vijf meter 'om' is en zo voor levensgevaarlijke verkeerssituaties zorgt. Zelfs nu nog, terwijl er de laatste jaren voor de fietsers een veel veiliger situatie is gecreëerd. Signaleren en adviseren, dus.

De Violettenstraat – de steeg tussen Westerstraat en Anjelijsstraat – die alleen voor voetgangers toegankelijk is, maar waar veel fietsers doorheen gaan, is ook een soort olifantenpaadje. 'De gemeente wil niet zo'n enorme bloembak midden op het pad zetten, want dan kunnen de auto's van de reinigingsdienst er niet meer door', aldus Hans. Op de Prinsengracht staan nogal wat auto's en vooral busjes van bouwvakkers op plaatsen waar ze niet mogen parkeren. De wijkagent is mild; straks fietst hij nog eens langs en als ze er dan nog staan, gaan ze op de bon. Op de Rozengracht is het drukker; veel bewoners en ondernemers groeten hem en hij groet natuurlijk terug. Voor een etalage ligt iemand onder een slaapzak. Hans maakt de vrouw wakker, vraagt haar of de fiets naast haar de hare is en zegt haar dat hij haar hier morgenochtend niet weer wil zien. Een heuse interventie.

Liever meer ruimte voor fietsparkeren

Er wordt veel gelost en geladen in de winkelstraten in de Jordaan. Hans: 'Ik heb liever dat ze op de Rozengracht op de rijbaan staan dan op het fietspad,

anders moeten de fietsers eromheen en de rijbaan op.' Maar wie parkeert op een laad- en losplaats, moet rekening houden met een bekeuring. Zo gebruikte een ondernemer de hele dag zo'n plaats, de knipperlichten aan, de kofferbak open en daar wat kartonnen dozen naast. Dan heb je aan de fietsende wijkagent een kwade. Desnoods wordt er tien keer geverbaliseerd. Waar op de kruising Rozengracht – Marnixstraat zo'n vijf procent van de fietsers niet voor rood stopt, stopt voor het voetgangerslicht halverwege de Rozengracht slechts zo'n vijf procent wél voor rood. Liever ziet hij hier een vergelijkbare oplossing als bij de kruising bij de brandweerkazerne.

Niet voor niets is Hans lid van de Fietzersbond. Elke dag fietst hij van zijn huis in Noord naar zijn werk in het Centrum. Rijdt heel veel in z'n eentje door zijn wijk. 'Ik vind het wel lekker om alleen te werken, samen met een collega praat je meer en wordt de afstand tot het publiek groter, mensen spreken je minder snel aan.' Zijn dienstfiets beschouwt hij als een soort sociaal verlengstuk. Al jaren heeft hij een tasje op z'n fiets en daar is nog nooit iets uit verdwenen. 'Mijn 06-nummer staat in alle huis-aan-huisbladen; iedereen weet me te vinden.' Veel liever dan al die autoparkeerplaatsen zou hij meer fietsparkeerplaatsen in de Jordaan zien. Natuurlijk realiseert hij zich dat bewoners ook hun auto kwijt moeten in de buurt, maar in zijn 'linkse hart' heeft hij meer ruimte voor parkerende fietsers dan automobilisten.



Drukker!

Net als veel anderen heeft Hans Amsterdam de laatste jaren veel drukker zien worden. De toename van het aantal fietsers beoordeelt hij als positief, maar dat moet dan ook wel gefaciliteerd worden. Alles wat hij in functie signaleert geeft hij door aan de gemeente. Dat varieert van losse stoeptegels tot scheve Amsterdammertjes. Hij meent zelf dat die wel voor een deel weg kunnen. Dat doorgeven doet hij vaak binnen een dag, maar in elk geval binnen twee dagen en zo is het euvel snel opgelost. Die Amsterdammertjes zijn lang niet overal functioneel en mooi zijn ze al zeker niet. Dit stroomlijnen van informatie gebeurt intern (naar de gemeente), maar ook extern, bijvoorbeeld via de Fietsersbond. 'Ik heb destijds – Hans werkt al 38 jaar voor de Amsterdamse politie (amr) – het eerste paaltje zien komen en de wildgroei gezien. Slechts een enkele is functioneel. Neem nou deze (de Anjeliersstraat in): die ligt nu plat, maar als-ie staat, is-ie volkomen onduidelijk. De gemeente moet iets bedenken om al die paaltjes veel meer herkenbaar te maken om zo fietsers te waarschuwen.'

Ook het feit dat fietsen de laatste jaren breder zijn geworden, door bredere sturen en kratten voorop en de komst van moderne bakfietsen zorgen ervoor dat de standaard fietsenrekken niet altijd meer voldoen. Maar, staande op de Noordermarkt, kijkt hij ook met gepaste trots rond. 'Op foto's uit de jaren '70 kun je zien dat toen het hele plein volstond met auto's. En op de Prinsengracht zijn verschillende autoparkeerplaatsen opgeheven ten behoeve van fietsnietjes.'

Verkeersveiligheid

Er zal een tijd komen dat Hans de Jordaan weer moet inleveren voor een ander werkgebied. Als het aan hem ligt wordt dat weer een wijk met een of meer scholen, want de contacten daar, met ouders, leerkrachten en directie, vindt hij heel belangrijk en aangenaam. Als wijkagent vindt hij namelijk dat verkeersveiligheid niet alleen de verantwoordelijkheid is van de jonge weggebruikers, maar ook van hun ouders en school. Toch heeft een gesprek met de directie van het Carthusius niet het gewenste effect gehad voor de situatie op het Marnixplein. Een mogelijke oplossing ziet hij ook nog wel

Puzzelfoto

Hans van Lent was een van de trouwe inzenders van de voormalige OEK-rubriek *Puzzelfoto*. Bovendien waren zijn oplossingen altijd goed, en hij heeft dan ook tweemaal gewonnen. Blijkbaar werden de puzzels op het laatst te moeilijk en was Hans nog de enige inzender met het goede antwoord. Voor de redactie reden om de rubriek te sluiten. Maar tegelijk is de foto hiernaast een mooie aanleiding om die rubriek nog eenmaal te openen: waar staat dit fietsframe? Goeie gokkers krijgen een prijs; Hans is van deelname uitgesloten.

in een dubbel fietspad langs het Marnixbad tussen de Marnixstraat en het Frederik Hendrikplantsoen, net zoals nu net is aangelegd bij het Haarlemmerplein en het Nassauplein. Maar lang niet overal is daar de fysieke ruimte voor. Sommige oplossingen vragen veel doorzettingsvermogen en geduld. Dat geldt met name voor de herinrichting van straten. Een mooi voorbeeld bij een kop koffie in Brandstof: daar lagen heel veel vergeten fietswrakken op het plein. Hans heeft ze op een gegeven moment op een hoop gegooid en een beetje 'misbruik' van het moment gemaakt; toen een invalide in z'n wagentje daar met veel moeite langreed, heeft hij een foto van die situatie gemaakt, en toen ging het proces sneller. 'Soms moet je gewoon een handje helpen.'

tekst/foto AMR



Noordermarkt in 1965: 'Op foto's uit de jaren '70 kun je zien dat toen het hele plein volstond met auto's.'

Giovanni Goedemondt van Smerig in de Pijp fietst sinds april vorig jaar elke woensdagmiddag met Roxy, zijn Jack Russell, in een mandje naar Strandvliet (Zuidoost) om de bewoners van De Brecht te leren fietsen te repareren. De Brecht is een regionale instelling voor beschermd wonen (RIBW). Daar werkt Ronald Schrieken als activiteitenbegeleider. Hij nam het initiatief om een leer/werkproject te starten. Lees verder.



Giovanni Goedemondt (l) en Ronald Schrieken

Leren fietsen repareren bij De Brecht

Bijna vier jaar geleden kwam Ronald Schrieken (1960, Fielding, Nieuw Zeeland) op het idee dat sommige van de circa 35 bewoners – veelal mensen met chronisch psychiatrische problematiek, en soms een verslavingsprobleem daarbij – gebaat zouden kunnen zijn met een nieuwe vorm van dagbesteding: fietsen leren repareren. Het zou goed kunnen zijn voor de motoriek, dat sleutelen aan de fietsen. En met mooi weer konden de cliënten er zelf op uit. Daarnaast hebben zij vaak een klein budget, waardoor een fiets het enig haalbare vervoermiddel is. En, ze kunnen reparaties door derden vaak niet betalen. Zo werd één plus één drie.

Er werd een werkplaats ingericht, er werden contacten gelegd. Woningcoöperatie Eigen Haard bijvoorbeeld doneerde acht weesfietsen aan De Brecht. Die weesfietsen stonden al geruime tijd in de berging en omdat er zich geen eigenaar meldde, werden ze aan de instelling geschonken. Handig als de bewoners en de medewerkers naar een van de zes andere locaties van de Volksbond in Amsterdam willen, goedkoop en nog gezond ook! Inderdaad, de Volksbond die als maatschappelijke organisatie al heel lang in Amsterdam actief is (wie kent niet de koffiehoeke en tweedehandskledingzaak op de Haarlemmerstraat?) om de positie en regievoering van (voormalig) dak- en thuisloze en sociaal kwetsbare cliënten te versterken. Dat doel drijft de

circa 155 betaalde krachten en heel veel vrijwilligers.

Aanleiding

Giovanni: 'Christanne (destijds werkzaam bij De Brecht), die het fietsproject mede startte, was klant van Smerig, ons reparatiecollectief in de Van Ostadestraat. Met haar collega Ronald kwam zij in januari 2013 naar mij toe met de vraag wat er zoal nodig is om een werkplaats in te richten. Ik heb hen een tegenvraag gesteld. "Wie gaat dat daar doen?" Omdat ik fietsen maken leuk vind, deze doelgroep interessant vind en thuis nogal wat gereedschap had liggen, heb ik aangeboden dat ik wekelijks zou langskomen om hen te begeleiden.' Door lichamelijke gezondheidsproblemen en het feit dat de strijd met stadsdeel Zuid over het gebouw aan de Van Ostadestraat veel energie vergde (zie kader volgende pagina), was hij er in de herfst minder vaak dan gedacht. Intussen heeft Giovanni ervaren hoe de 'Brechtianen' in elkaar zitten. Door de medicatie zijn mensen vaak passief. Er is wel interesse, maar echt doorpakken lukt niet. De Brecht heeft verschillende activiteiten zoals een buurtmoestuin, creatieve middagen, en een kookgroep.

Lucas en Frits

Met z'n leeftijd, tweede helft dertig, is Luuk een van de jongere bewoners en een van de weinigen die extravert is. Het

beschermd wonen maakt hen tot een echt beschermde groep, niet in de zin dat ze bang zijn voor de buitenwereld of echt afgeschermd zijn, maar bijna allemaal vertonen ze wel een soort van gehospitaliseerd gedrag. Goedemondt: 'Ik denk dat Luuk, een leuke jongen, voor mij komt, en niet om te leren fietsen repareren.' Ronald meent dat Luuk juist erg betrokken is bij het leren fietsen maken, te meer omdat kortgeleden zijn fiets werd gestolen. Inmiddels heeft hij een nieuw exemplaar, een racefiets van een buurtbewoner, die deze toch niet meer gebruikte. Gelukkig staat deze nu veilig in de blokhut – in gebruik als fietswerkplaats – op het binnenterrein. Zaak is wel dat Luuk moeite heeft om zich te concentreren, onzeker is en daardoor vaak om aandacht en bevestiging vraagt.

Frits doet hetzelfde werk als Giovanni, maar dan op de donderdagmiddag. Hij hoort tot de doelgroep, maar woont zelfstandig. Frits heeft – net als Giovanni – een passie voor fietsen repareren. Hij begeleidt en ondersteunt andere cliënten. Binnen staan de projectfietsen (waar aan gesleuteld wordt), buitend de 'barrels', voor onderdelen of mettertijd de sloop.

Uitrol?

Net als andere vrijwilligers wordt Giovanni ondersteund door professionals als Ronald. 'Anders had ik het niet gered', geeft hij dan ook grif toe. Ronald is zo enthousiast over het fietsproject dat hij

graag zou zien dat op de andere Volksbondlocaties in de stad dit ook van de grond zou komen. Daartoe heeft hij verschillende documenten opgesteld: een oproep om deelnemers te werven, een profiel en functieomschrijving. Immers, alle locaties, van Zuidoost tot Noord-West, en alles daaromheen en ertussen zouden zijn gebaat bij zo'n initiatief. Of Giovanni Goedemondt volgend jaar nog elke woensdagmiddag naar De Brecht fietst, weet hij nog niet. Hij heeft last van chronische rugklachten en dat maakt het zwaar. Wat hem wel positief stemt is

dat de andere bewoners in de Berthold Brechtstraat de werkplaats intussen hebben ontdekt om daar hun fiets te laten herstellen. 'En buurtjongetjes spelen op woensdagmiddag met Roxy; dat geeft aan twee kanten blijf smoeletjes.'

Buurtbetrokkenheid

Misschien wel het belangrijkste voor de Volksbond is de mate waarin de buurtbewoners betrokken worden en zijn. Ronald: 'De sociale positie in de wijk is voor ons heel belangrijk. We willen niet dat bewoners hier komen klagen, maar dat

ze weten hoe met onze bewoners om te gaan. Dat is een lange weg, maar we zijn een eind in de goede richting.' Zo organiseerden ze de vorige zomer een buurtfeest, met barbecue, disco, podium, (kinder)workshops en meer, en dat beviel heel goed. Daaruit kwamen weer nieuwe plannen en initiatieven. Nog mooier: buurtbewoners komen niet meer in De Brecht klagen over wat de bewoners verkeerd zouden doen, ze spreken hen zelf aan. En dat werkt.

tekst/foto AMR

Fietscollectief Smerig: 'een bedreigde diersoort'

In de vorige OEK (nummer 91) meldden we al dat op 30 juni 2013 de erfpacht afliep van De Fabriek, een complex aan de Van Ostadestraat 233 in de Pijp. Smerig is daar samen met het Ostadetheater en drukkerij Raddraaier onderdeel van. De bewoners en gebruikers willen het pand het liefst als vrijplaats en woonplek blijven gebruiken, maar stadsdeel Zuid heeft anders besloten. Naar men zegt kan de gemeente bij nieuwbouw van woningen meer erfpacht vragen en met dat geld het gat in de begroting van het nieuw te ontwikkelen cultuurcluster op het Archiefterrein bij de Amstel dichten. De bewoners verzetten zich nog steeds. Geen wonder, want nog geen vier jaar geleden wilde het stadsdeel het pand na uitplaatsing van het theater splitsen,

waarbij Smerig en andere bedrijfjes zouden kunnen blijven. Het stadsdeel zou een aanzienlijk deel in de kosten van splitsing van het pand voor haar rekening nemen, want die splitsing was haar keus. Maar naarmate de tijd vorderde, veranderde het stadsdeel, bestuur en raadsleden, van opinie en intussen is er een bestemmingsplan De Nieuwe Fabriek gemaakt. Daarin wordt het hele gebouw gesloopt en de gebruikers kunnen eventueel in de nieuwbouw terugkomen. Maar de meesten zullen de huur die dan gevraagd wordt niet kunnen betalen. Giovanni spreekt van een 'bedreigde diersoort': die kan overleven of uitsterven.

foto's onder: Smerig – www.ostade233.nl



Paaltjes aangepakt, uw mening gevraagd

Toen in mei een snorfietser dodelijk botste met een paaltje op de Veemkade, werd voor iedereen duidelijk hoe gevaarlijk paaltjes kunnen zijn. De bestuurder van de scooter overleefde, z'n passagier overleed. Voor de gemeente was dit aanleiding om het actieplan uit het Verkeersveiligheidsplan over paaltjes op fietsroutes versneld aan te pakken. Voor het einde van 2013 zouden alle gevaarlijke paaltjes zijn weggehaald of aangepakt.

De wegbeheerders (meestal de stadsdelen) zijn daar de afgelopen maanden druk mee geweest. Welke paaltjes kunnen weg, en welke moeten blijven? En hoe kunnen de paaltjes die moeten blijven veilig gemaakt worden?

Er zijn richtlijnen die aangeven hoe noodzakelijke paaltjes moeten worden uitgevoerd, zodat ze optimaal zichtbaar en minimaal gevaarlijk zijn voor fietsers. Maar richtlijnen gaan uit van een ideale situatie waar alle ruimte en geld is om het helemaal perfect uit te voeren.

De dagelijkse praktijk op straten in de bestaande stad is anders, en de weg-



Nieuw! Flexibele paaltjes en ribbelinleiding, maar zijn die betonnen klompen nodig?

beheerders hebben hier keuzes moeten maken en oplossingen moeten bedenken, veelal in overleg met de Fietsersbond.

De Fietsersbond is blij met de aandacht voor de paaltjes, en met het verwijderen van de overbodige paaltjes. En ook de aanpassingen die aan de noodzakelijke paaltjes gedaan zijn, vinden we over het algemeen een verbetering. (MDL)

We zijn benieuwd naar de reactie van Amsterdamse fietsers:

- Zijn er paaltjes weg die hadden moeten blijven staan?
- Staan er nog paaltjes die weg kunnen?
- Welke aanpassingen aan paaltjes vindt u een verbetering?
- Welke aanpassingen vindt u niet goed, of niet goed genoeg?

Laat het ons weten via:

paaltjes@fietsersbondamsterdam.nl

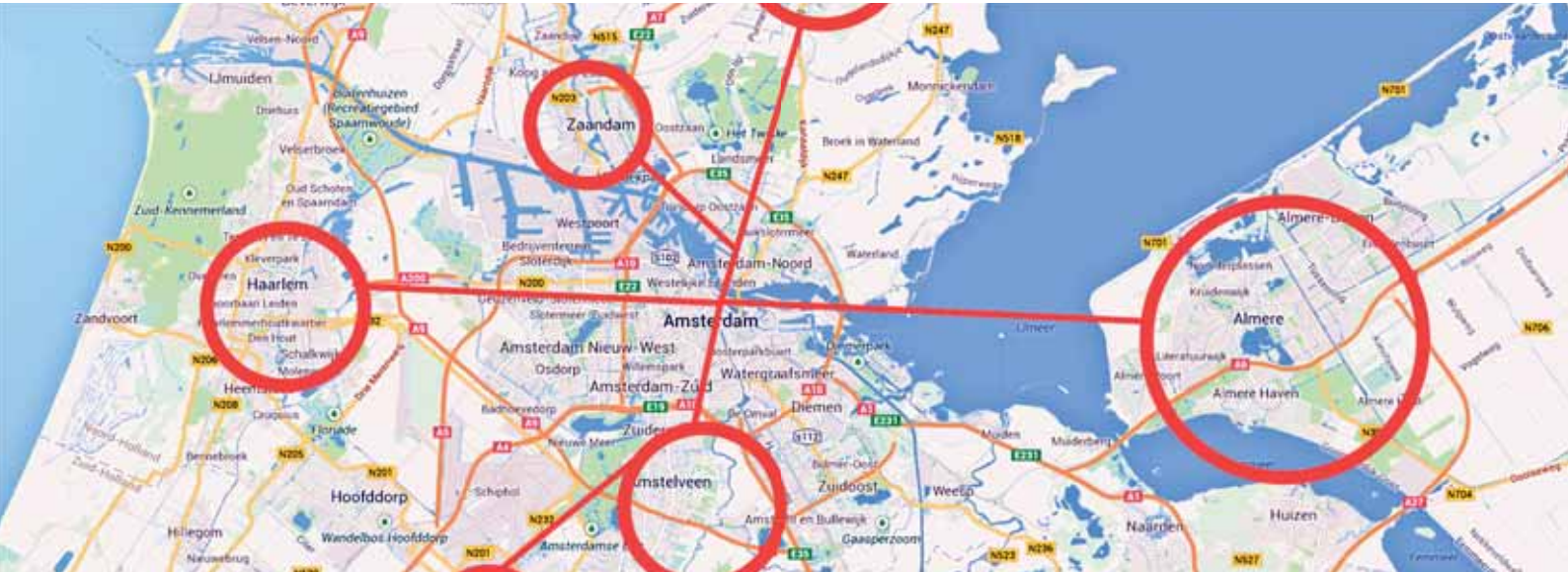
Zet duidelijk de locatie van het paaltje erbij, en graag ook een foto (als die iets kan verduidelijken).

Op de pagina's 16-7 geven we een indruk van waar – met name in het Centrum – paaltjes verdwenen zijn. Hieronder geven we een voorbeeld van wat een ten onrechte verdwenen en een ten onrechte gebleven paaltje zou kunnen zijn. **Links:** het Joh. Vermeerplein kent een fietsdoorsteekje dat

zonder paaltje – niet onverwacht en tegen de bedoeling – druk autosluipverkeer tussen de Hobbemakade en de Van Baerlestraat uitlokt.

Rechts: een vrijwel onzichtbaar wit paaltje in Nieuw-West waar veel fietsers langs komen.





Fietsen in de autometropool

Miljarden worden besteed aan doorlopende autowegen, vrije busbanen en spoorlijnen met ongelijkvloerse kruisingen. In de Amsterdamse regio zijn of worden vrijwel alle autowegen verbreed en heeft het OV een forse financiële injectie gekregen. En de fiets?

Voor de fiets bestaan sinds enige tijd plannen voor doorlopende fietsroutes. Rondom Rotterdam, Den Haag en Utrecht zijn al van die fietsroutes in gebruik, vaak lopend van stadsrand tot stadsrand. Amsterdam, – fietsstad nummer één volgens onze verkeerswetgever in de vorige OEK – heeft alleen fietssnelwegplannen naar Haarlem en Zaandam, vergaderingen en nota's. En het plan voor een Purmerend-route is al gesneuveld!

Is het elders beter?

Twente kent grootse fietssnelwegplannen tussen Enschede en Nijverdal, aangeduid als F35 en totaal zo'n 60 km! (Dat 'F35' komt trouwens fantasieloos van de autoweg A35 over dezelfde route.) De geplande fietsroute komt vooral langs de bestaande spoorlijn, dus midden door de steden, en dat is beslist een goede keuze! Helaas gaat de uitvoering moeizaam, met nu alleen nog losse stukken F35-fietspaden zonder samenhang en moeilijk vindbaar voor de onbekende fietser.

Verder gevorderd is het RijnWaalpad, een doorlopende fietsroute tussen de Arnhemse Rijnbruggen en de Nijmeegse Waalspoorbrug, die aansluit op de stedelijke stations-route naar de universiteit.

O P I N I E

Zo'n aansluiting op het stedelijk fietsnetwerk is trouwens, helaas, uitzonderlijk. De tien jaar oude Waalfietsbrug takt in 2013 aan op de A15, de Betuwelijn tunnel, maar het duurt nog een jaar voor het een vervolg krijgt, en dus zijn fietsers nu aangewezen op een smalle weg met veel sluipverkeer. En om de automobilist op deze fietsmogelijkheid te wijzen, ligt het RijnWaalpad deels langs de autoweg, waardoor de fietser wordt opgezaagd met de bijbehorende hinder van stank, lawaai en verblindende koplichten! En daarbij slingert door verzet tegen het directe tracé de route langs Bemmel!

Het wiel was al uitgevonden

Het ergst is misschien nog wel dat de route van het RijnWaalpad niet korter is dan die via de oude Rijksstraatweg dwars door Elst. Voordat fietssnelwegen een hype werden, zou deze Rijksstraatweg de snelle fietsroute worden, nota bene met windscherm-heggen! Dat plan kwam niet verder dan het papier. En inmiddels ontmoedigt het toenemende autogebruik – met als gevolg meer stopmomenten door verkeerslichten – het fietsen op deze Rijksstraatweg, zeker voor wie een snelle route wil. Precies zo'n sluipende verslechtering zie je ook op de mogelijke snelfietsroute Haarlem-Amsterdam, toch al kwetsbaar door de afstand.

Conclusie

De hype van snelfietsroutes levert voor-

Over stadsgrenzen

Een doorlopende route die bij de stadsrand eindigt, draagt maar matig bij aan een kortere reistijd en zal ook nauwelijks het fietsgebruik over langere afstanden bevorderen, vooral bij ritten tussen 10 en 15 km. Een vlak wegdek, een route met voldoende breedte – maar vooral zonder kruisingen waar je moet stoppen – dat moet het mogelijk maken ritten van 15 km in zo'n 40 minuten te fietsen. Vooral als die route weinig hoogteverschillen kent, geen scherpe bochten en evenmin hinderlijke wind die juist buiten de bebouwing heel lastig kan zijn. En natuurlijk helpt ook een afwisselend, prettig landschap. De Fietsersbond zou die kwaliteiten meer aandacht moeten geven om zo langere fietsritten echt aantrekkelijk te maken.

alsnog niet veel op. De les van Nijmegen is: autoluw en fietsaantrekkelijk kan met minder kosten en tegelijk gunstiger voor vele bestemmingen. Maar dan moet men wel een politieke keuze maken en daarna doorzetten en volhouden. Tenslotte: zou een investering in een forse fietsverbetering tussen Amstelveen/Aalsmeer en Amsterdam niet zinniger zijn? (RH)

www.rijnwaalpad.nl

www.doorgaandefietsroutes.nl

Bestorming

O P I N I E

Ik kom al fietsend uit de Lange Leidse-dwarsstraat en wil de Leidsestraat oversteken. Ik moet tussen de lopende menigte een moment zien te vinden om er tussendoor te komen. Eindelijk komt er een 'rustig' oversteekmoment, maar er is één wandelaar die mijn fiets in snel tempo nadert. Ik steek over. De man gaat sneller lopen. Als hij bijna tegen mij aanstormt, brult hij "Hallo, hallo, kun je niet uitkijken!" Ik trek mijn onnozeste gezicht en zeg: "Ook hallo meneer, heeft u mij soms niet gezien?" De man loopt mopperend door.

Wat gebeurde hier? Iemand heeft mij als het ware bestormd en vervolgens – het lijkt wel de omgekeerde wereld – mij het verwijt naar het hoofd geslingerd dat ik had moeten uitkijken. Mijn neus, dat hij mij niet zag oversteken! Als een gevaarlijk voertuig heeft hij zich gedragen, een snelheidsduivel die mij had kunnen scheppen, ook al was hij maar een man met de benenwagen. Hoe opgeblazen kan je ego zijn, hoe misplaatst de inschatting van de situatie? Was het nou een geval van niet de moeite nemen even een tikje te vertragen of was het botte frustratie die afgereageerd

moest worden? Een vriendin overkwam onlangs hetzelfde. Zij had in de consternatie haar excuus aangeboden. Is dit een nieuw verschijnsel, dat in de lift zit?

Eerlijkheidshalve moet ik toegeven dat ik soms bijna hetzelfde doe. Het verschil is alleen dat ik als fietser een voetganger belaag. En dat zelfs op schandelijke wijze: als hij op het zebra-pad loopt. Heel lang ben ik er vanuit gegaan dat alleen automobilisten voor de voetgangers op zebra's moesten stoppen. De wandelaars zouden in mijn ogen gewoon om de fietsers heen kunnen lopen. Bovendien – meende ik – is een fietser minder snel en gevaarlijk. Als fietser laveer ik op mijn beurt om de wandelaars heen terwijl zij oversteken, opdat ik vooral maar niet hoeft af te stappen. Want daarin zit de frustratie: automobilisten en voetgangers kunnen halt houden zonder dat ze noemenswaardige energie en evenwicht verliezen. De fietser, daarentegen, moet z'n ritme onderbreken en bij het weer vaart maken – of zelfs opstappen – extra energie aanspreken. Dat voelt vervelend.



Tegenwoordig probeer ik het fatsoen op te brengen om te stoppen en dat lukt redelijk goed. Vooral als er bijvoorbeeld een zwerm toeristen aankomt die geen benul hebben van al die fietsers hier, en bekapt en bezakt – en ook nog kaart lezend – proberen over te steken. Ook breng ik het op om gracieus te stoppen voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn of gezellig kletsende mensen die vooral met elkaar bezig zijn. Maar als een man met ferme pas de zebra oversteeft, zijn voorrang opeisend, dan heb ik geen zin om voor hem te stoppen. Het is dan eerder bijna een spel geworden: fiets ik overtuigend genoeg om de man zijn voorrang te ontnemen of probeert hij alsnog zijn leven in de waagschaal te stellen door vol overtuiging door te zetten? Misschien was het wel diezelfde man die ik bijna geschept had op het zebra-pad, die nu zijn gram wilde halen door mij te bestormen. (FF)

Fietsvrijwilligers gezocht

Kent u het fietsproject *Op weg naar het VO* nog? Ook dit jaar is Claudia Limmen weer op zoek naar fietsvrijwilligers die in de maanden mei en juni, aankomende brugpiepers op weg willen helpen.

Tijdens dit project bereiden kinderen de fietstocht naar hun nieuwe school voor. Verschillende routes worden met hulp van de routeplanner van de Fietsersbond vergeleken en onder begeleiding van ouders/vrijwilligers wordt de beste route geoefend. Onderweg wordt de aandacht gevestigd op black-spots en andere onveilige verkeerssituaties. Dit vergroot hun vertrouwen, het verkeersbewustzijn en daarmee de verkeersveiligheid van ons allemaal!

Wilt u ook helpen? We kunnen u goed gebruiken. Meld u dan nu alvast aan bij claudia.limmen@edicta.nl of 06-41237510.



Olifantenpad wordt fietspad

Het gebeurt niet vaak dat een raadslid blij is als een door hem ingediende motie achteraf 'onhaalbaar' blijkt. Dat gebeurde Johannes van Lammeren (Partij vd Dieren). Na onderzoek door een verkeerskundig bureau bleek dat het in de Zuidas zwaar bevochten 'olifantenpad' voor fietsers door het Beatrixpark naar het tunneltje onder de Beethovenstraat in de spits zo druk zou worden dat voetgangers in de knel zouden komen. Conclusie van dit onderzoek was: er moet een echt volwaardig fietspad komen voldoende breed voor fietsers en voetgangers. En zo besloot de wethouder met steun van de gemeenteraad. Alleen een echt goed fietspad, dat na de bouw van het Stibbe kantoor aansluit op het bestaande tunneltje, zal de verkeerschaos bij de kruising Prinses Irenestraat- Beethovenstraat verminderen. De Fietsersbond en de lokale bewonersgroepen zijn daarom erg blij met het beloofde nieuwe fietspad. Op dit moment wordt getekend en ontworpen hoe dit fietspad langs het toekomstige Stibbegebouw te leiden en de Fietsersbond mag daarbij meepraten. (GF)



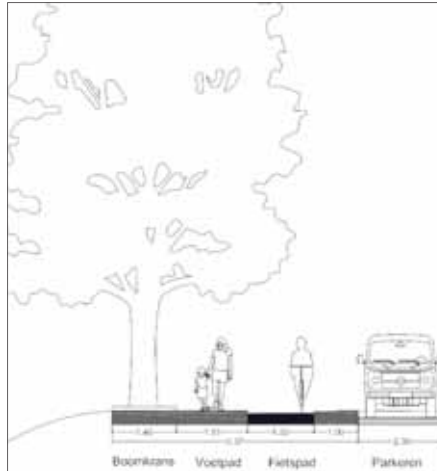
Fietsband 2013

Op 17 januari werd door Ed Koomen namens de ZDV *Veni Viedie Fietsie* de 'Fietsband 2013' uitgereikt aan Marieke de Lange, die daar blijkens de foto zeer mee in haar nopjes was.



Eilandenboulevard

De Eilandenboulevard tussen de Kattenburgerstraat (Scheepvaartmuseum) en de Sarphatistraat (de molen) wordt opnieuw ingericht. Langs de gevels komt in plaats van de huidige ventweg een tweerichting fietspad. Het stadsdeelbestuur wilde de waterzijde aanvankelijk bestemmen voor uitsluitend wandelaars. Het ziet er nu naar uit dat fietsen langs het water toch zal mogen.



Een eerder ontwerp

Tijdens de vergadering van de commissie Openbare Ruimte op 4 februari betoonden alle fracties zich daarvan voorstander. En ook stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren zegt dat ze oprecht de intentie heeft om fietsen langs het water mogelijk te maken voor langzaam (ongemotoriseerd) fietsverkeer. De fietsers zullen wat haar betreft de ruimte wel moeten delen met wandelaars (shared space). (JPN)

Reistijd waardering

Reistijdwaardering is een belangrijk wapen als het gaat om het bepleiten van extra rijbanen of een hogere toegestane snelheid op onze rijkswegen. Immers, sneller reizen spaart reistijd en reistijd is verloren tijd en kost dus geld, zo is de redenering. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft pas nog onderzoek gedaan naar veranderingen in de reistijdwaardering van automobi-

Nieuws

listen en OV-reizigers. Hierbij hebben ze vastgesteld dat die bij automobilisten is afgenomen (met 16%), terwijl hij bij OV-reizigers is toegenomen (met 22% bij treinreizigers en 86% bij wie het vliegtuig neemt). Dat enorme verschil wordt toegerekend aan het toenemend gebruik van sociale media: stilstaande automobilisten kunnen nu in de auto werken en daarom is dat geen verloren tijd. Het opvallende verschil met OV-reizigers wijt men aan het feit dat zij altijd al tijdens het reizen konden werken en dat er kennelijk een autonome groei zit in de waarde van reistijd.

Maar hoe zit het met fietsers? Daar heeft het KiM geen onderzoek naar gedaan, maar een ander bureau wel, aldus berichtte het *Fietsberaad* op 17 januari. Alleen komt dat bureau – aldus dat bericht – tot de conclusie dat de reistijdwaardering bij fietsers niet zo simpel is. Regent het, dan wil je sneller thuis zijn, maar is het mooi weer en valt er veel te genieten of wil je voor je gezondheid wat extra kilometertjes maken, dan mag het best wat langer duren. Roland Haffmans reageerde op dit bericht met de opmerking dat deze nuancering natuurlijk voor alle reizigers geldt.

En dat roept natuurlijk de vraag op: zou dit plotseling compliceren van de reistijdwaardering een aanzet kunnen zijn om de autobranche en OV-bedrijven een wapen uit handen te slaan dat ze altijd met veel succes inzetten (bij het OV bijvoorbeeld om bij minder haltes te hoeven stoppen of meer voorrang te krijgen)? Of is men bang dat als men fietsreistijd met dezelfde (economische) eendimensionaliteit waardeert als auto- of OV-reistijd, de fietsers daarmee een wapen in handen krijgen om hun belangen beter te behartigen? (JK)

Bron:

- www.fietsberaad.nl (Zoek op 'Hoeveel is vijf minuten tijdwinst waard?')
- www.kimnet.nl (Zoek op 'De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden')



Knelpunten

OPGELOST

Gemeente

De **paaltjesactie** van de Centrale stad heeft zoden aan de dijk gezet (zie ook p. 25). In sommige stadsdelen meer (West) dan in andere (Zuid en Nieuw-West), maar in elk geval is de hele stad ontdaan van een flink aantal verborgen knelpunten. Want dat waren de meeste paaltjes die – bedoeld om wangedrag van auto's te voorkomen – gevaar stichtten onder de argeloze fietsers. Met dank aan (ex) wethouder Wiebes, wiens doortastendheid hier goed uitpakte.

Noord

Eindelijk zijn de tunneltjes bij de **Ade-laarsweg** watervrij.

Zuid

Op de **Van Baerlestraat** zijn ter hoogte van de Nic. Maesstraat ook voor fietsers verkeerslichten geplaatst. Een duidelijke verbetering: de wachttijden zijn redelijk en het illegaal medegebruik door auto's komt haast niet meer voor.

Op de **De Boelelaan** is fietsverkeer in twee richtingen aan de zuidzijde van de straat tussen hoofdgebouw VU en de Amstelveenseweg nu toegestaan, inclusief een bijpassend verkeerslicht bij de Van der Boechorststraat. Een kleinigheid? Dat zou je niet denken als je nagaat hoeveel moeite het heeft gekost om dat voor elkaar te krijgen. Maar ja, dat is de Zuidas, die hebben het niet zo op fietsers.

Nog voor het een echt knelpunt kon worden – al was het al wel gemeld op het Meldpunt van de Fietsersbond – is de oversteek op de **Amsteldijk bij de Tolstraat** iets opgeschoven (rechtsboven). Daardoor hebben de vanaf de waterkant de rijweg overstekende fietsers en kruisende auto's beter zicht op elkaar.

De aanlanding in de Tolstraat blijft merkwaardig, maar hopelijk ongevaarlijk.

Even verderop op de **Amsteldijk** hebben fietsers die uit Oost komend en vanaf de brug de Ceintuurbaan op willen ,meer ruimte tot hun beschikking voor ze oversteken.

In de **Beethovenstraat** zijn tussen de Stadionweg en de Stadionkade de fietspaden verbreed tot 2 meter. Nog steeds geen optimale maat, maar gezien de omstandigheden het hoogst haalbare en een merkbare verbetering.



Oversteek Amsteldijk naar de Tolstraat



Oversteek Van Baerlestraat thv de Nic. Maesstraat



Verbreed fietspad Beethovenstraat

OOST

Langs de **Amstel** fietsen tussen de Spaklerweg en de fietsbrug over de Duivendrechtsevaart is beter geworden door dat dat stuk een fietspad geworden is.

De oversteek van de **Insulindeweg bij het Muiderpoortstation** is verbeterd. Er is een fietsoversteek gemaakt aan de oostzijde waardoor alle verkeersstromen apart kunnen oversteken. Het was erg onoverzichtelijk en is nu een stuk veiliger en prettiger (zij het iets trager). Wat nog wel beter kan is de draaicirkel naar links als je bent overgestoken naar de noordzijde.

Het kruispunt van de **Molukkenstraat en de Insulindeweg** was altijd een hinderlijke slalom met te weinig ruimte voor de verschillende fietsersstromen. Recent is het kruispunt aangepakt: meer ruimte in de bochten en grotere opstelplaatsen bij de verkeerslichten. Ideaal is het uitbuigen en de slalom nog niet, maar op deze manier is het in ieder geval beter te verteren.



Kruising Molukkenstraat-Insulindeweg

Het **Alexanderplein**, de brug tussen het Instituut voor de Tropen en de Muider-



Fietspad Alexanderplein

poort, heeft een keurig fietspad gekregen, met een mooie afscheiding met de rijweg. Wel een wat zuinige oprit voor fietsers die de Alexanderkade willen volgen.

Wie de **Amsterdamsebrug** af wil naar de Zuider IJdijk – of omgekeerd natuurlijk – kan dat nu doen via luie trappen, een stuk prettiger als je je fiets bij je hebt.'

De fietsenstalling onder het **Amstelstation** is een Fietspunt geworden. Er is nu ook een duidelijke aanrij-route en hij is de eerste 24 uur gratis. Hij gaat vlak voordat de eerste trein vertrekt open en sluit na aankomst van de laatste trein. Voor fietsers een duidelijke verbetering, al schijnt deze ontwikkeling tegen de zin van de huidige exploitanten te zijn.

WEST

De **Hoofdweg** is nu eindelijk geheel voorzien van vrijliggende fietspaden. Weliswaar heeft de laatste schakel – tussen de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat – een schoonheidsfout in de vorm van een tankstation dat niet van wijken wilde weten, een verbetering is het zeker.

NIEUW

ZUID

Een 16-jarige scholier wees stadsdeel Zuid erop dat de door veel scholieren druk gebruikte fietsoversteek op de **Pres. Kennedylaan** tegenover het stadsdeelhok, gevaarlijk is. Onder andere omdat auto's die er aan overstekende fietsers voorrang verlenen daarbij onverhoopt ingehaald kunnen worden door auto's die daar geen oog voor of zin in hebben. De scholier stelde voor op die plek verkeerslichten aan te brengen, maar het stadsdeel negeerde dat en sloot de oversteek gehaast af. De bedoeling is dat de fietsers nu de Kennedylaan verderop bij de verkeerslichten van de Maasstraat oversteken, maar dat is – ook als je op het stadsdeelhok zelf moet zijn – eigenlijk niet mogelijk omdat fietsers aan die zuidzijde van de Kennedylaan niet in de richting van het

stadsdeelhok mogen fietsen. De haast waarmee de oversteek kon worden weggehaald steekt schril af tegen het onvermogen om dat probleem snel op te lossen.

WEST

Voor scholieren maken gebruik van de 'voetgangersboulevard' die langs een stukje van de **Spaarndammerdijk** is aangelegd. Dat doen ze dan wel op de fiets, want de meeste leerlingen van de scholen daar komen op de fiets. Waarom niet op het fietspad dat daar ook ligt? Tja, dat is niet meer dan 1 meter breed en als je verderop afslaat naar school stuit je op een hek. En op de terugweg kun je, als je de boulevard gebruikt bij het oversteken van de drukke Spaarndammerdijk, profiteren van de verkeerslichten. Er was een plan om die boulevard voor fietsers geschikt te maken, maar daar is nog steeds niets van gekomen en nu gaan de fietsers nogal eens onderuit op het gladde hout. Echt een knelpunt dat een goeie aanpak verdient.

Het fietspad langs de **Haarlemmerweg** (huizenzijde) sluit tegenwoordig aan op een 2-richtingfietspad op het Nassauplein. Om de overgang van 1- naar 2-richtingfietspad goed te laten verlopen heeft men ter hoogte van de De Wittenkade een knik in het fietspad gemaakt zodat fietsers die uit het westen komen in feite op een kruising belanden waar ze links af moeten slaan om hun weg richting Centrum te kunnen vervolgen.



Een complicatie is dat veel fietsers die uit het Centrum komend naar het Westergasterrein willen, niet op het Nassauplein de Haarlemmerweg oversteken maar rechtdoor rijden en zo als spookfietser op het fietspad aan de huizenzijde terecht komen.

Deze situatie heeft al tot veel onbegrip en ergernis geleid (die zelfs het Parool en AT5 heeft gehaald). Maar een definitieve oplossing is nog niet gevonden.

Verlatingsangst

Veel ouders kennen scheidingsangst tijdens de verschillende levensfasen van hun kinderen. Sommigen hebben het als hun kinderen vier worden en naar de kleuterklas gaan. Anderen overkomt het als hun kinderen het ouderlijk huis verlaten en op eigen benen gaan staan. Ik had het onlangs toen mijn zoon besloot niet langer op mijn fiets mee te rijden.

Een belangrijke reden waarom ik van Amerika naar Nederland emigreerde is, natuurlijk, dat ik me hier als fietser meer thuis voel. Een meer specifieke reden was: ik wilde kinderen, maar ik wilde niet een autobezitter worden zoals zoveel fietser-words-ouder vrienden van mij in de VS. “Je begrijpt het niet,” zeiden ze tegen mij, “Als je kinderen hebt, is alles zoveel makkelijker met een auto.” Zulke verklaringen vervulden me met weerzin. Ik wilde geen autochauffeur worden van wie dan ook.

Verhuizen naar Amsterdam verlost me van die angsten. Waar ik ook keek, ik zag kinderen op een fiets of kinderen bij een ouder op de fiets, of op z'n minst volwassenen met kinderzitjes op hun fiets. Ik begon met columns voor de OEK een paar maanden na de geboorte van mijn zoon Ferris. Die is nu acht. Zolang hij leeft heb ik geschreven over hem als fietspassagier: als baby aan het stuur, als peuter in het kinderzitje achterop, als kleuter in de bakfiets, etc. Een jaar geleden schreef ik nog hoeveel lol we allebei hadden met hem op de kindertandem naar school. Het was voor hem een prachtige manier om te wennen aan fietsen in het stadsverkeer, zo voorop gezeten en meetrappend.

Die fase in Ferris' fietsleven bleek van betrekkelijk korte duur. Al na een paar maanden wilde hij op zijn eigen fiets van en naar school rijden. Vanzelfsprekend riep het idee dat hij zelf door het verkeer zou fietsen, enige weerstand op. Maar wat oefenritten door de stad maakten duidelijk dat hij een volleerde en verantwoordelijke fietser was. Er was geen excuus om hem ervan te weerhouden.

We spraken af dat hij zijn wijze van vervoer mocht kiezen: bij mij op de tandem, bij mij

achterop of naast mij op zijn eigen fiets. Hij bleef bij zijn aanvankelijke keus: hij wilde dat we ieder op onze eigen fiets reden. De tandem raakte buiten gebruik en werd al gauw een thuis voor spinnenwebben. En nu is hij te koop (€400 en in goede staat; geïnteresseerde partijen kunnen me bereiken via de OEK).

Aan de ene kant ben ik trots mijn zoon een gretige fietser te zien worden. Hij klaagt nooit over het fietsen naar school, een flink stuk door de stad, wat voor weer het ook is. Pas nog heeft hij een kilometerteller op z'n fiets gezet. In de eerste maand bleek dat hij al meer dan 200 kilometer had gefietst, allemaal binnen de stad. Maar aan de andere kant mis ik het om de chauffeur van die jongen te zijn. Men zegt dat kinderen sneller opgroeien dan ouders verwachten. En inderdaad, de jaren dat mijn zoon op mijn fiets meereed zijn voorbij gevlogen. Pas geleden, toen ik mijn oude canvas fietstassen (die veel te vaak als regenreservoirs dienden) door nieuwe verving, heb ik meteen de voetsteunen en de rugsteun van de bagagedrager gehaald. Lange tijd hadden die Ferris achterop wat comfort geboden, maar nu waren ze al maanden buiten gebruik. Ze waren het laatste dat restte van mijn fiets als ouder-fiets en met het verwijderen ervan ervoer ik toch wel enige verlatings-angst. En ik vraag me dan ook af of ik niet voorbarig ben geweest met het kindvrij maken van mijn fiets. Door de jaren heen heb ik kinderen van Amsterdamse kennissen de fiets van hun ouders zien ontgroeien. Toch hebben die ouders de kinderzitjes er niet afgehaald. Enigszins tot mijn verbazing. Eén moeder gebruikt het zitje voor de boodschappen. Even heb ik gedacht dat die ouders van plan waren nog meer kinderen te krijgen. Maar nee, die kinderen kwamen niet. Nu ben ik ervan overtuigd dat deze ouders de kinderzitjes op de fiets laten zitten voor de dag dat hun kinderen zelf kinderen hebben. En die gedachte bracht me aan het denken: schiet ik tekort als Amsterdamse fietsouder omdat mijn fiets niet nu al een kinderzitje heeft voor mijn toekomstige kleinkinderen?

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Mede dankzij de fietsersbond