

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 93

juni 2014



**Vorrang
voor fietsers**

**Meldpunt
Fietsersbond**

**Duurzame
verkeersveiligheid**

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 8 oktober 2014

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 25 augustus 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), Hans Groen (HG), Pete Jordan (PJ), Marcel van Kempen (MvK), Johan Kerstens (JK), Marjolijn de Lange (Mdl), Jan Pieter Nepveu (JPN), Anne-Mariken 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

In 2013 heeft de gemeente 74.000 fietsen afgevoerd naar het Fietsdepot in Westpoort. Daarvan waren er zo'n 43.000 fout geparkeerd; de rest bestond uit weesfietsen en wrakken. Er werd minder dan de helft van de fout geparkeerde fietsen teruggevorderd; voor de rest (weesfietsen en wrakken) kwamen niet meer dan 14 eigenaars opdagen. Een feit dat niet alleen verklaard kan worden uit de onbereikbaarheid van het Fietsdepot.

Bij de achterkant

Steeds vaker worden er geen fietspaden aangelegd maar fietsstroken. Men denkt dat fietsers daar blij mee zijn, omdat ze dan niet zo opgesloten zitten in zo'n benauwd fietspad. Maar fietsstroken zijn

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 Voorrang fietsers op kruisingen
- 4 Hier moesten fietsers voorrang hebben
- 5 Verkeersplein Amsterdam
- 6 Bezorg e-bikes
- 7 Beeldbank Zebra
- 8 Nieuwe IJ-oever verbinding
- 9 Fietscafé-uitbater gezocht
- 10 Fietsen met spierpijn | Mijn fiets en ik
- 11 De fiets van...
- 12 Etalage fietsen
- 14 Van: meldpunt fietsersbond.nl
- 15 Fietsproblemen in Zuidoost
- 16 Verkeersveiligheid: meer nodig
- 18 Touringcars | Buitenlandse blik
- 19 Lazy Sunday Afternoon...
- 20 'Als een slak door de stad'
- 21 Knelpunten
- 22 30 en 50
- 23 Column Pete Jordan)
- 24 Niet zo Maar zo

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering
Wanneer: Woensdag 11 juni 2014, 20.00 uur
Waar: WG-plein 84
Agenda:

- Stand van zaken groepen
- 30/50 km (zie pag. 22)
- Landelijke Ledenraad 14 juni

ook, vooral als er winkels zijn en niet voldoende parkeerplekken, een handige plek voor de automobilisten die daar toch echt even moeten wezen. En dus worden fietsers weer opgejaagd wild. Is men vergeten waarom men ooit met fietspaden (en Amsterdammertjes) begonnen is?

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

“Voorrang voor de fiets” staat in veel beleidstukken van onze overheden, maar hoe staat het ermee op straat? Hoe gaat het op kruisingen waar doorgaande fietsroutes lopen? Krijgen fietsers daar werkelijk voorrang? Waarom eigenlijk niet? Dat moet toch beter kunnen?



DISCUSSIE

Voorrang voor de fiets op kruisingen

Door het Vondelpark kun je – niet gestoord door verkeerslichten – ruim twee kilometer doorfietsen. Tussen de Berlagebrug en de Prins Hendrikkade loopt een nog veel langere doorgaande fietsroute (Weesperzijde en verder) zonder VRIs (zoals verkeerskundigen Verkeersregelinstanties – oftewel verkeerslichten – noemen). Helaas zijn dat soort wegen uitzonderingen. Regel zijn straten zoals de Raadhuisstraat; dat is met een VRI op elke hoek beslist geen straat die je makkelijk kruist. Overal waar je hem oversteekt, betekent dat stoppen, wachten en weer op gang komen. Het is hetzelfde liedje op drukke fietsroutes zoals de ‘Ring Zuid-West’ (Ceintuurbaan t/m Frederik Hendrikstraat) waar je gemiddeld om de 300 meter een VRI tegenkomt. Al dat stoppen en weer optrekken, betekent verlenging van de reistijd en relatief veel verlies van energie – met één keer vol in de remmen verlies je evenveel energie als waarmee je twintig seconden had kunnen fietsen.

Door de ongunstige afstelling van VRIs wordt de reistijd van fietsers die braaf op groen licht wachten, al gauw een derde langer.

Zouden VRIs dus niet vaker kunnen verdwijnen? Helaas maakt de nog steeds grote hoeveelheid – ook nog eens vaak te snel rijdende – auto’s, trams en bussen de meeste van die VRIs noodzakelijk. Vooral ter bescherming van de meest kwetsbare verkeers-deelnemers, de voetgangers en de fietsers. En nu kinderen en ouderen, na jarenlange afwezigheid, weer meer gaan fietsen, zijn het niet zelden de fietsers zelf die om extra

VRIs vragen. Bescherming die dus met verlenging van de reistijd betaald wordt.

VRIs geven voorrang aan het OV

Als dan toch een VRI nodig is, willen fietsers natuurlijk zo weinig mogelijk tijdverlies. En dus: langer groen en vooral vaker groen; en daarbij korter rood. Maar die wens verhoudt zich slecht tot het gemeentebestuur voor openbaar vervoer en auto’s. Om te beginnen kijken verkeerskundigen verschillend naar fietsers, auto’s en OV. Het idee is dat als je een bus voorrang geeft, dan al gauw zo’n 55 passagiers voorrang krijgen. En bij een tram komt dat op zo’n 100 passagiers. Dit alles uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van tram en bus in de ochtendspits van 58% (volgens opgave van het GVB). Bij een kruising bewijs je dus meer personen een dienst als je 1 bus voorrang geeft en 54 fietsers laat wachten. Bij de tram is de verhouding zelfs 1 op 99 fietsers. Zo gerekend komen fietsers bijna nooit in aanmerking voor voorrang.

Daar komt nog bij dat het GVB (een bedrijf met als enige aandeelhouder de gemeente) minder rijkssubsidie krijgt en daarom flink goedkoper moet gaan werken. Daarom moeten – vindt men – trams en bussen snellere ritten gaan maken, zodat ze meer ritten kunnen maken met meer betalende passagiers. Een goede reden om trams en bussen (nog vaker) bij VRIs voorrang te geven zodat ze minder hoeven te stoppen. Dat gebeurt vaak doordat hun licht langer op groen staat. Als het groene licht voor fietsers in dezelfde richting daarmee gelijk loopt (en dat gebeurt helaas niet

altijd waar dat wel wenselijk zou zijn), is dat gunstig voor die fietsers. Maar dat is het niet voor de kruisende fietsers, want zij krijgen daardoor langer rood. De ‘voorrang’ van de fietsers in de ene richting, betekent dus ‘achterrang’ van de fietsers in de kruisende richting.

VRIs geven voorrang aan auto’s

Langer en vaker groen en korter rood voor fietsers staat ook op gespannen voet met gemeentelijk beleid om auto’s zoveel mogelijk op hoofdroutes te laten rijden. Hoe meer auto’s daar rijden, des te minder rijden er elders en dus wordt het daar veiliger voor fietsers en voetgangers. Maar om automobilisten naar die hoofdroutes te krijgen, moeten die routes aantrekkelijk zijn door gunstig afgestelde VRIs en zo nodig aparte opstelvakken voor rechts en links afslaande auto’s (want in die vakken houden ze de rechtdoor gaande stroom niet op). Allemaal maatregelen die maken dat fietsers langer en vaker rood hebben. Ook wordt het – door de aanleg van vrijliggende fietspaden – steeds gewoner dat je, als je op een grote kruising linksaf wilt, je als fietser ‘dubbel gepakt’ wordt: omdat je dat afslaan in tweeën moet doen, moet je dus twee keer voor langer rood wachten.

Echt kiezen voor de fiets

Het gemeentelijk verkeersbeleid is op een aantal punten dus behoorlijk nadelig voor fietsers, vooral voor degenen die zuinig zijn op hun energie en reistijd. Willen die fietsers meer aan hun trekken kunnen komen (of sowieso blijven fietsen), dan zal er evenwichtiger gekozen

moeten worden tussen fiets, OV en auto met een beleid dat gericht is op vermindering van de gemiddelde wachttijd voor fietsers bij VRIs. Voor tram en bus zijn de gewenste rijtijden tot in seconden vastgelegd. Dergelijke toetsbare streefwaarden zie je zelden voor de fiets. Minder vertraging bij VRIs – en als gevolg daarvan ook minder chaos door te veel fietsen in de opstelvakken daar – maakt goed fietsbeleid zichtbaar.

Alle politieke partijen hebben er bij de afgelopen verkiezingen duidelijk voor gekozen ruim baan te willen maken voor de fiets. “Een groeiende wereldstad als Amsterdam vraagt om een flexibel, dynamisch en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Amsterdam moet weer de fietshoofdstad van Europa worden,” stond er in het programma-akkoord van D66 en GroenLinks. Dat klinkt gunstig – ook al heeft GroenLinks inmiddels afgehaakt – maar of het ook zo gaat uitpakken is maar helemaal de vraag. Want in hetzelfde akkoord lazen we dat het openbaar vervoer “zo snel mogelijk” moet worden. En dat belooft voor fietsers niet veel goeds.

Toch kan het volgens ons wel. Alleen moeten er dan echte keuzes gemaakt worden. Moeten tram en bus eigenlijk wel sneller? Die gewenste snelheidsverhoging moet vooral studenten en forenzen verleiden om met het OV te

reizen, maar waarom verleiden we die forenzen en studenten niet om de fiets te nemen? De explosief groeiende groep dagjesmensen en toeristen hoeft geen snelle tram. Integendeel, hebben ze niet nu al de trage lijn 2 uitverkoren als toeristische attractie? En hoe zit het met het dogma dat auto's op hun hoofdnet moeten kunnen doorstromen? Dat idee is gebaseerd op de angst dat – als het niet snel genoeg gaat – auto's uitwijken naar verblijfsgebieden. Maar die angst is niet reëel, want dat uitwijken zullen ze wel uit hun hoofd laten als de potentiële sluiproutes voldoende onaantrekkelijk gemaakt worden, bijv. door het knippen of ontoegankelijk maken ervan. (RH)



fietsers wel voorrang hebben, maar of je het krijgt is een tweede. En bij rotonden is al gebleken dat fietsers die voorrang hebben vaker betrokken zijn bij ongevallen, simpelweg omdat zij geen voorrang krijgen.”

Het is goed dat de veiligheid van fietsers prioriteit heeft. Maar het fietspad ‘uitbuigen’

Soms stuit je op situaties waar je denkt: wat raar dat fietsers hier geen voorrang hebben. Het komt voor in Amsterdam, maar vaker nog buiten de stad. Er zijn verschillende varianten, maar vaak zie je dat er in de aanloop naar een kruising een slinger in het fietspad is gelegd. Het fietspad vormt zo niet langer onderdeel van de doorgaande voorrangsweg en de fietser krijgt zelf haaiantanden voor zijn of haar neus. Daardoor moet je aan iedereen voorrang geven: achteropkomende auto's die rechtsaf slaan, tegemoetkomende auto's die linksaf slaan en verkeer van rechts.

Vaak moet je voorrang geven aan nogal secundair autoverkeer. De afrit naar een klein parkeerplaatsje aan de Oostvaardersdijk in Almere bijvoorbeeld. Of de oprit van het gebouw van Rijkswaterstaat aan de Amsterdamseweg in Velsen-Zuid, waar de auto's die voorrang hebben gekregen vervolgens alsnog moeten stoppen omdat er een groot toegangshek staat.

Als fietser zit je opgezadeld met een onoverzichtelijke oversteek. Je moet letten op achteropkomend verkeer, op te-

genliggers en op verkeer van rechts. Het gevoel van onveiligheid vermengt zich met verontwaardiging over het feit dat men blijkbaar speciaal het fietspad heeft omgelegd om fietsers hun voorrang af te pakken. Waarom doen ze dat?

Ik heb die vraag – zij het wat neutraler geformuleerd – voorgelegd aan een aantal wegbeheerders, geïllustreerd met voorbeelden uit Velsen-Zuid, Watergang, Monnickendam, Weesp, Almere en Muiden. Uit hun antwoorden blijkt dat het ‘uitbuigen’ van fietspaden twee redenen heeft. In de eerste plaats ontstaat er op deze manier opstelruimte voor een auto die uit de zijweg komt en die de doorgaande weg wil oprijden of oversteken (dit is een reden om het fietspad uit te buigen maar op zich nog geen reden om fietsers hun voorrang te ontnemen). In de tweede plaats gaat het om de veiligheid van fietsers. In de woorden van een woordvoerder van de provincie Noord-Holland:

“Voor de veiligheid van de fietser kiezen we bij de provincie vaak om de fietser uit de voorrang te halen, zeker buiten de bebouwde kom. Net als bij rotonden: je kunt als

en fietsers ‘uit de voorrang halen’ – ik ben niet overtuigd dat dat de juiste oplossing is. Eigenlijk is het een beetje krom om automobilisten te belonen voor het feit dat ze niet goed opletten op doorgaande fietsers die voorrang hebben. Er moeten betere oplossingen zijn om ze op fietsers te attenderen en te zorgen dat ze snelheid minderen.

Zoals gezegd, dit soort situaties komen vooral voor buiten de stad. In Amsterdam zijn ook situaties aan te wijzen waar fietsers voorrang zouden moeten hebben, maar meestal gaat het niet om fietspaden bij voorrangswegen waar een slinger in is gelegd. Er is wel een situatie die hier een beetje op lijkt: tegenover de ingang van het Westerpark

(Zie: meldpunt.fietsersbond.nl/melding/922, zie ook de reacties)

Dirk Kloosterboer

Meer voorbeelden op:
twitter.com/hzfvmh

Vind je ook dat fietsers ergens voorrang zouden moeten hebben? Meld het met hashtag #hzfvmh op twitter en natuurlijk op:
meldpunt.fietsersbond.nl.

Jaarlijks telt Amsterdam te veel jonge verkeersslachtoffers. Veelal op weg naar school of juist terug naar huis. De commotie is steeds groot en dat is heel begrijpelijk, maar belangrijker is de vraag hoe dit aantal teruggebracht kan worden. Nog veel belangrijker dan de vraag, is het antwoord hierop. Dat moeten het Verkeersplein Amsterdam en De Amsterdamse Verkeerslijn worden. Verkeersbewustzijn, daar draait het om. OEK ging met de initiatiefnemer praten. Deel 1 van een tweeluik over verkeerseducatie in Amsterdam.

Verkeersplein Amsterdam

Tom Thobe (Amstelveen, 1975) begon zijn loopbaan als onderwijzer, studeerde daarna onderwijskunde en heeft nu zijn eigen onderwijsadviesbureau, Edicta. Eind januari dit jaar tekende hij samen met onderwijsadviesdienst ABC een officieel contract met de gemeente Amsterdam voor de oprichting van Verkeersplein Amsterdam (VPA).

Toekomstgericht

Thobe wordt directeur van VPA en daarmee verantwoordelijk voor een samenhangend verkeerseducatie-programma, de Amsterdamse Verkeerslijn, gericht op kinderen tot 18 jaar. In 2017 wordt het programma door de verkeerskundigen van de gemeente, de opdrachtgever, geëvalueerd en – bij gebleken succes – met maximaal vier jaar verlengd. En dat moet inhouden dat, als je als kleuter in groep 1 begint, je bijna niet meer kunt zakken voor het theoretisch verkeersexamen in groep 7. En – nog veel belangrijker – dat alle basisschoolleerlingen dan (we spreken over 2021) goed toegeruste, bewuste en verantwoorde verkeersdeelnemers zijn, die later ook zo automobilist kunnen worden. Het is dus investeren in de toekomst.

Het project is ontstaan uit een gemeentelijke aanbesteding waarbij verschillende grote partners hun plannen – en begrotingen – voor verkeersonderwijs ontvouwen. De combinatie ABC-Edicta kreeg uiteindelijk het contract omdat zij een structurele en onderwijs-brede aanpak voorstaan. Thobe: 'Het aanbod tot nu toe was veel te versnipperd, een lessenserie hier, een project van een andere aanbieder daar... Scholen moeten verkeersonderwijs geven, maar hoewel onze aanpak niet verplicht is, doet al

ruim 90% van de Amsterdamse basisscholen mee.'

Verschillende stappen

'Jongleren', bedoeld voor kinderen van 0-4 jaar, is de eerste stap. Thobe: 'Met spelmaterialen worden de allerjongsten al in contact gebracht met het fenomeen verkeer. Een jaarlijkse ouderavond is onderdeel van het project.' Opvallend is dat veel ouders zelf niet op de hoogte zijn van gevaren in het verkeer. Want verkeer in Amsterdam is gevaarlijk. Met een bakfiets met een of twee jonge kinderen erin en dan door oranje of zelfs door rood rijden, daar draaien veel ouders hun hand niet voor om... En wat te denken van ouders die hun kinderen staande op de bagagedrager vervoeren.

Stap twee is de invoering van een bestaande landelijke verkeersmethode voor alle acht groepen van het basisonderwijs. De derde stap heet 'Tussen school en thuis' en richt zich op de groepen 5 t/m 8. Eens in de vier jaar vindt binnen dit onderdeel ook een discussieavond met de ouders plaats. In stap drie verkennen kinderen in vijftien online verkeerslessen de nabije omgeving van hun school. Ze leren gevaarlijke plaatsen kennen, dat voor rood licht echt gestopt moet worden, en gaan fietsen en lopen in hun eigen, vertrouwde omgeving. Immers, in groep 7 doen alle leerlingen het theoretisch verkeersexamen en in groep 8 het praktisch examen (stap vier). Dan fietsen ze een parcours en worden beoordeeld. Wie dat goed doet krijgt een diploma, de uitvallers krijgen vanaf augustus verkeerslessen op het schoolplein.

Zo vallen de verkeerslessen en verkeersexamens in een langere periode met

meer structuur. De examenvragen worden vanaf groep 5 geoefend, waardoor de kans van slagen groter wordt. Stap vijf is voor alle leerlingen die voor beide examens geslaagd zijn. In de laatste maanden van het basisonderwijs – zodra de keuze voor de vervolgschool duidelijk is – fietsen vrijwilligers met een kleine groep leerlingen naar hun toekomstige school voor voortgezet onderwijs (hierover gaat het tweede deel van dit tweeluik).

Dit project – 'Op weg naar het VO' geheten – begon in 2009 al als een kleine pilot in Osdorp, waar stadsdeelambtenaar Frans Osté ervoor zorgde dat twee basisscholen konden beginnen met leerlingen van groep 8. Op dit moment doen 22 van die groepen mee, maar er is een wachtlijst van bijna 50 groepen.

Verkeersbewuste kinderen en jongeren

Zoals gezegd, het is een investering in de toekomst. Kinderen leren van begin af aan gevaren te zien en te onderkennen, een 360 graden-view te ontwikkelen en proactief te handelen als verkeersdeelnemer. Nu nog als voetganger en fietser, later wellicht ook als scooterrijder of automobilist. Thobe schrikt soms van de ouderbijekomsten in de derde stap: 'Velen denken dat alle opvoeding – dus ook de verkeersopvoeding – de verantwoordelijkheid van school is, en niet van thuis. Maar wij gaan ervan uit dat dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid is.' Mild is hij voor ouders die echt ver van school wonen en op weg naar hun werk hun kinderen bij school afzetten. 'Maar dan bij voorkeur wel een of twee straten verderop parkeren en niet allemaal voor de schooldeur. Wij willen de ouders een spiegel voorhouden. Fietsen in Amster-



dam is nou eenmaal niet zonder gevaar, daar moet je serieus mee omgaan.' Na de zomer gaat vanuit Verkeersplein Amsterdam ook een project voor het voortgezet onderwijs van start. Voor deze groep 13 tot 18-jarigen is nu nog nauwelijks aandacht. Minstens achttien scholen, van vmbo tot en met gymnasium, zullen meedoen. Ook hier is de route van huis naar school een belangrijk punt, maar daarnaast wordt aandacht besteed

aan alcohol en verkeer en wordt de zgn. 'peer group' benadering ingezet. Thobe: 'Nu geldt het nog als stoer als je je niet aan de verkeersregels houdt, en anderen kopiëren dat graag. Als je een paar leeftijdsgenoten ('peers') kunt vinden die dat kopieergedrag kunnen doorbreken, is dat grote winst.'

En de Fietsersbond?

Samenwerken wil Tom Thobe met alle

relevante partijen. Hij heeft een presentatie van het programma gehouden op het landelijk kantoor van de Fietsersbond in Utrecht en sprak onlangs met Hugo van de Steenhoven, de directeur. Dat het bureau van de afdeling Amsterdam op het WG-plein veel relevante informatie heeft – al was het maar over de red- en black spots – is nieuw voor hem. Maar hij weet ons vast wel te vinden.

tekst/foto AMR

Bezorgscooters worden bezorg e-bikes

Al een tijdlang is er een plan om de bezorgscooters van de keten NewYork Pizza te vervangen door elektrische fietsen, bij wijze van proef. Onlangs zag ik ze voor het eerst staan bij een nieuw geopend filiaal in de Eerste van der Helstraat, vlakbij de Albert Cuyp. Het was een heel apart gezicht. Ik ben meteen naar binnen gewipt en heb de jongen achter de toonbank gevraagd of het beviel. Zijn antwoord was een keihard 'NEE'. Immers, de lompe bezorgdozen waren aan de voorkant bevestigd wat het sturen bemoeilijkt. De remmen werkten niet naar behoren

en de batterijen raakten veel te snel leeg. Een fiets was al binnen een maand kapot. Ik kon die jongen dus geen ongelijk geven, maar jammer is het wel. Het zijn hopelijk kinderziektes.

Later zag ik dat de dozen ook achterop gemonteerd kunnen worden. Dat zag er gelijk een stuk beter uit. Misschien is het project nog te



redden als de fietsen wat geavanceerder worden, maar ik ben bang dat de e-scooter het toch gaat winnen. (FF)



Als deze OEK verschijnt is hopelijk besloten dat scooters in Amsterdam van de fietspaden verdwijnen. Dat is mooi. Maar daarmee zijn we er nog niet, want wordt het niet ook tijd iets te doen aan scooterparkeren? Of verdwijnt dat vanzelf als de scooteraars verdwijnen die geen helm op willen? Zo niet, dan

ligt het voor de hand scooters voortaan over één kam te scheren met auto's: betaald parkeren. Zoals de foto hierboven laat zien, zouden we daarmee ook een eind maken aan een onnodige vergering van een probleem dat de stad toch al boven het hoofd groeit: dat van het fietsparkeren. (JK)

Onnadenkend

Elektrische auto's zijn minder erg dan die andere, maar waarom moeten ze zo breed zijn en dan ook nog het stopcontact aan de kant hebben waar fietsers op de smalle fietsstrook er tegenaan kunnen rijden?





Beeldbank

‘Bedankt voor het stoppen, u bent een top-per!’ Vorig jaar stonden in het kader van de actieweek ‘Ik stop voor zebra’s’ kinderen met zebrabroekjes bij een zebrapad op de Wiltzanglaan (links onder). De automobilisten die halt hielden ontvingen een cadeau-tje. Een beloning voor goed gedrag. Ik mocht het onlangs ook ervaren. En wel op de Rozengracht, bij het zebrapad dat vergezeld gaat van een verkeerslicht. Ik stopte voor rood, zag in mijn ooghoek een winkel en stapte af. Nadat ik mijn fiets geparkeerd had en richting ingang liep, klonk het van “Tien procent korting voor deze klant!”. Ik draaide me om en keek de winkelier vragend aan. “Ik stond even buiten en zag je stoppen. De meeste fietsers karten gewoon door. Oversteken is een ramp.” Ik opperde nog dat het normaal is om te stoppen, maar kreeg bij het afrekenen toch de korting op het flesje wijn.

Sinds de introductie (Breda 1949) is er alles aan gedaan om een voetgangers-



oversteekplaats (VOP) veilig te maken. Zo kregen de wit geverfde banen in 1957 assistentie van knipperbollen. Oranje bollen op zwart-witte palen die met hun knipperlicht automobilisten op de nadering van een zebrapad moesten attenderen. Ze bleken niet behulpzaam en verdwenen alweer snel uit het straatbeeld. Vanaf begin jaren zestig werd er overgegaan tot wettelijke bijstand en kregen zebrapaden een juridische status. In 1966 zong Willeke Alberti “wanneer ik met mijn vriendje, ga wandelen in de stad, dan steek ik altijd over, op het veilig zebrapad.” Romantisch, maar een tikkeltje naïef, want een baken van veiligheid zijn zebrapaden nooit geworden. Dit ondanks campagnes die beoogden automobilisten aan de voorrangregeling voor voetgangers te herinneren.

Onlangs luidde *Veilig Verkeer Nederland* weer de alarmbel. Er kwamen bij de organisatie steeds meer klachten binnen van voetgangers. Opvallend was dat nu ook fietsers in de reacties werden betrokken. Zoals deze: “Ben vaker door fietsers bijna aangereden dan door auto’s, en je krijgt er ook vaak genoeg een ‘kijk eens uit je doppe’ opmerking achteraan.” En steviger: “Fietsers, dat zijn vrijwel allemaal eikels qua hoe ze een VOP benaderen.” Even los van de gebezigde terminologie, het is ook mijn ervaring dat steeds meer fietsers voetgangers als aangeschoten wild beschouwen. Een zorgelijke ontwikkeling, want fietsers en voetgangers hebben ieder een volwaar-

in 1980 schilderden kunststudenten eigenhandig een fiets-zebra over de Hob-bemastraat naar de Onderdoorgang van het Rijksmuseum (tot ze door agenten werden weggestuurd) en ook in 1984 namen bewoners uit de Pijp het heft in handen en legden zo de basis voor een zebra die daar nu nog steeds ligt.

Foto's resp. Rob J. Croes en Frans Brusselman met dank aan het Nationaal Archief en het Stadsarchief Amsterdam

dige plaats op het wegdek moeten veroveren. Bondgenoten dus, in de voortdurende strijd tegen het gemotoriseerde verkeer. Het lijkt erop dat gemeentelijke overheden de kant van de automobilist en het OV hebben gekozen. Met het argument dat ze schijnveiligheid zouden creëren, worden steeds vaker zebrapaden verwijderd. Dit ondanks acties van bewoners die er hun hoop op blijven vestigen. Maar als ze in Engeland, bakermat van het zebrapad en de knipperbol, ook hiertoe besluiten, zal er altijd eentje blijven bestaan. Het wereldberoemde zebrapad op Abbey Road is namelijk uitgeroepen tot cultureel erfgoed. (MvK)





Nieuwe IJ-oever verbinding

Op 15 maart is er een nieuwe pontverbinding bijgekomen in het oostelijk deel van het IJ. Twee van OEKs medewerkers probeerden dit Oostveer uit en kwamen tot verschillende bevindingen. Geen wonder, want het is maar hoe je er tegenaan kijkt.

“We zullen twee veren moeten inzetten,” werd er

– en toen de ander dit bevestigde, kon ik het niet laten om een lichtsprong te maken.

Het Oostveer is in gebruik genomen op 15 maart 2014. Op die dag fietste ik naar Noord om de opening bij te wonen. Ik had afgesproken op het IJ-plein met Jules, een vriend van mij. Samen fietsten we via de Meeuwenlaan richting Zamenhofstraat. In de verte zag ik al wat mensen op de kade staan. Er hing een feestelijke sfeer die niet overdreven uitbundig was. Een mannenkoor uit Nieuwendam zong zeemansliederen in matrozenpakken en een Italiaans espresso-autobarretje voorzag iedereen van koffie, thee en lekkere koekjes. Natuurlijk maakten de politieke partijen gebruik van de gelegenheid om campagne te voeren voor de gemeenteraadsverkiezingen.

Inmiddels had ik post gevat op een paal zodat ik alles vanuit de hoogte kon overzien. Fjodor Molenaar – de initiatiefnemer – hield een korte toespraak en daarna kwamen er nog een paar anderen aan het woord. Toen kwam de pont. Er waren zoveel mensen dat niet iedereen mee kon varen (er konden niet meer dan 120 mensen op de pont).

gekscherend gezegd. On-Amsterdams werd de wachtenden gevraagd om – alsjeblieft – de genodigden voor te laten gaan. Ik betreurde dit allerminst. De ateliers daar in de buurt waren opgesteld, zodat je lekker kon rondstruinen en Museum de Noord was gratis toegankelijk vanwege de feestelijke dag. De tweede ronde gingen we dan toch op de pont die wederom tjokvol was. Een paar mensen bezongen Amsterdam en het IJ. Jules was ik uit het oog verloren. Ondanks dat ik zeker wist dat hij aan boord was, vond ik dat ineens heel jammer.

Na 8 minuten kwamen we aan op het Azartplein.

Ik was blij verrast toen er een halte en een ponton bleken te zijn. Een kleine week daarvoor was er nog niets te bespeuren geweest van het Oostveer, waardoor ik al bijna was gaan twijfelen of het feest wel door zou gaan. Bijna obsessief struinde ik toen samen met mijn vriendin de hele KNSM-oever en Java-kade af. Pas toen twee sportieve fietsers voorbij reden en ik een flard opving van hun gesprek – “Het veer komt toch hier?”

Na de feestelijkheden begon het echte ‘werk’. Ik ging nog een paar keer heen en weer om de sfeer te proeven. Zo waren er vooral veel jonge gezinnen. Moeders met baby’s in een draagzak op de borst op de fiets; iets waarvan ik mij kort daarvoor nog had afgevraagd waarom dit zo weinig in het straatbeeld voorkomt. Vaders met kinderen hingen genietend over de reling. “Pappa, ik vind het leuk,” hoorde ik een jongetje zeggen. De scooters waren ver te zoeken. Wat een idylle. Toen ik genoeg uitgewaaid was op de pont ging ik klokken hoelang ik erover fietste om thuis te komen. Ik had gedacht dat het Azartplein heel ver was vanaf mijn huis in de Pijp, maar ik deed er 20 minuten over, even lang als wanneer ik de pont achter het CS zou nemen. Geen tijdwinst dus, maar wel een veel fijnere fietsroute en een pont waarop een vakantiesfeer heerst. Bovendien geldt gefietste tijd over een rustige route voor mij niet als verloren tijd maar als geleefde tijd. Zelfs als het regent. (FF)

Het heen en weer in Oost

In ruim 10 minuten fiets je met gunstige verkeerslichten van Artis naar het Azartplein. De Czaar Peterstraat kan fietsvriendelijker met minder vreemde voorrangregelingen en zonder hoogteverschil tussen trambaan en fietspad. Een gelijkvloerse ligging – zoals ook op de binnenring of in de Kinkerstraat – maakt het voorbijfietsen gemakkelijker. De trambaan blijf je volgen tot het Azartplein. Sinds maart vaart hier het Oostveer naar noord, drie keer per uur, net zoals Noordzeekanaal ponten. Om

op de pont te komen moet je een s-bocht fietsen of lopen. Waarom? Aan de overzijde is de pont gemakkelijker toegankelijk, zonder grillige bochten.

Aan land in noord

Na een oversteek van zo’n zes minuten land je in Noord, op ruim 600 meter lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte. De ingang van het chemisch bedrijf – je kijkt aan tegen de achterzijde ervan – is ook al zover verwijderd. De Vogelwijk ligt dichterbij en al helemaal de aanpalende bedrijfjes.

Voor het westelijk deel van noord is de Johan van Hasseltweg dé route, een heel brede weg, ruim genoeg voor haaks parkeren aan beide kanten, maar zonder fietsvoorzieningen. Bij de opening van de nieuwe pont was de weg wegens werkzaamheden – heel symbolisch – afgesloten voor fietsers. En niet voor auto’s.

Het nieuwe veer ligt gunstig voor het achter de Nieuwendammerdijk gelegen Nieuwendam. Tussen die dijk en de veerboot ligt het Vliegenbos, een bos waar de natuur het beheer doet. Omgevalen bomen blijven liggen voor natuurlijk

zelfbeheer. De ooit aangelegde, onverlichte (!) paden worden ook nauwelijks beheerd, dat zie je aan het wegdek of wat daar van resteert. Enige inspanning door het stadsdeel om

de aanlandingsplek van de nieuwe pont beter bereikbaar te maken, is onzichtbaar. Opmerkelijk, want juist dit stadsdeel spant zich al jaren in voor een betere IJ-verbinding, liefst in de vorm van

een brug. Zou je dan ook niet mogen verwachten dat het stadsdeel het gebruik van deze nieuwe pont bevordert met goede aansluitingen? (RH)

Gezocht, uitbater van een fietscafé...

Het Zeeburgereiland is het volgende slachtoffer van woningbouw binnen de ring A10 in Amsterdam. Nou ja, de rioolzuiveringsinstallatie die er was, was nou ook weer geen pareltje op de weg tussen Amsterdam Oost en IJburg. Even terzijde: soms vraag ik mij af of we niet naar omgekeerd forensen op weg zijn. 40 jaar geleden joegen we de mensen de stad uit en de auto in met de groeikernen rond Amsterdam. Nu maakt bedrijvigheid in de stad plaats voor woningen. Waar gaan al die mensen werken, straks als het overschot aan kantoorruimte ook tot woning verbouwd is? In de groeikernen van voorheen misschien, waar ze met de auto naartoe gaan?

Voor de fietser is het wel een goede ontwikkeling dat er op het Zeeburgereiland bewoonde bebouwing gerealiseerd wordt, het is nu nog niemandsland dat je moet passeren van en naar IJburg. En voordat er nog veel huizen zijn, is er al een fietspad langs de noordzijde aangelegd (weliswaar met de verkeerde kleur asfalt). En er is al een pleisterplaats voor hen die onderweg even moeten bijtanken, Magnetico.

Het Zeeburgereiland wordt ontwikkeld volgens de nieuwste inzichten rond burgerparticipatie, heb ik begrepen van Peter Wingerden, de eigenaar van Mag-

netico. Het past bij het beleid van (voorheen) het stadsdeel Oost om bewoners met elkaar te verbinden en de fiets te stimuleren. Ring-ring (www.ring-ring.nu) dat op IJburg een pilot heeft, is er een ander voorbeeld van – met Ring-ring verzamel je per gereden kilometer punten die je bij winkels op IJburg kunt verzilveren.

Magnetico is nu al een plek waar toekomstige bewoners bijvoorbeeld hun individuele en gemeenschappelijke bouwplannen bespreken. Het moet ook een plek voor een fiets-café worden, zo is het ideaal van Peter. Een plek waar je koffie drinkt, je fiets kan (laten) repareren, een slot leent als je op de racefiets bent, en andere fietsers ontmoet. Naar analogie van de cafe's in Londen, bijvoorbeeld.

Moeten we alleen wel een beetje meer subcultuur introduceren, vind ik. Fietsen in Nederland is geen statement. Dat is natuurlijk ook een groot goed, maar fietsen is alleen maar mainstream, en daardoor niet zo kleurrijk als het zou kunnen. Fietseren om het fietsen zelf, niet omdat het handig en utilitair is: ik mis bijvoorbeeld de typische fietskoeriers uit Vancouver die zich met zwarte koffie en sigaretten op de been houden. Ik mis de hap-



penings waaraan je meedeed omdat je fietst – Critical Mass, fietsfeesten op een autovrije dag waarbij de stroom voor de muziek van fietskracht afkomstig is. Magnetico heeft wel plannen daarvoor, bijvoorbeeld een openluchtbioscoop met fietsfilms op fietskracht. Dat brengt mij op een idee om iets met die vervelende elektrische fietsen te doen die vals spelen met een aansluiting op het stopcontact: de 'Eigen Kracht Centrale', een oplaadpunt voor e-bikes waarbij de berijd(st)er zelf moet fietsen om weer verder te kunnen. Jammer dat die naam al voor iets anders wordt gebruikt.

De locatie is een kans voor een ondernemend persoon: gelegen aan fietsroutes naar Waterland en Het Gooi, met een vestiging van het IJburg College in aantocht. Kortom, zie dit artikeltje als een contactadvertentie: wie wil ermee aan de slag? (HG)

Een nieuwe lente, nieuwe paaltjes?

In Oost zijn wel erg veel paaltjes blijven staan, ook zonder enige markering (hieronder bij de Celebesstraat).

Ze melden op het meldpunt leidt niet merkbaar tot actie. In West heeft de klacht over een vervelend gat dat door

een verdwenen paaltje was achtergebleven geleid tot het terugplaatsen van het paaltje. Maar zonder enige markering (rechtsonder). Begint het weer opnieuw?



Fietsen met spierpijn

Soms zit alles tegen. Dan wil ik het heel graag goed doen in het verkeer, maar dan vinden mijn medeweggebruikers dat ik het juist niet goed doe.

Zo fietste ik laatst op het fietspad en wilde linksaf slaan om de straat over te steken. Ik stak netjes mijn hand uit en ging. Vanuit mijn ooghoek zag ik ineens in hoog tempo een fietser naderen. Ik kon nog net op tijd stoppen toen hij mij voorbij sjeesde. "Ik stak mijn hand uit!" riep ik verontwaardigd. "Snel verkeer gaat voor langzaam verkeer," riep hij terug. Daar kon ik het mee doen.

Sindsdien kijk ik altijd achterom als ik linksaf wil slaan en steek pas over als er

geen andere fietsers op mijn hielen zitten. Aan hand uitsteken doe ik niet meer in zo'n geval.

Soms ben ik niet zo behendig en snel. Oorzaak dit keer: enorme spierpijn in mijn bovenbenen en heupen. Als ik eenmaal op de fiets zit, niks aan de hand, maar optrekken gaat niet meer zo soepel. Ik voel me dan ook meteen 30 jaar ouder. Bij verkeerslichten stel ik me het liefst helemaal vooraan op om, zodra het groen is, meteen de spurt erin te zetten. Zo ook nu. Ik sta op scherp en wil meteen bij groen in de pedalen gaan, maar dan is er dat protest van mijn heup en iedereen fietst mij zuchtend voorbij. Een meneer roept boos: "Waarom ga je helemaal

vooraan staan als je niet eens op kunt trekken!" Ineens voel ik me heel sloom, stom en zielig.

Een paar minuten later zie ik een man met twee kleine kinderen traag het zebrapad oversteken. De vriend met wie ik samen onderweg ben, rijdt ze bijna van de sokken. Ik stop braaf en roep "Foei, foei!", waarop de man met de kinderen mij boos aankijkt. "Het is een zebrapad!" roept hij naar mij. Ben ik te trots op mijn braafheid? Schiet ik te ver door in het goed willen doen om het vervolgens ook nog eens te etaleren? In dat laatste geval sla ik dus volledig de plank mis. Traag stap ik maar weer op mijn fiets en mijn heup zegt nogmaals krak. (FF)

In de vorige OEK vroeg Dirk Kloosterboer onze lezers hem te helpen met het beantwoorden van de vraag "Wat zegt je fiets over wie je bent?". Op verzoek van de redactie van OEK kon wie reageerde daar ook het verhaal van zijn/haar fiets kwijt. Hieronder alvast drie van die verhalen, waarin – toch wel tot onze verrassing – zonder uitzondering fietsdiefstal het grote Kwaad blijkt.

U kunt trouwens nog steeds reageren op: www.dirkmjk.nl/mijn-fiets

Mijn fiets en ik

Opoefiets



Mijn mooiste verhaal dateert van lang geleden, toen ik als 18-jarig studentje uit Zwolle aankwam met een opoefiets die ik tweedehands in Zwolle van een boer had gekocht. Binnen een half jaar was het ding gestolen in de Van Breestraat, want een sullig kettingslotje. Weer een half jaar later loop ik – voorafgaand aan een vakantie met vrienden – over de Rozengracht, en herken mijn fiets (aan de hand van een typerend gelast buisje) die daar tegen een lantaarnpaal staat geparkeerd met een dik kettingslot.

Omdat ik aangifte had gedaan, maakte de politie de fiets voor me los, en kon ik er weer zeker 15 jaar op rijden, totdat de fiets voor de tweede keer werd gestolen omdat ik hem niet op slot had gedaan, omdat ik druk bezig was met het uitladen van baby en spullen...

Cortina U4.



huidige fiets

De Cortina U4 is een fijne stads/vrachtfiets voor een moeder met twee kinderen en zonder rijbewijs. Toen echter de tweede zwarte fiets in het weekeind op klaarlichte dag bij Station Zuid werd gestolen (ik was verzekerd, maar iedere keer krat, tassen en slot, en het balen!), adviseerde mijn fietsmaker mij om "de fiets lelijk te maken". Mijn dochter had een workshop Graffiti gevolgd en wilde dat wel doen. Ze is zich te buiten gegaan! Ik vindt, dat mijn fiets er nu uit ziet alsof hij een ziekte heeft of alsof je er een ziekte van zou krijgen... Buitenstaanders vinden hem vaak gaaf. En de fietsendieven zijn er tot nu toe van af gebleven...

Mixed frame



In 1995 kocht ik een nieuwe donkergrijze Koga Miyata tourfiets met mixed frame. Ik gebruikte hem eerst alleen voor veel mooie fietstochten, maar de laatste jaren ook voor in de stad. Dat werd hem fataal, vorig jaar juni werd hij gestolen.

Toevallig was ik een paar weken daarvoor bij een vriend die een verroeste mixed frame fiets bij de kraak had gevonden. Een witte Nishiki. Ik mocht hem van hem hebben (bedankt Jos!), heb hem nu opgeknapt (met hulp van fietsmaker Aandewiel) en ben er heel blij mee. Maar ook bang dat hij gestolen wordt. Dus is het mooie lichte fietsje behangen met twee zware sloten.

De fiets van...

Ab Gietelink - Almelo, 26 januari 1956 - is een Nederlands auteur, toneelregisseur, acteur en producent. Hij studeerde aan de Universiteit van Amsterdam af in rechten en filosofie. In 1984 richtte hij de stichting Nomade op. Zijn werk kenmerkt zich door een documentaire stijl en actueel politiek engagement. Hij realiseerde historische theatervoorstellingen op bijzondere locaties. Daarnaast schreef hij columns, artikelen en boeken. Aldus Wikipedia, de vrije encyclopedie.

Merk/type/bouwjaar

Weet ik niet. Zolang ie fietst en er een beetje ouderwets uitziet, is het goed. Dit is toevallig een damesfiets. Ik woon nu 35 jaar in Amsterdam en dit is ongeveer mijn 35ste exemplaar. Ik koop ze voor ongeveer 100 euro inclusief slot op het Waterlooplein.

Gebruik

Bijna dagelijks. Ik ben een echte binnenstadfietser. Voor buiten de ring pak ik de tram, bus of een wagentje van Car2Go. Als het mooi weer is fiets ik wel eens naar het Amsterdamse Bos of 't Twiske. Voor langere afstanden neem ik de trein of mijn theaterbus.

Bandje plakken

Dat doet het fietsmannetje op het Waterlooplein.

Fixie

Ik koop geen nieuwe fiets want ik ben bang dat deze dan door de gemeente wordt gestolen. Leuk al die hippe designfietsen, maar ik ben meer een man van klassieke modellen.

Zebepad

De Amsterdamse fietser, ikzelf inclusief, heeft altijd haast en neemt de verkeersregels niet zo nauw. Het gaat eigenlijk altijd goed. Fietsers kunnen, in tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer, niet zo veel kwaad doen.

Knelpunt

De steentjes op de Dam zijn een rampenplan voor de fietser. Vroeger kon je het paleis ook via de Mozes en Aäronstraat passeren. Nu alleen via de Paleisstraat en die is veel te smal om de verkeersdruk te op te vangen. Ik fiets over de Dam, in het volle besef dat het illegaal is.

Fietsende toeristen

De fietsdruk neemt toe, maar ik gun ze hun fietstocht door deze mooie stad. Dat ze overlast veroorzaken is overdre-

ven onzin. Je gaat toeristen in Fietstad Amsterdam toch geen fietsverbod opleggen!

Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn

Is dat de uitvinder van de loopfiets? Een theatervoorstelling over de geschiedenis van de fiets is helemaal geen gek idee. Ik werk nu aan een filmtheatervoorstelling over Anthony Fokker. Een romantisch verhaal over een jongetje dat wilde vliegen en later een pioniersrol ging vervullen in de luchtvaartgeschiedenis en de grootste vliegtuigbouwer ter wereld werd.

'Cycle Space'

De fiets als basis voor stadsontwikkeling? Een interessante gedachte, want de moderne stad is eigenlijk te groot voor de voetganger en te klein voor de auto. De fiets is een progressieve, financieel bereikbare en vooral gezonde oplossing.

Binnenstad autovrij

Ik heb ten tijde van het referendum vóór gestemd. Ik ben niet tegen auto's, maar ze mogen slechts een minimale plaats in de publieke ruimte innemen. Ondergrondse parkeergarages.

Fietsmaffia

In de jaren tachtig werd mijn fiets gestolen door een junk en op de brug hier verderop te koop aangeboden voor twintig gulden. Niet fraai maar ja, ze moesten hun shot ergens van bekostigen. Op een gegeven moment, de junks waren uit het straatbeeld verdwenen, kwam ik erachter dat het nota bene de gemeentelijke overheid zelf was die mijn fiets stal. Een pijnlijke constatering.

Algemene Fiets Afhandel Centrale

Een bezoek aan die moeilijk bereikbare AFAC kost je een halve dag. En dan moet je maar net weten wanneer ze je fiets hebben afgevoerd om gericht te kunnen zoeken. Er stonden duizenden fietsen in voorlopige hechtenis. Schuldig bevonden aan wat? Niet in het rekje, buiten het vakje of aan een bruggetje. En dan durven ze ook nog stellig te beweren dat als de fiets niet wordt opgehaald het wel een weesfiets zal zijn. Voor 10 euro kon ik mijn fiets terugkopen, dat vroeg de junk vroeger ook.

Stop de Fietsenrazzia's

Stop de repressie! Het is je reinste willekeur en de grenzen worden almaar opgerekt. Een door de overheid gelegitimeerde fietsenroof. De Volkskrant heeft



mijn pittige opiniestuk gepubliceerd en uit de vele reacties blijkt dat in andere steden dezelfde praktijken spelen. Aan mijn 86-jarige vader, van de oorlogsgeneratie dus en jarenlang werkzaam als gemeenteambtenaar, vroeg ik of ik te ver was gegaan. Hij gaf me groot gelijk! Een teken dat het establishment achter mijn comité staat.

Amsterdam is vol

Een fiets veroorzaakt per definitie geen overlast! Als voetgangers last hebben van geparkeerde fietsen dan moeten we er samen uit kunnen komen. Dat is geen taak van de overheid, die moet faciliteren. Meer stallingen bijvoorbeeld, zeker op drukke punten als het Centraal Station.

Alternatief!

Mijn visie op een heel nieuw Nederland. Gebaseerd op mijn unieke wereldbeeld: vernieuwd progressief. Ik beschrijf hoe ons land er uit zou kunnen zien als we in 2000 niet rechtsaf waren geslagen. Ik geef vergezichten met theoretische onderbouwing en historisch besef, zoals over hoe hier de rechtsstaat onder druk staat, steeds verder wordt uitgekleeft.

Neerlands trots in barre tijden

Mijn theatrale drieluik op de geschiedenis van Nederland, vanaf de hunebedden tot Wilders. Het eerste deel liep tot ongeveer 1800, het tweede tot 2010. Volgend jaar wordt de trilogie voltooid.

Filosoof

Je kent de beroemde uitspraak van Marx niet? "Die Philosophen haben die Welt nur verschieden interpretiert; es kommt aber darauf an, sie zu verändern." Ik ben een actionistisch denker met concreet maatschappelijk engagement en wil aardse zaken toepassen op politiek beleidsniveau. (tekst/foto MvK)

ETALAGE

De laatste jaren hebben veel hippe kledingzaken in de Kalverstraat, de Negen Straatjes, de PC Hoofdstraat en dergelijke een beroep gedaan op de fiets om hun waar te verkopen. Lezers van de Vogelvrije Fietser weten dat al (dankzij de eindeloze aandacht hiervoor): fietsen is 'hip' en 'trendy'. En wat kan een winkel dan beter doen om de koopwaar als hip en trendy aan de man te brengen, dan door een of twee fietsen in de etalage te zetten? En dan natuurlijk



FIETSEN

niet van die gewone Amsterdamse stadsfietsen met roestplekken, rotte banden en een sleetse AH-tas over het zadel. Nee, het moeten hippe en trendy fietsen zijn – fixies, cruisers enzo – vaak van modieuze Amsterdamse fietsmerken zoals Vanmoof of Roetz. (Wat wel te denken geeft: de meeste van die winkels hebben behalve die fietsen ook een bordje *Geen fietsen plaatsen* achter het raam.)

(tekst/foto PJ)





Van: meldpunt.fietsersbond.nl

Sinds vorig jaar kunnen fietsers hun klachten en opmerkingen over de openbare ruimte melden op het meldpunt van de Fietsersbond. Het meldpunt belooft melders dat hun klacht direct bij de wegbeheerder terecht komt. Dat is zo afgesproken met de wegbeheerders in heel Nederland. Dat is mooi en wekt verwachtingen. Maar wat als die verwachtingen niet worden waargemaakt?

Soms worden de gewekte verwachtingen ingelost wanneer een gemeld probleem binnen een paar dagen wordt opgelost. Soms duurt het wat langer of verdwijnt het gemelde probleem vanzelf. Een enkele keer neemt de wegbeheerder de moeite zijn kijk op het probleem of de aanpak ervan uit te leggen. Maar soms ook gebeurt er helemaal niets – noch op straat noch op de website – en dan komt de geloofwaardigheid van het meldpunt in gevaar. De afdeling van de Fietsersbond probeert zich daar tegen te wapenen.

Problemen in de Brettenzone

Hier is een voorbeeld van een melding waar dat laatste het geval is. Een gebied in West waar zowel recreatieve als woon-werkfietsers redelijk druk gebruik van maken is de Brettenzone. Het is een mooi gebied en er loopt een fraaie fietsroute – onderdeel van het landelijk fietsnetwerk LF20 – van Amsterdam naar Halfweg en verder naar Haarlem en Zandvoort. Juni vorige jaar meldde een fietser dat zich bij een afslag naar de Teding van Berkhoutweg in Halfweg een probleem voordeed (<http://meldpunt.fietsersbond.nl/melding/764>). Er stond daar een haveloos maar vooral ook nutteloos paaltje; even niet opletten en je botst er tegenaan. Er werd niet door de wegbeheerder op de melding gereageerd. Maar een maand later reageerde op de website wel een andere fietser die en passant wees op een wegverzakking en een hinderlijke wegversmalling die daar is aangebracht, kennelijk om het verkeer te dwingen langzaam te rijden. Door de hoge begroeiing is er eigenlijk geen zicht op het tegemoet komende verkeer en je moet stapvoets rijden wil je brokken voorkomen.

Intussen werd er niet gereageerd door de wegbeheerder, ook al is de melding nog steeds actief. Wel heeft een andere fietser op de website doortastend gereageerd door zich rechtstreeks tot de wegbeheerder van Westpoort te wenden met het verzoek zich de hachelijke situatie aldaar aan te trekken. Die reageerde wel en wees de melder erop dat hij zich moest wenden tot de wegbeheerder van Nieuw-West of die van Halfweg (gemeente Haarlemmerliede).



Hinderlijke wegversmalling en zichtversperring

MOR

De gemeente heeft een Meldpunt Openbare Ruimte (MOR).



Dat meldpunt bestaat al jaren. En al jaren functioneert het slecht: het is ingewikkeld, vraagt veel van de melder en kost veel tijd. Als je minstens 15 minuten bezig bent om een kapotte lantaarn te melden, laat je dat een volgende keer wel uit je hoofd. Al jaren belooft de gemeente het MOR te verbeteren en misschien doet men ook wel van alles, maar voor de gebruiker is het er nog steeds niet beter op geworden. Zwartkijkers suggereren dat dit de verzwegen bedoeling is: een loket dat bij eerste indruk gemakkelijk en handig lijkt, maar intussen fungeert om alleen de echte bijtertjes door te laten en de ambtenaren te vrijwaren van klachten van lichtzinnige burgers. Wie dat niet gelooft (omdat dat een ongelofwaardig slimme overheid veronderstelt), kan alleen maar hopen dat het nieuwe gemeentebestuur die digitale loketten en fora nu eens echt serieus gaat nemen, net zo serieus als de bewoners die ze er naartoe lokken.

Hij stuurde een kaartje mee waaruit blijkt dat het ongelukkige stukje weg zich op het snijvlak van het werkterrein van drie wegbeheerders bevindt. Volgens de getrokken lijntjes (en de foto met het gemeentebord) is de wegbeheerder van Haarlemmerliede aan zet.

Wat te doen?

Wat kan de Fietsersbond in dit soort gevallen doen? Als we ervan uitgaan dat de gemeente Haarlemmerliede (met een gemeentehuis in Halfweg) de wegbeheerder is, zou de afdeling die daar actief is (die van Haarlem en regio) kunnen proberen de wegbeheerder te benaderen en ertoe te bewegen iets aan het gemelde probleem te doen. En in ieder geval proberen te bereiken dat er via de website gecommuniceerd wordt wat de melder in het vervolg kan verwachten, ook als het erop neer komt dat de wegbeheerder niet van plan is iets te gaan doen.

Een volgende stap zou kunnen zijn – en daar zet de Amsterdamse afdeling op in – om een overzicht te krijgen van waar niet en waar wel in Amsterdam door wegbeheerders gereageerd wordt. En als er gereageerd wordt, in hoeverre dat adequaat is en zoden aan de dijk zet. Als er zo'n overzicht is zou een volgende stap kunnen zijn om actie te ondernemen om overal waar wegbeheerders tekort schieten daar verbetering in te brengen. Dat laatste kan via rechtstreeks contact, maar ook kan het nodig zijn via de politiek voor elkaar te krijgen dat de wegbeheerder, zoals afgesproken, effectief medewerking verleent. Zo opgevat is het meldpunt een lange termijn project, en wil dat een kans van slagen heb-

ben, dan zijn twee zaken van belang. Ten eerste moet er gestreefd worden naar een optimale samenwerking met de wegbeheerders in Amsterdam, en ten tweede moeten de mensen achter het meldpunt hun best doen dat instrument optimaal te laten werken. Wat dat laatste betreft probeert de afdeling ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de meldingen zo hoog mogelijk is, zodat wegbeheerders ze niet kunnen wegwimpelen maar inzien dat de informatie die ze via dat meldpunt binnen krijgen, hen in feite in staat stelt hun werk beter te doen. Daarnaast moet de afdeling de melders duidelijk maken dat wat ze doen nuttig is en gewaardeerd wordt.

Participatiemaatschappij

Nederland wil graag een participatiemaatschappij worden. Veel lagere overheden zijn druk bezig burgers te betrekken bij hun buurt en stad. Daarvoor doet men steeds vaker een beroep op de zgn. sociale media. In West gaat het bestuur met digitale burgerfora aan de slag, in



Even niet opletten en je botst er zo tegenaan

stadsdeel Zuid is het vorige bestuur al begonnen met Verbeterjebuurt.nl en de 'sociale marktplaats' amsterdamzuid.buuw.nu. Het meldpunt van de Fietsersbond is volgens ons een waardevolle bijdrage aan het invullen van die gewenste participatiemaatschappij. We hopen dat we dat idee goed over het voetlicht krijgen. Bijvoorbeeld bij de nieuwe politici die sinds maart van dit jaar onze stad besturen.

Dus wegbeheerders: reageer in ieder geval. Ook als u niets doet. Leg uit waarom. Dus bestuurders: dring er bij uw wegbeheerders op aan om burgers die online participeren net zo serieus te nemen als u zelf doet. Gebeurt dat niet, dan hebt u uw achterban blij gemaakt met een dode mus, en verliest ook u uw geloofwaardigheid. (JK)

Fietsproblemen in Zuidoost

Door de verbreding en ondertunneling van de A9 verandert er veel aan het hoofdnet fiets, het regionaal netwerk fiets en de aansluiting van de fietspaden tussen Amsterdam Zuidoost en Diemen. De afsluiting van het tunneltje in het Geerdinkhofpad (hoofdnet en regionaal net!) onder de A9 heeft bij bewoners van Kantershof en Geerdinkhof al veel onrust veroorzaakt omdat hun kruisingsvrije fietsverbinding naar het Gaasperpark verloren is gegaan.

Een andere kwestie is de investering die Rijkswaterstaat doet in een nieuwe fietsbrug over de Gaasp aan de zuidkant van de A9. Helaas worden fietsers komend vanaf de brug letterlijk het bos inge-

sturd: via de achterkant van de camping worden ze naar de kronkelpaadjes in het Gaasperpark geleid. Hierdoor zullen weinig bewoners uit Zuidoost de brug vinden om naar het Diembos of verder naar Weesp of IJburg te fietsen. Ook is de dure fietsbrug zo als verbinding van IJburg richting Holendrecht of het AMC weinig waard.

Gelukkig kan dat anders. Maar dan moet er nu in de plannen worden ingegrepen. We hebben een notitie geschreven met voorstellen, waardoor bewoners van Kantershof en Geerdinkhof weer het Gaasperpark

kunnen bereiken zonder autoroutes te kruisen, de nieuwe fietsbrug over de Gaasp veel beter aansluit op doorgaand fietsroutes en de oriëntatie van autoluw fietsroutes flink verbetert. (GF)





Verkeersveiligheid in Amsterdam

Er is meer nodig dan educatie en voorlichting

In Amsterdam is – volgens het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015 – na 2006 het aantal ernstig gewonden in het verkeer met ruim 20% gestegen. Het betreft vooral 16-24 jarigen. Fietsers nemen bijna 60% van die gevallen voor hun rekening. Als oorzaak wijst men aan: voorrangsfouten, te hard rijden (vooral door brom- en snorfietzen) en door rood rijden. In 62% van de ernstige ongevallen is een auto de tegenpartij. Intussen komen er steeds meer fietsers, die nu eigenlijk al niet meer veilig op de meestal te smalle fietspaden passen en bovendien maar al te vaak aangewezen zijn op 50 km/u wegen zonder vrijliggende fietspaden.

Om te kunnen bezuinigen zet de rijksoverheid vooral in op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker: die moet minder fouten gaan maken. Zo'n beleid kost de overheid het minst, vooral als men geen moeite doet om eerst de vraag te beantwoorden hoe die afname van fouten kan worden bereikt. Ook in Amsterdam waaide tot dit jaar de wind uit die hoek: "Alleen als verkeersdeelnemers zich aan de verkeersregels houden, geduldig zijn en elkaar wat meer de ruimte geven is het mogelijk om het aantal ernstige ongevallen in Amsterdam weer te laten dalen," zegt hetzelfde Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015. En men gooit het qua maatregelen over de boeg van "educatie, voorlichting en handhaving", wat weinig kost (of te duur is: handhaving). Hoewel het aantal slachtoffers op 50 km/u wegen tweemaal zo groot is als op wegen met fietspaden, wordt er nauwe-

lijks haast gemaakt met de aanleg van fietspaden (denk aan de Van Woustraat). De gemeente zegt ernaar te streven alle straten *duurzaam veilig* in te richten, d.w.z. zó dat de veiligheid fysiek wordt afgedwongen en niet overgelaten aan de eventuele goede wil van de verkeersdeelnemers. Maar men wacht daarmee tot groot onderhoud nodig is en rekt dan het idee van duurzame veiligheid zo op dat ook wat in feite 'duurzaam onveilig' is er onder past. Zo wordt de Willemsparkweg – een winkelstraat in ontwikkeling – binnenkort voorzien van te smalle fietsstroken die daar zo'n 20 jaar zullen blijven liggen. Een maatregel die niets afdwingt, maar wel schaamteloos 'minimaal duurzaam veilig' wordt genoemd. Voor de herinrichting van het oostelijk deel van de Kinkerstraat is een zgn. fietsstraat voorgesteld: daar wordt de automobilist geacht zich 'als gast' te gedragen en dus wordt ook hier de veiligheid van fietsers niet afgedwongen, maar een verantwoordelijkheid van de automobilisten. En dan is het ook nog de eigen verantwoordelijkheid van fietsers om veilig om te gaan met het eventuele wangedrag van die gasten. In een tijd waarin zelfs in verblijfsstraten met drempels auto's vaak sneller rijden dan 30 km/u, is zo'n benadering het tegenovergestelde van duurzaam veilig. In de Kinkerstraat wordt de onveiligheid die zo kan ontstaan verbloemd door er het veilig klinkende etiket 'fietsstraat' op te plakken.

In Amsterdam heeft de fiets het grootste aandeel in de verplaatsingen en dat aandeel groeit elke dag, maar ruimte

Eigen verantwoordelijkheid

Al jaren is de Wiltzanghlaan een 50 km/u weg waar te hard gereden wordt. Vooral ter hoogte van het spoorviaduct waar geen fietspaden zijn en de fietsstroken bij de automobilisten de indruk van veel ruimte kunnen wekken. Drempels konden niet omdat er een bus rijdt en men de passagiers het ongemak van zo'n hobbel wil besparen. Totdat het bewoners met kinderen te gortig werd en ze eisten dat automobilisten fysiek in het gareel gebracht zouden worden. Toen kwamen er smalle plakdrempels waar bussen geen hinder van hebben. Maar al snel bleek dat auto's om die drempels heen konden rijden en dat dus vaak ook deden, met te hoge snelheid. Opnieuw namen de ouders hun eigen verantwoordelijkheid,* zochten de publiciteit en kregen zo voor elkaar dat er persichels langs de rand van de fietsstrook kwamen. Die verhinderen auto's hun rijbaan te verlaten en dwingen ze dus over die drempels te rijden, met de gewenste snelheid. De ironie wil dat de Fietsersbond al jaren geleden op zo'n fysieke scheiding had aangedrongen – toen vergeefs en dus nu opnieuw – om fietsers te beschermen tegen auto's die in de flauwe bocht daar over de fietsstrook rijden. Goed van die ouders! Maar ook een bewijs dat veilig verkeer niet kan rekenen op de eigen verantwoordelijkheid van alle verkeersdeelnemers. En het kennelijk vooral moet hebben van kwetsbare verkeersdeelnemers die hun verantwoordelijkheid nemen en veel moeite moeten doen om een wegbeheerder te bewegen zijn verantwoordelijkheid te nemen.

* Zie: www.youtube.com/watch?v=eFSYxdhTBnY

daarvoor maken gebeurt nauwelijks, in ieder geval onvoldoende. Het is te hopen dat het nieuwe gemeentebestuur de koers bijstelt en waarmaakt wat ze belooft: "Amsterdam moet weer de fiets hoofdstad van Europa worden." Dat kan, maar alleen als het er echt duurzaam veilig wordt. En dat kan alleen als er meer duurzaam veilige ruimte voor de fiets gemaakt wordt. (JK)



Engelse touringcar veroorzaakt chaos op de Spiegelgracht

Touringcars en fietsers gaan moeilijk samen

De binnenstad kan de toename van het touringcarverkeer niet aan. Daarom wil de gemeente dat touringcars de beschikbare ruimte efficiënter gebruiken. Toezicht op de haltes leidt tot een betere doorstroming, zodat het touringcarverkeer kan groeien.

De groei van het touringcarverkeer leidt tot ergernis bij de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad en Milieudefensie. Amsterdam behoort – vinden zij – een binnenstad te hebben waar iedereen welkom is om te wonen, te werken en te ontspannen, waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen. Hier zijn auto's en vrachtwagens te gast en touringcars passen daar niet bij.

Wie zich regelmatig per fiets door de stad begeeft zal kunnen beamen dat deze organisaties een punt hebben. In de Raadhuisstraat klopt het hart je in

de keel wanneer een bus weer eens de fietsstrook kruist om te halteren, in de Jodenbreestraat kun je slechts hopen dat de chauffeur van een rechts afslaan- de bus je heeft gezien; op het Muntplein, in de Warmoesstraat en zelfs de Nieuwe Spiegelstraat lopen fietsers soms vast wanneer touringcars zich klemgereden hebben.

Gezien de onveranderd grote druk op de openbare ruimte, streeft Stadsdeel Centrum naar schoon, efficiënt en veilig verkeer en wil het touringcars weren uit de binnenstad (Akkoord Bestuurs-commissie Stadsdeel Centrum (2014-2018)). Dat is conform het verkiezingsprogramma van GroenLinks, waarin staat dat touringcars geweerd worden uit de Binnenstad en haltes krijgen toegewezen op P+R-terreinen en bij OV-knooppunten nabij de A10.



De Fietsersbond steunt het streven touringcars uit het centrum te weren en is van mening dat ze om te beginnen als regel alleen mogen worden toegelaten op de bestaande corridors (zie zwarte lijnen op de kaart hierboven) en daarlangs het laden en lossen moeten afhandelen. (JPN)

Buitenlandse blik op ons fietsklimaat

Volgens Denker des Vaderlands René Gude wordt ons zelfbeeld sterk bepaald door anderen. Wat kan de ander over je vertellen wat je zelf nog niet wist? Het was een Amerikaan van geboorte, Pete Jordan, die met zijn boek *De Fietsrepubliek* de geschiedenis van de Amsterdamse fietser optekende. Hoewel veel beschreven feiten ons min of meer bekend zijn, stap je na lezing van zijn aanstekelijke ode toch net even anders op de fiets. Als was je vergeten hoe bijzonder ons fietsklimaat eigenlijk is.

Fietsprofeet

In een volgepakt zaaltje van Pakhuis De Zwijger luisteren voornamelijk Amsterdamse fietsers naar het betoog van Australiër Steven Fleming, onderdeel van het minisymposium 'Amsterdam

cycling in international perspective'. "De ontwerpers van de 'car-based city' richten zich op de Amerikaanse moeder. De auto bracht haar het gemak om samen met de baby boodschappen te doen in de shopping mall. De bakfiets kan die rol overnemen, zeker als deze, in speciaal daartoe ontworpen flatgebouwen, in huis kan worden geparkeerd. Als we met de bakfiets dan ook nog de supermarkt in kunnen fietsen, slaapt de baby gewoon door terwijl we boodschappen doen en bij thuiskomst de koelkast vullen."

Fleming is een man met een missie. Hij was werkzaam als architect in onder andere Singapore, maar voelde zich niet langer senang bij de kolossale flatgebouwen. Hij miste de menselijke maat en koos voor een academische carrière.



Als fanatiek fietser probeert hij nu de potentie van het fietsen onder de aandacht van architecten en stadsontwikkelaars te brengen. Een fietsprofeet, met Nederland en Denemarken als beloofde landen, die zijn visioenen bundelde in *Cycle Space, architecture & urban design in the age of the bicycle*. Hij beschrijft hierin onder andere de redenen waarom mensen voor de fiets kiezen en deed hiertoe veldonderzoek in zes wereldsteden.

Fietsprotestantisme

Het hoofdstuk over Amsterdam is ge-



foto Cycle-space.com



foto Shirley Agudo

De fiets kan in speciaal daartoe ontworpen flatgebouwen in huis worden geparkeerd

...vrolijke fietsers op fietsen in alle soorten en maten

titeld *Cycling because it's practical*. Uiteraard stimuleren factoren als hoge bevolkingsdichtheid, vlak land en korte afstanden het fietsgebruik. Maar er is volgens hem een doorslaggevend factor: ons aloude Calvinisme. "Hoewel de fiets pas 300 jaar na het Calvinisme z'n intrede deed, bevatte de nationale ziel nog genoeg stoicijnse trots om de fiets te omarmen als was het de bijbel zelf." En dit is volgens hem ook terug te zien in de sobere manier waarop wij ons fietsgeloof beleven. Zeker in vergelijking met andere wereldsteden, waar fietsen een statement is en fietsers zich door materiaal en kleding juist willen onderscheiden.

Ook onze aan het fietsen gerelateerde architectuur – zie de fietsflat – is volgens Fleming geen feest voor het oog. "Nederlandse fietsgebouwen doen denken aan protestantse kerken, kale tegenhangers van de barokke godshuizen elders." Fleming gelooft juist in flamboyante architectuur, een middel om de afgevallen schapen in de fietskerk terug te brengen. Maar kiest de weg der ('contrarevolutionaire') geleidelijkheid, zoekt geen confrontatie met de verstokte automobilist en richt zich op zogenaamde witte vlekken in steden. Veel voormalige industriegebieden worden momenteel herontwikkeld. Deze zijn veelal vlak en dus uitermate geschikt voor nieuwe be-

woners die bewust kiezen voor de fiets. Er zal daar op termijn een 'bike community' ontstaan, die een emancipatorische voortrekkersrol vervult, vergelijkbaar met de 'gay community' in bijvoorbeeld San-Francisco.

Fleming richt zijn blik op de snelle, hippe fietser en wil deze ruim baan geven, want wandelen is vermoeiend en saai. En dus pleit hij voor volledig gescheiden fiets- en wandelpaden, zoals viaducten met boven wandelaars en beneden fietsers. Dit neemt – meent hij – meteen een van de redenen weg waarom mensen voor de auto kiezen: slechte weersomstandigheden. Uit het publiek kwam toen de vraag of hij bekend was met de mislukking van de Bijlmer – met zijn sociaal onveilige viaducten – en de opmerking dat fietsers graag in de open lucht fietsen. Maar volgens hem moeten de viaducten gewoon publieksvriendelijker worden ingericht. En de Calvinistische Nederlander fietst dan wel door weer en wind, uit internationaal onderzoek blijkt dat het merendeel der mensheid liever geen nat pak haalt.

Clichébeeld

In 'Cycle Space' is er lof voor ons fietsklimaat, maar Fleming gaat niet over tot Zaligverklaring. Internationaal gezien hebben wij dan wel een hoge fietsdicht-

heid, ook hier wordt het merendeel van de stedelijke trips nog altijd met de auto, brommer of het openbaar vervoer ondernomen. Het clichébeeld van Nederland Fietsland behoeft dus enige bijstelling, ook al omdat "ansichtkaarten niet de jonge jongens laten zien die op hun snorscooters de fietspaden onveilig maken."

Dat een clichébeeld overigens best gemakkelijk kan zijn, bewijst het fotoboek *The Dutch & Their Bikes*. De Amerikaanse fotografe Shirley Agudo, al enige tijd woonachtig in Nederland, heeft daarin haar fascinatie voor de Nederlandse fietser niet onder stoelen of banken gestoken. Bijna zevenhonderd (!) afbeeldingen – haar stijl is die van de straatfotografie – van vrolijke fietsers op fietsen in alle soorten en maten. Hoewel naar waarheid geschoten, levert deze kleurrijke collage een enigszins vertekend beeld op. Er ontbreekt iets. En dat iets kunnen verstokte fietsers missen als kiespijn: onze gemotoriseerde medeweggebruikers. En dus toont het boek een beeld zoals wij, Steven Fleming inclusief, dat zouden wensen: straten en paden vol met fietsers, alleen maar fietsers. Fantastic! (MvK)

Cycle Space, nai010, ISBN 9789462080041
The Dutch & Their Bikes, XPAT Scriptum, ISBN 9789055948994

Opgelost knelpunt

Goed nieuws voor fietsers ten noorden van Amsterdam: het pontje over het Noordhollandsch kanaal (Landsmeer-Het Schouw) is verplaatst en iets dichterbij Amsterdam terechtgekomen. Zo wordt fietsers die vanuit Amsterdam langs de Kanaaldijk rijden en naar Wa-

terland willen, een toch wel vervelende omweg langs de N235 bespaard (hieraan op de kaart in rood aangegeven). De nieuwe verbinding werd op 16 januari j.l. door een prominente VVD-er uit Waterland geopend, maar was toen – tot woede van sommige Landsmeerders – nog niet toegankelijk voor auto's.

Op zon- en feestdagen van 9-19 uur
Overige dagen van 7-19 uur



Lazy Sunday afternoon...

Verleden jaar startten Paul Mundy en Nikki Kluyskens als vrienden en ondernemingspartners hun Artofbiking. De opzet is even eenvoudig als aantrekkelijk: elke derde zondag van de maand met een groep mensen al fietsend naar een bepaald deel van Amsterdam en daar allerlei ateliers bezoeken, tussendoor iets eten en drinken en na afloop een concert van anderhalf uur. OEK ging met hen praten.

Paul Mundy (New York, 1957) en Nikki Kluyskens (Saskatoon, 1954) kennen elkaar via een gemeenschappelijke vriendin en met nog twee bestieren ze een volkstuin in Amsterdam. Drie jaar geleden kwam muzikant Mundy naar Nederland en koos tot zijn eigen grote vreugde voor Amsterdam. Daar wil hij nooit meer weg. 'Zoveel te doen en zoveel te zien. Heel veel 'galeries', maar die zijn vaak klein en liggen erg verspreid over de stad.' En, de crisis heeft een fors gat geslagen in het aantal kunstgaleries. Kluyskens woont alweer veertig jaar in Amsterdam en heeft een theaterachtergrond. Beiden houden van fietsen en kunst.

Chicago

Het idee van Artofbiking komt uit Chicago. In de overwegend Mexicaanse en artistieke wijk Pilsen – waar in de negentiende eeuw veel Tsjechen heen trokken – wordt al sinds enkele jaren een Second Friday georganiseerd. Elke tweede vrijdag van de maand wordt een groot cultureel evenement georganiseerd, met beeldende kunst, theater en dans. Zo iets wilden Paul en Nikki ook voor Amsterdam. Maar omdat de Amsterdamse galerieën erg ver uit elkaar liggen en in de ogen van beiden – en met hen vele anderen – eigenlijk alleen op financieel gewin uit zijn, kozen ze voor een maandelijks feestelijk bezoek aan ateliers. Op de fiets. Zo komen de belangstellenden niet alleen in contact met het werk, maar ook met de maker. Nikki Kluyskens: 'Bij onze bezoeken combineren we ateliers van grote, gevestigde kunstenaars met broedplaatsen, waar veelal de onbekendere kunstenaars werken.' Veel kunstenaars willen graag op een zondagmiddag in kunst geïnteresseerde bezoekers ontvangen en over hun werk vertellen. Art of Biking stelt de tochten zo samen

dat er kunstenaars uit verschillende disciplines aan bod komen.

Zondag

Paul en Nikki lieten de vrijdag aan Chicago, zij kozen voor de zondag. Dan is het rustiger op de weg en hebben meer mensen vrije tijd. Veel zaterdagen gaan immers op aan boodschappen doen, sporten en andere werkzaamheden. Om stipt 13.00 uur vertrekt de groep vanaf Subway, aan de achterkant van Centraal Station. Wie van buiten Amsterdam komt, komt veelal op een blauwgele huurfiets; Amsterdammers berijden hun eigen ros. Halverwege wordt wat gegeten en gedronken, afhankelijk van de buurt en locatie wordt dat soms een picknick. Een zo'n tocht voerde door Slottermeer en was een ware ontdekkings-tocht: een edelsmid en een landschapskunstenaar te midden van lelijke flats. De tocht eindigt altijd bij café KHL, bij het Lloyd Hotel op de oostelijke eilanden. Daar vindt een afsluitend concert plaats, waar niet zelden Paul ook zelf speelt. Wie wil blijven eten, kan dat daar ook doen. Kluyskens: 'Echt een ouderwetse lazy Sunday afternoon...' De maximale groepsgrootte is twintig, maar dat aantal is nog nooit gehaald. Zijn er meer deelnemers, dan wordt de groep opgedeeld. Dat geldt ook voor wie zelf een apart feestje wil geven of een bedrijfsuitje moet organiseren. De doelgroep omschrijven ze zelf als heel breed: mensen die van kunst houden en van fietsen, en redelijk sociaal zijn. Paul: 'Aan het einde van de tocht kent iedereen elkaar, dat is wel bijzonder.'

Eerste paasdag

Zondag 20 april was een zonnige, winterse paaszondag. Zo'n twaalf mensen verzamelden zich tegen enen bij



Wie mee wil fietsen, melde zich aan via artofbiking@gmail.com. Deelname kost € 22,00 (inclusief atelierbezoeken, slotconcert, thee en koekjes). De volgende fietstochten zijn op 20 juli, 17 augustus, 21 september, 19 oktober, 16 november en 21 december.

Subway, sommigen zelf kunstenaar of ontwerper, één iemand uit Utrecht. De eerste stop was bij het Leidse Bosje, waar al meer dan vijftien jaar in een van de platanen een beeldje staat van het 'Boomzagertje'. Nikki kon met zekerheid melden dat het niet van de toenmalige koningin Beatrix is - een gerucht dat destijds de ronde deed - maar van een anonieme kunstenaar. Na een klein stukje fietsen bereikten we het atelier van Rob Thijssen aan de Overtoom; bijzonder werk, conceptueel, zelfportretten, maar ook bijzondere bakken met afgewerkte motorolie en daarin objecten die je zelf via een slinger in beweging kunt brengen. Het volgende atelier, van Godelieve Smulders, ligt aan een verrassende, oaseachtige binnenplaats beneden in een voormalige lagere school aan de Tweede Nassastraat. Zij boetseert koppen, maakt enorme schilderijen en tekeningen. Net als Thijssen is Smulders opgeleid aan de Rietveld Academie. Er was thee met Paasbrood en koekjes. Vandaar trok de ploeg via de achterkant van CS tegen de wind in naar het KNSM-eiland. Daar werden we achtereenvolgens ontvangen door Frank Lenferink (opgeleid aan Minerva, Groningen) en Anneke Timmerman (St. Joost, Breda) in hun atelierwoningen. Lenferink maakt heel

strakke doeken van alledaagse meubelen en voorwerpen: zitbank, aansteker, koelkast, wasmachine, dressoir, ga maar door. Timmerman specialiseerde zich gaandeweg in kinderportretten, waarbij de – niet zelden indringende – blik het belangrijkste is. De lazy afternoon – al was het tegen de wind in soms flink doortrappen – werd tussen vijf en zes afgesloten in KHL met een drankje en een hapje én muziek van Paul op z'n saxofoon. Wie wilde blijven eten kon dat op

eigen kosten doen. De meesten keerden huiswaarts, en net als ik heel tevreden met een bijzondere ervaring. Verrassende locaties en ontmoetingen.

Plannen

Nikki en Paul zijn in gesprek met de Weekendschool, voor ca. twaalfjarigen en ouder, niet zelden jongeren met een allochtone achtergrond en ook niet zelden met overgewicht. Deze deelnemers hoeven niet te betalen, dit is een vrij-

willige klus. Wat ze over tien jaar doen? Nikki: 'Dan hebben we behalve in Amsterdam, ook in Maastricht, Utrecht, Berlijn en Hamburg dezelfde initiatieven lopen, met zetbaasjes dan, en wij sturen het vanuit hier aan.' Maar voorlopig hopen ze dat deelnemers verrast worden en de kunstenaars er garen bij kunnen spinnen.

tekst/foto AMR

Zie ook: www.artofbiking.eu

'Als een slak door de stad'

Paulien Willems (Heerlen, 1978) woont en werkt in de Westerparkbuurt, nu al weer tien jaar. Twaalf jaar geleden kwam ze naar Amsterdam voor een stage voor de opleiding Culturele en Maatschappelijke Vorming in Breda. Ze is hier, zoals ze dat zelf zegt, 'blijven hangen'. Sinds drie jaar is ze ZZP'er, met als grootste klus het invoeren van het concept 'slowbiking'. Met een kop thee maakte OEK kennis met haar.

De hoofdboodschap van 'slowbiken' is onthaasten. Want je moet wel van goede huize komen om over het traject van elf meter op de fiets lang te doen. Er zijn regels voor: je voeten mogen de grond niet raken en de fiets moet binnen de lijntjes blijven. Het fietsen wordt ondersteund door live muziek. Willems is erg te spreken over de tekst die afgelopen winter op een aantal fietskruispunten stond gespoten: "Rood licht – een momentje voor jezelf of Wees geen oen, stop voor rood. Ook dat draagt bij aan de bewustwording, dat vinden wij belangrijk." Zo ziet ze verder nog mogelijkheden rond verkeerseducatie.

Uit China

Kunstenaar Kasper König zag het slowbiken in Peking en droeg het idee in Nederland (en België) over aan Willems. Hij ontwikkelde een prototype voor een etuutje gemaakt van binnenbanden. Handig in de gesprekken met bandengrootmacht Schwalbe, een potentiële sponsor.

Tot op heden stond Paulien op markten en festivals, zoals in de kerstvakantie bij het Winterfest in de Spaarndammerstraat. Daar was op een pleintje het parcours afgezet, met haar eigen fietsen, met van de Fietspiraat geleende, met ge-

sponsorde exemplaren van Giant, elektrische en bamboefietsen. "Veel mensen kennen die niet en zo komen gesprekken op gang," aldus Willems. De komende tijd is ze – met de Slowbiking crew – te zien op o.a. het Streetlifestival in München en Eurobike in Friedrichshafen. Tussen de 35 en 50% van haar inkomen haalt ze uit dit project. Die gelden komen van opdrachtgevers in de non-pro-

fit sector zoals gemeenten (met name Belgische, die nog de autoloze zondag kennen), Europese projecten, ambassades, fietsbeurzen en wielersfestivals. De andere inkomsten genereert ze met sales- en marketingprojecten, met name consumer-evenementen.

Met de Fietsersbond? En de toekomst?

Met de Fietsersbond ziet ze wel lijntjes, met name in publicitaire zin. Want nee, die organiseert geen festivals of markten waar het langzame fietsen kan worden gepropageerd. Wat ze over tien jaar ziet met betrekking tot slowbiking? Meer bekendheid, structurelere en grotere fietscampagnes. Willems: "Slowbiking moet dan wel een ingesleten idee zijn."

foto/tekst AMR

www.slowbiking.org





Knelpunten

Centrum

De ondergrondse fietsstalling bij **Paradiso** is sterk verbeterd: de trap is luier gemaakt, de dalende goot voorzien van borstels die het omlaag rijden van de fiets zó remmen, dat hij een zetje nodig heeft om niet tot stilstand te komen. En de opgaande goot is een rol-goot die vooral fietsen met een handrem ter wille is (en hopelijk niet te vaak door storing uitvalt).



Borstelgoot in stalling Paradiso

Nieuw-West

In de Osdorper polder wordt nog steeds gewerkt aan de natuur. Dat gaat met zwaar materieel en daardoor is de berm van de **Tom Schreursweg** op veel plaatsen overbelast of zelfs in een diepe goot veranderd. Omdat op de weg iedere markering ontbreekt is het daar, zolang er zo veel autoverkeer blijft rijden, voor fietsers linke boel. Je zal daar in de schemer maar van de weg raken.



Gevaarlijke berm Tom Schreursweg

Tussen de Sloterweg en de A4 moesten fietsers aan de westzijde van de **Ander-**

lechtlaan hun grijs geasfalteerde fietspad delen met een parkeerterrein, wat vooral gevaarlijk was als uitparkerende auto's op het fietsdeel terechtkwamen. Nu is daar een fraai, rood geasfalteerd 2-richting fietspad gekomen dat gelukkig met een harde stoeprand van het parkeerdeel gescheiden is. Jammer is wel dat om de hoek, op de **Sloterweg**, een diep gat in het asfalt van de fietsstrook niet gelijktijdig kon worden hersteld. Het herhaalde verzoek om herstel heeft na meer dan een jaar nog steeds geen gehoor gevonden.



2-richting fietspad Anderlechtlaan

Oost

Over luie trappen gesproken: de gerenoveerde **Amsterdamse brug** heeft er ook een aantal gekregen. Vooral voor bezoekers van Camping Zeeburg – of wie verder wil fietsen langs de Zuider IJdijk – een zegen.



Luie trappen Amsterdamse brug

West

Waar het dorpje Sloterdijk aansluit op de Molenwerf hadden fietsers en voetgangers het op de **Velserweg** niet breed. Voor fietsers is dat nu verbeterd met een 2-richting fietspad zodat fietsers in zuidelijke richting (stad in) niet langer in overtreding zijn als ze daar rijden. Laten we hopen dat de rode tegels tijdelijk zijn, in afwachting van een ingrijpende herinrichting van de Molenwerf.



fietspad Velslerweg - Sloterdijk

Zuid

Op de **Torontobrug** is voor de bediening van de hefbrug een stukje van het fietspad afgesnoept. Dat is overkomelijk, maar je kunt er op wachten dat er fietsers, die even afgeleid zijn door het fraaie uitzicht over de Amstel of de zon in het gezicht, tegenaan rijden. Dat zou met een gerimpelde (verdrijvings-)markering, zoals die in Nieuw-West bij paaltjes wordt toegepast, te voorkomen zijn.



Fietspadversmalling Torontobrug



30 en 50

en de toekomst van het fietspad in de stad

Op de komende Algemene Amsterdamse Leden Vergadering (AALV) van 11 juni a.s. (zie p. 2) willen we met de leden van gedachten wisselen over twee ideeën die de laatste tijd geregeld opduiken. Het eerste is het idee om in de Amsterdamse binnenstad een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren. Het tweede idee is dat zich op de fietspaden in de stad steeds meer knelpunten voordoen: ze zijn te krap voor de groeiende aantallen fietsers. Zijn fietspaden nog wel van deze tijd?

De vraag is: wat vindt de Fietsersbond daarvan? Hieronder alvast een aanzet voor een discussie.

Het is al een tijd aan de gang, voorstellen om de snelheid van het autoverkeer in de stad te verlagen. Zo stelden D'66 en Groen Links bij hun (inmiddels doodgelopen) college onderhandelingen voor om 30km/u het uitgangspunt te laten zijn op de straten binnen de ring. Dat is veiliger, prettiger en schoner, was het argument.

Tegelijkertijd, en soms aan dat idee van een lagere snelheid gekoppeld, wordt er veel gesproken over de fietspaden. Hoe druk die zijn geworden en wat we daar mee moeten. En dat in 30 km/u straten fietspaden sowieso niet meer nodig zouden zijn.

Het succes van het Amsterdamse fietsbeleid vraagt om nieuwe maatregelen om de grote aantallen fietsers een goede plek te geven. De Fietsersbond denkt hier uiteraard ook over na en stelt ook concrete verbeteringen voor. Zoals de

brede opstelvakken bij de kruising van de Weesperzijde met de Berlagebrug.

De vragen die we in ieder geval willen beantwoorden zijn:

1. **Wat zijn de grootste knelpunten op de volle fietspaden?**
2. **Welke maatregelen moeten genomen worden?**
3. **Kan het instellen van 30km/u helpen de knelpunten voor fietsers (op volle fietspaden) op te lossen?**

Hieronder alvast – om de gedachten te bepalen – wat concrete opvattingen over fietspaden en 30 ipv 50 km/u zoals die nu her en der te horen zijn:

- “De fietspaden zijn te smal voor al die fietsers. Het inhalen van langzamere fietsers is lastig. Helemaal als dat bakfietsen zijn.”

11 juni - 20 uur WG-plein 84

In de komende AALV spreken we over 30 en 50 en de toekomst van fietspaden. Alle Amsterdamse leden zijn van harte uitgenodigd. Mocht je verhinderd zijn dan kun je je ideeën ook inbrengen per mail (oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl) of papieren post.

De AALV is op 11 juni om 20 uur in het kantoor op het WG plein 84. Als je je aanmeldt sturen we de stukken aan je toe.

Aanmelden: amsterdam@fietsersbond.nl

- “De fietspaden zijn te smal voor de snelle, brede en zware snorfietzen, die voortdurend willen inhalen.”
- “Op 30km/u wegen kunnen fietsers en autoverkeer mengen en hoeven fietsers niet langer vast te zitten in fietsfiles op krappe fietspaden.”
- “Fietsers zitten opgesloten op de krappe fietspaden, op de rijbaan hebben ze de ruimte.”
- “Vrijliggende fietspaden gaan vaak ten koste van de ruimte op de stoepen.”
- “Fietspaden geven een lelijk straatbeeld, met al die verschillende stroken.”
- “Fietspaden zijn onwenselijk in 30 km gebieden.”

Mocht u als lezer uw ideeën hierover al eerder kwijt willen, stuur ze naar: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl



Ponten

Tientallen jaren had ik een liefdesverhouding met ponten. Toen ik nog door Amerika trok, was ik constant op zoek naar ponten en door het hele land voer ik op honderden over. Ik vond het iets romantisch hebben om tijdens een reis – of het nou te voet, met de fiets of met de auto was – het water over te steken met een openbare veerpont. Zo romantisch vond ik het, dat ik op een pont in het huwelijk trad. Terwijl hij de baai van San Francisco overstak, met aan de ene kant de Golden Gate brug en aan de andere het Alcatraz eiland, braken meerdere medepassagiers zich het hoofd over de ceremonie die zich op de boeg van het schip voltrok.

Toen ik in 2002 naar Amsterdam kwam, zocht ik onmiddellijk de ponten over het IJ op en genoot van de uitstapjes die ik nu en dan maakte naar dat mysterieuze land dat Amsterdam Noord heette. In 2004, wanhopig op zoek naar een woning, huurden we een appartement in Noord. Ideaal was het niet – ik was niet naar Nederland geëmigreerd om de rest van mijn leven in Noord door te brengen – maar er was één troost: ik kon nu elke dag met de pont over.

In die tijd was de pont tussen CS en de NDSM nog nieuw en hij werd weinig gebruikt. Zo kon het dat ik op de zondagochtend waarop ik het merendeel van onze bezittingen met een oude bakfiets verhuisde, de enige passagier was.

Het was interessant en bemoedigend om daarna in de loop der jaren het gebruik van deze pont te zien toenemen en de dienstverlening beter te zien worden. Er kwamen grotere ponten op de NDSM lijn en hij ging frequenter varen. Later werd in mijn buurt een nieuwe lijn geopend – die tussen de Tasmanstraat en de NDSM – en ook daarop werd het drukker en werd de dienstverlening beter, met grotere schepen en meer ponten per uur.

Lange tijd kickte ik op de mix van mijn dagelijkse shot fietsen met een dagelijkse dosis pont. En altijd zorgde ik ervoor genoeg leesvoer bij me te hebben voor tijdens het wachten of het overvaren. Ik was daarin geen uitzondering: zo'n 75% van mijn medereizigers tussen CS en de NDSM was in de weer met boek, krant of tijdschrift.

Maar langzamerhand, met elke dag die verstreek en elke oversteek die ik maakte, begon mijn liefde voor het overvaren te tanen. Minstens tweemaal per dag was mijn hoofd druk doende met het checken van de tijd, het opdiepen van de dienstregeling van de pont,

schatten hoe lang ik nodig had om de aanlegsteiger te bereiken, etc. Zodra ik de woning van een kennis verliet, of de bibliotheek of een bioscoop, begon mijn brein pont-berekeningen te maken. Fietste ik door de stad en zag ik een vriend, dan begon ik meteen uit te rekenen hoe stoppen en een praatje mijn kans zou verkleinen op het halen van de pont. Steeds vaker racete ik op mijn fiets door de straten, in wanhoop de pont te zullen missen. En al te vaak bereikte ik de pontsteiger net op tijd om hem zonder mij te zien wegvaren.

Tegen die tijd viel mij ook een opmerkelijke verandering onder mijn medepassagiers op. Niet langer hield men zich in meerderheid onledig met gedrukte media; in plaats daarvan stond het merendeel – tientallen op hetzelfde moment – driftig te tikken op hun mobieltjes (een ontwikkeling die – voor iemand die z'n brood met schrijven probeert te verdienen – deprimerend was om te zien).

Na meer dan 6000 vaarten met de IJ-ponten had ik er mijn buik van vol. Ik wilde een leven zonder dat mijn dagelijks fietsen gedirigeerd werd door een pontdienstregeling. En dus vond ik een nieuw appartement aan de andere kant van het IJ. Vlak voor ik verhuisde, trok er een nieuw buurman in de woning naast de mijne in Noord. Toen we kennismaakten, legde hij onmiddellijk uit hoe opgetogen hij was over zijn verhuizing omdat hij in Noord, anders dan elders in Amsterdam, gratis kon parkeren. Het wilde er bij hem dan ook niet in dat ik uit dit autoparkeer-Walhalla wilde vertrekken. Zijn reden om naar Noord te verhuizen was mij echter net zo vreemd als de mijne voor hem: dat ik genoeg had van een leven dat draaide om ponten.

De eerste dagen na de verhuizing, merkte ik hoeveel relaxter fietsen in Amsterdam is als je hoofd vrij is van pontschema's. Een week na de verhuizing zag ik een vriendin fietsen op de Marnixstraat. We stopten en praatten wat. Ze zei dat ze op weg was naar een bioscoop en of ik mee wilde. Met mijn Cineville pas ben ik altijd in voor een film.

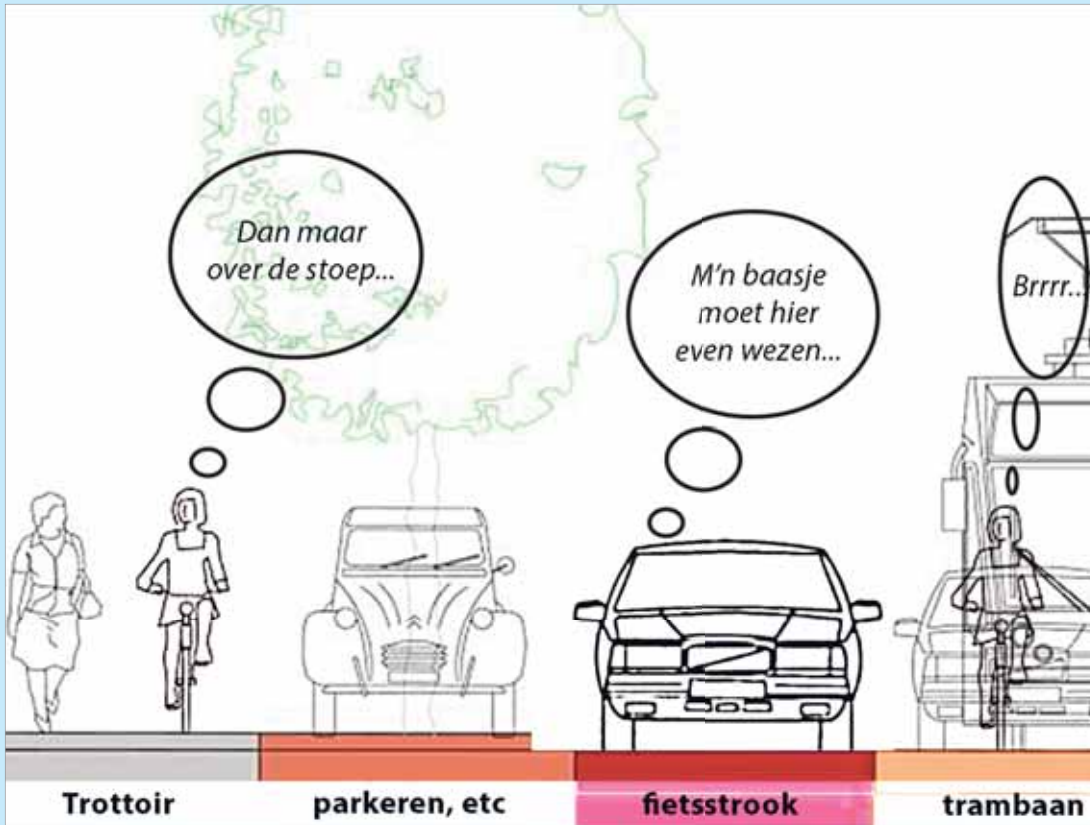
“Waar draait-ie?” vroeg ik.

“In filmmuseum EYE”, zei ze.

EYE? In Noord?

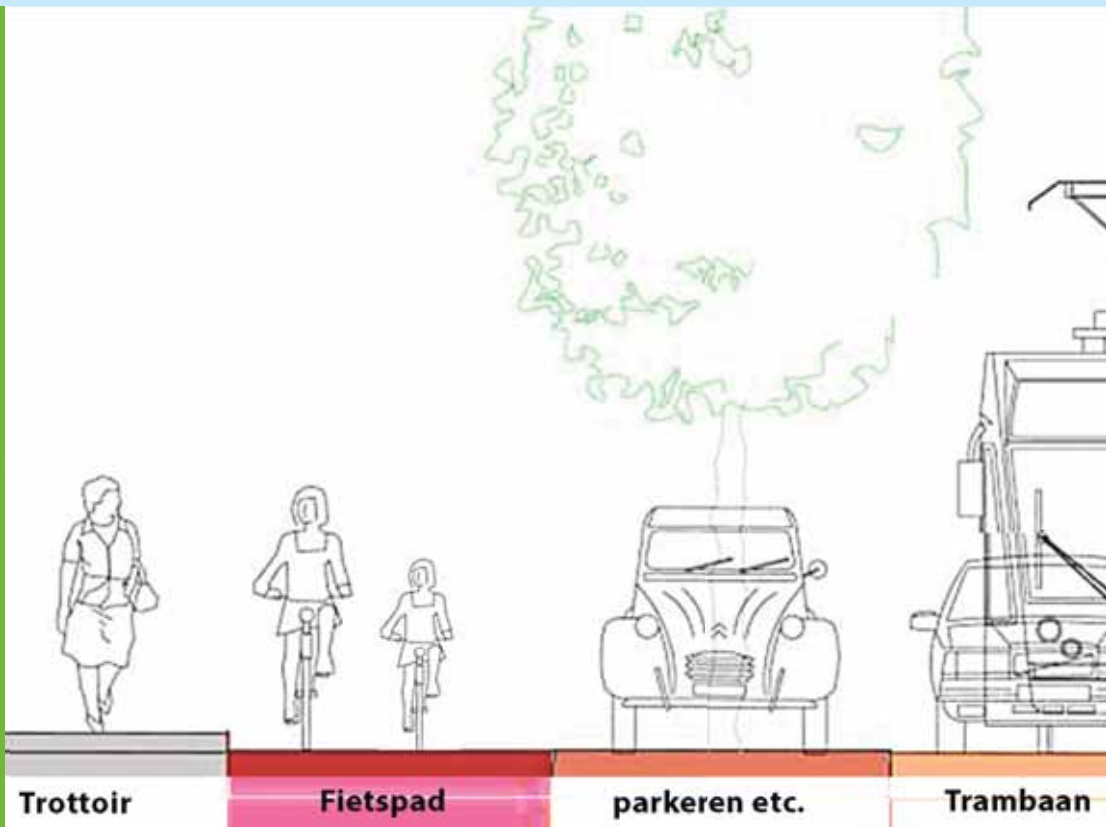
Ik verzetten me met alle macht, maar in mijn hoofd begonnen onmiddellijk de pont-berekeningen en mijn maag trok samen.

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**

**MAAR
ZÓ**



Mede dankzij de fietsersbond