

# OEK

*Op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 94  
oktober 2014



**Vorrang  
voor fietsers**

**Fietsen in  
Nieuw-West**

**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 thuisbezorgd bij 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 februari/maart 2015

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 5 januari 2015 o.v.v. "kopij OEK".

E: [oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl)

### Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

I: [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl)

Twitter: @adamfietst

Bezorging: [oek@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oek@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](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

#### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: [diemen@fietsersbond.nl](mailto: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](http://www.fietsersbond.nl)

## Niet zo Maar zo

Door de paaltjesactie van 2013 zijn in Amsterdam veel gevaarlijke paaltjes verdwenen. Maar sommige vond men echt nodig en die moesten dus anders ongevaarlijk gemaakt worden. En wat blijkt? Dat is niet overal op dezelfde manier gebeurd. En ook niet overal goed. Niet goed is een maatregel die pas werkt als het te laat is. Als een fietser die op het andere verkeer moet letten, een paaltje daardoor niet ziet of voelt aankomen, en er daardoor tegenaan knalt, dan is de maatregel zinloos. Zo'n geval tonen we op onze achterpagina: als je die ribbeltjes voelt kun je al niet meer tijdig remmen. Daarom is zo'n lange ribbelmarkering

### DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

### In dit nummer:

- 3 Fietsbelasting
- 4 Van: [meldpunt.fietsersbond.nl](http://meldpunt.fietsersbond.nl)
- 5 Het bandenplakproject
- 6 Verkeersplein Amsterdam praktijk
- 8 Damesfietswinkel
- 9 'Help de fiets onder de bieb'
- 11 Nieuws uit Amstelveen
- 12 Fietslussen
- 13 De fiets van...
- 14 Mijn fiets en ik
- 15 IJsselmeerfietsstocht
- 16 Pont apps
- 17 Lezers schrijven
- 18 Snelle fietsroutes bij de Belgen
- 19 Fietsenmaker worden
- 20 Maanmannetjes en paraplu-fietsers
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan)
- 24 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 o.v.v. 'email-lid'.

echt nodig. En als dat echt niet kan, dan moeten die paaltjes er gewoon ook weg! Liever een auto die stiekem langzaam over het fietspad rijdt, dan een fietser die zich verwondt aan een paaltje. Liever hinder, dan letsel, zo eenvoudig is het.



### Aankondiging

- Wat:** Algemene Amsterdamse Leden Vergadering
- Wanneer:** Woensdag 21 januari 2015, 20.00 uur
- Waar:** WG-plein 84
- Agenda:**
- Stand van zaken groepen
  - Jaarrekening 2014
  - begroting 2015
  - Landelijke Ledenraad 24 januari

### Klachtennummers

- **Amsterdam** 14020
- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of [schadebew@anwb.nl](mailto:schadebew@anwb.nl) o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))
- **Wegdek op trambanen:** [infraservice@gvb.nl](mailto:infraservice@gvb.nl) (c.c. aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))
- **Storing verkeerslichten:** [licht@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl) o.v.v. kruispunt + rijrichting

De Amsterdamse ondernemersvereniging *Amsterdam City*, die de ondernemers in de binnenstad vertegenwoordigt, lanceerde begin juli het idee om fietsbelasting te gaan heffen. Met de opbrengst daarvan zou dan het fietsparkeerprobleem kunnen worden opgelost.



## Fietsbelasting?

„Heel lang was de auto een vervuילend en verstoppend zorgenkind”, aldus de website van Amsterdam City. „Nu is de auto schoner en elektrisch en wacht ons een nieuwe uitdaging: de fiets. Amsterdam heeft een enorme fietsdichtheid. De stad komt letterlijk ruimte tekort. Voor Amsterdam City is het geen fietsprobleem, maar een mobiliteitsvraagstuk dat roept om een serieuze aanpak en forse investeringen waar de fietser aan mee zal moeten betalen. Technisch kan het. Het is ook nog eerlijk. Nu nog de geesten rijp krijgen.”

En in Metro zei Willem Koster, voorzitter van Amsterdam City: „Het is gek dat automobilisten wel moeten betalen voor openbare voorzieningen en fietsers niet. Voor de oorlog moesten burgers een fietsplaatje kopen dat je op je fiets moest plakken. Zo wist de overheid dat je belasting had betaald.” Volgens Koster is de gemeente nu testen aan het uitvoeren met een moderne variant hiervan. „Er wordt gesproken over chips, die geplaatst kunnen worden op een fiets, waardoor de gemeente de eigenaar kan identificeren. Op die manier kan de gemeente dan contact opnemen met de fietseigenaren over de belasting.”

### DE FIETS IS DE OPLOSSING – NIET HET PROBLEEM

De Fietsersbond keek niet op van het standpunt van Amsterdam City. Per slot heeft de gemeente een beroep gedaan op de ondernemers in de Amsterdamse binnenstad om een

bijdrage te leveren aan het fietsparkeerprobleem. Een probleem dat ze zelf grotendeels veroorzaken. Zijn het immers niet hun eigen medewerkers en klanten die op de fiets naar hun ondernemingen of winkels komen? Sterker nog, juist omdat ze op de fiets komen, zijn die ondernemingen bereikbaar. Want als iedere fietser de auto of het OV zou nemen, zou dat niet lukken.

Volgens de Fietsersbond lijkt de roep om fietsbelasting dan ook een goedkope aandachtstrekker die moet verhullen dat het voorstel uit de lucht gegrepen is en alleen maar dient om de bewijslast bij anderen te leggen (een oude ondernemerstruc). Een ballonnetje dat niet gebaseerd is op een serieuze maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) van de verschillende vervoerswijzen in Amsterdam.

### MKBA

Bij zo'n MKBA-analyse zou onmiddellijk blijken dat op dit moment autoparkeervergunningen bij benadering niet kostendekkend zijn en in feite – mede door de Amsterdamse fietsers – stevig gesubsidieerd worden. Zou alleen maar die subsidie worden afgebouwd, dan zouden voldoende middelen beschikbaar komen om het fietsparkeerprobleem op te kunnen lossen.

Bij een verkennend MKBA-onderzoek uit 2012 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bleek overigens „dat een overstap van

bus naar fiets een maatschappelijke winst oplevert van rond de 50 cent per kilometer. De overstap van auto naar fiets buiten de bebouwde kom levert 4 tot 7 cent per kilometer op, binnen de bebouwde kom is dat 10 tot 41 cent.” In feite moet bij elke autoparkeerplaats “jaarlijks 524 euro worden bijgelegd”. Ook bleek „dat het invoeren van betaald parkeren voor fietsers tot een negatief maatschappelijk kostenbaten saldo leidt”.

Conclusies die er niet om liegen en duidelijk maken dat roepen om een fietsbelasting óf van weinig realiteitszin getuigt óf wordt ingegeven door een ambitie die men voor ons verborgen houdt. (JK)

*Buiten de ring A10 kun je met de auto nog vaak gratis parkeren. Voor de kosten daarvan draait iedereen op, dus ook de fietsers die er last van hebben. In het Centrum is parkeren niet goedkoop (het duurste van Nederland, vooral voor bezoekers), toch is de opbrengst bij lange na niet kostendekkend. En ook hier geldt dat de 'slachtoffers' (voetgangers, fietsers) meebetalen. Door de invoering van fietsbelasting zouden fietsers dus dubbel aangeslagen worden. En voor je het weet pleiten de ondernemers ook nog voor loopbelasting en moeten alle bezoekers van de binnenstad een chip hebben waardoor de kosten van de afgelegde kilometers automatisch kunnen worden afgeschreven. Wel goed voor de chip-ondernemers, natuurlijk.*

Een groepje Amsterdamse vrijwilligers van de Fietzersbond probeert van het meldpunt iets te maken dat écht zoden aan de dijk zet. Daarom houden ze de meldingen die in Amsterdam gedaan worden goed in de gaten en steken ze – als dat zinvol lijkt – een handje uit om een oplossing sneller dichterbij te brengen. Maar soms moeten ook de vrijwilligers hulpeloos toezien als er niets met een gemeld knelpunt gebeurt, eenvoudigweg omdat de wegbeheerder niet reageert en ook helemaal niets van zich laat horen.



## Van: meldpunt.fietzersbond.nl

Toch kan er ook dan iets gebeuren dat de moed er weer in brengt. Neem de Brettzone waarover we in de vorige OEK meldden dat de wegbeheerder van Haarlemmerliede het volledig laat afweten. Nu valt die Brettzone onder drie wegbeheerders, en voor het Amsterdamse deel heeft stadsdeel Nieuw-West de verantwoordelijkheid. Ook vanuit die hoek was lang niet op gemelde problemen gereageerd. Maar dezelfde fietser die zich tot nu toe vergeefs heeft ingespannen om in Halfweg een gevaarlijke bocht met een gevaarlijk zinloos paaltje weg te krijgen (vergeefs, want tot nu toe is het enige resultaat dat het paaltje door een nieuwe vervangen is), had ook een aantal problemen in het gebied van Nieuw-West aangemeld. En laat daar nou uiteindelijk toch een contact met

de wegbeheerder uit zijn voortgekomen dat uitmondde in een gezamenlijk fietstochtje langs de knelpunten. Met als uitkomst dat diezelfde melder op 21 augustus ons via Twitter kon laten weten dat een drietal knelpunten is opgelost: een linke wegverzakking is hersteld (rechtsboven), een wielverwoestend hoogteverschil tussen het dek van een bruggetje en de aansluitende weg is met asfalt geëgaliseerd (linksonder), en bij een diep liggende waterafvoer in een donker spoortunneltje is met witte verf een verdrijfvlakje getekend zodat fietsers die optellen van het putje worden weggeleid. (rechtsonder) Drie vliegen in één klap.

Kunnen we dit succes nu op het conto van het meldpunt schrijven? Dat is niet duidelijk, want we weten niet of

de wegbeheerder vanwege die meldingen contact gezocht heeft met de melder, of dat de melder, geprikkeld door het uitblijven van een reactie, zelf contact heeft gezocht met het stadsdeel en zo voor elkaar heeft gekregen dat die knelpunten werden aangepakt.

In het tweede geval verdient de melder een pluim (en niet het meldpunt). Maar voor de vrijwilligers van het meldpunt maakt het niet uit: wat telt is wat op de weg beter wordt, hoe dat tot stand komt is eigenlijk van ondergeschikt belang. En als degenen die het meldpunt gebruiken, al doende op het idee komen dat zij – als dat nodig lijkt – ook zelf bij de overheid aan de bel kunnen trekken, is dat mooi meegenomen. Voor de fietsers en voor het meldpunt. (JK)



Een groepje maatschappelijk betrokken vrienden kreeg de inval om kinderen te leren bandenplakken. De Montessorischool in Osdorp reageerde meteen enthousiast. Er werd een pilot uitgevoerd bij groep 7/8. En ik had afgesproken om er een stukje over te schrijven.



## Het bandenplakproject

De vrienden hebben buurtbewoners opgetrommeld bij het Huis van de Wijk en een aantal vrijwilligers waren bereid om dienst te doen als 'Plakjuf' en 'Plakmeester.' Uitgangspunt is om de kinderen zoveel mogelijk zelf te laten doen. Op een vriendelijke en geduldige manier werden ze door de bandenplakprocedure geleid.

De pilot was in juni. Nieuwsgierig en een beetje zenuwachtig fietste ik naar Osdorp. Van tevoren had ik goed op de kaart gekeken, maar toch was ik een beetje bang dat ik de school niet kon vinden. Gelukkig had ik ooit weleens door de buurt gefietst. Deze buurt heeft van die mooie straatnamen zoals: Verdraagzaam, Samenwerking, Overleg en Inzet. Net toen ik een beetje begon te twijfelen of ik rechts of linksaf moest, zag ik een straatnaambord: 'Vertrouwen.' Ik ging naar links en voordat ik het wist doemde het schoolplein op. De fietsen stonden al ondersteboven.

Wat me opviel was dat de kinderen weinig vragen stelden. De verbazing was echter goed van hun gezichten af te lezen toen ze zagen dat de fiets zowel een buitenband als een binnenband had.

In kleine groepjes werd er gewerkt. De jongens schaarden zich automatisch bij de jongens, de meisjes bij de meisjes. Ik wandelde er zo'n beetje tussendoor en voelde me lichtelijk een voyeur.

Bij de jongens zag ik een grote gretigheid. Driftig stonden ze op het gaatje

te schuren. Fanatiek en onbeholpen rukten ze de binnenband uit de buitenband.

"Rustig, rustig, zo gaat het niet," zei de plakmeester keer op keer. Als de band opgepompt moest worden wilden ze dit alle drie tegelijk doen. Daarbij stonden hun monden ook niet stil. Al ketend plakten ze drie gaatjes in een band.

De afwachtende houding die ik bij een groepje meisjes zag, was een opvallend contrast hierbij. Ze stonden daar een beetje dromerig naar die fiets te staren en mijn gedachten gingen terug naar mezelf, toen ik diezelfde leeftijd had. Zeker weten dat ik daar ook zo zou hebben gestaan.

Twee meiden probeerden de binnenband uit de buitenband te wippen. De bandenlichters werden er willekeurig tussen gezet waardoor het niet goed lukte.

"Er gaat iets niet helemaal goed, hoe zou je het anders kunnen doen?" vroeg een van de begeleidsters.

"Weet ik veel. Waarom moet ik dit doen?" vroeg een meisje dat er al bijna uitzag als een dame.

"Omdat het handig is als je jezelf kunt redden. Stel dat je ergens een lekke band krijgt en je staat in een weiland."

"Nou, dan bel ik toch even de ANWB?"

"En als je nou in de brandende zon staat en de ANWB zegt: we hebben nog tien andere hulpeloze meisjes voor je met bandenpech. Het is toch fijn als je iets zelf kunt?"

### Waarom dit initiatief?

*'Kinderen groeien op in een maatschappij waar veel spullen weggegooid worden,' vertelt projectleidster Chaja Zeegers.*

*'Spullen worden simpelweg niet meer gerepareerd. Wij willen kinderen laten zien dat het ook anders kan, dat het minder geld kost en leuk is om te doen. Door kinderen te leren zelf hun fietsband te plakken, krijgen ze zelfvertrouwen en de mogelijkheid om iets praktisch te leren, waar ze later veel gebruik van kunnen maken. Dit soort klusjes werd vroeger meer overgedragen van volwassenen op kinderen.'*

*'Wij vinden het de moeite waard om die overdracht en vaardigheden weer nieuw leven in te blazen en wie weet stappen de kinderen dan later ook nog eens vaker op de fiets in plaats van in de auto of op de scooter.'*

### Tevreden?

*'We kijken met veel plezier terug op het bandenplakproject in Osdorp. De buurtbewoners gaven het project een 9+ en willen de volgende keer graag weer meedoen.'*

*'Nu we gezien hebben dat het plan werkt en dat er enthousiasme voor is op school, bij de kinderen en bij buurtbewoners, willen we graag meer mensen benaderen en zijn op zoek naar samenwerkingspartners om dit voor meer scholen en kinderen in Amsterdam bereikbaar te maken.'*

"Nee hoor, later word ik advocaat en dan verdien ik zoveel geld dat ik anderen flink betaal, zodat ze het snel voor me repareren. Deze fiets is trouwens niet van mezelf maar van een ander meisje."

Lees verder op pag. 6

“En hoe vind je het om de band te plakken van een ander?” Het meisje haalde haar schouders op. “Als je iets doet voor een ander, geeft dat dan geen fijn gevoel?” Daar moest ze even over nadenken. “En, was het makkelijker dan je dacht?” vroeg de juf toen de banden geplakt waren. “Ja, dat was het.” zeiden de kinderen opgelucht en enthousiast. (FF)

### Jeukende handen

*Ook ik laat mijn banden nog steeds plakken door een ander, maar toen ik hier alles zo gadesloeg begonnen mijn handen steeds meer te jeuken.*

*Al doende een band leren plakken onder begeleiding van lieve geduldige mensen, daar teken ik graag voor.*

*Een paar weken geleden kreeg ik een lekke band en de moed zakte me deze keer eens niet in mijn schoenen. “Joepie, een platte band,” zei ik tegen mezelf. Het bandenplaksetje dat ik inmiddels gekocht had, lag al rustig te wachten. Mijn ‘plakmeester’ wilde mij wel begeleiden en hij popelde om het werk te mogen doen, maar ik zei: “Nee, nee, ik doe het helemaal zelf!”*

In de vorige OEK schreven we over de achtergronden van Verkeersplein Amsterdam. We besluiten dit tweeluik met het verslag van een gesprek met Claudia Limmen en Kees Steeman. Limmen is projectcoördinator voor de leeftijdsgroep 4-12 jaar en Steeman is vrijwilliger van het eerste uur.



## Verkeersplein Amsterdam in de praktijk

Verkeersplein Amsterdam verzorgt voor scholen namens de gemeente Amsterdam vanaf dit schooljaar een samenhangend verkeerseducatief programma. Een van de projecten is *Op weg naar het VO*: leerlingen van groep 8 bereiden de route naar de nieuwe school samen voor, fietsen deze en proberen te leren van hun ervaringen. Dit om het vertrouwen en het verkeersbewustzijn te vergroten en dus om na de zomervakantie zekerder op de fiets naar school te stappen. Kees Steeman reed vóór de zomervakantie voor het vijfde jaar als een van de ongeveer vijftig vrijwilligers met een groepje van vier leerlingen van groep 8 van een Amsterdamse basisschool naar de school waar ze na de vakantie heen gaan. Kees doet dit op zijn vrije vrijdag, en mocht het – roostertechisch – niet anders kunnen, dan probeert hij een dag te ruilen; dan werkt hij op vrijdag. Hij is met vier groepen per seizoen een van de diehards; het gemiddelde ligt op twee groepen. Dat betekent van 9.00 tot 12.00 uur de geplande route fietsen en onderweg

opdrachten maken, d.w.z. schetsen maken van gevaarlijke kruispunten, observeren en aantekeningen maken.

### HOE HET BEGON

In februari 2009 trad Kees Steeman in het toenmalige stadsdeel Osdorp aan als wethouder, met onder andere verkeer in z'n portefeuille. Ook werd hij toen lid van het landelijk bestuur van de Fietsersbond en bovendien ging zijn zoon naar groep 8 van de basisschool en zou dus een jaar later naar het voortgezet onderwijs overstappen. Het bleek te kort dag om een goede start voor *Op weg naar het VO* al het komend schooljaar te realiseren, dus werd dat schooljaar 2010-2011. Dan ben je zomaar anderhalf jaar verder. En toen liep z'n termijn als stadsdeelbestuurder af. Steeman: ‘Ik denk dat ik het idee heb van een Velo City bijeenkomst, of van Velo Mundial, het kan zo maar uit een andere stad komen of uit het buitenland.’ In elk geval legde hij het idee bij de politiek neer, met Frans Osté als ambtelijk uitvoerder. En, er was nog geld voor,

hoewel de eerste tekenen van de crisis zich al aandienen. Nooit had hij gedacht dat het toen – begonnen als pilot met twee scholen in Osdorp – zo groot zou worden als nu en het nog steeds elk jaar groter wordt. Dit jaar doen 22 groepen 8 mee, volgend jaar 32. En het aantal groeit maar door.

### VOORBEREIDING

Claudia Limmen is verantwoordelijk voor de organisatie van onder andere *Op weg naar het VO*. De voorbereidingen beginnen in februari met het werven van scholen, gesprekken voeren met directies en leerkrachten van groep 8. Zij moeten immers de ouders informeren en interesseren om mee te fietsen tijdens het project. Idealiter is de helft van de fietsbegeleiders ouder en de helft vrijwilliger. Maar in de praktijk blijkt dat moeilijker. Met name op ‘zwarte’ scholen is het lastig werven: allochtone ouders hebben vaak niet de traditie van zelf fietsen, kunnen niet het voorbeeld geven en kennen ook nauwelijks de gevaren van fietsen in Amsterdam. Op scho-

len waar kinderen geen eigen veilige fiets hebben, worden fietsen gehuurd bij het Zwarte Fietsenplan. Zij zorgen ervoor dat het bestelde aantal ‘middelmaat’ fietsen – met handremmen, ook nieuw voor velen – op de afgesproken dag bij de school staan. Kinderen die hierop les krijgen zijn dubbel ‘gehandicapt’: ze hebben nauwelijks ervaring met fietsen en moeten het ook nog doen op een fiets waar ze niet aan gewend zijn. Het inventariseren van het benodigd aantal fietsen hoort ook tot Limmens werkzaamheden. Ook het organiseren van een informatiebijeenkomst voor de ongeveer vijftig vrijwilligers hoort erbij. Gemiddeld begeleiden zij twee groepen 8. Kees Steeman is met vier groepen een positieve uitzondering. Het rooster maken – welke school, wanneer fietsen en wanneer de evaluatieles – is allemaal het werk van Limmen.

De meeste scholen nemen het theoretisch fietsexamen af in groep 7 en doen het praktijkexamen in groep 8. Wie in groep 7 zakte, mag het een jaar later overdoen. Kees Steeman is met name het eerste kwartier streng voor zijn groepje. ‘Als je niet oppast, ben je ze zo kwijt. Regels afspreken dat ze bij elkaar moeten blijven is echt nodig. Gelukkig heb ik een forse stem, anderen moeten een beroep doen op iets als een fluitje.’ Als een echte onderwijzer straft hij niet alleen, maar belooft ook; wie de rit goed doorstaat krijgt een echte wandelende tak mee – vooral twaalfjarige jongens zijn er gek op. Als ervaringsdeskundige – zijn zoon zit nu in de vierde klas van een VO-school in Amsterdam – heeft Steeman de bagagedrager van zijn zoons fiets eraf gehaald en voorop een krat geïnstalleerd. Dan kan niemand voor- of achterop. De meeste afleiding in het (fiets)verkeer komt immers van medeweggebruikers, meefietsers en ook achteropzitters.

#### LESSENCYCLUS

Als Claudia Limmen binnen is, krijgt groep 8 drie verkeerslessen. De eerste les heeft een informatief karakter. Zaken als de voordelen van fietsen naar school boven het openbaar vervoer – behalve gezondheid is ook het kos-

tenaspect belangrijk! –, gedrag in het verkeer, ongelukken voorkomen en het plannen van je route komen aan de orde. De route gaat van de basisschool naar de school voor voortgezet onderwijs, soms is dat in een groepje van vier dezelfde, soms zijn er meer. Dan wordt de route gewoon wat langer, gaan ze van school A door naar B en desnoods ook naar C. De leerlingen maken hun route met behulp van de routeplanner van de Fietsersbond, die wel werkt, maar zeker ook nog kinderziektes kent (en ze nemen niet de optie ‘makkelijk doorfietsen’). Daarna schrijven ze hem uit, d.w.z. noteren door welke straten ze komen en waar links- of rechtsaf moet worden geslagen. De ervaring leert dat kinderen in groep 8 kaartlezen heel lastig vinden, of zelfs nauwelijks kunnen. Laat staan dat ze weten hoe je een routekaart ordentelijk opvouwt... Les 1 wordt afgesloten met een heuse verkeersquiz.

Les 2 is de praktijkles. Limmen zorgt – waar nodig – voor huurfietsen en van 9.00 – 12.00 uur zijn de achteroepers op pad. De groepjes bestaan uit maximaal vier leerlingen en er fietst altijd een ouder of vrijwilliger mee. Het project valt of staat met vrijwilligers; velen van hen zijn lid van de Fietsersbond – mensen met voor fietsen het hart op de goede plaats. En velen vinden het dan ook belangrijk dat deze leerlingen ervaren hoe fijn het is om zelf naar school te kunnen fietsen. De derde – gezamenlijke – les vindt idealiter plaats op de middag na de praktijkles, maar soms kan dat rooster technisch niet. Er wordt in die laatste les teruggekeken op les 2. De leerlingen moeten de opdrachten die

ze onderweg maakten presenteren met behulp van Google maps. In de praktijk gaat van elk groepje van vier de helft na de vakantie op de fiets naar school, de andere helft niet. Dat hoeft hem niet alleen in gebrek aan motivatie te zitten: waarom zou je, als je vrijwel om de hoek van je nieuwe school woont, daarheen de fiets nemen? En als de directe bus- of tramlijn van huis naar school voor de deur stopt en ook nog eens voor de schooldeur, is de verleiding groot om het OV te nemen.

#### BIJZAKEN?

Claudia heeft een mooie ervaring: een meisje had weliswaar haar fietsexamen gehaald – een vereiste om mee te mogen doen aan *Op weg naar het VO* – maar bleek nauwelijks te kunnen en te durven fietsen, en deed dus niet mee met de tweede les. ‘Ik ben met haar in een nabij gelegen park gaan oefenen. Een jaar later sprak ik haar moeder, die administratief medewerker op die school was. Bleek dat haar dochter al een jaar elke dag naar school fietst, dat goed doet en er veel plezier aan beleeft.’

Ongelukken zijn er – gelukkig – tijdens *Op weg naar het VO* niet gebeurd. Wel heeft een leerling met de handrem van de fiets een kras in een auto gemaakt. ‘Beter dan een autorem een kras in die leerling’, zegt Kees ad rem. Zelf heeft hij wel eens een leuke band meegemaakt, op weg van Noord naar Oost, op de hoogte van het Tropenmuseum. In dat geval neemt hij de leerling achterop. Er zijn ook vrijwilligers die dan een band gaan plakken, zeker als het op de terugweg gebeurt. (AMR)



Sinds maart 2014 zit in Oud-West een echte dameswielrenwinkel: Kaptein Tweewielers Ladies Shop. Hoezo, een dameswinkel? Waarom? En is daar wel behoefte aan? Met die vragen toog OEK er naartoe.

## Damesfietswinkel in de Rhijnvis Feithstraat

Jeffrey Goudswaard (Amsterdam, 1979) runt samen met zijn vader Peter (1952) het kleine fietsimperium aan de Overtoom. Uiteindelijk zal hij de zaak overnemen. Zo'n veertig jaar geleden nam Peter Goudswaard de toen kleinere fietswinkel over van Willem Kaptein op nummer 528 – nu stalling van de Goudswaards. Willem was het brein van de fameuze Kaptein Mobylette, het 'wonder op wielen' dat tussen 1950 en de jaren '70 het Nederlandse straatbeeld mede bepaalde. Omdat Goudswaard Tweewielers niet lekker 'bekte' en Kaptein een gevestigde naam was, bleef de naam behouden.

### UITBREIDING EN SPECIALISATIE

De huidige zaak op nummer 488-490 was twee keer zo groot als die van Kaptein en kreeg kortgeleden een uitbreiding om de hoek: de dameswinkel. Een jaar lang had op het Westergasterrein al een filiaal gezeten, gespecialiseerd in damesracefietsen en –mountainbikes. Maar dat was qua locatie niet handig: er moest iemand voor worden ingehuurd en de controle was lastig. De crisis deed de Russische supermarkt in de Rhijnvis Feithstraat de das om en daar kwam de kans om het imperium voor sportfietsen uit te breiden voor dames.

Omdat Kaptein gespecialiseerd is in racefietsen en mountainbikes, verwijzen collega's verderop in de straat en de buurt voor dit soort fietsen naar hen – andersom sturen de mannen van Kaptein mensen met een stadsfiets en een reparatievraag door



naar de andere zaken. Een jaar lang verkochten ze met succes single speed (zonder versnellingen) en fixed gear (zonder versnellingen en zonder vrijloop) fietsen. Makkelijk in onderhoud en een ideale stadsfiets. Belangstellenden kozen zelf het blad, voor langzame of juist snelle tred. Maar toen de concurrent ze voor een veel lager bedrag gingen verkopen, hebben ze dit segment van de hand gedaan, en zich verder gespecialiseerd in sportfietsen.

### WAAROM DAMESRACEFIETSEN?

Jeffrey Goudswaard vindt de verklaring van de populariteit van vrouwenracefietsen in een combinatie van aandacht voor de natuur en een gezondheidstrend. 'Op de fiets zie je veel meer dan wanneer je hardloopt. En mensen hebben veel aandacht voor gezond leven, gezond eten en meer bewegen.' En bij vrouwen komt daar ook nog eens een sociale component bij: meer dan mannen rijden zij in groepsverband. Reden ze jaren geleden nog peddelend en babbelend door de polder, nu zwijgen en zweten ze vooral. Het aantal gemengde wielrenclubs nam toe en waar vrouwen

### Rondje fietsen

Op dinsdagavond om 19.00 uur vertrekt vanaf Kaptein elke week een groepje mannen die een avondje met z'n allen gaan racefietsen. Zeker expats hebben er profijt van, omdat die wel goed fietsen, maar de weggetjes niet kennen. Kaptein wil ook een vrouwengroep starten op donderdagavond (koopavond). Wie belangstelling heeft, stuurt een mailtje naar [info@kapteintweewielers.nl](mailto:info@kapteintweewielers.nl)

vroeger stevast werden ingehaald door de mannen, houden ze elkaar nu goed in evenwicht. Zo heeft wielrenvereniging De Trappist – ooit een stevig mannenbolwerk – ook vrouwelijke leden. Goudswaard denkt dat het vrouwenracefietsen de komende jaren alleen nog maar zal toenemen. De social media dragen ook bij aan het succes van het vrouwenwielrennen; je hebt met twitter of facebook makkelijker een groepje gelijkgestemden bij elkaar.

Jeffrey vertelt enthousiast over het verschil tussen frames voor mannen



en vrouwen. 'Meestal hebben vrouwen langere bovenbenen, dus heeft de fiets kortere bovenbuizen. Ze hebben ook lagere sturen en andere remgrepen. Maar vrouwen van enige lengte – 1,76 m en langer – verwijzen we naar de herenafdeling, al krijgen ze wel een kortere stuurpen aangemeten.'

Bike fitten vinden ze bij Kaptein erg belangrijk. De damesracefiets is verkrijgbaar van maat 47 tot 57, dus als meisjes fietsaspiraties hebben, zijn er al jong kleine maten verkrijgbaar.

Vrouwen kiezen ook op een andere manier fietskleding dan mannen. Als een man een shirt zoekt, pakken wij er een in de juiste maat en dat is meestal meteen goed. Vrouwen daarentegen willen passen in de beschikbare kleed-

hokjes. Hoewel er ook fietskleding in roze en met bloemetjes verkrijgbaar is, kiezen de meesten toch voor standaardkleuren. Man-look-a-like.

Sommige klanten trainen ook op de overdekte racebaan in Sloten. Voor klanten en aspirant-klanten worden regelmatig zogenaamde sleutelclinics georganiseerd. Dat zijn avondvullende cursussen waarin onderhoud, afstellen, schoonmaken en kleine reparaties worden bijgebracht. De bijdrage van € 34,50 p.p. halen de meeste deelnemers er met gemak weer uit, omdat ze door zelf dingen zelf te doen kosten uitsparen. Soms zijn deze 'clinics' gemengd, maar bij voldoende deelnemers worden er ook wel homogene avonden gehouden.

#### KOST WAT, HEB JE WAT

Jeffrey Goudswaard heeft al een goede nieuwe damesracefiets voor € 649. Ze voeren ook een eigen merk ('Kaptein'). Die komt bijna op € 3.000, maar is wel compleet op maat gemaakt, in de gewenste kleur gespoten en desgewenst voorzien van een eigen tekst of je naam. Het bouwen gebeurt in het Verre Oosten, het afmonteren op de Overtoom. Voor de echte wedstrijdvrouw is er een carbon frame van Specialized, zo licht als een veertje. Maar dat kost maar liefst € 3.599, en daar komen dan de andere onderdelen (wielen, derailleur, ketting, zadel en zo meer) nog bij.

*tekst/foto AMR*

**Het is veel mensen een doorn in het oog: de enorme massa fietsen op het plein voor de bibliotheek op het Oosterdoks-eiland. Terwijl eronder een knoepert van een fietsenparkeergarage is. En die is veilig, schoon, droog, heel en gratis. Maar een op de drie 'foutparkeeders' weet niet dat hij of zij daar gebruik van kan maken. Dat blijkt in een gesprek met Marc Schoneveld, communicatieadviseur van de gemeente Amsterdam.**



## 'Help de fiets onder de bieb' *een half jaar later*

Hij fietst zelf graag en heeft Amsterdam de afgelopen jaren net als vele anderen in de Stopera (en daarbuiten) wat betreft aantallen fietsers veel drukker zien worden. Hij is de man achter de prijsvraag 'Help de fiets onder de bieb', die eind december vorig jaar werd gelanceerd. Wie een (goed) idee had, kon dat tot 7 februari inzen-

den – niet veel tijd dus, maar sommige (goede) ideeën hebben niet veel tijd nodig. De winnaars werd €500 in het vooruitzicht gesteld. Stadsdeel Centrum had eerder ervaring opgedaan met het betrekken van Amsterdammers via een publieke vraag, voor een nieuwe bestemming van de Oosterkerk.

#### CULTUURPLEIN

Het fietsgebruik in Amsterdam is de afgelopen 20 jaar met meer dan 40% toegenomen en dat brengt natuurlijk knelpunten met zich mee. De gemeente bouwt stallingen om die drukte op te vangen. De afgelopen 7 jaar nam het aantal fietsparkeerplekken toe van 10.000 tot ongeveer 44.000. Er liggen plannen voor nieuwe fietsenstallingen onder het Leidseplein, Beursplein, Vijzelgracht en Centraal station. Het plein voor de bibliotheek was dus te vol met fietsers, die – om welke



Sinds de prijsvraag is weinig meer gebeurd dan dat het fietsparkeerverbod extra zichtbaar werd.



Ook zonder prijsvraag had men kunnen bedenken dat het plaatsen van vuilcontainers en hekjes niet bevorderlijk is voor het gebruik van de stalling.

reden dan ook – niet in de daarvoor bestemde fietsparkeergarage hun fiets stalden. De architect, verantwoordelijk voor het hele plein – van bibliotheek tot de brug naar Nemo – had het plein de naam Cultuurplein meegegeven. Op de technische tekeningen is te zien dat het plein nog twee keer zo groot wordt wanneer de laatste twee kavels van Oosterdokseiland gerealiseerd worden. Daar wacht Amsterdam nog op door de bouwcrisis.

### WIE MAG DAAR Z'N FIETS STALLEN?

Begin december 2013 vond in Pakhuis De Zwijger een bijeenkomst plaats: 'Fietsparkeren in de stad' met de fine fleur van Amsterdammers die beroepshalve met fietsverkeer te maken heeft. Op de vraag van een van de aanwezigen waarom mensen geen gebruik maken van deze fietsparkeergarage, ontstond een levendige uitwisseling van gissingen. Maar ook bleek dat nog niemand daar serieus onderzoek naar gedaan had. Dat onderzoek is alsnog uitgevoerd. Opmerkelijke uitkomst: een derde wist niet van het bestaan van de garage of denkt dat ze niet in de garage mogen parkeren! Dat die is bedoeld voor medewerkers van conservatorium en bibliotheek.

### PRIJSVRAAG

Onder de grond is plek voor duizend fietsen, in een stalling die ook nog eens 24 uur per dag bereikbaar is. Toch staat de stalling vaak voor tweederde leeg. Bezoekers parkeren hun fiets op het plein rond de bibliotheek

en voor het Conservatorium. Daarom zocht de gemeente nieuwe manieren om mensen te verleiden de stalling beter te gebruiken. Eind december werd de prijsvraag uitgezet door stadsdeel Centrum met medewerking van partners: de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV), de OBA, het Conservatorium, Hilton Double Tree, vastgoedontwikkelaar MAB en Inpublic (die de fietsparkeergarage exploiteert). Er werd een digitaal platform ingericht, een heldere poster met stappenplan ontworpen en verspreid via de tweewekelijkse gemeentekrant en website. Facebook en Twitter werden ingezet en een digitale flyer werd gestuurd naar fietsgerelateerde organisaties als de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. (Dat ik daar zelf niets van heb gemerkt, kan aan mij liggen – de website niet bezocht misschien niet geabonneerd op de digitale nieuwsbrief?) Er werden ongeveer 100 inzendingen verwacht (ambtenaren moeten ook het te verwachten aantal reacties opgeven als ze een plan schrijven). Het werden er 197. Schoneveld: 'Sommige mensen waren bij het lezen van de eerste zin van de prijsvraag al direct de oplossing gaan typen die al jaren in hun hoofd zat. Maar we hebben ook uitgewerkte powerpoint presentaties ontvangen waar behoorlijk wat tijd in geïnvesteerd was. Er zaten ook heel wat dubbele ideeën tussen. Wel 30 keer werd als idee ingediend: maak een directe verbinding van fietsparkeergarage naar de bibliotheek. Daar had Hans

van Velzen, de toenmalige OBA-directeur al voor gewaarschuwd. De procedure was interessant en lastig. 'Wat doe je met het idee "Maak er een fietsendiefstalgedoogzone van"? Dat kan dus niet, maar het kreeg wel veel stemmen. Die werden dus ongeldig', schetst Marc Schoneveld.

### DE SELECTIE

Alle 197 ingediende ideeën werden op grote tafels uitgespreid en gecategoriseerd in rubrieken als 'Herinrichten van het plein', 'Zichtbaarheid van de ingang', 'Beloon gebruik van fietsparkeergarage' en 'Handhaven'. De beleidsambtenaar fietsen van stadsdeel Centrum heeft de eerste selectie gedaan en de 63 beste (van de dubbele inzendingen werd of de eerste of duidelijk het best uitgewerkte bovenop gelegd) werden voorgelegd aan een interne beoordelingscommissie die ze op haalbaarheid toetste. Daaruit werden de 25 beste en haalbare ideeën gekozen die aan de jury werden voorgelegd. Deze bestond uit Jeanine van Pinxteren (toen voorzitter van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum), de directeurs van het conservatorium (Janneke van der Wijk) en Hilton Hotel (Caroline Reserveur), een stevige manager van DIVV en stadsdeel Centrum. Zij hebben de tien beste ideeën geselecteerd, nog voor de gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart.

### EEN JONGENSING?

De meest professionele inzending was

van architect Frank Spoek, die ervaring heeft met het ontwerpen van fietsparkeergarages. Hij maakte een animatiefoto van een lange aanrijroute die op de Oosterdokskade begint en fietsers 'verleidt' om de ondergrondse stalling in te rijden. Maar de ontwerpers van het Cultuurplein hebben auteursrecht op hun ontwerp en het idee van iemand anders realiseer je niet zomaar. Wie de foto ziet van de prijsuitreiking, zal opmerken dat alle winnaars van het mannelijk geslacht zijn; de enige vrouw is met haar zoon meegekomen. Dat betekent evenwel niet dat er geen vrouwen ideeën hebben ingezonden, alleen die hebben het niet gehad.

#### EN NU?

De tien ideeën zijn afgelopen zomer een stap dieper verkend op de vraag: wat is op afzienbare termijn uitvoerbaar? Daar is een verdere selectie uit voortgekomen om vier ideeën dit najaar te onderzoeken en als het kan te realiseren. Dat zijn die van Jos Louwman (van MacBike, die fietsgarageparkeerders wil belonen), Marc Woudenberg (die het op de communicatie richt en onder andere een groot rood doek zoals bij CS zou willen plaatsen op de liftschacht) en twee indieners die ook gericht zijn op belonen met bonussen. Voor de twee laatste ideeën gaat de gemeente binnenkort in gesprek met een jong, innovatief bedrijf-

je dat die bonuspunten technisch kan bijschrijven op onder andere studenten- en OV-chippassen.

Verder worden de oplossingen gepresenteerd aan ambtenaren binnen de gemeente Amsterdam die betrokken zijn bij de toekomstige fietsparkeergarages en kunnen leren van deze casus Oosterdokseiland. Voor de realisatie van de prijsvraag rond bibliotheek en conservatorium zit geen harde planning, maar eind van het jaar moet meer duidelijk zijn.

(Wordt vervolgd; AMR)

## Nieuws uit Amstelveen

### ROTONDE SPORTLAAN

In de zomervakantie heeft de gemeente Amstelveen opnieuw van een kruising een rotonde gemaakt. Dit keer betreft het de kruising Sportlaan – Van der Hooplaan (foto hiernaast). De planning was strak omdat het een route betreft in een gebied met vele middelbare scholen.

Het ontwerp is vooraf door de gemeente Amstelveen met onder andere de Fietsersbond besproken, met als gevolg enkele geringe aanpassingen. Het resultaat ziet er erg goed uit, maar of de ingreep ook voor fietsers goed uitpakt zal de praktijk nog moeten leren.



### OPROEP

#### CONTACTPERSONEN GEVRAAGD

De onderafdeling krijgt regelmatig mails van kritische Fietsersbondleden over verkeerssituaties. Ook ontvangen we graag veel reacties over verkeersaanpassingen. Hiervoor zouden we feedback willen krijgen uit alle delen van Amstelveen. Voel je je geroepen om mee te denken over Amstelveense fietsaangelegenheden, meld je dan aan door een mail te sturen aan [amstelveen@fietserbond.nl](mailto:amstelveen@fietserbond.nl).

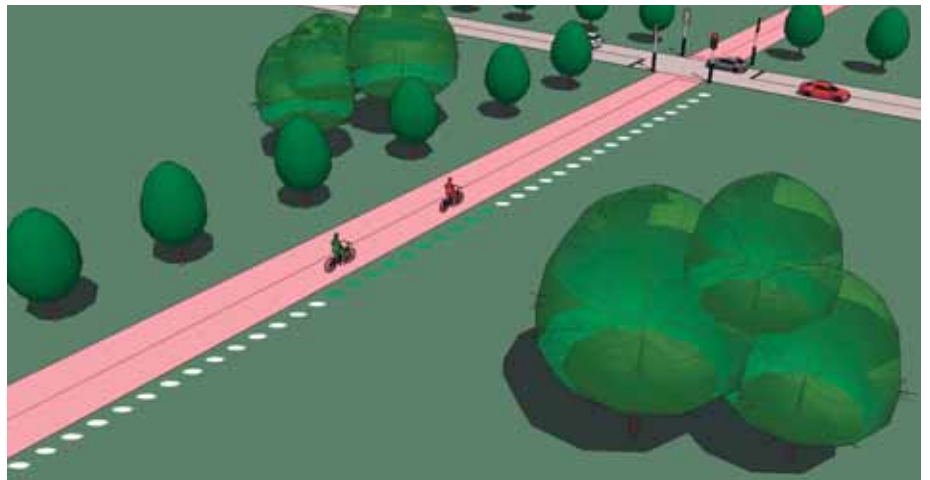
#### IN MEMORIAM

*In mei jongstleden is geheel onverwacht Adri den Blanken (1941-2014) overleden. Hij heeft zich jarenlang dienstbaar gemaakt voor de verspreiding van de OEK in Amstelveen; als bezorger en bovendien als degene die de OEK-stapeltjes vanuit ons kantoor naar de andere bezorgers bracht. Wij wensen zijn nabestaanden en dierbaren veel sterkte bij dit onverwachte verlies.*

#### OPROEP: bezorgers gezocht

*Woont u in Amstelveen of wilt u deze mooie plaats drie keer per jaar op de fiets bezoeken? Wij zijn per direct op zoek naar een OEK-bezorger of -bezorgers voor de postcodegebieden 1181 en 1182. Bovendien is er behoefte aan iemand die de stapeltjes OEKs bij de andere Amstelveense bezorgers kan afleveren. Geïnteresseerd? Bel naar ons kantoor 020-6854794 of mail naar [oek@fietserbondamsterdam.nl](mailto:oek@fietserbondamsterdam.nl)*

Voor auto's zijn info-borden al heel gewoon, borden die aangegeven hoeveel tijd het kost als je via de A9 gaat en hoeveel als je de A10 kiest. En borden waarop staat hoeveel vrije parkeerplekken er nog zijn in de verschillende garages in het Centrum. Waarom niet ook nuttige info-borden voor fietsers?



# Fietslussen en meer fietsgroen

O P I N I E

Iedereen kent ze: fietslichten die op groen springen als je komt aanfietsen. Fantastisch! Hoe werkt dat eigenlijk? En kan dat niet op meer plaatsen? En handiger? Bij sommige fietslichten zijn er in het voorafgaande wegdek draden aangebracht die de aanwezigheid van een fiets (metaal) registreren. Dat wordt een fietslus genoemd en het werkt als een lichtknopje: het opgepikte signaal wordt aan de regelinstallatie van het verkeerslicht doorgegeven, die reageert door op groen te springen (en door het licht van het kruisende verkeer op rood te zetten).

Ligt de fietslus vlak bij het licht, dan zal een fietser altijd eerst moeten stoppen voor hij groen krijgt. Dat is jammer. Beter is het dus om zo'n lus verder van de kruising te leggen en de gewenste fietssnelheid aan te geven om groen licht te krijgen. Hoe groter

de afstand tot het verkeerslicht, hoe vaker een bruikbare fietssnelheid mogelijk is.

Een voorbeeld is de lus op het fietspad Stadhouderkade halverwege tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk. Wordt een fietser opgemerkt, dan licht het tellertje op voor fietsers die de Amstelbrug over willen, dat aangeeft hoe lang het duurt voor het licht groen wordt. Beter zou zijn om die lus meteen na de Hemonystraat te leggen samen met een bord dat aangeeft hoe snel je moet fietsen om groen te krijgen.

Een groot voordeel van deze informatie is natuurlijk dat fietsers minder hoeven te stoppen bij verkeerslichten: dat spaart niet alleen energie maar ook opstelruimte. Met de aangepaste snelheid komen fietsers minder vaak 'te vroeg' bij het licht en voorkom je

### Groene led-geleiding

Op het plaatje hierboven een door het bedrijf DTV Consultants (zie: [bit.ly/1IBP75A](http://bit.ly/1IBP75A)) bedachte voortschrijdende led verlichting langs de weg die aangeeft waar – en dus hoe hard – je moet rijden om bij de aankomende kruising groen licht te hebben. Het is onder de naam, Evergreen op de markt gebracht en moet volgens de website (zie: [bit.ly/1IBP9uu](http://bit.ly/1IBP9uu)) al ergens in Rotterdam werken.

dat veel fietsers voor het licht moeten wachten (en dus dat daar ruimte voor moet zijn).

Het openbaar vervoer kan in Amsterdam verkeerslichten voor de aankomende tram of bus op groen zetten. Fijn voor de tram- en buspassagiers en dus goed voor het OV. Hinderlijk voor de fietser, want bij die lichten is een fietssnelheidsmelding onmogelijk. Tenminste, als men ervan blijft uitgaan dat een tram of bus altijd voorrang moet hebben op fietsers. Misschien zou men kunnen beginnen dat 'altijd' te beperken tot de spits. Op belangrijke fietskruisingen zorgt voorrang voor tram/bus soms voor meer dan een verdubbeling van de fietsroodtijd. Verminder die roodtijdverlenging als je fietsen wil bevorderen. (RH/JK)

### Petitie

Eind augustus is de onvermoeibare Reinder Rustema een petitie begonnen die vraagt om meer groene golven voor fietsers. Dit is wat hij wil: "LED-lampjes aan lantarenpalen langs het fietspad die door een scherp afgestelde timer groen of rood oplichten om aan te geven wanneer het verkeerslicht verderop op groen gaat. Groen als je als fietser met een gemiddelde snelheid het groene licht nog kan halen. Zo kan je je snelheid aanpassen om niet te hoeven stoppen. Verkeerslichten voor fietsers die niet ver achter andere staan moeten ook op elkaar afgesteld worden zodat er doorgaande routes in de stad ontstaan met een 'groene golf'."   
Zie: [petities.nl/petitie/groene-golf-voor-fietsers](http://petities.nl/petitie/groene-golf-voor-fietsers)

# De fiets van...

**HENK HOFSTEDE** (Amsterdam, 20 september 1951) is zanger, gitarist, componist en tekstschrijver. Hij groeide op in de Watergraafsmeer en begon op zijn achtste met een vriendje muziek te maken. Na de lagere school ging hij de naar de mulo en de hbs. Na een jaar aan de Rietveldacademie stapte hij over naar de opleiding MO-tekenen. Hofstede richtte in 1974 met Alex Roelofs, Rob Kloet en Michiel Peters de Nits op, een band waarmee hij in de jaren tachtig hits scoorde met nummers als Nescio en In The Dutch Mountains. Aldus Wikipedia, de vrije encyclopedie.

## **MERK EN BOUWJAAR**

Het is een samengestelde fiets, begin jaren negentig gekocht bij fietswinkel 't Mannetje in de Pijp. De toenmalige eigenaar heeft er op mijn verzoek een kruisframe in gemonteerd en een ouderwets zadel opgezet. En hij gaf er een gouden tip bij: 'altijd ergens aan vast zetten, Henk'.

## **VORM OF FUNCTIE**

Beide. Het kruisframe vind ik mooi, maar had ook een praktische reden, want het is lager en dus makkelijker op- en afstappen met kinderstoeltjes. Ik kan best genieten van trendy fietsen, maar zie me er zelf niet op zitten. Ik heb een uitgesproken beeld van wat een mooie fiets is: de kleur is zwart, de uitstraling basic en stoer. Zonder versnellingen en andere poespas, behoudens een functionele fietstas.

## **GEBRUIK**

Vrijwel dagelijks. Ik heb geen rijbewijs, het leren autorijden is er nooit van gekomen. In ongeveer veertig minuten fiets ik via de grachten en het Brettenpad door het landelijke en industriële Westerpark naar onze repetitieruimte. Ik heb overigens niets tegen de auto, zit er zelf vaak als passagier in, maar de fiets past beter bij mij.

## **FIETSLES**

Ik heb onze drie dochters leren fietsen op een schelpenpaadje bij ons zomerhuisje in Noord-Holland. Ik weet nog goed dat de oudste ongeduldig was en het vliegtuig dat laag overvloog de schuld gaf van haar val. Van mijn fietslessen kan ik me niets meer herinneren. Auto-ped en toen fiets. Ik groeide op in Amsteldorp, omgeven door een schuine wal. Die fungeerde als de ideale trainingsplek.

## **MELDPUNT.FIETSERS-BOND.NL**

Dat komt mij een beetje voor als burgermansleed. Een stad is levendig en daar horen ongemakken bij. Op berucht drukke punten als ter hoogte van het Victoriahotel en Anne Frankhuis pas ik mijn snelheid aan om argeloze toeristen te sparen. Ik ben sowieso een nette fietser en stop dus voor rood en voetgangers op een zebrapad. O ja, weg met die scooters op het fietspad!

## **BIERFIETS**

Afschuwelijk. Nee. Niet doen.

## **ZANGFIETSPAD**

Was me niet bekend, een leuk initiatief. Ik heb geen aanmoediging nodig om te zingen tijdens het fietsen. Onderweg naar repetities heb ik menige melodie in mijn dictafoon ingezongen. Daar zijn nieuwe songs uit ontstaan, dus de combi zingen en fietsen blijkt heel vruchtbaar. Dat heeft vooral met ritme te maken.

## **NITS**

De betekenis? De naam is bij onze start in 1974 overgenomen van een groep die ermee ophield. Ik vond het mooi wat klank en typografie betreft. In die tijd moest alles groots en bom-



bastisch, maar ik houd van 'four letter words'. Nits is Engels voor luizeneieren en betekent ook kleine miezerige mannetjes. Een beetje een punknaam dus.

## **'BIKE IN HEAD'**

Van de elpee HENK uit 1986. De voorganger, 'Adieu Sweet Bahnhof', was tot grote teleurstelling van de marketingmensen geen commercieel succes geworden. Voor onszelf was de druk van de ketel. Als kwajongens doken we weer de studio in. Dit resulteerde in een enorme speelsheid en het experimenteren met samples, waaronder de geluiden van een fietsketting en fietsbel. Het gaat over de lichtheid van het fietsen op een zonnige zomerdag en wat je ervaart aan omgevingsgeluiden.

## **'LE PLUS BEAU SECRET DE LA POP'**

De kop van een artikel in 'Paris Match'. Franse journalisten beschouwen ons als cultband. Dat we nooit in de 'Champions League' van de popmuziek hebben gespeeld acht ik geen gemis. Wij werken bewust en met plezier onder de oppervlakte en hebben een trouwe schare fans in binnen- en buitenland.

## NESCIOBRUG

Het is bijzonder dat er op de plek waar hij vaak wandelde een brug naar hem vernoemd is. De naam Nescio kan niet vaak genoeg genoemd worden, maar de stad hoeft niet volgeplempt met monumenten. Ik kijk vanuit mijn werkkamer op de Titaantjes in het Oosterpark. Het blijft ontroerend om bijvoorbeeld een vader met zijn kinderen er even stil bij te zien staan. Ik heb dat wel eens gefilmd.

## DE RONDE HOEP

Waar ligt die polder? Ik heb vroeger veel in de richting van Abcoude en Vinkeveen gefietst dus zal er dan wel langs zijn gekomen. Mijn racefiets staat al zestien jaar in het schuurtje. Voor recreatief fietsen ontbreekt het me simpelweg aan tijd.

## COMPACT DISK

Die gaat verdwijnen. Het is een onvoorspelbare golfbeweging. Als mijn neefje op bezoek is loopt ie als eerste naar de platenkast. Ik ben geen nos-

talgische vinylman, maar kom wel graag in Concerto. Al was het maar voor de tips die ik daar krijg. Via het internet kunnen beginnende bands makkelijker hun werk tonen, maar gratis downloaden vind ik een foute mentaliteit. Ik betaal mijn schilder toch ook?

## HERFST

Het mooiste jaargetijde voor de wat melancholische liedjesschrijver. De avond valt vroeg en het weer is onbestendig. Het is wellicht toeval, maar we hebben veel vruchtbare sessies gehad in de herfst. Van onze carrière? Je gaat wel beseffen dat het aantal platen dat je nog kunt maken beperkt is. Pensioen? Dat komt niet in Frage.

## LEONARD COHEN

In de nadagen van zijn carrière is hij populairder dan ooit. We moeten maar blij zijn dat het met zijn spaarcenten niet helemaal goed is gegaan. Het spelen van zijn muziek met het Avalanche Quartet is heel natuurlijk

gegaan. Zoals Zwitserse bands op de pas verschenen cd 'ISNT NITS' nummers van ons spelen, proberen wij zijn prachtige muziek eigen te maken.

## RIDDER IN DE ORDE VAN ORANJE NASSAU

Wij speelden voor een uitverkocht Paradiso in het kader van onze jubileumtournee. Aan het einde van die mooie avond stapt tot ieders verrassing burgemeester Van der Laan in vol ornaat het podium op. Wat je dan voelt? Trots. Een bijzonder moment dat je ook nog eens met je publiek kunt delen. Establishment? Je wordt binnen je vakgebied geëerd, het is juist een ode aan ons werk als kunstenaars.

## STEMBANDEN

De mooiste bandjes blijven toch de stembandjes. Een frase uit een boek en lied van Meindert Talma.

*interview/foto Marcel van Kempen*

# Mijn fiets en ik

## Mijn Raleigh

Ergens begin jaren '80 stond mijn Raleigh 's morgens niet meer op de plek waar ik hem de avond ervoor had vastgezet - niet goed had vastgezet, en ik weet ook nog waarom: ik had haast om met iemand die ik leuk vond in een buurtcafé iets te gaan drinken.

Na een jaar zag ik de fiets staan in de Pijp, verwaarloosd, maar meteen herkenbaar.

Ik had altijd gehoopt dat ik 'm nog eens ergens zou tegenkomen en had voor dat geval de stuurslotsleutel aan mijn sleutelring gehouden. Terwijl ik de voorvork op slot zette, ging de deur open en kwam er een vrouw naar buiten met in haar kielzog enkele personen met koffers: ze moesten naar Schiphol. De vrouw vroeg me wat ik aan het doen was met haar fiets; ik zei haar dat ik hem nét op het stuurslot

had gezet. Ik bood haar aan hem terug te kopen, maar daar ging ze niet op in. Het gezelschap verdween in een auto en ik ging thuis m'n oude factuur opzoeken. Als kleine zelfstandige had ik de boekhouding over de afgelopen jaren netjes op een rij staan, dus die was snel gevonden. Na de zaak gemeld te hebben bij de politie was men bereid (ook al had ik indertijd nooit aangifte gedaan) twee agenten te sturen om het slot door te knippen. De hele buurt hing uit het raam.

Maar vervolgens kreeg ik het stuurslot, wat ik zelf nooit had gebruikt, en wat vermoedelijk roestig zal zijn geweest, niet meer open. Een van de agenten vroeg: 'Is dit wel uw fiets, mevrouw?' Maar het framenummer klopte. Met de fiets die alleen maar rechtdoor kon aan de hand ben ik naar huis gelopen; na een behandeling met kruipolie ging het slot open, de fiets kreeg een grondige opknappbeurt,



en ik fiets er nu nog steeds op: 40 - 1 jaar, still going strong.

Met de persoon om wie ik die avond zo slordig was is het nooit iets geworden.

*Franka van der Loo*

*Heeft u zelf ook een mooi fietsverhaal?  
Ga dan naar [www.dirkmjk.nl/mijn-fiets](http://www.dirkmjk.nl/mijn-fiets)  
(of stuur hem naar  
[oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl))*



# IJsselmeerfietsstocht

**Elk jaar op Hemelvaartsdag vertrekt een groep fietsers – verdeeld in kleinere groepen – vanuit Diemen om daar drie dagen later weer neer te strijken op het terras van Het Wapen van Diemen, of daar binnen. Moe, maar voldaan. Dan zitten er wel zo'n 340 kilometer op: een rondje IJsselmeer. Het is een heuse traditie met stevige Amsterdamse wortels. OEK ging eens mee.**

In 1973 werd de tocht voor het eerst gereden, georganiseerd door Het Parool. In de hoogtijjaren fietsten zo'n 500 mensen mee en overal langs de weg waren herkenningspunten aan-

gebracht en werden eten, drinken en souvenirs uitgedeeld. Hoewel er dit jaar veel deelnemers op leeftijd zijn en velen ook al meer dan 25 jaar meefietsen, is de kans niet groot dat er onder hen zijn die dit al voor de 41e keer doen.

In 1998 werd bekend dat de tocht niet meer door Het Parool georganiseerd zou worden. Om hem toch door te kunnen laten gaan, meldde Kees de Heer spontaan dat hij de tocht voortaan 'met zijn broertje' zou organiseren. Zijn 'broertje' René wist nog nergens van, maar kreeg wel al de namen en adressen van de deelnemers mee naar huis. Op de achterkant van bier-viltjes. Deze belandden in een lade tot een kennis van René contact met hem opnam over de tocht. René vroeg bij zijn broer na hoe het ervoor stond, maar gezien de hoeveelheid werk wil-

den ze er toch liever vanaf zien. Dat is uiteindelijk niet gebeurd, want samen met twee andere fietsers organiseerden ze in 1999 al hun eerste tocht.

## EENVOUD TELT

Het doel is om een sportieve en gezellige fietstocht te organiseren die toegankelijk is voor iedereen. Daarom zijn de kosten zo laag mogelijk gehouden. De formule is even eenvoudig als aantrekkelijk: je betaalt vooraf €32,50 en je krijgt op Hemelvaartsdag bij de start maaltijdbonnen, voor elke dag een routebeschrijving, een t-shirt in een maat naar keuze en een half liter fris voor de eerste dag. Het tolbewijs voor het pontje bij Eemnes zit daar ook bij. Tent, slaapzak, matrasje en eventueel andere bagage wordt vervoerd, van startpunt via kampeerplaatsen naar eindpunt. Iedereen die meedoet kiest zijn of haar eigen vorm. Je kunt je aansluiten bij een bestaande groep en je grotendeels aanpassen aan de conventies die daar gelden. Maar je

kunt ook zelf een groepje vormen. Zoals een vrouw van achterin de veertig met haar vader deed, beiden al jaren deelnemers op racefietsen. Dit keer was er een groepje vrouwen van net zestig, waren er gezinnen, en individuele mannen op een snelle fiets, die om zeven uur 's morgens vertrokken. Men fietst in allerlei samenstellingen. Meer dan de helft van de deelnemers woont in Amsterdam. Naast Amsterdammers zijn er vaste deelnemers uit Oostzaan, Zaandam, Amstelveen, en Diemen natuurlijk. De overige deelnemers komen vooral uit Utrecht en Zuid-Holland, maar er was dit jaar ook iemand uit Bolsward bij.

De voorbereidingen van de IJsselmeertocht beginnen in december. Een maand later opent de inschrijving, de website wordt dan geactualiseerd en de uitnodigingen aan vaste deelnemers worden verzonden. In het voorjaar worden de inkopen gedaan, de flesjes drinken en drop voor onderweg. Men bepaalt de kleur van de t-shirts en er worden flyers gedrukt. Daarnaast leggen de organisatoren contact met diverse kranten, tijdschriften, websites en de lokale omroep van Diemen. Ook gaat men aan de slag om de overnachtingen te reserveren bij de camping in Stroe en de voetbalvereniging in Marknesse. Natuurlijk worden de reserveringen bij het Wapen van Diemen niet vergeten, net zomin als die bij de Chinees in Den Oever. En ook krijgt de pont bij Eemnes tijdig te horen dat er weer een groep in aantocht is.

Kort voor het vertrek zorgt Venry, die al heel lang het bagagevervoer verzorgt, voor een volle tank en koppelt hij zijn aanhanger aan. Of je nou als groep wil fietsen of in je eentje, iedereen kan inschrijven en meefietsen. In de loop der jaren hebben deelnemers met tandems, ligfietsen, een step en lowriders deelgenomen, maar de

sportieve fiets bleek de meest bestendige.

Omdat de huidige organisatoren zelf meefietsen, kunnen er maximaal 120 deelnemers mee rijden. René de Heer startte rond de eeuwwisseling met zo'n 65 man; dit jaar waren het er bijna 90. Het deelnemersveld varieert in leeftijd van 12 tot 76.

#### SFEER EN TRADITIE

Omdat mensen elkaar onderweg tegenkomen en elkaar begroeten, ontstaat al gauw een gemoedelijke sfeer, maar klef wordt het nooit. Soms haken mensen tijdelijk aan bij anderen, vooral bij tegenwind op de Afsluitdijk of de IJsselmeerdijk. Ook tijdens het wachten voor een openstaande brug of als je pauzeert op een terras, kun je andere IJsselmeerfietsers ontmoeten.

Met ruim 40 jaar een rondje om de voormalige Zuiderzee fietsen, kun je wel spreken van een heuse traditie. Maar wel een die aan verandering onderhevig is, al gaat dat geleidelijk. Zo zijn de medailles verdwenen, de grote gamellen met eten zijn vervangen door een afhaalmaaltijd van de Chinees en ook de website en social media hebben pas de laatste jaren hun intrede gedaan. Maar vaste prik zijn de ontspannen gezelligheid, de tijd om bij te praten met bekenden en kennis te maken met nieuwe gezichten. Dat is wat mensen enthousiasmeert om een volgende keer weer mee te doen. Ook de vrijheid spreekt veel mensen aan. Je mag op de duurste Koga komen in een geweldige raceoutfit met helm op, maar ook op je Mona-daar-wordje-blij-van-opoe-fiets zonder versnelingen. En je kan lekker rustig alleen fietsen, of juist de hele dag met anderen kleppen. Je kan deelnemen aan maaltijden, maar ook zelf wat regelen. Niets moet, veel mag.

Wat vrijwel ondoenlijk is gebleken is het rondje aanpassen, of het rondje

### Groep Bardet

*Via Wendy, een vriendin die bij mij in de buurt ook de OEK rondbrengt, kwam ik op deze tocht. Zij had zich al eerder bij een groep aangesloten, via Henny, ook een vrijwilligster van de Fietsersbond Amsterdam. Samen met haar zoon Max reed ze al drie keer mee. Zo vormde ik het 15e lid van de groep rond Michiel Bardet, de man van Henny. Michiel, een veertiger, rijdt deze ronde al voor de 27e keer.*

*Samen met zijn vriend André fietst hij al van meet af aan mee. Ze kennen elkaar bijna hun hele leven en zullen gedurende de tocht niet zelden samen op kop rijden – als Michiels twaalfjarige zoon David dat niet doet. Zelden een jongen van die leeftijd zo mooi en goed zien rijden...*

*Het is Michiel die van tevoren voor 'zijn groep' de horeca onderweg regelt. En dat van regelmaat gehouden wordt blijkt wel uit het feit dat alle stops onderweg al jarenlang worden aangedaan; van de eerste koffie met appeltaart in Edam tot het restaurant in Marknesse – het Hart van Marknesse met goede polderpot: drie soorten vlees, zalm, frietjes, gekookte groente en een bakje aangemaakte sla, champignonsoep vooraf en een ijsje toe. De 'penningmeester' van de groep is ook al jaren dezelfde; iedereen betaalt haar € 65 en daar eten en drinken we drie dagen van.*

*Wie een beetje sportief is en van gezelligheid houdt is van harte welkom bij de volgende IJsselmeerfietskampeertocht die op Hemelvaartsdag, donderdag 14 mei 2015 van start zal gaan.*

tegen de klok in rijden. Geen wonder want het uitzetten ('uitpalen') van een route kost erg veel tijd. (AMR)

**Met dank aan Babette Hendrikse**  
**Zie ook [www.ijsselmeerfietsstocht.nl](http://www.ijsselmeerfietsstocht.nl)**

### Pont apps voor je telefoon!

#### 1. SNELSTEPONTJE

*Deze app berekent op basis van je vertrekpunt, bestemming en fiets-snelheid en de actuele vertrektijden van de pontjes wat de snelste manier is om het IJ over te steken. Verkrijgbaar als Android app en website: <http://snelstepontje.3r13.nl/>*

#### 2. PONTVEER

*De eerstvolgende 2 afvaarten voor alle GVB veerroutes over het IJ in Amsterdam, inclusief countdown! Verkrijgbaar als iPhone app, Android app en website: [pontveer.nl](http://pontveer.nl) - See more at: <http://www.ilovenoord.nl/de-pont/#sthash.J5FXouN7.dpuf>*



# Lezers schrijven

## WAT MOETEN WE MET DE ANWB?

Toen de Fietsersbond zich vanaf 1974 begon te organiseren bestond die naam nog niet. Pas in 1975 werd de organisatie ENWB genoemd, waarbij de E eerst nog stond voor Echte of Eerste, maar later als de Enige werd begrepen. De al bestaande "Rijwiellbond" ANWB (Algemene Nederlandse Wielrijdersbond) was hier niet blij mee en begon zelfs een rechtszaak om de benaming aan te vechten. Die wonnen ze na jaren juridisch getouwtrek en ENWB werd ENFB: Eerste Nederlandse Fietsers Bond. Achteraf gezien gelukkig maar, want snorscooters worden ook als rijwielen beschouwd. In latere jaren werd zeer goed duidelijk dat de ANWB naast verkoper van regenkleding een belangenvereniging puur sang voor automobilisten bleek te zijn, waardoor de tegenstelling met de voor fietsers bedoelde vereniging voor iedereen kristalhelder werd. Het zijn misschien oude koeien, maar van oudsher dienen de ANWB en de ENWB tegengestelde belangen, met

soms hooglopende conflicten. De meest voor de hand liggende tegenstelling is het belang van de duurzaamheid en het milieu. Zelfs voor de meest simpele zielen is het overduidelijk dat fietsers niets vervuilen en auto's alles. Zie hoe het landschap er uitziet, doorkruist met vier-, zes- en achtbaans snelwegen, fly-overs, rotondes en nog meer asfalt. En nog is het niet genoeg.

Sinds de jaren zeventig worstelt iedere minister van verkeer met de vraag hoe de files op te lossen en meestal wordt op voorspraak van de ANWB de oplossing in nog meer asfalt gezocht. In de huidige tijd is door de enorme toename van verkeer in het algemeen en autoverkeer in het bijzonder de belangen tegenstelling tussen fietsers (en voetgangers) aan de ene en automobilisten aan de andere kant op zijn grootst. Groter nog dan in de beginjaren van de Fietsersbond. Mensen worden lid van de Fietsersbond juist vanwege die belangen en die tegenstellingen.

En wat doet onze belangenvereniging die groen en duurzaamheid in haar hart heeft? Die gaat een contract aan met de automobilisten-

vereniging voor vier-kleurenadvertenties op de achterpagina van haar ledenblad! Mijn hart stakte even toen ik de eerste zag: een advertentie voor een mobiele fietsenmakerij, voor een vast abonnement à 24 euro. Ik geloofde mijn ogen niet! Na jarenlange moeizame experimenten met lokale mobiele fietsenmakertjes steunt de Fietsersbond nu een autoclub met een fietsen-wegenwacht. Dus niet alleen schijnt hebben aan kleine ondernemers met een groen hart, maar ze ook nog eens van geduchte (oneerlijke) concurrentie voorzien.

De kant die de Fietsersbond opgaat – met dubieuze deals met voormalige aartsvijanden en aanschurkend tegen de elektrische fietsenindustrie – is in mijn ogen zeer fout. Ik vraag me af hoe andere leden van de bond hierover denken en roep bij deze mensen op om hun mening te geven over deze kwestie.

*Fred Redemeijer  
(zeer verontruste Fietsersbonder)*

## ...EN DE ELEKTRISCHE FIETS?

Misschien wat laat, maar ik lees nu pas de OEK van juni j.l.

Op pagina 9 staat een artikeltje over het fietscafé, geschreven door Hans Groen. Tja, die vals spelende, vervelende elektrische fietsen. Ik ben er in ieder geval reuze blij mee. Ik heb hem pas en kan nu weer een flink eind fietsen.

Een auto heb ik niet en ik ben van een fiets afhankelijk. Voor Hans Groen hoop ik dat hij er nooit een hoeft aan te schaffen.

Wanneer de Fietsersbond Amsterdam zo denkt over elektrische fietsen kan ik ook mijn lidmaatschap opzeggen. Voor het contributiebedrag kan ik mijn accu heel wat keren opladen.

*Paula Slager*



## Zo weer verder fietsen Met Wegenwacht® Fiets Service

**Vanaf  
24,-**

Pech komt altijd onverwacht, ook met de fiets. Daar zit niemand op te wachten. Daarom is er nu Wegenwacht® Fiets Service. Net als bij pech met de auto helpt de ANWB u snel weer op weg in heel Nederland, 24 uur per dag, 7 dagen per week.

### Wegenwacht Fiets Service voordelen:

- Reparatie ter plekke of vervoer van uw fiets naar uw bestemming of de fietsenmaker
- Persoonsgebonden, dus pechhulp op welke fiets u ook rijdt
- Hoe langer u lid bent hoe meer korting, tot 25%
- Aantrekkelijk tarieven voor partners en kinderen

P.s. Wij hebben ook pechservices voor bromfietsen of scootmobielen.

Na afsluiten of meer informatie? Kijk dan op onze website. Of bel ons op 088 269 22 22.

[anwb.nl/biesservice](http://anwb.nl/biesservice)



In OEK 92 vroeg Roland Haffmans aandacht voor goede snelfietsroutes over grotere afstanden, zodat fietsen tussen Haarlem, Zaandam, Almere, Amstelveen en Amsterdam aantrekkelijker wordt. In Nederland komen die routes maar mondjesmaat van de grond, rond Amsterdam nauwelijks en dan nog met hinderlijke tekortkomingen. Roland ging op bezoek in België en stelde vast dat men daar misschien wel beter bezig is dan hier. De voorsprong van de achterstand?

## Snelle fietsroutes bij de Belgen

Ook de Belgen zijn doende met snelle fietsroutes. De provincie Antwerpen loopt daarbij met zijn routes –fietsostrades genoemd –voorop. Mooiste voorbeeld is de route tussen Mechelen en Antwerpen. Uitgezonderd de laatste 4 km bij Mechelen gaat het om een geheel aaneengesloten bruikbare route (groen op de kaart hiernaast). En dus een goed voorbeeld voor andere routes, waarvan de bruikbaarheid nog moet blijken als ze volledig zijn aangelegd. Zoals het geval is bij de Rijn-Waalroute tussen Arnhem en Nijmegen, waarvan een bruikbare versie – ondanks de beschikbare dure A15 fietstunnel –nog ruim een jaar op zich laat wachten.

Op de ruim 20 km lange route Antwerpen-Mechelen – één van 15 geplande provinciale fietsroutes – kom je langs 7 spoorstations. De route eindigt niet bij de stadsgrenzen, wat de aantrekkelijkheid beslist ten goede komt. Maar de beoogde verharding met asfalt of beton is niet overal gelukt en ook blijkt het moeilijk om in zo'n verstedelijkte omgeving de fiets in de voorrang te houden. Zelfs met een elektrische fiets is het nauwelijks mogelijk winst te boeken vanwege de soms onoverzichtelijke bochten en kruisende wegen waaraan men voorrang moet verlenen. Daar staat tegenover dat de route een uitstekende bewegwijzering kent met grote, goed leesbare borden – waarom lukt dit zo slecht bij onze fietsweg-wijzers? Bijzonder is ook dat de volledige route verlicht is, al is dat ook wel echt nodig met de soms hinderlijke, weinig opvallende paaltjes!

In tegenstelling tot de meeste snelfietsroutes begint deze route bij het Antwerpse Centraal Station en volgt de spoorlijn naar de Antwerpse Ring. Het is een drukke, wel erg krappe route, maar na de brug over de ringsnelweg komt men op de gehele verdere route nog maar één verkeerslicht tegen! Bij station Morsel-Oudegod fiets je door een tunnel onder een drukke weg door (tus-

sen Lier en Antwerpen) – een fietstunnel die samenvalt met de in- en uitrit voor een parkeerkelder!

Niet overal op deze route was ruimte voor een nieuw langs het spoor gelegen fietspad en dus moet je enkele malen van spoorzijde wisselen, al gaat dat gemakkelijk door het verdiept gelegen spoor. Alleen bij Mechelen moet je klimmend over een slingerweg aan de andere spoorzijde geraken. Daarna volgt de meest ingrijpende voorziening: een fietsbrug over de rivier de Nete samen met bruggen over twee drukke wegen aan weerszijde van dit water, een echt non-stop gedeelte dat ook zorgt voor een duidelijke verkorting! (Op de website van de provincie staat de tijdelijke omleidingsroute bij Mechelen aangegeven, helaas is die op straat onbewegwijzerd!)

Wat nog wel flink afdoet aan de aantrekkelijkheid van deze route als verbinding tussen Mechelen en Antwerpen zijn de lastige oversteken van dwarswegen zonder voorrang op andere weggebruikers, ook op plekken waar dat best kan. Toch is zo'n route langs het spoor zeer bruikbaar voor dagelijkse ritten van Mechelen of Antwerpen naar bestemmingen in omliggende plaatsen; of naar routes die verder voeren. De route bevordert zo wel degelijk fietsgebruik op grotere afstanden, deels aansluitend op het spoor. Wat een verschil met het Rijn-Waalpad dat juist tussenliggende plaatsen mijdt en daarmee de ontsluiting daarvan misloopt. Of het de provincie Antwerpen lukt om de andere 14 beoogde routes met eenzelfde kwaliteit in te richten, moet afgewacht worden. Veel hangt af van voorzieningen zoals de Netefietsbrug en de aansluitende fietsroutes. Dat maakt een echte snelfietsroute vergelijkbaar met de voorzieningen die gebruikelijk zijn bij doorgaand autoverkeer of openbaar vervoer. (RH)

Meer: [www.fietsostrades.be](http://www.fietsostrades.be)





Beeldbank 

## Fietsenmaker worden

### ROCVA

Vier maanden geleden opende Salim Benamar zijn 'Fietsenmakerij Love Cycle' in de Henrick de Keijserstraat. Op bezoek in zijn winkel annex werkplaats vraag ik deze jonge (20) fietsenmaker naar zijn opleiding: "Ik was op een tiende punt gezakt op het VMBO. Balen dus. Toch maar even het ROC van Amsterdam (ROCVA) gebeld welke mogelijkheid ik nog had en dat bleek 'Fietstechniek niveau 1'. Ik was niet echt een fietser, maar heb me toch maar aangemeld. Je wordt in een jaar tijd opgeleid tot assistent fietsenmaker. Bandje plakken, ketting spannen, dat soort werk." Hij had wel feeling met techniek, het hielp dat er een klik was met zijn docent en zo haalde hij zijn diploma. Ik heb nog even getwijfeld me in te schrijven voor brommertechneek, maar mijn docent stimuleerde me om voor niveau 2 te gaan." In dat tweede jaar werd hij opgeleid tot zelfstandig fietstechnicus; één dag naar school en minimaal 24 uur in loondienst praktijkervaring opdoen bij een erkend leerbedrijf. Salim bleek een ondernemend type: "Ik kreeg bij Ton's Fietsenmakerij alle vrijheid om naast mijn technische ontwikkeling de bedrijfsmatige kant van een fietsenzaak te leren kennen. Ik liep al met plannen rond voor mezelf te beginnen." Na het behalen van zijn diploma

ging hij, met zijn spaargeld op zak, op zoek naar geschikte winkelruimte. "Na demografisch onderzoek koos ik voor deze plek. De buurtbewoners maken voornamelijk gebruik van stadsfietsen, dus racefietsen en elektrische fietsen verkoop ik niet. Ik wil een band met ze opbouwen: verleen 'service with a smile' en geef plakgarantie."

Docent fietstechniek aan het ROCVA Sytse Winkel: "Salim viel me meteen op door zijn sleutelvaardigheid, ik zag in hem een monteur in wording. Het komt zeker voor dat onze leerlingen, voornamelijk jongeren uit het VMBO, na fietstechnicus overstappen op andere richtingen zoals scootertechneek. Een deel blijft werken in het bedrijf waar ze de opleiding hebben gevolgd. Voor diegenen met ambitie om bedrijfsleider te worden – of zoals Salim een eigen zaak te beginnen – zijn we gestart met niveau 3 'Eerste Fietstechnicus'. Daarin is ook aandacht voor het onderhouden en repareren van elektrische fietsen." En hij voegt eraan toe: "Het ROCVA is sinds 1983 dé opleiding tot fietstechnicus in Amsterdam."

### ROCTOP

'Je sleutelt met plezier en je bent graag met techniek bezig? Dat komt goed uit, want Amsterdam zit te springen

om goede fietsenmakers.' Deze werende tekst staat op de website van ROC TOP, dat in 2011 door fietsmerk Giant is gevraagd een opleiding fietstechniek te starten. Er zijn dus twee vergelijkbare opleidingen in Amsterdam. ROC TOP-docent Marc Bemelmans wil echter niet spreken van concurrentie: "Wij hebben voor kleinschaligheid gekozen, een opleiding op maat, gezien de grote verscheidenheid aan leerlingen die zich hier aanmelden. Jongeren met VMBO, maar ook oudere jongeren of zelfs vijftigers met HBO of Kunstacademie. Ze hoeven geen sleutelervaring te hebben, wel een feeling met techniek. Waar het vooral om draait is enthousiasme, discipline en doorzettingsvermogen." ROC TOP biedt nog geen niveau 3 aan, maar Bemelmans zal het zeker toejuichen: "Het aantal aanmeldingen neemt toe en we hebben goede contacten binnen het bedrijfsleven voor leerbanen."

### BOVAG

Brancheorganisatie BOVAG acht het van groot belang dat er gekwalificeerde fietsenmakers worden opgeleid. Marloes van Schaik, beleidsmedewerker fietsbedrijven: "Wij hebben onlangs met ondernemers, de Tweewieler Academy en Gazelle een stuurgroep gevormd om te bezien hoe we het volgen van een vakgerichte opleiding kunnen stimuleren. Ook denken we na over hoe de verschillende



Salim Benamar van 'Fietsenmakerij Love Cycle'

opleidingen beter aangesloten kunnen worden op de praktijk, met meer aandacht voor ondernemerschap en technologische ontwikkelingen.” Ze verwijst naar de Tweewieler Academy van Innovam in Nieuwegein, het kennis-, opleidings- en trainingscentrum voor de tweewielerbranche en het onderwijs. Robbert-Jan van den Berg van de Tweewieler Academy: “De meeste leerlingen, ook die uit Amsterdam, komen bij ons over de vloer voor het praktijkexamen. En ze kunnen – als bij de docenten of het leerbedrijf de specifieke kennis of tijd ontbreekt – aanvullende trainingen op technisch en communicatief gebied volgen. Wat mij betreft mogen de opleidingen in hun lesprogramma meer aandacht besteden aan bijvoorbeeld klantgericht communiceren, want

met technische kennis alleen kom je er tegenwoordig niet.” Met de ‘concurrentie’ in Amsterdam is hij niet echt gelukkig: “Als ze maar wel hun lesprogramma’s op elkaar afstemmen, dat maakt de samenwerking met het bedrijfsleven eenvoudiger.”

#### RECYCLE

‘Maak het van stap voor stap tot fietmaker’ staat er op de website van Recycle, een sociale onderneming met werkplaats en winkel gelegen in de binnenkort officieel te openen Hallenpassage. Een derde Amsterdamse opleiding? Teamleider Emile Hoogenboom relativeert: “Onze primaire doelstelling is het verbeteren van de kwaliteit van leven van onze deelnemers, mensen met een verslaving of psychiatrische achtergrond. On-

der professionele begeleiding maken of repareren ze fietsen. Incidenteel stroomt er iemand door naar het vakonderwijs, onze doelstelling is een volwaardige vooropleider te worden.”

#### AGO

Hoogenboom werpt een blik op de foto van Frits Lemaire uit de collectie van het Stadsarchief en op basis van het onderschrift (‘werkplaats fietmaker AGO, leerlingen’) brengt hij me op het juiste spoor wat herkomst betreft. AGO stond voor Arbeid Gezondheidszorg Opvoeding en was een sociale werkvoorziening gevestigd in Diemen, met werkplaatsen in Amsterdam. Het is opgegaan in Pantar, momenteel het grootste werk-leerbedrijf voor de regio Amsterdam. Volgens een medewerker ‘die al veertig jaar tussen de fietsen werkt bij Pantar en haar voorgangers’, is deze foto genomen in de fietswerkplaats aan de Rozengracht in 1980. De ‘leerlingen’ spannen handmatig spaken voor fietsen van Raleigh. Momenteel worden in de Pantar-werkplaats aan de Rigakade door jongeren met afstand tot de arbeidsmarkt fietsen afkomstig van de AFAC opgeknapt en voor zestig euro verkocht aan leden van studentenvereniging ASVA.

*Marcel van Kempen*

## Maanmannetjes en paraplufietsers

Half augustus en de herfst klopt alweer aan de deur. Scholen zijn weer begonnen.

De eerste maandag dat het klaar is met de zomer, hangt er een serieuze bedomptheid in de lucht. Verdampst is de vrolijke ontspannen sfeer, en de gebruinde gezichten staan ineens nors. Maar de scholieren fietsen kletsend en lachend gedrieën naast elkaar.

Elk jaar weer een nieuwe aanwas met van die frisse kinderen met kersverse schooltassen op hun rug, die later in

het jaar niet meer zullen opvallen in het straatbeeld. Ze zijn vast vrolijk omdat de school uit is, en omdat ze op de fiets zitten natuurlijk. Ondanks dat ze niet altijd goed uitkijken in het verkeer raak ik niet zo snel verstoord. Waarschijnlijk omdat ik compassie voor ze voel, want die lange schooldagen en al dat huiswerk, dat is nou niet bepaald fijn.

Volwassenen trotseren de regen op de fiets soms met een paraplu boven hun hoofd. Dat stoort me dan weer

wel. Gevaarlijk? Nee levensgevaarlijk! Met één zuchtje wind waaien die krenten uit je handen. Stel dat je zo’n projectiel tegen je hoofd aan krijgt. De fietser brengt echter vooral zichzelf in gevaar. Als de wind langsrijt komt raak je zo ten val. Ik ken mensen die hierdoor een hersenschudding opliepen, en toch deden ze het de volgende keer vrolijk weer.

#### TE IJDEL VOOR EEN REGENPAK.

Ik moet toegeven dat ik me in zo’n pak

ook een maanmannetje voel, maar dat ervaar ik vooral als ik ergens aankom. Als ik druipend van de regen met zo'n pak aan de winkel in loop krijg ik altijd het gevoel dat ik minder serieus genomen wordt. Soms pel ik mezelf uit voordat ik ergens naar binnen ga. Of ik duik zo snel mogelijk een wc in. Andere keren kan het me niks schelen. Ik ga tenminste door weer en wind met de fiets en dat is iets waar je eigenlijk best trots op mag zijn. Zou het niet aangenaam zijn om je eindelijk eens te kunnen verheugen dat je je favoriete outfit mag dragen: een hip, stoer regenpak dat ook nog eens ademt en soepel om je lichaam

valt? Dat je eigenlijk niet uit wilt trekken zodra je ergens binnen komt? Zoals sommige jonge lui hun muts of pet niet af willen zetten in de klas? Vreemd eigenlijk dat met die voortschrijdende technologieën en innovaties zo iets wezenlijks nog niet is uitgevonden. Wil de mode-ontwerper ontstaan? En dan vragen we Brigitte Bardot of zij hiermee op de catwalk wil. Of Doutzen Kroes. En dan wil ineens iedereen gezien worden in dat regenpak. En al die paraplu fietsers



rennen gretig naar de winkel om ook zo'n 'must have' (sorry) aan te schaffen. (FF)



# Knelpunten

**OPGELOST**

## Centrum

Voor overstekers van het IJ zijn meer ponten in de vaart genomen en ook heeft de pont naar het IJplein een afzonderlijke plek gekregen. Een vooruitgang (vooral als men de app van p.16 gebruikt), maar de chaos achter het CS blijft een ernstig knelpunt. Evenals het wangedrag van gemotoriseerde pontgebruikers (die weigeren hun motor af te zetten) en de handhavers (die weigeren daar effectief tegen op te treden); zie de omslagfoto.



Nieuwe fietspad Weespertrekvaart

## Diemen eo

In Diemen is het nieuwe fietspad tussen de A10 en de Weespertrekvaart een aanwinst, helemaal als hij beter zou aansluiten. Ook winst is de nieuwe fietsbrug langs de Fortdiemerdamweg, waar de pret helaas gedrukt wordt door het gelijktijdig opheffen van de fietsroute langs de Nuonweg waar veel scholieren door gedupeerd worden.

## Nieuw-West

Langs de Anderlechtlaan is een ontbrekend stukje fietspad aangelegd, waardoor doorgaande fietsers het risico van 2x een drukke weg oversteken bespaard wordt.



Nieuwe fietspad Anderlechtlaan

## West

De versleten markering van de fietsstrook in tegenrichting op de Baarsjesweg is opgefrist. Jammer dat dit een tijdelijke oplossing is i.p.v. de duurzame met witte klinkers. Een vraag die ook wordt opgeroepen door de actie waarmee in West door worteldruk gevormde ribbels in het asfalt van fietspaden zijn weggefreed. Idem voor de noodreparaties die stadsdeel Zuid aan betegelde fietspaden moest verrichten waar – door de droogte – tegels soms zo los zitten dat een passerende scooter volstaat om ze rechtop of er hele-



fietsbrug Fortdiemerdamweg



**Markering fietsstrook Baarsjesweg**

maal uit te wippen. Waarom niet de duurzame oplossing met asfalt? Is er echt maar zo weinig geld?

### Zuid

Ook op de Zuidas worden fietspaaltjes nu duidelijk op het wegdek aangekondigd. Hiervoor heeft men de aanvankelijke ethische bezwaren ingeslikt. Bravo!

Op de De Boelelaan is een stukje 2-richting fietspad gekomen t.b.v. wanhopige fietsers die eerst noodgedwongen tegen de richting moesten fietsen,

In de Ferd. Bolstraat tussen Ceintuurbaan en Churchillaan zijn in het begin autoparkeerplekken opgeheven en zijn overal de fietstroken in rood asfalt uitgevoerd. Maar op sommige plekken is de ruimte voor fietsers nog steeds veel te krap en bij het politiebureau wordt niet zelden door geparkeerde auto's de doorgang op het trottoir volledig geblokkeerd zodat voetgangers moeten uitwijken naar de fietsstrook – als dat al lukt tussen de stijf tegen elkaar geparkeerde auto's door. Men belooft dat het in de toekomst beter wordt...

**NIEUW**

### Noord

Op de Van Hasseltweg moeten plakdempels het autoverkeer remmen, maar die kunnen er makkelijk omheen rijden (rechtsboven). Helaas over de fietsstrook met alle gevaar van dien. Graag contact opnemen met



**Plakdempels op de Van Hasseltweg**



**Afsluiting hoofdnet fietsroute tussen Europaboulevard en Beatrixpark**

de wegbeheerder in Nieuw-West, waar men net zo'n miskleun op de Vening Meinezlaan heeft rechtgezet door de fietsstrook fysiek van de rijbaan te scheiden.

### Zuid

Het dreigt een hardnekkig knelpunt te worden, juist als de scholen beginnen. Bij de RAI sluiten ze eind augustus gewoon het broodnodige fietspad tussen de Euro-

paboulevard en het Beatrixpark af voor fietsers. Dat mogen ze van het stadsdeel, want het is eigen terrein. Daarom maken ze er bovendien ook een potje van: ze kondigen het niet aan en veel fietsers rijden dan ook in de fuik en ontdekken pas dat ze er niet door kunnen als ze al bij het uiteinde van het fietspad zijn gekomen en door een hek worden tegengehouden.



**Onveilig weinig ruimte voor fietsers en voetgangers in de Ferdinand Bolstraat**

# Fietsenstalling

De eerste vier appartementen die ik in Amsterdam bewoonde hadden geen berging om mijn fiets te stallen. Een dubbele kwelling. Bij thuiskomst moest ik een geschikte plek in de overvolle fietsenrekken op de stoep zien te vinden. En de volgende ochtend was het altijd maar hopen dat mijn fiets die nacht de rondhangende dieven had overleefd.

Mijn vier volgende woningen hadden allemaal een plek waar ik mijn fiets wél binnen kon stallen. In die tijd genoot ik er onderweg naar huis al van dat mijn fiets een goeie plek wachtte. En 's ochtends werd ik onbezorgd wakker want ik wist dat mijn fiets nog veilig stond waar ik hem de avond daarvoor had achtergelaten.

Maar niet zo lang geleden was het weer tijd om te verhuizen. Mijn zoon Ferris en ik hadden een appartement op het oog en we gingen op inspectie. Het leek ons heel geschikt, de locatie stond ons aan en – hoewel de woning niet groot was – bood hij genoeg woonruimte. Mijn zoon was onmiddellijk verkocht. Ik ook, al zat ik nog met de vraag of we er onze fietsen wel goed kwijt konden. We werden uitgenodigd beneden een kijkje te nemen in de fietsenstalling. 'Zie je wel, zei Ferris, 'ruimte genoeg voor de fietsen.' Inderdaad, de fietsenstalling was groot. Over twee verdiepingen verdeeld stonden zo'n 200 fietsen veilig vast aan rekken. Zo'n beetje elk rek was bezet. Maar... het was donderdagmiddag drie uur. Wat zou er over een paar uur gebeuren als de bewoners thuiskwamen met hun fiets? Ferris wist zeker dat ik me geen zorgen hoefde te maken. Hij keek even rond en kon me twee lege plekken aanwijzen.

En dus verhuisden we. En warempel, die eerste dag konden we een plek voor onze fietsen vinden. In feite lukte het – ondanks al die fietsen – elke volgende dag om een plek voor m'n fiets te vinden (en meestal wekenlang ook nog dezelfde plek). Maar na een paar maanden viel me iets eigenaardigs op. Ongeveer twee derde van de fietsen leken nooit van hun plek te komen. Weesfietsen? Net zoals de outdoor-weesfietsen in de stad hadden ook de meest van deze fietsen platte banden. Alleen werden deze binnenweesfietsen niet overwoekerd door roest of onkruid, maar waren ze bedekt met een dikke stoflaag en zaten hun spaken vol spinnenwebben.

Het gebouw telt 114 appartementen; de fietsenstalling biedt 'officieel' ruimte aan 168 fietsen, maar zo te zien is dat niet genoeg. De vraag is groter dan het aanbod, en dat blijkt ook uit de tientallen fietsen die gewoontegetrouw buiten de rekken staan, zoals in de gangen van de stalling.

Op een ochtend waren er papiertjes geniet om de handvatten van die rekloze fietsen. Het was een briefje van de bewonersvereniging dat luidde: "Het is niet toegestaan fietsen, behoudens in de daartoe bestemde ruimtes, en andere voorwerpen in de algemene ruimten of op de galerijen neer te zetten (Artikel 3 onder 1, Besluitenregister blz 14). Met elkaar hebben wij afspraken gemaakt mbt de leefbaarheid van ons mooie pand. Wij hopen op jouw bijdrage hierin."

Ik was blij met deze poging een eind te maken aan dat wanordelijke stallen, al was het alleen maar omdat ik hoopte voortaan met mijn fiets door de stallings te kunnen lopen zonder steeds achter de sturen van de andere fietsen te haken. Maar toen be kroop me een angstige gedachte. Als de rekken nu al iedere nacht voor 100% bezet waren, wat zou er dan gebeuren als de eigenaars van die tientallen gangfietsen ook een plekje in de rekken gingen zoeken? Zou dat niet tot gevolg hebben dat ik dan voortaan bij thuiskomst nooit meer een plek voor mijn fiets zou kunnen vinden?

Ik maakte me zorgen voor niks. Net zoals de fietsparkeer-problemen van deze privé-stalling dezelfde zijn als die op straat in Amsterdam – te weinig beschikbare plekken, te veel weesfietsen – kwam ook hier iets aan het licht dat typisch is voor de Amsterdamse fietser: het aan de laars lappen van 'niet parkeren'-regels. In de dagen na het ophangen van de briefjes, lagen de meeste verfrommeld op de vloer van de fietsenstalling. Niet alleen bleven deze Amsterdammers hun fiets in de gangen parkeren, in de erop volgende weken kwamen er zelfs meer fietsen bij die buiten de rekken gestald werden.

Ik ben nu terug bij af, me zorgen makend over waar ik m'n fiets zal stallen. Net zoals in de jaren dat ik hem buiten op de stoep moest achterlaten...

*Pete Jordan*



**NIET  
ZÓ**



**MAAR  
ZÓ**

**Mede dankzij de fietsersbond**