



*Wat Londen van
Amsterdam kan leren
en omgekeerd*

*Dode hoek
nog steeds
een probleem*

*Dynamisch verkeers-
management
ook voor fietsers?*

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.

Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende Oek verschijnt op 9 mei 2007. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 9 april 2007 o.v.v. "kopij Oek".

Adresgegevens

Amsterdam, WG-plein 84,
1054 RC Amsterdam
T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl
Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond
Amsterdam
www.fietsersbond.nl/amsterdam

In de regel is het kantoor geopend van maandag t/m donderdag van 10.00 tot 17.00 uur.

Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 6854794

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De minimumcontributie incl. tijdschrift *Vogelvrije Fietser* is €24,- per jaar (jongeren onder de 18 €9,-), en €12,- zonder de *Vogelvrije Fietser*. Zie: www.fietsersbond.nl

Onderafdelingen:

Amstelveen: p/a Erasmuslaan 96,
1185 BJ Amstelveen. Email:
amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS
Diemen. Email: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Natascha van Bennekom, Monique van Evelingen, Pete Jordan, Amy Joy Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Jan Pieter Nepveu, Fred Redemeijer, Cor Roof, Kees Stoffels
Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)
Opmaak: ENDTP
Druk: Dijkman Offset / Diemen

Algemene Actieve Leden Vergadering

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond heeft geen bestuur. In plaats daarvan zijn er enkele zelfstandig functionerende groepen zoals de knelpunten-groep en de Oek-redactie. Het beslissende orgaan van de afdeling is de Algemene Actieve Leden Vergadering (AALV).

Woensdag 17 januari 2007 is de eerstvolgende AALV. Om 20.00 uur op het kantoor van de afdeling (WG-plein 84). Op de agenda staan o.a.: de goedkeuring van de jaarrekening, het nieuwe meerjarenplan van de afdeling en het halfjaarlijks verslag van de groepen. Wil je komen en/of de stukken ontvangen, bel dan even naar het kantoor: 6854794.

Het uiterlijk van de Oek

Zoals u al gemerkt hebt, ziet de Oek er anders uit. Hij zit ruimer in z'n jasje, een ander jasje bovendien dan u gewend bent. De reden is praktisch en simpel. Het oude formaat werd eigenlijk te krap voor wat we in het blad kwijt willen, en het ruimere formaat waar de Oek nu in steekt kunnen we ons veroorloven door over te gaan naar een goedkopere drukker die goedkoper papier gebruikt. Dat de krant voortaan in kleur verschijnt is een prettige bijkomstigheid.

Het spijt ons overigens dat we enkel om ruimte te winnen van drukker moesten veranderen. Want de oude drukker beviel ons goed. Men was altijd behulpzaam en inschikkelijk, en leverde prima werk. Gelukkig hebben we ook goede ervaringen met de nieuwe drukker.

(Red.)

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
- De Baarsjes	5898686
- Bos & Lommer, alg. nr	5812711
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Geuzenveld / Slotermeer (gratis)	0800-0231122
- Noord west	6330481
midden	6355500
oost	6368748
- Oost/Watergraafsmeer	7744480
- Osdorp	5180701
- Oud-West	5893682
- OuderAmstel	4962174/5
- Oud-Zuid	6781678
- Slotervaart (gratis)	0800-0233769
- Uithoorn	0297-543111
- Westerpark, alg. nr.	5810400
- Zeeburg (gratis)	0800-9332874
- Zuideramstel (9.30-10.30 uur)	
Buitenveldert	5464520
Rivierenbuurt	5464316
Zuidas	5464526
- Zuidoost	5670222
- Fout geparkeerde auto's	5530333
- Storing straatverlichting	5972626
- Onderhoudsklachten fiets-beweg- wijzering: ANWB	070-3146747
- Klachten over fietsbewegwijzering ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam:	020 - 6854794
- Klachten over het wegdek op tram- banen: infraservice@gvb.nl (cc aan amsterdam@fietsersbond.nl)	

In dit nummer:

- 3 Dodehoek nog steeds probleem
- 4 Nieuws
- 5 Fietssafari in Amsterdam Noord
- 6 Nieuws
- 7 Verkeersmanagement voor fietsers
- 8 Fietsverlichtingsactie een succes
- 9 Fietsvrienden, een impressie
- 10 Laat de stallinghouder blijven!
- 11 Wat Londen van ons kan leren
- 12 Leuk fietsen in het havengebied?
- 13 "De Fietsersbond moet..." (opinie)
- 14 (Opgeloste) knelpunten
- 15 Feest
- 16 College Fietsdiefstal (MvE)

Wat kunnen we nog meer doen tegen de dode hoek?

Het aantal dodehoek-ongelukken neemt weer toe. Was in 2002 en 2003 het aantal dodelijke slachtoffers in Nederland teruggelopen, inmiddels zijn we weer terug op zo'n 16 doden per jaar. Hoe is dat mogelijk na alle aandacht voor het probleem en na alle maatregelen die intussen genomen zijn? En belangrijker nog: hoe kan het tij weer gekeerd worden? Moet misschien gewoon de bijrijder weer terug op de truck?



Met een toekomst waarin zowel vrachtverkeer als fietsverkeer zal toenemen, vraagt de dodehoek-problematiek om extra aandacht. De gemeente Amsterdam organiseerde daarom dit najaar een bijeenkomst met specialisten om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot verbetering te komen. Verkeerskundigen, justitie, politie, Verkeer en Waterstaat, professionele chauffeurs en de Fietsersbond dachten mee.

Heel veel spiegels

Allereerst werd de praktijk bekeken, vanuit twee vrachtwagens en een bus op het P+R terrein op het Zeeburger-eiland. Wat zie je wel, en vooral ook, wat niet? De eerste vrachtwagen (met aanhanger) heeft aan de rechterkant drie spiegels: een gewone rechter zijspiegel voor zicht naar achteren langs de vrachtauto, een dodehoek-spiegel die bollert en een breder gebied beslaat en tot slot nog een trottoirspiegel die naar beneden, vlak naast de zijdeur gericht is. Samen geven ze een beeld van bijna het hele deel rechts van de vrachtauto. Bijna, want een deel iets

van de wagen af blijft buiten beeld. En ook een stuk rechts vlak voor de wagen is niet te zien vanuit de chauffeurspositie. Los van de vraag of je alles kan zien is duidelijk dat het verre van eenvoudig is om in al die spiegels te kijken, te beslissen of je kan gaan, de bocht goed te nemen, te schakelen en ook nog op het overige verkeer te letten. En dat dan in het drukke Amsterdamse verkeer, met heel veel fietsers. In een stilstaande vrachtauto op een rustige uithoek van het P+R terrein krijg ik het er al warm van.

Camera's

Een vrachtwagen van de firma *Vrijbloed* heeft naast de verplichte spiegels ook een camera die het gebied vlak voor de auto in beeld brengt. Met het zichtbaar maken van dat gebied voldoet men aan een verplichting die vanaf 2007 geldt voor alle nieuwe vrachtauto's in de EU. In plaats van nóg een spiegel heeft dit bedrijf gekozen voor een camerasysteem dat via een monitor een verrassend goed beeld geeft. Met een wijde hoek en veel minder vertekening aan de randen dan de bolle

dodehoek-spiegel. En als de auto in de achteruit wordt gezet schakelt het systeem automatisch over op de camera aan de achterkant van de auto. Voor het bedrijf betekende deze voorziening een investering van zo'n 7000 euro per auto. Niet iedere transportondernemer heeft dat er voor over. Volgens de specialist van TNO worden de camera's tegenwoordig zó veel toegepast dat ook de prijzen voor camera-systemen op vrachtwagens aan het kelderen zijn. Bovendien is de ophanging van camera's veel eenvoudiger dan van spiegels. Daarmee zou een camerasysteem nu al in prijs kunnen concurreren met een complete spiegelset. Ik stel me een systeem voor van een aantal camera's op de vrachtauto die samen de omgeving van de vrachtauto in beeld brengen. Het moet niet al te ingewikkeld zijn om de beelden van die camera's samen te voegen tot één samenhangend geheel. De chauffeur kan daarmee in één oogopslag de complete omgeving van zijn wagen zien. Met weinig vertekening, en zonder getuut in verschillende spiegels. Nog een voordeel is dat

lees verder op p 4

een camerasysteem onafhankelijk is van de ooghoogte van de chauffeur en daarmee minder gevoelig voor verkeerde afstelling. Een nadeel zou kunnen zijn dat fietsers via een camera geen oogcontact met de chauffeur kunnen maken.

Infrastructuur

Op een OFOS (een opgeblazen fietsopstelstrook, over de hele breedte van de rijbaan) staan fietsers beter in het zicht dan vlak naast een vrachtauto. En als vrijliggende fietspaden iets eerder groen krijgen dan de auto's zijn er ook minder conflictmomenten met auto's.

Daarnaast zijn er de dodehoek-spiegels op verkeerslichten. In Amsterdam zijn er nu drie, bij het Concertgebouw en op de kruispunten van de Stadhouderskade met de Hobbemakade en de van Woustraat. Chauffeurs die bij het stoplicht wachten kijken er bij wijze van spreken automatisch in. Het is een slim idee maar de bocht naar rechts maken ze juist een stuk voorbij die spiegel, waar ze dan niet meer in kunnen kijken. De buschauffeur die dagelijks langs het

Concertgebouw rijdt beaamt dit. Toch ziet hij voordelen. Bij rood licht kan hij al zien hoeveel fietsers er staan en de laatste in de gaten houden. Als hij iets voorbij de spiegel de bocht neemt ziet hij in de spiegels van zijn bus of er nog meer fietsers aankomen. Bij het Concertgebouw rechtsaf slaan doet deze chauffeur liever dan bij de Paulus Potterstraat. Zou op die plek niet ook een verkeerslicht-spiegel geplaatst kunnen worden? Of beter nog misschien een spiegel op de middenberm zodat de buschauffeurs ook wat kunnen zien als ze voorbij hun verkeerslicht zijn.

Gedrag en voorlichting

De vrachtauto's van *Vrijbloed* hebben op de rechter zijdeur een fel oranje driehoek die de dode hoek aan geeft met de tekst: Pas op dode hoek. Goed om daarvoor gewaarschuwd te zijn, denk ik, maar ik vraag me ook af wat je nou moet doen als je als fietser naast zo'n felgekleurde driehoek staat of rijdt. Moet je de stoep op vluchten, of zorgen dat je ruim vóór die vrachtauto komt te staan? Of kun je maar beter

helemaal achter de vrachtauto blijven? Ook in de discussie tijdens de bijeenkomst kwamen we er niet uit welk antwoord het beste is. Wel werd duidelijk dat we moeten inzetten op alle fronten als we het aantal dodehoek-ongelukken willen verminderen. Dus betere voorzieningen op vrachtauto's om fietsers en voetgangers te kunnen zien, betere maatregelen op straat en permanente voorlichting aan fietsers en chauffeurs. Daarnaast kan het geen kwaad om vooral in de spits zo min mogelijk vrachtauto's in de stad te hebben. Het is dan druk en iedereen heeft haast. In de spits gebeuren de meeste ongelukken.

Tot slot is de suggestie van de chauffeur van *Vrijbloed* het overwegen waard: in de stad de bijrijder terug op de vrachtwagen. Tot begin 1970 reed op elke vrachtwagen iemand mee die assisteerde bij het manoeuvreren. In het drukke verkeer van de stad is een paar extra ogen op de weg erg nuttig en kan in voorkomende gevallen precies het verschil maken. (MdL)

Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws

Dag van de Witte Stok

Op vrijdag 13 oktober 2006 hebben de Fietsersbond en de organisaties van blinden en slechtzienden actie gevoerd op de Jodenbreestraat. De kriskras geparkeerde fietsen bij de winkels maken vaak dat er voor slechtzienden geen doorkomen aan is.

Met de actie vroegen we fietsers beter op te letten waar ze hun fiets neerzetten. Tegelijkertijd verzochten we het stadsdeel om meer fietsenrekken op een plek waar ze andere weggebruikers niet in de weg staan.

Tijdens de actie bleek het aanbrengen van roodwitte linten op de stoep al tot verbluffende resultaten te leiden. De SP in stadsdeel Centrum heeft inmiddels vragen gesteld aan het stadsdeekbestuur om tot concrete maatregelen te komen. (MdL)

Veranderingen bij de ponten

Het college van B&W heeft op 20 december besloten om op doordeweekse dagen tot 20.00 uur het Distelwegveer te handhaven voor fietsers en voetgangers. Het veer maakt een extra

stop bij de halte NDSM en vaart dus in een driehoek. Het NDSM-veer tussen het Centraal Station en de NDSM-werf kan hierdoor in de spits met een verhoogde frequentie gaan varen. Een maand eerder had het college besloten het Distelwegveer op te heffen en het NDSM-veer om de 20 minuten te laten varen met een extra stop bij de Houthavens.

Met het nieuwe besluit wordt tegemoetgekomen aan de wens van de leden van de Raadscommissie voor Verkeer en van de stadsdelen Westerpark en Amsterdam-Noord om ook de halte Distelweg met een veer bereikbaar te houden.

De veren varen in het nieuwe voorstel dus als volgt:

- Het NDSM-veer vaart de gehele week tussen CS en NDSM met een halfuursfrequentie en in de ochtend- en avondspits met een kwartiersfrequentie.

- Het Distelwegveer vaart op doordeweekse dagen op het traject Houthavens-NDSM-Distelweg met een halfuursfrequentie tot 20.00 uur.

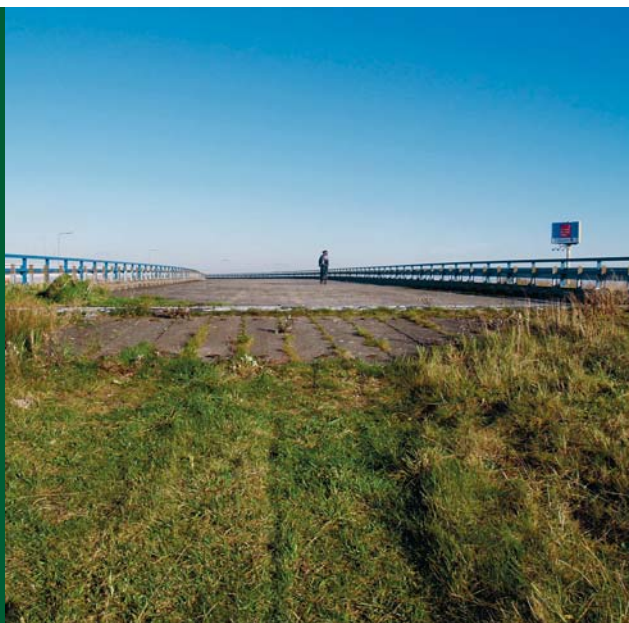
Beide veren zijn alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Wanneer precies de nieuwe regeling ingaat is nog niet duidelijk, maar het zal in ieder geval vóór april 2007 zijn.

Fietssafari in Amsterdam

Langs de Noorder IJ-plas

Wegopbrekingen, kuilen en hobbels maken fietsen in de stad soms tot een jungletocht waar je niet blij van wordt. Maar in en om Amsterdam kun je ook voor de lol op safari met je fiets. Langs spannende routes door de "stadsbush", meestal zonder verharding en op geen kaart te vinden. Jungle op postzegelformaat, en vlakbij. We houden ons aanbevolen voor uw safari-suggesties.



Voor de stadsbewoner is de route naar de Noorder IJ-plas de eerste verrassing. Vanaf de NDSM-pont kunnen we kiezen. We kunnen westwaarts over het fietspad van de Cornelis Douwesweg, maar langs de tt (turbotanker) Vasumweg is leuker, ook al kan het er doorde-weeks druk zijn met bedrijfsverkeer. Vanaf de tt Vasumweg heb je steeds zicht op het IJ en je komt langs de meest

uiteenlopende bedrijven, van MTV in aanbouw tot scheepswerven en afvalbedrijven. Een oud kraanspoor op poten is een opvallende verschijning en zelfs de namen van de zijstraten zijn opmerkelijk: Display-, Plotter-, Modem-, Scanner- Printer- en Monitorstraat.

Op het eind van de tt Vasumweg slaan we rechtsaf de Processorstraat in en dan linksaf het fietspad op langs het Coentunnelcircuit.

Na zo'n 100 meter is er een zijweg naar links, voor auto's afgesloten met een hek. Met de fiets aan de hand kunnen we door een apart voetgangershek en fietsen we over de zijweg richting het IJ. De weg buigt naar rechts en kruist vervolgens de noordelijke ingang van de Coentunnel waar ons een bijzonder uitzicht gegund wordt op al die auto's daar beneden. Vlak daarna gaan

we linksaf een onverhard pad op dat de IJ-oever volgt. Het leidt door rietkragen met wegschietende vogels en soms vrolijke hondenmeutes die daar door de meisjes van de Honden Uitlaatservice worden losgelaten. Via een klein paadje kunnen we helemaal bij het IJ komen. Aan de oever staat een betonnen bouwwerk waar water uit de Noorder IJ-plas in het IJ stroomt. Als je erop klimt heb je niet alleen een schitterend uitzicht maar kun je ook zien dat de vissen het water uit de IJ-plas erg lekker vinden: ze verdringen zich met honderden voor de wateruitlaat.

Het oorspronkelijke pad voert verder langs het IJ en splitst zich. Naar links rijden we eerst verder naar het westen en maken een rondje om de IJ-plas heen. We komen uit op de asfaltweg langs de woonboten van het zijkanaal die eindigt op de dijkweg naar Zaandam. Wij kiezen voor rechts en rijden naar het noorden langs de oostkant van de IJ-plas. Na zo'n 500 meter gaan we rechtsaf een pad op dat een mountainbiker zal doen watertanden. Via stevige heuvel(tje)s bereiken we een asfaltweg. Dit is een busroute en officieel niet om te fietsen. Maar wij

lees verder op p 6



hebben geen bord gezien en gaan rechtsaf naar het viaduct onder de A10 door. Halverwege dat viaduct slaan we rechtsaf een weg op die steil omhoog gaat. Met een haarspeldbocht nog verder omhoog komen we uit op een (nu nog) ongebruikt viaduct hoog boven het Coenplein, zoals dit knooppunt van de A10 en de A8 heet. Dit werkloze "banaan"-viaduct is bedoeld voor de tweede Coentunnel. Het is bij de bouw van het Coenplein in 1990 alvast aangelegd omdat dit later niet meer mogelijk zou zijn. Dat de 2e Coentunnel niet twee jaar later maar pas tegen sint-juttemis wordt

aangelegd was niet voorzien. Vanaf de banaan hebben we een even uniek als verontrustend uitzicht op onophoudelijke stromen auto's.

Voor het laatste deel van de route gaan we terug naar beneden en dan rechtsaf onder een tweede viaduct van de A10 door. Onmiddellijk daarna verlaten we de asfaltweg en volgen linksaf een onverhard pad. Dat voert ons naar de voet van een reclamezuil, voor snelwegreizigers het herkenningspunt van het Coenplein. Rechtsaf kunnen we via de Oostzanerdijk terug naar de bewoonde wereld van Tuindorp Oostzaan.

Vroeger, vóór de tijd van al dit snelweggeweld, liep de Oostzanerdijk gewoon naar links door en fietsten velen hierlangs van en naar Zaandam. Zaandammers staan nu elke ochtend op dit knooppunt in de file want met de fiets naar Amsterdam is bijna niet meer te doen. Om die file op te lossen zou er een tweede Coentunnel bij moeten komen... De Fietzersbond pleit er voor om allereerst een fatsoenlijke fietsroute naar Zaandam aan te leggen. Langs de Noorder IJ-plas moet dat makkelijk kunnen.

Marjolein de Lange

Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws -

Vondelpark

Hoewel tegen het einde van 2006 de werkzaamheden in het park bij de ingang van de PC Hooftstraat klaar zullen zijn, krijgen fietsers het de komende tijd niet eenvoudiger. Het smalle deel van het Vondelpark (tussen van Baerlestraat en Stadhouderskade) wordt vanaf 9 januari zo grondig aangepakt dat het voor alle gebruikers is afgesloten. Fietzers en voetgangers moeten uitwijken naar de Overtoom en de PC Hooftstraat. De Fietzersbond heeft ervoor kunnen zorgen dat bij de oversteek van de van Baerlestraat meer opstelruimte komt voor de grote hoeveelheid fietsers die daar verwacht kunnen worden gezien de duizenden fietsers die dagelijks van het park gebruik maken. Los daarvan zal het behelpen zijn tot 30 april. Dan is het werk - volgens de planning - gereed. (MdL)

Bezuiniging Fietsdiefstalpreventie

Het college van B&W wil volgend jaar het budget van het zeer succesvolle project Fietsdiefstalpreventie met een kwart korten. De Fietzersbond heeft zich verzet tegen dit voorname. Immers, de ambitie die in het Meerjarenplan Fiets is uitgesproken, en waar ook de driehoek van burgemeester, politie en justitie zich achter geschaard heeft, is om het percentage gestolen fietsen terug te brengen naar 6% in 2010. Maar wethouder Herrema verklaarde dat we dat streefcijfer maar moeten vergeten. Volgens hem is 10% goed genoeg.



Wij vinden dat standpunt zeer teleurstellend, en in feite onbegrijpelijk van een college dat luchtkwaliteit hoog in het vaandel heeft en dus fietsen op alle mogelijke manieren zou moeten stimuleren. Fietsdiefstal is een belangrijke reden voor mensen om niet te fietsen. Of op een wrak rond te rijden waarmee het natuurlijk minder prettig is om wat langere afstanden af te leggen.

Naar aanleiding van het besluit van B&W hebben de VVD en GroenLinks een amendement ingediend. Ook PvdA en SP hebben zich tegen dit voornemen uitgesproken. Als het goed is heeft de gemeenteraad eind december over de begroting gepraat en zal vaststaan of B&W bij hun besluit blijven. (MdL)

Afscheid

Hans Heerema

Hans Heerema verlaat de redactie van de Oek. Hij gaat zich meer richten op zijn werk bij Paradiso en op muziek.

Zeven jaar heeft hij garant gestaan voor de opmaak van ons blad. Al liet hij zich tijdens vergaderingen zelden zien - sommige redactieleden zeggen hem niet eens van gezicht te kennen - we konden altijd op hem rekenen.

Als de eindkopij naar Hans was gemaaild, ontvingen we doorgaans eerst taal noch teken. De teksten en foto's leken in een zwart gat verdwenen... Bij ieder ander zou je daar bloednerveus van worden, maar niet bij Hans. Een halve week voordat het blad naar de drukker moest, belde hij stevast op: kopij ontvangen, de Oek is klaar. Zo ongeveer is dat 22 keer gegaan, van Oek nr 49 t/m Oek nr 70.

(Red.)

Dynamisch Verkeers Management voor fietsers

Ruimtevaart wordt vaak goed gepraat door te wijzen op de spin-off ervan. Ook de gewone belastingbetaler, die de enorme kosten daarvan voor z'n rekening neemt, zou daar z'n voordeel mee kunnen doen.

Waar of niet, het lijkt er op dat ook het automobiel-industriële complex kruimeltjes laat vallen waar fietsers van zouden kunnen profiteren. Dynamisch Verkeers Management is zo'n kruimel. Marjolein de Lange ging op onderzoek: gaat het om een fopspeen of valt er voor de fietsers echt wat te halen?



Dynamisch Verkeers Management (DVM) is in trek bij verkeerskundigen. Vol vuur gaan ze aan het werk met computers, detectielussen en matrixborden om het verkeer op basis van actuele informatie (dynamisch) in goede banen te leiden (verkeersmanagement). Doel: betere informatie, betere doorstroming, een kortere reistijd en grotere veiligheid. DVM wordt meestal ingezet voor auto's: borden die aangeven hoeveel plekken er vrij zijn in een parkeergarage, actuele informatie over files, omleidingen en reistijd. Ook verkeers-

Wat doet de Fietsersbond?

Een vertegenwoordiger van de Fietsersbond zit in de Werkgroep Verkeerslichten van Amsterdam. Hij beoordeelt hoe voorgestelde maatregelen uitpakken voor fietsers, draagt knelpunten aan, en probeert verbeteringen voor elkaar te krijgen. Bij projecten zoals **DVM en fiets** denkt de Fietsersbond mee over zinnige en uitvoerbare maatregelen. Klachten over verkeerslichten kunnen bij de Fietsersbond gemeld worden (amsterdam@fietsersbond.nl). We kunnen de problemen niet zomaar oplossen, maar in ieder geval doorgeven en voor verbetering pleiten.

lichten die registreren of er verkeer aankomt en hun werking daarop aanpassen, zou je DVM kunnen noemen.

Amsterdam heeft sinds enkele jaren een DVM-project dat vooral gericht is op autoverkeer. Een ambtenaar met hart voor de fiets vond dat nagegaan moest worden of DVM ook iets voor fietsers kan betekenen. Hij schreef een subsidie-voorstel voor het in kaart brengen van de mogelijkheden. De Fietsersbond werd gevraagd om mee te denken en er werd een workshop georganiseerd met deskundigen. Bij het onderdeel 'Roep u maar' kwamen ze met veel ideeën. Serieuze en zinnige, maar ook fantastische luchtfietserij. Een selectie:

- Wachtijdmelders op afstand. Bij voorbeeld op de fietspaden naar de ponten toe zou het handig zijn als je al een stuk van te voren kan zien of je moet doortrappen om de pont te halen, of dat je rustig aan kan doen omdat de pont toch net weg is.

- Een informatiebord dat je de snelste route, linksom of rechtsom, over het Mr. Visserplein wijst. Of een bord dat je vertelt welke pont vanuit Noord (Buiksloterweg of IJ-plein) je als eerste bij het Centraal Station brengt.

- Een groene golf voor fietsers die een groep detecteert en ze op een druk fietstraject een reeks van groene lichten geeft. Bij voorkeur met een meelopende lichtlijn langs de route die vertelt hoe hard je moet rijden om het volgende groen te halen.

- Een detectiesysteem van vrije plekken in grote fietsenstallingen (de fietsflat bij het CS!), die fietsers verwijst naar een plekje.

- Actuele route-informatie via de mobiele telefoon, net zoals er nu al voor de auto beschikbaar is.

- Een chip in fietsen waarmee ze worden opgemerkt bij verkeerslichten en snel groen krijgen. Met de chip kan je ook snel een parkeerplaats in een stalling vinden en gelijk afrekenen.

- Met dezelfde chip zou je ook fietsers kunnen volgen en informatie verzamelen over de snelheid en de wachttijden die fietsers in de stad voor hun kiezen krijgen.

Een heel scala aan fantastische opties, maar niet allemaal even realistisch. Zo klinken die verhalen over chips prachtig, maar chips zijn erg gevoelig voor fraude. En actuele reisinformatie voor fietsers is afhankelijk van een goedwerkend dynamisch

lees verder op p 8

informatiesysteem over wegopbrekingen. En dat valt echt niet mee.

In de workshop is een keus gemaakt voor de meest kansrijke ideeën. Voor de korte termijn wordt gedacht aan een informatie-paneel in Amsterdam Noord dat aangeeft welke pont het eerst beschikbaar is. Voor de langere termijn lijkt het realiseren van een groene golf voor fietsers kansrijk, net als de aanpak van specifieke kruispunten met inzet van alle mogelijke middelen: goede detectie van fietsers, de verkeersregeling daarop aanpassen en fietsers snel groen geven.

Intussen hoop ik dat het verkeerslicht in de Elizabeth Wolfstraat eindelijk eens leert mij te detecteren. Ik kan er

uren op een groen licht staan wachten, zonder dat ik "gezien" wordt. Moet ik voortaan een flinke klomp ijzer meenemen? Of zal ik mijn klacht melden bij onze man bij de werkgroep verkeerslichten?

Naschrift: De verkeerslichtenspecialist van de gemeente laat desgevraagd weten dat een fiets het beste wordt opgemerkt door precies op de lijn van de detectielus (de zwarte rechthoekige lijnen op het wegdek) te gaan staan of rijden. We hebben het geprobeerd en, inderdaad, het werkt. Maar dat moet natuurlijk ook beter kunnen, want ook wie niet voor kunstfietsen in de wieg gelegd is, moet groen kunnen krijgen.

MdL

Het ergerlijkste stoplicht van Amsterdam e.o.

De website nieuwsuitamsterdam.nl organiseerde begin 2006 de verkiezing van het voor Amsterdamse fietsers meest ergerlijke verkeerslicht. Van de 31 genomineerde kandidaten bleek het licht op de kruising Sarphatistraat en Frederiksplein het ergste. Opvallend aan de uitslag is dat de wachttijd daar (1:07 minuten) weliswaar fors, maar niet eens de langste was. Eén fietser meldde dat ze doordeweeks op een kruising in Badhoevedorp wel 3:28 minuten op groen had moeten wachten, en op een zondag na 10 minuten wachten ten einde raad maar door rood gereden was.

Je krijgt uit die verkiezing de indruk dat fietsers geduldige mensen zijn die niet gauw klagen. En dat fietsers die stevast door rood rijden als dat kan, dat vermoedelijk doen omdat ze hun geduld niet op de proef willen stellen en geen zin hebben om te moeten klagen.

Het winnende verkeerslicht bleek trouwens defect. De organisator is met de uitslag langsgedaan bij een tweetal verkeerslicht-ambtenaren en heeft bereikt dat ook in andere gevallen waar de ergernis z'n oorzaak vond in een defect, dat snel verholpen is. Maar in een aantal gevallen is de bron van ergernis simpelweg de afstelling van de lichten en wordt voor lief genomen dat de wachttijden flink kunnen oplopen. Hopelijk brengt DVM hier verandering in. (JK)

Fietsverlichtingsactie een succes



In Amsterdam is het belangrijk dat fietsers zichtbaar zijn en gezien worden. Vooral in de winter, als het niet zo lang licht is en velen in het donker moeten rijden. Als fietsmaker is me opgevallen dat veel klanten, als ze langskomen om iets aan hun fiets te laten doen - band plakken, nieuw wiel e.d. - ook vragen hun licht te repareren of anders afneembare fietslichtjes kopen. Het komt maar zelden voor dat iemand alleen voor de verlichting komt.

Dus toen ik hoorde dat de Fietsersbond en stadsdeel Noord samen een fietsverlichtingsactie zouden houden, klonk dat zo goed dat ik me aanmeldde als vrijwillige licht-hersteller. De actie zou plaats vinden langs de Buiksloterweg - precies aan de noordkant van het IJ tegenover het CS, waar de pont elke dag duizenden fietsers heen brengt.

Toen ik om 13.00 uur, de aanvangstijd van de actie, aankwam schrok ik een beetje. De actie was nog niet begonnen,

maar er stond al een menigte fietsers te wachten rond de tent waar ze met hun fiets terecht konden. En geloof het of niet, maar nadat de vijf vrijwillige fietslichtenmakers aan het werk gegaan waren, werd de groep wachtenden nog groter.

Eén van de oorzaken van deze onverwachte populariteit kwam snel aan het licht. In de Echo en het Stadsblad had een aankondiging van de actie gestaan en was gesuggereerd dat alles gratis was, niet alleen het werk maar ook het materiaal dat nodig was. Gelukkig bleven maar een paar klanten boos dat ze de spulletjes niet voor niks kregen.

Het waren vooral de draadjes die kapot waren, en dynamo's en lampjes die vervangen moesten worden. En ik verkocht een paar afneembare lichtjes. Alles bij elkaar heb ik zo'n 25 fietsers aan een werkende verlichting kunnen helpen.

Het lijkt misschien raar dat ik als beroepsfietsmaker mijn diensten gratis beschikbaar stelde aan mensen die daar anders in mijn werkplaats of die van een collega voor hadden moeten betalen. Maar hun veiligheid en die van degenen die ze onderweg tegenkomen, vond ik belangrijker en ik had het er graag voor over.

Om zes uur moesten we afkondigen dat we er om zeven uur mee zouden ophouden. Het werd echt donker en we moesten het zonder verlichting stellen. Toen we er om zeven uur mee stopten, stonden er nog zo'n vijf volhouders die we door de duisternis helaas niet meer konden helpen.

Ik merkte na afloop dat het werken aan zoveel fietsen in de koude buitenlucht m'n rug geen goed had gedaan. Dat we bij de burens van het Tolhuis op bier en broodjes getrakteerd werden, was dan ook meer dan welkom. We voelden ons voldaan over de geleverde prestatie: meer dan 150 fietsen van werkend licht voorzien. Helemaal toen Marion van stadsdeel Noord elke vrijwilliger een cadeaubon van 75 euro gaf. De mijne heb ik gebruikt voor een rugmassage!

Amy Joy Jordan

Fietsvrienden een eerste impressie

Ruim een kwartier van te voren ben ik op de plek waar ik heb afgesproken met mijn twee "fietsvriendinnen". Zij hebben nog niet zo lang geleden leren fietsen en ik fiets al zo'n jaar of 35 en ken zo langzamerhand het klappen van de zweep. Ik ben hier omdat de Fietsersbond ervaren fietsers heeft opgeroepen om hun fietskennis en fietskunde te delen met nieuwe fietsers. Na een serie fietslessen kunnen de meeste nieuwe fietsers wel rijden en remmen, maar om gewoon in je eentje de straat op te gaan vinden ze nog eng. Hoe doe je dat, op je gemak naar de winkel fietsen, en de markt? Hoe neem je boodschappen mee op de fiets, en hoe zet je hem goed op slot? Wat is een goede fiets en wat te doen bij regen? Dat ga ik mijn nieuwe fietsvriendinnen proberen bij te brengen.

Mij lijkt het leuk mijn ervaring met fietsen te delen met nieuwe fietsers.

Ondanks enige bezorgdheid (vooroordeel) van mijn kant komen Samira en Jamila stipt op de afgesproken tijd aanlopen met een fiets aan de hand. We besluiten te beginnen op het pleintje even verderop, want ze hebben sinds de fietscursus niet meer gefietst.

Op het pleintje blijkt al snel dat aan de fietsen wel het een en ander te verbeteren valt. Ze zijn klein genoeg om met de voeten bij de grond te kunnen (dat is een voordeel), maar één band is echt te zacht en de andere fiets trapt alleen in de derde versnelling en heeft maar één goed werkende trommelrem. Die ook nog eens heel hard piept als je hem gebruikt. Ik geef tips over wat er gerepareerd moet worden. De vrouwen beloven dat de volgende week voor elkaar te hebben.

Voor deze keer kunnen we gelukkig een fiets lenen van het vrouwencentrum zodat allebei kunnen oefenen. Samira

gaat, stevig trappend in de derde versnelling, het beste. Maakt mooie rondjes, steekt ferm de hand uit enz. Op het eind van de "les" fietsen we samen terug naar haar huis.

Jamila moet duidelijk nog meer oefenen, en ook haar conditie moet beter. Als ze ook zelf gaat oefenen (in het park, bijvoorbeeld), dan wordt ze dankzij de fiets niet alleen mobieler, maar ongetwijfeld ook fitter. Dubbele winst. Aan het eind van de les maken we een afspraak voor de volgende keer. Dan willen ze heel graag naar het winkelcentrum Buikslootermeerplein. Als ze hun fietsen dan in orde hebben moet dat via de mooie rustige routes in Noord echt wel lukken.

Ik vond deze eerste kennismaking met fietsvrienden leuk. Ik kan mijn kennis en kunde delen met mensen die nog maar net kunnen fietsen en die dat heel graag beter willen leren. We hebben lol samen en we leren elkaar beter kennen. En het allerbelangrijkste: zij vergroten hun mogelijkheden aanzienlijk als ze daadwerkelijk door de stad, of om te beginnen het stadsdeel, gaan fietsen.

Een ervaren fietsster

De Fietsersbond wil het fietsen onder alle Amsterdammers bevorderen. In dat kader is een proef gestart om nieuwe fietsers te koppelen aan ervaren fietsers om ze meer fietservaring op te laten doen. Om ze over die laatste drempel heen te helpen die staat tussen kunnen en doen. Kun je en wil je meedoen, meld je dan aan:
amsterdam@fietsersbond.nl (ovv fietsvriendinnen) of 020-6854794
Zie ook:
www.fietsvriendinnen.nl

Laat de stallinghouder blijven! Actie bij Amstelstation

De NS automatiseert steeds meer stationsstallingen. Voordeel zou zijn dat deze dan van de eerste tot en met de laatste trein open blijven. Nadeel is natuurlijk dat de stallingen gebruiksonvriendelijk en minder veilig worden. Ook het drukke Amstelstation moet er aan geloven.

De Afdeling Amsterdam en de landelijke Fietsersbond hebben op 16 november bij het Amstelstation gedemonstreerd voor behoud van een menselijk gezicht in de fietsenstalling. Het leek 's ochtends vroeg wel een reünie van de Fietsersbond. Zo besprak Hay Ting Tee uit Amstelveen de laatste nieuwtjes met voormalig penningmeester Frans van der Woerd; landelijk medewerker Jan Bijlsma en vrijwilligers uit Amsterdam raakten in gesprek over de fietsvriendelijkheid van de lokale bestuurders. Onderwijl vergden de pers en de gebruikers van de stalling alle aandacht. Zij kregen informatie over de op handen zijnde automatisering. Directeur Hugo van der Steenhoven van de Fietsersbond hield voor de aanwezige pers een kort toespraakje. Hij plakte het mannetje op het bord van de bewaakte stalling af: "Want dat werkt hier binnen-

kort niet meer," aldus Van der Steenhoven.

Veel mensen bleken trouwens al op de hoogte, doordat de fietsenstalling een item was geweest in het radionieuws van zeven uur. Sommigen waren speciaal naar het Amstelstation gekomen om de Fietsersbond steun te betuigen. Vrouwen toonden zich vooral bezorgd over de sociale veiligheid, mannen over het mogelijk falen van de techniek.

Voortaan zal de stalling alleen nog te betreden zijn via een draaihek. Vaste stallers moeten een pasje hebben (€20 borg). Dagstallers kunnen alleen nog met een chipknip betalen. Huurders van een gewone of een OV-fiets moeten hun fiets al vóór 19.00 uur terugbrengen.

Behalve sociaal onveilig, is de geautomatiseerde stalling ook gebruiksonvriendelijk. Er kan steeds maar één fietser tegelijk door het hek. Dit zal op



drukke momenten tot wachtrijen en irritatie leiden.

De Fietsersbond kreeg bijval van politici van stadsdeel Oost/Watergraafsmeer, die acte de présence gaven. Zij ondersteunden vooral het argument van de Fietsersbond dat de sociale veiligheid op en rond het Amstelstation dreigt te verslechteren.

De NS zijn van plan meer stallingen te automatiseren. In de loop van 2007 volgde de stations Bijlmer en Sloterdijk. De Fietsersbond heeft een meldpunt geopend waar stallers hun mening kunnen geven (www.fietsersbond.nl/stallingen).

Jan Pieter Nepveu

Enkele reacties via internet op de automatisering van het Amstelstation

"Ik ben fel tegenstander van de automatisering van de fietsenstalling. Als klant zit je na het passeren van de poortjes als een rat in de val achter hoge hekken. Daar sta je dan om 24.00 uur en het systeem hapert!!!! Onmenselijk, ik zal, na 15 jaar, geen gebruik meer maken van deze stalling."

"Ik heb een jaarabonnement op station Amstel; een van de prettigste fietsenstallingen. De stalling is ruim, het personeel is heel vriendelijk en bekwaam. Als ik ergens een gevoel van veiligheid had, was het hier. Nu vind ik de bouw van de hekken voor het toegangspoortje al een gevoel van onveiligheid creëren; waarom zulke hoge stevige hekken? Kortom: Amstel moet bemand blijven: voor de veiligheid, voor de service en om de mensen die er staan zelf."

"Ik gebruik minstens eenmaal per week een OV-fiets op het Amstelstation te Amsterdam. Ik kies voor de OV-fiets omdat deze optimale flexibiliteit geeft. Als door beperkte openingstijden van de stalling deze flexibiliteit drastisch wordt ingeperkt, gaat de

kracht van de OV-fiets onderuit. Ging de NS niet ook OV-fiets overnemen? Laat ze het alsjeblieft niet om zeep helpen. Het is nu juist een van de meest succesvolle ontwikkelingen in het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer."

"Hedenmorgen 6 december met mijn domme kop op de fiets naar het Amstelstation gereden. Helaas, het spijt me, alleen automatisch te stallen, zei de jongeman. Heeft U een chipknip? Nee, heb ik niet en wil ik ook niet. Onverrichter zake weer naar huis gegaan. NS houdt gewoon niet van reizigers en zeker niet als ze per fiets naar en van het station gaan. Dom volk daar in Utrecht."

"De OV-fiets is een fijn transportmiddel, het is dan echter wel een voorwaarde dat hij ook na 19:00 te huur en terug te brengen is. De winst van de OV-fiets is met name het gemak en de snelheid waarmee hij gehuurd en teruggebracht kan worden, dat kan alleen als de stallingen bemand blijven! Stop dus met het automatiseren, anders wordt alweer snel de auto aantrekkelijk op tal van trajecten waar ik nu de OV-fiets gebruik."

Wat Londen van Amsterdam kan leren en omgekeerd

Kunnen Nederlandse experts op fietsgebied iets bijdragen aan het oplossen van verkeersproblemen in Londen? En zou Nederlandse fiets know-how daar nuttig kunnen zijn? De Nederlandse ambassade in Londen denkt van wel en organiseerde daarom een conferentie onder het motto: *Urban mobility, what role for the bicycle?* De Fietzersbond was ook uitgenodigd en als medewerker van de afdeling Amsterdam heeft Marjolein de Lange verteld over de rol die de Fietzersbond in Amsterdam speelt.



Albert Bridge bij Battersea Park / foto Mdl

De straten van Londen staan al jaren propvol met autoverkeer. De 'congestion charge' (file-belasting) die burgemeester Ken Livingstone in 2003 in het centrum invoerde heeft gezorgd voor minder auto's en een toename van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Maar toch wordt er nog steeds nauwelijks gefietst in Londen. Er is een groei van maar liefst 70% meer fietsverplaatsingen gemeten en dat lijkt spectaculair, maar het valt tegen als je bedenkt dat het om een stijging gaat van 1,4% naar 2% van alle verplaatsingen. (In Amsterdam is dat bijna 40%, in Antwerpen 10% en in Parijs 6%).

Dat fietsers in Londen vrijwel ontbreken heeft verschillende oorzaken: weinig goede fietsvoorzieningen, erg drukke straten, relatief grote afstanden, nauwelijks fietsers, verkeersonveiligheid, relatief goed openbaar vervoer en het negatieve imago van fietsen.

Deze situatie is niet veel anders dan die in Amsterdam 30 jaar geleden. Toen waren er ook weinig voorzieningen voor fietsers, veel ongelukken, nauwelijks oog voor de fietser en het aantal fietsers was (door de toename van autoverkeer) teruggelopen tot zo'n 20% van de verplaatsingen. Nu is 20% voor Londen een hoeveelheid waarvan ze alleen nog maar kunnen dromen. Toch zijn er lessen te trekken uit de Amsterdamse ontwikkeling. Door het aanbrenge van betere voorzieningen voor fietsers en het terugdringen van het autoverkeer is het in Amsterdam gelukt om, tegen alle trends in, het aandeel fiets te vergroten

en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat kan Londen leren?

De uitgangspositie voor Londen mag lastig zijn, er zijn wel degelijk mogelijkheden. Bovendien is de nood hoog, en hij wordt steeds hoger. De komende jaren komen er in Londen zo'n 1 miljoen nieuwe arbeidsplaatsen bij en een half miljoen woningen. De bijbehorende verkeersgroei moet wel voor een belangrijk deel met fietsen worden opgevangen want de auto en het OV kunnen onmogelijk voldoende capaciteit bieden.

Om betere voorzieningen te realiseren is er een fietsnet gepland en gefinancierd: de London Cycle Network. Het is aan de 'stadsdelen' (Londen heeft 33 boroughs) om de fietsroutes daadwerkelijk aan te leggen en dat gaat - net als in Amsterdam - in het ene stadsdeel voortvander dan in het andere. De aanleg van fietsvoorzieningen stuit op vergelijkbare problemen als in Amsterdam: niet het geld is een probleem (fietsvoorzieningen zijn over het algemeen niet zo duur) maar de ruimte en de verdeling daarvan. In Londen is ruimte schaars, net als in Amsterdam.

De rol die de Fietzersbond in Amsterdam speelt bij het realiseren van goede fietsvoorzieningen blijkt een voorbeeld voor onze zusterorganisatie, de London Cycling Campaign. Zij werken ook met actieve leden die de gemeente op allerlei manieren aansporen om voor goede voorzieningen te zorgen. Dat wij dankzij

subsidie van de gemeente de inzet en de expertise van onze vele vrijwilligers professioneel kunnen coördineren, is iets dat ook in Londen goed zou kunnen uitpakken.

En wat kan Amsterdam leren?

In Nederland hebben de meeste mensen het fietsen van hun ouders geleerd. Ook zijn eenvoudige reparaties zoals het plakken van een band voor de meesten geen probleem. In Londen is dat anders. Daarom heeft de London Cycling Campaign hier projecten voor opgezet. Met fietslessen in buurtgroepen en op scholen, en met reparatie-cursussen. Dat zijn goede voorbeelden om Amsterdammers die fietsen niet van jongs af aan met de paplepel is ingegoten, met de fiets te laten kennismaken.

Verder zoeken fietsers in Londen elkaar op, meer waarschijnlijk dan in Amsterdam. Wekelijks zijn er tochten in verschillende delen van de stad. En er bestaan plannen om massale fietstochten te organiseren vanuit alle delen van de stad naar de grote sportevenementen die er de komende jaren op het programma staan: de start van Tour de France in 2008, de Tour of Britain en de Olympische Spelen in 2012. Toeschouwers kunnen zo op een sportieve manier naar de stadions komen en tegelijk ervaren dat je in Londen heel goed kan fietsen. Gezien de parkeerproblematiek bij de Arena als Ajax thuis speelt zou dat voor Amsterdam ook niet zo'n gek idee zijn.

Marjolein de Lange

Fietsers op fietspad

De afsluiting van het fietspad langs de Nieuwe Herengracht tussen Anne Frankstraat en Rapenburgerplein is opgeheven. Om voetgangers ruimte te bieden werd het pad maandenlang geblokkeerd door een hek. De meeste fietsers slomden er omheen, minder gelukkigen knalden er bovenop, maar in elk geval volgde niemand de aanbevolen omleidingsroute. Nu is het hek vervangen door een waarschuwingsbord 'Voetgangers op het voetpad'. Evenmin ideaal, maar onder de omstandigheden (werkzaamheden op het voetpad) wel zo praktisch en veilig.

(JPN)



foto J.P. Napveu

Nieuws uit Amstelveen

Regelmatig worden wij op de hoogte gehouden van klachten over fietsvoorzieningen in Amstelveen die gemeld worden via het landelijke meldpunt Mijn slechtste fietspad.

Deze klachten worden rechtstreeks doorgezonden naar de gemeente Amstelveen met een cc naar de plaatselijke afdeling.

In het begin van de actie was het onduidelijk wie binnen het Raadhuis deze meldingen ontving. Er bleek dus ook niets mee gedaan te worden. Maar door ons aandringen worden deze klachten nu ook besproken in het reguliere overleg dat wij met de gemeente hebben en worden de klachten nu ook serieus genomen.

De gemeente Amstelveen heeft een nieuw algemeen informatienummer geopend: 5404911. Hier kunt u alle (kleinere) klachten melden over losliggende tegels, overhangende bossages etc. Grotere klachten zoals (tijdelijk) afgesloten fietspaden, te weinig stallingmogelijkheden, te lange wachttijden bij oversteken e.d. kunt u ook rechtstreeks aan ons melden via email:

amstelveen@fietsersbond.nl

Cor Roof / Onderafdeling Amstelveen

Leuk fietsen in het havengebied?

De Fietsersbond heeft een inventarisatie gemaakt van knelpunten en nieuwe mogelijkheden voor fietsers in het westelijk havengebied. Aanleiding was een overleg met het Havenbedrijf en het Milieuceentrum over recreatief of zelfs toeristisch medegebruik van de haven.



In het havengebied is niet alleen een heleboel bedrijvigheid gaande, maar bestaan ook mogelijkheden voor recreatie. Je kunt er door bijzonder industrieel landschap en langs leuke uitzichtpunten fietsen, en ook zijn er plekjes met bijzondere natuurwaarde. Door het hele havengebied lopen fietsroutes zowel voor woonwerk- als plezierfietsers.

De vraag is: kan het beter?

Uit ons onderzoekje blijkt dat het havengebied al veel vrijliggende fietspaden heeft. Dat is mooi, maar vaak is de voorrangregeling geheel onverwacht en geheel ten onrechte in het nadeel van de fietsers. Ook laat op heel wat punten het onderhoud te wensen over. Maar het belangrijkste knelpunt is natuurlijk de niet aflatende

groei van het (vracht)verkeer - denk aan de containerhaven. Dat is niet enkel een domper op het fietsplezier (lange wachttijden bij stoplichten), het fietsen wordt er soms zelfs levensgevaarlijk door (waar bijvoorbeeld auto's fietsoversteken blokkeren). Bovendien loopt ook de gezondheid schade op in een omgeving waar zwaar vrachtverkeer de luchtkwaliteit aantast (met name bij de op- en afritten van de A10).

Het Havenbedrijf wil via dit soort initiatieven een groen imago opbouwen, maar voor de Fietsersbond is er dan wel meer nodig dan fietspaden en beschermde poeltjes voor de rugstreeppad. We moeten er voor zorgen dat niet ook de mens in dit gebied een bedreigde diersoort wordt.

(MdL)



foto's ML

“De Fietsersbond moet...”

Leden van de Fietsersbond hebben vaak uitgesproken ideeën over waar de Fietsersbond zich wel en niet mee moet bezighouden, en hoe. Hieronder komt één zo'n lid aan het woord. Hebt u ook uitgesproken ideeën? Deel ze met de andere leden.

Jaren terug, bij de oprichting van de Enige Echte Fietsers Bond, was mijn solidariteit met fietsers veel groter dan nu. Natuurlijk gedroegen zij zich vaak irritant, maar met een beetje wendbaarheid en alertheid kon je op de grillen van je medefieters anticiperen. Nu erger ik mij vaak aan het 'recht-van-de-sterkste-gedrag' van fietsers en zie ik hierin munitie voor degenen die ze het liefst zien verdwijnen.

De Fietsersbond moet zich niet solidair verklaren met fietsers die er een puinhoop van maken. We moeten er wel voor zorgen dat de rechtspositie van fietsers zo sterk mogelijk is en dat fietsen zo gemakkelijk mogelijk wordt gemaakt.

Niet enkel knelpunten

Ik heb mij in het verleden veel bezig gehouden met 'knelpunten'. Dat is belangrijk, maar geleidelijk aan vond ik de opbrengst te mager. Vaak zijn de voorgestelde suggesties geen verbetering. De meer principiële zaken moeten voorrang krijgen (met belangrijke verworvenheden als voorrang voor rechts, ook voor fietsers).

Soms leidt de aandacht voor knelpunten tot geschipper waardoor de situatie onoverzichtelijk wordt en vooral onduidelijk. Zo verworden maatregelen die op zich goed zijn tot halve maatregelen die de fietsers geen goed doen. Voorbeelden zijn brommers die fietspaden kunnen blijven terroriseren en voorrang voor rechts met talloze uitzonderingen.

Betere propaganda

Fietsen geeft je een grote zelfstandigheid, wendbaarheid en kennis van je omgeving. Dat zou in de propaganda

van de Fietsersbond voorop moeten staan. Beeldvorming is van groot belang en het verdient aanbeveling daar langer bij stil te staan. Een paar maanden terug werd bij mij op de universiteit een fietsdag gehouden. De aankondiging in het universiteitsblad gaf weinig informatie over de voordelen van het fietsen, maar belofde onder de titel *Stelen* een cursus fietsstelen. Het is wat wrang dat op deze manier aandacht voor het fietsen wordt gevraagd. Wat zit hier achter? Wil men in de voetsporen van de politie treden? Wil men te kennen geven dat men geen doetje is maar de zelfkant van de fietswereld kent? Denkt men alleen met de kwalijke kanten van het fietsersbestaan studenten te kunnen lokken?

Het kost in Amsterdam veel moeite om je fiets ongeschonden en compleet te houden. Hoe doe je dat het best? Antwoord op die vraag lijkt mij heel wat nuttiger dan informatie over hoe je een fiets steelt. Nuttig is dat je weet waar je goedkoop een vandalisme-bestendige fiets kan kopen, die je zelf goed kan onderhouden. Hoe je je fiets onderhoudt. Hoe je zorgt voor verlichting als die weer eens onklaar is.

De kracht van de eenzame fietser

Fietsers werden in sommige kringen altijd al gezien als stumpers die nog niet de zaligheid van het autorijden hebben bereikt. In andere landen dan Nederland is die houding nog algemener dan hier. Wat dit betreft is de situatie er niet beter op geworden. Met een fiets maak je weinig indruk. Indruk maken, desnoods ten koste van anderen, is een sterke moderne wens. Auto's spelen daarbij een belangrijke rol. Een steeds gewichtiger

O P I N I E

rol, waartegen de fietsbeweging zich in het verleden fel gekeerd heeft. Maar die culturele strijd heeft ze niet gewonnen. Dat is jammer, want fietsen maakt je zelfstandig en wendbaar, en je leert je omgeving kennen. Dat is de kracht van de eenzame fietser. Maar in gesprekken over 'nieuwe Nederlanders' kom ik dat weinig tegen. Juist de zelfstandigheid en zelfredzaamheid die fietsen je geeft zijn pluspunten die de Fietsersbond sterker naar voren moet brengen om mensen zonder fietscultuur op de fiets te krijgen. Daarnaast moet het propageren van het fietsen ook gepaard gaan met een oproep tot aandacht voor elkaar en de omgeving. Nu des te meer, omdat onze bevolking verouderd en het voor ouderen vaak niet gemakkelijk is om in een verkeersanarchie te overleven. Een ongeluk maakt dan al te snel een einde aan de zelfstandigheid en wendbaarheid.

Jacob Uitermark

Veel 'nieuwe Nederlanders' willen graag leren fietsen. Het zou goed zijn als zij bij hun inburgeringsceremonie een fietscursus krijgen in plaats van een Delfts blauw beeldje, zo suggereert Yasmien Kaddoer van welzijnsorganisatie Akros in de Baarsjes. Ook wethouder Dick Jansen van Westerpark gaf onlangs kritiek op het naturalisatiefeestje, een 'merkwaardig bombastisch' en 'zeer on-Nederlands' feestje waar hij 'kromme tenen' van krijgt. Een fietscursus voor nieuwe Nederlanders vindt hij wel een goed idee. Daarnaast vindt hij het belangrijk te laten zien dat de fiets geen teken van armoede is, maar een slim en voordelig voertuig. "Rolmodellen zoals een fietsende burgemeester of vorstin zijn dan zeer welkom. Of beter nog: fietsende collega's zoals Aboutaleb, Marcouch of Elatik!".

Bron: www.nieuwsuitamsterdam.nl



Opgeloste knelpunten

Centrum

Bij het Hekelveld, begin van het fietspad in de Spuistraat, heeft Stadsdeel Centrum na klachten van de Fietsersbond de band (van de verzonken stoeprand) ruw gefreesd tegen uitglijden. Toch maar voorzichtig blijven.



Noord

- Het fietspad vanaf het Buiksloterwegveer tot het van der Pekplein is vernieuwd: glad asfalt voor fietsers in twee richtingen. De vervelende oversteek bij de ingang van de Shell behoort daarmee tot het verleden.
- De belangrijke fietsroute langs het Noord Hollandskanaal over de Buiksloterweg is ook van nieuwe bestrating voorzien. Eindelijk, na een lange tijd van enorme hobbels en vorig jaar nog een plek in de toptien van slechte wegdekken.
- Door de Kadoelenscheg is een fietspad aangelegd. Vanaf het Vikingpad naar het noorden tot bijna aan de A10. Dit biedt een alternatieve fietsontsluiting van de Banne Noord.

Oost

Het circuit bij het Tropenmuseum is opnieuw ingericht. Er zijn rondom fietspaden aangelegd. Helaas is onze klacht dat er te weinig

opstelruimte was gepland niet meegenomen. Nu kunnen fietsers die van de Linnaeusstraat komen en naar de Plantage Middenlaan willen, niet op een veilige plek wachten zonder andere fietsers te hinderen. Jammer!

Osdorp/Geuzenveld

Met een nieuwe fietsbrug is er een verbinding gemaakt tussen de Osdorperweg en het fietspad langs de volkstuinten. Hiermee begint er in het weilandengebied van Nieuw West een mooi netwerk te ontstaan voor recreatieve tochten.

Oud-Zuid

De doorsteek in de Johannes Vermeerstraat ter hoogte van de Frans van Mierisstraat is klaar. Fietsers hoeven nu niet meer tegen de richting in te rijden om de doorsteek op het Johannes Vermeerplein te kunnen bereiken (of af te stappen en over het trottoir daarheen te lopen, natuurlijk).



Westerpark

De Nassaukade heeft een fietspad gekregen aan de huizenzijde tussen het van Oldenbarneveldplein en de 2e Hugo de Grootstraat.

Nieuw knelpunt

Hoofddorpplein

In 2006 is het Hoofddorpplein opnieuw ingericht. De bedoeling was dat het er veiliger zou worden voor fietsers en voetgangers. Men koos voor de vorm van een rotonde zodat de fietsers op het plein voorrang hebben op autoverkeer dat het plein op of af wil. De ervaring heeft geleerd dat dat de verkeersveiligheid ten goede komt. Voor voetgangers werden steunpunten gemaakt zodat gefaseerd oversteken mogelijk wordt over zulke korte afstanden dat verkeerslichten niet nodig zijn om de voetganger tegen het verkeer op de rijbaan te beschermen.

Vanaf het begin waren er klachten. Nu is dat te verwachten, want voor iedereen is het wennen, en het ongemak van het ongewone wordt makkelijk als onveilig ervaren. Maar fietsers en voetgangers klaagden ook dat ze geen voorrang kregen waar dat zou moeten; en voetgangers vonden bij een aantal zebra's het zicht op het verkeer oversteken. En dat kan geen kwestie van wennen zijn.

Voor de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (divv) aanleiding om met het stadsdeel op onderzoek uit te gaan. Op 16 oktober j.l. vond er een verkeersschouw plaats door 2 ambtenaren (van de dienst Ruimtelijke Ordening (dRO) en divv), 2 wijkagenten uit de buurt en 2 vertegenwoordigers van de Fietsersbond. Het stadsdeel liet verstek gaan.

En wat bleek: de inrichting was op een aantal punten niet volgens plan. In cruciale opzichten was afgeweken van het door de verkeerscommissies van de centrale stad en het stadsdeel goedgekeurde plan. Duidelijk was dat de klachten voor een groot deel konden worden herleid tot de verkeerde uitvoering.

De ambtenaren van dRO en divv hebben hun bevindingen in een rapport opgeschreven en zijn 27 november in overleg gegaan met het stadsdeel. Voorlopig resultaat is dat de ambtenaar van dRO verbeter-voorstellen zal uitwerken. Over de uitvoering daarvan zijn - voor zover wij weten - nog geen afspraken gemaakt. Hopelijk zal dat niet lang op zich laten wachten. (JK)

Feest

Vlak voor ik naar Amsterdam verhuisde, fietste ik mee in een Critical Mass-tocht in Portland, Oregon. Samen met zo'n honderd andere fietsers doorkruisten een vriend en ik de straten van de stad. Het was een waar spektakel - rinkelende bellen, mensen die op fluitjes bliezen, liedjes zongen.

Dat overziend zei m'n vriend: "Jij gaat naar Amsterdam? Daar moeten de Critical Mass-tochten echt massaal zijn!"

Ik had al vaker aan grote Critical Mass-tochten meegedaan in Amerikaanse steden als Chicago en San Fransisco (waar ik ooit met meer dan 10.000 man meefietste), en ook aan kleinere in plaatsen zoals Columbia, Missouri en Reno, Nevada. Eén keer zelfs - in Pittsburgh, Pennsylvania - waren we met niet meer dan drie: ik, m'n vrouw en onze kamergenoot.

Ik was nooit eerder in Amsterdam geweest, maar nam zonder meer aan dat m'n vriend gelijk had. In die tijd was Critical Mass net een internationaal fenomeen aan het worden. Londen, Paris, Rome, Stockholm, Madrid, Berlijn, Wenen, Brussel, ze hadden allemaal hun maandelijkse CM-tochten. En met z'n reputatie van fietshoofdstad van de wereld, beloofde Amsterdam dus daarop de kroon te spannen.

Toen ik in Amsterdam aankwam, informeerde ik onmiddellijk bij een nieuwe kennis naar de CM-tochten aldaar.

"Critical Mass?", vroeg hij. Hij had er nog nooit van gehoord.

Ik legde het uit: een maandelijkse, informele fietstocht om het fietsen te promoten en om de noden en behoeften van fietsers onder de aandacht te brengen. Maar dan niet zozeer een fietsdemonstratie - eerder een fietsféést!

Hij vertelde me over de grote Amsterdamse fietsdemonstraties uit de jaren 70 en dat veel van de eisen voor meer en betere fietsvoorzieningen intussen ingewilligd waren. Dat was goed nieuws, maar toch was ik teleurgesteld te horen dat in mijn nieuwe woonplaats fietsen niet gevierd werd zoals elders in de wereld.

Tot op een natte, koude zondag, pas geleden, de fietsbellen rinkelden en de fietsers zongen. Schouder aan schouder dromden fietsers samen. Voor auto's was geen plaats meer.

Maar dit was geen fietsdemonstratie - of zelfs maar een fietsfeest. De gebeurtenis had in feite niets met fietsen te maken. Dit was de menigte die Sint Nicolaas verwelkomde. Terwijl de Sint op een bootje de Amstel afvoer, werd hij op de oostelijke Amsteloever gevolgd door een grote massa ouders met kinderen op de fiets. Kinderen op hun eigen fietsje, voor- of achterop in een stoeltje bij hun ouders, of in een bakfiets.

En midden daartussen reden mijn 16 maanden oude zoon en ik.

Opgetogen grijnzend liet mijn zoontje almaar de bel van onze fiets rinkelen.

Hoewel hij te jong-en ik te oud-was om ons over de komst van de Sint te verheugen, waren we beide ontzettend opgewonden. We waren totaal ondergedompeld in een grote massa vrolijke fietsers. Nooit waren we dichterbij de buurt gekomen van meedoen aan een Critical Mass-tocht in Amsterdam.

En we genoten.

Pete Jordan

Zie voor Critical Mass-tochten: <http://critical-mass.info>

