



Opgeloste en
nieuwe
fietsknelpunten

**Marnixstraat:
van racebaan
naar woonstraat**

**Bilderdijkstraat:
een eindeloze
geschiedenis?**

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 27 februari 2008. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 17 januari 2008 o.v.v. "kopij Oek".

Adresgegevens

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Internet: www.fietsersbond.nl/amsterdam

Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

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

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:

Monique van Evelingen, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Jan Piter Nepveu, Anja Nieuwkoop, Anne-Mariken Raukema, Govert de With
Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Opmaak: ENDTP

Druk: Dijkman Offset / Diemen

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers 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

Help mee om de Fietsersbond Amsterdam goed te laten functioneren!

De Fietsersbond in Amsterdam doet veel en kan dat omdat we drie betaalde medewerkers hebben. Deze medewerkers hebben een uitdagende, maar ook lastige baan. Ze werken met veel vrijwilligers en een gemeente Amsterdam waar het fietsbeleid versnipperd is vanwege de stadsdelen, vele andere overheidsorganen en bewoners- en belangengroepen met soms tegenstrijdige wensen. Om te zorgen dat de medewerkers goed kunnen functioneren bestaat een driekoppige *Commissie Betaalde Krachten*. De leden, allen vrijwilligers, voeren namens de directeur van de Fietsersbond diverse werkgeverstaken uit, zoals het regelmatig voeren van functioneringsgesprekken. De commissie is ook verantwoordelijk voor de contacten met de gemeente Amsterdam en de landelijke Fietsersbond over de subsidie die we van de gemeente ontvangen.

Binnen de Commissie is een vacature. Als

je het leuk of de moeite waard vindt om deze vacature te gaan vervullen en meent dat te kunnen (of zo iemand kent) dan horen we dat graag. De tijdsbesteding is circa 10 avonden per jaar. Voor informatie kun je bellen met Marlies Stouthard (06-23999973) of André Guit (06-10930804). Vanwege de vertrouwelijkheid van de functie voeren we met de kandidaten een kennismakingsgesprek.

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 midden	6330481 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
- Fiets-bewegwijzering:	
ANWB	070-3146747
(ook doorgeven aan de FB, afd. Amsterdam 020-6854794)	
- Wegdek op trambanen:	
infraservice@gvb.nl (cc aan amsterdam@fietsersbond.nl)	

AALV

Woensdag 16 januari 2008 is de eerstvolgende Algemeen Actieve Leden Vergadering. Om 20.00 uur op het kantoor van de afdeling (WG-plein 84). Op de agenda staan o.a.: de goedkeuring van de jaarrekening en het halfjaarlijks verslag van de groepen.

Wil je komen en/of de stukken ontvangen, bel dan even naar het kantoor: 6854794.

In dit nummer:

- 3 Marnixstraat kan woonstraat worden
- 4 Meerjarenbeleidsplannen / eten
- 5 Liever strijdcultuur dan poldermodel
- 6 Opinie
- 7 Fascinatie door de bakfiets
- 8 Een vereniging vergadert
- 9 Beeldvorming en communicatie
- 10 De Bilderdijkstraat: een lange weg
- 11 Leven met een ligfiets
- 12 Nieuws
- 13 75 jaar verkeerslichten / Het plein
- 14 Fietsknelpunten
- 15 Kopenhagen
- 16 Cartoon (MVE)

Ook de Marnixstraat kan woonstraat worden

*Oh eindeloze rij massief beton,
troosteloos aaneengeregen stuk verdriet
Ik zou je van de kaart schrappen als ik het kon.
(Irene Riepma)*

Zo begint het hekeldicht op de noordelijke Marnixstraat van een lezeres in Het Parool eerder dit jaar. Schrappen van de straat lijkt de Fietsersbond te rigouzeus. Een beter idee is het opheffen van de doorgaande autoroute. Die gedachte komt niet zomaar uit de lucht vallen. Al in 1983 bestemde de gemeenteraad de zogenaamde binnenring als hoofdroute voor fietsers.



Sindsdien zijn van de binnenring grote delen (Weteringschans, Sarphati- en Marnixstraat) vriendelijker en veiliger ingericht. De fietsroutes behoren nu tot de drukste van Amsterdam. Maar in de noordelijke Marnixstraat is niets veranderd. Vanwege het langsrazende autoverkeer mijden fietsers en voetgangers het stuk tussen de Bloemgracht en de Brouwersgracht nog steeds.

Het dagelijks stadsdeelbestuur is er van overtuigd dat de Marnixstraat verbetering behoeft. Een overzichtelijker indeling van de straat moet het aantal verkeersongelukken, waarvan vooral fietsers en voetgangers slachtoffer zijn, verminderen. Daarom propageert het bestuur de aanleg van fietsstroken. Van die beperkte ingreep verwacht de Fietsersbond nauwelijks heil. Zonder aanvullende maatregelen creëren fietsstroken een averechts effect: schijnveiligheid. Ze verleiden automobilisten tot meer gas geven. Inmiddels heeft de deelraadscommissie

Verkeer het dagelijks bestuur opgedragen meer varianten te onderzoeken. Met name GroenLinks en de PvdA bepleiten een daadkrachtige aanpak. De partijen denken aan een straat voor buurtverkeer met brede trottoirs, bomenrijen en veilige fietspaden.

Eén manier om dit doel te bereiken is éénrichtingsverkeer. Maar behalve voordelen kleven daar ook nadelen aan. Het risico bestaat immers dat het autoverkeer in de toegestane richting blijft voortjakkeren. Bovendien wordt de straat aan één kant voor auto's onbereikbaar, waardoor onnodig veel parkeerplaatsen verdwijnen.

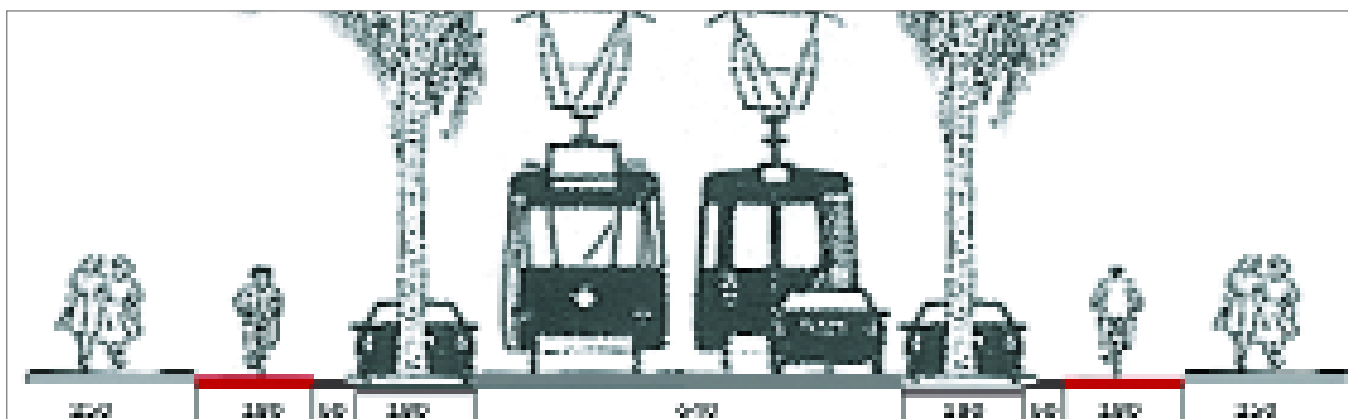
Autobezitters in de buurt hebben baat bij een afgewogen en doeltreffende variant: haal het sluipverkeer eruit. De Fietsersbond verlangt maatregelen tegen het enige echte probleem: jakkerende auto's en sluipverkeer. Laat doorgaand autoverkeer eindelijk - zoals sinds dertig jaar de bedoeling is - de Nassaukade nemen. Dat kan door het maken van twee knips (afslui-

tingen) in de Marnixstraat; de eerste iets noordelijk van de Bloemgracht, de tweede op de brug over de Brouwersgracht. Automobilisten kunnen de straat nog in en uit via de Westerstraat, de Nieuwe Willemstraat en het Marnixplein.

Het bestemmingsverkeer zal zo gering zijn, dat het zonder bezwaar de rijbaan kan delen met het openbaar vervoer. De vrijkomende ruimte is voldoende voor de aanleg van zowel fietspaden, bomen en parkeerhavens. Alleen op het smalle stuk tussen de Bloemgracht en het Marnixplein zal men aan het maken van keuzes niet ontkomen. Door de aanwezigheid van zijstraten en kades aan beide zijden is hier de parkeerdruk overigens minder groot dan elders.

Door de Marnixstraat op twee plaatsen te knippen kan zij worden wat ze behoort te zijn: een woonstraat zonder sluipverkeer. Op de dwarsdoorsnede hieronder is het 'ruime' profiel aangegeven dat mogelijk is tussen het Marnixbad en de Brouwersgracht.

JPN



Fietsen is eten

Hongerklap, de man met de hamer. Oftewel de energie is weg. Te lang gewacht met eten. Tijdig eten is belangrijk. Neem vooral appeltaart op een terrasje, dat zijn de beste fietstochtjes. Maar voor hen die meer willen is hier het ultieme fietsbrood. Op 2 plakjes fiets je al gauw 70 km.

Afgelopen zomer heb ik de toerversie van Luik-Bastenaken-Luik (250 km op 1 dag) op

dit brood gefietst. Niks geen dure High Energy Bars. Zelfs al kun je geen hap meer door je keel krijgen van inspanning, dit hapje gaat er altijd in.

Bananen-walnotenbrood

- 150 gram suiker (of probeer honing)
- 40 gram boter
- 3 eieren
- 5 gepureerde bananen (geprakt)
- 225 gram bloem

- beetje bakpoeder (half theelepelt)
 - beetje zout
 - 175 gram gehakte walnoten (in theedoek doen en er met iets bovenop slaan)
 - 2 handjes rozijnen
- Alles goed mixen tot luchtig en dan walnoten en rozijnen er door. Daarna in de ingevette cakevorm en 60-70 minuten op 180 graden in de oven.

Doe eens gek, maak er ook eentje met dadels en hazelnoten. (TL)

Meerjarenbeleidsplannen (MJP)

MJP Fiets

Al eerder berichtten we over een nieuw meerjarenplan fiets van de centrale stad. Nog ruim in de vorige collegeperiode is men met het schrijven ervan begonnen, en nu is het dan eindelijk door de gemeenteraad vastgesteld.

Het plan is degelijk, maar wel wat saai. Het beschrijft (bijna) alle aspecten van het fietsen en legt netjes uit wat de plannen zijn en hoe die bekostigd moeten worden. Het heeft geen al te hoge ambities. Het fietsgebruik moet op minstens op 37% van alle verplaatsingen blijven, fietsdiefstal moet verder terug gedrongen worden, vijf nieuwe bewaakte stallingen erbij, drie grote ontbrekende schakels op het hoofdnet fiets realiseren en verder wat promotie en voorlichting.

De Fietsersbond vindt dat er meer kan. Allereerst zijn we tegen het bezuinigen op het opknappen van buurtstallingen. Voor 200.000 euro per jaar kunnen stallingen behouden blijven of juist ontstaan.

Belangrijker nog vinden we een ambitieuzere inzet op verbeteringen van het hoofdnet fiets. Buiten de drie aan te pakken nieuwe schakels legt dit meerjarenplan de verantwoordelijkheid voor het hoofdnet fiets geheel bij de stadsdelen. En dat gaat niet altijd goed. Hoewel de afgelopen jaren veel straten voor fietsers echt beter zijn geworden, zijn er ook een aantal die maar onveilig blijven. Straten als de Marnixstraat, de Rozengracht, de Heemstedestraat en de van Woustraat. Door weinig daadkrachtige besluitvorming, politiek opportunisme en/of slechte planning lukt het de stadsdelen maar niet om hier verbetering te realiseren. Wij vinden dat de centrale stad een aanjagende rol moet gaan spelen om de verkeersonveilige straten snel aan te pakken.

Fietsbevordering

Ons belangrijkste punt van kritiek op het meerjarenbeleidsplan is het ontbreken van een plan voor het bevorderen van fietsen. Er zijn heel wat Amsterdammers die weinig fietsen: jongeren fietsen beduidend minder dan 10-15 jaar gele-

den, en ook Amsterdammers van niet-Nederlandse afkomst fietsen weinig. Dat is jammer voor hen zelf, maar ook voor de stad: een hoog aandeel fietsen is essentieel om de stad bereikbaar, leefbaar en gezond te houden. Bovendien is fietsen gezond en biedt het mensen zelfstandige en voordelige mobiliteit wat bijdraagt aan maatschappelijke ontwikkeling.

De Fietsersbond ziet her en der in de stad allerlei initiatieven om het fietsen te bevorderen. Zoals fietslessen voor vrouwen, projecten op een aantal scholen, promotieactiviteiten enz. Mooie projecten, maar vaak zijn ze klein en is de continuïteit onzeker. Ook ontbreekt veelal onderlinge afstemming en wordt er niet van elkaar geleerd.

Fietsbevordering moet serieuzer aangepakt worden dan door wat losse projecten en leuke initiatieven. Daarom heeft de Fietsersbond ervoor gepleit dat er een actieplan fietsbevordering komt waarin alle activiteiten worden opgenomen en op elkaar afgestemd, zodat meer samenhang en continuïteit ontstaat. Zodat ook duidelijk wordt waar wat ontbreekt en wat daaraan gedaan kan worden. Zo'n actieplan, vinden wij, kan niet ontbreken in een meerjarenplan fiets.

De Fietsersbond heeft een voorzet gedaan met de notitie *Naar een actieplan Fietsbevordering* (te vinden op onze website). De gemeenteraad heeft een motie om zo'n actieplan te maken inmiddels aangenomen.

MJP Verkeersveiligheid

Ook voor de verkeersveiligheid is een nieuw meerjarenbeleidsplan gemaakt. Het is een helder stuk over wat er bereikt is (heel wat) en wat men nog wil bereiken (ook een hoop) en hoe dat gebeuren moet. Het spreekt vanzelf dat een goed beleidsplan voor het aanpakken van verkeersonveiligheid en voor verkeerseducatie en voorlichting van het grootste belang is, maar we vinden ook dat er meer aandacht moet komen voor die straten waar verbetering al jaren maar niet voor elkaar lijkt te komen.

We dagen de centrale stad uit om de stadsdelen meer aan te zetten om tot verbeteringen te komen. Door ondersteuning bij de planvorming en door te zorgen dat verkeersveiligheidsprojecten in de uitvoering prioriteit krijgen. Zodat het niet meer kan gebeuren dat de aanleg van fietspaden op de Amstelveenseweg moet worden uitgesteld vanwege werkzaamheden elders in de stad.

MJP Fietsparkeren bij publieke trekkende bestemmingen

Hoewel de titel een hele mond vol is, is dit beleidskader wat ons betreft veel te beperkt. Zo wordt de verantwoordelijkheid voor het stallen van fietsen bij woningen volledig bij de stadsdelen gelegd, en is het stallen bij stations een zaak van de NS. Daarmee maakt de gemeente zich er wel erg makkelijk vanaf. Want het is natuurlijk vaak zo dat ruimtelijke wensen van de gemeente een belangrijke oorzaak zijn van de moeilijkheden. Denk maar aan de wens om geen of weinig fietsen in de openbare ruimte te hebben.

Mooi van het plan is de voorkeur voor stallingen op het maaiveld. Die zijn immers goedkoper en makkelijker goed toegankelijk te maken. Wij hebben de gemeente erop gewezen dat er dan natuurlijk wel ruimte voor gereserveerd moet worden.

Het is ook mooi dat gratis stallingen als optie wordt gezien, helaas alleen in het kader van promotie. Wij hebben gepleit voor een bredere inzet van gratis stallingen. Het biedt immers veel voordelen. Volgens de wethouder is een onderzoek hierover binnenkort klaar. Verder heeft hij toegezegd dat wordt uitgezocht of er in de Amsterdamse besluitvormingsprocedures eisen kunnen worden opgenomen over de aanwezigheid en de kwaliteit van fietsstallingen bij voorzieningen en bij woningen. Zodat er stallingen komen, en niet alleen dat, maar ook deugdelijke stallingen. (MdL)

Liever strijdcultuur dan poldermodel

Oud-Amsterdammer Mario Kramer is coördinator van de Fietsersbond in Almere, onderafdeling van de afdeling Flevoland.

Een kennismaking met een eigenzinnige fietser met een doel: de kloof tussen Amsterdam en Almere slechten.



IN het laatste oorlogsjaar werd de kleine Mario Kramer een echte fietser. Een, twee jaar eerder had hij leren fietsen bij zijn oom in Halfweg, die een fietswinkel had en ook de draaibrug bediende. De geur van solutie heeft zeker meegespeeld in de magie van het rijwiel. Een van de eerste ritjes in Amsterdam over de Nassaukade op een damesfiets werd bijna fataal; de fiets plat, hij gered. Hij noemt zich recreatief fietser, maakt al sinds z'n twaalfde jaar fietsvakanties, maar is ook amateurwielrenner in een kleine groep. Sinds hij in 1979 met zijn gezin als een van de eersten naar Almere verhuisde, werd de fiets het aangewezen vervoersmiddel voor woon-werkverkeer. Een jaar later was hij betrokken bij de oprichting van de afdeling Almere. "Het was zendingswerk. Lelystad had al een afdeling, maar satellietplaatsen als Dronten en Zeewolde nog niet. Van meet af aan hebben we tweemaandelijks overleg. Hoewel soms de meningen tegengesteld zijn, hecht iedereen waarde aan deze bijeenkomsten. Wat we bespreken? Nou, bijvoorbeeld plannen voor nieuwe wegen in de provincie, fietsenstallingen bij NS-stations, de bereikbaarheid voor fietsers van bedrijventerreinen en over plaatselijke problemen wisselen we tips en adviezen uit. Soms nodigen we iemand van de provincie uit, dat kan handig zijn."

Fietsmeester

Kramer is een van de eerste 'fietsmeesters' in Nederland. Zijn didactische achtergrond komt hem goed van pas bij het opleiden van andere 'fietsmeesters', maar in eerste instantie ook bij de fietslessen die hij geeft aan kinderen, en in mindere

mate ook aan jongeren en senioren. Op de vraag of zoiets nodig is, reageert hij: "Jazeker! Je ziet veel kinderen onhandig rukken aan het stuur, velen worden met de auto naar school gebracht en gehaald, en onder allochtone groepen is het niet altijd gebruikelijk dat je van je ouders leert fietsen."

Scholen vragen Kramer ook om de beste route van school naar sporthal of zwembad uit te stippelen, of hen te instrueren hoe de leerlingen met een rotonde in de buurt moeten omgaan. Basisscholen willen dat er veilig wordt gefietst.

"Van het voortgezet komen ook wel vragen, met name speciaal onderwijs, maar ook wel reguliere scholen. Veel leerlingen weten niet wat haaiantanden zijn en hoe ze daarmee om moeten gaan. Voor anderen zijn er ééndaagse cursussen. Daar komen heel verschillende mensen op af. Indonesische vrouwen die willen leren fietsen, of mensen die eerder tegen een autoportier zijn aangereden en over hun fietsangst heen moeten."

Voor leerkrachten in het basisonderwijs die zelf fietsmeester willen worden, is er een tweedaagse theoriecursus, die wordt afgesloten met een praktijkdeel. "In de speel-o-theek wordt dan een fietsparcours geleend, waar de zeven fietsvaardigheden worden getraind." Het parcours is eerder door Mario Kramer ontwikkeld en in elkaar gezet, en de vaardigheden behelzen onder andere opstappen, remmen, met één hand aan het stuur een mooie bocht maken en over een vijf meter lange plank van 15 cm breed fietsen. "Dat is moeijlijk!"

Amsterdam-Almere: dubbelstad?

Gaandeweg blijkt dat Kramer ook actief is in de lokale politiek, voor Groen Links en uit dien hoofde ook goed op de hoogte van plannen en projecten. Hij staat zeker niet negatief tegenover het idee van een dubbelstad. "Neem Kopenhagen-Malmö. Dat werkt ook goed. Maar essentieel is dat beide steden hun eigen identiteit bewaren. En Almere heeft eigenlijk net z'n eigen identiteit. Maar als samenwerking leidt tot betere infrastructuur, zeker ook voor fietsers, ben ik voor." De plannen zijn al oud, maar het idee van de fietswindtunnel van zes kilometer tussen Almere en Amsterdam is nog niet van de baan, al is het idee nu om het te combineren met bus- en treinvervoer.

Een ander initiatief is de Hollandse Brug, die net achter Muiden loopt. Aanvankelijk was de ventweg alleen voor fietsers en landbouwverkeer. Toen ook de bussen daar op mochten, werd de verkeerssituatie gevaarlijk. Kramer: "We hebben een proef gedaan waarbij wethouders van stadhuis Almere naar stadhuis Amsterdam werden vervoerd. Eén per fiets, één met een dienstwagen en één met openbaar vervoer. De fietser deed er 45 minuten over, de andere twee 53 minuten. Maar helaas heeft dat niet veel veranderd in het vervoerspatroon van bewindslieden en inwoners."

Diezelfde Hollandse Brug wordt nu verbouwd en dat duurt een jaar. De problemen die de werkzaamheden veroorzaken worden volgens Mario verkeerd aangepakt: "Automobilisten die beloven een jaar lang hun auto voor dit traject te laten staan en het openbaar *lees verder op pagina 6*

vervoer nemen, krijgen 660 euro. Maar fietsers moeten een pont nemen die maar drie keer per uur gaat en als je 's nachts over wil, kun je een taxi nemen; de kosten daarvan worden vergoed." Dat geeft een rotgevoel: Rijkswaterstaat geeft in haar beleid aan dat het fietsen bevordert, maar in de praktijk worden fietsers op deze manier gestraft terwijl automobilisten juist beloofd worden.

Mario Kramer roemt enkele successen van de lokale groepen tezamen: de eerder genoemde Hollandse Brug, die na standvastig aanhouden van de Fietsersbond uiteindelijk weer busvrij is geworden en daarmee een stuk veiliger voor de fietsers. En de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, die er rond 2009 gaat komen, net achter de Maxis, en zo'n twaalf miljoen gaat kosten. "Maar in vergelijking met het gehele project is dat niet heel veel", aldus Kramer.

En natuurlijk het fietspad dat is gerealiseerd toen de Gooiboog werd aangelegd. "Nadat met de provincie Noord-Holland een fors gebied is verkend, werd een

werkpad aangelegd. Wij stelden voor dat dat werkpad fietspad moest worden en hebben onze belangen heel duidelijk kenbaar gemaakt."

Witte vlekken tussen beide steden

Zo'n vijf jaar geleden heeft de Fietsersbond een onderzoek gedaan naar de zogenaamde witte vlekken in het zuidelijk IJsselmeergebied. Daaruit bleek dat met name de kernen Muiden, Muiderberg, Weesp en Diemen - ook wel gekscherend de 'Bermuda driehoek' genoemd - geen actieve ledengroep kenden. Nadien kwam er wel wat van de grond, maar dat waren veelal eenpitters-initiatieven. "Voor een beetje basis moet je minimaal twee of drie actieve leden hebben, bij voorkeur een beetje jonge. Weesp is gestopt en onze contactpersoon in Muiden is verhuisd. Onze man in Diemen kan wel wat steun gebruiken. Bussum en Naarden zijn wel actief, maar die krijgen Muiden niet mee. Daarnaast speelt mee dat de lokale ambtenaar maar twee uur per week voor verkeer en vervoer heeft en dan bungelt de

fiets ergens achteraan."

De oplossing die Mario Kramer voorstaat is volgens eigen zeggen 'klassiek'. "Schrijf alle leden aan die in dat gebied wonen en nodig ze uit voor een bijeenkomst waar je de pijnpunten op tafel legt. Op die manier kun je deskundigheid ter plaatse activeren. Zoiets zou moeten gebeuren. Wat mij betreft kunnen Amsterdam en Almere als vader en moeder fungeren van dit nieuwe kind." Marjolein de Lange van de afdeling Amsterdam is niet onwelwillend, maar "het is niet direct ons werkgebied. Niet de eerste prioriteit dus. Maar als het voordelen voor Amsterdam oplevert, zijn we wel in om te proberen er enthousiaste vrijwilligers te genereren."

Voor Mario Kramer zijn de contacten met de andere afdelingen heel belangrijk. "Neem die brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Zonder de samenwerking met Amsterdam zouden we misschien niet naar de Raad van State zijn gegaan. Voor mij is die strijdcultuur veel belangrijker dan het poldermodel. Anders word je gepakt!"

AMR

Amsterdam wereldfietsstad?

O P I N I E

Driewielers moeten mogen

De NS heeft een uitgebreide campagne opgezet om aan te tonen dat treinreizigers meer bewegen, omdat ze veelal met de fiets naar het station gaan. Compleet met site (www.bewegenmetdetrein.nl). Goed nieuws.

Maar nu ligt er een meerjarenplan 'Fiets' in onze hoofdstad.

Wethouder Herrema (van Fiets en Auto) gaat bevorderen dat er meer P+R plekken komen, bijvoorbeeld bij station Sloterdijk. Daar wordt fors geld ingestoken, want automobilisten krijgen telkens vijf OV-kaartjes gratis. Dat is een beloning om met de auto te komen. Betaald uit de gemeentekas. Dat lijkt me niet goed.

Ook wordt er 70 miljoen euro uitgetrokken voor enkele fietsrouteverbeteringen, meer stallingen en het terugdringen van fietsdiefstal. Het risico van diefstal moet beperkt worden tot 6%. Wat betekent dat?

Op 100 keer stallen, 6 keer kans op diefstal? Ik snap het niet...

Al 20 jaar lees ik bij elke nieuwe wethouder dat fietsdiefstal aangepakt gaat worden. Het is heel simpel: veel goede fietsenrekken op straat en iedereen koopt zelf goede sloten. Ik heb al jaren mijn risico beperkt tot 0%.

Het meerjarenplan is gericht op tevredenheid van de fietser - prima natuurlijk, maar helaas lees ik niets over beleid om méér mensen te laten fietsen. Voor 70 miljoen kun je elke Amsterdammer een fiets kado doen. Dát geeft een impuls aan het fietsen. Opmerkelijk is dat de non-profit organisatie *Amsterdam Cycling Organisation* nu bij B&W pleit voor een campagne om Amsterdam Fietshoofdstad van de wereld te maken. Ik zou het geweldig vinden als dit meteen wordt opgenomen in het meerjarenplan. Stop met maatregelen rondom de auto. Laat hem aanmodderen. En, wethouder, richt je enkel op de fiets!

TL

Senioren, een eufemisme voor 55-plussers, vallen vaker met hun fiets dan jongeren. Met vervelende gevolgen. Uitgebreid was dat in het nieuws afgelopen zomer, en de Fietserbond had meteen een mening. Ouderen moesten weer met zijwieltjes gaan fietsen!

Nee, geen 1-aprilmop. Geen idee hoe dat standpunt is bedacht. Is het een officieel standpunt, een oprisping van een betaalde beleidsmedewerker, een besluit van de ledenraad of een idee van een vakantiehelpje?

Als onderdeel van de doelgroep probeerde ik me voor te stellen hoe dat moet. Kan dat op mijn racefiets?

Moet ik een kleinere fiets nemen? Want de standaard zijwieltjes zijn voor 3-jarigen. Kan ik mijn fiets dan nog stallen? Moeten de fietspaden dan niet breder? Het lijkt mij niet de oplossing.

Het is me opgevallen dat er relatief veel ongelukken gebeuren met elektrische fietsen en ouderen. Het wegvallen van natuurlijke weerstand levert net even meer snelheid op dan men gewend is. Gevolg: botsingen. Zijwieltjes lossen dat niet op. Erger nog: die blijven achter paaltjes steken.

Waarom geen pleidooi voor driewielers? Die zijn er voor kleuters en gehandicapten. Het zijn volwaardige vervoermiddelen. En beter dan al die helmen; uit gedegen Duits onderzoek blijkt dat fietshelmen niet het aantal ongevallen doet afnemen, maar wel het aantal fietsers...

TL

Veni viedie fietsie

Of de fascinatie voor de bakfiets

Hij is tenger, gebruid en heeft een sportief voorkomen. Ed Koomen is een man zijn naam en vakfiets-embleem waardig. "Niemand anders kan zich zo noemen. Ik heet Ko(o)men, dus 'veni, viedie, fietsie' hoort bij mij, die naam mag ik dragen." Een gesprek met een van de twee leden van ABC, de Amsterdamse Bakfiets Club.

Het ABC begint met Henk (Hendrik Daniël III) Pfann, die ooit eigenlijk zijn vader moest opvolgen in het antiquariaat op de hoek van Rokin en Spui. Maar Henk had geen zin. Na een turbulent leven is hij in augustus 2006 overleden, nog maar 66 jaar oud. Hij had nog heel veel plannen. "Hij reed altijd op een bakfiets met een dik boek als motief. Dat was een bijbel, er stond ook 'Biblos' op. In die bakfiets is-ie begraven. Achteraf heeft Henk altijd met z'n eigen doodskist rondgereden." Onder de naam Mosis Sneeuw plaatste hij kleine advertenties in Het Parool. Een soort Loesje avant la lettre.

Ed Koomen vormt nu met Jos Louwman het volledige ledenbestand van ABC. Jos is de eigenaar van MacBike, bekend bij Amsterdammers en toeristen omdat-ie op dé plekken zit: Mr. Visserplein, Centraal Station, Leidseplein en Marnixstraat.

Ruim 25 jaar geleden was Ed al op zoek naar een bakfiets en vond er een voor 150 gulden in Noord. Hij heeft 'm opgehaald en opgeknapt. Waarom bakfietsen Ed?

"Het is vooral handig. Boodschappen natuurlijk, maar vooral vanwege m'n hobby. Het kost geen benzine en er komt geen CO₂ uit."

Vier heeft-ie er nu. Z'n tweede kocht-ie op de Jacob van Lennepstraat, een onafgemaakt exemplaar. De derde is van Henk Pfann geweest en de vierde is overgenomen van iemand die er maar één keer per jaar op reed.

Verzamelwoede

Ed Koomen is een idealist. En verzamelaar van allerhande fietsen en attributen. Drie berggruimten staan er vol mee: wielen, frames, kindermodelletjes, 'n tandem en 'n helm, foto's, doosjes met kleine onderde-



FOTO AMR

len, zelfs een lp uit Israël met een fietser op de hoes. En in huis is één kamer voor de verzameling bestemd, met een apart hoekje voor de objecten die van Henk Pfann zijn geweest.

Over een definitie van 'bakfiets' hoeft Ed niet lang na te denken: "Fiets met een zijwiel(tje)". Zijn visie op de bakfiets is breed en varieert van handkar met trappers en zadel via de moedersbakfiets voor het vervoer van jonge kinderen tot de pick-up (fiets met drager voorop waarop een plastic krat is gemonteerd, amr). Ook de 'Long John' telt als bakfiets; het achterste deel is fiets, dan een platte bak en een klein voorwiel. De vishandelaar op de Kloveniersburgwal, vlakbij de Nieuwmarkt, rijdt erop. Die is heel stabiel, wendbaar en snel.

Voor elke rit een fiets

Zeker vier dagen per week is Ed op twee van zijn bakfietsen te vinden. Daarnaast verplaatst hij zich op een gewone stadsfiets en een transportfiets, zo een met een grote mand voorop. Als hij de stad in gaat, pakt-ie de bakfiets, wanneer-ie 's avonds de stad in gaat, neemt hij de stadsfiets. Voor lange afstanden is er de transport-

lees verder op p 8

De geschiedenis van de bakfiets gaat terug tot de tweede helft van de 19e eeuw; in het ABC archief zit een folder uit 1888 waar handkarren en bakfietsen voor de verhuur worden aangeboden. Voor het eerste uur bakfiets betaalde je 50 cent, voor een hele week fl. 9,75 (omgerekend € 4,50). De firma Huisman maakt nog altijd bakfietsen, maar de markt is niet groot. MacBike verkoopt en verhuurt ze. "Ze worden veel gebruikt om een kleine boedel te verhuizen en incidenteel voor transport van grote voorwerpen."

Eds bakfiets heeft nog vering, veel moderne uitvoeringen hebben dat niet. "Toen mijn vrouw na een operatie een tijdlang niet kon lopen, heb ik haar vervoerd in mijn bak en ze zat juist door die vering als een prinses." Versnellingen hebben drie van zijn vier exemplaren evenwel niet, en de moderne uitvoeringen juist wel.

Naast alle voordelen die ter sprake zijn gekomen, kan Koomen ook wel wat nadelen bedenken. "Je bent vooral beperkt in reikwijdte en gewicht.

Maar dat is ook weer relatief. Mijn buurman en ik hebben verleden zomer een roeimachine opgehaald in Lelystad. Om beurt bereiden we de bakfiets."

fiets. Af en toe met zuidwesten wind naar Groningen. "Daar doe ik dan een uur of twaalf over, en die LF-route die in Haarlem begint, door de Flevopolder, Friesland, stukje Drenthe, is prachtig." Verleden jaar nog is hij op de transportfiets naar een van zijn twee dochters in Italië geweest. Een tocht van 1732 kilometer. Het was een zware tocht, hij verloor zes kilo. "Omdat er op een van de passen sneeuw lag, was deze afgesloten en moest ik een stukje met de trein. De Apennijnen vielen eigenlijk wel mee, de Ardennen zijn veel zwaarder." Kampeerspullen voorop en wat tassen achterop, hij heeft er voor vertrek wel drie

versnellingen opgemaakt.

Zijn vier bakfietsen plus daarnaast nog twee andere fietsen niet wat veel van het goede? "Nee hoor. Binnenkort komt er een te staan bij het kantoor van de Fietsersbond op het WG-terrein. Dan kunnen bepaalde mensen, die een sleuteltje hebben, 'm gebruiken. Henks fiets krijgt nu een andere bak en die wordt gepresenteerd aan diens weduwe en dochters bij café Oosterling. Het wordt dan een reclame-object om het fietsen te promoten. We hopen dat-ie dan klaar is."

Koomen ziet een trend in het gebruik van

de moedersbakfiets. "Jonge moeders doen ze meteen weer weg. Kijk maar eens op Marktplaats, daar wemelt het ervan. Ik denk dat die trend vanzelf plaats maakt voor een noodzaak. De stad is aan het dichtslibben door al het verkeer. Zeker de binnenstad is nooit gebouwd op auto's, maar op handkarren. Er moet wat veranderen. Zo heb ik ook goede hoop op de vrachttam."

We moeten gaan, er komt weer een buitje aan. Hup Ed, je kwam, je zag en je fietste er weer vandoor!

AMR

Een vereniging

Je merkt het niet altijd aan de Amsterdamse afdeling, maar uiteindelijk is de landelijke Fietsersbond een vereniging. Een vereniging met leden, bestuursleden, een ledenraad, onderafdelingen, actieve leden, commissies en alles wat daarbij hoort.

Wat ook bij een vereniging hoort, is een ledenvergadering. De afdeling heeft zijn eigen AALV (Amsterdamse actieve ledenvergadering) en de Fietsersbond heeft twee keer per jaar een ledenvergadering. Na een aantal keer afwezigheid, is de afdeling ook op die ALV weer structureel vertegenwoordigd. De laatste keer door Teeja Arissen en ondergetekende.

We waren goed voorbereid voor we daar heen gingen. We kenden de stukken, die voor ons waren samengevat en op de AALV waren behandeld. Daar kwamen vooral zinsnedes als 'saai', 'niet relevant' en 'verwacht niet dat er iets interessants gebeurt' langs. Wel was iedereen nieuwsgierig naar het middagprogramma over 'ruimte voor de fiets'. Ikzelf vond dat wel heel algemeen en domweg de legitimatie van de Fietsersbond... We zouden zien.

Aan tafel

Waren het de angstwekkende woorden over saaie vergaderingen die maakten dat ik me vreselijk versliep? Hoe dan ook, ik schoof pas aan na agendapunt 3, maar ik had - werd mij door Teeja verzekerd - niets gemist. Opvallend vond ik tevoren al de uitgebreide stukken die eigenlijk geen enkele ruimte lieten voor vragen. Er zijn mensen die zich druk maken om zaken als 'ik vind het slordig dat Fietsersbond in de stukken niet met een hoofdletter staat'. Wij hebben wijselijk zoveel mogelijk ons mond

gehouden, we zaten immers met z'n vijftigen aan tafel. Het was het bestuur en de voorzitter veel aan gelegen om de vergadering volgens plan te houden, een proces dat ik met bewondering heb gadeslagen. Vergaderen met mensen die dat kunnen en goed hebben voorbereid, is een prettige bezigheid.

Het mooiste werd dit duidelijk bij het punt 'contributieverhoging'. Iemand bracht in herinnering dat dit een tijd geleden al was besproken, wat toen uitliep op een 'Poolse landdag' en waarom het nu weer ter agenda stond? Bekwaam kwam het weerwoord dat dit juist conform de afspraak was van vorige keer en als we het destijds goed hadden gedaan, hoefde het nu niet méér te zijn dan een hamerstuk. Nog vragen? Geen vragen. Mooi. Contributiewijziging aangenomen.

Voor Amsterdam waren er twee punten van belang. Ten eerste hebben wij wensen voor het beheer van de website die het landelijk bureau nu niet mogelijk maakt. Op zich loopt dat proces buiten de ledenraad om, maar het was wel netjes om dat even te melden. Ten tweede stond in het jaarverslag iets over de aparte positie die onze afdeling inneemt; dat hebben we maar zo gelaten. We hebben het er onderling nog wel eens over, maar niet met alle andere afdelingen erbij.

Ook het punt 'verkiezing en afscheid van bestuursleden' ging wondermooi. Mensen wilden wat zeggen, wat ook terecht was bij het afscheid van voorzitter Jaap Jelle Feenstra. Mooie woorden, fraaie presentatie, leuke cadeautjes, een afscheidswoord van de scheidend voorzitter, de nieuwe voorzitter kon aan de slag, nadat zij door verkiezing was benoemd. De nieuwe voorzitter heet Marijke van Haaren, is lid van de Gedeputeerde Staten van Gelderland voor

het CDA en kwam op mij enthousiast en bevlogen over. Een echte politica, maar misschien moet je dat ook zijn om de Fietsersbond voor het voetlicht te krijgen.

Vakkundige club

Graag had ik een stukje vanaf de zijlijn geschreven over een bureaucratische vereniging, met een voorzitter die de zaak niet in de hand had. Dat was makkelijker geweest en misschien ook wel leuker om te lezen. De waarheid is echter veel beter. De Fietsersbond is een professionele organisatie, die luistert naar de leden en die in ieder geval de praktische zaken in de hand heeft.

Dan was er nog de themamiddag met twee verhalen van medewerkers van de Fietsersbond. Eén over *Fietsbalans-II*: de komende tijd is het imago van de fiets belangrijker dan technische zaken zoals goede fietspaden en goede verbindingen. In discussies over de openbare ruimte wordt de fiets eerder als 'vervelend' gezien dan als 'oplossing'.

Het andere verhaal ging over het project *Wijken voor de fiets*, over de inrichting van wijken. De projectleider vertelde hierover hoe op basis van een methode van stedenbouwkundige en verkeersexpert Boudevijn Bach de verkeersstromen in kaart worden gebracht en daarmee ook de knelpunten. De discussie verplaatste zich helaas naar politiek-lobbyachtige aspecten, waardoor de verkeerskundige kanten helaas onderbelicht bleven, wat voor Amsterdam juist zo belangrijk is...

Voor meer informatie over deze onderwerpen zie men www.fietsersbond.nl, met name het dossier *Wijken voor de fiets*.

GdW

Beeldvorming en communicatie: waar de Fietzersbond lek rijdt

Tijdens de jaarlijkse fietstocht van de Knelpuntengroep, begin juni, kwamen we aan de praat over de rol van de fietsersbond en de invloed die ze (kan) uitoefenen. Tijd voor een echt gesprek met twee enthousiaste nieuwe leden met uitgesproken ideeën.



Kees Rovers (l) en Kees Verhagen (r)

FOTO AMR

Kees Rovers is in de eerste plaats wielrenner, maar ook stadsfietser en catamaranzeiler. Sinds een tijdje zit hij in de Knelpuntengroep omdat hij zich ergerde aan de kwaliteit van fietspaden en het onbenul van planologen.

Kees Verhagen is meer de recreatieve fietser, fanatiek Bromptonrijder voor het woonwerkverkeer, vakantiefietser en ook skiër. Leefbaarheid en mobiliteit staan voor hem voorop en hij meent dat de problemen op dat gebied anders moeten worden opgelost dan nu gebeurt. En omdat hij eind dit jaar naar IJburg verhuist, wil hij dat die nieuwe wijk van meet af aan fietsvriendelijk is. Mede daarom maakt hij sinds februari deel uit van dezelfde Knelpuntengroep. Beide Kezen vinden dat de Fietzersbond beter kan en beter moet.

Fietzersbond versus ANWB

Een vergelijking met de ANWB ligt voor de hand. Veel mensen rijden auto en de meesten zijn lid van de ANWB. Maar nog veel meer mensen rijden (ook) fiets, en toch zijn die veel minder georganiseerd. Heeft de ANWB ongeveer 3,8 miljoen leden, de Fietzersbond komt nog niet eens tot 1% daarvan, namelijk zo'n 30.000.

Rovers: "Ik zag van de week twee spotjes op tv, één van de ANWB en één van de Fietzersbond. Het verschil in uitstraling was enorm. De ANWB toont met hun lied *You gotta move* een jongetje dat op de fiets naar school gaat en daarbij wordt

geïnstreerd door de voormalige 'Wielrijdersbond'. Helder. De Fietzersbond laat in zijn spot een heleboel fietsers in veel onveilige situaties door allerlei dorpen en steden trappen met een rommelige voice-over die vraagt om 'fiets' naar 3388 te sms-en. Dat roept associaties op met goedkope belpelletjes en er is nog steeds niet duidelijk wat ze doen."

Verwarrend genoeg komt de ANWB als service-organisatie veel fietsvriendelijker over. Ze biedt ook een soort verzekering voor als je met pech langs de weg komt te staan, heeft status en is al decennia een gerenommeerd instituut. Zo bezien is het lidmaatschap van de Fietzersbond relatief duur, want je krijgt er eigenlijk maar weinig voor. Aldus Rovers.

Verhagen denkt dat fietsers minder behoefte hebben aan verzekering tegen pech, maar daar is Rovers het niet mee eens. "Als ik 150 km op een dag rijd en ik krijg pech, ben ik niet gekleed op wachten en lopen met mijn fietsschoenen. Ik moet wel naar huis en dan heb ik een groot probleem." Volgens Verhagen geldt dat niet voor de meeste fietsers. De Fietzersbond zou zich meer moeten richten op mobiliteit- en milieuproblemen. [Zie overigens www.fietsned.nl voor een initiatief om iets aan de klacht van Rovers te doen- red.]

Het c-woord: communicatie

Beide mannen zien als kern van het pro-

bleem dat de Fietzersbond moeite heeft met z'n goodwill en zich niet op de juiste taken lijkt te kunnen richten.

Rovers maakt een vergelijking met een feestje waarbij de cateraar (lees: de overheid) de kantjes eraf loopt. Om het feest nog te redden gaat de gastheer (lees: de Fietzersbond) zijn taken overnemen. Niemand is tevreden en wie krijgt de klappen? Juist, de gastheer. En wie gaat goed betaald naar huis en krijgt een volgende opdracht? Juist, de cateraar.

Verhagen - freelance communicatiespecialist - is duidelijk: "Het heeft alles te maken met beeldvorming. De Fietzersbond heeft een zweverig imago dat naar de jaren '70, naar 'alternatief' en goede doelen ruikt. Kijk bijvoorbeeld naar een organisatie als het Wereldnatuurfonds. Dat slaagt er in bijna 1 miljoen Nederlanders aan zich te binden. Door uitgekiende marketing in te zetten." Dat kan de Fietzersbond ook.

"We communiceren niet wat we goed doen. Mensen willen waar voor hun geld en dan moet je laten zien wat je doet, welk vuil werk er verricht wordt en waar dat toe leidt. En je moet vooral ook durven investeren. De goedkope uitstraling van de Fietzersbond werkt niet. Het hoeft heus niet glossy, maar het moet wél meer kwaliteit uitstralen."

"Dat kost wat", meent Verhagen, "maar kijk dan eens kritisch naar je begroting, durf de vicieuze cirkel te doorbreken en heb

lees verder op pagina 10

het lef om keuzes te maken voor de toekomst. Een sterke (lees: grotere) Fietsersbond is een veel serieuzer gesprekspartner voor de overheden."

Rovers is even duidelijk. Binnen de Knelpuntengroep wordt nu gekeken of de Fietsersbond wel voldoende op tijd en effectief genoeg is in de besluitvorming rond projecten. Verder is er, net als bij andere belangenorganisaties zoals vakbonden, na en naast lobbyen ook lef nodig om de winst naar buiten te brengen. Dat vraagt goede timing en optimale communicatie.

Amsterdamse initiatieven fietsvriendelijk?

Onder de nieuwe hoofdvestiging van de openbare bibliotheek en het Sweelinck conservatorium op het Oosterdokseiland is net een fietsstalling geopend. "Maar neem Joop van den Endes grote musicaltheater dat bij het Leidseplein moet komen. Het is niet duidelijk wie verant-

woordelijk is voor de parkeervoorzieningen; het is een oud verhaal van macht tussen gemeenten en projectontwikkelaars. Nu zijn de plannen óf een grote stalling onder de Balie óf kleine voorzieningen verspreid op en rond het Leidseplein, maar dat is al helemaal vol! Dit blijft dweilen met de kraan open. Het getuigt niet van visie; als Fietsersbond moet je daar dan niet tussen gaan zitten, maar je eigen visie op tafel leggen."

Rovers blijft helder. "Kijk eens naar de onderdoorgang van het Rijksmuseum; ook daar kreeg de Fietsersbond de zwarte piet toegespeeld omdat de gemeente het lef niet had om het Rijksmuseum tot de orde te roepen."

Toekomstmuziek

Wie wat wil veranderen moet met ideeën komen. Beide mannen menen dat er meer variatie binnen het lidmaatschap moet komen. "Voer proeflidmaatschap in, zet je

in voor jeugdleden, en vooral: ga allianties aan met natuurlijke partners. Maak afspraken met grote werkgevers - zoals de NS dat ook doet - en maak duidelijk wat de voordelen van het lidmaatschap zijn. Kortom: communiceer meer!"

Verhagen: "Voor mijn complete vervoerspakket huur ik af en toe een auto bij Greenwheels. Daar krijg ik 50% korting omdat ik een NS kortingskaart heb. Dat is heel slim. En Greenwheels op zijn beurt geeft weer korting op de OV-fiets. En waar zit de Fietsersbond? Die is nergens te bekennen."

Kees Rovers, tenslotte, geeft een voorbeeld dicht bij huis: zijn vader, oud bestuurslid van de Nederlandse Vereniging voor Wegenbouwers en gepassioneerd fietser, heeft, zegt-ie, werkelijk geen idee waarom hij lid zou moeten worden van de Fietsersbond.

Aan de Fietsersbond om ook Rovers senior te overtuigen.

AMR

Bilderdijkstraat: lange weg naar een veiliger inrichting

Er wordt in Oud-West al heel lang over de Bilderdijkstraat gesproken. De vorige deelraad heeft na uitgebreid overleg en gepuzel gekozen voor een profiel met een vrijliggend fietspad, een ruime stoep, nieuwe bomen en een vrije trambaan. Een moeilijke keuze want de kap van de bomen ging iedereen aan het hart.

Bij de onderhandelingen voor het huidige college heeft met name Groen Links een stap terug gezet en ervoor gepleit om te onderzoeken of toch de bomen behouden kunnen worden, bijv. door de Bilderdijkstraat als 30 km/uur straat in te richten. Dan zouden, zo werd geopperd, geen vrijliggende fietspaden meer nodig zijn.

De Fietsersbond ziet in een 30km/uur régime in de Bilderdijkstraat geen oplossing voor de grote verkeersonveiligheid van met name fietsers. Die heeft vooral te maken met het drukke verkeer en de vele parkeerbewegingen. Het aantal auto's zou minstens gehalveerd moeten worden en dat is niet haalbaar. Bovendien zullen er vanwege de winkels altijd veel parkeerbewegingen zijn waar fietsers maar al te vaak slachtoffer van worden. Om dat duurzaam op te lossen zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk.

Na de zomer spreekt het stadsdeelbestuur

een voorkeur uit voor een variant met behoud van de huidige bomen en een vrijliggend fietspad daarachter. De Fietsersbond vindt dit niet het beste ontwerp, maar het is wel acceptabel en kenmerkend op dit moment als enige politiek haalbaar. De stoep wordt smaller, maar blijft nog wel op een zeer redelijke breedte van 3m. Er kan een klein hoogteverschil worden gemaakt tussen stoep en fietspad zodat voor iedereen duidelijk is wat zijn plek is. De bomen blijven behouden en er komt een vrije trambaan. Ook voor parkeren blijft plek.

De luidruchtige bomenliefhebbers denken daar echter anders over. Nu verzetten ze



zich niet alleen tegen een kapvergunning, maar ook tegen een vrijliggend fietspad. Fietsers vinden ze- kunnen best op de rijbaan en moeten gewoon goed opletten, dan komt het allemaal wel goed. Voor de toch al niet al te standvastige politici in Oud-West is dit een moeilijke dilemma. Moeten ze gehoor geven aan de hardste schreeuwers of ook luisteren naar hun verstand en de moed opbrengen om een beslissing te nemen waar niet iedereen 100% tevreden mee is?

Gelukkig heeft een verstandige projectleider op 15 oktober j.l. een bijeenkomst belegd met alle belanghebbenden: de bomenmensen, de Fietsersbond, winkeliers en bewoners. Om te zoeken naar een ontwerp waar iedereen mee kan leven. Na de eerste bijeenkomst lijkt dat er nu te komen. Met een vrijliggend fietspad, behoud van bomen en een vrije trambaan. En een smallere stoep, maar wel één waar ook winkeliers en gehandicapten mee kunnen leven. Voor het parkeren van fietsen, inpassing van terrassen en dergelijke wordt in een volgende bijeenkomst naar oplossingen gezocht.

We hopen dat de deelraad, tegen de tijd dat deze OEK verschijnt, met dit ontwerp akkoord is gegaan. En daar ook bij blijft.

MdL

'Ligfietsen veranderden ons leven'

De vooroordelen liggen voor het oprapen: waarom in vredesnaam onder het niveau van de automobilist gaan zitten, of liever liggen? Je ademt alleen maar uitlaatgassen in en je valt vreselijk op, en dat is weinig Nederlands.

Ik tref Elly op Cyclevision, de jaarlijkse ligfietsenbeurs begin juni in Sloten. Thuis, in Amstelveen, staan vijf ligfietsen en ligt een ongebruikte racefiets op zolder - die wacht op een van de zeven kleinkinderen. Hier zijn ze met twee identieke, uitbundig rode sigaarvormige voertuigen. Beide ligfietsen, of liever 'velomobiels' zijn aan de binnenkant beplakt met zeven foto's. Ze rijden zo'n 10.000 kilometer per jaar, zij iets meer dan hij, omdat zij de boodschappen doet. Daar biedt de fiets voldoende laadruimte voor. Nu ligt er een complete kampeeruitrusting in.

"De ligfiets heeft ons leven veranderd." Dat is vragen om een gesprek met iemand die zo 'in' de ligfiets is, maar liever geen 'ambassadeur' genoemd wil worden. "Dan wordt het te druk op de fietspaden en dat zou vervelend zijn."

Het begin

De passie voor de ligfiets is begonnen tijdens de Fietsrai in 1995. Al enige tijd werden ze (destijds 53 jaar) door fietsverkopers aangeduid als 'ouder echtpaar' die kennelijk dan ook allebei dezelfde fiets wilden. "Want dat zie je overal. Dezelfde fiets, hetzelfde pak." In de Rai zagen Elly en haar man Jules voor het eerst ook een mooi prototype van een ligfiets. Inmiddels zijn ze twaalf jaar en diverse ligfietsen verder en sinds drie maanden de trotse eigenaars van een Versetile. Inderdaad, allebei dezelfde, vooral omdat het handig is met onderdelen.

Ze waren al lang aan het zoeken, jarenlang gereden op racefietsen, en wilden vooral een goede en mooie ligfiets.



FOTO AMR

De geschiedenis van de ligfiets gaat veel verder terug, tot rond de vorige eeuwwisseling. Maar toen bleek dat de ligfietsen steeds de wedstrijden wonnen, werd besloten dat deze niet meer mochten mee doen. "Toen had je dus ook al bobo's."

Even een onderscheid

Er zijn drie soorten ligfietsen. Je hebt er met twee wielen en met drie. En die met drie wielen zijn er overdekt en onoverdekt. De dichte ligfiets heet velomobiel, ook wel bijgenaamd 'sigaar' of 'banaan'. Goed, het kost wat, maar je hebt dan ook wat. Het echtpaar koos voor de Versetile vanwege het comfort en omdat-ie niet zo erg snel gaat. "Goed, we hebben een van de twee auto's weggedaan, die was ook niet meer nodig, maar het voelt zoveel lekkerder en beter om sneller dan met een gewone fiets en zonder CO₂-uitstoot tochten te kunnen maken en boodschappen te kunnen doen." En over de dagelijkse portie lichaamsbeweging hoeven zij zich niet meer druk te maken.

De vorm heeft met aërodynamica te maken, niet alleen met esthetiek. De fietsen zijn getest in windtunnels en de achterkant is zo geconstrueerd dat er zo min mogelijk luchtweerstand is.

In de praktijk

Er zijn voor- en nadelen aan een ligfiets. Een nadeel is de hoge prijs.

De voordelen zijn groter. De hoofdzaak is de ergonomie. "Je zit veel natuurlijker op een ligfiets. Zitbotjes gebruik je niet op een gewoon zadel, wel op een ligfiets, daar zit je gewoon op je billen. Hetzelfde geldt voor de rugspieren, die sterk zijn, maar die je met een gewone fiets niet gebruikt. En je polsen; op een gewone fiets komt daar veel druk op. Als je dertig bent is dat geen probleem, na je zestigste waarschijnlijk wel", aldus Elly. Ze noemt nog een punt: als je op een racefiets rijdt, zie je vooral asfalt; ligfietsers kijken naar voren, zien de omgeving en genieten daar van.

"Het is leuk en ontspannen," vertelt Elly. "In vergelijking met een andere fiets gaan we nu na een dagtocht van honderd kilometer's avonds nog een rondje toeren, om te zien wat de nieuwe vakantieomgeving biedt. Zonder ligfiets zouden we dat nooit gedaan hebben."

Tip: kijk ook eens op www.ligfietsnet.nl en ervaar zelf een digitaal ritje in een velomobiel via www.youtube.com en tik zoekwoorden als 'amsterdam wielerveen sloten' in.

AMR

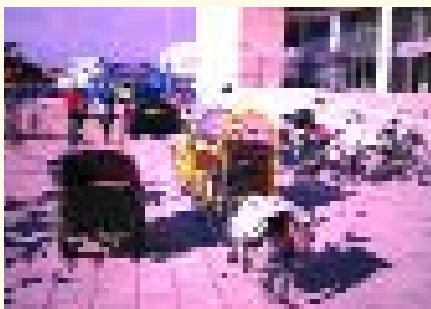
Naar de nieuwe OBA

De centrale bibliotheek heeft per 7-7-7 zijn intrek genomen op het Oosterdokseiland. Een mooie plek, en een mooie bieb, maar voor menig fietser is het wel even zoeken naar een goede nieuwe route. De drukke Prins Hendrikkade ligt in de weg en ook de route door het centrum vraagt nog om een nieuwe planning.

Ben je eenmaal bij de bibliotheek dan kun je je fiets kwijt in een fietsstalling. Compleet met rollend tapijt naar de ruime stalling onder de bibliotheek zelf. Helaas kun je vervolgens niet direct doorlopen de bibliotheek in, maar moet je weer terug en buitenom naar de ingang. Jammer dat architect Jo Coenen, toch niet de minste, daar geen mooie oplossing voor bedacht heeft. Hoe zouden we hem er toe kunnen bewegen hiervoor alsnog een oplossing te vinden? Want met een goede doorloop wordt de stalling ineens een stuk aantrekkelijker.

Hoe de stalling beheerd zal worden is nog niet duidelijk. Nu (oktober 2007) is stallen nog gratis, maar of dat zo blijft is de vraag. Volgens de laatste berichten duurt het gratis stallen nog 2 maanden. En dan? Wij vinden dat het gratis moet blijven.

Ondertussen staan op het plein voor de ingang van de bibliotheek tientallen tot honderden fietsen te balanceren op hun standaard. Fietsenrekken zijn er (nog) niet. Weten de eigenaren niet dat er een stalling is, of vinden ze het niet de moeite waard om hun fiets beneden weg te zetten als ze alleen maar even een paar boeken komen halen/wegbrengen? (MdL)



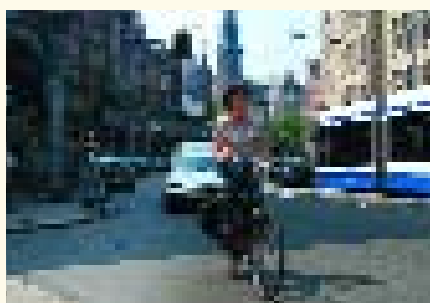
Stoep voor de nieuwe OBA

Groene golf voor fietsers

Na Kopenhagen kent nu ook Amsterdam een groene golf voor fietsers, of liever gezegd: een groene golf op fietssnelheid, want auto's kunnen er ook van profiteren. Op de Raadhuisstraat zijn de verkeerslichten nu zo op elkaar afgestemd dat wie bij de eerste groen heeft bij de volgende verkeerslichten ook steeds groen krijgt, ten-

minste bij een snelheid van 18 km/uur. Een leuk staaltje techniek dat ook nog lijkt te werken, althans de meeste keren dat ik er reed. Nadeel is dat auto's vaak harder rijden dan 18 km/uur en dan te vroeg bij het volgende licht komen. Daar moeten ze wachten en weer optrekken juist op het moment dat je er als fietser aan komt. Met alle verspilde energie en vuile lucht van dien. Met een maximumsnelheid van 18 km/uur voor alle weggebruikers zou niet alleen de luchtkwaliteit en het energieverbruik, maar ook de doorstroming gediend worden.

Uw mening over deze groene golf, en tips om ook auto's hier rustig te laten rijden, vernemen we graag. (MdL)



Raadhuisstraat - foto D van Wanrooij

Personeelwisseling

Natascha van Bennekom was ruim zeven jaar beleidsmedewerker van de afdeling Amsterdam. Ze is kortgeleden bij het landelijk bureau van de Fietsersbond gaan werken. Hieronder neemt ze afscheid. Daarna stelt haar opvolger, Govert de With, zich aan u voor. Verder werkt Jan Pieter Nepveu van september tot januari op het kantoor, om verlichting te brengen tijdens het inwerken.

Tot besluit

Mijn chaotische bureau is opgeruimd, zelf de laden zijn nu leeg.

Wat ik tegenkwam voerde mij door de afgelopen jaren. Krantenknipsels, inspraakreacties, visitekaartjes en Raadvoordrachten. Jan Pieter kwam mij nog een cadeautje brengen: een boekje van Hans van der Meer met foto's van het Amsterdamse verkeer in de jaren '90. Wat is er de afgelopen jaren veel verbeterd in de stad voor fietsers. Ik ben blij dat ik daar een bijdrage aan geleverd heb.

Het meest trots ben ik op de fietspaden langs de Oostelijke Handelskade. Wie er overheen fietst denke er aan dat die er zonder inspanning van de Fietsersbond nooit gekomen zouden zijn. Net als de paden langs de Ceintuurbaan, en die

gaan komen langs de Tweede Hugo de Grootstraat. Ook het feit dat er minder fietsen gestolen worden, doet me goed.

Natuurlijk zijn er ook zaken niet zijn. Zo heeft de Rozengracht nog steeds geen fietspaden en wat betreft stallingen kan Amsterdam nog veel leren van Groningen, Den Haag of Rotterdam, waar veel fietstrommels staan.

Ook op de fietsroutes door de Zuidas ben ik niet gerust. Ze dreigen verpletterd te worden in het geweld van de enorme hoeveelheid auto's die daar de 28.000 parkeerplaatsen moeten gaan vullen.

De Fietsersbond doet zijn best om alle mogelijke belanghebbenden te overtuigen van nut en noodzaak van de fiets. We doen dat op een kundige, vriendelijke manier en die lijkt behoorlijk effectief. Zonder partijen als bewonersorganisaties, bedrijven, ambtenaren, politici en de politie waren we nergens. De politici die het belang van de fiets en fietsvoorzieningen inzien, lopen dwars door de partijen heen. Gemeenteraadslid Flos (VVD) noemde de Fietsersbond een zeer effectieve belangenorganisatie.

Nu ik verhuisd ben naar Haarlem zal ik Amsterdam erg missen. Eerlijk gezegd hoop ik dat ik ooit weer in Amsterdam zal wonen en werken. Daar zal ik ook in mijn nieuwe baan op het landelijk bureau van de Fietsersbond mijn steentje aan blijven bijdragen. (NvB)

Even voorstellen

Ik ben Govert de With, 28 jaar en woon in de Spaarndammerbuurt. Al sinds mijn tiende fiets ik door de stad, naar alle bestemmingen die er te bedenken zijn (school, sportclubs, vrienden...). Wij hadden vroeger thuis geen auto, dus andere manieren van vervoer zijn voor mij vanzelfsprekend.

Na mijn studie bedrijfsinformatica aan de VU ben ik gaan werken bij een marktonderzoeksbureau, waar ik per trein en twee fietsen heen forensde. Intussen werd ik actief bij de Fietsersbond.

De knelpuntengroep, af en toe op een informatiemarkt, naar de ledenraad. In de loop van de tijd merkte ik steeds meer dat mijn hart niet in Leusden, of bij het marktonderzoek ligt.

Toen Natascha stopte, kon ik mezelf niet langer voor de gek houden: mijn hart ligt in Amsterdam en bij het fietsen. Ik hoop daar in de komende jaren een nuttige bijdrage aan te kunnen leveren. Ik heb er in elk geval heel veel zin in! (GdW)

Het Plein

Tijdens de zomermaanden woon ik in Griekenland, in een klein, rustig dorp. De enige winkel die er was is allang opgeheven, en er is nog maar één taverna, die voor de lokale bevolking ook als café fungeert. Toch zouden we eventueel ook nog wel zonder café kunnen, waar tenslotte voornamelijk mannen zitten. Echt onontbeerlijk voor het sociale leven hier, of het nu om een dorp of een stad gaat, is het plein. Daar verzamelt iedereen zich aan het begin van de avond. Het rustige dorp begint te bruisen. De volwassenen zitten in groepjes op de banken wat te praten of te mijmeren en de kinderen spelen verstopperij en voetbal.

In een wat groter dorp zijn er diverse café's aan het plein, maar ook als die er niet zijn geeft het altijd een feestelijk gevoel om 's avonds even een luchtje te gaan scheppen en een wandelingetje naar het plein te maken.

In Amsterdam woon ik in de Oosterparkbuurt. Ook daar heb ik een plein, het Beukenplein. Alle voorwaarden voor een leuk, levendig plein zijn aanwezig: diverse winkels, een paar restaurantjes, en sinds een aantal jaren eindelijk ook een leuk eetcafé met een terras. Het winkelierscomité heeft bloembakken op laten hangen.

Toch is er iets grondig mis met ons plein.

Het wordt namelijk doorsneden door een drukke doorlopende weg. De Beukenweg heeft getriomfeerd over het Beukenplein, en het als twee halve pleinen naast zich neergelegd. Als ik boodschappen doe maak ik haast onbewust altijd even de afweging: moet ik oversteken of kan ik aan deze kant blijven? Er is zelfs een zebrapad. Wat een aanfluiting: een plein met een zebrapad! Waar moeten die mensen allemaal zo dringend naar toe over Mijn Plein, volstaat de hel van de Wibautstraat niet, die onze buurt doorklieft?

Een luchtje scheppen is hier verworden tot een hapje uitlaatgassen. Als ik richting centrum moet mijd ik als het even kan het fietspad langs de Wibautstraat. Er zijn genoeg alternatieve routes waar je een stuk vrolijker bij blijft. Maar mijn plein kan ik niet vermijden, en dat wil ik ook helemaal niet.

Ik heb een hoop aan te merken op allerlei verkeerssituaties in de Griekse steden.

De Grieken zelf maken zich er niet zo druk om. En ach, ze leven per slot van rekening ook in een land dat binnen Europa het minste aantal auto's per hoofd van de bevolking heeft. Tel uw zegeningen. Maar als er een doorlopende weg dwars over Het Plein zou komen zou er een lokale opstand uitbreken. In ons dorp buigt de weg met een ongelukkige bocht eerbiedig om het plein heen. Het dwingt de weggebruiker tot een slakkengetje. Des te beter. Zo is er alle gelegenheid voor even een praatje met de mensen die zich op het plein bevinden. Haast is een rekbaar begrip en altijd ondergeschikt aan sociale contacten.

Nog een maand, dan sta ik er weer, op de stoep van het Beukenplein. Mijn eerste boodschappen. Voorzichtig oversteken. Snel naar huis. Balkondeur dicht. Teveel herrie en stank. Ik tel mijn zegeningen.

AN

Verkeerslichten 75 jaar!

In oktober vierde een historisch moment in Amsterdam zijn diamanten jubileum. 75 Jaar geleden, op 17 oktober 1932, installeerde de stad zijn eerste verkeerslicht.



In 1932 werd het Leidseplein (waar het Kleine Gartmanplantsoen en de Marnixstraat kruisen) uitgekozen voor het eerste verkeerslicht. Die kruising was toen bijzonder druk omdat de Leidsestraat nog een belangrijke verkeersader was. Om een idee te geven: in oktober 1930 werd er op de Leidsestraat ter hoogte van de Korte Leidsedwarsstraat tussen 6.30 en 18.30 uur geteld: 25.000 trampassagiers, 33.000 voetgangers, 4400 auto's, 275 motorfietsen en bijna 30.000 fietsers. (Tussen 8.45 en 9.00 uur, dus in 15 minuten, passeerden er 1100 fietsers!)

Aldus trad op de ochtend van maandag 17 oktober 1932, in aanwezigheid van burgemeester Willem de Vlucht en politiecommissaris H.J.Versteeg, het verkeerslicht op het Leidseplein in werking. Eén krant berichtte: "Op het kruispunt regelde inspecteur Cohen het verkeer; op den hoek van het trottoir voor Hirsch bedienden de inspecteurs Schotting en Jansen een geheimzinnig groen schakelkastje, waarmee de verkeerslichten voorloopig uit de hand worden geregeld." Andere verkeersagenten legden intussen aan wachtende automobilisten en fietsers de betekenis van de kleuren van de lichten uit. (De werking van de lichten verliep overigens binnen enkele dagen volledig automatisch.)

Het nieuwe apparaat veroorzaakte onmiddellijk beroering. Vele honderden toeschouwers verzamelden zich op de trottoirs om de lichten van kleur te zien verspringen. Sommige verkeersdeelnemers, helemaal weg van die nieuwe stoplichten, kon men herhaaldelijk over de kruising heen en weer zien rijden. (Overduidelijk beseften ze niet dat ze na deze gedenkwaardige eerste dag nooit meer genoeg zouden beleven aan het stoppen voor een rood licht.)

Nu er toch zoveel verkeersagenten en rondhangende fietsers aanwezig waren, nam de korpsleiding de gelegenheid te baat om de belastingplaatjes van de fietsen te controleren. Fietsen zonder werden in beslag genomen. Wat een fietser de volgende klacht ingaf: "Eerst lokken ze je onder valsche voorwendsels naar de binnenstad, en dan gappen ze je fiets!"

Aanvankelijk stond het licht 10 volle seconden op oranje-te lang. De tijd werd prompt gehalveerd. Tien dagen na de introductie van het verkeerslicht liet Claas Bakker, hoofd van de verkeerspolitie, weten: "Alleen het geel is voor sommigen nog vreemd." Voor het overige, verklaarde Bakker, waren de Amsterdammers snel aan de lichten gewend geraakt.

Hoewel, dat gold niet voor alle Amsterdammers. Want een paar maanden later liet een briefschrijver in het Algemeen Handelsblad weten dat hij in een taxi had gezeten die pardoes door rood gereden was. Toen hij de chauffeur op het gevaar daarvan had gewezen, had die geantwoord: "Och meneer, niemand begrijpt er toch iets van."

De lichten op het Leidseplein bleken een succes, zozeer dat een jaar later op nog twaalf kruisingen verkeerslichten geplaatst werden (in de Leidsestraat, het Koningsplein en het Spui). In 1950 waren er 75 kruisingen met lichten; in 1975 242.

Maar onder de 360 kruisingen in Amsterdam die op dit moment verkeerslichten hebben, ontbreekt de oorspronkelijke. Nadat de Leidsestraat gesloten werd voor alle verkeer behalve trams en voetgangers, werd de drukte op die kruising aanzienlijk minder. Tegen het eind van de jaren '70 werden de lichten er verwijderd. En dat gebeurde met aanzienlijk minder ceremonieel dan de installatie.

PJ

Fietsknelpunten



Opgeloste knelpunten

Slotervaart

- De rotonde op de kruising van de Plesmanlaan met de Louis Davidslaan is opgeknapt. De middencirkel van de rotonde is verhoogd waardoor automobilisten er niet meer overheen kunnen kijken. Ze rijden nu minder snel over de rotonde en geven fietsers en voetgangers beter voorrang.

- Bij station Lelylaan zijn een heleboel nieuwe fietsenrekken gekomen.

- Op de kruising van de Jan Evertsenstraat met de Jan Tooropstraat is een nieuwe rotonde gekomen. Met een verhoogde middencirkel is hij geheel volgens de aanbevelingen en zijn stoplichten niet meer nodig. Merkwaardig, en een beetje lastig, is de route van de tram langs de rotonde. Maar al met al een grote verbetering. Verder zijn de fietspaden op het Slotervaartse deel van de Jan Evertsenstraat voorzien van nieuw asfalt. Dat werd tijd: ze stonden in 2005 op nummer drie van onze toptien Slecht Wegdek.

Baarsjes

De Jan Evertsenstraat in de Baarsjes heeft vrijliggende fietspaden gekregen. Wat ruim 10 jaar geleden nog werd tegengehouden, is er nu gekomen: prettige en veilige fietspaden langs de drukke winkelstraat (die ook 's nachts erg gevaarlijk was).



Jan Evertsenstraat

Westerpark

- Een nieuwe rotonde op de kruising van de Frederik Hendrikstraat en de 2e Hugo de Grootstraat. Ook hier kunnen fietsers nu zonder verkeerslichten, en in de voorrang, de rotonde volgen. De tram rijdt door de verhoogde middencirkel van de rotonde en geeft het overige verkeer een stopsignaal: eerst een oranje en dan een rood licht.

- Verder heeft de 2e Hugo de Grootstraat vrijliggende fietspaden gekregen, net als de Jan van Galenstraat bij de markthallen. Van de Kostverlorenvaart tot net voorbij de markthallen

is er een fietspad in twee richtingen om de aansluiting vanuit de Reigersbergenweg naar de Marcantibuurt en de Buiskade te verbeteren.

Oost Watergraafsmeer

De aansluiting van de Weesperzijde bij de Nieuwe Amstelbrug en de Ruyschstraat is verbeterd. Er komt geen autoverkeer meer vanaf de Ceintuurbaan de brug over en de kruising is heringericht. Een duidelijke verbetering al blijven de taxi's die over de trambaan rijden een probleem.

Centrum

- De kruising Marnixstraat-Elandsgracht was een ernstige black spot, met de afgelopen drie jaar 14 letselongevallen. Hij is aangepakt en fietsers hebben nu een duidelijker eigen plek, en wat meer opstelruimte. Maar door de ruime bogen van de afslaan tram moeten fietsers nu wel ver uitbuigen. Ook als ze recht doorgaan krijgen ze dan niet altijd voorrang van afslaand autoverkeer. We hebben het stadsdeel gevraagd een paar haaiantanden beter te plaatsen om dit te ondervangen.

- Bij het Centraal Station zijn nieuwe fietsparkeerplekken gemaakt. Aan de IJzijde zijn op een ponton en een oude pont dubbellaags rekken gekomen, en in de tunnels onder het spoor van de Oostertoegang zijn ook nieuwe rekken geplaatst.

De Fietsersbond gaat met de gemeente praten over de dubbellaags rekken, die niet allemaal voldoen.

- De trambaan aan de oostkant van het Frederiksplein heeft een grasbaan gekregen waardoor taxi's er niet meer overheen kunnen rijden. (MdL)

Nieuwe knelpunten

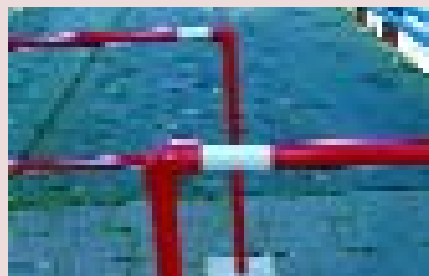


foto JPN

Centrum

Omwonenden van de Witte Katbrug (tussen Wittenburg en Kattenburg) werden horendol van bromfietsers. Op hun verzoek hebben goed bedoelende ambtenaren aan beide zijden slalom-hekken geplaatst. Ongewenst effect is dat

ook gewone fietsers er moeilijk langs kunnen. De Fietsersbond is niets gevraagd. Hadden wij het voor het zeggen gehad, dan was voor bromfietsdrempels gekozen. (JPN)

Oud-West

Langs de Eerste Constantijn Huygensstraat wordt hard gewerkt aan nieuwbouw van woningen en voorzieningen. Onder het complex komt een ruime parkeergarage met 370 plekken voor bewoners en bezoekers (van Oud West). Wat dat betekent kunnen we nu al op straat zien. Er zijn aparte opstelvakken gemaakt voor de ingang van de garage zodat wachtende auto's het overige verkeer niet blokkeren. Om fietsers niet in de knel te laten komen is er een (te) smalle afgeschermd fietsstrook gemaakt. Verre van ideaal gezien de vele fietsers, maar helaas nodig. Deze maatregel is tijdelijk, maar het is de vraag of er met de opstelvakken ook als de bouw klaar is, genoeg plaats overblijft voor een verkeersveilige weginrichting. Dat had natuurlijk eigenlijk randvoorwaarde moeten zijn bij de beslissing om daar een grote parkeergarage te maken. Met de aanleg van de parkeergarage kunnen er parkeerplekken op straat verdwijnen. Dat is een pluspunt. Maar hoeveel zullen dat er daadwerkelijk zijn? En weegt het op tegen de verkeersonveiligheid die er bij de ingang van de garage kan ontstaan, en het extra verkeer dat zo'n garage aantrekt? (MdL)

Voortbestaan fietspad IJburg onzeker

Op IJburg langs de oever van het Buiten-IJ ligt een mooi, nuttig en snel fietspad: de Bert Haanstrakade (binnen de Fietsersbond ook wel 'Saar Mullerpad' genoemd, naar degene die zich voor de aanleg ervan heeft ingespannen). De Bert Haanstrakade is voor scholieren van het aanliggende IJburgcollege een veilige fietsroute. Iedereen die wel eens naar strand Blijburg gefietst is, bewaart ongetwijfeld goede herinneringen aan dit pad langs het water. Naarmate IJburg bebouwd wordt, zal het gebruik sterk toenemen.

Helaas ligt er nu een ambtelijk voorstel om een strook van het fietspad af te halen en te bestemmen voor voetgangers. De eerder bedachte halfverharde voetpaden zijn namelijk te duur. Gevolg zal zijn dat je langs het water nog maar in één richting (naar de stad) kunt fietsen. De andere kant op word je geacht beneden bij de huizen te rijden. Alleen al op Haveneiland West zul je daardoor negen wegen moeten kruisen. Verderop stuit je op een verkeersader met Beneluxbaanachtige proporties.

Het is nog niet zo ver. We hebben hoop dat het dagelijks bestuur van Zeeburg de belangen van fietsers naar waarde weet te schatten. Maar mocht het toch gebeuren dat op IJburg de kruisingsvrije fietsroute langs het water om zeep geholpen wordt, dan is dat niet te verteren. (JPN)

Kopenhagen

Vijf jaar geleden, toen ik wilde gaan studeren in een Europese fietshoofdstad, was ik in geen van de twee voor de handliggende kandidaten - Amsterdam en Kopenhagen - ooit geweest. Maar in Kopenhagen hadden ze geen universiteit waar je in het Engels Planologie kon studeren. Bij de Universiteit van Amsterdam kon dat wel. Dus werd het Amsterdam - en dat is zo gebleven.

Maar niet zo lang geleden begon ik me af te vragen of ik wel de juiste beslissing had genomen. Misschien was Kopenhagen achteraf gezien wel de wáre fiets-hoofdstad. Misschien was mijn keus op de één na beste gevallen. Dus toen mijn gezin besloot een reisje naar Kopenhagen te maken (mijn eerste), besloot ik uit te vissen hoe de twee titelkandidaten zich eigenlijk t.o.v. elkaar verhouden.

Bij aankomst was één verschil onmiddellijk duidelijk. Nog maar net uit het centraal station van Kopenhagen, viel me op dat de fietsen op slot stonden met sloten die met een nagelknipper konden worden opengeknipt. Daar kwam nog bij dat maar één op de dertig fietsen twee sloten had. Die vier dagen in Kopenhagen heb ik precies één fiets gezien met drie sloten. 't Was een omafiets van Gazelle. Op de sticker op het achterspatbord stond "Fietsenmaker C. Visser - Zaltbommel". Je moet wel een Nederlander zijn om in een land met zo weinig fietsdiefstal je fiets zo grondig op slot te zetten.

Andere dingen die me opvielen waren dat Kopenhagenaars lager scoren dan Amsterdammers als het gaat om: roken tijdens het fietsen, fietsen met plastic bloemen versieren, honden op de fiets meenemen of met een paraplu door de regen rijden. Wat je daar ook veel minder ziet is mobiel bellen op de fiets, kennelijk omdat het verboden is (in Amsterdam lijkt het soms of mobiel bellen verplicht is tijdens het fietsen).

Op een ochtend, gezeten in een café op de Hans Christian Andersen Boulevard, telde ik duizend fietsers. Van die duizend droegen er 178 een helm. Bijna één op vijf! Als je in Amsterdam vanuit een café duizend passerende fietsers gadeslaat, is de kans dat je zelfs maar één helm ziet te verwaarlozen.

En uitgerekend in 'Klein Amsterdam', één van Kopenhagens buurten, wees m'n vrouw Amy Joy me er op hoe kristalhelder het water in de grachten was. Zo helder dat je de paar fietsen op de bodem duidelijk kon zien. Waren de grachten in Amsterdam zo doorzichtig, dan zou dat een triest zicht bieden op een onderwater-begraafplaats van duizenden fietsen.

Dus Kopenhagen vs. Amsterdam? Ach, het is mooi dat fietsdiefstal in Kopenhagen niet uit de hand loopt. Maar dan nog, de hoofd-fietsroute in Kopenhagen moet de weg delen met 10 rijstroken lawaaiig, stinkend autoverkeer. Dus gaat mijn stem naar Amsterdam. Ik moet ook wel, want ik denk niet dat mijn arme hoofd, na vijf jaar worstelen met de Nederlandse taal, nog in staat is om Deens te leren.

Pete Jordan

Angelijke Strijd beeldvorming
Fietserbond en ANWB



ME

'Een auto ligt nu
eenmaal gewoon lekkerder.'