



**Wat doen
wijkcontactpersonen
eigenlijk?**

**FIETSPARKEREN
nog meer
in het nauw?**

**Opgeloste
& nieuwe
knelpunten**

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 7 oktober 2009. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 24 augustus 2009 o.v.v. "kopij OEK".

Adresgegevens

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbond.nl/amsterdam

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond 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: 020-6854794

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:

Pete Jordan, Johan Kerstens, Helena Klok, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Jan Pieter Nepveu, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Cor Roof, Govert de With,

Foto's: archief Fietsersbond, afd.

Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

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.

Lid worden

De minimumcontributie is € 13,- per jaar (onder de 25: € 10,-); met tijdschrift

Vogelvrije Fietser: € 26,-

Zie: www.fietsersbond.nl

OEK zoekt

Bezorgers

Er is behoefte aan nieuwe OEK-bezorgers in Amstelveen en een bezorger voor een deel van postcodegebied 1071. Drie maal per jaar moet de OEK bezorgd worden en het zal niet meer tijd kosten dan ca. 1½ uur per keer. Bezorgers krijgen bericht wanneer de nieuwe OEKs klaarliggen op het kantoor van de Fietsersbond. Ze krijgen hun portie mee plus de etiketten van de adressen.

Coördinator OEK-bezorging

De bezorging vergt ook administratieve voorbereiding: er moeten etikettensetjes geprepareerd worden die passen bij de bezorggebieden. Dit betekent drie maal per jaar ca. 8 uur accuraat met Excel kunnen werken.

Coördinator Amstelveen

De coördinator voor Amstelveen brengt de porties bij de bezorgers aldaar. Omdat vrijwilligers ook wel eens een keer niet kunnen, hebben we ook graag reserves (voor deze en andere postcodegebieden).

Aankondiging

Wat: Algemene Amsterdamse

Ledenvergadering (AALV)

Wanneer: wo 17 juni, 20.00 uur

Waar: WG-plein 84

In dit nummer:

- 3 ANWB-rondritten | APV uitbreiding
- 4 Fietsrouteplanner | Bakfietsen
- 5 Wat doen wijkcontactpersonen?
- 6 Veranderingen in Zuidoost
- 7 Amy Jordan in Amsterdam Noord
- 8 Wachtwoordvoorspellers
- 9 Nieuws
- 10 Fietszaken met korting
- 11 Fietsroutes: Jos Louwman
- 12 Met de pont naar IJburg
- 14 Afscheid Monique van Evelingen
- 15 Langzaam verkeer
- 16 Wat doet de PR-commissie?
- 17 Brommende agenten in het park
- 18 Interview met Govert de With
- 19 Fietsen als medicijn | Fiets in de trein
- 20 Fietsknelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Niet Zó Maar Zó

BELANGSTELLING?

Heb je belangstelling? Geef je op onder vermelding van naam, adres, telefoonnummer en e-mailadres aan oek@fietsersbond.nl of per te lefoon 6 854794 (vraag naar Fred Redemeijer of Antje Offerhaus).

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 | 2521252 |
| - 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:** 088-2696747 of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794)
- **Wegdek op trambanen:** infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:** licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting

Rondritten krijgen vier jaar respijt

Het Amsterdamse voornemen de bebording van de ANWB-rondritten te verwijderen, valt niet bij iedereen in goede aarde. De wegbeheerder (DIVV) zal de bebording daarom nog ten minste vier jaar laten staan.

Vorig jaar is rond Amsterdam een knooppuntensysteem geopend dat de bekende fiets-rondritten overbodig zou maken. De dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) wilde vervolgens af van de zeskantige rondritbebording. Want de Aeën- en Dieënroute, de Geinroute, de Amstelroute en de Schellingwoude-route: wie fietste die nog? Voortaan zou iedereen van knooppunt naar knooppunt een eigen route kunnen uitstippelen.

Maar niet iedere fietser heeft daar zin in. Er zijn tientallen reacties gekomen op stukjes in de OEK en op de website. De rondritten blijken onvermoed populair. "Ik vind het heerlijk om zonder te hoeven nadenken en afstappen om de kaart te lezen door te kunnen fietsen," schrijft Jacqueline. En Gerard denkt dat de rond-

ritbordjes in een behoefte voorzien van de fietsende Amsterdammer 'die zonder toestanden de regio wil verkennen'. Lies vindt het fietsknooppuntensysteem 'eerlijk gezegd een RAMP'. Marie-José schrijft dat ze knooppunten prima vindt om via een mooie route van A naar B te fietsen. "Maar als je meer van de omgeving te weten wilt komen, is het leuk om een fietsroute met uitleg te volgen. Daarom mijn pleidooi: laat het allebei naast elkaar voortbestaan: knooppunten en fietsroutes!" Corrie werpt een andere vraag op: "wat moeten we met al onze dure boekjes en de grote map met fietsroutes."

Op zichzelf is het voor een wegbeheerder geen rare gedachte om te kappen in het woud van fietsborden. Maar gezien de reacties lijkt het DIVV toch raadzaam de zeskantige rondritbordjes zeker de komende vier jaar nog niet te verwijderen. Zo krijgt de ANWB de gelegenheid om de gidsen en kaarten uit de handel te halen en om desgewenst op basis van knooppunten beschrijvingen te maken.



Ondanks het uitstel is het aan te bevelen om snel gebruik te leren maken van de mogelijkheden die de knooppunten bieden. Op lange termijn is het naast elkaar handhaven van rondritten en knooppunten namelijk erg onwaarschijnlijk. Voor de Fortenroute, waarvan een klein stuk over Amsterdams grondgebied gaat, is het doek al gevallen. De Provincie Noord-Holland en de ANWB hebben afgesproken dat de Fortenroute eind 2010 op kosten van de provincie opgeheven wordt.

JPN

APV en fietsparkeren

De gemeente stelt een wijziging in de Algemene Politie Verordening (APV) voor waardoor stadsdelen meer gebieden kunnen aanwijzen waar het verboden is om een fiets te parkeren.

Fietsen kunnen nu overal in de openbare ruimte worden geparkeerd. Volgens de gemeente kunnen grote hoeveelheden

chaotisch buiten een stalling geparkeerde fietsen soms voor onveilige verkeerssituaties of hinder zorgen – vooral in gebieden waar (bouw)activiteiten plaats vinden of grote drukte heerst, zoals in winkelgebieden of bij stations.

De mogelijkheden die de huidige (APV) biedt om in dit soort situaties fietsparkeren aan banden te leggen zijn ontoerei-

kend. Daarom stelt het college van B&W een APV-wijziging voor waarmee de stadsdelen de bevoegdheid krijgen om gebieden aan te wijzen waarin fietsen en bromfietsen uitsluitend in de daarvoor bestemde voorzieningen mogen worden geparkeerd. Het voorstel houdt in dat een dergelijk verbod alleen kan worden ingesteld als er in aanleg voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

De Fietsersbond vermoedt dat de wijziging ook zal dienen om bijv. het plein voor de openbare bibliotheek op het Oosterdokseiland (foto) fietsvrij te houden, en beraadt zich nog op een standpunt. Uitgangspunt is in ieder geval dat het fietsvrij houden van openbare ruimtes geen doelstelling is van de Fietsersbond.



WAT VINDT U?

Laat het ons weten. Dat kan op onze website (het discussieforum) of via Amsterdam@fietsersbond.nl

Fietsrouteplanner: mooie aanvulling

Al in vijf provincies bestaat een fietsrouteplanner die geschikt is voor dagelijkse routes; in vier daarvan is de Fietsersbond verantwoordelijk voor de inhoud. Er wordt dit jaar gewerkt aan een routeplanner voor Noord-Holland.

De planner helpt bij het vinden van de gewenste fietsroute naar vrijwel elke mogelijke bestemming. Je kunt je voorkeur aangeven voor routes met weinig autoverkeer, door het groen en/of over asfalt. De planner berekent vervolgens de optimale route.

De informatie die nodig is voor de planner wordt verzameld door vrijwilligers van de Fietsersbond. Gezamenlijk

brengen zij het hele gebied in beeld en houden ze ook bij waar langdurige opbrekingen zijn. Het opbouwen van de informatie wordt gedaan door de Fietsersbond; de provincie en stadsregio betalen daarvoor. In Amsterdam kun je je dagelijkse ritten trouwens nu al plannen met de routeplanner van Routecraft.

Maken planners reguliere fietskaarten overbodig? Een fietskaart kan nooit zo veel informatie bevatten als de fietsrouteplanner, zoals de staat van het wegdek en de drukte van het autoverkeer. Het zou niet alleen een onleesbare kaart opleveren, maar ook een al snel verouderde kaart. Maar een planner kun je niet onderweg meenemen. Je kan wel een thuis

geplande route in je GPS laden maar dan kan je niet onderweg van plan en route afwijken; alleen thuis op de computer heb je het overzicht. Een fietskaart biedt wel de vrijheid om onderweg je route te bedenken of aan te passen. Kaart en planner zijn dus mooie aanvullingen!

Wil je meedoen bij het invoeren van de informatie neem contact op met: www.fietsersbond.nl/spoorzoeker.

ML

www.fietsersbond.nl (voor de provinciale routeplanners)

www.routecraft.com (voor de Amsterdamse routeplanner)

Bakbeesten van fietsen

Het vervolg

In de vorige OEK drukten we een hartenkreet af van iemand die overlast ondervond van bakbeesten van fietsen en zich op een gegeven moment had laten gaan en de band van zo'n ding had gemold.

Niet iets om trots op te zijn. Maar de briefschrijfster had wel de moed gevonden die daad te bekennen en er begrip voor te vragen. We vroegen de lezers wat zij vonden en of ze ons dat wilden laten weten. Daar zijn behoorlijk wat reacties op gekomen; een deel is nog steeds te lezen op het discussieforum op onze website – in de afdeling “gesloten discussies”.

Als het om de zakelijke kant van de affaire gaat zijn de oordelen behoorlijk eensluidend:

1. bakfietsen e.d. zijn te verkiezen boven auto's,
2. ze kunnen in bepaalde gevallen zeer goed van pas komen, en
3. ze kunnen zo geparkeerd worden dat ze anderen tot last zijn.

De verschillen van mening zitten hem in de inschatting van de last die ze opleveren, maar de teneur is dat wat de schrijfster is overkomen een incident is,

te wijten aan de onnadenkendheid dan wel het asociale gedrag van één bakfietsgebruiker. Vrijwel iedereen

vindt dat bakfietsen de ruimte verdienen die ze nodig hebben, maar dat hun gebruikers wel – zoals iedereen – rekening moeten houden met anderen.

Maar het gedrag van de schrijfster, daar hadden maar weinigen begrip voor. Niet alleen de wandaad oogstte verontwaardiging, ook het ontbreken van de naam van de schrijfster werd streng afgekeurd. Hier kreeg ook de redactie een veeg uit de pan: sommigen konden zelfs niet geloven dat de redactie zoiets verwerpelijks had gedaan en meenden dat de hartenkreet verzonnen was. De redactie voelt zich bijna geveid dat die lezers zich niet kunnen voorstellen dat ze een misstap begaat.

De conclusie moet zijn dat de lezers van OEK (althans degenen die van zich hebben laten horen) oppassende en beschaafde mensen zijn. Als zij representatief zijn voor onze gehele achterban, dan



kunnen we daar als vereniging trots op zijn.

Intussen neemt de redactie zich ter harte wat te berde gebracht is. Ook denken we dat het een goed idee is deze vorm van ledenraadpleging voort te zetten. De vrijwilligers van de Fietsersbond die zich in Amsterdam actief inzetten voor de belangen van de fietsers (zie p.5), zijn er, denken we, bij gebaat op punten waar zij op aangesproken worden te weten wat er onder de leden leeft. Als zij dan zeggen dat ‘de fietsersbond’ ergens iets van vindt, dan is dat ook gebaseerd op wat ze werkelijk van de leden te horen hebben gekregen.

Op pagina 3 wordt u gevraagd te reageren op de kwestie van de verruiming van de APV. Graag uw mening dus! En doet u vooral mee op het discussieforum op onze website:

www.fietsersbond.nl/amsterdam

Wijkcontactpersoon: wat doet zo iemand?

In een aantal stadsdelen en ook in Amstelveen en Diemen houden leden van de Fietsersbond actief in de gaten wat er voor beleid wordt beleden en welk beleid daadwerkelijk wordt gevoerd. Zo nodig bemoeien ze zich er tegenaan. Onder andere door te overleggen met politici en ambtenaren, door inspraakavonden te bezoeken, door tekeningen van wegontwerpen kritisch te bekijken, plannen te bestuderen, contacten te onderhouden met buurtverenigingen en wijkcentra, en soms ook door knelpuntenlijsten op te stellen. En dat alles om de belangen van de fietsers te verdedigen.

In de meeste gevallen opereren WCPs zelfstandig in hun stadsdeel soms gaat het om een groepje actievelingen. Binnen de Knelpuntengroep, de denktank van de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond, overleggen ze over de verkeerskundige zaken die in hun stadsdeel aan de orde zijn. De betaalde medewerkers ondersteunen de WCPs waar dat nuttig en nodig is.

In de OEK willen we de komende tijd een paar WCPs aan het woord laten om de andere leden een indruk te geven van wat hen beweegt en bezighoudt. Deze keer vertelt Henny Ridderikhoff daar iets over.

Henny Ridderikhoff:

"Ik ben nu 2,5 jaar WCP voor Slotervaart. Slotervaart?! Dat is toch dat enge stadsdeel dat zo negatief in het nieuws is? Ha, dat is in mijn ogen nogal een mediahype en Slotervaart is toevallig ook het stadsdeel met het beste fietsbeleid van Amsterdam. En daar mag ik, als WCP, ook mijn steentje aan bijdragen.

Dit doe ik door maandelijks naar de ambtelijke verkeerscommissie te gaan. Samen met onder andere vertegenwoordigers van de politie, de brandweer en het GVB breng ik advies uit over alles wat met verkeer te maken heeft. Voor de fietsersbond gaat dat van het plaatsen van fietsnietjes bij een naschoolse opvang

tot het veiliger maken van rotondes in het stadsdeel. De vergaderingen zijn nuttig maar ook erg gezellig (er wordt veel gelachen). Natuurlijk moet ik af en toe mijn (haaien)tanden laten zien, maar dat vind ik juist leuk. Er wordt zeker goed naar mij geluisterd. En het allerleukste is natuurlijk dat ik dan na verloop van tijd (eerlijk gezegd soms wel na verloop van heel veel tijd) al fietsend op straat de door mij bevochten maatregelen uitgevoerd zie worden. En dan denk ik: ICH BIN EIN SLOTERVAARTER!"

Oproep

Het ziet er naar uit dat er vanaf volgend jaar, na de samenvoeging van de stadsdelen, behoefte is aan meer WCPs die in een groepje gaan werken. De stadsdelen worden zo omvangrijk dat het voor één persoon niet goed meer te behappen is. Dus als u geïnteresseerd bent in fietsbeleid, graag concrete resultaten ziet en gemotiveerd bent om in uw stadsdeel (of een ander stadsdeel dat u goed kent) actief te zijn voor de Fietsersbond, neem dan vooral contact met ons op.

Identiteitscrisis

We hebben de laatste soorten crisis over ons heen gekregen. Toen de kredietcrisis begon, bleek al gauw dat de klimaatcrisis, de energiecrisis en de economische crisis nog veel erger waren. Wat moet je als fietser nou met de kredietcrisis? Geen geld? Ga toch fietsen, dat kost niets en het lost meteen andere crisissen op.

Een van de aspecten van de kredietcrisis is dat de auto-industrie op instorten staat. Het grote belang van het overeind houden van de auto-industrie zit in de ondersteunende bedrijven: bumpers, ruiten, banden, stuur, spiegeltjes, rempedaal, dashboard, ga maar door. Eigenlijk bestaat er geen auto, het is een verzameling onderdelen (net als een fiets trouwens: frame uit Taiwan, versnelling uit Japan, band uit Duitsland, lampje uit China, zadel uit Italië, de rest uit Taiwan of Korea).

Als fietser heb ik er veel belang bij dat er geen auto's meer gemaakt worden, dus laat die auto-industrie maar inzakken. Maar toevallig heb ik ook aandelen (ja, ja, bijna iedereen heeft aandelen, bijvoorbeeld via pensioenfondsen) en heb ik belang bij een gezonde economie en goede aandelenkoersen. Dus steun die auto-industrie graag. Maar niet zomaar: weer ze dan meteen uit



het stadsverkeer. Dan verdienen we weer, is de economie gered, ons pensioen veilig én is de auto geen heilige koe, maar een melkkoe voor de fietsers. Laat het melkquotum maar verhoogd worden. Stuur de auto-industrie en verhoog meteen de belasting op wegen, schone lucht en ruimtegebruik.

In 1981 zou de Fordfabriek in Amsterdam gesloten worden. Daar werkten heel veel arbeiders. Er volgden demonstraties, onder andere op het Malieveld. De regering moest Ford helpen voor de werkgelegenheid. Bij die demonstratie werd De Inter-

nationale (zal heersen op aard) gezongen door de communisten (die hadden we toen nog). Dus de communisten en socialisten vonden dat het uiterst kapitalistische bedrijf Ford verloten moest worden te sluiten. En daar gebruikten ze Marx voor.

Ik snapte het niet, want ik was tegen auto's en iedere auto die niet gemaakt werd was er eentje minder en een bijdrage aan het einde van het kapitaal. Dat noemen we een win/win-situatie.

Maar toen was ik me niet bewust van aandelen en mijn pensioen. Dus ben ik nu beland in een identiteitscrisis: ik ben tegen auto's maar voor een gezonde auto-industrie. Daar helpt alleen fietsen tegen een goede wielerskoers.

TL



Veranderingen in Zuidoost

Amsterdam Zuidoost, en met name de Bijlmer, is ontworpen met een strikte scheiding van verkeerssoorten. Voor het autoverkeer waren er de (half) verhoogde dreven met daarlangs parkeergebouwen van waaruit de woningen via een overdekte wandelstraat bereikt konden worden. De flats stonden vrij in een groen maaiveld dat het domein was voor voetgangers en fietsers, spelen en verblijven. Doorgaande fiets- en wandelpaden verbonden de verschillende buurten kruisingsvrij via vele tunneltjes onder de dreven door. Zo ontstond een redelijk fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes die zeer verkeersveilig waren

Vernieuwing Bijlmer

Het stedenbouwkundig plan van de Bijlmer voldeed echter niet meer, vond men aan het eind van de vorige eeuw. De flats waren verpauperd en voldeden niet aan de vraag naar huizen met tuintjes, de verhoogde dreven waren als stedenbouwkundig element uit de mode geraakt en boden te weinig contact met de omgeving. Ook de tunneltjes voor fietsers en voetgangers waren weliswaar verkeersveilig maar werden eng gevonden, vooral 's avonds.

Aanleiding voor een grootscheepse vernieuwing van de Bijlmer die vanaf midden jaren '90 begon. Veel van de oorspronkelijke flatgebouwen werden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw, vaak laagbouw. Een deel van de verhoogde dreven werd verlaagd en er kwamen woningen en voorzieningen direct langs de dreven. Auto's konden voortaan via woonstraten tot bij de woningen komen en daar ook parkeren.

Stadsdeel Zuidoost heeft de tussenstand opgemaakt: wat hebben de veranderingen tot nu toe opgeleverd en hoe moet het verder? Er staan namelijk nog meer veranderingen van dreven op het programma en men zoekt naar nieuwe locaties voor woningbouw en versterking van het groen en blauw (water) in het stadsdeel. Het resultaat van deze exercitie: drie nota's over woningbouw en groen/blauw en een studie over dreven. Omdat de veranderingen ingrijpende gevolgen hebben voor het fietsnetwerk, schreef de Fietsersbond een uitgebreide inspraakreactie met als uitgangspunt dat het belangrijk is te leren van de ervaringen bij de eerdere fases van de vernieuwing.

Wat willen de fietsers?

Waar dreven werden verlaagd kregen fietsers te maken met gelijkvloerse kruisingen met autoverkeer. Om die veilig te laten zijn moeten ze uitstekend worden uitgevoerd: goed zicht, een steunpunt in het midden en voor belangrijke fietsroutes verdient de fietsoversteek voorrang. Nu er langs de dreven voorzieningen en woningen zijn moet je er ook kunnen fietsen. Helaas zijn fietsers te vaak aangewezen op de ventweg waar ook druk geparkeerd wordt. Dit is niet comfortabel en onveilig. Wij zien bij toekomstige verlaagde dreven graag echt vrijliggende fietspaden.

Nieuwbouw moet zo geplaatst worden dat bestaande routes hun logische doorgaande karakter behouden. Zodat je als fietser niet ineens de weg kwijt raakt omdat je een onlogische afslag naar een woonstraatje gemist hebt.

Dit is een greep uit de aanbevelingen die we in onze inspraakreactie hebben ge-

geven. Het complete stuk is te vinden op www.fietsersbond.nl/amsterdam onder het kopje 'uitgegaan' in het onderdeel 'archief'. Een dieper onderzoek naar de verkeersveiligheid.

Compacte stad goed voor fietsers en omgekeerd

De Fietsersbond ondersteunt het versterken van het groen/blauw en het zoeken naar nieuwe plekken voor woningbouw in Zuidoost. Dit maakt de stad compact en zorgt dat mensen kunnen wonen op fietsafstand van hun werk en recreatieplekken. Wat ons betreft moet bij de veranderingen het netwerk van fietsroutes een belangrijk uitgangspunt zijn. Zodat de goede voorzieningen die er zijn hun kwaliteit behouden.

Met de vernieuwde Bijlmer – de oude maar opgeknapt flats in het Bijlmermuseum en de andere wijken – is Zuidoost een van de meest bijzondere en verrassende stadsdelen van Amsterdam. Voor liefhebbers van architectuur, stedenbouw en groen een must-see, vooral op de fiets.

ML



Buitenlanders en fietsen in Amsterdam

Amy Joy Jordan heeft sinds januari 2008 haar eigen fietsenzaak 't Zonnewiel aan het pittoreske Zonneplein in Noord. Vijf dagen in de week runt ze de reparatiewerkplaats annex fietsenwinkel, waar vooral stadsfietsen worden gebracht en gehaald. Amy Joy komt uit de Verenigde Staten en vestigde zich als fietsenmaker in Amsterdam.



‘Nog altijd op huwelijksreis in Amsterdam’

Amy Joy (30) groeide op in het zuiden van Mississippi en studeerde een half jaar in California, meer om haar ouders tevreden te stellen dan dat ze er echt belangstelling voor had. Ze is veel meer een doener. In 2002 kwam ze met haar man Pete naar Nederland. Pete zou een half jaar planologie doen aan de Universiteit van Amsterdam, omdat het programma wat daar werd aangeboden beter was dan in de VS. Woonruimte gedurende die periode werd geregeld via de UvA en toen aan de zes maanden een einde kwam, bleek dat ze eigenlijk geen van beiden terugwilden.

Omdat Pete's vader lers was, heeft hij een dubbele nationaliteit en was het met de nieuwe EU-regels makkelijker om te blijven dan wanneer dat niet het geval was geweest.

Amy had geen idee wat ze wilde gaan doen, maar kwam bij Jos Dol in de leer (zie ook OEK 75). Een periode van veel verhuizen was aangebroken. Amy: "Het valt niet mee om betaalbare en legale woonruimte in Amsterdam te vinden. Toen ik zwanger bleek, wilde ik een nestje bouwen en niet meer steeds verhuizen. We plaatsten een advertentie op Marktplaats en er kwam één reactie; aan de achterkant van wat nu onze tuin is, was een huisje leeg."

Niet lang daarna kwam de verdieping boven de fietsenmakerij van Jaap de Boer vrij, en verhuisde het jonge gezin voor voorlopig de laatste keer. Pas toen ze daar al een tijdje woonden en Amy

'beneden' een fiets had gekocht, vertelde ze Jaap, de eigenaar, dat ze ook fietsenmaker was en bereid was hem te helpen, en ook wel wat wilde bijverdienen. Het klikte en Amy werkte er steeds vaker. Al vrij snel vroeg Jaap haar of zij de zaak wilde overnemen en dat werd januari 2008 een feit. Na twee maanden van herinrichten, opruimen en de brommers de deur uit doen ("dat is een specialisme dat ik niet in huis heb, en relatief weinig klanten komen voor een nieuwe brommer of reparatie") was de zaak echt zoals ze die hebben wilde. Het kwam haar goed uit dat Jaap af en toe kwam helpen; en op zijn beurt kon hij nog niet echt een streep achter zijn fietswinkelcarrière zetten.

Huis en werk in Amsterdam

Het is goed te doen in haar eentje aan het Zonneplein. Het is woensdagmorgen als we elkaar spreken, dat is één van de vijf dagen in de week dat 't Zonnewiel open is, de rustigste dag, omdat een paar andere winkels aan het plein dan gesloten zijn. "Soms werk ik 's avonds door, maar dat hoeft niet vaak."

Pete Jordan is geen planoloog geworden, maar schrijft voor bladen – onder andere de OEK – en is bezig met zijn tweede boek. In zijn eerste, Dishwasher, beschrijft hij zijn werk- en reiservaringen als afwasser in veel staten van de VS. Nu is hij bezig met een boek over zijn ervaringen als fietser in Amsterdam. Daarnaast deelt hij met Amy samen de zorgen voor huis en kind. In de winkel

annex werkplaats komt Pete niet veel; dat is helemaal Amy's domein.

Amy is heel stellig in haar opvatting dat een winkel als deze in de VS nooit mogelijk zou zijn geweest. Zeker niet in combinatie met een kind; daar bestaat immers geen subsidie voor kinderopvang. "Ik zou meer dan 60 uur per week moeten werken voor de crèche, daarnaast is Amerika geen fietsland. Portland Oregon wordt gezien als de ultieme fietsstad van de Verenigde Staten, maar daar fietst slechts een fractie van wat hier fietst." Naast het clichébeeld van Amerika als het land van de onbegrensde mogelijkheden, wordt hier een ander beeld om zeep geholpen. Goed, met haar ondernemende karakter zou ze er wellicht een andere zaak hebben kunnen beginnen, maar een fietszaak als deze, dat nooit.

Amsterdam vindt ze een geweldige fietsstad. "Al die fietspaden, die stoplichten, en iedereen heeft ervaring met fietsers op de weg. Ik ben nog steeds zo verliefd op Amsterdam; it's still a honeymoon."

Als zij het voor het zeggen zou hebben, zou ze niet één, maar veel meer zondagen per jaar de binnenstad autovrij maken. Dat maakt de stad mooier en fietsen fijner. Amy: "Ik ben heel tevreden en dankbaar dat ik hier woon en werk."

tekst/foto AMR

Wachttijdvoorspellers

In een hoekje van de vorige OEK vroegen we u ons te laten weten wat u eigenlijk vond van de wachttijdvoorspellers. Het antwoord was luid en duidelijk: Fantastisch! Heel veel dank aan allen die gereageerd hebben. U was zeer eensgezind: "Fietzers blijven braaf wachten", "ontspannend", "het geeft je het gevoel dat je niet voor niets staat te wachten", "het groen is in de maak", "De uitvinder van die klokjes verdient een lintje".

In de stedelijke Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) werd er, mede met uw reacties als input, nog eens kritisch naar de voorspellers gekeken. Daarbij ging het met name over de voorspellers die bij verkeerslichten staan die reageren op het verkeersaanbod.

Wachttijdmelders

U kent al langer de wachttijdmelders: die staan bij verkeerslichten met een zgn. starre regeling (elke cyclus (groen>geel>rood>groen) ligt vast en is gelijk). Deze staan bijv. bij het Weteringcircuit, het Weesperplein en rond het Centraal station.

Over die melders zijn we tevreden, ook al gebeurt het soms nog wel dat ze blijven 'hangen' op 1 seconde. Dat is gevaarlijk, want je zult maar een vroege start maken omdat je binnen een seconde groen

verwacht. In de praktijk valt het met dat gevaar wel mee omdat fietsers niet door rood rijden als er nog verkeer voor hun neus langs kruist; er zijn dan ook nog geen ongelukken bekend die daardoor zijn ontstaan. Het 'hangen' komt doordat het licht precies op dat moment wisselt van programma. In de spits is de cyclus anders dan daarbuiten.

Wachttijdvoorspellers

De dynamische verkeerslichten met voorspellers zijn niet zo simpel en leveren daardoor lastiger problemen op. Het best is dat te bekijken bij de kruising voor het Scheepvaartmuseum. Om te beginnen is er géén probleem als er niet door het OV wordt ingebroken op het aftellen. Maar stel dat de teller op 3 staat en er nadert een bus op de kruisende weg. Die krijgt voorrang, en dus moet het tellertje stoppen met aftellen.

Maar als wachtende fietser reken je daar niet op... Om dit potentiële gevaar te voorkomen, heeft men bedacht om bij een hoger (eigenlijk: te hoog) getal met tellen te beginnen en, als er dan geen bus komt, op het laatste het aftellen te versnellen. Maar de vraag is natuurlijk: hoe te hoog moet je dan beginnen?

De opzet op dit moment is dat er steeds een zo goed mogelijke inschatting van de wachttijd wordt gemaakt. Af en toe



gaat-ie dus sneller, af en toe langzamer. Een verrassend gezicht misschien, maar ook nu kom je, als het aftellen in de buurt van de 0 komt, in de problemen. Zeker als van beide kanten van de kruising bussen tegelijk komen 'inbreken'.

Ondanks deze problemen, is het nog steeds de bedoeling dat er doorgedaan wordt met het plaatsen van wachttijdvoorspellers. Ook al zijn de meeste kruisingen in de stad in meer of mindere mate afhankelijk van het verkeersaanbod en is het dus helemaal niet zo makkelijk. Maar vrijwel iedereen is er positief over, en ook het blote feit dat je verkeersdeelnemers meer informatie geeft, maakt, denken wij, het verkeer toch weer een stukje veiliger.

GdW



Puzzelfoto

De foto links toont een heftig fietsknelpunt in de stad. Weet u waar dat is (of was, want hopelijk is het alweer verholpen)?

Onder de goede inzenders verloten we een mooie fietskaart of een exemplaar van het boekje *Fietsen als medicijn*. Dan beleven we er toch nog lol aan.

Stuur uw antwoord naar:

- Fietzersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietzersbond.nl

Zuidas

Tegen de tijd dat u deze OEK leest, weten we meer over de voortgang van de petitie om de Zuidastunneltjes open te houden. Houd de website in de gaten voor het laatste nieuws. Er komen nieuwe dagen dat we ter plekke handtekeningen verzamelen (met steun van scholen) en op een mooie dag zullen we deze aanbieden aan de gemeente. (GdW)

A1-A10 beter opgelost

De stichting *A1-A10 Oost Beter Opgelost* vraagt met een burgerinitiatief aandacht voor de gevolgen van wegverbreding voor de gezondheid. Naar aanleiding van de besluitvorming rond de verbreding van de A10 oost – midden door Diemen, Watergraafsmeer en Duivendrecht – vragen zij de Tweede Kamer om nu eens een debat te voeren over het verband tussen verkeer, milieu en gezondheid. Dus een debat over snelwegen met niet alleen de minister van Verkeer, maar ook met die van Milieu en van Volksgezondheid.

Dat lijkt ons geen slecht idee. Ook de Fietsersbond ziet de belangen van fietsers niet alleen in het uitbreiden, verbeteren, behouden en verkeersveiliger maken van de fietsmogelijkheden, maar ook in de omstandigheden waaronder gefietst moet worden. Als we waar willen maken dat fietsen natuurlijk dé oplossing is om met zijn allen mobiel én gezond te blijven, moet de fietsomgeving geen gevaar voor de gezondheid vormen. Dus ook niet in Diemen, Watergraafsmeer en Duivendrecht.

Meer informatie, en de mogelijkheid om de petitie te ondertekenen via www.schoongenoegvanvuilelucht.nl. (GdW)

Parkeren bij OBA

Bij de openbare bibliotheek op het Oosterdokseiland staan tegenwoordig toezichhouders. In rode hesjes sporen ze fietsers aan om de stalling te gebruiken. Gevolg is een leeg plein, een volle stalling en fietsen langs de loopbruggen ernaartoe. Er zijn altijd mensen die hun fiets liever buiten parkeren omdat ze maar even binnen hoeven te zijn of



niet graag een ondergrondse stalling ingaan. Het toezicht leidt dus tot volle loopbruggen, waar de ruimte beperkt is en in noodgevallen niet ontruimd kan worden.

Uiteraard vinden ook wij dat bibliotheek en conservatorium goed bereikbaar moeten zijn voor voetgangers en rolstoelers. Fietsen op het plein mogen hen niet in de weg staan. Daarover hebben ons overigens nooit klachten bereikt. Het zou een goede oplossing kunnen zijn om op het plein fietsparkeervakken te maken zodat de looproutes vrijblijven. Dan bereik je een doel dat voor iedereen duidelijk en nuttig is. Een fietsvrij plein op een plek waar veel studenten komen is onpraktisch en niet ons doel. (ML)

Handhaving op de Overtoom

Op de Overtoom worden nogal wat verkeersovertredingen begaan. En velen maken zich er schuldig aan: tegen de richting in fietsen, brommers op het fietspad, auto's op het fietspad en de stoep, illegaal over de trambaan rijden, door rood rijden, de oversteek niet vrij houden bij filevorming, enz. enz. Het lijkt verdorie net een gewone straat. Maar daar mag best eens iets aan gedaan worden, vindt men.

De politie heeft geteld dat er in een uur wel minstens 100 overtredingen waren. Ze gaan nu handhaven.

We hoeven onze leden natuurlijk niet te waarschuwen, dat zijn oppassende fietsers waar eenieder een voorbeeld aan kan nemen. Maar dan weet u in ieder geval wat er aan de hand is als u er langs komt en zich afvraagt wat al dat blauw daar op straat doet. (ML)

Nieuws uit Amstelveen

Denk mee over fietsparkeren bij bushaltes in Amstelveen

Er is een nieuwe overdekte fietsenstalling bij het busstation in het centrum van Amstelveen. Er komen meer fietsenrekken bij allerlei haltes van de sneltram. Amstelveen pakt het fietsparkeren op, en de eerste resultaten daarvan zijn inmiddels te zien. Maar, in een treinloze stad zijn ook de bushaltes essentieel in het ketentransport tussen fiets en Openbaar Vervoer (OV). Maar welke haltes? We vragen de Amstelveense fietsers om suggesties.

De gemeente Amstelveen heeft een Nota Fiets opgesteld voor de periode 2006-2015. Hierin staan allerlei doelstellingen en maatregelen om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren, ook over het stallen van fietsen. Fietsparkeren is in de nota beperkt tot eisen voor het stallen nabij voorzieningen en het letterlijk overnemen van de parkeernormen zoals de Fietsparkeerwijzer 2001 van het CROW. De vraag is echter: zijn in Amstelveen de landelijke parkeernormen bruikbaar of is fietsparkeren gemeentelijk maatwerk?

Om hier achter te komen is de gemeente een onderzoek gestart naar het fietsparkeren in Amstelveen bij openbare voorzieningen zoals basisscholen, winkelcentra, sportvelden, het zwembad, het ziekenhuis maar ook bij haltes van het OV. Dit onderzoek loopt momenteel. Voor dat laatste, stallingen bij OV-haltes in Amstelveen, hebben wij de meningen van Amstelveense Fietsersbondleden nodig. Ik zal uitleggen waarvoor.

Amstelveen is een van de weinige grotere steden in Nederland zonder treinstation. Amstelveense reizigers zijn voor vervoer per trein afhankelijk van NS-stations als Amsterdam-Zuid of Schiphol. Dat betekent dat in het ketentransport tussen fiets en OV de bus en (snel-)tram een belangrijke rol spelen. OV-haltes moeten per fiets goed bereikbaar zijn en er moet voldoende ruimte zijn om je

fiets te stallen zodat autoloze reizigers snel en met een gerust hart ('mijn fiets staat veilig') in een bus of tram kunnen stappen.

Op een aantal vlakken is daar de laatste jaren flink in geïnvesteerd met als doel het OV te promoten en zodoende het aantal files te verminderen. De uitbreiding van de fietsenstalling bij het busstation, op initiatief van de Fietsersbond, is daar een mooi voorbeeld van. Dit Amstelveense OV-knooppunt heeft nu eindelijk voldoende en hoogwaardige, overdekte stallingsmogelijkheden. De komende tijd gaat de gemeente alle haltes van de sneltram voorzien van nieuwe en overdekte fietsenstallingen (2009/2010).

Blijven over de bushaltes. Graag zouden wij ook die willen voorzien van fietsstallingen met aanbindermogelijkheid. Dit is al op enkele plekken uitgevoerd (zie foto).



Het is echter niet logisch om iedere halte van iedere bus te voorzien maar (eerst) alleen daar waar echt behoefte is. Om dit te kunnen bepalen hebben we jullie hulp nodig. Graag zouden wij geïnformeerd willen worden naar de bushaltes waar

behoefte aan fietsstalling is. Misschien is die ene boom wel voldoende, maar weet je haltes die meer en echte stallingmogelijkheden kunnen gebruiken, geef het dan aan ons door: amstelveen@fietsersbond.nl. (CR)

Fietszaken in Amsterdam met korting

Amstel Fietspoint

Julianaplein 1, 1097 DN
T: 020-6923584
www.amstelfietspoint.nl

AmsterBike

Piet Heinkade 11-A, 1019 BR
T: 020-4199063
www.amsterbike.eu

B.v.D. Tweewielers

2de J. van Campenstraat 161h, 1073 XS
T: 020-4701318
www.bvdtweewielers.nl

Beekhoven Bikes

Zuideinde 477, 1035 PJ
T: 020-6317120
www.beekhoven-bikes.nl

Bike City

Bloemgracht 68-70, 1015 TL
T: 020-6263721
www.bikecity.nl

Het Zwarte Fietsenplan

2de Helmersstraat 49, 1054 CD
T: 020-6708531
www.hetzwartefietsenplan.nl

De Snelbinder

Molukkenstraat 13, 1095 AR
T: 020-6930357

Bikes & Boards

Joris Ivensplein 50, 1087 BP
T: 020-4161133
Beukenweg 33, 1092 AZ
T: 020-6655930
www.bikesandboards.nl

Bikemotion.nl

2e Hugo de Grootstraat 12, 1052 LC
T: 0900-3660366
www.bikemotion.nl

Bob Orange Bicycles

Weteringschans 195, 1017 XE
T: 020-4218754
www.boborangebicycles.nl

De Baron Fietsen

Overtoom 45, 1054 HB
T: 020-6833369
www.dutchbikeamsterdam.nl

Fa. Fietsplezier

Looiersgracht 60, 1016 VT
T: 020-6277726
www.meesfietsen.nl

Fiets + Meer

Middenweg 3, 1098 AA
T: 020-4681433
www.fietsenmeer.nl

Ligfietswinkel Amsterdam

Waterspiegelplein 10h, 1051 PB
T: 020-6869396
www.ligfietswinkel.nl

Lohman fietsspecialisten

De Clercqstraat 70-76, 1052 NK
T: 020-6183906
www.lohman.nl

Rijwielspecialist Holendrecht

Holendrechtplein 7-9, 1106 LN
T: 020-6967795
www.holendrecht.nl

De Vakantiefietser

Westerstraat 216, 1015 MS
T: 020-6164091
vakantiefietser.nl

Wiel tot Wiel BV

J.P. Heijestraat 154-160, 1054 MK
T: 020-6850633
robvanzaane@wieltotwiel.nl

't Zonniewiel

Zonneplein 7, 1033 EJ
T: 020-6337444
www.zonniewiel.com

Voor actuele informatie zie www.fietsersbond.nl

Jos Louwman is oprichter en eigenaar van fietsverhuur- en reparatiebedrijf MacBike. Met drie vestigingen in het centrum, twee stallingen bij het Centraal Station en zo'n vijftig medewerkers mag het een heus Amsterdams imperium genoemd worden. Ruim elf jaar geleden nam Louwman het initiatief voor een eerste fietsroute door de stad.



Jos Louwman / MacBike

www.macbike.nl
www.routeyou.com

Ruim elf jaar geleden nam Louwman het initiatief voor een eerste fietsroute door de stad. Elk jaar kwam er een bij, steeds bedacht door Koos van den Berg. Soms werkt Louwman zelf mee aan een route, zoals die over *Verborgene schat ten v an joods Amsterdam*. Maar dan moet hij wel iets met het onderwerp hebben. "En Koos, nu communicatiemedewerker in stadsdeel Oud-Zuid, vindt alles leuk".

Routes voor toeristen

De voornaamste doelgroep vormen toeristen, buitenlandse en Nederlandse, die Amsterdam beter willen leren kennen, een fiets huren, maar dan niet weten waarheen te gaan. Voor Louwman is het belangrijk dat zij de auto laten staan en zich gezond en veilig per fiets verplaatsen.

De meeste routes, in een handzaam formaat, hebben niet alleen een duidelijke kaart maar vaak ook mooie afbeeldingen. De beschrijving van zowel de tocht als de bezienswaardigheden is in twee talen beschikbaar: Nederlands en Engels. Voor de Joodse route, die ook in het Hebreeuws is verschenen, werkte Louwman samen met het stadsarchief in de Vijzelstraat, het Joods Historisch Museum en de VVV (nu ACTB). Niet alleen bij MacBike, ook in de boekwinkel van het Stadsarchief aan de Vijzelstraat is het een zeer gewild product.

Met het Arcam, het architectuurcentrum Amsterdam aan de Prins Hendrikkade produceerde Louwman een architectuur-route van ongeveer 30 kilometer. De onderwerpen van de routes kiest Louwman zelf, al laat hij zich soms leiden door de toeristische jaarthema's van de ACTB. Een klassieker met meer dan 20.000 verkochte exemplaren is *The great mini Amsterdam windmill bicycle tour*. Waren de thema's aanvankelijk voor de handliggend – Waterland, grachtengordel, oude havens – gaandeweg sloeg Louwman andere paden in, zoals *Two great Gay & Lesbian bicycle tours – historic and hysteric*. Al met al is inmiddels al een breed palet aan routes ontstaan met voor elk wat wils. De doelgroep van de grachtenroute is nauwelijks vergelijkbaar met die van de homoroute. Inmiddels is ook in het kader van Amsterdam City Of Art 2009 de fietsroute *Art On The Edge* ontworpen.

Toekomstmuziek

Voor 2010 staan twee onderwerpen op de agenda. Dan bestaat het Amsterdams marktwezen honderd jaar, en markten zijn erg geliefd bij toeristen. De stedelijke overheid heeft spreiding van toerisme hoog in het vaandel, dus is er Louwman veel aan gelegen om een route klaar te hebben met alle dagmarkten (van Mosplein t/m Gaasperdam, maar ook met alle boeken-, kunst- en biologi-

sche markten.

"De routes zijn er niet alleen voor ons imago", aldus Louwman, "ze werken ook goed naar instellingen en de gemeente. We zijn een vertrouwd merk geworden." Vanuit toeristisch perspectief is voor 2010 gekozen voor het thema 'water', mede omdat Willem Alexander (bekend om zijn affiniteit met watermanagement) dan wellicht de troon zou bestijgen. Ook voor MacBike is regeren vooruitzien; uit eigen onderzoek weet Jos Louwman dat het in 2011 precies 600 jaar geleden is dat aan de eerste Amsterdamse brug onderhoud werd gepleegd. En als het nieuwe Filmmuseum in Noord z'n deuren opent en Overhoeks klaar is, wordt het tijd voor een fietsroute door Noord.

Jos Louwman hecht eraan te benadrukken dat fietsen in Amsterdam helemaal niet zo gevaarlijk is als veel mensen denken – zelfs niet voor de toeristen die zijn fietsen huren en na een grondige instructie het wild ingestuurd worden. Louwman: "Statistisch gezien moet je zeventig miljoen kilometer fietsen voor je een dodelijk ongeluk krijgt. Dus als je lekker doorfietst, zo'n 20 km/uur, dan ben je als je 24 uur per dag doorfietst toch wel zo'n 400 jaar bezig."

AMR

Met de pont

In de vorige OEK heb ik beschreven dat fietsen op IJburg niet zoveel voorstelt. Mijn vrouw heeft wel inmiddels een elektrische fiets aangeschaft (ja schande, energieverpilling). Niet zozeer vanwege de harde wind waar iedereen het over heeft, want die is niet zoveel anders als in Noord. Maar vanwege het fietsen náár IJburg.

IJburg is een eilandengroep. Een beetje flauwekul, want ze hadden het net zo goed vast kunnen maken aan het vasteland. Bij een eiland denk je al gauw aan een veerpont en meeuwen, dat geeft het echte eilandgevoel. Maar nee, er zijn bruggen; lange en hoge bruggen. Vandaar die elektrobike (maar wel met eco-stand).



Heerma-brug (BH- of Dolly Parton-brug)



Er zijn drie toegangswegen naar IJburg. De bekendste is – voor tram, auto, fiets – de Heermabrug die bijnamen heeft gekregen als BH-brug of Dolly Partonbrug. Maar dat was nog van voor de Marlies Dekkers lingerie. Die BH-brug ligt halverwege de IJburglaan, een lange rechte weg van Zeeburgereiland tot aan einde Haveneiland. Deze weg is te vergelijken met de Pieter Calandlaan in West: er komt geen einde aan. Voor fietsers vanuit Noord de enige mogelijkheid.

Vanuit Weesp of Muiden kan via de Maxis aan de oostkant naar IJburg gefietst worden, langs de Diemer Vijfhoek en dan over de Benno Premselabrug. Deze brug is voorlopig voor bouwverkeer geopend, maar fietsers kunnen er gewoon over. Op de brug heb je een prachtig zicht over IJsselmeer en Pampus. In de

Benno Premselabrug



naar IJburg

herfst staan hier talloze vogelaars want alle vogels uit Zien is Kennen komen langs. In de toekomst is deze brug ook open voor auto's en bussen.

Sinds 2005 is er een voetganger- en fietsbrug (de Nesciobrug) van Oost naar de Diemerzeedijk waar Nescio en zijn Titaantjes ('Jongens waren we – maar aardige jongens. Al zeg ik 't zelf...') lange wandelingen maakten. Deze brug gaat op hoogte over het Amsterdam-Rijnkanaal met prachtig uitzicht, maar het is wel een stevige klim: driemaal Nesciobrug staat gelijk aan het Kopje van Bloemendaal.

Drie bruggen om naar IJburg te gaan, of om via IJburg door te steken naar Muiden en Almere.



Nesciobrug

Met de pont

Auto's en tram mogen door de Piet Heintunnel, maar de fietsers zijn over het hoofd gezien en dat terwijl IJburg juist autobeperkend wilde zijn. 26 jaar lang ben ik dagelijks met de veerpont van Noord naar het Centraal Station gegaan en heb nooit behoefte gehad aan een brug. Een pont richting IJburg zou een mooie aanvulling zijn op de drie bruggen, want fietsen van Centrum naar IJburg is zeer omslachtig. Een pont van Centraal Station via Java-eiland naar Zeeburgereiland zou de fietsroute aanzienlijk inkorten, daarna kan de pont via Noord (Hamerstraat) terug naar het CS. Deze pont hoeft geen sluizencomplex te passeren en zou volgens mij een goede aanvulling zijn op het pontverkeer op het IJ en het fietsen naar IJburg.

TL



Afscheid van Monique van Evelingen

Zoals sommigen onder u vermoedelijk al vastgesteld hebben, ontbreekt deze keer de tekening van Monique van Evelingen (afgezien van het vijftal hieronder). Dat is geen ongelukje; het is ook geen toeval. Monique heeft besloten er mee te stoppen. Ze heeft het eenvoudig te druk met andere dingen – en ook met tekenen, natuurlijk. En, zei ze, na 11 jaar is het ook wel genoeg.

Wij weten dat er lezers zijn die – nog niet zo lang geleden – teleurgesteld waren toen haar vaste tekening van de achterpagina verdween. Daardoor werd het moeilijk het lezen van de OEK te begin-

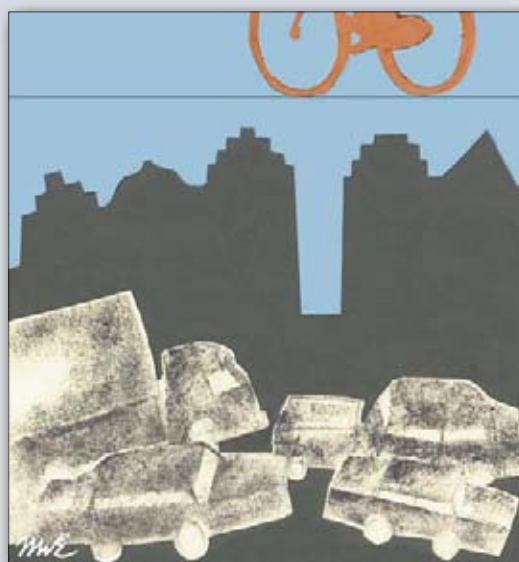
nen met een glimlach. Diezelfde lezers zullen nu weer teleurgesteld zijn, en met hen de vele anderen die al die jaren konden genieten van wat ze zelf haar “mild ironisch commentaar” noemde. Even glimlachen om zaken waar je anders alleen maar somber van zou worden.

De redactie heeft geprobeerd Monique te vermurwen, maar ze blijft bij haar besluit. En wij kunnen niet anders dan dat respecteren. We zullen het voortaan zonder deze krent in de pap moeten doen. Al zullen we dankbaar gebruik blijven maken van haar logo's (knelpunten, ingezonden brieven).

Voor wie dit blad voor het eerst onder ogen krijgt, hieronder vier tekeningen die eerder in OEK verschenen zijn, plus een fraaie kleurenprent die onlangs in MUG stond.

En wie wil weten wat Monique nog meer in haar mars heeft, verwijzen we naar haar website: www.vanevelingen.nl. Daar kun je zien dat ze een veelzijdig illustrator is en dat OEK dankbaar mag zijn dat zij haar talent zo lang belangeloos aan ons beschikbaar heeft gesteld. We wensen haar veel succes met haar verdere carrière.

JK



Langzaam verkeer

Langzaam en langzaam is twee

Als er plannen gemaakt worden voor de inrichting van een stuk stad, worden de gebruikers vaak onderverdeeld in auto's, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Met dat laatste bedoelt men dan fietsers én voetgangers.

Die ene noemer suggereert dat die twee groepen wel samen kunnen. Maar als je over de stoep gaat fietsen, maak je daar bij diezelfde inrichters meestal geen vrienden mee. Er is kennelijk dus wel degelijk onderscheid en dat wordt in de praktijk ook gemaakt. Daar hebben de voetgangers voordeel bij (geen last meer van die 'gevaarlijke fietsers die je omver rijden'), maar zeker ook de fietsers zelf. Dat kun je op een zonnige dag in het weekend vaststellen in het Vondelpark als voetgangers en fietsers één ruimte proberen te delen. Fietsers zijn duidelijk geen voetgangers die iets sneller gaan en dat uitgangspunt werkt dus niet.

Nu is dat behelpen op zo'n zonnige vrije dag natuurlijk best te doen, maar op al die andere dagen, vooral als je naar school of je werk moet, is het dat niet en de vraag is dus: wat werkt wel?



Het Fietsberaad deed uitgebreid onderzoek naar de hoeveelheden fietsers en voetgangers die gevoeglijk kunnen samengaan op één weg. Dat zijn er meer dan je denkt: met 100 voetgangers per uur per 'breedtemeter' kun je er nog altijd redelijk tussendoor fietsen. Dit geldt met name in winkelstraten waar fietsers en voetgangers in dezelfde richting gaan. Voor meer informatie hierover verwijs ik graag naar de website van het Fietsberaad: www.fietsberaad.nl.

Een volgende vraag is hoe je voor elkaar krijgt dat iedereen in zo'n situatie weet waar-ie op moet letten?

De regels uit het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) zijn heel simpel:

- fietsers gebruiken het fietspad (of de rijbaan als een fietspad ontbreekt);
- voetgangers gebruiken het voetpad (of het fietspad als een voetpad ontbreekt, en de rijbaan als zowel voetpad als fietspad ontbreken).

Of iets een voetpad is, kun je zien aan bord 'G7', het onderste op onderstaande foto.



Het curieuze aan dat combibord hierboven (op het Mahlerplein in de Zuidas) is dat het onderste zegt dat die plek verboden is voor alle 'bestuurders' (en dus ook fietsers), terwijl het bovenste zegt dat die plek verplicht is voor fietsers. Dat is dus niet zo handig geregeld, die twee borden spreken elkaar tegen.

In het Vondelpark lopen en fietsen ook veel mensen op dezelfde plek. Daar is



Kattenlaan

een betere poging gedaan om dit alles te regelen. Ze moeten gedacht hebben: we zetten er geen verkeersbord neer – dat is het bord rechts namelijk niet –, maar iets dat daarop lijkt, en we leggen uit wat de bedoeling is. Maar het is de vraag of het de bedoeling is dat voetgangers de volle breedte van de geasfalteerde paden (die eigenlijk te breed zijn om 'pad' te heten) gebruiken. Die paden zijn duidelijk geen stoepen en ook geen plein. Ook deze uitleg biedt dus geen echte duidelijkheid, hoewel het in de praktijk best gaat. Dat zei het Fietsberaad ook al.



Bij de Kattenlaan, die datzelfde Vondelpark met de Overtoom verbindt, is (door een ander stadsdeel) weer een andere manier gevonden om de omgang tussen fietsers en voetgangers te regelen. Na jaren strijd is besloten dat de Kattenlaan een woonerf is. Op een woonerf mogen bestuurders niet harder dan stapvoets (max. 12 km/u) rijden, en mogen voetgangers de hele breedte van de weg gebruiken. De voetgangers hebben dus de meeste rechten, maar hier is weer een nadeel dat je er ook met de auto mag komen.



lees verder op p.16

Daarbij houdt geen fietser zich natuurlijk aan de regel van stapvoets rijden; het is immers een belangrijke doorgaande fietsroute, onderdeel van Hoofdnet Fiets. Maar ook hier zou je kunnen zeggen: zolang iedereen maar oplet, is het te doen.

Het pijnpunt bij al deze plekken zit in het feit dat fietsverkeer als regel een geheel andere functie heeft dan het 'verkeer' van voetgangers. Voor fietsers vormen al deze plekken simpelweg een weg waarop zij allerm minst langzaam verkeer zijn (voor WO-II waren overigens enkel voetgangers en trek- en duwkarren dat, fietsers waren 'snel verkeer'). De pijn zit hem er dan in dat voetgangers er natuurlijk recht op hebben om niet van de sokken gereden te worden.

Dat recht kan tot gelding gebracht worden door ze echt een eigen plek te geven waar fietsers niet mogen komen. Die eigen plek ontbreekt in elk van deze gevallen. Maar als dat zo is hadden

de inrichters net zo goed gewoon een (verplicht) fietspadbord kunnen ophangen. Voetgangers mogen dat namelijk gebruiken als er geen voetpad is.

Het woonerf vind ik een aardig compromis. Iedereen mag er komen, maar iedereen moet letten op de voetgangers. Maar dit werkt alleen als er niet overrijverig bekeurd wordt op iedereen die har-



RAI-terrein

der dan 12 km/uur fietst.

Moraal van het verhaal: Gun deze twee duidelijk verschillende groepen weggebruikers elk hun eigen plek. Een mooie uitdaging voor het RAI-terrein (zie boven)...

En voor de gebruiker: Let een beetje op elkaar, dan gaat het allemaal best goed.

GdW

Wat doet de PR-commissie eigenlijk?

De afdeling Amsterdam behaalt regelmatig successen, maar veel werk gebeurt ook achter de schermen. Om de gewenste groei in leden te realiseren is meer zichtbaarheid van de Fietsersbond nodig. Daarom is begin 2008 de PR-commissie opgericht. Dat zijn enkele enthousiaste leden die wilden nadenken over mogelijkheden om de Fietsersbond in Amsterdam meer in beeld te krijgen. Er waren veel goede ideeën voor acties, waarvan een deel met succes is uitgevoerd. Maar al snel ontstond de behoefte aan meer focus en een meer gestructureerde aanpak voor de ledenwerfactiviteiten. Dat leidde tot het ontwikkelen van een *Marketingplan Le den*. En uit de analyse konden we het volgende concluderen:

- We moeten onze bestaande leden meer aandacht geven.
- We kunnen onze leden vragen ons te helpen bij acties (voor ledenwerving).
- Ledenwerfacties gaan we selectief inzetten.
- Mensen hoeven niet meteen lid te worden, maar kunnen zich opgeven als belangstellende.

Met deze inzichten zijn we aan de slag gegaan. Met o.a. de volgende resultaten:

- Er zijn nu twee nieuwe vrijwilligerscoördinatoren voor de contacten met de actieve leden en om acties uit te zetten.
- We hebben een jaarkalender gemaakt met een overzicht van alle evenementen in Amsterdam waar we als Fietsersbond ons gezicht willen laten zien.
- We gaan leden actief informeren over acties in de buurt waar ze wonen en nodigen ze uit voor een gesprek.
- Nieuwe leden worden welkom geheten bij de afdeling met een brief en een flyer waarin we vertellen wat we als afdeling doen.

Intussen zijn we ruim een jaar aan het werk en trots op ons clubje en de resultaten die we tot nu toe hebben geboekt. En we gaan door.

Heb jij nog goede ideeën voor ons of wil je ook als vrijwilliger worden ingezet voor acties? Mail dan naar: amsterdam@fietsersbond.nl

HK

OPROEP AAN DE LEDEN

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond wil haar leden sneller kunnen informeren over wat er speelt of gaat spelen en sneller willen bereiken als er actie nodig is. Daarvoor lijkt een digitale nieuwsbrief een goed middel.

Iedereen die daar belangstelling voor heeft, kan zich voor die nieuwsbrief aanmelden door een mail te sturen naar:

nieuwsbrief@fietsersbondamsterdam.nl

(zet "ja" op de plaats van het onderwerp)

En als je meer wil, meer betrokken wil zijn bij de beleidsvorming en activiteiten van de afdeling, kun je dat laten weten door in de mail aan te geven waar je belangstelling naar uitgaat.

Zie ook:

www.fietsersbondamsterdam.nl

Klik op: *Doe mee!*

Brommende agenten in het Vondelpark

Een tijdje geleden trof ik in het Vondelpark drie agenten op brommers (geel kentekenplaatje) aan. Ze zaten niet achter struikrovers aan, maar zaten – leek het – gezellig met elkaar te kletsen. Echter wel met de motor aan, met stank en lawaai van dien. Op mijn vragen wat ze aan het doen waren, of dat in het park moest, en of daar de motor bij aan moest, wilden ze niet meer vertellen dan dat ze bezig waren met handhaven en dat de politie dat ook in het Vondelpark met de bromfiets mag doen.

Gewone stervelingen mogen in het Vondelpark te voet of op de fiets. Het is verboden voor brommers en andere voertuigen met een motor. Nu kan ik kan me voorstellen dat de politie dit soort regels mag overtreden als ze met politiezaken bezig zijn die dat nodig maken. Maar toch niet om gezellig een praatje te maken?

Klacht

Om duidelijkheid te krijgen heb ik een officiële klacht ingediend bij de politie. Ik vind namelijk niet alleen stank en geluidsoverlast in een park ergerlijk, maar het is ook slecht voor het imago en het gezag van de politie als agenten zomaar zonder reden de regels overtreden die voor iedereen gelden.

Mijn actie had wonderlijk snel resultaat. Nog de volgende dag werd ik gebeld door de klachtencoördinator van de politie. Ik zou een gesprek krijgen met de

betreffende agenten en er was contact geweest met bureau Koninginneweg. Daar ergeren ze zich ook aan het zonder reden door het park rijden van motorvoertuigen van de politie.

Wat is het probleem?

In het gesprek met de betreffende agenten (nog in opleiding) en hun baas vertelden ze me dat ze de betreffende dag opdracht hadden om te handhaven op o.a. hondenpoep. Het had hen een goed idee geleken in het Vondelpark naar overtreders te gaan zoeken. Net toen ik ze tegen kwam, waren ze aan het overleggen hoe een van hen een wildplasser had aangepakt.

Dat ze op de brommer in het Vondelpark waren zagen ze niet als een onoverkomelijk probleem. Volgens de wegenverkeerswet mag de politie bij het uitoefenen van zijn functie immers de verkeersregels overtreden. Regelmatig kiest de politie ervoor om in het park te voet of per fiets te handhaven, maar die bewuste dag waren ze nu eenmaal op de brommer. Bovendien komt het geregeld voor dat ze met de brommer nuttig werk kunnen verrichten als er bijv. een beroving plaats vindt. Over het imago van de politie maakten ze zich wat dit betreft niet zo'n zorgen, net zo min als de hinder van stank en lawaai.

Meer klagen helpt

Ik blijf me zorgen maken. Zeker nu ik heb gehoord dat het bureau Koninginneweg

eigenlijk alleen bezwaar heeft als de politie zonder goede reden met motorvoertuigen in het Vondelpark is en dat handhaving wat hun betreft een goede reden is.

Handhaving op hondenpoep, wildplassen en tal van mogelijke overtredingen in het park kan volgens mij prima, zo niet beter, per fiets of te voet. Het is onnodig hinderlijk en gevaarlijk om dat op een brommer of in een auto te doen. Ik zou van mijn klacht een zaak kunnen maken om dit door een commissie te laten uitzoeken, maar met een kleine kans op succes: de politie mag immers de verkeersregels overtreden bij het uitoefenen van haar taak. Effectiever lijkt het me als ook anderen die zich ergeren aan het onnodig gebruik door de politie van motorvoertuigen in parken ook een klacht indienen. Misschien dat veel klachten het beleid van de politie doet veranderen.

Klachten kunnen naar onderstaand adres, graag een kopie aan de Fietsersbond. Belangrijk is het kenteken van het voertuig en tijdstip van het voorval te vermelden.

ML

Klachtencoördinator politiekorps
Amsterdam-Amstelland
Postbus 2287
1000 CG Amsterdam
Telefoon: 020-5593789
www.politie-amsterdam-amstelland.nl



Bijna opgelost knelpunt

Hier links op de foto de belangrijke hoofdnet fietsverbinding door het Vondelpark tussen Oud-Zuid (Koninginneweg) en Oud-West (Kattenlaan). In de afgelopen winter avonds en 's nachts onbruikbaar door gebrek aan straatverlichting en sinds het voorjaar achter hekken verdwenen.

Hopelijk is dit verbrede (fiets)pad weer opengesteld als deze OEK verschijnt en kunnen de fietsers eindelijk weer (overdag én 's nachts) veilig en comfortabel het Vondelpark door.

Govert de With was al actief binnen de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond (sinds 2002 lid van de knelpuntengroep), toen hij er op 1 oktober 2008 als betaalde beleidsmedewerker aan de slag ging. Tijd om eens terug te kijken, maar vooral ook vooruit.



“Wij kunnen geen lijnen op de weg schilderen”

Wat leek je aantrekkelijk aan de baan?

Een combinatie van praktische zaken zoals werktijden, de werklocatie (ik woon in Amersfoort, al gauw 2,5 uur per dag onderweg!) en meer ideële: bezig zijn met iets concreets en iets wat ik belangrijk vind. Een erg aangename bijkomstigheid is dat het prettig is om met weinig mensen op kantoor te zitten, maar daarbuiten wel met heel veel anderen te maken te hebben. Ik vind het heerlijk om in Amsterdam te werken.

Wat trof je aan?

Een organisatie met heel veel routine en geheugen. Die alles al een keer gezien heeft en elke discussie al eens heeft gevoerd. De prioriteit lag en ligt erg naar buiten toe. Ik kijk zelf graag ook naar interne processen al weet ik dat nadenken over interne dingen snel navelstaren kan worden... Zolang de bureaus niet dichtslibben met papierstapels, is het altijd nuttiger om naar buiten te gaan. Ik heb daar wel moeite mee, vind het prettig als de zaken intern op orde zijn, maar kan er mee leven dat je dat hier zelf moet doen.

Wat vind je leuk aan je baan en wat minder?

Mijn werk zie ik als het geven van gevraagd en ongevraagd advies aan de gemeente over fietsen en fietsbeleid vanuit het standpunt van de fietser. Wat ik leuk vind, is het kennismaken met een nieuw wereldje, dat van de mensen die in Amsterdam met verkeer en openbare ruimtebeleid bezig zijn. Onbewust fascineert me dat al heel lang, maar ik kende

die wereld helemaal niet. Het is goed om te merken hoe toegankelijk de politiek is, als je je daarin verdiept. Je merkt dat de Fietsersbond een serieuze gesprekspartner is.

De afwisseling en de vrijheid in het werk vind ik ook een groot goed. Het ene moment ben je een formele inspraakreactie aan het schrijven, het andere moment een telefoontje aan het beantwoorden van iemand die zich afvraagt of een verkeerssituatie niet beter kan.

Minder leuk is af en toe het uitblijven van een concreet resultaat. Er gebeuren wel goede dingen, maar je weet nooit zeker of dat nou komt door wat wij zeggen en doen, of dat dat sowieso wel was gebeurd. Ook ben je altijd afhankelijk van andere mensen die de dingen echt moeten doen. Wij kunnen wel zeggen dat er dingen anders moeten, maar wij kunnen geen lijnen op de weg schilderen, of palen neerzetten, laat staan stoepbanden verleggen.

Waar kijk je naar uit en wat mag 'met pek en veren' de stad uit?

Ik verheug me op de herinrichting van de Marnixstraat. Dat was een heel spannende inspraakprocedure, waar echt twee meningen lijnrecht tegenover elkaar stonden. Het compromis is heel redelijk, en het is echt een doorbraak dat er na 30 jaar fietspaden komen op het laatste stuk. Bovendien fiets ik er zelf vaak, en is het onderhand geen doen meer om alle kuilen te ontwijken, dus alleen al dat is een verbetering.

'Met pek en veren de stad uit', mogen

ontwerpers van de openbare ruimte die een esthetisch beeld hebben van hoe een straat eruit hoort te zien en daar het gebruiksgemak aan opofferen. Bijvoorbeeld haakse afslagen in plaats van schuine oversteken of mooie afgeronde hoeken. Of de hardstenen band over het fietspad aan het begin van de Spuistraat en bij de Magere brug. Of de IJburglaan, waar het fietspad telkens onderbroken wordt door een hobbel die zogenaamd mooi is. Hetzelfde plan is er nu voor de Wibautstraat. Bah!

Hoe maak je naar jouw idee leden actief?

Door ze te betrekken bij de discussies die gevoerd worden en hen dingen te laten doen die ze leuk vinden. Verder moet je goede condities scheppen. De mail moet het doen, er moet koffie en thee zijn, pen en papier, postzegels en enveloppen. Niets is ergerlijker dan dat je als vrijwilliger je energie aan dat soort dingen moet besteden. Gelukkig hebben we een collega, Fred Redemeijer, die goed voor dat soort zaken zorgt.

Wat verwacht je van actieve leden en wat mogen ze van jou verwachten?

Actieve leden moeten hun ding kunnen doen en bij voorkeur daar zelf het voortouw in nemen. Als ze er niet uit komen, of hulp nodig hebben, kunnen ze altijd aan de bel trekken. Ik antwoord snel en ik doe wat ik beloof. Verder zorgen dat we hier op het kantoor dossierkennis hebben, van de discussies op de hoogte zijn en dat we de mensen kennen die die discussie voeren. Het kantoor

is daarbij echt een soort uitvalsbasis, met alle praktische en theoretische kennis in huis, bij de mensen of in de boekenkast.

Tenslotte: hoe zie je de toekomst van de afdeling Amsterdam?

Voor mij is deze afdeling in toenemende mate een soort fietsverkeerskundig adviesbureau. Dat is in elk geval de ont-

wikkeling van de afgelopen 30 jaar. Ik kan me ook voorstellen dat, nu de zaken waar in het begin fel actie voor werd gevoerd, inmiddels min of meer gemeengoed zijn, er ook een soort volgende stap wordt genomen. Dus dat er weer opnieuw actie gevoerd gaat worden. Niet om driedubbelgeparkeerde auto's weg te krijgen of fietspaden aan te leg-

gen, maar om fietscomfort naar een hoger plan te tillen. Fietsen niet op het smalle tegelfietspad, maar op de brede asfaltweg, die dan, op een paar uitzonderingen na, niet meer nodig is voor zoveel auto's als nu.

AMR

Fietsen als medicijn: een goede brochure met een ruggetje

Een recente uitgave van de Fietsersbond is het boekje *Fietsen als medicijn* waarin gewone mensen vertellen hoe fietsen hen weer gezonder maakte. Deskundigen leggen in knalre taal de medische waarde van het fietsen uit. Aan het woord komen ervaringsdeskundigen op het gebied van overgewicht ('Als ik niet zou fietsen zou ik dichtgroeien'), hart- en vaatziekten, diabetes en depressie. Dat laatste is al in de belangstelling sinds het verschijnen van Maaarten van Buurens boek *Kikker gaat fietsen* (hij fietste lange stukken om aan zijn depressie een eind te maken).

De teksten gaan vergezeld van tips over hoe je gezond kunt fietsen, toegespitst op de betreffende gezondheidsproblemen. Heb je bijvoorbeeld hart- of vaatziekte dan moet je om uithoudingsver-

mogen en spierkracht op te bouwen, inspanning afwisselen met rust. Uitgebreidere tips zijn inmiddels op de website van de Fietsersbond te vinden. Het boekje (43 pagina's tekst, inclusief voorwerk, quotes en daarnaast twaalf fotopagina's en drie witte) kwam tot stand met steun van ziektenkostenverzekeraar Zilveren Kruis Achmea. Wellicht bedoeld als genereus gebaar, maar voor mij als fietsende consument doet het denken aan een ongeleukte brochure met een ruggetje, waarvoor je ook nog eens € 5,95 moet betalen. Hard tijd voor een echt grote campagne voor het belang van fietsen voor de gezondheid!

AMR

Het boekje is te bestellen via www.fietsersbond.nl/fietsenalsmedicijn



Nieuwe pont Noordzeekanaal

Wie tussen IJmuiden en Wijk aan Zee langs de zee wilde fietsen moest altijd helemaal over de sluizen of de Velzerpont en om de hoogovens heen. Een omweg van ca. 10 km door een weinig aantrekkelijk gebied.

Sinds half april verzorgt *Watertaxi IJmuiden* voor € 4,- een pontverbinding voor fietsers en voetgangers over de monding van het Noordzeekanaal. Hoewel niet op Amsterdams grondgebied, vinden we het voor recreatief fietsende Amsterdammers een geweldige aanwinst! De overtocht is een belevenis tussen de grote zeeschepen en met zicht op de Noordzee, de imposante hoogovens en het Forteiland. Op de open dagen van het Forteiland (de eerste zondag van de maand) maakt de pont er een tussenstop.



De pont vaart tussen het Sluisplein in IJmuiden (vlak bij de terminal van de boot naar Newcastle) en een nieuwe steiger bij de Noordpier. Vooral nog vaart de pont 4x per dag heen en weer: om 10.15, 13.15, 15.30 en 18.15 uur vanaf IJmuiden. Steeds 20 minuten later vaart hij vanaf de Noordpier weer terug. De dienst is van 12 april tot 12 oktober. (ML)



Kneelpunten

Opgelosten knelpunten

Bos en Lommer

De ingrijpende nieuwbouw in dit stadsdeel heeft nogal eens dramatische gevolgen voor fietsers. Zo is 4 jaar geleden het fietspad langs de **Erasmusgracht** zuidzijde tussen ringspoor en A10 (Laan van Spartaan) verdwenen. Het gaat om een belangrijke schakel in het hoofdnet fiets, maar nu pas wordt ("echt", "heus") beloofd dat hij over een half jaar is hersteld. Het ergste was nog dat de omleidingsroutes al die tijd onduidelijk waren of onbegaanbaar. Zo hebben tijdens het bouwen rond het Bos en Lommerplein de fietspaden langs de **Hoofdweg** en de **Bos en Lommerweg** (omleidingsroute én hoofdnet fiets) het zwaar te verduren gehad. Maar sinds eind april kun je er weer fietsen.



Bos en Lommerweg

Het blijft natuurlijk jammer dat er – om de allure te verhogen – voor het wegdek van de fietspaden gekozen is voor een smalle vleeskleurige tegel zodat het fietsen erover verre van comfortabel is.

Centrum

Het verkeerslicht op de **Prins Hendrik-kade** bij de Schippersgracht liet fietsers onnodig lang wachten, net zo lang als de auto's die moesten wachten op het doorgaande verkeer op de Prins Hendrik-kade. Mede dankzij de inbreng van onze man

bij de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam zijn de wachttijden voor de fietsers aanzienlijk verkort.



fietsdoorsteek bij Muiderpoort

Er is voor fietsers een doorsteek gemaakt voor de **Muiderpoort** langs, naar het woonbuurtje tussen Sarphatistraat en Mauritskade. Wij moeten eerlijk bekennen dat we van niks wisten, maar dat neemt niet weg dat we er blij mee zijn.



parkeervakken CS

Bij het **Centraal Station** zijn fietsparkeervakken gemaakt voor bakfietsen (en ook vakken voor brommers). Zoals de foto laat zien is het nog even wennen (of is het door de hoge parkeerdruk tot mis-

lukken gedoemd?). Hoe dan ook, dit is beter dan het wegslepen van bakfietsen omdat er geen plek was waar ze legaal konden staan.



Hogesluisbrug

Het fietsverbod op de hoofdfietsroute over de **Hogesluisbrug** wordt massaal genegeerd. Niet zo raar: trams, brommers en auto's mogen wel gewoon door. Het verbod is ongeloofwaardig en niet te handhaven. Verkeersregelaars proberen de fietsstroom nu alleen tegen te houden als er een tram aankomt.

De Fietsersbond vindt dat het stadsdeel er beter aan gedaan had een waarschuwing te plaatsen: fietsers op de trambaan, pas op!

De oorzaak van de problemen op de **Vijzelgracht** is bekend, maar lastig blijft het voor fietsers. Gelukkig is de route niet meer volledig afgesloten, en kun je over de trambaan mee (hier wel!). Als je er voor het eerst komt, vereist het wel een hoop inzicht om niet per ongeluk in de fuik te lopen aan de huizenkant van de bouwhekken.

Noord

Zuideinde is de doorgaande route naar Oostzaan met een lastig profiel: op de smalle weg is geen plek voor vrijliggende fietspaden maar er rijdt wel veel verkeer waaronder ook behoorlijk wat bussen. De smalle en de zwakke ondergrond van weg en huizen maken ook de aanleg van drempels problematisch. Om op deze hoofdnet fietsverbinding



Zuideinde

toch een duidelijker plek voor fietsers te waarborgen zijn er rode fietssuggestiestroken gemaakt van elk 1,25m breed. De ruimte die in het midden voor autoverkeer overblijft is nu zodanig dat auto's moeten uitwijken als ze elkaar tegen te komen. Hierdoor houden ze hun snelheid beperkt. Het betekent ondanks alles een duidelijke verbetering voor fietsers. (foto)



fietspad Tuindorp Oostzaan

Het fietspad langs de oostkant van **Tuindorp Oostzaan** is een prettige (en bewegwijzerde) route van de NDSM pont naar Oostzaan, Zaandam, Twiske en verder. Het was echter in een deplorabele staat vol hobbels en kuilen. Recent is het asfalt vernieuwd en is het pad ook net wat breder geworden. Toegegeven, het was achterstallig onderhoud, en dat melden we meestal niet als opgelost knelpunt. Toch wilden we u deze verbetering niet onthouden. (foto)

Oud-Zuid

Op het deel **Van B aerlestraat** tussen Concertgebouw en Roelof Hartplein waren met de aanleg van de vrije trambaan de fietsoversteken bemoeilijkt. Eentje was wel 'intact' gehouden, maar daarvan bleek het paaltje erg kwetsbaar. Er staat nu een rubberen paaltje, dat niet meteen sneuvelt als iemand er tegenaan

rijdt. Een in den lande beproefd concept; ook de brandweer kan er bijvoorbeeld gewoon overheen rijden zonder gedoe met sleuteltjes. We zijn benieuwd hoe lang deze het overleven.



Stadhouderskade

De **Stadhouderskade** tussen de Van Woustraat en de Ferdinand Bolstraat heeft fietspaden gekregen. De laatste puntjes worden nog op de i gezet, maar nu al is het een genot om het verschil te ervaren tussen de oost- en de westkant van de Ferdinand Bolstraat (zie ook de achterkant van deze OEK). Bovendien is de rijbaan versmald tot één rijstrook. Daardoor wordt het verkeersbeeld ook voor de overstekende fietsers veel duidelijker, en dus veiliger. Wij zijn erg blij met dit nieuwe stuk 'Singelgrachtprofiel'.



Stadionweg

Na het tragische ongeluk met een schooliere op de **Stadionweg** vlakbij de Olympiaweg, kwam ook de gemeente tot de conclusie dat die weg daar veel te smal was. Door een parkeerplek te verwijderen kan het fietspad iets eerder beginnen en heb je op dat punt als fietser geen last meer van de (vracht)auto's die naar rechts uitwijken voor het begin van de tramhalte. Dat neemt niet weg dat de Fietzersbond niet zal rusten voor er over de gehele Stadionweg vrijliggende fiets-

paden liggen, zoals het hoort.



fietsvakken Gerard Douplein

Op het **Gerard Douplein** zijn fietsparkeervakken aangelegd.



Amstelveenseweg

Op de **Amstelveenseweg** verschijnen fietspaden, aan de Vondelparkzijde liggen ze er al. De omleidingsroutes tijdens het werk laten erg te wensen over. Ook lijken de fietspaden smaller dan wij ze op de tekening gezien hebben. We proberen nog wat decimeters te redden, want nu al blijken mensen uit te wijken en in te halen over de stoep.

Oost

De herprofilering van de **Middenweg** vordert gestaag. Opnieuw is een stuk voorzien van asfaltfietspaden i.p.v. de klinkers die er lagen. Het ziet er weer fris uit. De paden zijn niet heel breed, en dus is dit een plek waarvan wij ons afvragen of dit wel 20 jaar mee kan.

Sinds een paar jaar is er door de gemeente besloten dat autoverkeer over de S100 (Nassaukade-Stadhouderskade-



Tropencircuit

Mauritskade) voorrang moet hebben. Op het **Tropencircuit** is dat ook doorgevoerd op de kruising met de Linnaeusstraat. Alleen gelooft niemand het. Inmiddels staan er 4(!) stopborden voor auto en tram, maar de beste oplossing lijkt toch om de voorrang weer terug te brengen in de oude geloofwaardiger situatie. Wordt vervolgd.

Slotervaart

In het fietspad langs het Nieuwe Meer lagen misschien wel de heftigste boomwortelhobbels van Amsterdam. Deze velgenbrekers zijn nu opgevangen met een fietspad in betonplaten. Niet supervlak maar het lijkt een goede oplossing te bieden zonder dat de bomen weg hoeven.



Huizingalaan

Langs de Johan Huizingalaan fietsend richting de Oude Haagseweg moest je vroeger bij het viaduct met de A4 altijd een vreemde slinger richting het park de Oeverlanden maken. Geen straf als je een recreatief tochtje aan het maken bent, maar voor de doorgaande fietser is het prettig dat er nu met een klein stukje fietspad een doorgaande fietsroute langs de weg is ontstaan. Ook goed voor de oriëntatie. (foto image_114)

Iets verderop is de kruising van de Christoffel Plantijn route met de **Oude Haagseweg**. Fietzers moeten daar tweemaal

twee rijbanen oversteken waar ook nog afslaan auto's op te vinden zijn. Dat is lastig, zeker met de hoge snelheden van het autoverkeer aldaar. Omdat dubbele rijbanen met de huidige verkeersdrukte niet nodig zijn is het plan opgevat om ter plekke de oversteek te versmallen tot een enkele rijbaan. Wat ons betreft moet dat dan ook daadwerkelijk fysiek worden opgelost want op alleen wegmarkering sta je als overstekende fietser bepaalt niet rustig te wachten.



Oversteek Oude Haagseweg

Wij dringen er nogmaals bij het stadsdeel op aan spoedig een fysieke versmalling te realiseren en gaan er van uit dat de foto bij het uitkomen van deze Oek achterhaald zal zijn.



Kattenrugbrug

Westerpark

Nog voor dat Oud West en Westerpark (samen met Baarsjes en Bos en Lommer) opgaan in een nieuw stadsdeel West is er al een prima nieuwe fietsverbinding tussen beide stadsdelen ontstaan. Met een breder brugdek en minder steile hellingen is de Kattenrugbrug over de Hugo de Grootkade toegankelijk gemaakt voor fietsers (en rollators). Samen met de Buisbrug en de Swammerdambrug is er een autoluwe fietsverbinding ontstaan tussen tussen het Westerpark en het Vondelpark.



kruising De Clercq-Bilderdijkstraat

De Clercqstraat: vorige keer schreven we het al, maar nu is ook het kruispunt gereed: vrijliggende fietspaden langs de de Clercqstraat. Inclusief wachttijdvoorspellers bij de kruisingen. Nu verder met de Bilderdijkstraat.

ZuiderAmstel



Rijnstraat (nieuw)

De Rijnstraat tussen de Amstelkade en de Vrijheidslaan is (bijna) klaar, d.w.z. voorzien van vrijliggende fietspaden. Hoe hard die nodig zijn, merk je nog steeds als je verder de stad uit fietst en over de kruising met de Vrijheidslaan weer voor de leeuwen geworpen wordt. Hopelijk is de veel betere aanblik van de straat en de mogelijkheid om veilig op de fiets boodschappen te doen een impuls om ook de rest van de straat zo in te richten! En hopelijk kan er ook eindelijk eens iets gedaan worden aan het vervolg stad-in.



“Kies maar”

De ochtend dat mijn vrouw haar eerste eigen zaak kreeg, nam ze me al vroeg mee naar haar fietsenwinkel en zei tegen me: “Jij hebt een nieuwe fiets nodig.” Met een breed gebaar wees ze op een rij Gazelles. “Kies maar”, zei ze.

Mijn hart stakte. Ik had geen nieuwe fiets gehad sinds ik mijn eerste fiets kocht met het geld dat ik op m'n achtste met een krantenwijk had verdiend – meer dan dertig jaar geleden! Maar die eerste fiets, moet ik toegeven, had ik slecht behandeld. Ik reed er liefdeloos op rond en al gauw raakte hij onherstelbaar in verval. Ik leerde al snel dat ik meer het type was voor een goedkope, gebruikte fiets. En in de jaren die volgden bereed ik een lange reeks van *zeer* goedkope, *zeer* gebruikte fietsen.

Naar Amsterdam verhuizen betekende de voortzetting van die traditie van op oude barrels rijden, vooral omdat ik nu te bang was iets te bezitten dat ook maar in de verte op een mooie fiets leek. Toen ik in de Spuistraat woonde stuitte ik geregeld op dieven die voor onze woning bezig waren fietsen te stelen. Ik hoopte dat mijn fiets te onaantrekkelijk was om hun belangstelling te wekken – en mijn barrel leek daar inderdaad in te slagen.

Toen we naar de Transvaalbuurt verhuisden, had onze nieuwe woning een ongekennde luxe: een berging in de kelder. Mijn fiets daarin te kunnen opsluiten gaf me een kick. Niet langer hoefde ik er 's ochtends over te tobben of mijn fiets nog wel zou staan waar ik hem de vorige avond had achtergelaten. Sterker, ik voelde me nu zeker genoeg om mijn oude barrel zonder versnelling en met terugtraprem, om te ruilen voor een fiets met

zes versnellingen en handremmen. Net zoals z'n voorgangers was dit een oude, tweedehands fiets. Maar door de versnellingen en de handremmen voelde hij als een limousine.

En dat was de fiets waar ik nog steeds op reed toen Amy Joy jaren later tegen me zei: “Kies maar.” Ik koos een Gazelle Impala. Na een dag rondzoeken door de stad, kon ik me al niet meer voorstellen hoe ik het al die jaren op die vreselijke krenge had uitgehouden. Mijn nieuwe fiets reed als een droom.

Doodsbang dat de Impala gestolen zou worden, wijdde ik me met grote zorg aan de beveiliging. Zelfs als ik maar even voor een ogenblikje een winkel inging, kostte het me meer tijd om het ding op slot te zetten dan om de boodschap te doen. Toch beging ik, ondanks mijn toegewijde waakzaamheid, de grootste zonde die een Amsterdammer kan begaan. Ik parkeerde de fiets voor de winkel van Amy Joy en liep – ik begrijp nog niet waarom – de winkel in zonder het ding op slot te doen. En zo werd mijn nieuwe fiets iemand anders' tweedehandsje.

Ik dorst Amy Joy niet in de ogen te kijken toen tot me doordrong wat me was overkomen. Al die jaren had ik immers geweten dat ik zo'n mooie fiets eigenlijk niet waard was. Ik verwachtte – en *verdiend* – dat Amy Joy me ernstig over mijn stompzinnigheid zou onderhouden. Maar in plaats daarvan – ondanks haar teleurstelling – wees ze op een rij fietsen in haar winkel. “Kies maar”, zei ze.

Ik wist niet of ik nou de gelukkigste fietser of de gelukkigste echtgenoot in heel Amsterdam was. Ik besloot tenslotte dat ik allebei was.

Pete Jordan

FIETSERS VOGELVRIJ



**NIET
ZO**



**MAAR
ZO**

FIETSERS VEILIG!

Mede dankzij de Fietzersbond