



**Wat doen  
wijkcontactpersonen  
eigenlijk?**

**Is er hoop  
voor de  
Van Woustraat?**

**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 17 februari 2010. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 4 januari 2010 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

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 10 - 17 uur (behalve op vrijdag). 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

E: amstelveen@fietsersbond.nl

#### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

### Aan dit nummer werkten mee:

Pete Jordan, Johan Kerstens, 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

## 2<sup>e</sup> Editie Regiofietskaart Amsterdam e.o.

De in 2008 uitgebrachte fietskaart *Stadsregio Amsterdam op de Fiets* is een groot succes. Binnen een jaar waren alle 15.000 exemplaren verkocht. Nu is de 2<sup>e</sup> editie uitgekomen, tot stand gekomen mede dankzij de hulp van actieve leden van de Fietsersbond.



Tot slot zijn op de kaart nu ook de afstanden tussen de knooppunten verwerkt.

De kaart is te koop voor €5,50 bij boekwinkels, VVV en ANWB. Op het kantoor van de Fietsersbond Amsterdam krijgen leden van de Fietsersbond €1 korting.

In deze nieuwe editie zijn opgenomen

- de nieuwste fietspaden, fietsbruggen en wegen,
- twee nieuwe knooppuntenwerken (van de provincie Utrecht en de Bollenstreek),
- nieuwe pontverbindingen met vaartijden, en
- een geactualiseerd overzicht van fietssmakers, fietsverhuur en stallingen.

### NU IN DE AANBIEDING

**Gelamineerde wandkaart**  
**Amsterdam op de fiets**  
Afmeting: 1.00 x 1.30 m  
Nu voor € 25  
(leden € 20)



### Aankondiging

**Wat:** Algemene Amsterdamse

Ledenvergadering (AALV)

**Wanneer:** wo 20 januari, 20 uur

**Waar:** WG-plein 84

### In dit nummer:

- 3 Marnixplein | FietsVeilig Amsterdam
- 4 Fietsparkeren bij Sloterdijk
- 5 Blauwe brommerplaag
- 6 Dick de Jongh: wijkcontactpersoon
- 8 De toppen van Amsterdam
- 9 Nieuws
- 10 Verkiezingen 2010 | Muiderbrug
- 11 Terug naar de eenvoud
- 12 Waterballet Hogesluisbrug
- 14 Nieuw! | Moet stoepfietsen kunnen?
- 15 Drempels
- 16 Fietsparkeren bij de OBA
- 17 Is er hoop voor de Van Woustraat?
- 18 Steeds beter fietspad Amstelveen
- 19 Afscheid van een bezorgcoördinator
- 20 Knelpunten
- 22 Autovrije zondag
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Niet Zó Maar Zó

## 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      |
| - <b>Fout geparkeerde auto's</b>  | 5530333      |
| - <b>Storing straatverlichting</b>  | 5972626      |
| - <b>Fiets-bewegwijzering:</b>  | 088-2696747  |
| of <a href="mailto:schadebew@anwb.nl">schadebew@anwb.nl</a> o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794) |              |
| - <b>Wegdek op trambanen:</b>   |              |
| <a href="mailto:infraservice@gvb.nl">infraservice@gvb.nl</a> (c.c. aan <a href="mailto:amsterdam@fietsersbond.nl">amsterdam@fietsersbond.nl</a> )                         |              |
| - <b>Storing verkeerslichten:</b>   |              |
| <a href="mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl">licht@fietsersbondamsterdam.nl</a> o.v.v. kruispunt + rijrichting   |              |

# Marnixstraat, Marnixplein, wat te zeggen?

**Op 19 juni kwam een 12-jarig jongetje om het leven. Hij fietste naar school en werd op het Marnixplein overreden door een vrachtwagen. Net zoals na een eerder ongeluk met een meisje op de Stadionweg, maakte dit ongeluk een hoop woede los. Bij de familie en vrienden van de jongen, bij het buurtcomité dat al jaren pleit voor veiliger fietsen op de Marnixstraat. Maar ook bij politici die na veel moeite besloten hadden vrijwilligge fietspaden aan te leggen.**

Dat besluit namen die politici in september 2008. Sindsdien is het stadsdeel bezig geweest om de details van de herinrichtingsplannen voor de Marnixstraat – inclusief Marnixplein – uit te werken en alles met iedereen af te stemmen. Uiteindelijk is het de bedoeling om in maart 2010 te beginnen met de uitvoering daarvan. Wij, als Fietsersbond, hebben in de aanloop naar dat besluit in 2008 luid

en duidelijk van ons laten horen. Hoewel we onze zin niet hebben gekregen, zijn we niet ontevreden met het uiteindelijk door de deelraad bereikte resultaat, volgens ons de 'second best'.

Toen dat ongeluk gebeurd was, wisten we niet goed wat we moesten zeggen of doen. De plannen voor verbetering waren er al, en het leek ons niet in iemands belang om een al uitgebreid gevoerde discussie nog weer over te doen. Zwartepieten heeft natuurlijk ook geen zin; niemand valt dit ongeluk te verwijten. Toch waren we blij dat anderen bleven hameren op de onveiligheid. Bezorgde ouders startten een petitie, waarover hieronder meer.

Dankzij de onverzettelijke boosheid van de bewoners is nu alvast een deel van het plan uitgevoerd. Hoewel het altijd merkwaardig is dat zo iets dan ineens zo snel kan, verdienen de mensen die daar

hard voor hebben gewerkt toch een compliment. Ook heeft wat gedaan is weliswaar een tijdelijk en voorlopig karakter (met tegels waar straks asfalt komt en met een bushalte die wel verplaatst is maar nog niet naar de definitieve plek), maar het ligt er toch maar.

En dat heeft ook nog een bijkomend voordeel. Want, ook al is het een verbetering, we zien nu alweer punten die we eigenlijk nog anders zouden willen. Op het gevaar af aangezien te worden voor zeurpieten die niet kunnen ophouden tot ze helemaal hun zin hebben, zullen we dat toch laten horen.

Na deze ongelukken met kinderen is er op allerlei niveaus meer aandacht voor verkeersveiligheid. Voor ons een aanleiding om – zij het schoorvoetend – wat opportunistischer te worden. Wie weet komt zodoende ons plan uit 1983 weer in beeld: de Marnixstraat afsluiten voor doorgaand verkeer.

GdW

## FietsVeilig Amsterdam

**Na het ongeluk op de Marnixstraat (zie boven), begon een comité van bezorgde ouders een petitie om de gemeente te bewegen zich echt in te zetten voor een Fietsveiliger Amsterdam.**

Via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) schreven ze een 10-puntenplan om Amsterdam veiliger te maken. Dat waren goede punten, waarvan er veel ook door de Fietsersbond uitgedragen worden.

Wij zijn dan ook blij met dit initiatief, en hebben eind augustus samen met de bezorgde ouders de petitie aangeboden aan wethouder van verkeer Hans Gerson. Bij die gelegenheid werden 67 zwarte ballonnen opgelaten als symbool van de 67 'black-spots' (gevaarlijke kruisingen) die de stad nog telt.

De week daarop vergaderde de Gemeenteraad. Ook bij die gelegenheid was er veel aandacht voor verkeersveiligheid. Het comité heeft zich inmiddels samen met ons en Veilig Verkeer

Nederland omgevormd tot actiegroep *FietsVeilig Amsterdam*. De politiek wordt nu dus door meer dan alleen de Fietsersbond in de gaten gehouden. We hopen dat zich dat uitbetaalt, niet alleen in de verkiezingsprogramma's maar vooral in het beleid de komende jaren en een kordate en daadkrachtige uitvoering daarvan.

Gelukkig wist de wethouder dat je je niet moet beperken tot blackspots, maar dat het gewoon overal veiliger moet.

Het comité heeft de petitie nog open staan, en heeft zich inmiddels omgevormd naar een wat meer permanente groep. Te beginnen met de komende gemeenteraadsverkiezingen willen ze (en wij ook) fietsverkeersveiligheid hoog op de agenda houden. Waar we als Fietsersbond vaak via onze ambtelijke contacten



al veel weten over de onmogelijkheden van bepaalde wensen, is zo'n fris geluid ook voor ons heel welkom. We houden dus contact. Hopelijk horen we de komende tijd veel over verkeersveiligheid in Amsterdam!

GdW

Tekenen kan op:  
[www.petities.nl/petitie/amsterdam\\_moet\\_veiliger\\_voor\\_fietsers](http://www.petities.nl/petitie/amsterdam_moet_veiliger_voor_fietsers)



# Fietsparkeren bij Sloterdijk

**Station Sloterdijk en omgeving zijn in ontwikkeling. Er wordt gebouwd en veranderd om het station en zijn omgeving aantrekkelijker te maken. Voor de fietsers is het even afzien.**

Sloterdijk is een plek die zo goed bereikbaar is dat meer functies gewenst zijn. Bovendien is de omgeving van het station de laatste plek in Amsterdam waar nog forse hoogbouw mogelijk is en die kans wil men niet laten liggen. Onlangs is er begonnen met het verplaatsen van het bus- en tramstation. Van het Orlyplein boven aan de voorkant van het station verhuist het naar het Carascoplein dat zuidelijk van het station ligt, tussen de palen van de hoge spoor- en metrobaan. Daar is meer ruimte voor uitbreiding van het bus- en tramstation, en op het Orlyplein kunnen dan (ooit) de hoge torens gebouwd worden.

Maar op het Carascoplein stonden fietsenrekken. Een hoognodige aanvulling

op de rekken boven, bij de hoofdingang, die altijd overvol zijn. Die rekken beneden zijn nu verplaatst naar een veldje verderop. Er staan flink wat rekken, maar die zijn zonder veel gevoel voor fietsparkeren aangelegd. De ondergrond is zand met puin waarin glas en gebroken tegel zitten. Dat is niet lekker voor fietsbanden, zanderig bij droogte maar een modderpoel als het lang nat is. En – erger nog – een groot deel van de rekken zijn ouderwetse wielklemmen zonder mogelijkheid om de fiets aan vast te zetten. Op een plek als Sloterdijk, met weinig ogen op de fietsen, zal geen fietser daar zijn fiets graag neer zetten. Niet gek dus dat mensen uitwijken naar elders, de hekken, palen en wat al niet meer.

Bijkomend probleem is dat per 1 augustus de fietsstalling geen beheerder meer heeft. De stalling is alleen nog maar met een chipknip via de automatische toegang te gebruiken. Dat gaat nog wel eens mis en is een ongewenste

situatie waarover de SP al vragen heeft gesteld. NS verzekert ons dat er zo snel mogelijk weer een nieuwe bewaakte stalling komt en dat ze proberen deze tijdelijk in een loods onder te brengen op het veld beneden. Daarin zou dan ook plek komen voor onbetaald stallingen. Als dat gebeurt moeten de aanfietsroutes vanuit alle kanten goed worden en duidelijk bewegwijzerd. Anders kan men de fietsstalling niet vinden.

Een loods met stalling beneden biedt de mogelijkheid om te gaan werken aan de nieuwe geplande stalling. Dat wordt een gebouw naast het nieuwe busstation waar je ingaat vanaf het viaduct van de Teleport boulevard en – via een spiraal zoals in de fietsflat bij CS – naar beneden kan rijden op zoek naar een parkeerplek. Het blijkt overigens nog niet eenvoudig dit financieel rond te krijgen.

MdL

## Wat fietst daar?

Jaarlijks wordt de Bob den Uyl-prijs uitgereikt. Deze prijs is in het leven geroepen door de VPRO Gids en is bedoeld voor de schrijver van het beste literaire en/of journalistieke reisboek uit het voorgaande kalenderjaar. De bijbedoe-ling is om het werk van de in 1992 overleden schrijver Bob den Uyl opnieuw onder de aandacht te brengen.

Dat laatste is dit jaar zeker gelukt want er was veel aandacht voor de winnaar – Martin Bril – die een dag daarna zou overlijden. Hierdoor én omdat het de enige prijs is die Martin Bril ooit is toegekend, werd Bob den Uyl vaak genoemd.

Martin Bril won de prijs met het boek *De Kleine Keizer* (over Napoleon). Het is



jaarlijks aan de jury om te bepalen wat een reisboek moet inhouden om de prijs te verdienen. En dat is het mooie, het hoeft namelijk geen reisverslag te zijn. Bob den Uyl heeft vele reisverslagen geschreven waarbij de reis neerkomt op een voorgenomen fietstocht van Nederland naar een ander Europees land die

strandt in een Delfts koffiehuis. Een mislukte fietstocht is ook een fietstocht.

Het werk van Bob den Uyl is onlangs opnieuw uitgegeven en aan te raden voor mensen met droge humor. Staat u ook altijd in de verkeerde rij? Het boekje *Wat Fietst Daar?* uit 1970 gaat niet over merken en types fiets, maar over Den Uyls idee dat fietsen de enige menselijke manier van reizen is. Hem viel toen op dat er zo weinig buiten de stad gefietst wordt, en dat is nog steeds zo, behalve in de weekends en onder trimmers. Alhoewel dit boekje niet het hoge niveau heeft van zijn latere werk (met humoristische beschrijvingen van zijn fietsreizen), is het volgens mij verplichte kost voor leden van de Fietsersbond.

TL

# Blauwe brommerplaag

Als je er op gaat letten slaat de schrik je om het hart. De toenemende hoeveelheid scooters op de fietspaden. Ze rijden hard en vaak dicht langs je heen. Of ze gaan net iets langzamer en dan kan je er als vlotte fietser steeds net niet voorbij maar je rijdt wel steeds in hun uitlaatgassen.

Scooters zijn (met die uitlaat achter) voor velen een heel aantrekkelijk vervoermiddel. Hip, niet duur en je hoeft geen helm op. Met gemak ga je snel en zonder moe te worden overbrug je ook grotere afstanden. Parkeergeld hoeft er niet betaald te worden en op de fietspaden tuf je lekker de file voorbij.

Snorfietzen, zoals de scooters met het blauwe verzekeringsplaatje officieel heten, mogen niet harder dan 25km/uur maar houden zich daar vaak niet aan. Ze moeten op het fietspad rijden; en dáár houden ze zich helaas wel aan. Voor fietsers zitten daar de grootste problemen:

1. Scooters zijn voor een fietspad vaak gevaarlijk breed. In Amsterdam waar de fietspaden veelal niet breder zijn dan de minimale 1,80m, levert dat steeds meer hinder op. Vooral ook voor kinderen en ouderen.
2. Berijders van scooters hebben met veel fietsers te maken. Dat komt omdat ze harder gaan dan de gemiddelde fietser en dus niet meerijden in de stroom. De kans op conflicten is navenant groter.
3. Scooters zijn meestal uitgerust met een tweetakt motor. Een type verbrandingsmotor dat extreem vervuילend is. Ook dat is voor fietsers, die door hun inspanning ook nog eens extra lucht gebruiken, gevaarlijk om in de buurt te hebben.

## Oplossing

Hoe kunnen we het groeiende probleem van de scooters nu aanpakken? Ons uitgangspunt is duidelijk: fietspaden zijn bedoeld voor fietsers, mensen die hun benen als krachtbron gebruiken. Op een gewone fiets of misschien een met elektrische hulpmotor voor wie een duwtje in de rug nodig heeft. Ons doel moet zijn dat fietspaden voorbehouden wordt aan wie op eigen kracht beweegt.

Maar hoe bereiken we dat? We kunnen in Den Haag ervoor pleiten om blauwe brommers van de fietspaden af te krij-

*“Ik mag lijden dat ook schone snorfietzen elders gaan rijden” (JPN)*

gen. En als ze niet op de rijbaan mogen, dan moeten ze maar helemaal afgeschaft worden. Dat is een lang en lastig traject waarin we natuurlijk met de landelijke Fietsersbond moeten samenwerken.

In Amsterdam kunnen we om te beginnen pleiten voor meer handhaving van de snelheid van scooters en het verbod erop in parken. En we moeten de gemeente duidelijk maken dat ze verkeerd bezig is met het promoten van elektri-



Hoeveel rechtvaardiger zou het niet zijn als de uitlaat van een scooter niet aan de achterkant zou zitten maar aan de voorkant. Dus niet voor de neus van de fietser erachter, maar voor de neus van de scooterrijder zelf?

sche scooters. Voor mensen die echt niet willen trappen moet dan maar de elektrische fiets (met trapondersteuning) gepromoot worden. Of desnoods de elektrische bromfiets. Die heeft een geel kentekenplaatje en moet op de rijbaan rijden. En ook daar hoort effectieve handhaving bij.

Kortom, het probleem is duidelijk, maar voor de oplossing is waarschijnlijk nog een lange weg te gaan. Gelukkig heeft de politiek ook al aandacht voor het probleem. GroenLinks bepleitte onlangs een slooppremie voor scooters met een tweetaktmotor. Wordt vervolgd!

MdL



## Wijkcontactpersonen

Overal in de stad houden leden van de Fietzersbond het verkeersbeleid in de gaten. Zo nodig bemoeien ze zich er tegenaan: 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.



**Dick de Jongh is al zo'n 35 jaar wijkcontactpersoon, de laatste jaren in stadsdeel Oud-Zuid. In een aantal gevallen trekt hij samen op met Govert de With – beleidsmedewerker van de Amsterdamse afdeling van de Fietzersbond en wijkcontactpersoon voor Zuideramstel – maar de meeste zaken hebben ze onderling verdeeld.**

Hoewel emeritus hoogleraar logica, Dick de Jongh, sinds zijn pensionering meer tijd voor de Fietzersbond zou moeten hebben, komt hij toch nog regelmatig tijd te kort. Dan is hij te vinden op de Universiteit van Amsterdam waar hij zich omringt met wiskundigen, informatici en filosofen. Nieuw is dat niet (en iedereen is daar aan gewend), want dat was al zo in 1975 – nog vóór de oprichting van de Fietzersbond (toen ENWB, later ENFB). Toen al vond hij de nog ongeschreven rol van wijkcontactpersoon uit voor zijn toenmalige woonwijk Slotermeer.

Tegenwoordig is Dick de officiële wijkcontactpersoon in Oud-Zuid.

“Oud-Zuid is in tal van opzichten vergelijkbaar met het centrum: qua omvang, aantal inwoners, het heeft een duidelijke doorgangsfunctie voor fietsers en telt relatief veel culturele trekpleisters. En rond het Museumplein gelden dezelfde parkeertarieven als in de binnenstad.” Zo schetst hij ‘zijn’ stadsdeel in een notendop, waar hij actief is om zoveel mogelijk knelpunten te signaleren. En vooral om ervoor te zorgen dat ze worden opgelost. Niet zonder trots zegt hij dan ook: “In de OEK staan altijd veel opgeloste knelpunten uit Oud-Zuid.”

### Ambtelijk getreuzel

Maar het oplossen van knelpunten gaat niet altijd zonder slag of stoot en vraagt een erg lange adem. Dick: “Je raakt er aan gewend dat dingen erg lang kunnen duren en je ontwikkelt bijna zelf ook een ambtenarenhouding. Het is niet verstandig je op te winden over steeds groter wordende vertragingen.”

Het grootste probleem nu is: minder verkeerskundige kennis bij ambtenaren, die ook nog eens steeds minder steun van collega's krijgen. Zo heeft bijvoorbeeld stadsdeel Centrum geen verkeersdeskundige meer – Oud-Zuid gelukkig nog wel. Om in die leemte te voorzien wordt externe deskundigheid ingehuurd. Niet zelden zijn dat (onafhankelijke) adviesbureaus die zijn opgericht door de betere ambtenaren die voor zichzelf zijn begonnen en zo hun voormalige werkgever raadgeven. “Een duidelijke schaduwzijde van de privatisering”, vindt Dick.

Als wijkcontactpersoon heeft hij veel met ambtenaren te maken. Soms ervaren ze hem als steun, vooral in de gevallen waar samen wordt opgetrokken, maar soms ook staan de visies recht op elkaar. De situatie rond de Theophile de Bockstraat is illustratief. Eerst waren de ambtenaren tegen een tweerichtingenfietspad vanuit het Vondelpark naar de plaats waar het Lucas Andreasziekenhuis stond. Na een actie van de Fietzersbond richting politiek werd toch ingestemd, en binnenkort komt dat fietspad er dan ook.

### Gebiedsbeheerders en projectleiders

Dick de Jongh heeft als wijkcontactpersoon, behalve met de ambtelijke verkeerscommissie, ook te maken met

gebiedsbeheerders en projectleiders. Oud-Zuid heeft drie beheerders in dienst die over onderhoud en andere verkeerszaken gaan. De drie mannen hebben vrij veel macht en misschien daarom gaat het contact tussen hen en de ambtelijke verkeerscommissie erg stroef. Nog moeilijker is de relatie tussen Dick en de gebiedsbeheerders; in feite is het eenrichtingsverkeer. En regelmatig is hij degene die ze moet informeren over onveilige situaties, zoals bijvoorbeeld de slechte staat van het wegdek op het IJsbaanpad en het Jaagpad.

Projectleiders vormen weer een ander probleem. Soms zijn dit stadsdeelambtenaren die belast worden met een specifiek project. Maar vaak ook worden projectleiders extern ingehuurd en dan kennen ze noch de situatie ter plekke noch – en dat is nog erger – de mores en regels van de gemeente. Dat kan slecht uitpakken. “Neem het project bij de Heinekenbrouwerij aan de Stadhouderskade van twee jaar terug. Daar heeft het stadsdeel op eigen houtje opstelvakken voor auto's aangelegd. Met als gevolg enorme files. Het heeft meer dan een jaar geduurd voordat die opstelvakken weer verwijderd waren.” Soms vertrekken projectleiders halverwege de klus, omdat ze binnen het stadsdeel te weinig steun krijgen.

Kortom, op het punt van betrokkenheid en vertrouwdheid met de materie is het er bij de overheid niet beter op geworden.

### Verkeerscommissie

De belangrijkste fase voor de wijkcontactpersonen is de planfase, en een belangrijk platform is de ambtelijke verkeerscommissie waar over plannen



## Hoofdnetten

Hoofdnetten zijn ingesteld om de bereikbaarheid van Amsterdam en de stadsdelen te optimaliseren. Ze zijn gedifferentieerd naar drie typen vervoermiddelen: auto, OV (tram en bus) en fiets. Hoofdnet Auto is een netwerk van wegen waarop de auto de hoogste prioriteit heeft. D.w.z. dat de wegen voor de auto snel en betrouwbaar moeten zijn, maar niet voor het OV en de fiets. De zgn. buitenring (Mauitskade-

Stadhouderskade-Nassaukade) is daar een voorbeeld van. Tot het Hoofdnet Fiets hoort o.a. de zgn. binnenring aan de overzijde van de Singelgracht (o.a. Sarphatistraat-Weteringschans-Marnixstraat).

Hoofdnetten vallen in aanleg onder verantwoordelijkheid van de centrale stad. Als een stadsdeel iets wil doen dat effect heeft voor het functioneren van bijv. het Hoofdnet Fiets, dan kan dat alleen in

overleg met de centrale stad. De centrale stad kan ook verbeteringen aan het hoofdnet stimuleren door geld daarvoor beschikbaar te stellen. Er is een Beleidskader Hoofdnetten dat de doelen, de ligging en de kwaliteitseisen van de Amsterdamse hoofdinfrastructuur beschrijft. Het wordt gebruikt bij het ontwerpen en toetsen van herprofileringen. Een belangrijk instrument daarbij is de Leidraad van de Centrale Verkeers Commissie (CVC).

wordt geadviseerd. Officieel adviseert de commissie gevraagd en ongevraagd. Ze bestaat uit diverse deskundigen: twee verkeersambtenaren, iemand van de verkeerspolitie en iemand van de lokale politie, en daarnaast een vertegenwoordiger van de "Werkgroep Toegankelijkheid" (een gehandicapten-organisatie) en één van de Fietsersbond, in dit geval Dick de Jongh. Als het goed is komt de commissie eens in de zes weken bijeen. "Soms schuiven ook vertegenwoordigers van de brandweer en van parkeerbeheer aan", vult Dick aan.

Dat lijkt goed geregeld, maar in Oud-Zuid functioneert die commissie op dit moment – anders dan een aantal jaren geleden – niet naar behoren. Om ambtelijk-ondoorgrondelijke redenen lijkt ze machteloos en niet in staat tot enig initiatief. De ambtenaren van het stadsdeel zijn het die bepalen welke onderwerpen op de agenda komen. Het is zinloos gebleken om zelf punten aan te dragen: daar wordt toch niets mee gedaan. Daarmee wordt de adviserende rol van de verkeercommissie gaandeweg marginaal, en daardoor de machtspositie van het ambtelijk apparaat sterker. Met het huidige stadsdeelbestuur is heel weinig contact en dat toont ook weinig initiatief op fietsgebied. "Soms verlang ik wel eens naar de niet onomstreden wethouder Ronteltap. Die toonde tenminste initiatief en was als persoon veel krachtiger, ook al waren we het lang niet altijd met hem eens." Aan hem zijn de vrijliggende fietspaden op de Ceintuurbaan, de Roelof Hartstraat en de Van Baerlestraat tot het Vondelpark – de zgn. Ring Oud-Zuid – te danken.

## Hete hangijzers

Alle jaren dat Dick de Jongh wijkcontactpersoon in Oud-Zuid is, heeft het



...“de gevaarlijkste straat van Amsterdam”

stadsdeel twee hete hangijzers niet durven aanpakken: de Zeilstraat en de Van Woustraat. De laatste is volgens Dick “de gevaarlijkste straat van Amsterdam”. Het gaat om drukke doorgangsroutes die niet voldoen aan de meest elementaire eisen van verkeersveiligheid en dus voortvarend zouden moeten worden aangepakt. Maar aan daadkracht ontbreekt het in Oud-Zuid. Omdat ook de politieke wil er niet is, staat de Fietsersbond hier tamelijk machteloos. Dick benadrukt de kracht van de Fietsersbond: “Vechten tegen de bierkaai heeft geen zin, je moet je richten op plannen die kansrijk zijn.” Dat werkt. De herinrichting van de Stadhouderskade en de Amstelveenseweg laten dat zien. Ook bij de fietsroute door de passage onder het Rijksmuseum is er op die wijze geopereerd. Al was daar sprake van een breder front, dus niet alleen de wijkcontactpersoon maar de hele Amsterdamse afdeling samen met bewonersgroepen uit de buurt.

## Verleden en toekomst

Terugkijkend op 35 jaar strijdvaardigheid ziet Dick vooral verbeteringen op het gebied van (auto)parkeren. Overal in de stad was het gewoon om auto's op de stoep te parkeren. In de Pijp, de Leidse buurt en de Jordaan: "Soms konden mensen hun huis niet meer uit, omdat een auto de deur barricadeerde." Nu lijkt

de situatie soms omgekeerd en vormen geparkeerde fietsen hier en daar een plaag. Ook zitten we tegenwoordig soms met wel heel erg veel fietsers tegelijk op een smal fietspad, een fileprobleem dat niet vanzelf zal verdwijnen. De samenvoeging van de stadsdelen Oud-Zuid en Zuideramstel ziet Dick de Jongh met vertrouwen tegemoet. "Zuideramstel heeft een aantal goede ambtenaren en in Oud-Zuid zijn er vaak goede politici geweest." Hij kent het andere stadsdeel goed omdat hij zich ook – als contactpersoon – bezighoudt met de verkeerslichten in de hele stad, en daarnaast betrokken is bij de ontwikkelingen rond de Zuidas.

## Vooruitgang

Hoe komt het toch dat Dick na al die jaren strijd niet moedeloos of cynisch is geworden? Na een korte stilte zegt hij op zachte toon: "Ach, ik heb al die jaren zoveel knelpunten opgelost zien worden, en er komen elke dag weer goede dingen bij." Hij noemt de Amstelveenseweg waar nu fietspaden worden aangelegd. Dat is een goed voorbeeld van de toenemende rol die de gemeente (ook wel: centrale stad) speelt. Niet de stadsdelen maar de gemeente is verantwoordelijk voor de hoofdnetten (zie kader). Voor hoofdnet auto en openbaar vervoer was dat altijd evident, maar pas een kleine twee jaar geleden nam de centrale stad een duidelijker regierol over het hoofdnet fiets, tot dan toe de verantwoordelijkheid van de stadsdelen. Dick is blij met deze ontwikkeling, omdat de centrale stad soms meer en krachtiger impulsen geeft en zich door haar globale kijk op de infrastructuur van de stad niet zo snel door lokale belangen van de wijs laat brengen.

tekst/foto AMR

# De toppen van Amsterdam

**N**aast het gewone, dagelijkse woon-werkverkeer op de fiets kan het leuk zijn om voor de lol (hard) te fietsen. Maar fietsen in heuvel-land of zelfs bergen trekt ook velen. Dat is dan altijd wel wennen en pas na enkele dagen gaat het gemakkelijker.

In de omgeving van Amsterdam is er weinig gelegenheid om klimmen te oefenen. Toch hebben de studenten van SKITS (zie kader) een leuk pittig trainingsrondje gevonden en dat natuurlijk meteen wetenschappelijk gemeten. Er zijn drie bruggen in opgenomen aan de oostkant van Amsterdam, alle over het Amsterdam-Rijnkanaal.

## Nesciobrug

De klim naar de top van de Nesciobrug is vanaf de IJburg-zijde 400 meter en heeft een regelmatig stijgingspercentage van 3%. Vanaf de kant van Watergraafsmeer is de klim maar 300 meter met een gemiddelde stijging van 4%, maar deze kant kent enkele vlakke brugdelen, waardoor op de steilste stukken 5% wordt gehaald.

## Muiderbrug

De Maxis-brug is eveneens twaalf meter hoog (hoewel recent iets opgekrikt), maar de aanloop vanaf beide zijden is zo'n 700 meter, wat resulteert in een stijgingspercentage van ca. 2%. Klimmers jaagt dat geen vrees aan; sprinters wel, door z'n lengte.

## Spoorbrug bij Weesp

Deze brug heeft een stijgingspercentage van zo'n 3%, maar met vooral aan de westelijke kant een prachtige haarspeldbocht. Daardoor moet de fietser zich op eenderde van de klim vrijwel geheel vanuit stilstand opnieuw op gang trekken.

Een mooi trainingsrondje van 14 kilometer pakt al deze bruggen achter elkaar. Start aan de voet van de Nesciobrug aan de kant van Watergraafsmeer en sprint daar overheen. Dan rechtsaf via het Diemerpark, bij de Vijfhoek tussen de schapen door, naar en voluit over de Muiderbrug. Draai onder deze brug door langs het kanaal naar het zuiden tot de

SKITS is de Amsterdamse studenten schaats-, wiel-, en skeelervereniging. In samenwerking met de sportcentra van de twee universiteiten (VU en UvA) kun je bij SKITS schaats-, wiel- en skeelertrainingen volgen, op alle mogelijke niveaus, van absolute beginners tot de nationale top. Ook is er een wielertoerclub die iedere zondag om 11.00 uur bij het Kalfje verzamelt. Deze club rijdt in de winter door, dus echt iets voor degenen die wind en regen niet schuwen. Houd voor plaats en tijd het forum in de gaten op [www.skits.nl](http://www.skits.nl).

Spoorbrug. Klim over de Spoorbrug en keer terug langs het kanaal naar het noorden en dan weer naar en sprintend over de Muiderbrug. Draai tot slot bij het kanaal naar links terug naar de voet van de Nesciobrug. Dit rondje kan eventueel uitgebreid worden met de Schellingwouderbruggen.

Wij zijn reuze benieuwd of er lezers zijn die andere klimtrainingstoppen in de omgeving van Amsterdam hebben gevonden.

TL

Zie ook: [www.skits.nl](http://www.skits.nl)  
[www.denederlandsetoppentop40.nl](http://www.denederlandsetoppentop40.nl)



## Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK was te moeilijk. Er was één inzender en die had het mis. Op de foto stond de noord-west hoek van de kruising Bilderdijkstraat-De Clercqstraat, waar de orde inmiddels is hersteld.

Deze keer niet zo moeilijk. Onder de goede inzenders verloten we een mooie fietskaart of een exemplaar van het boekje *Op de fiets door Westelijk Amsterdam* (zie pag. 14).

Stuur uw antwoord naar:

- Fietzersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- [Amsterdam@fietzersbond.nl](mailto:Amsterdam@fietzersbond.nl)



### Stadhouderskade-Hemonystraat

De herprofilering van de Stadhouderskade is een grote verbetering. Bij de Hemonystraat vond de gemeente (en wij waren het daarmee eens) dat er geen verkeerslicht meer nodig was om over te steken. Je kunt in etappes over , je hebt het voordeel van de lichten even verderop, en er is een groot middensteunpunt. Kom daar maar eens om als je de Stadhouderskade oversteekt bij de Frans Halsstraat.

De kruising Hemonystraat is onderdeel van een belangrijke schoolroute. Veel ouders vonden het eng dat kinderen zonder licht over moesten, en pleitten voor behoud van het verkeerslicht. Het compromis werd gevonden in een voetgangerslicht aan één kant van de kruising. Dat zijn eigenlijk altijd ondingen. Want waar moeten de auto's wachten, anders dan midden op de kruising? En als ze afremmen, is dat dan voor het licht, of doen ze dat voor jou die meters voor het licht oversteekt. En als het licht op eens weer groen wordt, wie heeft er op de kruising dan voorrang? Daarbij kwam nog dat je brug-op een extra hindernis hebt, de inritconstructie. Fietsertjes kwamen klem te staan.

De kinderen en hun ouders spraken in bij de gemeenteraad, en die was wel te porren voor meer stoplichten. De nieuwe wethouder ging kijken hoe het was, en zag dat het eng was. Nu is er iets bij bedacht, namelijk een fietsoversteek aan één kant in twee richtingen tussen de stopstreep van het verkeerslicht en de zebra. Met een eigen lichtknop.



kruising Stadhouderskade-Hemonystraat

Volgens ons beter dan voorheen al blijft het een compromis. En zo'n fietspad maakt ook nodig dat je op een onverwachte plek terug moet naar de goede kant van de weg. Voor sommigen reden om te blijven klagen. We moeten, vinden we, maar eens zien hoe dat in de praktijk uitpakt. Een volgende OEK gaan we wat dieper in op de voor- en nadelen van verkeerslichten.

### Fietsenrekentest

Stadsdeel Centrum is druk bezig met fietsparkeerbeleid. Eén van de zaken die daarbij aan de orde komt, is het fietsnietje. Is dat wel handig? Staan ze wel op een goede afstand van elkaar? Daarvoor is een test nodig. Maar als je dan toch bezig bent, waarom niet ook wat andere fietsrekken getest? Misschien kunnen ze efficiënter, mooier, praktischer? En als we toch testen, waarom dan niet de gebruikers raadplegen?

Op het Raamplein staan tot het eind van dit jaar 19 verschillende fietsrekken. Wij vinden het leuk dat het stadsdeel er op deze manier probeert achter te komen wat iedereen vindt. Het idee om dat op het Raamplein te doen, is ook niet toevallig; er zijn ideeën om daar een fietsstalling te bouwen voor bezoekers van het Leidseplein en omgeving. Zo kunnen we meteen zien of de mensen dat een goed idee vinden, of dat ze het te ver vinden.



Fietsrekentest Raamplein

De rekken zijn eigenlijk allemaal varianten op nietjes of paaltjes om je fiets tegenaan te zetten. Maar ook de Tulip (bekend van o.a. stadsdeel Oud-West) is vertegenwoordigd. Neem eens een kijkje, en laat weten aan het stadsdeel (stadsdeel@centrum.amsterdam.nl) – en als je wil ook aan ons – wat je het fijnste rek vindt, en waarom.

Meer informatie via [www.centrum.amsterdam.nl/smartsite.dws?id=27612](http://www.centrum.amsterdam.nl/smartsite.dws?id=27612)

### Actie Overtoom

Eind augustus deed de Fietsersbond mee aan een actie op de Overtoom. Samen met gehandicapten en winkeliers spraken Fietsersbondleden fietsers aan op hun gedrag: de fiets zo parkeren dat hij niet in de weg staat, niet tegen de richting in rijden, niet op de stoep fietsen. De Fietsersbond vindt dat fietsers zich aan de regels moeten houden en met name rekening moeten houden met zwakke verkeersdeelnemers zoals voetgangers en gehandicapten. Mensen hebben vaak niet in de gaten hoe hinderlijk hun gedrag voor anderen kan zijn. Overigens viel op dat ook verschillende auto's op de stoep geparkeerd stonden. De uit te delen flyers waren daar niet op bedacht.



Actie fietsgedrag Overtoom

### Gedoe met Rijksmuseum?

Het stond al in de krant: het Rijksmuseum doet nog een poging om de ingang voor te "verbeteren". Ook de Fietsersbond, met buurtbewoners en een gehandicaptenorganisatie onderdeel van het comité Red de Onderdoorgang, was op de hoogte gesteld: er is bij het stadsdeel Oud Zuid een bouwadviesaanvraag gedaan voor een nieuw ontwerp van een entree in de onderdoorgang. In reactie daarop doet het stadsdeel nu onderzoek.

Het Comité Red de Onderdoorgang is niet blij, maar kijkt wel mee bij de opzet van het onderzoek en gaat ook de uitkomst daarvan beoordelen.

# Verkiezingen 2010

**Verkiezingstijd is een goed moment om politieke partijen te laten weten wat wij willen. En ze ervan te overtuigen dat zij dat ook moeten willen. Als ze dat dan in hun verkiezingsprogramma zetten, weten de kiezers waar ze aan toe zijn. En wie weet, komen die er zo achter dat zij hetzelfde willen als wij.**

In maart 2010 zijn de volgende Gemeenteraadsverkiezingen. Daar begint iedere politicus nu al rekening mee te houden. Hij doet zaken die nog voor de verkiezingen gedaan moeten worden, omdat een politicus dat nog graag op zijn of haar naam wil hebben. Hij laat andere zaken zitten, omdat hij zich er niet aan wil branden. En natuurlijk zijn politici bezig met het schrijven van verkiezingsprogramma's!

Een goed moment om als Fietzersbond eens na te denken wat wij de komende vier jaar willen bereiken. We begonnen met dat per stadsdeel op te schrijven, toegespitst op elke afzonderlijke partij.

Maar dat groeide ons al gauw boven het hoofd, en daarom hebben we uiteindelijk een algemene brief gemaakt die we stuurden naar de politieke partijen die nu in de Gemeenteraad van de centrale stad zitten.

We hopen daarvan zo veel mogelijk terug te zien in de verkiezingsprogramma's. Als alle partijen het overnemen, kan het zo uitgevoerd worden.

GdW

*Onze brief is te lezen op [www.fietzersbondamsterdam.nl](http://www.fietzersbondamsterdam.nl) (klik op Uitgegaan). In de volgende OEK zullen we laten weten wat ervan terecht gekomen is, en wellicht komen we met een stemadvies.*

## TOP 10

**Hieronder de 10 meest onveilige /onaangename wegen waar de komende vier jaar echt iets moet veranderen:**

1. Van Woustraat
2. Beethovenstraat
3. Vijzelstraat
4. Heemstedestraat/Zeilstraat/Koninginneweg
5. Kinkerstraat uiteinden
6. Rozengracht/Raadhuisstraat
7. Spaarndammerdijk/Tasmansstraat
8. Oude dijkwegen (Sloterweg, Osdorperweg)
9. Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein
10. Kruispunten bij op/afritten A10

## Kan iemand die snelweg niet afzetten?

Fietsend langs van die brede rivieren die traag door oneindig laagland gaan, begin je soms te denken. Wat is zo'n rivier nu precies, een plas water die in een rivierbedding staat of is het iets dat in een niet te stoppen beweging maar door en door stroomt, de hele tijd door?

Een gelijkenis met snelwegen kwam bij me op: die stromen ook maar door en door. Er lijkt geen stoppen aan te zijn. En dat is niet een natuurverschijnsel maar een eigenhandig gemaakt product van onze beschaving. Dat we niet meer kunnen stoppen...

Een buurtstraatje kun je nog wel eens afzetten. Zelfs de IJ-tunnel kun je sluiten voor een hele zomer zonder echte problemen. Maar snelwegen, die zet je niet zomaar af of uit. Een flinke botsing of een omgevallen tankwagen wil de boel

nog wel eens tegen houden, en natuurlijk doet het gezamenlijke wagenpark zelf elk spitsuur een goede poging de stroom te stoppen. Maar Rijkswaterstaat heeft er een dagtaak om ervoor te zorgen dat al deze belemmeringen zo min mogelijk de stroom verstoren.

Maar afgelopen zomer werd daadwerkelijk een snelweg stilgelegd. Een heel weekend lang was de A1 bij de Muiderbrug (over het Amsterdam-Rijnkanaal) eruit genomen. Omdat er werk gedaan moest worden waarbij men geen trillingen van autoverkeer kon gebruiken. Het ging om het voorzichtig opliften van de brug t.b.v. het scheepvaartverkeer.

Met de fiets konden we wel op de brug komen en konden we van dichtbij getuige zijn van dit bijzondere evenement. Kennelijk werden de aanvoerstroom

een voor een gestopt, want de stroom auto's verminderde schoksgewijs. Tot de laatste auto voorbij was. Ineens konden de bouwvakkers die boven in de pilaren bij de brug zaten de mensen van beneden verstaan. Ineens hoorden we de wind ruisen en het water 12 meter lager tegen de peilers klotsen. Hoe lang geleden was het hier zo stil geweest?

Maar erg lang was die stilte niet beschooren. Sinds dat weekend rijdt het verkeer weer als vanouds en in de toekomst zelfs nog massaler. De Muiderbrug wordt namelijk verbreed.

Voor fietsers is er een lichtpuntje: er komt een aparte fietsbrug, al is daar op de foto hierboven niks van te zien. De fietsbrug is in de loop van 2010 gereed.

MdL

# Terug naar de eenvoud



**T**oen ik tien werd (een halve eeuw geleden) kreeg ik mijn eerste racefiets. Een originele handgemaakte RIH met derailleur. Dat was bijzonder, want pas enkele jaren daarvoor was de achterderailleur in productie gekomen. Met die fiets maakte ik na schooltijd vele tochtjes vanuit Den Haag naar Hoek van Holland, Katwijk en Noordwijk. Een derailleur is een licht versnellingsysteem, daarom kocht ik later meer racefietsen met steeds meer versnellingen. Er lijkt nog steeds geen einde aan gekomen. Hoe vaak wil je schakelen? Maar er zijn ook nadelen, zoals onderhoud – een roestige ketting in een derailleur vol zand fietst niet – en slijtage.

## Ongebruikte versnellingen

Meer dan een jaar geleden besloot ik een nieuwe fiets te kopen. Na een eerste ronde door fietsenland besloot ik dat ik geen derailleur wilde vanwege de nadelen. Maar wat dan?

Een zware achternaafversnelling, zoals alle luxe stadsfietsen die hebben, stond me niet aan. Dus ging ik meteen – niks economische crisis – voor de dure, exclusieve Rohloffnaaf, een onderhoudsarme versnellingsnaaf die ook geschikt is voor heuvels.

Ik maakte een nieuwe ronde langs alle fietswinkels en fabrikanten. Ja, je kunt jezelf aardig bezighouden. Totdat een winkelier me vroeg wat ik eigenlijk met die fiets ging doen. Nou, fietsen natuurlijk, vooral tussen huis en werk (dage-

lijks tweemaal 27 km met een maximaal hoogteverschil van 2 meter) en soms naar de duinen of een rondje door Waterland. Veranderde ik wel eens van versnelling? Nou nee, ik moest altijd de cassette vervangen terwijl er maar één kransje versleten was. Waarop hij vroeg waarom ik dan al die versnellingen meenam? Waarom liet ik die niet gewoon weg? Neem geen sores mee. Ga gewoon voor één versnelling (single speed).

## Single speed

Tja, je wilt gewoon een fiets kopen en dan moet je opeens gaan nadenken over het loslaten van zekerheden (het kunnen veranderen van verzet). Ik wou dat Pirsig zijn boek *Zen and the Art of Cyclemaintenance* had genoemd. Voorlopig verklaarde ik de winkelier voor gek, maar besloot toch om drie maanden lang niet te schakelen, reed dagelijks mijn rondje maar

ook een toertocht (Ronde van Noord-Holland). Het enige dat me bezig hield was met welk vast verzet ik wilde fietsen. Want eenmaal gekozen zit je er aan vast. Uiteindelijk werd de knoop doorgehakt, frame besteld en laten opbouwen met single speed (licht verzet).

Inmiddels heb ik er 3.000 kilometer mee gefietst en ik heb mijn versnelling geen moment gemist. Iedereen die het wil horen vertel ik over het genot niet meer te kunnen schakelen, niet meer zoeken naar het juiste verzet, niet luisteren of de derailleur wel goed afgesteld staat.

Sinds kort is er opeens veel aandacht voor singlespeed, onder andere in de Vogelvrije Fietser. De fietskoeriers rijden ook met singlespeed, diep in ons hart zijn we natuurlijk jaloers op deze vrijgevochten stadsjunglekrijgers. Blijkbaar was ik niet de enige die het onderhoud zat was en geen heil zag in de aanschaf van versnellingsystemen die toch niet gebruikt worden: een dure Rohloff naaf (€ 1.000) om over een molshoop te fietsen.

Bij wind mee trap je wat sneller en bij wind tegen wat langzamer. Je leert omgaan met tegenwind: jezelf uit de wind houden. Voor mijn gevoel is het ook beter voor de knieën, je leert soepel de trappers rond te laten gaan. Niet terug naar de oude tijd (met zware stadsfietsen die ook maar één versnelling hadden), maar terug naar de eenvoud.

TL







# Waterballet

Zeven jaar lang kregen fietsers op de Hogesluisbrug op warme dagen in de zomer te maken met spuitend, sproeiend en spetterend water. Het gevolg: een waar waterballet van fietsers die met kunst- en vliegwerk droog de brug over proberen te komen. Deze herfst begint de renovatie van de brug en daarmee komt een eind aan de noodzaak om het wegdek met water te koelen.



Nog maar pas geleden, op een hete dag in augustus, kon het fietsballet voor een laatste maal worden aanschouwd, bewonderd en bestudeerd. Wat bleek? Het merendeel van de fietsers bejegende het water op het wegdek met onverschilligheid. Maar er waren er ook die er van genoten, zoals de vrouw met blote benen die "Lekker fris!" riep toen het water tegen haar enkels spatte. Anderen konden geen waardering voor het water opbrengen, zoals de vrouw in een quasi zakenpak die "Godver" mompelend haar natte broekspijpen bezag. Het waren vooral de watervrezers die voor spektakel zorgden.



Gedurende een aantal uren konden 200 waterontwijkende, beenstuipende fietsers worden waargenomen (een kleine meerderheid vrouwen).



# Hogesluisbrug

De manieren waarop deze fietsers hun benen draaiden en bogen, wenden en keerden, kunnen onderscheiden worden naar de positie van de voeten.

1. Voeten op het fietsframe geplaatst (43%). Dit was niet alleen de populairste positie maar tevens de eindpositie voor diegenen die aanvankelijk verschillende andere posities uitprobeerden.
2. Voeten opgeheven recht boven de pedalen (29%).
3. Voeten naar achter omhoog getild met de hielen omhoog (18%).
4. Voeten zijwaarts opgeheven (5%)
5. Voeten voorwaarts opgeheven met de tenen omhoog (3%)
6. Eén voet op de pedaal, de andere, het dichtst het water naderende, recht boven het pedaal opgeheven (3%).

De tijdelijke noodbrug – pal naast de Hogesluisbrug – is op 14 september in gebruik genomen. Volgens de plannen blijft de noodbrug tot eind 2011 in functie.

Maar het fietswaterballet is voorgoed verleden tijd.

PJ



**NIEUW!**

# Op de fiets door...

De Fietsersbond Amsterdam heeft in samenwerking met Cito en de stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld/Slotermeer en Osdorp een nieuw routeboekje gemaakt. Het bevat drie verschillende fietsroutes door de Westelijke Tuinsteden inclusief beschrijvingen van de (groene) omgeving en de bezienswaardigheden, en daarnaast vier fietsroutes door het Westelijk Havengebied. De kaarten en het boekje zijn te koop op het kantoor van de Fietsersbond (voor ca. € 5).

De Westelijke Tuinsteden heten niet voor niets zo. Ze zijn in de jaren vijftig en zestig gebouwd volgens het principe van het Nieuwe Bouwen, met aandacht voor lucht, licht, ruimte en groen. De oplettende fietser krijgt in het gebied een ontwikkeling van vijftig jaar stedenbouw te zien. Er is gebouwd naar het al van 1934 daterende adagium van stedenbouwkundige Van Eesteren: "Iedere Amsterdammer moet binnen een kwartier in het groen kunnen zijn". De groengebieden die Van Eesteren later heeft ontworpen in de Tuinsteden zijn tegenwoordig beschermd gebied.

Het centrum van de Westelijke Tuinsteden is de Sloterplas met het aangrenzende Sloterpark. Zuidelijker ligt ook het watergebied De Nieuwe Meer. Beide zijn ruime recreatiegebieden, waarin veel valt te bewonderen. Wist u bijvoorbeeld dat er zich bij het Sloterpark een prachtige natuurtuin bevindt (de Wiedijk), met een ecologisch educatief centrum waar een schat aan informatie is te vinden over de natuur in de streek? En wat

dacht u van een molen uit 1632 en Het Ruige Riet, een eiland van tien hectare met natuurlijke begroeiing?

De fietsroutes gaan door het Sloterpark, door de Tuinen van West, door de Brettenzone, door de Oeverlanden en rond de Havens. Er is een kunstroute opgenomen met maar liefst 29 kleine en grotere kunstwerken. Beslist de moeite waard zijn ook de vier afzonderlijke Havenroutes waar we in OEK eerder dit jaar al aandacht aan besteedden.

De kaarten en het boekje zijn met grote zorg samengesteld door Marieke de Lange. (FR)



## Moet stoepfietsen kunnen?

### Van ons discussieforum

**Op het discussieforum van onze website stond sinds 5 mei de stelling "Stoepfietsen moet kunnen, maar dan wel veilig!". Uitdagend mischien, maar dat men er zo weinig in zag hadden we niet verwacht.**

De toelichting bij de stelling luidde:

*"Stoepfietsen doet vrijwel iedereen wel eens. Zelfs degenen die er het meest tegen tekeer gaan. Kennelijk is het zo verleidelijk, dat het soms onweerstaanbaar is. Eigenlijk is er ook niks tegen, als je het maar veilig doet: stapvoets rijden, niet vlak langs de gevel, voorrang geven aan de voetgangers en vooral: denk aan de kinderen! Er is zelfs iets voor te zeggen: je neemt op de fiets minder ruimte in dan naast de fiets, en bovendien duurt dat ruimtebeslag korter."*

Die toelichting moest de redelijkheid van de stelling aannemelijk maken. Maar dat is niet gelukt. De foto die erbij stond en hier is afgedrukt, lokte slechts één begripvolle reactie uit. Verder is men mordicus tegen. De Fietsersbond wordt zelfs opgeroepen harder tegen het "asociale" stoepfietsen te ageren. Zoals op pag. 9 duidelijk kan zijn geworden, zijn we daar ook al mee begonnen – samen met de organisaties die opkomen voor de belangen van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

Het is goed te weten wat de leden vinden. Wie ook wel eens wil weten wat de anderen ergens van vinden, is van harte uitgenodigd een stelling in te brengen. Wij zetten hem dan op het discussieforum.

JK





# Drempels

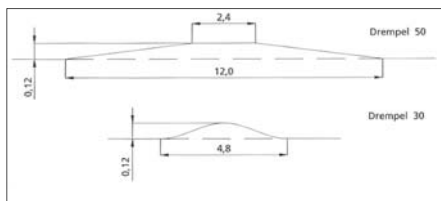
## Een zegen, een kwaad of beide?

In de stad mag je met de auto 50 of 30 km/uur rijden – behalve natuurlijk op de ring en een paar uitzonderingen zoals de Lelylaan waar je 70 mag. Met de fiets heb je geen maximumsnelheid. Als je het kunt, mag je dus harder. Auto's kunnen wel erg makkelijk harder dan ze mogen. Vaak zonder dat de bestuurder in de gaten heeft hoe vervelend dat is voor andere weggebruikers. En hoe gevaarlijk. Uit onderzoek blijkt dat snelheid de dominante factor is bij de ernst van ongevallen. Elke kilometer harder leidt tot 4% meer dodelijke ongevallen.

Gelukkig is er iets bedacht om te zorgen dat auto's zich houden aan de gewenste snelheid. Ik heb het over verkeersdrempels. Hobbels dus, maar als het goed is heb je daar op de fiets geen last van. Helaas is de praktijk anders en als fietser kunnen we daar wel degelijk last van hebben. Maar eerst de theorie.

### Sinusdrempel

Het beste (en gelukkig het meest gebruikelijk) zijn zogenaamde sinusdrempels. Deze hebben een oprit en een afrit direct na elkaar, beide enigszins sinusvormig. Deze drempels werken goed, omdat ze een wisselwerking (resonantie) hebben met de vering van een auto. De drempel wordt door de vering als het ware verdubbeld. Op een fiets zonder vering heb je dat effect niet, dus je kunt harder dan een auto over dezelfde drempel rijden.



Gegeven een vaste hoogte (12 cm op de afbeelding hierboven) kun je met het variëren van de lengte van de op- en afrit de drempel geschikt maken om er (met een auto) met maximaal 30 of 50 km over te rijden. Essentieel daarbij is dat de afrit direct volgt op de oprit. Anders werkt het resonantie-effect met de vering niet. Goede drempels zijn bijvoorbeeld te vinden in de Bosboom Toussaintstraat

### Slordige drempels

Toch kan het met zo'n sinusdrempel behoorlijk misgaan. Vaak worden ze kant en klaar als stukken beton neergelegd. Heel praktisch natuurlijk, maar op te veel plaatsen gaat het mis met de aansluiting van dat stuk beton op de rest van de bestrating. Het nare is dat dat niet perfect aansluiten voor een auto niet erg is (vanwege de vering). Voor een fietser des te meer (foto).



Een andere hobbel die voor fietsers vervelend is, is een zgn. plateau, dan wel een verhoogd kruisingsvlak. Die zijn handig omdat je in één keer van alle verkeer op een kruising de snelheid kunt intomen. Ook bieden plateaus comfort voor overstekende kinderwagens, scootmobielen etc. die niet de stoep op en af hoeven. Maar er zijn ook nadelen. Omdat de afrit niet meteen aansluit op de oprit, blijft het verdubbelingseffect achterwege, en dus is het remmende effect op auto's in aanleg geringer. Om hetzelfde effect als een sinusdrempel te sorteren moeten plateaus dus een steilere op- en afrit hebben (foto).



En van zo'n korte steile helling hebben fietsers meer last, eigenlijk net zoveel als de automobilisten. Bovendien heeft een

plateau vier zijden waar de aansluiting op het straatwerk slecht kan zijn.

Alternatieven voor drempels zijn er eigenlijk niet. De snelheid remmen door de aanleg van slingers in de weg of wegversmallingen, leidt er vooral toe dat je als fietser klem raakt in een raar hoekje. Ook Gumatec drempels die midden op de weg liggen, bieden weinig soelaas. Ze remmen nauwelijks af, en als fietser kun je er lelijk over vallen.



### Waarom niet overal drempels?

Daarvoor zijn verschillende redenen:

- **De tram:** een drempel op een trambaan kan niet, en dopjes o.i.d. tussen de rails helpen weinig omdat je met een personenauto precies over de tramrails kunt rijden.
- **De bus:** het GVB wil zijn buspassagiers en chauffeurs niet aan drempels blootstellen. Op bijv. de Spaarndammerstraat wordt daardoor 's avonds veel te hard gereden. Op de Waalstraat is een compromis gevonden: een beweegbare drempel waar de bus niet zo'n last van heeft maar een personenauto alleen met 30 over kan. Aardig, maar erg duur.
- **De brandweer en ambulance:** Op sommige plekken is het gewoon de bedoeling dat er hard gereden kan worden.

Kortom, drempels zijn een zegen als niets anders helpt om de snelheid van auto's aan banden te leggen. Maar ze zijn natuurlijk ook een noodzakelijk kwaad. Een kwaad dat vaak nog verergerd wordt door een ondermaatse vorm of uitvoering. Een verkeerde vorm is vaak een bewuste keuze voor andere belangen dan die van fietsers, soms is het gewoon suf en onnodig.

Laten we onze hoop stellen in ISA (intelligente snelheids adaptie) waarbij auto's met hulp van GPS automatisch niet harder kunnen dan de geldende maximumsnelheid. Minister Eurlings wil er nog niet aan, maar het kan al wel. Pas dan zullen drempels overbodig worden.

GdW

# Fietsparkeren bij de OBA

**G**eparkeerde fietsen voor de OBA (op het Oosterdokseiland) vonden de ontwerpers niet mooi. Pas na inspraak van de Fietsersbond zijn nietjes in het ontwerp opgenomen. Die moeten aan de andere kant van de weg voor de OBA komen en worden pas geplaatst als de hele kade gereed is. In de (lange) tussentijd wil je natuurlijk wel je fiets vast kunnen zetten. Sommigen doen dat in de stalling, maar tot voor kort zetten velen hem ook op het plein voor de bieb. Die kriskras geparkeerde – en soms omgevallen – fietsen stonden vooral elkaar in de weg, en versperden soms ook de toegang van de bibliotheek.



Fietsen op het plein voor de OBA

De oplossingen die de Fietsersbond voor dit probleem voorstelde waren eenvoudig en duidelijk. Optimaliseer de stalling door vanuit de stalling een doorloop direct naar de bibliotheek te maken, en maak voor fietsers die maar even in de bieb moeten zijn een aantal fietspar-

keervakken zoals bij de AH op de Jodenbreestraat.

Er werd anders beslist: geen fietsparkeren op het plein. Er kwamen bordjes die zeiden dat je op het plein niet mag parkeren; parkeerwachters verwezen mensen naar de stalling. Het resultaat was veelzeggend: een deel van de fietsers ging inderdaad naar de stalling en nam de tijd en de omweg die dat kost voor lief. Andere fietsers weken uit naar de hekken langs de loop/fietsbrug. Met als gevolg dat de toegankelijkheid daar in het gedrang kwam.



Fietsen op loop/fietsbrug

Inmiddels staan ook op de loop/fietsbrug bordjes die zeggen dat je je fiets niet op de brug mag zetten (formeel: niet aan gemeentelijk eigendom mag vast maken). En een paar keer per week worden fietsen weggeknipt en naar de AFAC gebracht.

De brug is nu wat beter begaanbaar, en nog meer mensen parkeren in de stalling, die inmiddels flink vol is. Ook parkeren mensen hun fiets om de hoek in de zijstraatjes naast de bibliotheek. Het probleem is niet opgelost, wel in zekere mate beheerst.



Fietsen in de stalling onder de OBA

Je kunt je afvragen – zoals een van onze leden per brief – of het zo erg is om in de stalling te parkeren. Het kost je ongeveer 2 x 3 minuten. Dat valt toch wel mee? Dat klopt, maar er blijken toch fietsers te zijn die daar geen zin in hebben. En wat moet je doen als die stalling daadwerkelijk vol raakt? Of fietsdieven aantrekt?

MdL

In de vorige OEK (pag.3) riepen we op te reageren op de voorlopige stellingname van de Fietsersbond inzake de voorgestelde wijziging van de APV over fietsparkeren. Dat heeft een flink aantal reacties opgeleverd. Hieronder een samenvatting.

De discussie op de website verengde zich nogal tot de situatie bij de OBA op het Oosterdokseiland. De meesten vinden dat veel fietsers zich daar "gemakzuchtig" of "ongedisciplineerd" dan wel "asociaal" gedragen en best de moeite kunnen nemen om hun fiets in de daarvoor bedoelde stalling te parkeren. En als ze dat niet doen, moeten ze daar maar voor gestraft, dan wel daartoe gedwongen worden. De situatie bij station Zuid riep overwegend dezelfde reacties op. Maar als het over fietsparkeren bij het Stadhuis

## DISCUSSIE

en het Centraal Station gaat, is de overheersende opvatting dat parkeerbeperkingen daar ongewenst zijn zolang er geen goede voorzieningen zijn.

De reacties op het algemenere punt (moet de overheid meer kunnen als ze al genoeg kan maar niks doet?) zijn meer divers. Een factor in de beoordeling lijkt het vertrouwen dat men heeft in de overheid. Wie vindt dat dat wel goed zit, is vóór aanscherping van de APV en handhaving daarvan, en dus vóór optreden tegen fietsers die zich niet aan de regels houden. Wie de overheid met wat meer wantrouwen bejegt, toont – lijkt het – meer begrip voor fietsers die vinden dat de openbare ruimte er ook voor hen en

hun fiets is (tenzij het écht niet kan en dat graag ter eigen beoordeling).

We hebben al eerder vastgesteld dat leden van de Fietsersbond over het algemeen brave burgers zijn en wars zijn van het wangedrag van fietsers dat overall waarneembaar is. De conclusie moet zijn dat als iedereen maar lid van de Fietsersbond zou worden, het probleem van de fietsende asociaal in één klap zou zijn opgelost. Eigenlijk een weinig verrassende conclusie.

JK

*In de volgende OEK komen we nog terug op deze kwestie, met in ieder geval een artikel van een lid die vindt dat de discussie breder getrokken moet worden.*

# Is er hoop voor de Van Woustraat?

**Eind juni nam stadsdeelraad van Oud Zuid op initiatief van de PvdA en GroenLinks een amendement aan waarin besloten werd twee ton extra uit te geven voor een Verbeterplan van Woustraat 2009-2013. Als Ingrid van Loon, medewerker kaderondersteuning van het landelijk bureau van de Fietsersbond, het stuk ziet is ze wat dubbel in haar oordeel. Enerzijds kritisch, anderzijds erg blij.**

Ingrid, die sinds 1999 bij het landelijk bureau werkt, was daarvoor 7 jaar beleidsmedewerker bij de afdeling Amsterdam en had toen al te maken met een zeer gevaarlijke Van Woustraat. "Erger nog", aldus Van Loon, "jaren daarvoor al stond de Van Wou op de zwarte lijst." Het waren vooral de winkeliers, de ondernemers en de mensen die op de Albert Cuypmarkt stonden die mordicus tegen een fietsvriendelijker van Woustraat waren. Ze dachten dat dat klanten zou kosten, vooral die in een auto.

Volgens Ingrid komt dat door een verkeerde perceptie van de klanten. "Die komen bij lange na niet allemaal met de auto, een paar procent maar. Bovendien bleek toen al uit onderzoek dat consumenten verkeersveiligheid belangrijker vinden dan parkeermogelijkheden." In de tijd dat Ingrid bij de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond werkte, merkte ze overigens ook dat onderzoeken soms niet erg valide waren. Zo werd het aantal automobilisten eens per ongeluk met twee vermenigvuldigd, waardoor niet alleen een scheef beeld ontstond, maar ook een genante situatie voor een gerenommeerd universitair onderzoeksinstituut.



## Wat toen niet, wat nu wel?

"Tja", zegt Ingrid, "de tijd was toen nog niet rijp om de van Woustraat aan te pakken. Ik merkte het bij inspreeksessies. Eigenlijk lag het besluit al vast. Mijn, onze drive is altijd geweest om nog meer verkeersongevallen met fietsers te voorkomen. Maar soms lijkt het alsof er eerst doden moeten vallen. In juni de jongen op de Marnixstraat, verleden jaar een jong meisje op de Stadionweg. Dan pas ontstaat er de bereidheid om moeilijke keuzes te maken."

Ingrid gelooft in herhaling. Als het nu niet lukt, moet je het later nog eens proberen. En nog eens. En nog eens. Andere bewoording, zelfde boodschap. Net zolang doorgaan tot wat je wilt zeggen voedingsbodem treft. "Het klinkt misschien raar, maar het is soms goed als politici zelf kinderen hebben die door de stad fietsen. Dan weten ze wat het belang van ons werk is", zegt ze.

## Sterke winkelierslobby

De kracht van ondernemersverenigingen moet niet worden onderschat. Bij het schrijven van dit stukje (zomer, de IJ-tunnel is afgesloten voor auto's) klagen winkeliers in Noord dat ze inkomsten derven door de afsluiting... Ingrid: "Het is bijna een natuurlijke angst voor omzetsdaling." Een vergelijking met de Kinkerstraat is makkelijk gemaakt. Daar gingen de winkeliers aanvankelijk niet mee in de vernieuwing van het profiel, maar nu het gerealiseerd is blijkt het er niet alleen voor fietsers aangenamer, maar zijn ook de ondernemers dik tevreden. Recente onderzoeken – van onder andere het Fietsberaad – geven ook aan dat fietsende consumenten niet minder besteden dan die met een auto. Ze komen vaker in de winkel, waarmee uiteindelijk de winkelier beter af is.

## Oplossingen?

Naar mate je verder van de Utrechtse brug komt en meer richting centrum gaat, wordt de straat een fuik, gaandeweg smaller. Het stuk Rijnstraat tussen Victorieplein en Amstelkanaal is inmiddels aangepakt en voorzien van vrijliggende fietspaden aan beide kanten. Het stuk tussen Victorieplein en Utrechtse

## Verbeterplan Van Woustraat 2009-2013

Op 24 juni heeft de deelraad van Oud-Zuid besloten om in het najaar van 2009 een "interactief beleidsproces op te starten van stadsdeel, ondernemers en andere betrokkenen om te komen tot een vernieuwing van de Van Woustraat gericht op:

- verbetering van het ondernemingsklimaat en woonklimaat
- verbetering van de verkeersveiligheid
- verbetering van het verblijfsklimaat, luchtklimaat en groenvoorziening
- verbetering van de bereikbaarheid van het winkelgebied van Woustraat e.o. door middel van openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer."

brug is nog altijd link, maar niet zo gevaarlijk als de Van Woustraat, die met de Zeilstraat geldt als de aller gevaarlijkste voor fietsers.

Hardop denkend komt Ingrid tot een oplossing: óf de parkeerplaatsen eruit óf eenrichtingsverkeer. Maar al snel wordt dat idee genuanceerd: misschien wel een combinatie van die twee, zeker getiteld op het gebrek aan ruimte. Een nadeel van zo'n oplossing is dat de Amsteldijk drukker wordt met auto's. Maar voor fietsers is dat geen bezwaar, die hebben daar vrijliggende fietspaden. Niet leuk natuurlijk voor de bewoners van de Amsteldijk als die nog drukker wordt, maar ach, je moet keuzes maken...

Terug naar het amendement. Ingrid is enigszins verbaasd over het besluit van de stadsdeelraad en vreest dat er weer te veel gewild wordt en daarmee niets geklaard (zie kader). Ook vraagt ze zich af of met € 200.000 extra (op zich natuurlijk heel veel geld) wel iets efficiënter kan worden gedaan in de Van Woustraat. Maar toch is ze oprecht blij dat er eindelijk, eindelijk iets lijkt te worden verbeterd met een van de aller, aller gevaarlijkste straten voor fietsers in Amsterdam. Hulde aan de initiatiefnemers!

tekst/foto AMR



In Amstelveen hebben we een van de mooiste stadsfietspaden van Nederland: het fietspad langs de museumtramlijn. Liep het vroeger alleen tussen de Ouderkerkerlaan en de Amsterdamse weg, nu is het veel langer. Hoe is dat zo gekomen?



## Fietspad langs de museumspoorlijn wordt steeds beter

De eerste verandering, omstreeks de jaren 70, was de omlegging van het Kazernepad. Dit was een armetierig paadje dat ten oosten langs het oude politiebureau (nu "de Bajes") liep. Dit stuk is omgelegd in westelijke richting langs de spoorlijn.

Ook de oversteek over de A9 werd verbeterd. Eerst was er alleen een brug van 1 meter breed aan de oostkant in gebruik, waar fietsers en voetgangers elkaar in beide richtingen moesten passeren. Aan westelijke kant van deze spoorbrug liep een soortgelijk pad, maar dat miste aan beide zijden een aansluiting. Het werd wel door voetgangers gebruikt om vanaf Amstelveen-centrum naar het Oude Dorp te lopen waardoor er een zgn. olifantenpaadje was ontstaan. Op voorstel van de Fietzersbond (toen nog ENFB) heeft de gemeente Amstelveen in samenwerking met Rijkswaterstaat, de eigenaar van deze spoorbrug, het huidige fietspad met afrit naar het Oude Dorp gemaakt. En dat was een hele verbetering voor de oost-west fietsverbinding. Ook is toen de oversteek gemaakt naar het Keizer Karelcollege en zijn beide zijden eenrichting geworden.

### Schitterend uitzicht

In 1997 werd het fietspad zuidwaarts verlengd met het tracé Ouderkerkerlaan-Bovenkerk. Dit heeft heel wat uren overleg gekost. De gemeente vond dit namelijk een sociaal gevaarlijk stuk fietspad omdat het buiten de 'bewoonde wereld' lag. Uiteindelijk is dit stuk toch aangelegd, met lantaarnpalen. Het is een fietspad met een schitterend uitzicht op de Amstelveense Poel.

Toen bleek dat de spoorlijn tussen de Startbaan en de (toen) nieuwe woonwijk Westwijk niet meer gebruikt zou worden, heeft de gemeente deze grond gekocht en als fiets- en voetpad verder zuidwaarts doorgetrokken tot aan het tracé waar de Beneluxbaan verlengd zou worden.

### Brug nodig

Daarna kwam het meest noordelijke stuk aan bod. Het fietspad stopte bij de Amsterdamseweg en het idee was om het pad door te trekken, in noordelijke richting, naar het Amsterdamse Bos. Hiervoor moest eerst een brug worden aangelegd over de Hoornsloot. Toen dit gerealiseerd was kwam men – met een erg vreemde bocht – uit op een zeer slecht en smal bospaadje dat aansloot op de Jan Tooroplaan. Op verzoek van de ENFB is dit pad toen opgewaardeerd tot het huidige verbrede en goed geasfalteerde fiets-/voetgangerspad. In een later stadium is het, weer op verzoek van de Fietzersbond, van openbare verlichting voorzien.

Aan de zuidkant werd de Beneluxbaan doorgetrokken, langs Canon en Westwijk, in aansluiting op de N231 Bosrandweg. Voor de fietsers langs het spoorbaanpad zou dat een kruising betekenen. De Fietzersbond heeft zich zeer ingespannen om daar een ongelijkvloerse kruising van te maken. Veel varianten zijn doorgerekend en getekend. Uiteindelijk is er een compromis uitgevoerd: zowel een fietstunnel als een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten.

### Fietzers in de voorrang

Wat nu na al die jaren is ontstaan, is met recht een van de fraaiste stadsfietspaden die intensief gebruikt wordt, door zowel woon-werk als recreatief verkeer. Je zou nu denken dat het fietspad af was. Maar nee, er viel hier en daar bij de oversteken nog wel wat te verbeteren. Het was de Fietzersbond al jaren een doorn in het oog dat het meest zuidelijke stuk, vanaf de Sacharovlaan tot aan de fietstunnel, parallel aan de Hammarskjoldsingel, bij de tussenliggende dwarsstraten geen voorrang had. Het heeft enkele jaren geduurd maar met hulp van het wijkplatform Westwijk zijn fietsers daar tenslotte toch in de voorrang gekomen.

In maart 2006 is door de gemeenteraad van Amstelveen de Nota Fiets 2005-2015 vastgesteld. Een van de beleidspunten in deze nota is het verminderen van het oponthoud en discomfort voor de fietsers. In dit kader is bedacht om de gehele fietsroute langs de museumspoorlijn voor fietsers voorrang te geven op het dwarsverkeer. Afgelopen zomer zijn de oversteken met de Startbaan, de Amsterdamseweg, Molenweg, Stationsstraat en de Handweg aangepast en is de voorrangssituatie gewijzigd.

De oversteek met de Noorddammerlaan heeft lang ter discussie gestaan, omdat deze weg door Bovenkerk ingericht zou worden als 30 km-gebied. Maar in juli werd bekend gemaakt dat de gemeente daar geen geld voor heeft. Deze weg blijft dus een 50 km-gebied en naar onze mening betekent dit dat ook deze fietsoversteek aangepast moet worden.

De gemeente Amstelveen heeft, voor ze besloot tot deze voorrangswijzigingen, grondig onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid voor fietsers. Er is bij iedere oversteek een ruim aantal borden geplaatst om het dwarsverkeer op de aanpassing attent te maken. Het is voor iedereen nog wennen, maar onze indruk is dat de voorrangswisseling werkt: auto's stoppen en geven fietsers voorrang. Toch zijn er enkele kleine aanradingen geweest; maar daarbij is de schade beperkt gebleven. Wellicht zijn er nog meer maatregelen nodig om het dwarsverkeer te laten stoppen. Als Fietzersbond zullen we hier de komende tijd extra op letten.

Tot slot wil ik alle gebruikers van dit fietspad manen voorzichtig te zijn bij het oversteken. U heeft voorrang, maar dat wil niet zeggen dat u altijd voorrang krijgt.

CR

# Afscheid van een bezorgcoördinator

**Rob van Hest was jarenlang bezorgcoördinator van de OEK. Na vijf jaar houdt hij het voor gezien. Wat doet een bezorgcoördinator? Waarom stopt hij en hoe ziet hij de toekomst? Vragen aan een betrokken man.**

**W**e spreken af bij Rob van Hest thuis, een benedenwoning in de Wagenaarstraat in de Dapperbuurt. De jongste van de vier kinderen werd half mei geboren. De combinatie van werk en gezin, maar vooral het idee dat iemand anders het mag overnemen, zijn de voornaamste drijfveren om te stoppen. Van Hest: "Ik vind dat iedereen mee moet doen in de samenleving en daar een bijdrage aan moet leveren. Of het nou om opvang op school gaat, de lokale politiek of de Fietsersbond, mensen moeten laten zien dat ze deel uit maken van een collectief. En niet al dat individualistische." Hij memoreert een overbuurvrouw die als een van de weinigen in de straat tegen het aanleggen van meer fietsenrekken is. "Gewoon omdat zij haar eigen fiets in huis zet. Onvoorstelbaar, dat soort egoïsme!" Bezorger is Van Hest nooit geweest. "Mijn wijk was al bezet; ik ben wel een keer ingevallen, maar de gene die bij mij de OEK bezorgt doet dat nog steeds. Ik merk wel dat door regen, donkere avonden of om andere redenen de OEK nog wel eens blijft liggen en dan soms eigenlijk te laat wordt bezorgd."

## Marketing en postcodeperikelen

Rob van Hest is in het dagelijks leven docent Marketing aan de Hogeschool van Amsterdam. Dat verklaart mede zijn interesse in de taak van bezorgcoördinator. "Er is ooit een stippenkaart van Amsterdam gemaakt, waarbij in een oogopslag de 'witte vlekken' zichtbaar worden, de gebieden waar relatief weinig leden van de Fietsersbond wonen: Noord en Oost. Juist in die gebieden vallen leden te werven en acties te voeren." Verder heeft hij veel waardering voor het bureau van de afdeling Amsterdam, met name het ambtelijke en politieke lobbywerk doen ze goed.

Behalve Rob van Hest is ook Antje Offerhaus betrokken bij de coördinatie van de bezorging (zie kader). Zij kwam er later

bij dan Rob en heeft gaandeweg taken op zich genomen en overgenomen. Een probleem, zo ervaren de coördinatoren, vormt de indeling in postcodegebieden. Wat voor een leek eenvoudig lijkt, kost bij de bezorging vaak hoofdbrekens. Van Hest: "Mijn postcode, 1093 CN, lijkt zo te zien dicht bij DN of CR te liggen, maar zo eenvoudig is dat niet. Toen we de stippenkaart maakten, bleken twee, drie bezorgers heel onlogisch in één gebied te bezorgen en telkens elkaars pad te kruisen, zonder dat ze dat in de gaten hadden. Ze moesten veel meer kilometers maken dan noodzakelijk." Antje werkt nu aan een mogelijke oplossing, een kleurenkaart van Amsterdam van de bezorggebieden, los van de postcodes. Het is en blijft een lastige materie. Aan mensen die alleen in hun eigen straat de OEK willen bezorgen heeft Van Hest een broertje dood.

## Oplossing?

Een echte oplossing heeft Rob van Hest niet. In een tijd dat bijna iedereen e-mail heeft is hij een groot voorstander van een digitale OEK. Bezorgen vindt Van Hest eigenlijk een beetje ouderwets. Hij vindt dat iedereen de keuze zou moeten kunnen maken tussen een digitale OEK en een papieren, of misschien een tijdlang beide. Die zouden dan niet bezorgd moeten worden, maar opgehaald op een centraal punt in een van de zeven toekomstige regio's of stadsdelen. En natuurlijk op het WG-terrein, het zenuwcentrum van de afdeling Amsterdam. Hij herinnert zich ook wel telefoongesprekken met bezorgers die (soms nog altijd) niet beschikken over e-mail. Een beetje blij is hij wel met het dwingende karakter van deze nieuwe media. Al realiseert hij zich goed dat een digitale OEK minder goed gelezen zal worden dan een papieren, vanwege het vluchtiger karakter.

## Wat doet een bezorgcoördinator?

Antje Offerhaus: "Er zijn gescheiden activiteiten. Rob doet de zaken met de pc, en daar zoeken we dus iemand voor. Ik doe de andere dingen: de mutaties, vervanging bij ziekte van de bezorger, oproepen plaatsen voor nieuwe krachten, de etiketten die in Utrecht worden geprint verdelen naar bezorggebied, pakketten maken, op mensen letten die meer dan één bezorggebied doen en de avond voorbereiden waarop geteld wordt." Op die telavond komen zo'n zes vrijwilligers die overwegend in stilte (er wordt immers geteld!) hun werk doen; maar na half negen drinken ze nog een glas met nootjes. Dan wordt 'de looper' uitgelegd: in de gang komen stapels OEKs te liggen, op rij vanaf postcode 1011 tot en met Uithoorn. Voor de zekerheid controleert Antje het de volgende ochtend nog even. Twee weken eerder zijn de bezorgers ingeseind, die geacht worden een akkoordbericht te sturen en vanaf nu hun stapels kunnen ophalen. Wie geen mail heeft, krijgt een telefoontje van Fred Redemeijer. Sommige gebieden, zoals Amstelveen of postcodegebied 1019, kennen vaak honderd of meer leden. Die kennen zgn. ondercoördinatoren die zes of zeven stapels aangereikt krijgen ter verdere distributie. Eén gebied (1078-1079) kent weliswaar één bezorger, maar daar worden de ruim honderd leden door drie vrijwilligers bediend. Wat als er een of meer stapels blijven liggen? Antje Offerhaus: "Dan treedt het 'rampenplan' in werking. Of we brengen de stapel bij de bezorger die 'm niet kan komen halen maar wel kan verspreiden, óf ik ben 'vliegende kiep' en doe zelf een wijk, óf we plakken voor een keer postzegels."

## Oproep

OEK zoekt een vervanger van Rob. Interesse? Laat het ons weten: [oek@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oek@fietsersbondamsterdam.nl)

AMR



# Knooppunten

## Opgeloste knelpunten

### CENTRUM

#### Nemo route

De route achter Nemo langs is een mooie om de langdurige stoplichten bij de IJ-tunnelmond te omzeilen. Maar er zitten twee trappen in. D66 deed een voorstel om in plaats van de trappen opritjes voor fietsers te maken. Maar dat stuitte op bezwaren. Bezwaren waar wij onze twijfels bij hebben. Nu zijn er gootjes voor de fiets aangelegd.

Overigens is de aansluitende fiets/voetbrug naar de OBA recent van een wel heel dikke laag nieuw grint voorzien. Hopelijk wordt dit spoedig opgeveegd.



Loop/fietsbrug van OBA naar Nemo

#### Prins Hendrikkade

Eindelijk is het fietspad in twee richtingen langs de PHkade helemaal gereed. Omdat er nog geen goede oversteek was bij de Droogbak mochten fietsers formeel niet van de Martelaarsgracht doorrijden naar het Singel. Formeel moesten ze bij de Martelaarsgracht oversteken naar de noordzijde van de PHkade, dan boven of onderlangs naar het Singel rijden. De meesten reden ondanks het verbodsbord gewoon door. Maar dat bord staat er nu niet meer, want de oversteek bij de Droogbak is geregeld. Hoewel dat nog best beter zou kunnen.

Op andere delen van het fietspad in twee richtingen blijkt de drukte van zowel fietsers als voetgangers tot problemen te leiden: afslaan bij Damrak of Mar-

telaarsgracht is erg moeilijk en de zebra vanaf het Damrak wordt vooral door fietsers vanaf de oversteek niet gerespecteerd. Dat kan ook niet: want er is geen veilige plek om te stoppen. Er wordt nu aan gewerkt om de zebra ook in de verkeerslichten op te nemen. We zullen zien wat dat waard is. (GdW)



Prins Hendrikkade - Damrak

#### Mr. Visserplein

De zomerwerkzaamheden aan het Mr. Visserplein vielen niet mee. Veel omrijden, weinig ruimte. Voor de auto's is het plein op het moment van schrijven weer open. Voor de fiets is het nog even behelpen. Wel is al te zien dat er wat



Mr. Visserplein vóór de herinrichting

meer opstelruimte is in de hoek met de Jodenbreestraat. Ook komt er een mooi fietspad langs de ventweg in de Muidersstraat. Voor de rest is het nog even afwachten of het al met al een grote verbetering is. Minpunt is in ieder geval dat auto's harder dan voorheen door rood richting IJ-tunnel kunnen rijden, want de scherpe bocht die ze eerst moesten maken is verdwenen. (GdW)

#### Rozengracht-Marnixstraat

Vaak rijd ik in het weekend nog laat over de kruising Rozengracht-Marnixstraat. Vanuit het centrum over de binnenring naar huis in Westerpark. Dan stonden de verkeerslichten uit, omdat er geen trams meer reden (ja, zo laat). Maar taxi's reden er des te meer, en die gaan daar alle kanten op en vaak met grote snelheid.

Toen ik daar eens met een vriend langs fietste, vertelde hij dat hij die kruising zonder lichten ook behoorlijk link vond. Er kwamen ons mensen achterop fietsen en die stelden voor om "samen over te steken, zodat de kans om de overkant te halen groter was". Het lag dus niet aan de toestand waarin ik meestal verkeer als ik daar 's nachts rijd, dat ik het eng vond. Gelukkig vonden de mensen die over dat verkeerslicht gaan, het ook. Nu staat het de hele nacht aan. (GdW)

### NOORD

#### Botonde in Noord

In de luwte van de werkzaamheden aan de IJ-tunnel is in Amsterdam Noord een grote slag gemaakt met het bouwen van de botonde bij de nieuwe Purmerweg. Er zijn nieuwe aansluitingen voor autoverkeer vanaf de Leeuwarderweg gemaakt en het fietspad is naar de zuidzijde van de Nieuwe Purmerweg verplaatst. Fietsers krijgen nu te maken met afritten, waar ze eerst kruisingsvrij konden rijden. Een verslechtering met de oude situatie ook al zijn de zuidelijke op/afritten minder druk dan de nieuw gebouwde noordelijke.

Extra lastig is dat het nieuwe fietspad op een erg ongelukkige plek uitkomt op de Loenermark: precies naast het viaduct waardoor het zicht slecht is. We hopen dat de aansluiting met een bocht en duidelijke voorrangregeling voldoende veiligheid biedt. (Mdl)

#### Ridderspoorweg

Een nieuwe vaste verbinding op de noordelijke IJ-oever tussen de Distelweg en de Klaprozenweg. Met mooie fietspaden en een nieuwe brug. Aangelegd om de nieuwe woonwijk op het Shell-terrein te ontsluiten. Voor fietsers is er het bijkomende voordeel dat het Distelwegveer een betere aansluiting krijgt naar het westelijk deel van Noord. Voorheen moest je altijd via het Mosveld omrijden.



## OOST

### Hekjes Witte Katbrug verwijderd

De hinderlijke hekjes op de brug tussen Kattenburg en Wittenburg zijn door stadsdeel Centrum verwijderd. Ze waren in 2007 geplaatst op verzoek van enkele omwonenden die last van brommers hadden. Het middel bleek erger dan de kwaal. Leden van de Fietsersbond uit de buurt noemden de hekjes een dagelijkse bron van ergernis. Ze wurdten zich er langs of reden soms liever maar helemaal om. De hekjes waren een zot experiment, dat we graag gauw vergeten.

*JPN (Wijkcontactpersoon centrum)*



Witte Katbrug met hekjes

## ZUID

### Fietspad langs Museumtramlijn

Eindelijk is het helemaal af: het fietspad langs de museumtramlijn in Oud-Zuid (zie ook pag. 18). Vanaf het Haarlemmermeerstation zijn er vrolijke fietsstroken geschilderd over de weg door het rafelrandje van de stad met de autobedrijfjes en loodsen. Dit voert je naar een keurig fietspad door het designerpark (maar wel mooi) tussen Schinkel en Olympisch Stadion. Vervolgens kruis je het IJsbaanpad om langs de trambaan door te rijden t/m het viaduct met de A10. De ruimte in



Fietspad langs de Museumtramlijn in Oud-Zuid het viaduct is gevonden door het fietspad te op te hogen en met een bocht aan te laten sluiten op een oversteek over de afrit van de busbaan. Dit laatste stuk heeft erg lang op zich laten wacht-

ten. Veel fietsers konden niet wachten tot het klaar was met gezellige tafereelen van fietsers die over het hek klimmen tot gevolg. Nu dan eindelijk klaar. *(MDL)*

### Amstelveenseweg-noord

Er worden fietspaden gelegd langs de Amstelveenseweg. Inmiddels is het meest noordelijke stuk af. Helaas blijken de paden nog smaller te zijn dan op tekening. Een riante stoep faciliteert de zeldzame wandelaar. De talloze fietsers (en bakfietsen en snorfietsen) moeten het doen met 1,65 meter. Tot overmaat van ramp staan lichtmasten en een parkeerautomaat vlak op het fietspad. We zoeken nog uit wat er mis is gegaan, maar we hopen vooral dat er nog iets aan gedaan kan worden. *(GdW)*



Fietspad Amstelveenseweg-noord

### Churchillaan-Maasstraat

Elke ochtend gaan veel fietsers op weg naar school linksaf van de Churchillaan naar de Maasstraat. Omdat ze zich daar met 1,50 meter fietsstrook moeten behelpen, ontstonden er lange slieren fietsers en gevaarlijke situaties. Het stadsdeel heeft nu een OFOS aangebracht, zodat fietsers zich beter kunnen opstellen en ook nog eerder uit de weg zijn. *(GdW)*



OFOS Churchillaan bij de Maasstraat

### Ruysdaelstraat-Van Baerlestraat

Na een storm van protest is het weer mogelijk om zonder hobbels de Ruysdaelstraat als doorgaande route te gebruiken, ook over de Van Baerlestraat heen. De blokken die de bedoeling hadden de trambaan vrij te houden, maar er voor zorgden dat overstekende fietsers met evenwichtskunsten bezig waren in plaats van met het verkeer, zijn weggehaald. Onduidelijk is overigens waarom dit is gedaan op een punt enige meters naast de kruising. De oversteekmanoeuvre is hierdoor nog steeds onnodig gevaarlijk. Misschien hoopt iemand dat er een ongeluk gebeurt, zodat de blokken weer teruggeplaatst mogen worden? Blijven uitkijken dus. *(GdW)*

### Johannes Vermeerplein

De trambaan van lijn 16/24 nabij het Johannes Vermeerplein is voor een klein stukje in gras uitgevoerd. Dat is voor de oversteken bij de Ruysdaelstraat en de Nic. Maesstraat een duidelijke verbetering: geen hardrijdende taxis meer. *(JK)*



Zandbak J.Vermeerplein

### Rijnstraat

We schreven het vorige keer al, maar de Rijnstraat tussen Amstelkade en Vrijheidslaan is nu echt af. Een genot voor de doorgaande fietser, maar ook voor bewoners die nu veilig de winkels op de fiets kunnen bereiken. Het stadsdeel begint nu aan de planvorming voor de rest van de straat. *(GdW)*



Rijnstraat nabij Josef Israellade

## Parnassusweg-Peter van Anrooystraat

De leerlingen van het Spinoza-lyceum kunnen nog steeds gebruik maken van de tunneltjes in de Zuidas. Maar velen komen van een andere kant, en moeten dan oversteken over de Parnassusweg bij de Peter van Anrooystraat. Daar raasden twee rijbanen auto's van het viaduct af, en waren ook alle linksafbewegingen mogelijk. Op aandringen van de school is de Parnassusweg nu versmald tot 2\*1 rijbaan. Dat gebeurt even verderop toch al, dus maakt voor niemand iets uit. Behalve voor de fietsers, die nu een stuk veiliger kunnen oversteken. Het is nog maar 3 meter, en auto's zullen langzamer rijden omdat ze minder ruimte hebben. Hulde! (GdW)

### WEST binnen de ring

#### De Baarsjes

De fietspaden op de Hoofdweg in De Baarsjes waren berucht vanwege de akeelige paaltjes. Die stonden daar om middenstanders te verhinderen hun auto's op de stoep te parkeren. Maar fietsers zagen ze vaak niet of niet op tijd, en hielden daar niet zelden schade en soms letsel aan over. Al jaren geleden aangekaart, was er een bestuurswisseling voor nodig om het stadsdeel te doen besluiten die paaltjes te verwijderen. Op proef weliswaar, maar we rekenen er op dat de proef slaagt en de paaltjes niet terugkeren. Dat kan echt niet meer. (JK)



Paaltje op Hoofdweg, kruising W.Schoutenstraat

### WEST buiten de ring

#### Geuzenveld

De weg die vanuit het westelijke deel van Geuzenveld tussen de sportvelden door naar de Tom Schreursweg (en dan door naar Halfweg) leidt is eindelijk gereed en voorzien van een keurig fietspad. (Mdl)

## Nieuwe knelpunten

#### De Pijp

Bij de Albert Cuypmarkt (Gerard Douplein en omgeving) zijn flink wat fietsrekken verdwenen. Veel zijn er opgeruimd,

vervangen door een kleiner aantal vakken. Eén van de gevolgen is dat er in de Tweede van der Helststraat meer op de stoep geparkeerd wordt waar je tot nu toe nog behoorlijk kon lopen. (JK)



2e Van der Helststraat-Alb.Cuypstraat



Op 20 september heeft de Fietsersbond, samen met het Milieucentrum, deelgenomen aan de *Schoner Vervoer toer*. Omdat het evenement vooral in het teken stond van de promotie van elektrisch vervoer, was ons motto dat de fiets heus de allerschoonste is. Dit werd ondersteund met een flyer (zie onze website onder Uitgegaan) en symbolisch kracht bijgezet door de fietsende koningin en koning aan het hoofd van de delegatie.

# Heuvels

**T**oen het personeel van het GVB september 2004 één dag staakte, voeren er geen ponten en reden er geen bussen tussen Amsterdam-Noord en de rest van de stad. Om toch voor fietsers en voetgangers een verbinding mogelijk te maken, werd één van de IJ-tunnelbuizen voor hen alleen opengesteld.

Ik reed die dag de tunnel in en ging al snel steeds harder omlaag. Zó snel rijden zonder pedalen te gebruiken, ik kon een brede grijns niet onderdrukken.

Op het diepste punt stopte ik en keek naar de honderden fietsers die van beide kanten omlaag stoven. Maar weinigen konden de neiging tot eenzelfde grijns weerstaan.

Ik sprong weer op mijn fiets en reed (veel, veel langzamer nu) omhoog de tunnel uit. Daar, aan de noordzijde, stopte ik en keek opnieuw naar de fietsers. Maar nu, bij het verlaten van de tunnel werd er nauwelijks of niet gegrijnsd. Velen waren afgestapt en zagen er uitgeput uit terwijl ze hun zware, versnellingloze fietsen de helling op duwden.

Ik reed weer de tunnel in en nu aan de andere kant er uit. Daar draaide ik om en opnieuw reed ik omlaag en omhoog. En toen nog eens, en nog eens—alles bij elkaar tien maal. En de laatste keer grijnsde ik nog steeds en even breed als de eerste keer.

Ik ben opgegroeid in San Fransisco, halverwege een heuvel in een buurt waar sommige straten zo steil zijn dat ze bijna loodrecht staan op de straten van Amsterdam. Daardoor waren voor mij de kwellingen en de lol van heuvel op en af rijden onlosmakelijk verbonden met fietsen. Ik kende niet anders.

Toen ik in Amsterdam kwam wonen, was het gemis aan heuvels voor mij als San Franciscan een van de moeilijkste dingen om aan te wennen (naast het gebrek aan veel goede burrito-zaakjes). Maar in de loop der jaren werd de platheid van mijn omgeving gewoon. Uiteindelijk aanvaardde ik dat in Amsterdam op sommige dagen de grootste heuvel die je tegenkomt een verkeersdrempel is.

**D**ie dag in de IJ-tunnel was een jaar voor mijn zoon werd geboren. Onlangs werd hij vier. En de week, voordat hij voor het eerst naar school zou gaan, nam ik hem mee op een driedaagse fiets- en kampeertocht door de duinen, van IJmuiden naar Scheveningen. Het was voor ons allebei de eerste keer dat we door de duinen reden.

Nadat we onze eerste duin beklommen hadden, reden we omlaag.

“Whee!” riep de jongen vanaf zijn achteropzitzje, “We gaan een berg af!”

Arme jongen, dacht ik. Heel z’n leven heeft hij doorgebracht in een pannenkoek-plat Amsterdam. Ik moest hem de waarheid zeggen.

“Dit is geen berg. Het is alleen maar een heuvel.”

“Nee,” gilte hij, “het is een *reuze glijbaan!* – die hopelijk nooit ophoudt!”

Hij had een punt. Plotseling ontwaakte ook in mij de vreugde van het dalen. En ook ik wenste dat het nooit zou ophouden.

En dus viel ik mijn zoon bij en gilte “Wheee!!”.

Pete Jordan



# FIETSERS VOGELVRIJ



Van Woustraat

**NIET  
ZÓ**

Rijnstraat



**MAAR  
ZÓ**

## FIETSERS VEILIG!

Mede dankzij de Fietsersbond