



Waar zijn we vóór
&
waar zijn we tégen?

THEMA:
fietsparkeren
& **fietsenstallen**

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 2 juni 2010.

Bijdragen (lieftst digitaal) zijn welkom tot

19 april 2010 o.v.v. "kopij OEK".

E: oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

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 Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Dick de Jongh, 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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl

GEZOCHT: OEK-bezorgers

De OEK wordt bezorgd door vrijwilligers. Het spaart ons veel portokosten, en het is een leuke gelegenheid om eens te zien waar je mede-Fietsersbonders wonen. We zijn op zoek naar een bezorger voor postcode 1098. Verder zijn 'algemene' invallers welkom voor verschil-

lende andere gebieden (o.a. 1058).

Als het je wat lijkt om drie keer per jaar de OEK te bezorgen, geef dan je naam, adres, telefoon en emailadres door aan de bezorgcoördinatie:

Antje Offerhaus,

oek@fietsersbondamsterdam.nl

Ingezonden brieven

De OEK-redactie is erg blij dat steeds meer lezers (schriftelijk, digitaal of telefonisch) reageren op ons afdelingsblad. Daarmee spelen ze een nuttige en nodige rol bij de menings- en beleidsvorming van de afdeling waar ze lid van zijn. Voor de actieve leden in het veld is het plezierig te weten dat ze een achterban hebben, ook als die het niet met ze eens is. Lezers die menen aan een discussie een meer substantiële bijdrage te kunnen leveren en vinden dat ze daarvoor niet toekunnen met de mogelijkheid die het discussieforum op onze website biedt, zijn dan ook van harte uitgenodigd hun bijdrage in te sturen. De redactie houdt zich natuurlijk wel het recht voor daar mee om te gaan zoals het een redactie betaamt. (Red.)

Aankondiging

Wat: Algemene Amsterdamse Ledenvergadering (AALV)
Wanneer: Wo 2 juni, 20 uur
Waar: WG-plein 84

In dit nummer:

- 3 Fietsersbond boos
- 4 Ontgoochelde fietser naar Zuidoost
- 5 Omrijden om het Rijksmuseum
- 6 ScO2ters
- 7 Fietsles: vier jaar later
- 8 Fietsen in Polen
- 9 Nieuws
- 10 Korting
- 11 **Vijf pagina's over fietsparkeren en fietsenstallen**
- 16 Inritconstructies
- 17 Eerste fietsstraat van Amsterdam
- 18 Wibautstraat | Ondergronds parkeren
- 19 (Niet) in mijn tuintje
- 20 Fietsen in Amsterdam Noord
- 21 Knelpunten
- 22 **Fietsparkeren**
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Niet Zó Maar Zó

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email.

Mail ons o.v.v. "Fietsband":

amsterdam@fietsersbond.nl

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 14020
- Oost/Watergraafsmeer 2535480
- Osdorp (gratis) 0800-2658980
- Oud-West 2523511
- OuderAmstel 4962121
- Oud-Zuid 2521252
- Slotervaart (gratis) 0800-0233769
- Uithoorn 0297-513111
- Westerpark, alg. nr. 5810400
- Westpoort (station Sloterdijk) 5234567
- Zeeburg (gratis) 0800-9332874
- Zuideramstel 14020
- 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

Fietzersbond boos Amstelveen: hoe het niet moet

De Fietzersbond is ontzettend boos over het terugdraaien van de voorrangregeling op de kruisingen van het Kazernepad (in de volksmond Zwarte Pad) in Amstelveen. Boos omdat de voorrangregeling eerst onzorgvuldig is geïnstalleerd en daarna in een onbekoekt moment weer is ongedaan gemaakt. En wat te denken van de kapitaalvernietiging!

Het voornemen voor die voorrangregeling dateert al van de beleidsnota Fiets 2006 – 2015. Op aandringen van de PvdA is het als project naar voren gehaald. De Fietzersbond mocht de concrete plannen inzien en heeft diverse veiligheidsmaatregelen voorgesteld. Maar van die voorstellen is er niet één overgenomen. Ook bij de uitvoering zijn veiligheidsmaatregelen gesneuveld omdat ze “niet in het straatbeeld pasten”. En toen de regeling er was, is niets gedaan om de weggebruikers te attenderen op de nieuwe situatie.

Op twee van de vijf kruisingen zijn ongelukken gebeurd. Eén ongeluk (Stationsstraat) waar een raadslid bij betrokken was kreeg bovenmatige aandacht, maar onopgemerkt bleef dat de oorzaak ervan was dat iemand per ongeluk gas gaf i.p.v. te remmen. Bovendien was op de kruising al die tijd de straatverlichting defect.

Bij de andere kruising (Molenweg) gaat het om het zgn. ‘kortste stukje snelweg van Amstelveen’. Als je daar fietsers voorrang geeft zonder flankerende

maatregelen om het ‘snelverkeer’ aan banden te leggen, vraag je natuurlijk om ongelukken. Opvallend is dat daar na enige tijd knipperbollen zijn geplaatst en er toen geen enkel ongeval meer heeft plaats gevonden.

Toch heeft de wethouder ineens alle maatregelen teruggedraaid. Dat was een week nadat ze een onderzoek had aangekondigd. Onbegrijpelijk, niet alleen omdat dit onbehoorlijk bestuur is, maar ook omdat daarmee de kosten van aanleg (meer dan een half miljoen euro) in feite zijn weggegooid. Helemaal verbijsterend is dat dezelfde wethouder die geen geld kon vinden om de nieuwe inrichting op een veilige manier te installeren, ineens wel geld bleek te hebben om verkeersregelaars in te zetten die erop moesten toezien dat fietsers géén voorrang meer namen.

Waarom de talloze positieve reacties van fietsers op de nieuwe inrichting geen gewicht in de schaal gelegd hebben, terwijl de luidruchtige opwindings van een klein aantal bewoners de doorslag gaven, zal



Oversteek wel voorrang, geen voorrang, wel voorrang?

altijd een raadsel blijven. De wethouder heeft, als doekje voor het bloeden, toegezegd het idee van ‘snelle fietsroutes’ elders in Amstelveen te willen realiseren. Helaas een loze belofte omdat dit nergens anders in Amstelveen mogelijk is en het geld nu bovendien op is.

Niet alleen de Fietzersbond, maar ook veel andere inwoners van Amstelveen zijn boos over de manier waarop deze bestuurder omgaat met “Fietsbeleid” en ons aller belastinggeld. De Fietzersbond vindt ook dat het terugdraaien van de voorrangregeling tijdelijk moet zijn. Na een grondige evaluatie moeten alsnog de juiste verkeersmaatregelen genomen worden en moeten de fietsers op het Kazernepad weer voorrang krijgen. De Stadsregio heeft aangegeven dat zij een onafhankelijk onderzoek zullen uitvoeren.

De Fietzersbond heeft officieel bezwaar gemaakt tegen het genomen verkeersbesluit. De hoorzitting daarover diende op 12 februari.

Wordt vervolgd...

CR

De laatste vrijheid

De plannen van de overheid voor het invoeren van rekeningrijden (auto's) zijn jarenlang tegengewerkt, maar nu lijkt het er op dat het op enig moment voor bepaalde trajecten, bepaalde tijdstippen, bepaalde auto's toch zal worden ingevoerd. Kortom, veel mitsen en maren. Alles kost geld en als je met geld (heffing) beleid kunt sturen, dan is daar niets op tegen.

Wat te weinigen zich realiseren is dat die kastjes in de auto een nieuw middel zijn voor de overheid om alles en iedereen te kunnen volgen. Natuurlijk wordt ons verzekerd dat er geen gebruik (noem het

misbruik) zal worden gemaakt voor andere doeleinden dan heffing.

Veel automobilisten kiezen voor de auto boven het openbaar vervoer omdat ze zich zo heerlijk vrij voelen. Dat kunnen ze nu wel op hun buik schrijven. Die eeuwige overheid die op je neerkijkt zal het plezier aan het toeren gauw doen vergallen.

Maar wij hebben daar geen last van. We kunnen fietsen op elk gewenst tijdstip waarheen we maar willen, zonder dat iemand ons kan controleren. De fiets geeft vrijheid

en daarmee een status die niet in een heffing is uit te drukken. Ga ik na de volgende bocht links of rechtsaf? Niemand zal het weten. Voor die vrijheid wil ik wel betalen.

TL



Proef met rekeningfietsen?

Een illusie armer

Over fietsen naar Zuidoost

Rond de jaarwisseling ben ik door een groepje jongens op geweldadige wijze van mijn fiets geduwd en beroofd van mijn tas. Plaats delict: Niemandsland in de gemeente Diemen op de route Amsterdam–Amsterdam Zuidoost. Door dit voorval ben ik een illusie armer en is wat ik al wist nog eens krachtig bevestigd: fietsen van en naar stadsdeel Zuidoost is niet veilig. De kans om door een auto te worden aangereden is heel klein, ook zijn de fietspaden goed overzichtelijk en verlicht, maar de eenzaamheid rond de fietspaden maakt de fietser uiterst kwetsbaar voor mensen die slecht willen.

Helaas ben ik niet de enige die dit heeft ervaren en zal ik waarschijnlijk niet de laatste zijn. Van medeflatbewoners, werknemers in de kantoren rond station Diemen-Zuid en in gesprek met de politie hoor ik alleen maar akelige geluiden. De strook niemandsland waar ik mijn belagers ben tegen gekomen is berucht, wordt notoir genoemd en – als understatement – een aandachtsgebied voor de politie. Als fietser

van en naar Zuidoost is er echter geen alternatief. Zuidoost is nog steeds zo geïsoleerd als het eens was, met een zone van groen niets er omheen. Alle fietsroutes gaan door sociaal onveilige stukken.

Inmiddels is mijn fiets weer gerepareerd, zijn passen aangevraagd en is mijn telefoon vernieuwd. De grote vraag voor mij is nu, ga ik weer fietsen? De goede fietsverbinding met Amsterdam en de mooie fietspaden in Zuidoost vormden ooit zelfs een reden om hier te komen wonen. De levenskwaliteit van kunnen fietsen van en naar mijn werk laat ik dan ook niet van mij afnemen. Toch een dringend verzoek: mag het wat veiliger alstublieft!

Bijvoorbeeld door de ruimtelijke isolatie van Zuidoost op te heffen en woningen te bouwen in het niemandsland, zodat de fietsroute door of langs een woonwijk gaat. Dan zijn er meer mensen op straat en is de fietser niet meer zo kwetsbaar.

Els Beukers

Andere ervaringen

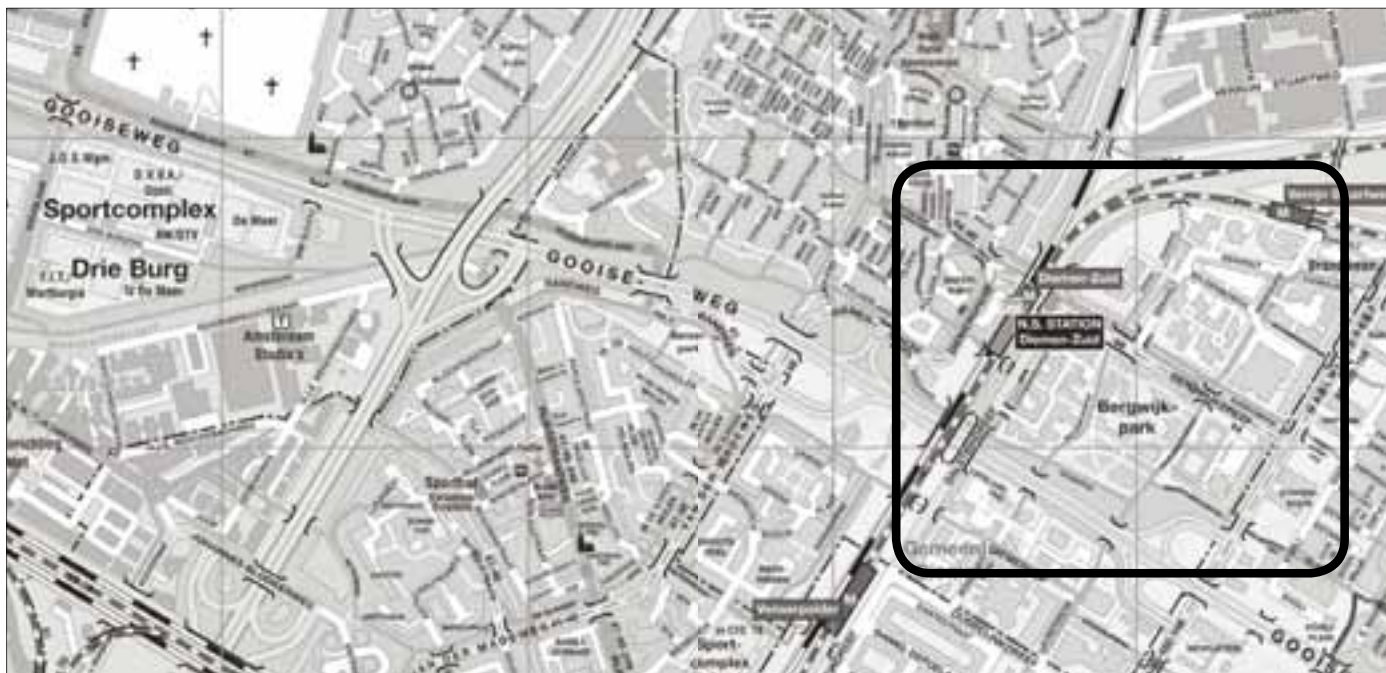
We vroegen enkele fietsers uit Zuidoost naar hun ervaringen. Rijden zij om, of fietsen zij minder vanwege de onveiligheid? In ieder geval kennen ze het Bergwijkpark met aangrenzende fietspaden (Reigerpad, Waterhoenpad, Zilvermeeuwpad, Roerdomppad) als een beruchte plek. Er hangen geregeld mensen rond bij wie je twijfels kunt hebben over de bedoelingen. Weliswaar wordt het Reigerpad veel gebruikt en is het een hoofdroute vanaf de Weespertrekvaart naar Bijlmer en Amsterdamse Poort, toch is een veiliger route in de stille donkere uren die vanaf de Weespertrekvaart via de Rijkstraatweg in Duivendrecht en langs Venserpolder. De problematiek is bij de politie en de politiek bekend, maar er wordt niet veel aan gedaan, is de indruk.

Oplossing?

En is woningen bouwen een oplossing? Eén fietser laat weten: “De opzet van de Bijlmer en van de nieuwe wijken in Diemen en Duivendrecht is de ruime opzet met veel groen. Het beruchte Bergwijkerpark staat over enkele maanden vol met bosanemonen, er zitten uilen en van de herfst zag ik zelfs een smelleken, de eik naast de voetgangersbrug staat er elke herfst weer fleurig bij en in de zomer wordt er regelmatig gepicknickt. En veel mensen laten er hun hond uit. Al dat groen was voor ons gezin de reden om van Amsterdam naar Diemen te verhuizen. Moeten we dan vanwege een stel etterbakken die niet van andermans spullen kunnen afblijven dat groene genoeg wegdoen?”

Anderzijds gaat de partner van deze fietser 's avonds ook niet graag meer de straat op.

Wat vindt U? Laat uw licht over dit probleem schijnen op het discussieforum op onze website (of via Amsterdam@fietsersbond.nl).



Omrijden om het Rijksmuseum

Er zullen inmiddels heel wat mensen in Amsterdam zijn (bijv. studenten van na 2004) die nog nooit door de onderdoorgang van het Rijksmuseum hebben gereden. Dat is heel erg voor ze, want er zijn weinig genoegens zo groot als onder het Rijksmuseum door te fietsen.

Fietsend van de drukte van de binnenstad, langs de hectiek van de Stadhouderskade de openheid van het Museumplein bereiken via die prachtige passage. Met zijn geweldige akoestiek waar vaak muziek te horen was, zijn ideale schuilmogelijkheid bij onverwachte regenbuien en zijn perfecte locatie voor een romantisch fietspauze.

De Fietsersbond, en de Amsterdamse fietsers, zien er zeer naar uit dat ze weer door de passage kunnen rijden. Toch zijn er ook mensen, zelfs fietsers, zelfs mensen die lid zijn van de Fietsersbond, die menen dat fietsers best kunnen omfietsen. Voor de Fietsersbond is dit ondenkbaar. En daar zijn heel goede redenen voor:

1 Als eerste natuurlijk vanwege het principiële punt dat Amsterdammers het recht hebben om van hun eigen stad te genieten. Fietsen door de passage is een groot genoeg voor iedereen. Als dat niet meer kan, geef je de stad weg aan de toeristen en de consumentenmaatschappij.

2 Omrijden om het museum heen is lastig en onaantrekkelijk (Zie onder). Daardoor wijken fietsers uit naar andere, gevaarlijker routes zoals de Ferdinand Bolstraat en de Vijzelstraat of de oversteek bij het Max Euweplein over de Stadhouderskade. De cijfers wijzen uit dat dit op dit moment gebeurt.

3 Fietsers die om het museum heen rijden zitten elkaar op de Stadhouderskade bij de oversteek naar de Museumbrug flink dwars als het licht groen is.

4 Op de Hobbemastraat bij de Jan Luykenstraat is het te krap voor de vele voetgangers en fietsers en is het zeer gevaarlijk oversteken bij de OV halte.

5 De kruising Hobbemakade-Stadhouderskade is ongezond en onplezierig door de luchtvervuiling. Bovendien kan daar nooit genoeg ruimte gevonden worden voor de vele voetgangers, fietsers en auto's op deze hoofdnet-autokruising. Ook kunnen de verkeerslichten daar onmogelijk zo afgesteld worden dat dat voor fietsers aanvaardbaar is.

6 De fietsroute via de onderdoorgang is de veiligste en meest directe route voor fietsers de stad in vanuit Zuidelijke richting. Maar hij heeft één principiële probleem: in de binnenstad eindigt hij bij de Herengracht. Als je nu ook in Zuid gaat knoeien wordt de route als geheel ongeloofwaardig. Maar voor de stad is het het beste als zoveel mogelijk fietsers de Spiegelgracht nemen: het is er relatief veilig en niet de problemen van bijv. de Munt en het Weteringcircuit.

7 Fietspaden door de tuinen van het museum zou eventueel kunnen, maar dat levert aan de kant van de Hobbemakade, waar het het hardste nodig is, nauwelijks iets op. Daar wordt namelijk de nieuwe studietoren gebouwd.



Aan de kant van de Jan Luykenstraat is er wel wat ruimte, maar de problemen bij de kruising bij de Museumbrug (zie punt 3) blijven bestaan. Bovendien zou het een schande zijn de monumentale tuin aan te tasten.

Niet alleen de Fietsersbond vindt omrijden om het Rijks ondenkbaar. Alle verkeerskundige analyses van de gemeente Amsterdam hebben tot nu toe tot dezelfde conclusie geleid. *DdJ/MdL*

Bijna 20 jaar geleden, maart 1993, probeerde Dick de Jongh namens de Fietsersbond Sven Ingvar Andersson te bewegen z'n voor de fietsers onzalige plannen met het Museumplein te veranderen. Die hielden o.a. in de afsluiting voor fietsers van de onderdoorgang van het Rijksmuseum. Hij vond bij Andersson geen gehoor, maar het stadsdeel haalde de afsluiting uit het plan. In z'n argumentatie wijst Dick de Jongh o.a. op het belang van de onderdoorgang voor fietsers (de volledige tekst staat op: www.fietsersbondamsterdam.nl > Passage Rijks).

Inmiddels zijn er nieuwe plannen voor het Museumplein waarin – althans in sommige schetsen – de belangen van de fietsers beter tot hun recht komen.

Volkscrant werd gesuggereerd. En wat dan nog, ben je geneigd te

Lees verder op pag. 6

Geregeld wordt de lezers van kranten voorgehouden of zelfs voorgerekend dat omrijden om het Rijks geen probleem is. De veronderstelling daarbij is vaak dat fietsers lui zijn en daarom niet willen omrijden. Zo liet actiegroep *Rijks Op Het Plein* in de *Volkscrant* weten dat het nauwelijks omrijden is, "nog geen 50 meter, ofwel slechts 15 seconden fietsen". En dat die "paar seconden extra ruimschoots zullen worden gecompenseerd (...) doordat fietsers niet voortdurend op hun remmen hoeven te staan voor langsschuifelende toeris-

tenstromen". Hierop reageerde Frans Bruning op 22 oktober met onderstaande ingezonden brief.

In de krant stond vorige maand: "door de sluiting van de onderdoorgang van het Rijksmuseum moeten fietsers 50 meter omrijden". Maar een beetje schatten leert dat de onderdoorgang (van straat tot straat) al 50 meter fietsen is. Daar komt dan ruwweg geschat 75 meter aan twee zijden omfietsen bij. Dus fiets ik al zes jaar (sinds 2003) minimaal 150 meter per keer om. Dat is drie keer zoveel als in de

denken. Dat lijkt niet zo heel veel totdat je gaat rekenen. Zeg twee maal per week heen en terug fietsen langs het Rijksmuseum, dat is $4 \times 52 \text{ weken} \times 6 \text{ jaar} \times 150 \text{ meter} = 1248 \times 150 \text{ m} = 187200 \text{ meter} = 187 \text{ kilometer}$ omfietsen (!). Volgens de

Volkskrant zou dat maar 62 km zijn. Dat is dus nu al minimaal 125 km omfietsen meer. Bent u daar nog? En hoeveel jaar en kilometers komen er nog bij? Ik fiets graag, maar dan toch liever onder

het Rijksmuseum door. Dat is ook veel leuker. Overigens: Het Rijksmuseum is ooit gebouwd als poortgebouw tussen het centrum en Amsterdam Zuid. En niet als obstakel in de stad.

sCO2ters

Er is een ware hetze gaande tegen de scooter. In allerlei kringen. Ze stinken, maken lawaai, zijn vervuilend, ze zijn ook te breed. Dat laatste richt zich tegen de 25km scooters die op het fietspad moeten rijden, of ze nu elektrisch zijn of niet. Ik begrijp het niet helemaal. Als alle automobilisten de auto zouden inruilen voor een scooter, dan zou Amsterdam er een stuk beter uitzien. In ieder geval leger.

Voorals fietsers (vaak tevens in bezit van een auto) maken zich druk over die scooters. En politici die milieu-sier willen maken.

Meer dan 40 jaar geleden reed ik op een brommer, heerlijk was dat. Soms ook op vakantie helemaal naar de Ardennen. Een groot gevoel van vrijheid, de wind in de haren (toen nog wel) en Born To Be Wild zingen. De fiets heeft het daarna gewonnen en paste beter bij het studentenbestaan. Toch heb ik altijd terugver-

langd naar dat brommergevoel.

Dat gevoel werd geactiveerd toen de door mij zo geliefde OV-fiets organisatie een proef begon met elektrische scooters in Den Haag. Helaas kreeg ik er niet eentje mee omdat ik geen auto of scootterrijbewijs had. Dan ben je echt een zonderling. Maar de drang om nog eens in mijn leven te scooteren, was zo groot dat ik een scootterrijbewijs ben gaan halen. Hard studeren, zenuwachtig bij het examen, te midden van kansloze 16-18 jarigen, maar glansrijk geslaagd met veel meer verkeerskennis dan daarvoor.

Dat is nu alweer bijna 2 jaar geleden. Maar nog steeds niet een scooter gehuurd, want inmiddels ben je een halve crimineel als je op zo'n ding rijdt. Ja, ook op een elektro. Want die zijn niet alleen te breed en niet klimaatneutraal, ze zijn ook nog geruisloos. Tja, een scooter die lawaai maakt is fout, maar een geruisloze scooter is ook fout.

Alles is fout aan de scooters.



Volgens mij is iedereen die geen scooter heeft of zou willen hebben, tegen scooters. Of ze nu 2-takt, 4-takt of elektro zijn. Dat komt omdat ze indringer zijn in een ruimteverdeling die bepaald werd door auto's en fietsen. De scooter is een soort allochtoon onder de vervoersmiddelen. Temeer daar de berijders vaak ook onangepast zijn, pizzakoeriers! Maar wel telefonisch een pizza bestellen en laten bezorgen.



Op mijn lijstje van goede voornemens voor 2010 staat het maken van een ritje met de scooter. Gelukkig maar dat de OV-fiets organisatie waar de Fietsersbond zo nadrukkelijk onderdeel van uitmaakt, inmiddels het stadium van de proef voorbij is en op talloze verhuurlocaties OV-scooter te huur aanbiedt.

TL

De brommer is tegenwoordig een scooter, maar in mijn tijd was een scooter wat anders met een apart rijbewijs en een andere levensstijl. Denk aan Sophia Loren op een azuurblauwe scooter in Rome, met kekke rode schoentjes en een fladderend niemen-dalletje.

Fietsles

Hatice Dogan vier jaar later

Vier jaar geleden gaf Marjolein de Lange een serie fietslessen aan leerlingen van een basisschool. Dit was onderdeel van een proefproject van de Fietsersbond om het fietsen te bevorderen onder groepen die weinig fietsen. Benieuwd naar wat daarvan beklifd is, zocht ze één van haar pupillen op.

Toen

Hatice Dogan zat vier jaar geleden in groep 7 van een basisschool in Oud West. Ze kon wel op een fiets rijden, maar echt in het verkeer had ze dat nog nooit gedaan. Haar moeder kan niet fietsen en haar vader houdt meer van auto's dan van fietsen. Na een aantal oefenlessen in de gymzaal van de school (rijden, remmen, bochtje maken, kijken, hand uitsteken) gingen we op straat oefenen. Eerst in rustige straten waar je op je gemak kan oefenen: duidelijk laten zien dat je er bent en in de gaten krijgen wat je kan verwachten. Daarna zijn we op drukker straten gaan oefenen. Met foutgeparkeerde auto's op de fietsstrook en met linksaf slaan op een drukke weg.

Nu

Hatice, bijna 15, zit in de derde klas van het Marcanticollege. Ze fietst naar school, want dat is een stuk sneller dan lopen. Ook om boodschappen te doen, naar de moskee of gewoon om een rondje te rijden bij lekker weer neemt ze de fiets. Het is leuk, lekker snel en goed voor haar astma. Zelfs bij regen vindt ze het lekker om te fietsen. Alleen



met sneeuw vindt ze het te gevaarlijk. Ze neemt dan de bus en de tram. Van haar huis naar school is dat een lastige verbinding: een rit van 15 minuten met wel twee keer overstappen. Nee, dan op de fiets: je kan lekker doorrijden en bent ook niet afhankelijk van waar toevallig een halte is. En als je eens wat laat bent, fiets je gewoon wat harder.

Fiets vs OV vs scooter vs auto

In het openbaar verkeer heb je geen last van het andere verkeer. Voor fietsers zijn

bijv. de scooters die hard over het fietspad rijden eng. Die zouden eigenlijk op de weg moeten, of op een apart scooterpad. Toch zou Hatice als ze 16 wordt best een scooter willen hebben. Die zijn modieus en lekker makkelijk. Haar vader vindt het echter te gevaarlijk, dus het zal er wel niet van komen. Jammer, maar zo kan ze wel sparen voor een rijbewijs als ze 18 wordt.

Eng en niet leuk

Het grootste nadeel van fietsen vindt Hatice als het eng is. Vooral op drukke straten zonder fietspad. Je weet maar nooit wanneer een geparkeerde auto gaat rijden. En sommige kruisingen zijn ook lastig. Zoals bij het hoofdbureau van politie. Het fietspad gaat naar rechts terwijl je rechtdoor wil. Dat is niet duidelijk. Een ander nadeel van fietsen vindt Hatice dat haar fiets kapot kan gaan. Ze kan wel wat repareren, maar het is geen hobby.

Tips

Al fietsend leert Hatice het verkeer en de stad kennen, en raakt ze vertrouwd met de lastige plekken. Dat is een mooie aanvulling op wat ze in de lessen op de basisschool heeft geleerd. Om meer jongeren als zij op de fiets te krijgen vindt ze dat er meer veilige routes moeten komen. En jongeren moeten ook goed weten hoe je je moet gedragen in het verkeer, bij voorbeeld door fietslessen. Volgend jaar gaat haar broertje voor het eerst naar de middelbare school. Hij wil ook wel op de fiets, maar moet dan nog wel oefenen op de route. Jammer genoeg zijn er nu geen fietslessen meer...

MdL

Zielone Mazowsze Fietsen in Mazovia

In oktober kreeg de Fietsersbond bezoek van een delegatie van fietsers uit Warschau. Negen jonge actieve leden van Zielone Mazowsze waren op zoek naar goede fietsvoorbeelden in Nederland. Een verslag.

Na de val van het communisme in 1989 is Polen in een vrije markt economie terecht gekomen. Verkeerskundig betekende dat vooral heel veel meer auto's; er zijn er nu negen keer zoveel als in 1990. De brede boulevards van Warschau slibden dicht met auto's en fietsers hadden het nakijken. Wettelijk moet bij verbeteringen in de infrastructuur rekening gehouden worden met alle weggebruikers maar in de praktijk komt daar weinig van te recht: het probleem van al die auto's maakt dat de belangen van fietsers en voetgangers snel vergeten worden. Fietsers moeten zicht maar zien te redden. Zelfs op grote zesbaans wegen zijn vaak geen fietspaden.

Veiligheid wordt vooral gezocht in het streng scheiden van verkeerssoorten. Het langzaam verkeer trekt dan vaak aan het kortste eind trekt. Zo zijn er veel grote wegen waar oversteken alleen maar via loopbruggen met trappen mag. Bij verkeerslichten wordt het te gevaarlijk gevonden, maar het ophoud voor het autoverkeer zal ook meespelen.

Het oude centrum van Warschau heeft kleinere straten waar het beter fietsen is. Daar speelt nu echter een discussie over fietsen en de tram: op een belangrijke fietsroute vindt de gemeente vindt het te gevaarlijk om fietsers en tram te combineren en wil men fietsen verbieden. Amsterdamse straten met trams zijn ook vaak gevaarlijk voor fietsers. Maar men kiest, mede door de Fietsersbond, voor andere oplossingen: fietspaden of terugbrengen van autoverkeer.

Er is één positief gevolg van de auto-overheersing in Warschau. Een groeiende groep, vaak jonge mensen, wil de opmars van de auto een halt toe roepen en de straat weer terug winnen. Elke laatste vrijdag van de maand stappen ze op de fiets en de rollerskates om een vuist te maken. Daar doen 400-2500 mensen aan, elke maand, het hele jaar rond. In Amsterdam moeten we terug gaan tot de jaren 70 voor zulke grote fietsdemonstraties. Is dat een teken dat we het hier toch behoorlijk goed voor elkaar hebben?

Aanvankelijk werkte de Warschause politie de maandelijkse fietstochten

hardhandig tegen. Maar sinds de pers daar schande van sprak is de relatie verbeterd. Nu begeleidt de politie de fietstochten zelfs. Ook de contacten met de gemeente worden beter. De grote maandelijkse fietstochten dragen daaraan bij maar ook de kennis en ervaring van organisaties als Zielone Mazowsze.

Langzaam maar zeker neemt het aantal fietsers toe, vooral in de grotere steden. Dat komt door betere voorzieningen, maar vooral ook door de files en parkeerproblemen die auto's ondervinden. Vooralsnog is het fietsen vooral iets voor de jonge stoere fietsers, veelal mannen. Om fietsen voor iedereen een goede optie te laten zijn moet het nog een stuk veiliger en prettiger worden. Gelukkig zijn er enthousiaste en toegewijde mensen als die van Zielone Mazowsze die daar voor ijveren en mooi dat we hen vanuit Amsterdam kunnen ondersteunen.

MdL

Zie: www.zm.org.pl/en



Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK was niet al te moeilijk. Zeven inzenders en allemaal goed: de keitjes op de Dam. De verloting wees mevr. Truijens als winnaar aan. Zij krijgt de prijs toegestuurd.

Deze keer weer wat moeilijker. 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:
- Fietsersbond Adam, WG-Plein 84,
1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietsersbond.nl

Beter wegdek

De gemeente had een (klein) potje geld over en heeft dat gebruikt om het wegdek op drie fietsroutes te verbeteren. De staddelen konden locaties aandragen en kennelijk waren Slotervaart en Oost-Watergraafsmeer er als eerste bij: het wegdek voor fietsers is verbeterd op de Jan Tooropstraat (was heel hard nodig), de Pieter Calandlaan en de Ouderkerkerdijk. Voor de Fietsersbond was dit aanleiding om in kaart te gaan brengen welke maatregelen er de laatste jaren zijn genomen voor beter wegdek op fietsroutes, en hoe die bekliven. In een volgende OEK meer hierover. Als u nog locaties weet waar wegdek is opgeknapt met al dan niet goed resultaat laat het ons dan weten. (MdL)

Surinamestraat

Fietsers langs de westzijde van de Kostverlorenvaart (de Schinkel) komen bij de Overtoomse Sluis een lastige barriere tegen. Ze kunnen de vaart niet blijven volgen omdat er geen oversteek is over de Surinamestraat. Fietsers moeten daar dus omrijden.



Op de kruising Baarsjesweg-Surinamestraat mag je alleen naar rechts, maar vrijwel niemand wil dat.

De officiële omweg is helemaal om het Surinameplein of de kruising Overtoom-Amstelveenseweg (3x) oversteken. De Fietsersbond pleit er al lang voor dat hier een betere oplossing komt. Twee tweerichting-fietspaden langs de Surinamesstraat en een oversteek in twee richtingen bij het plein kunnen een oplossing bieden die vrij eenvoudig te realiseren

lijkt. Helaas nog steeds niet opgepakt, maar nu wel opgenomen in een Strategienota voor het Surinameplein. Daarin staan ook plannen voor een P+R-garage zodat automobilisten vanaf de A10 op het Surinameplein kunnen overstappen op schoner vervoer.

De vraag is natuurlijk hoe lang het nog zal duren voor die strategie in daden wordt omgezet. De Fietsersbond pleit ervoor dat het knelpunt voor fietsers op de Surinamestraat in ieder geval snel wordt aangepakt. In de planning staat het nu voor dit jaar, maar of het er ook van komt... (MdL)

Bos en Lommer

Buurtinitiatieven

In Bos en Lommer heb je zgn. Vogelaarwijken waar geld is voor buurtinitiatieven. Ook de fiets doet daar in mee. De afgelopen maanden tweemaal.

Anti-stoepfiets-dag

Op 25 november hielden basisschoolleerlingen in Landlust een antistoeepfietsmiddag. Het idee kwam uit een buurtoverleg ("kan daar niet 's iets tegen gedaan worden!"), opbouwwerkers pak-



Mag hij ook niet op de stoep fietsen?

had (of het probleem viel wel mee) want de optocht werd met maar één stoepfietsers geconfronteerd: een tienjarige die zich op de fiets in de optocht wilde voegen.

Fix je Fiets

In de Erasmusbuurt ergeren bewoners zich mateloos aan de overvolle fietsrekken, en met name aan de ongebruikte verwrakkende fietsen daarin. Eén van hen kwam met een goed idee. Kapotte fietsen konden tot een waarde van 25 euro gratis hersteld worden. Men flyerde, persberichtte de lokale kranten en stickerde fietsen die er belabberd uitzagen.

Op zaterdagochtend 9 januari kwamen onverwacht veel mensen met hun kapotte fiets op dit aanbod af, vooral jongeren. Men was tevreden, maar zag ook meteen de beperking van dit succes: de meeste fietsen waren geen wrak dat de fietsrekken bezet hield maar een gewone gebruikfietsen met een (klein) mankement. Bovendien, daadwerkelijke wrakken die aan de actie meededen zouden na reparatie weer in de rekken teruggezet worden. Zo worden de rekken dus niet minder overvol.

De initiatiefnemers kwamen dus met een vervolg: een verzoek aan het stadsdeel om alle gestickerde fietsen die niet ingeleverd waren, uit de rekken te verwijderen. Maar dat verzoek kon niet zomaar worden ingewilligd omdat het stadsdeel z'n eigen beleid voor fietswrakken heeft.

Wat nu?

Twee goed bedoelde acties, maar of ze zoden aan de dijk zetten? Zou er minder gestoept worden in Landlust of al-

Lees verder op pag. 10



Kapotte fietsen werden massaal ingeleverd

leen maar schuldbewuster? Zouden er minder wrakken in de rekken komen of zouden vooral kiene fietsbezitters een goedkope reparatie hebben gekregen? Dit zet in ieder geval aan het denken

Misschien moeten we het toch van acties hebben met een wat langere adem. Zoals het uit de VS overgewaaid idee van een buurtfietsmakerij (commu-

nity cycling center). In Noord is Wendy Monroe bezig een werkplaats op te zetten waar jonge kinderen kunnen leren om fietsen te maken. In een paar maanden tijd zetten ze van oude onderdelen een fiets in elkaar en die fiets mogen ze houden. Ook in De Pijp (Ostadestraat 233-E) heb je de fietswerkplaats Smerig die iedere vrijdag een 'zelfwerkdag' houdt waar je onder begeleiding zelf je fiets kunt (leren) repareren. Zie: www.ostade233.nl/clubs/smerig.html

Zou het geen goed idee zijn als de Fietzersbond zich zou inspannen om ook elders in de stad, met name in de Vogelaaarwijken, zulke projecten van de grond te krijgen? Ik zie alleen maar voordelen. Wie doet er mee? (JK)

Discussieer mee op het discussieforum over de vraag of de Fietzersbond dit soort projecten zou moeten ondernemen.

AMSTELVEEN

Stadshart

In het Amstelveense stadshart staan overal fietsnietjes. Erg fijn maar ze nemen ook wel veel plaats in waardoor er op drukke dagen ook heel veel fietsen buiten de rekken gestald worden. Op zich niet zo erg, maar sommige fietsers zetten hun fiets hinderlijk voor de ingang van de winkels neer.

N.a.v. de goede resultaten met de fietserrekken in het busstation is besloten om de nietjes tussen de bibliotheek en de Bijenkorf te vervangen door deze rekken (met aanbindmogelijkheid). Hierdoor wordt het aantal fietsstallingsplekken fors vergroot. Indien nodig worden er op meerdere plaatsen nietjes uitgewisseld.

Op andere winkellocaties in Amstelveen, zoals Hueseplein en v.d.Hooplaan zijn heel veel fietsnietjes geplaatst. (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
www.vakantiefietser.nl

Wiel tot Wiel BV

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

't Zonnewiel

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

Voor actuele informatie zie www.fietzersbond.nl



Stedenschoon geen basis voor verbieden fietsparkeren

De gemeenteraad heeft de angel gehaald uit het voorstel om stadsdelen krachtens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bevoegdheid te geven om fietsparkeren buiten de voorzieningen te verbieden.

Het voorstel leek vooral ingeblazen door stadsdeel Centrum, dat zint op maatregelen bij onder meer de Bijenkorf en de Centrale Bibliotheek. In de oorspronkelijke versie zouden stadsdelen fietsparkeren mogen verbieden in het belang van de inrichting van de openbare ruimte. De Fietsersbond heeft dit altijd een dubieus criterium gevonden. Je zou namelijk vanuit cultuurhistorisch of stedenbouwkundig oogpunt moeten bepalen of geparkeerde fietsen al dan niet mooi staan. Maar hoe doe je dat? Tijdens de behan-

deling in de gemeenteraad zagen de fracties van de SP, PvdA en GroenLinks ons probleem. Op hun aangeven werd het criterium geschrapt, omdat het onvoldoende eenduidig was.

De stadsdelen zullen overigens wel de bevoegdheid krijgen om 'in het belang van de veiligheid, ter voorkoming van hinder' het parkeren van fietsen te verbieden. Denk daarbij aan druk bezochte plekken zoals stations, winkelcentra, uitgaansgebieden en onderwijsinstellingen, waar grote en onordelijk neergezette hoeveelheden fietsen hinder kunnen veroorzaken. Voorwaarde is dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn.

De Fietsersbond steunt het streven van stadsdelen naar een omgeving zonder hinderlijk en gevaarlijk neergezette fietsen. De stadsdeelbestuurders be-

schikken naar onze mening echter al over voldoende middelen. Ze kunnen allang fietsvriendelijke maatregelen nemen, stallingen bouwen, wrakken verwijderen, maximale parkeertijden instellen, preventief toezicht houden. En als dat allemaal niet helpt, dan kunnen ze ook op grond van de huidige APV fietsen verwijderen. Wat ons betreft had daar dus geen extra fietsparkeerverbod bovenop gehoeven.

Door het schrappen van het criterium 'belang van de inrichting' is het voorstel ontdaan van de vervelendste stekel. In feite gold er altijd al in heel Amsterdam een verbod om je fiets hinderlijk of gevaarlijk te parkeren. We zijn benieuwd wat er in de praktijk nu gaat veranderen en blijven het dossier met belangstelling volgen.

JPN (contactpersoon Centrum)

Stallingen in de stad

De gemeente is hard aan het nadenken over het fietsparkeerprobleem. De oplossing wordt gezocht in een aanpassing van de APV (zie boven), maar gelukkig ook in het bouwen van extra plekken. Wegens ruimtegebrek (of omdat er in het centrum ook nog duizenden auto's geparkeerd moeten worden), wordt er vooral gedacht aan ondergrondse stallingen. Die zijn erg duur, ook als je het terugreken per plek (tot in de orde van 6000-7000 euro bouwkosten op het Leidseplein om 1 fiets te kunnen stallen). En dus wordt er beknipt. Met als gevolg dat de stallingen niet aantrekkelijk genoeg zijn en dus slecht gebruikt worden (en dus per gebruikte plek nóg veel duurder zijn). Bovendien wordt het fietsparkeerprobleem daar niet of nauwelijks minder van, behalve voor diegenen die zo'n stalling gewoon in durven.

Met het vervangen van de naam voor gemeentelijke stallingen (Locker is nu

Fietspunt) beginnen we weer opnieuw. We hopen dat dit ook aanleiding is om meer bekendheid te geven aan de stallingen. Bij station RAI word je in elk geval met een groot spandoek naar binnen gelokt, en terecht. Omdat het de gemeente nog niet lukt om een flitsende promotiecampagne neer te zetten, geven we in deze OEK alvast een overzicht van stallingen in de stad waar altijd nog plek is omdat niemand ze kent. Neem eens een kijkje, gebruik ze, laat ons weten wat u vindt. Minstens 4000 mensen lezen deze OEK, dus misschien levert het wel ruimte op...

MUNT – Ten eerste de stalling van Páthé de Munt om de hoek in de Reguliersdwarsstraat. Deze is niet in beheer bij de gemeente, maar wel bewaakt en heeft onlangs een opknapbeurt gekregen. Een grote winst ten opzichte van de chaos buiten rond het Muntplein en in de Reguliers(dwars)straten.

KONINGSPLEIN – Even verderop staat het Koningsplein ook altijd bomvol. Iemand heeft een kruis op straat getekend dat de looproute mooi vrij houdt, maar waar kun je als welwillende OEK-lezer je fiets kwijt? Als je er sterk genoeg voor bent: in stalling Kalvertoren. Ingang aan de Singel. Deze stalling, onderdeel van het Fietspunt-netwerk van de gemeente, werd zelfs voorbijgelopen door een groep fietsambtenaren die op bezoek waren om in Amsterdam te kijken hoe het stallingsprobleem wordt opgelost. Een verborgen maar gratis plek op een drukke zaterdagmiddag.

LEIDSEPLEIN – Ondergrondse stalling op het Leidseplein? Hij is er al! Naast de Paradiso. Ook hier: behoorlijk steil, dus niet geschikt met kinderen achterop. Niet te veel drinken als je uitgaat, want zie maar eens heelhuids met fiets en al boven te komen. Wel op een mooie plek, ook Fietspunt en dus gratis!

Lees verder op pag. 14



GEEN F PLAA

Het is geen wonder dat woningen op de begane grond in trek zijn.

Ze hebben vaak niet alleen het genot van een tuintje, ook besparen ze de bewoner het eindeloze trappen op en af lopen.

En daarbij bieden ze ook nog eens het niet te versmaden gemak van het pal voor de woning kunnen parkeren van de eigen fiets.



FIETSEN PLAATSEN

Helaas, het geluk van veel van die benedenwoners wordt verstoord door fietsers uit de buurt die uit zijn op een snelle parkeerplek en hun fiets even tegen het raamkozijn zetten. Die burens moeten te verstaan krijgen dat ze moeten wegwezen met hun fiets. Een GEEN FIETSEN PLAATSEN-sticker uit de winkel is dan niet voldoende. Met de hand geschreven is het beste.

tekst en foto's: PJ

Hieronder slaapt onze baby, Viggo
Zou u zo vriendelijk willen zijn
fietsen, scooters, etc, elders te zetten ?
Dank.





OOSTERDOKSEILAND – Tenslotte de OBA. Het plein is prima als je even heen en weer gaat, maar zet je fiets niet in de weg. En als je langer gaat? Ach, probeer het gewoon eens. Niet op het plein, maar droog en warm in de stalling. Dat je weer terug omhoog moet lopen terwijl je al onder de bieb bent, is een gemiste kans.

Maar ook deze stalling is wel gratis. Er wordt nog uitgezocht wie de exploitatie op zich gaat nemen.

MARNIXBAD, STADHUIS – Er zijn er meer. Bij het Marnixbad, onder het stadhuis. Vaak gewoon openbaar toegankelijk, soms tegen een kleine vergoeding.

Vertel ons uw geheime stalling! Wij hopen dat de nieuw te bouwen stallingen er beter uitzien, op logischere plekken liggen, en gebruiksvriendelijker zijn. Bij de stations RAI en Zuid zie je wat er dan gebeurt. Goed gevuld!

GdW

Openbare ruimte steeds schaarser

DISCUSSIE

De discussie over het parkeren van fietsen op straat moet wat breder getrokken worden. Omdat meer mensen meer spullen hebben en mobieler zijn, neemt de druk op de openbare ruimte alleen maar toe en niet af. Decennia geleden waren er per huishouden een paar fietsen, er was hoogstens één auto en iedereen had een kleine actieradius. Nu heeft de Nederlander een recreatieve fiets, een fiets om te forensen, een fiets om te transporteren, een scooter, brommer of motor en verschillende auto's. En we gaan zowel voor het werk als voor de recreatie het hele land door. Dat legt een groot beslag op de openbare ruimte.

Als reactie op deze ontwikkeling wordt het achterlaten van privébezit in de openbare ruimte nu al op allerlei manieren merkbaar teruggedrongen. Betaald parkeren, parkeervergunningen, deelauto's en verplichte inpandige parkeergarages bij nieuwbouw in de stad zijn al een grote vanzelfsprekendheid voor

automobilisten. Fietsers merken ook al dat ze gedwongen worden om de fiets op aangewezen plekken te parkeren. De verplichte fietsenberging bij nieuwbouw van appartementen is weer terug in het Bouwbesluit en er verschijnen allerlei soorten fietsenstallingen.

Het klinkt misschien vreemd, maar over enkele decennia zal het in de openbare ruimte achterlaten van privébezit waarschijnlijk als sociaal ongewenst gedrag worden gezien. Zoals roken ook binnen een paar decennia van een vanzelfsprekendheid is veranderd in sociaal ongewenst gedrag, kun je een vergelijkbare ontwikkeling verwachten voor de geparkeerde auto, fiets, motor, scooter, brommer, caravan, aanhanger, boot, jetski en zo verder. Alleen parkeren op eigen terrein of in een gehuurde ruimte is nog acceptabel. Daarnaast kun je hooguit kortstondig tegen betaling op democratisch bepaalde plekken in de openbare ruimte parkeren.

De consequenties voor automobilisten zijn voorspelbaar. De voortuintjes van rijtjeshuizen worden gebruikt om auto's te parkeren en gemeenten gaan de vrijgekomen ruimte verkopen aan omwonenden als niemand er bezwaar tegen maakt. Fietsers met een fietsenberging zullen voor vertrek moeten nagaan of er op de plek van aankomst een ruimte is om te parkeren. De oplossing voor de andere fietsers zien we nu al in de steden in Frankrijk en Spanje waar fietsen de afgelopen jaren als openbaar vervoer zijn verschenen. Een infrastructuur met fietsenbergingen voor fietsbezitters bestaat er praktisch niet, maar fietsers moeten wel kunnen fietsen. Veel fietsers hebben als enige eis dat de fiets van A naar B kan en voor hen volstaat de Velib' (Parijs), Vellov (Lyon), V'Hello (Aix en Provence), Villo (Brussel) of Bicing (Barcelona). Dergelijke fietsen zijn ook een oplossing voor veel forenzende Amsterdammers die nu een simpele fiets in de Fietsflat op het Centraal Station stallen. De hele dag kan niemand anders die fiets gebruiken.

De veeleisende fietsers in grote steden kopen uiteindelijk zelf een fiets en zorgen voor onderdak op een binnenplaats of in een wijnkelder. Ze doen er goed aan te anticiperen op aangescherpte plaatselijke verordeningen en halen hun fiets naar binnen. De stalling voor mijn fiets kost maar € 100 per jaar. Mijn extra fiets, die ik wel op straat had staan, heb ik alvast verkocht. Ik gebruikte 'm maar een paar keer per jaar. In plaats daarvan huur ik nu een fiets, en die is veel comfortabeler, veiliger en heeft nooit onderhoud nodig.



Parkeren op de stoep, geen parkeergeld...

Reinder Rustema

Fietsenstalling gered

Jarenlang was er bij fietsenmaker 't Mannetje op het Kastanjeplein in Oost een fietsenstalling. Die kwam in gevaar toen Ymere het pand wilde omvormen tot dure koopappartementen. Een andere, betaalbare plek voor de fietsen was niet zomaar te vinden. Maar de mensen van 't Mannetje vonden de stalling een te belangrijke buurtfunctie om zomaar op te geven. Ze hielden hun poot stijf: voor de stalling moest een andere ruimte beschikbaar komen.

Brieven van fietsenstallers, de invloed van de politiek en van ambtenaren van het stadsdeel, én de dreiging van een advocaat hebben Ymere uiteindelijk over de streep getrokken om een goede nieuwe plek voor de stalling beschikbaar te stellen. Die is gevonden in de 3e Oosterparkstraat tussen het Beukenplein en het Kastanjeplein, vlakbij dus. Ymere heeft de ruimte geschikt gemaakt voor de stalling en de mensen van 't Mannetje hebben hem ingericht. Zij beheren de stalling nu.

En er loopt nog een subsidie-aanvraag voor een bijdrage in de inrichtingskosten en de exploitatie bij het stadsdeel. Want de kosten van een stalling, de inrichting en de huur van de ruimte zijn aanzienlijk, zeker vergeleken met de beperkte inkomsten. Tien euro per maand is voor de meesten een acceptabele prijs voor een fietsplek; maar met zo'n bedrag kan je met 40 plekken nooit meer dan 400 euro binnen halen. En dat ben je al snel kwijt aan huur van de ruimte. Het is



mooi dat het stadsdeel het belang van buurtstallingen erkent en subsidie geeft. Daarnaast is het essentieel dat er een betrokken beheerder is. Om met zulke opbrengsten de stalling te kunnen draaien moet zij/hij slim en efficiënt te werk gaan. En als de stalling in zwaar weer komt is er veel doorzettingsvermogen nodig. Hulde voor de mensen van 't Mannetje die dit voor elkaar krijgen!

Dat heeft Ymere inmiddels ook erkend. Zij zijn inmiddels ook overtuigd van het belang van buurtstallingen en hebben de mensen van 't Mannetje gepolst voor

het beheer van evt. andere stallingen in de buurt. Met goed en betrokken beheer, een welwillende verhuurder en enige financiële ondersteuning van het stadsdeel kunnen op deze manier stallingen behouden blijven voor de buurt. En natuurlijk moeten bewoners weten dat de stalling er is. In de stalling in de 3e Oosterparkstraat zijn nog ongeveer 10 plekken beschikbaar. Geïnteresseerden kunnen zich melden bij Agnes van fietsenwinkel 't Mannetje aan de Kastanjeweg 20.

MdL

Fietsenstallingen in nood

Elders in de stad worstelen fietsers ook met dreigende of al voltrokken sluitingen van hun stalling. Zo zijn de bewoners van de Orteliusstraat in Bos en Lommer een jaar geleden van de ene op de andere dag hun stalling kwijtgeraakt. De eigenaar van het pand wilde er vanaf. Maar na de eerste schok is men teruggeveerd en heeft men zich verenigd om de

stalling te heroveren. Helaas is de eigenaar een particulier die vooral oog heeft voor een gezond rendement. Maar gelukkig gaat het om Bos en Lommer, een juweeltje van een krachtwijk. En dus heeft men geleerd dat met vereende krachten (bewoners, stadsdeel, opbouwwerk, corporatie) behoorlijk wat mogelijk is. En dus houdt men de moed erin.



Inritconstructie

Wat betekent dat nou echt?

De kruising van de Nieuwe Spiegelstraat met de Keizersgracht is veel gevaarlijker dan je zou denken. Deze kruising ligt in een 30km gebied en er is niet zo gek veel verkeer, maar toch gaat het een paar keer per jaar mis. De voorrang is namelijk niet duidelijk geregeld. Waarom niet?

Duurzaam veilige poortconstructie

In het kader van Duurzaam Veilig worden woongebieden in de stad over het algemeen ingericht als 30km gebied. Daarbinnen zijn de kruisingen gelijkwaardig en heeft rechts voorrang. Om de grens tussen zo'n 30km gebied en een 50km gebied aan te geven, gebruikt men een zgn. poortconstructie. Als je daar rijdt, voel je dat je in een ander soort gebied komt, met een andere maximumsnelheid. Je weet het ook want een poortconstructie kan, als-ie goed is vormgegeven, ook de voorrang regelen. Dan is het namelijk een uitrit, en "bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, zoals wegrijden, achteruitrijden, uit een uitrit de weg oprijden, [...] moeten het overige verkeer voor laten gaan." (Reglement Verkeersregels en Verkeers tekens, 1990)

De vraag is natuurlijk wat een uitrit precies is. Er is wel geprobeerd om een goede definitie op te nemen in het RVV, maar bij elke definitie bleek dat er situaties waren die er buiten vallen. Vaak kun je als bestuurder bijvoorbeeld niet

zien of een 'zijweg' een zijweg is of een in/uitrit naar een parkeerplaats. Of naar een paleis. De oplossing die gekozen is, is om de definitie over te laten aan de rechter. De wet wordt hier dus gevormd door de jurisprudentie. Dat is niet zo mooi, want een rechter ga je het pas vragen als het mis is gegaan.

Onduidelijke gevallen

Toch wordt de constructie veel gebruikt. Langs elke 50-kilometerweg zie je ze. Als je uit de woonwijk komt, de doorgaande weg op, kom je een verhoging tegen en moet je voorrang geven. Als twee doorgaande wegen elkaar kruisen, staan er bijna altijd verkeerslichten. Zo werkt het ook bij bijvoorbeeld de Olympiaweg (zie foto boven).

Dat is zó handig, dat we deze constructie veel vaker gebruiken. Voorrang regelen? Inritconstructie maken! Maar wat als er nu toch een ongeluk gebeurt? Heeft verkeer van rechts dan voorrang of telt de uitritconstructie zwaarder?

De bedoeling is natuurlijk het laatste, en zolang die bedoeling duidelijk is handelen de meeste mensen daar ook naar. Maar volgens de rechtspraak is die bedoeling niet altijd duidelijk. Eigenlijk is dat alleen het geval als de stoep echt doorloopt. Dus geen paaltjes of een witte streep langs de rijbaan! Als je op de stoep loopt, moet je niet merken dat je een zijweg passeert. In zo'n geval is het een uitrit; de auto of fiets die uit die zijweg komt, rijdt als het ware van de stoep af.

Op de foto hierboven waar de stoep tegels ver-



Hoek Olympiaweg-Speerstraat

vangen zijn door ander wegdek, is de bedoeling dus niet duidelijk en dus hebben we – volgens de jurisprudentie – te maken met een gelijkwaardige kruising met voorrang van rechts.

In de praktijk zijn er heel veel voorbeelden van uitritten die juridisch niet voldoen. Ze worden al zo'n twintig jaar gebruikt, en eigenlijk naar volle tevredenheid. Gelukkig zien de meeste verkeersdeelnemers de bedoeling en respecteren die. Je moet ook wel heel dom of dapper zijn om in de situatie op de foto boven – komend van rechts – voorrang te nemen als je vanuit de Speerstraat de Olympiaweg oprijdt.

Nieuwe Spiegelstraat

Andersom is het zonder meer de bedoeling (althans bij aanleg, en nog steeds, gezien het fietsbeleid van de gemeente) dat de Nieuwe Spiegelstraat als belangrijke doorgaande fietsroute voorrang heeft op de Kerkstraat (foto linksonder) of de Keizersgracht. Die krijg je ook wel als je daar fietst, is de ervaring. Maar de vormgeving elders in de stad is in 20 jaar steeds eenduidiger geworden, waardoor juist die oude, zoals langs de Nieuwe Spiegelstraat, steeds minder duidelijk worden. Het blijft dus uitkijken voor een verkeersdeelnemer die het niet zo goed begrijpt, of die het (al dan niet na lezing van dit stuk) juist heel goed begrijpt en weet dat-ie juridisch gezien voorrang heeft als hij van rechts komt.

Het beste is natuurlijk: blijven opletten.

GdW

Voor meer informatie verwijs ik naar een link van een website met een uitgebreid onderzoek van een slachtoffer van een ongeluk op het kruispunt waar ik mee begon:

<http://cheiz.web-log.nl>

De foto's zijn ontleend aan dezelfde website.



Hoek Kerkstraat-Nieuwe Spiegelstraat

Eerste fietsstraat van Amsterdam

In de Spaarndammerbuurt wordt veel opgeknapt en, inderdaad, het wordt er steeds mooier. De buurt wordt ingericht als woonbuurt met 30km straatjes en dat betekent in principe dat het wegdek in klinkers wordt uitgevoerd, vanwege de sfeer. En ook omdat klinkers zouden 'uitstralen' dat je er minder hard moet rijden.

Maar alles goed en wel, de Zaanstraat is voor fietsers niet zomaar een 30km straat. Het is een doorgaande fietsroute de buurt in en uit, en bovendien een belangrijke uitvalsroute richting Hempont, Zaandam. Toch kwam de projectleider in de verkeerscommissie met het plan om ook hier klinkertjes neer te leggen, voor de eenheid in uitstraling. Alleen voor de busroute werd een uitzondering gemaakt, die mocht wel asfalt houden. Nu is de Fietsersbond altijd voor asfalt op hoofd fietsroutes, maar hier moesten we het afleggen tegen een meerderheid in de ambtelijke verkeerscommissie.



Zaanstraat

Maar een half jaar later werden we gebeld door de bewoners van de straat. Het plan was in de inspraak geweest en ze waren er niet blij mee. Onder andere niet omdat ze het asfalt kwijt zouden raken. Een goede aanleiding om de bewoners te helpen dit punt politiek aan de orde te stellen. De bewoners kregen makkelijk contact met ambtenaren en de stadsdeelwethouder. Maar ze werden het niet eens.

Toen bleek er een vergissing te zijn gemaakt met het (al besloten) plan. De straat was ergens een stukje te breed getekend, maar met forse gevolgen voor het ontwerp. Dit wekte de interesse van de deelraadsleden en toen die, na inspraak in de deelraadsvergadering, eenmaal over het ontwerp begonnen mee te praten, kwam van alles weer op losse schroeven te staan. In de deelraad was ook veel waardering voor de bewoners: hoe ze zich hadden verdiept in de kwestie, met een handtekeningactie en uitgebreide tekeningen van hun alternatieve oplossingen. De bewoners en

Fietsersbond hebben dat momentum gebruikt om te pleiten voor de eerste echte 'fietsstraat' van Amsterdam. Dan kun je in een 30-km gebied toch asfalt gebruiken, om te benadrukken dat het om een doorgaande fietsroute gaat. En met succes.

Mooi dat door de inspanning van de bewoners via een omweg alsnog asfalt is behouden voor fietsers in de Zaanstraat. We zijn benieuwd naar de praktijk na de herinrichting.

GdW



Fietsstraten worden in diverse steden met succes toegepast. Het zijn straten die formeel juridisch een 30 km straat zijn, maar die fysiek uitstralen dat de fiets er de belangrijkste verkeersdeelnemer is. Auto's mogen er komen, maar zijn 'te gast'. Meer informatie hierover is te vinden via www.fietsberaad.nl.



fietsstraat Houten



fietsstraat Delft

In een volgende OEK komen we nog terug op fietsstraten, want Amsterdam lijkt van plan er meer te maken. Trouwens, eigenlijk bestaan ze al: de Weesperzijde en de Nieuwe Spiegelstraat (zie pag. 16) werken in de praktijk al als fietsstraat.

Wibautstraat

Schoonheid of verkeersveiligheid?

De herinrichting van de Wibautstraat heeft verschillende discussies losgemaakt. In één is de Fietzersbond ver doorgeslagen, tot in de gemeenteraad aan toe.

Wij vinden het niet uit te leggen dat de kruising van Wibautstraat en Mauritskade minder veilig wordt aangelegd dan mogelijk is, omdat er in de Wibautstraat per se een middenberm van 8,5 meter breed moet komen. Omdat de ontwerpers geen 'hapje' uit die berm willen halen, moet het verkeerslicht de grote stroom rechtdoorgaande fietsers gelijk groen geven met rechtsafslaande auto's. Met alle conflicten van dien. Omdat bovendien verderop de stalling van de Hogeschool van Amsterdam komt, zullen ook veel fietsers in de verkeerde richting gaan rijden en dus niet verwacht worden door de afslaande automobilisten. Nog gevaarlijker.

Moeten die fietsers niet doen, denkt u. Maar het alternatief is nauwelijks een

alternatief: in de goede (maar voor hun bestemming verkeerde) richting een paar honderd meter doorrijden, dan drie keer (met lichten) de kruising oversteken en dezelfde afstand terugfietsen. Dat zullen ze niet doen, denken wij.

De gemeenteraad heeft de wethouder nu opgedragen om het anders te doen. Met een trucje krijgen in de verkeerslichtenregeling krijgen fietsers apart groen. Daar zijn we blij mee en we hopen dat dit idee over-eind blijft als de diverse verkeerscommissies zich erover buigen. Maar het had zoveel simpeler gekund, als je op deze straat, de drukste van Amsterdam, het verkeerskundige belang zwaarder laat wegen dan het esthetische. Dat de straat



Kruising Wibautstraat-Mauritskade

– met een hap uit de middenberm – ietwat minder mooi wordt, lijkt ons in het geval van de Wibautstraat nauwelijks een verlies.

GdW

Singelgrachtgarage Marnix

Al 35 jaar vecht de Fietzersbond voor ruimte voor de fiets: ruimte in huizen om je fiets op te kunnen bergen, ruimte op de stoep voor fietsenrekken, ruimte op straat voor brede vrijliggende fietspaden, ruimte in begrotingen voor het geld dat dit alles kost. Helaas zijn er in Amsterdam veel partijen die ook (nog) meer ruimte wensen.

Mensen verplaatsen zich meer, willen groter wonen, maar wel 'allemaal' binnen de ring. Daar moet dus compacter gebouwd worden, of hoger. Of ondergronds. In verschillende stadsdelen staat in het programmakkoord van vier jaar geleden dat er nieuwe ruimte wordt gezocht door ondergronds te bouwen. Een goed idee?

In ieder geval is het duur en heeft het nadelen. Onder de grond is het een beetje eng: donker, ongezond. Het enige wat je daar goed kwijt kan, is – naast de kabels en leidingen – een metro of een geparkeerde auto. En die garages beginnen er steeds meer te komen. Niet om extra parkeerplekken te maken, maar om de parkeerplekken op straat voor andere

dingen te kunnen gebruiken: bomen, stoep, fietspaden.

Toch heeft de Fietzersbond het daar moeilijk mee. Weliswaar eindelijk een plan om structureel autoplekken van straat te halen, weliswaar meer ruimte voor de fiets, maar wat een geld kost dat. En kun je niet beter gewoon parkeerplekken vervangen door fietsenrekken? Waarom nieuwe plekken? Waarom midden in de stad? Als je nou gewoon aan de rand van de stad...? En dan met mooie fietsverbindingen en OV naar het Centrum? Natuurlijk zou dat het mooist zijn. En daar wordt ook wel aan gewerkt, zij het langzamer en minder handig dan wij zouden willen.

Ondergronds fietsparkeren

Een natuurlijk idee is om ook het fietsparkeren waar men zoveel last van lijkt te hebben, ondergronds te brengen. Moet er in elke autoparkeergarage ook gelegenheid zijn om je fiets veilig en droog te stallen? De praktijk blijkt weerbarstig, en dus is de Fietzersbond niet onverdeeld voor. Om fietsen te parkeren onder het maaiveld, moet je namelijk een niet al te steile hellingbaan hebben. In de praktijk betekent dat een lange hellingbaan (plm. 100 meter om 5 meter diep te komen). Maar omdat dat ruimte kost en vaak onaangenaam is, is dat alleen de moeite als het heel druk wordt. Nu heeft een fietsparkeergarage niet zo'n groot verzorgingsgebied (één straat verder zetten mensen hun fiets liever voor de deur). Dus alleen bij grote publieksbestemmingen is een gebouwde fietsvoorziening nuttig.

Maar intussen kan de Marnixstraat alleen verkeersveilig worden als het parkeren er in het nauwste stuk wordt uitgehaald. De Frans Halsbuurt in de Pijp heeft smalle straatjes die nu helemaal vol staan met auto's. Geen politicus durft het aan om de wachtlijsten voor een parkeervergunning in één klap te verdubbelen. Wij krijgen niet meer ruimte zonder auto's weg te halen. En zo ontstaat er een breed gedragen plan voor een ondergrondse garage. Wat vinden wij daar dan van?

We zijn benieuwd naar uw mening. Op de website (www.fietsersbondamsterdam.nl) hebben we een stelling neergezet:

Moet de Fietsersbond de bouw van ondergrondse autoparkeergarages steunen? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo nee, hoe komen we dán aan ruimte op straat voor de fiets?

Onze houding is voorlopig dat we vinden dat parkeergarages mogen, als ze maar niet zorgen voor extra plekken (en dus extra autoverkeer). Verder vinden we het van belang dat de ontsluiting ervan verkeersveilig is en zo dicht mogelijk aan (of op) het Hoofdnet Auto.

Zo hebben we geageerd tegen een garage aan de Geldersekaade omdat we daar geen mogelijkheid zagen voor een veilige ontsluiting. Die is mede daardoor nu gepland in het Oosterdok. Tegen een garage bij het Marnixbad hebben



De parkeerplekken hier staan een verkeersveilige inrichting in de weg

we niet geprotesteerd. Wel tegen de ingangsvariant in het Frederik Hendrikplantsoen. En we hebben voorgesteld om er dan ook echt profijt van te trekken door parkeerplekken te verwijderen uit de Marnixstraat. We zijn benieuwd wat u hiervan vindt.

GdW

(NIET) IN MIJN TUINTJE

Het is goed dat er mensen zijn die niet alles door 'de politiek' laten beslissen, maar ook zelf hun zegje doen. Dat doe je natuurlijk alleen als je het ergens niet mee eens bent. Ben je het eens met de politiek, dan hoeft je daar je vrije avond niet voor op te offeren. Zodat inspraak vaak uitdraait op: burger versus politiek. De (burgers van de) Fietsersbond spreekt ook nogal eens in, maar soms omdat we het juist wél met de politiek eens zijn.

Met de politiek mee: Foodcenter

Zo is er de kwestie rond het Foodcenter. Wij dromen al jaren van het doortrekken van de fietsroute van Nieuw West (Slotermeer) – via het Gerbrandypark, de Erasmusgracht en de Rijpgracht – naar de stad. Je hebt dan een snel, autoluw alternatief voor de Jan van Galenstraat. Helaas ligt het Foodcenter in de weg. Maar nu is er het 'Ambitiedocument Foodcenter' waarin het stadsdeelbestuur (de politiek) zegt het gebied te willen ontwikkelen en ontsluiten met twee bruggetjes, in het verlengde van die route.

Goed plan, vinden wij. Maar bij insprekende bewoners ligt dat anders. Want aan de stadskant, in de luwte van het Foodcenter, ligt een rustig, groen wijkje. Daar komt bijna niemand, want je kunt er niet doorheen als je de stad in of uit

moet. En nu zijn de bewoners bang dat aan die rust een eind komt. En dus keren ze zich tegen dit plan. Voor de Fietsersbond reden om te gaan inspreken, vóór iets. En mede daardoor bleef een meerderheid in de deelraad voorstander van het plan. De vraag wie er dan gewonnen heeft, kunnen we pas over een jaar of 10 beantwoorden, als dat gebied daadwerkelijk ontwikkeld is, en het bruggetje er ligt.

Met de burgers mee: Hondecoeterstraat

Soms zijn we het ook eens met bewoners die tegen de 'politiek' ageren. In de Hondecoeterstraat staat een basisschool, vlakbij de De Lairessestraat, een drukke 50 km weg. Maar dat is niet het probleem voor de school; voor hen is



De betwiste verbinding in rood

van belang dat er zich een fietsdoorsteekje bevindt tussen hun hoofdingang en het speelpleintje voor de school. Een paar keer per dag moeten kinderen daar oversteeken. Vervelend. Alleen is dat doorsteekje voor veel buurtbewoners mensen de enige handige manier om thuis te komen. Om nog maar te zwijgen van de schoolkinderen die nu voor de

deur kunnen worden afgezet. Het stadsdeelbestuur (de politiek) wil – niet voor het eerst – het doorsteekje opheffen. Daar zijn de buurtbewoners tegen en ze spreken er over in, maken bezwaren, dienen zienswijzen in, houden buurtvergaderingen etc. In het verleden hebben we dat doorsteekje altijd gered met de goede argumenten vóór behoud: kortere routes, onveilige alternatieven, relatief geringe overlast voor de school. (Waarom horen we de school niet over de veel ernstiger gevaren van de De Lairesestraat?). Maar dit keer is het stadsdeel erg vasthoudend. Het verkeersbesluit is gepubliceerd, en dit keer

vinden wij ons terug tussen de bewoners die alles willen houden zoals het is.

En zo komt het dat in dezelfde stad, met grotendeels bestuurders van dezelfde partijen, met grotendeels dezelfde fietsende bewoners, de Fietsersbond (met hetzelfde doel) in twee zo verschillende posities zit. Op de ene plek discussiërend tegen bewoners om een nieuw fietsdoorsteekje te maken, op de andere plek discussiërend mét bewoners om een fietsdoorsteekje te behouden. We zijn benieuwd naar de uitkomst.

GdW



Van galgenveld tot lapjesstad

Fietsen in Amsterdam Noord

Zo luidt de ondertitel van een boekje met een fietstocht door Amsterdam Noord. Het is in 2007 uitgebracht door het HATO (Historisch Archief Tuindorp-Oostzaan) en is geschreven door L. Karbet. De beschreven route meet ongeveer 40 km en begint en eindigt bij de Noordzijde van de NDSM-pont. De rode draad vormt de Waterlandse zeedijk, nu respectievelijk Oostzaner-, Landsmeerder-, Nieuwendammer- en Schellingwouderdijk geheten.

Het galgenveld bestond vanaf de vijftiende eeuw, toen terechtgestelden ten overstaan van belangstellenden op de Volenwijck (verbasterd van 'Vogelwijksche' ofwel vogelrijke landen) werden opgehangen als afschrikwekkend voorbeeld. 'Lapjesstad' doet denken aan een lapjeskat – mooie en minder mooie delen wisselen elkaar af.

Wie de moeite neemt de route te volgen, maakt kennis met soms bekende, maar vaak ook geheel onbekende en verrassende historische punten in Amsterdam Noord. Van elk punt wordt een beschrijving gegeven, nu eens uitvoerig (zoals over de NSDM werf), dan weer summier (zoals over de 'trommelwoningen' van Liesbeth van der Pol uit 1992 of het grote zwembad Obelt van omstreeks 1914). Alles is met grote liefde voor het im-

mense stadsdeel dat Amsterdam Noord is beschreven.

Mij lijkt het handig om vooraf de hele brochure (69 pagina's op A4 formaat) te lezen en – indien gewenst – aan te geven waar de bijzondere belangstelling naar uit gaat. Op die manier kan de lezer/fietser zelf bijvoorbeeld een industriële route samenstellen, of een route die het accent legt op (sociale) woningbouw. De routeaanduidingen in het boekje zijn weliswaar vet gedrukt, maar vallen in kwantiteit weg tegen de beschrijvingen van de objecten, die verreweg de meeste ruimte innemen en het boekje daardoor juist erg informatief maken.

Twee minpuntjes moeten me van het hart: een stevige redactie en een mooiere layout (vooral het A4-formaat is niet handig voor op de fiets) zouden het nog aantrekkelijker hebben gemaakt. Misschien iets voor het

geval er een herdruk wordt overwogen?

Fietstocht Amsterdam Noord, van galgenveld tot lapjesstad is verkrijgbaar bij HATO en kost € 12,50. Bestellingen gaan (vermoeden we) via: info@historischarchief-toz.nl.

AMR





Knelpunten



Fietspad langs Nieuwe Leeuwarderweg

Opgeloste knelpunten

NOORD

Langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg is een nieuw fietspad gemaakt. Het is bijna klaar en vormt een prachtige snelle verbinding van het Adelaarswegveer tot aan de Loenermark, via welke het snel doorfietst naar bijv. het stadsdeelkantoor en het Buikslotermeerplein. De fietsroute biedt prachtig zicht op de laaggelegen Leeuwarderweg.

En langs de noordelijke oever van het IJ is een nieuwe route aangelegd voor fiet-



Route Noordelijke IJ-oever in aanleg

sers en voetgangers. Vanaf de Buiksloterwegpont gelijk linksaf over de nieuwe brug voert de route eerst nog over tijdelijke betonplaten om vervolgens op asfalt langs het IJ te gaan. Het is een mooie verbinding naar de nieuwe woningen en verder naar de bedrijven die er achter liggen. En natuurlijk naar het ongekende uitzicht vanaf het voormalig Shellterrein. (MdL)

WEST

Vlak bij het kantoor van de Fietzersbond (en dat kan natuurlijk echt niet!) lag al jaren een stukje verkeersheuvel eigenlijk in de lijn van de rechtdoorgaande fietser die bij de 2e Constantijn Huygensstraat de Overtoom oversteekt richting Vondelpark (zie foto rechtsboven). Meermalen trok onze contactpersoon in Oud-West aan de bel, en ineens was het weggehaald! Een kleine, maar fijne verbetering. (GdW)

ZUID

De kruising Rijnstraat-Vrijheidslaan is half af, nu



Hinderlijke verkeersheuvel

de Rijnstraat aan de ene zijde is verbeterd en aan de andere zijde nog niet. Vandaar een naar stukje waar je zonder rugdekking als fietser van het fietspad weer de weg op moet. Bovendien is de bocht voor auto's veel te riant neergelegd. In een rondje rechtbreien van het stadsdeel zijn er wat kleine verbeteringen aangebracht waar we toch wel blij mee zijn: De autobocht is visueel smaller gemaakt door een stuk wit te verven, waardoor de fietser iets veiliger zou moeten zijn. Verder is er een stukje fietspad bijgelegd waardoor je om de wachtende fietsers heen kun als je rechtsaf moet. Nog steeds gaat dat niet in de ochtendspits, en het kost helaas een stukje stoep, maar het scheelt toch wel. Jammer dat dit nodig is, want de autobocht zou helemaal niet zo groot hoeven. (GdW)



Doodeng invoegen in de Rijnstraat



Muiderfietsbrug in aanleg

REGIONAAL

De fietsroute naar Muider is een stuk beter geworden. Tot voor kort moesten fietsers over de parallelweg van de A1 rijden om het Amsterdam-Rijnkanaal te kunnen kruisen. Die parallelweg is smal en er rijden veel bussen en sluiptverkeer met hoge snelheid. Na een lobby van de Fietsersbond, en financiële bijdragen van de Stadsregio, de provincie en Rijkswaterstaat is er nu een aparte fietsbrug gebouwd aan

de noordzijde van de brug. (Mdl)

Nieuw knelpunt

VONDELPARK

Vorig jaar kostte het veel moeite om de straatverlichting in het Vondelpark werkend te houden. Vooral de belangrijke fietsverbinding tussen Koninginneweg en Kattenlaan had daar ernstig onder te lijden. Pas toen de donkere maanden voorbij waren, werd de verlichting hersteld. Intussen is er op die

route een prachtig asfaltpad aangelegd (zie foto). Jammer genoeg is men vergeten daar straatverlichting aan te leggen. Intussen heeft – als het goed is – een oplettend raadslid vragen gesteld en is de nieuwe ambtenaar die over de verlichting gaat er mee bezig. (JK)



Alleen aan het begin een straatlantaarn

Talk of the Town over De Fietsklont

Op 21 januari kwam fietsend Amsterdam samen met creatief Amsterdam om in pakhuis De Zwijger te praten over 'de fietsklont'. Een mooi woord voor het toenemende aantal fietsen dat in de openbare ruimte te vinden is.

In het kader van 'talk of the town' waren de fietsambtenaar van Amsterdam, Ria Hilhorst, en een invloedrijke fietsende ontwerper van de dienst Ruimtelijke Ordening, Ruwan Aluvihare, uitgenodigd als experts. Zij mochten als eerste reageren op drie ontwerpers die hun gedachten op een heel verschillende manier hadden laten gaan over het fietsparkeren.

De eerste was Atilla Vredenburg met een ontwerp voor op de Dam. Dat is een

plek waar veel mensen hun fiets kort parkeren, en waar nu wanorde heerst. De gemeente heeft er moeite mee te accepteren dat er fietsen staan, maar de behoefte is duidelijk. Atilla's ontwerp was een soort 'loopgraaf' waarin fietsen onder het maaiveld staan. Mensen die daarlangs lopen, steken er half bovenuit. Dat zorgt dat de barriere om je fiets 'beneden' te zetten, niet zo groot is. Het probleem dat mensen in de gleuf kunnen vallen, kon bijvoorbeeld opgelost worden met bankjes langs de zijkanten. De tweede ontwerper, Florian Eckardt, had zich gestort op een ander deelprobleem: de bakfiets. Hij kwam met het idee van een rond rek, waar de bakfietsen in een cirkel omheen vastgemaakt kunnen worden. Wat kost dat een hoop ruimte...

Tenslotte Frank Tjepkema (Tjep), die losjes verbaal associerend zijn gedachten over het onderwerp had laten gaan. De

schetsideeën die daar uit kwamen, waren niet allemaal even praktisch, maar ze boden voer voor discussie. Tjepkema vermeed nadrukkelijk het woord 'probleem', maar had het over 'fietsurgentie'. En op auto's moet een sticker die ze net zo stigmatiseert als sigaretten. ("Deze auto schaadt de gezondheid")

Grappig om te merken was dat de mix met kunstenaars en gebruikersdeskundigheid, tot heel andere uitkomsten leidt dan wanneer beleidsmakers onder elkaar praten.

De vraag is natuurlijk wat er met al dat gepraat gebeurt. Als Fietsersbond vinden we dat er 'gewoon' ruimte op straat moet komen, ten koste van de steeds minder gebruikte auto. Daarbij schromen we niet om mee te denken hoe we om moeten gaan met het ruimtebeslag van fietsen die niet meer gebruikt worden. (GdW)

Mijn weesfiets

Mijn eerste woning in Amsterdam lag aan de Spaarndammerstraat. Toen ik er voor het eerst kwam, was ik verrukt over het fietsenrek voor de deur. Ik begon gelijk te fantaseren over hoe ik er elke avond mijn fiets aan zou vastmaken, slechts luttele meters van mijn huisdeur. Maar in de weken die daarop volgden vond ik maar zelden plek in het rek. Tenslotte drong het tot me door dat de fietsen in negen van de twaalf plekken nooit hun plaats verlieten. Je kon ook duidelijk zien dat ze al heel erg lang niet meer bereden waren. Ze zaten onder het vuil en het roest, hadden leeggelopen banden, en welig onkruid had zich om de spaken van één van de wielen gevlochten.

Ik raakte gefascineerd door deze wrakken. Van wie waren ze? En hoe kon het dat ze teloor gegaan waren? Ze werden net zo geheimzinnig als al die fietsen die ik uit de grachten had zien opdreggen. Ik begon uit te kijken naar iemand die zo'n zielig ding van het slot haalde om dan te vragen wat hier achter stak. Maar dat kwam nooit voor. En toen ik uit de Spaarndammerstraat verhuisde stonden de wrakken daar nog steeds, vastgeketend aan het rek.

Vier jaar geleden keerde de Italiaanse vriendin van een vriend terug naar haar geboorteland en liet haar geliefde omafiets achter bij haar vriend. Ze hoopte te eniger tijd terug te komen en wilde graag dat haar fiets er dan nog was. Maar spoedig daarna verliet ook haar vriend de stad. Voor hij vertrok 'gaf' hij de fiets aan mij. Technisch gesproken was hij natuurlijk niet van mij, want de vriendin kon terugkomen en hem opeisen.

Daarom benoemde ik de fiets tot 'gastenfiets' voor vrienden die van buiten de stad op bezoek kwamen. Hij deed goede diensten. Totdat ik er op een dag niet in slaagde het zware Duitse kettingslot te openen. Ik

probeerde van alles. Ik probeerde het later weer. Ook het smeermiddel dat ik in het slot spoot hielp niet. Zelfs mijn vrouw – de handigste in dat soort zaken – probeerde het. Het mocht niet baten, het slot zat muurvast en bleef dicht.

Het leek er op dat ik me bij de situatie zou moeten neerleggen. Misschien als de Italiaanse zou terugkeren, dat zij het wonder zou kunnen voltrekken en het slot openen. Tot dan moest de fiets daar maar gewoon blijven staan wachten.

Daarna kwam ik er ongeveer eens per maand langs en zag de fiets van gedaante veranderen. Als eerste verdween de lucht uit de banden. Toen det voorlicht. Het plastic zadel begon te scheuren. Het achterspatbord raakte verbogen. De velgen, het stuur en de bel raakten bedekt met roest. De vrolijke verflaag, die de Italiaanse ooit liefdevol had aangebracht, begon te bladderen. Uiteindelijk was het frame meer roestbruin dan hemelsblauw.

Het afgelopen jaar heeft iemand met kracht een leeg Heinekenblikje in de bagagedrager gewrongen. Wat eens een trotse, opgewekte fiets was, ziet er nu geschonden en verslagen uit.

En mij fascineert het – moet ik toegeven – getuige te zijn van de langzame teloorgang van een Amsterdamse fiets. Hoe zou hij er over vijf, tien of zelfs twintig jaar aan toe zijn? Maar eindelijk begin ik ook te begrijpen hoe de talloze weesfietsen in de stad ontstaan. Kennelijk behoren ze allemaal toe aan een jonge, romantische Italiaanse die op een goede dag om ze terugkomt. Maar misschien ook niet.

Pete Jordan

FIETSEN LIJDEN



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

FIETSEN HEBBEN 't GOED

Mede dankzij de Fietzersbond