



Waar zijn we vóór  
&  
waar zijn we tégen?

**THEMA:**  
**MARJOLEIN**  
**UIT DIENST**

Opgeloste  
& nieuwe  
kneelpunten

## 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 6 oktober 2010.**

**Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 23 augustus 2010 o.v.v. "kopij OEK".**

**E: [oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl)**

### Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

I: [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl)

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: [oek@fietsersbondamsterdam.nl](mailto: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](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

#### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: [diemen@fietsersbond.nl](mailto: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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

## Trots op Cor

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond heeft met gepaste trots vernomen dat Cor Roof, contactpersoon voor Amstelveen, op 29 april benoemd is tot lid in de orde van Oranje Nassau. Niet alleen voor zijn inspanningen voor de fietsers, maar ook omdat hij zich in Amstelveen op allerlei andere terreinen als vrijwilliger zo verdienstelijk gemaakt heeft dat zijn buurtgenoten het tijd vonden voor een lintje. Dat vonden wij ook. En gelukkig behaagde het Hare Majesteit.



## Wat wil de fietser?

Bij het Amsterdamse fietserstevredenheidsonderzoek kregen de fietspaden een ruime voldoende, maar uit onderzoek van de ANWB bleek dat juist de fietspaden veel te wensen overlaten. Volgens de door de ANWB ondervraagde Amsterdammers moeten er meer komen, moeten ze ruimer worden, beter onderhouden en beter verlicht. Hoe zit dat nou? Zie pagina 10 voor meer.

## 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](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

## In dit nummer:

- 3 **Marjolein de Lange: uit dienst**
- 4 Divers nieuws
- 5 30 jaar Smerig in de Pijp
- 6 Zijn Gods wegen duister?
- 7 Giromania: wielrennen voor fietsers
- 8 Helden | OEK digitaal?
- 9 Waarom verkeerslichten?
- 10 Steeds meer fietsonderzoek
- 11 Bezorgde ouders verenigen zich
- 12 Autovrije fietsstroken
- 14 Tegen de IJburgstroom in
- 15 Politieke fietsplannen 2010-2014
- 16 Lezers schrijven
- 17 Fietsen in Amstelveen
- 18 Diverse fietscampagnes
- 20 Letters to the Editor
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan



## 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
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Nieuw-West	14020
- Noord	14020
- Oost	2535480
- OuderAmstel	4962121
- Uithoorn	0297-513111
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	14020
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of [schadebew@anwb.nl](mailto: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](mailto:infraservice@gvb.nl) (c.c. aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))
- **Storing verkeerslichten:** [licht@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl) o.v.v. kruispunt + rijrichting

# Marjolein gestopt als beleidsmedewerker

**“Marjolein de Lange stopt als betaalde kracht bij de Amsterdamse Fietzersbond.” Die mededeling kwam niet helemaal onverwacht. Na acht jaar plannen beoordelen en sceptici overtuigen, krijgt een mens behoefte aan eens wat anders. Marjolein blijft wel als vrijwilliger actief.**

“Marjolein is zeer gedreven en bijt zich vast,” zegt Govert de With. Hij was de afgelopen twee jaar haar collega. Als voorbeeld noemt hij de manier waarop Marjolein de fietsbelangen in de Bilderdijkstraat behartigd heeft. Na heel veel heen-en-weer getrek tussen bestuurders, bewoners, bomenliefhebbers en wie niet meer, lag daar eindelijk een goedgekeurd plan voor de herinrichting. Vervolgens kwamen er verkiezingen, werd een ander stadsdeelbestuur geïnstalleerd en begon het circus opnieuw. “Zak er maar in en zoek het maar uit”, zou Govert een volstrekt begrijpelijke reactie gevonden hebben, “maar Marjolein ging door en deed in een nieuwe klankbordgroep dezelfde discussies gewoon nog een keer.”

Ook in het Rijksmuseum zijn deze eigenschappen van Marjolein niet onopgemerkt gebleven. Zij werd niet moe de steeds maar veranderende verbou-

wingsplannen te bestuderen, na te rekenen en inhoudelijk te bekritisieren. Zij had daarbij vooral oog voor de inhoud en was zich misschien niet altijd volledig bewust van de gevaren van een mogelijk negatieve beeldvorming. Zo zegt een van de gefrustreerde Spaanse architecten in een tv-documentaire over het Rijksmuseum dat praten met de critici van hun plannen geen zin heeft en dat je dat kan zien aan de verbeterde trek op hun gezicht. Wie Marjolein een beetje kent, weet hoe onterecht die bewering is.

Een hoogtepunt in haar loopbaan vindt Marjolein de bouw van de Muiderfietsbrug. Deze brug, bijna 5 meter breed en 318 meter lang, biedt sinds maart van dit jaar een snelle en comfortabele fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. De naastliggende autobrug zou gerenoveerd en verbreed worden, Marjolein zag kansen voor de fiets en kwam in actie. Ze vergeleek de bouwplannen



2005: Marjolein in gesprek met Antonio Ortiz

met het bestemmingsplan en stelde – volgens Govert “op een doordeweekse ochtend met een geodriehoek” – vast dat de plannen niet pasten binnen het bestemmingsplan. De gevolgen waren groot. Govert: “Als Marjolein toen niet voet bij stuk gehouden had, zou de Muiderfietsbrug er niet gekomen zijn.” (Zie ook hieronder.)

In de stad zijn tal van plekken waar Marjolein met een zekere voldoening langs kan fietsen. De fietsparkeervakken bij de Albert Heijn in de Jodenbreestraat zijn er door de wegbeheerder geschilderd na een gemeenschappelijke actie van Fietzersbondleden, blinden en gehandicapten. Die vakken blijken een succes en hebben elders in de stad navolging gekregen. Fietsen staan nu keurig in het gelid, wat maar weer eens aantoonde dat fietsers helemaal niet zo anarchistisch zijn als vaak wordt beweerd.

JPN

## De Marjolein de Langefietsbrug

**Behoorlijk vaak fietste ik over de Maxisbrug richting Muiden/Almere. Die brug over het Amsterdam-Rijnkanaal was heel vervelend door het vele sluisverkeer en de bussen. Enkele maanden geleden ontdekte ik dat er een aparte fietsbrug kwam. Opeens.**

Normaal duurt een brug een paar jaar maar deze lag er in een paar maanden. Sinds vorige maand fiets ik er over heen en eigenlijk had ik op een dag een feestelijke opening verwacht. Niets van dat alles. Wel viel mijn oog op een bord bij de oprit naar de brug: Opgelost dankzij de Fietzersbond. Dat vond ik leuk. Bij de oprit aan de andere kant bleek eenzelfde bord te staan. Opgelost dankzij het meldpunt slechte fietspaden.

Het is een heel fijne brug geworden en ik fiets er soms een keer-tje extra overheen. En telkens als ik dan iemand passeer (ik passeer voornamelijk) dan hou ik de benen stil en zeg: “Lekker hè, heb je dat bord gezien bij de oprit? Dankzij de Fietzersbond!”

Ik weet er niet zoveel van maar Marjolein de Lange, tot 1 april medewerkster van de Amsterdamse Fietzersbond gaat misschien een project doen ten behoeve van het fietsen in Almere. Zij heeft zich ingespannen voor de brug, wellicht met de wetenschap dat ze dan straks makkelijker naar Almere kan fietsen. Daarom is het voor mij de Marjolein de Lange-fietsbrug geworden. Ja, het is een lange fietsbrug.



2007: De fietsbrug bestaat alleen nog op papier

Aansluitend aan deze brug kan er langs het Amsterdam-Rijnkanaal gefietst worden. Het fietspad aan de oostzijde tussen Nigtevegt en Loenerslootbrug was een verzameling boomwortels met stukjes asfalt er tussen. Na veel meldingen bij de Fietzersbond is nu de helft van het fietspad een beetje opgeknapt. Mijn conclusie: herhaaldelijk melden van klachten heeft zin.

TL



## Etappe Noord

De Tolhuistuin in Noord organiseert samen met *Club Interbellum* op 11 juni *Etappe Noord*. Een wielervedstrijd door Amsterdam-Noord met culturele hindernissen, die de proloog vormt van Noordelijk Halfrond, het nieuwe culturele weekend in stadsdeel Noord. De wedstrijd is niet bedoeld voor professionele renners, maar voor iedereen: alle Noordelingen en Niet-Noordelingen van alle leeftijden en met alle culturele achtergronden. Het parcours start en eindigt bij de Tolhuistuin en onderweg houden mensen stil bij diverse culturele organisaties in Amsterdam Noord, waar ze een 'culturele hindernis' uitvoeren. Voor elke gedane opdracht ontvangt de deelnemer een stempel en/of souvenir voor aan de fiets. De renner die uiteindelijk in de snelste tijd de meeste stempels heeft verzameld zal gekroond worden tot Wieierkoning van het Noordelijk Halfrond.

Zou het niet een leuk idee zijn om (net zoals bij de Tour de France) een soort canvas met kunstzinnige teksten, gedachten en tekeningen en dergelijke te maken op de route van de wielertour, zodat je ook daarna op de straat een aandenken hebt van wat er heeft plaatsgevonden? (TL)

Voor meer informatie: [www.noordelijkhalfrond.nl](http://www.noordelijkhalfrond.nl)

## Onderdoorgang Rijksmuseum

Uit de pers begrijpen we dat de directeur van het Rijksmuseum zijn 'geniale' voorstel voor een nieuwe entree van het Rijksmuseum heeft laten varen. De voorgestelde variant zou te duur worden en te lang gaan duren. Men gaat nu door met bouwen aan het in 2007 vergunde bouwplan.

De Fietsersbond is blij met deze stap en verwacht dat de kans dat fietsers nog langer van de onderdoorgang verstoken moeten blijven, kleiner is geworden. Het ontwerp dat nu uitgevoerd gaat worden, heeft de Fietsersbond in 2005 van harte omhelsd: fietsers blijven in het midden en voetgangers hebben optimale ruimte aan de zijkanten van de passage. Beide stoepen worden een meter breder dan voorheen zodat er voorbij de rij pilaren optimaal zicht is tussen fietsers en voetgangers die willen oversteken. Wij zien

uit naar de opening van museum en passage. Die is voorzien voor 2013 (5 jaar later dan aanvankelijk gepland). (JK)

## Nieuwe medewerker

Marjolein de Lange wordt per 1 juli opgevolgd door Gerrit Faber, voormalig deelraadslid in Oost Watergraafsmeer en thans werkzaam bij het Amsterdams Steunpunt Wonen (ASW). Gerrit is 49 jaar, heeft bouwkunde gestudeerd en heeft bij het Amsterdams Steunpunt Wonen veel ervaring opgedaan met belangenbehartiging voor bewonersgroepen en werken met vrijwilligers. Hij is ook lid van de stadsdeelraad Oost geweest. Eerst als raadslid, later als fractievoorzitter van GroenLinks. Hij kent dus ook de politiek en het bestuur goed. Verschillende referenten die we raadpleegden zeiden dat de Fietsersbond blij moest zijn met zo'n goede en aardige medewerker. (GdW)

## Eerste openbare fietspomp?

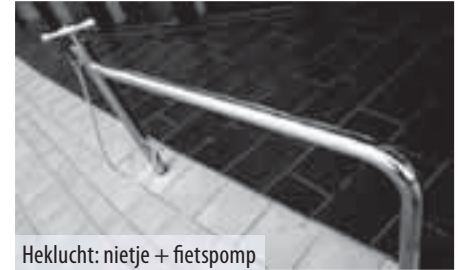
Bij station Lelylaan kunnen fietsers sinds februari gratis hun banden oppompen bij een openbare, hufferproof fietspomp. Daarmee zijn alle soorten fiets- en scooterbanden in een paar slagen gevuld met lucht. Volgens het stadsdeel gaat het om "de eerste openbare fietspomp van Amsterdam" en "stimuleert hij om te fietsen en verder te reizen met het openbaar vervoer".

Op [www.buurtleven.nl](http://www.buurtleven.nl) vroeg iemand zich al af of deze pomp niet net zo goed het gebruik van scooters aanmoedigt en of we dat wel willen. Zo niet, dan kunnen we beter terugkeren naar de pomp die al in 2006 een Dutch Design Award won en op verschillende plaatsen z'n nut bewees (onlangs nog op de fietsrekkentest op het Raamplein; zie onder). Heklucht is niet alleen echt de eerste openbare fietspomp van Amsterdam, maar bovendien alleen geschikt voor fietsen. (JK)

## Fietsparkeren

Stadsdeel Centrum deed vorig jaar een proef op het Raamplein om te kijken wat men het beste fietsrek vindt. Het vertrouwde nietje werd de overtuigende winnaar. Twee smallere varianten gooiden ook hoge ogen en men gaat

nu uitzoeken of die niet handig zijn op plekken waar weinig ruimte is omdat ze minder uitwaaiering van fietsen veroorzaken. Het handige Heklucht-nietje met de geïntegreerde fietspomp eindigde als derde en dus wil men daar ook verder mee gaan.



Heklucht: nietje + fietspomp

Over fietsparkeren werd dit voorjaar ook gediscussieerd via de website *Amsterdamopent*. Wij praatten mee en kwamen er al doende achter dat we nog maar bar weinig weten van het fietsparkeergedrag van Amsterdammers. Wie heeft zijn fiets op straat staan? Hoe vaak wordt die gebruikt? Hoe ver lopen mensen? Het enige dat we echt zeker weten is dat er op een aantal plekken meer vraag is naar stallingsruimte dan er aanbod is. Gelukkig wordt er steeds minder auto gereden en dus staan wij nog steeds achter onze oude slogan: Grote opruiming: 12 (of 10) op de plek van 1!

Zie voor veel meer over fietsparkeren de laatste Vogelvrije Fietser. (GdW)

## Heel Nederland Fietst

Op 31 maart werd de driejarige actie Heel Nederland Fietst afgetrapt met een recordpoging. In heel het land zouden mensen op de fiets stappen om zo met meer dan een miljoen tegelijk op de fiets te zitten. Het Guinness Book of Records kon dit echter niet goed vaststellen en dus werd dat niks. Intussen weten wij eigenlijk wel zeker dat er elke dag in de ochtendspits veel meer dan een miljoen mensen aan het fietsen zijn...

De aftrap van de actie was in het Olympisch Stadion waar een paar honderd basisscholieren in roze Giro d'Italia shirts stevig doorfietsten met een wethouder, een staatssecretaris en flink wat belangstellenden. Laten we hopen dat het inderdaad gaat lukken om Heel Nederland te laten Fietsen. (GdW)

Zie [www.heelnederlandfietst.nl](http://www.heelnederlandfietst.nl).



## Dertig jaar Smerig in de Pijp

**Twaalf euro betaalde ik voor een reparatie aan m'n fiets: de handremmen deden het niet goed meer en ik was een spaak uit het achterwiel kwijt – met derailleur. Normaal gesproken een dure reparatie, maar niet bij Smerig in de Van Ostadestraat. Je moet je fiets wel kunnen halen en brengen op een doordeweekse dag tussen 11.15 en 17.00 uur. Maar dat heb je er snel voor over...**

**S**merig, waar je tegen een spotprijs je fiets kunt laten repareren, zit al sinds 1980 in de Van Ostadestraat 233-E (in de Pijp). Tot eind jaren 70 maakte drukkerij Holdert op dit adres nog kettinpapier – in de kolossale fabriek stond her en der een apparaat. In 1978 verliet het bedrijf de Van Ostadestraat voor een nieuw pand op een industrieterrein buiten de ring. Daarmee kwam een gebouw met een begane grond-oppervlakte van 1.600 m<sup>2</sup> leeg, met voor een deel ook nog een verdieping erop. De gemeente Amsterdam verwierf het pand. Voor de kraakbeweging was de ontdekking van deze leegstand een grote en welkome verrassing.

### Basisdemocratisch

Een van de eerste initiatieven na de kraak kwam van een handjevol idealisten. Zij hanteerden een paar uitgangspunten die volgens Giovanni Goedemondt dertig jaar later nog altijd gelden. "Recycling is voor ons geen modebegrip, maar realiteit. En iedereen is hier gelijk, we zijn basisdemocratisch. We vinden het belangrijk dat een fietsreparatie betaalbaar is, dus ook voor mensen met een minimuminkomen moet het mogelijk zijn de fiets goed te onderhouden. De goedkoopste – en leukste – manier om dat te doen is op de 'zelfwerkdag'. Iedere vrijdag kunnen mensen tegen een kleine vergoeding onder leiding van de mensen van Smerig zelf hun fiets komen maken. Kennis van fietstechniek is hiervoor niet vereist". Giovanni Goedemondt, een van de acht vaste mensen van Smerig, repareert zelf z'n hele leven al fietsen.

Vanaf 1999 tot voor kort werkte hij parttime als onderhoudsmanager van de gebruikersvereniging van het gehele pand Van Ostadestraat 233-E, nu is hij er direct bij betrokken als bestuurslid.

Niet lang na Smerig vestigde de Rad-draaier zich in het complex, een drukkerij voor het alternatieve circuit. Er kwamen meer werkplaatsen; nu zitten er een houtdraaier en een interieurarchitect. En het Van Ostadetheater. Ook kwamen er mensen wonen, nu zo'n twaalf volwassenen met een aantal kinderen.

Van binnen lijkt er de afgelopen dertig jaar niet veel veranderd. Vóór de grote werkplaats is een stallingruimte voor te repareren en gerepareerde fietsen en daar staan er (als iedereen thuis is) zes leenexemplaren voor mensen die zelf geen reservefiets hebben en niet zonder stalen ros kunnen. Toch zijn er wel veranderingen; zo zijn er meer nieuwe onderdelen op voorraad, vooral banden en zadels en sinds kort zelfs complete wielen. Goede gebruikte onderdelen zijn steeds moeilijker te vinden, temeer omdat er zoveel verschillende modellen en types in omloop zijn, die allemaal hun eigen maten hebben.

Wat niet veranderd is, aldus Giovanni, zijn het idealisme en de uitgangspunten. De reparateurs zijn niet zelden hoog opgeleide intellectuelen die na het afronden van hun studie tot de slotsom zijn gekomen dat ze liever met hun handen werken. De mensen van nu zijn niet meer die van het eerste uur, maar twee van hen, Sabine en Frits, werken wel al vanaf de jaren 80 bij Smerig. Net als iedereen

twee dagen per week. Sabine werkt die andere dagen als jurist voor andere instellingen op ideologische grondslag. Frits werkt naast zijn twee Smerig-dagen bij andere fietsmakers; hij heeft er via Smerig zijn vak van gemaakt.

### Concurrentie?

Op de vraag of reguliere fietsmakers Smerig als concurrent beschouwen, voegt Jeroen Fles, Giovanni's collega en econoom, zich in het gesprek. "Nee, soms verwijzen ze klanten naar ons, omdat het voor hen te duur wordt om de reparatie uit te voeren (bijvoorbeeld wielen overspaken), of ze beginnen er gewoon niet aan. De meeste klanten wonen in de buurt, of zijn uit de Pijp vertrokken en komen terug als hun fiets stuk is. Maar laatst kwam er iemand uit Noord. Die was zo teleurgesteld in haar fietsmaker dat ze helemaal met haar fiets uit Noord hierheen kwam, anderhalf uur lopen." Fietsen repareren beschouwen ze bij Smerig als een sport en een liefde.

Ze bouwen ook fietsen op bestelling, bijvoorbeeld voor mensen die te lang of te kort zijn om lekker op een gewone fiets te kunnen rijden. Zeer stellig zijn Giovanni en Jeroen in hun voorkeur voor gewone stadsfietsen met een terugtraprem. "Vooral studenten en toeristen wensen nogal eens een fiets met handremmen, maar die zijn te kwetsbaar voor in Amsterdam. Ze roesten snel en gaan kapot in de stalling", aldus Giovanni. Omafietsen hebben altijd grote aftrek gevonden; met name allochtonen waarderen dit type vanwege de comfortabele op- en afstap.

### De toekomst

Gaat Smerig nog weer dertig jaar mee? Als het aan de reparateurs ligt wel. Het idealisme is onverminderd groot, net als de vakkennis en het vertrouwen van de

forse klantenkring. Het enige wat zand in de raderen kan strooien is de toekomst van het complex.

De Gebruikersvereniging van Ostadestraat 233 heeft het gebouw in erfpacht van de gemeente voor dertig jaar. En die termijn loopt in de zomer van 2013 af. Op datzelfde moment gaat het Van Ostadetheater verhuizen naar een nieuwbouw onderkomen op het Archiefsterrein, aan de Amstel. En dat is de enige gebruiker van het pand die een (subsidie)relatie heeft met het stadsdeel (tot voor kort Oud-Zuid, nu Zuid). Het stadsdeel heeft berekend dat door sloop van het pand en nieuwbouw op deze plek een rendement van anderhalf miljoen euro kan worden gemaakt. Met dat geld zou de verhuizing van het theater bekostigd moeten worden.

Goedemondt: "Wij waren erg verbaasd over deze vreemde koppeling en we waren boos omdat het stadsdeel deze

plannen maakte zonder ons daarin te kennen". Na een hoop protesten vanuit het pand nam de deelraad in 2008 een motie aan waarin staat dat het stadsdeel de Van Ostadestraat 233 een waardevolle woonwerkgemeenschap vindt en dat het stadsdeelbestuur alleen in overleg met de vereniging plannen kan maken voor dat stukje van de stad. Daardoor is de vereniging nu met het stadsdeel in gesprek over alternatieven, met gedeeltelijk behoud/renovatie en gedeeltelijke sloop/nieuwbouw.

De Van Ostadestraat 233 heeft zich daarnaast met zeven andere vergelijkbare erfpachtpanden verenigd. De gebruikers van deze acht gebouwen hopen het met de gemeente eens te worden over het omzetten van de kortdurende erfpacht in eeuwigdurende (vijftig jaar). Daarbij willen zij waarborgen dat er in de panden ruimte blijft voor kleinschalige, niet-commerciële projecten, zoals Smerig.

Maar nu dreigt de Van Ostadestraat 233 door de verhuizing van het theater - als enige - buiten de boot te vallen.

Voorlopig ziet de toekomst van Smerig en de andere bedrijven er dus allerminst zeker uit. Als het pand gesloopt wordt, verdwijnt de woonwerkgemeenschap. De bewoners worden dan, als stadsvernieuwingsurgent, aan andere woonruimte geholpen, maar voor de bedrijven bestaat zo'n regeling niet. Er is toegezegd dat zij terug kunnen keren in de nieuwbouw, maar waar zij in de tussentijd moeten blijven, en hoe hoog de huren na een eventuele terugkeer zullen zijn, is niet bekend. Het is dus nog maar zeer de vraag of een bedrijf als Smerig zo'n operatie zal overleven...

Wordt vervolgd.

Zie ook: [www.ostade233.nl](http://www.ostade233.nl)

AMR

Foto: Jeroen Fles

## "Gods wegen zijn duister en zelden aangenaam"

Een jaar geleden is Martin Bril overleden. Daags voor zijn overlijden ontving hij de Bob den Uyl-prijs. Ik heb daar in de OEK over geschreven omdat het me de kans gaf om de schrijver Bob den Uyl onder de aandacht van de lezers te brengen. Ik noemde diens boekje *Wat Fietst daar?* Nu is de terugkoppeling van de lezers naar de redactie van de OEK beperkt, dus of iemand daadwerkelijk mijn tip opgevolgd heeft, weet ik niet.

Afgelopen week was er alweer een uitreiking van de Bob den Uyl-prijs. Ik hoopte onder de genomineerden een aanleiding te zien om u weer lastig te vallen met de onovertroffen Bob den Uyl.

Van de genomineerden waren er slechts drie aanwezig; de anderen konden door de uitbarsting van de IJslandse vulkaan niet komen. Hetgeen leidde tot de conclusie dat reizen niet makkelijk is, reizen is afzien. Een zienswijze die goed past bij Bob den Uyl.

De jury oordeelde dat er nauwelijks reisboeken worden geschreven in de traditie van Bob den Uyl. Weliswaar was er een fietsboek genomineerd (In de woestijn fiets je niet van Peter Delpeut) maar die titel haalt het toch niet bij Bob

den Uyls *Gods wegen zijn duister en zelden aangenaam*. Daarom nam ik me voor om ditmaal dat boek uit 1978 onder uw aandacht te brengen.

Ik nam het uit de boekenkast en toen viel er een oud vergeeld kopietje uit van een artikel uit 1959. Mijn oog viel op de zin: "Gods wegen zijn ondoordringelijk en misschien ook wel geen rijwielpad". De schrijver, Hugo Brandt Corstius, stelt in het artikel voor het probleem van de vele gestolen fietsen op te lossen door het volksfietsenbezit te nationaliseren ten algemenen nutte. Een korte wet is voldoende: het is verboden een rijwiel in bezit te hebben. Als je een fiets nodig hebt, pak je er een en laat die weer achter. De staat zorgt voor aanvulling en reparatie.

Maar de kern van zijn betoog is dat het rijwiel (tja, zo heette dat in 1959) een correctie is op het werk van de schepper. God, zegt de schrijver, had zijn adem moeten blazen in het frame van de tweewielige Adam. Het menselijk lichaam is zo gecompliceerd dat een mensbouw in fietsvorm best mogelijk was geweest. Een spier i.p.v. een ketting. En ook gevangenschap zou eenvoudiger zijn: zet



die mensen in een fietsenrek op slot. De evolutie gaat niet zo snel dus het is wat vroeg om te constateren of we – in dit Darwinherdenkingsjaar – al een beetje op de goede weg zijn.

Door dat kopietje ben ik er helaas niet aan toegekomen om u uit te leggen waar dat boek van Den Uyl over gaat. Maar op de achterflap staat dat de kans uiterst klein moet worden geacht dat er zelfs maar bij één lezer reislust zou worden opgewekt. Dus thuis blijven en lezen. Geen geannuleerde vliegvlagen, fietsen in Amsterdam is net zo toeristisch als fietsen in de Sahara.

TL



# Giromania

## Wielrennen voor fietsers

**De Giro d'Italia heeft Amsterdam alweer verlaten. Drie dagen hebben we er van kunnen genieten. Ook van de diverse festiviteiten die rond dit feest waren georganiseerd. Zoals de toertocht ClassicoBoretti vanuit Het Velodrome te Sloten, die dit jaar speciaal naar 8 mei was verplaatst.**



Omdat ik al eerder over de Toppen van Amsterdam en over mijn single speedfiets had geschreven, leek het de redactie van de OEK een goed plan als ik op die fiets mee zou doen te midden van wielrenners/racefietsers. Vandaar dat ik me wat meer in de Giro verdiept heb dan ik normaal zou doen. Om in de stemming te komen bezocht ik alle literaire Giromania avonden in de Openbare Bibliotheek waar mij heel veel duidelijk werd van de volkscultuur van de Giro. Ook was er een gedichtenwedstrijd. Na vier avonden wist ik het: fietsen is lezen.

Nu moest ik het sportieve gedeelte nog afwerken. Meer dan 6000 deelnemers waren er die over deels te smalle fietspaden een toertocht van 50, 75 of 125 km moesten rijden. Ik koos voor de 125 want die ging over het Kopje van Bloemendaal, dat gezien moet worden als de

echte berg van Amsterdam. Ik heb geen enkele andere single speedfiets gezien, maar ik kon me aardig staande houden. Voor het Kopje, de lakmoesproef, werd ik licht zenuwachtig maar uiteindelijk nam ik het Kopje zonder problemen en zonder te hoeven/kunnen schakelen. Om me heen hoorde ik de ketting overall ratelend en piepend naar een lichter verzet gebracht worden.

De zwaarte van het Kopje is niet zozeer de 10% stijging of de lengte (kort). Het lastigste is het hobbelige wegdek. Het kopje is bekend trainingsterrein voor Amsterdamse wielrenners. Wijlen Gerrit Knetemann trainde er ook altijd en de anekdote wil dat hij zijn latere vrouw Gré daar heeft leren kennen bij het Schoteltje (op de top niet rechtdoor maar linksaf en dan weer rechtsaf). Daarom zijn het Kop en Schoteltje voor altijd voor de Kneet.

Een ingezonden brief naar de OEK

vestigde de aandacht op de heuvel bij Spaarnwoude die ook geschikt is als voorbereiding op fietstochten in het buitenland. Ik kende die niet, maar hij was ook opgenomen in de toertocht. Zo komen we inmiddels toch tot aardig wat kleine klimmetjes in de (wijdere) omgeving van Amsterdam. Tijd voor een Amsterdamse klimfietstocht!

TL

### JE WARE GIROMANIA

Op 1 mei lieten fietskoeriers de renners van de Giro alvast een poepje ruiken: zij legden in één keer zo'n beetje het parcours af dat de Giro-rijders een week later in twee etappes mochten doen. De winnaar, Ruben Hiddink, deed 18 uur, 24 minuten en 41 seconden over de rit van 430 kilometer van Amsterdam naar Middelburg en – via Breda, Den Bosch en Utrecht – weer terug naar Amsterdam. En daarbij geen afgezet parcours, geen motoragenten die vrijbaan voor ze maakten, maar iedereen moest zelf de weg zien te vinden naar de verschillende checkpoints. Slechts 11 van de 55 haalden de meet. Lees meer over deze heroïsche en historische prestatie op [www.mediamatic.net](http://www.mediamatic.net) en bewonder.



# De Helden

**D**rie keer per jaar gaan ze op pad, de bezorgers van uw OEK.

Een van de bezorgers van de Op Eigen Kracht, te weten J.v.M., liet weten trots te zijn dit blad te mogen rondbrengen. Dat zullen bezorgers van de Volkskrant of de Telegraaf niet gauw zeggen en die krijgen nog betaald ook. Jarenlang ben ik ook bezorger geweest, ook ik was trots. Door een verhuizing naar een ander postcodegebied, mocht ik geen bezorger meer zijn. Anderen waren me voor! Want zo moet het gezien worden: het is het hoogst haalbare om bezorger te mogen zijn van de OEK. Onverwachts komt het bericht door: de OEK ligt klaar om

bezorgd te worden, graag snel ophalen op de volgende dagen. Op dat moment gaat alles in het lichaam werken. OEKs ophalen, met etiketten. Dus plakken en sorteren (zitten er nieuwe leden bij?). Dan een route bedenken, want helaas wonen de leden nog niet huis-aan-huis. En dan op pad (in de herfst in het donker), hier en daar zwaaien naar de bewoners, maar in de regel is er weinig contact met de medeleden. Na drie, vier uurtjes is het gedaan. Wat jammer dat het maar driemaal per jaar is.

TL



## OEK: digitaal of van papier?

Het ligt voor de hand dat ook de afdeling Amsterdam zich geregeld afvraagt of een papieren afdelingsblad zoals dit nog wel van deze tijd is. Zoiets kost geld en energie (dat laatste niet alleen van de makers en bezorgers maar ook van de natuur) dat misschien beter niet of anders kan worden besteed. Per slot verschijnt elke aflevering van de OEK ook digitaal op onze website en wellicht is het goedkoper/zuiniger om het daar bij te laten.

Een aantal redenen om de papieren

versie te handhaven zijn makkelijk te bedenken: niet iedereen heeft toegang tot het internet, niet iedereen vindt het prettig om de informatie die in de OEK staat op scherm te moeten lezen, en een papieren blaadje kan worden uitgedeeld op plekken waar de Fietsersbond voor zichzelf of een goede zaak reclame wil maken.

Maar misschien zijn er doorslaggevende redenen om toch te kiezen voor het afschaffen van de OEK op papier. En natuurlijk kunnen we ook stoppen met

het bezorgen van de papieren versie bij degenen die dat wensen.

*Wat vindt u? Laat het ons weten als u denkt op dit punt gewicht in de schaal te kunnen leggen.*



## Puzzelfoto

Op de puzzelfoto in de vorige OEK kwamen alleen maar goede antwoorden: kruising Van Baerlestraat-Concertgebouwplein. Het lot viel op Herman Wals. Hij krijgt de prijs toegestuurd.

Deze keer een nieuw verkeersbord: waar staat/stond dat? Onder de goede inzenders verloten we weer een mooie fietskaart of een exemplaar van het boekje *Op de fiets door Westelijk Amsterdam*.

Stuur uw antwoord naar:

- Fietsersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietsersbond.nl



# Verkeerslichten

## Goed voor fietsers of niet?

**D**e Fietsersbond probeert – dat spreekt vanzelf – de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren. Een populair middel dat in discussies over gevaarlijke kruisingen altijd genoemd wordt, is de VRI (Verkeersregelinstallatie). Zeg nooit stoplichten, want de bedoeling van die dingen is juist om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorrijden. Wij vinden zo'n VRI zelden een goed idee. Waarom eigenlijk niet?

Verkeer gaat zo efficiënt mogelijk als er zich zo veel mogelijk verkeersdeelnemers in zo weinig mogelijk tijd (en zo veilig mogelijk) kunnen verplaatsen. Kruisingen zijn qua efficiëntie kritieke punten. Fietsers kunnen met meer dan 10.000 per dag over een kruising rijden zonder dat ze elkaar daarbij vastzetten. Je kunt dat elke dag zien in het Vondelpark. Maar voor auto's is de verwerkingscapaciteit van een kruising veel beperkter. Elke auto die linksaf wil op een grote kruising doet daar een paar seconden over. In die tijd kan vrijwel de hele kruising niet in andere richtingen gebruikt worden. VRI's moeten er voor zorgen dat de 'autoverwerkende' capaciteit van een kruising optimaal is.

Is voor fietsers de capaciteit van de kruising niet relevant, hoe lang ze moeten wachten is dat wel. Kan een VRI daarbij van nut zijn? Nee, want de gemiddelde wachttijd wordt nooit minder van een VRI, eigenlijk altijd meer. Dat komt door de verliestijden. Een VRI is er volledig op gericht om te voorkomen dat er voertuigen in conflicterende richtingen op de kruising aanwezig zijn. Dat betekent dat er af en toe even niemand op de kruising is. Je krijgt nog geen groen, omdat er in een kruisende richting theoretisch nog een langzame voetganger net door groen kan zijn gestart. Die marges zijn in Amsterdam gelukkig scherp, het is dus ook altijd vervelend als iemand net na het oranje nog doorrijdt. Maar het kost altijd meer tijd dan als mensen het zelf regelen. Misschien is daarom door rood rijden voor velen aantrekkelijk.

Toch valt dat verschil tussen kruisingen met en zonder VRI in de perceptie van veel fietsers wel mee. Dat komt door het verschil in

voorspelbaarheid. Op een kruising met een VRI is de wachttijd relatief voorspelbaar. Als die gemiddeld 30 seconden is (de norm voor het Hoofdnet Fiets, die helaas niet altijd gehaald wordt), zal de maximale wachttijd zelden meer dan een minuut zijn (2 keer het gemiddelde). Op een voorrangskruising zonder VRI is de wachttijd veel minder voorspelbaar. De wachttijd kan daar makkelijk 4 keer het gemiddelde zijn. Dus ook al is dat gemiddelde wel lager, je weet minder goed van tevoren hoe lang het deze keer gaat duren. Daarbij moet je in die wachttijd ook nog actief uitkijken in plaats van alleen een licht in de gaten houden.

Qua capaciteit en doorstroming zijn de lichten in de praktijk dus alleen nodig voor auto's en het OV. Maar hoe zit het met de veiligheid? Een VRI scheidt de verschillende kruisende ('conflicterende') verkeersdeelnemers in tijd. Althans, in de meeste gevallen. Om de wachttijd niet enorm te laten worden, krijgen vaak rechtdoorgaand en afslaand verkeer op dezelfde weg tegelijk groen (waardoor dode hoek-situaties kunnen ontstaan). Maar ook als verkeersstromen volledig gescheiden worden, kunnen er onbedoeld conflicten ontstaan. Er rijden nog wel eens mensen door rood, of de kruising is geblokkeerd waardoor mensen in kruisende richtingen elkaar toch tegenkomen. Als er daardoor ongelukken gebeuren, is het vaak met hoge snelheid ('nog even door oranje'). En dat heeft gevolgen voor de ernst van de ongelukken.

In ongevals cijfers scoren kruisingen mét een VRI dan ook niet beter dan voorrangskruisingen zonder. De meeste blackspots – ook in Amsterdam – zijn voorzien van een VRI. Blackspots zijn meestal drukke kruisingen.

Voor de objectieve veiligheid doet een VRI dus niet zo veel. Dat betekent niet dat wij ze overal weg willen hebben. Op sommige kruisingen zou het dan gewoon te moeilijk worden om netjes volgens de regels over te steken. Je kunt (als fietser, maar ook als automobilist) op een grote

kruising niet in één keer zien of iemand je tegemoet komt, er iemand van rechts komt en er misschien ook nog iemand is die er even snel tussendoor denkt te kunnen.

Maar op kleine, niet zo drukke kruisingen is het effect van 'nog even door oranje' veel waarschijnlijker. Ervaren verkeersdeelnemers denken vaak dat ze de situatie wel kunnen overzien en nemen dus juist risico's. Kinderen, waarvoor zo'n VRI vaak gewenst is, komen dan van de regen in de drup. En de nette, voorzichtige overigen zijn gemiddeld meer tijd kwijt.

Moeilijk zijn de kruisingen die best groot zijn – vaak omdat er trambogen liggen – maar niet zo heel druk. De kruising Elandsgracht-Marnixstraat is zo'n voorbeeld. Veel verkeersdeelnemers vinden die moeilijk te overzien en willen daar een VRI. Het is echter niet goed mogelijk om daar een veilige VRI te installeren zonder dat je die kruising nóg ingewikkelder maakt. Als je geen opstelvakken voor de verschillende richtingen maakt, moet iedere richting op de andere wachten en dus wacht je lang. En dat terwijl het er veel rustiger is dan op de kruisingen die nu een VRI hebben. Volgens ons zou zo'n kruising er met een VRI weleens onveilig op kunnen worden.

Wat aanzienlijk beter werkt dan een VRI zijn rotondes (zonder VRI), en nog beter is het echt scheiden van de verschillende verkeerssoorten. Dat kan met ongelijkvloerse kruisingen, maar ook door de fiets- en autoroutes zo min mogelijk te laten samenvallen. De parken in Amsterdam zijn daarvoor heel geschikt, maar ook de binnenring of de Weesperzijde.

Kortom, een echt goede en veilige fietsroute krijg je niet door hem te 'beveiligen' met VRIs, maar door het autoverkeer ergens anders te laten rijden, of helemaal te verminderen. Ook effectief is het onmogelijk maken van verkeersstromen, bijvoorbeeld door links afslaande auto's te verbieden. Dat is een oplossing die redelijk werkt op de kruising Weteringschans-Spiegelgracht.

Maar natuurlijk moet je altijd blijven oppletten!

GdW

# Steeds meer fietsonderzoek

Een zegen of een zorg?

**Er wordt van alles onderzocht, ook op fietsgebied. En het aantal onderzoeken lijkt de laatste tijd toe te nemen. Maar op de kwaliteit van die onderzoeken is wel het een en ander af te dingen, evenals op de berichtgeving daarover. Komt dat misschien doordat de motieven van de onderzoekers niet altijd wetenschappelijk maar maatschappelijk zijn, en bij het openbaar maken van de resultaten nog weer andere belangen dan de waarheid op het spel staan? Hieronder nemen we wat recente onderzoeken onder de loep.**

## Amsterdamse fietsers tevreden?

Jaarlijks onderzoekt de gemeente de tevredenheid van Amsterdammers over de fietsvoorzieningen in de stad. Zo hield O+S in maart een telefonische enquête onder 589 Amsterdammers van 16 jaar en ouder. Als die enquête representatief is (en de antwoorden eerlijk) kunnen we concluderen dat 60% van de Amsterdammers (boven de 16) een fiets heeft en 45% daarvan dagelijks fietst. Minstens 18% heeft geen fiets en meer dan 12% van de fietsbezitters fietst nooit; volgens eigen zeggen voornamelijk wegens ouderdom en/of gebreken, dan wel uit een hekel aan fietsen.

Aan de mensen met een fiets is gevraagd een cijfer (tussen 1 en 10) te geven aan zaken die voor fietsers van belang zijn.

In tabel 1 hieronder worden de cijfers van afgelopen maart vergeleken met die van

	2008	2009	2010
Amsterdam als fietsstad	7,2	7,2	7,4
gevoel van veiligheid	6,6	6,7	6,7
aantal fietspaden	6,8	6,9	7,0
breedte fietspaden	6,7	6,8	6,8
aanpak fietsdiefstal	4,7	4,7	4,8
onderhoud fietspaden	6,3	6,5	6,7
wachttijden bij stoplichten	6,3	6,6	6,7
snel, direct en comfortabel	7,3	7,3	7,2

Tabel 1: fietserstevredenheid 2008-2010

twee voorgaande jaren.

Bij de peiling van maart j.l. is niet gevraagd naar het fietsparkeren. Dat gebeurde wel in 2008 en 2009. De cijfers daarvoor staan in tabel 2 (rechtsboven).

Waarom ontbreekt het fietsparkeren in het onderzoek van 2010? Misschien uit

angst dat de negatieve trend doorzet en dat de bevindingen geen positieve uitstraling hebben?

Bij de start van de campagne *Heel Nederland Fietst* op 31 maart (zie p.4) sprak de toenmalige wethouder Gerson de ambitie uit dat 'Amsterdam als fietsstad' dit jaar een 7,5 krijgt. Een hart-verwarmend streven, maar de ambitie ligt wel precies op het minst tastbare punt zodat niet alleen onduidelijk is wie iets te verwijten valt als hij niet gehaald wordt, maar bovendien niemand weet wat er moet gebeuren om die ambitie te bereiken. Dient het tevredenheidsonderzoek dan voornamelijk om goede sier te maken?

## Fietsgebruik in Europa

Volgens dagblad Trouw van 5 mei 2010 gaat van de Amsterdammers "het hoogste percentage van 75 onderzochte Europese steden" te voet of per fiets naar school of het werk. "Amsterdam aan kop", kopt de krant die verwijst naar een rapport dat in maart door de Europese Commissie is uitgebracht. Op de website van de gemeente staat hetzelfde bericht. Maar wie dat rapport opslaat ontdekt

al snel dat het bericht niet klopt. Amsterdam ligt namelijk niet op kop, maar wordt behoorlijk uit de wielen gereden door Groningen en Kopenhagen. In die steden gaat 60% van de mensen op de fiets naar school of het werk, in Amsterdam slechts 46%. Weliswaar ligt dat percentage in

Fietsparkeren	2008	2009
In uw buurt	6,2	6,3
Bij treinstations	5,6	5,2
Bij metrostations	5,5	5,5
Bij bus- en tramhaltes	4,6	4,5
In het centrum	5,0	4,7

Tabel 2: oordelen over fietsparkeren 2008-2009

Rotterdam, de enige andere onderzochte stad in Nederland, nog lager (25%), dat neemt niet weg dat het bericht in Trouw nergens op slaat.

Overigens is ook op het onderzoek waarop dat Europese rapport zich baseert wel een en ander aan te merken. Het gaat om een zogenaamde Flits Eurobarometer Peiling: begin november 2009 zijn per stad 500 willekeurige burgers boven de 14 telefonisch ondervraagd, en is dus niet het al dan niet daadwerkelijk fietsen vastgesteld. Bovendien lag het aantal bevroegden over het fietsen nog beduidend lager: 373 in Amsterdam, 353 in Rotterdam en 389 in Groningen (dus ook hier heeft Groningen 'gewonnen').

Het is altijd leuk als Amsterdam het goed doet als fietsstad, maar als het zo moet...

## Fietsdiefstal

Volgens de gemeente worden in Amsterdam jaarlijks zo'n 50.000 fietsen gestolen. Dat is 8% van de 625.000 fietsen in Amsterdam. In 2001 lag dat percentage op 16%. De ambitie voor 2010 is 6%. Gaat dat lukken?

Op 1 januari telde Amsterdam 767.849 inwoners. Volgens het fietstevredenheidsonderzoek van hierboven blijkt dat ruim 18% van de Amsterdammers geen fiets heeft. Daaruit heeft de gemeente afgeleid dat de anderen (82%) zo'n 630.000 fietsen hebben. Maar dat klopt alleen als niemand meer dan 1 fiets heeft. Realistischer lijkt de aanname dat iedere Amsterdamse fietser 1.3 fiets heeft; een bescheiden schatting die sowieso hoger uitvalt als we al die niet meer gebruikte fietsen (incl. weesfietsen) meetellen. Met 1.3 fiets per fietser komen we op 819.000 fietsen in Amsterdam, 189.000 meer dan de schat-

Lees verder op pag. 16

# Bezorgde ouders verenigen zich

**Veronique Swinkels is directeur en adviseur bij BBK/Door Vriendschap Sterker, een communicatiebureau aan de Haarlemmerstraat, maar dat is niet de reden voor een gesprek. Veronique is – zoals vele anderen – moeder van kinderen die zich dagelijks op de fiets door Amsterdam bewegen. Een bezorgde moeder dus. Maar wel een die de daad voegt bij haar zorgen. En daarom zijn we bij haar langs gegaan.**

**D**e directe aanleiding voor de oprichting van een 'comité van bezorgde ouders', was het ongeluk vorig jaar juni op de kruising aan de Marnixstraat, bij het Marnixbad, waar de 12-jarige fietser Boris Kouwen om het leven kwam.

"Je ziet overal wel in de stad groepjes bezorgde ouders zich verenigen," aldus Swinkels, "zoals bijvoorbeeld op de Koninginneweg of de Parnassusweg. Wij hebben dat ook meteen gedaan en op [www.petities.nl](http://www.petities.nl) een oproep geplaatst." Via allerlei netwerken – waaronder die van de Fietsersbond – en via mailadressen uit schoolgidsen stond de oproep binnen twee dagen op allerlei andere plaatsen. Omdat het ongeluk veel media-aandacht kreeg en veel impact had, werden in mum van tijd ruim 8.000 handtekeningen verzameld. Als het op een ander moment zou zijn gebeurd en niet twee weken voor de zomer-vakantie, zou dit aantal waarschijnlijk nog groter zijn geweest.

## [www.petities.nl](http://www.petities.nl)

De petitie werd aangeboden aan de net aangetreden wethouder van verkeer, Hans Gerson. Ook werden alle stadsdelen aangeschreven en in het najaar werden alle politieke partijen benaderd. "Wij hoopten dat ze er iets mee zouden doen in hun programma's voor de gemeenteraadsverkiezingen". Groen Links reageerde heel actief. "Van de Fietsersbond hebben we ook steun ondervonden; zo ging Govert de With mee naar een commissievergadering – daar komt hij vaker en dat was erg handig", aldus Veronique Swinkels. Ook met Veilig Verkeer Nederland werd contact gelegd; die zijn al enige tijd bezig met het opzetten van een fietsverkeer-ouder-netwerk, dus konden zij elkaar helpen.

Intussen zijn we bijna een jaar verder. Aan de ondertekenaars van de petitie is drie keer een informatieve email gestuurd, het maximum aantal dat de beheerders van [petitie.nl](http://petitie.nl) toestaat. De laatste keer was heel kort voor de gemeenteraadsverkiezingen van 3 maart. "Begin februari zijn we bijeengekomen en hebben de verkiezingsprogramma's bekeken op fietsveiligheid. Iedere partij schonk er wel aandacht aan, maar de invulling verschilde nogal." Groen Links en de Christen Unie waren het meest expliciet over ruimte maken voor fietsers ten koste van automobilisten; D66 en PvdA hadden er ook ruimte voor over, maar minder. De rest maakt geen expliciete keuzes, behalve de VVD, die eigenlijk geen fietsersperspectief heeft en de belangen van de automobilist voorop stelt. Een echt stemadvies heeft het comité niet gegeven, om de onafhankelijkheid van welke partij dan ook te benadrukken.

## Oorzaken en aanbevelingen

Swinkels is al veel langer bezig met de veiligheid van fietsers. Feilloos analyseert ze dat vrijwel alle dodelijke ongelukken in Amsterdam waarbij fietsers slachtoffer zijn, veroorzaakt worden door professionele automobilisten. Dat kunnen zowel vrachtwagenchauffeurs zijn als taxirijders, en mensen die voor de baas in busjes rijden en dergelijke. Een van de voorstellen in de petitie is dan ook om de stad voor bepaalde tijden af te sluiten voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld tussen 8.00 en 9.00 uur 's morgens. Ook wordt gepleit voor vrijliggende fietspaden op drukke straten zoals de Rozengracht en het Damrak.



"De politiek moet keuzes durven maken; maak die ene straat dan toch eindelijk eenrichtingsverkeer", bepleit Veronique Swinkels. Waar ze zich echt druk over kan maken zijn de kruispunten in de stad. Geen twee lijken op elkaar. Er lijkt niet of nauwelijks over nagedacht. Deel van het probleem is de gedeelde verantwoordelijkheid; de centrale stad gaat over het hoofdwegennetwerk, de stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de andere wegen. En zeker waar deze elkaar kruisen, ja, dan heb je problemen, die niet opgelost lijken te willen worden. Advies van het comité is dan ook: breng fietsveiligheid onder centrale regie. Maar juist dit punt werd door geen enkele partij overgenomen...

## Advies

Heel concreet is Swinkels in haar aanbevelingen aan iedereen die zich met fietsverkeersveiligheid in Amsterdam bezig houdt. "Ga 's morgens omstreeks half negen ergens kijken. Doe die schouw en neem die kennis mee in de besluitvorming." Ze voegt eraan toe: "Politici zijn vooral gericht op doorgaand verkeer, op doorgaande wegen, maar de straten die daarmee kruisen, dat levert heel gevaarlijke situaties op." Als voorbeeld noemt ze de Koninginneweg, een lastige straat met veel kronkels die ook nog eens op verschillende punten kruist met fietsroutes vanuit het Vondelpark. En die worden heel veel gebruikt, maar evenzeer buiten beeld van beleidsmakers, lijkt het.

Lees verder op pag. 14



# Autovrije

**A**l bijna een halve eeuw kent Amsterdam fietsstroken\*. Maar nog al te vaak lijkt het of automobilisten – na al die jaren – nog steeds niet doorhebben wat hun functie is. In 1925, nadat de eerste fietsstroken waren aangebracht op de Van Woustraat, Rijnstraat en de Amsteldijk, klaagden fietsers dat de nieuwe fietsstroken vaak onbegaanbaar waren wegens langzaam rijdende handkarren en paard-en-wagens. (De verkeerspolitie stond machteloos omdat de wet andere vervoersmiddelen niet verbood die stroken te gebruiken.)

In 1937 klaagde een fietser dat met name de fietsstroken in de Van Woustraat voor fietsers geen nut hadden omdat ze altijd vol stonden met “parkeerende auto-bussen, auto’s met kip-

penkooien, melkwagens, schillekarren, petroleumwagentjes, groentewagens, en broodkarren.” Hoewel je nu, in 2010, niet veel auto’s met kippenkooien of schillekarren meer op fietsstroken zult aantreffen, beschouwen nog steeds veel autobezitters en bestelbusbestuurders die strook als een handige parkeerplek. Maar er doet zich ook een opmerkelijk verschijnsel voor: sommige dubbel-parkeerders nemen de moeite om de fietsers op de fietsstrook niet in de weg te zitten en zetten hun voertuig op de rijbaan ernaast. Met als gevolg dat de fietsstrook niet geblokkeerd wordt maar aan weerszijden door geparkeerde auto’s wordt ingesloten.

Sommige fietsers stellen dit gebaar op prijs, omdat het hen de moeite en het risico bespaart van een omzeilende ma-

noeuve over de rijbaan en soms zelfs tramrails. Anderen vinden zo’n nauwe doorgang tussen geparkeerde auto’s, zonder zicht op mogelijk opduikende kruisers, zenuwslopend, slaan het gebaar af en nemen het risico voor lief.

*tekst en foto’s: PJ*

\* Anno 2010 wordt een fietsstrook gekenmerkt door een fietssymbool; ontbreekt dat, dan hebben we te maken met een fietssuggestiestrook. Een fietsstrook is voorbehouden aan (snor)fietsers. Is de scheiding met de rijbaan een doorgetrokken streep dan mogen niet-fietsers er geen gebruik van maken; is de streep onderbroken (zoals op de foto’s) dan mogen niet-fietsers er gebruik van maken tenzij ze fietsers hinderen. Ook op fietssuggestiestroken mag niet geparkeerd of zelfs maar gestopt worden.



# Fietsstroken



Amstelveenseweg



Rozengracht



Rozengracht



Rozengracht



Een wens heeft Veronique ook. Die betreft voorlichting aan jonge scholieren (11-13 jaar) die naar de middelbare school gaan. Het zou ideaal zijn als drie belangrijke partijen – Fietsersbond, gemeente en Veilig Verkeer Nederland – met scholen een plan maken en uitvoeren om al in

groep 8 de route naar de nieuwe school te verkennen. De periode tussen afname van de CITO-toets en de zomervakantie zou daar toch voldoende ruimte in moeten bieden.

AMR

In Osdorp loopt op dit moment – mede op aandringen van de Fietsersbond – op een aantal scholen een pilot-project: Samen fietsen naar het Voortgezet Onderwijs. Vrijwilligers zijn nog van harte welkom ([amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)), in de volgende OEK volgt een verslag.



## Tegen de IJburgstroom in

**H**et begint me op te vallen dat ik vaak op het fietspad tegen de rijrichting in fiets. Ik heb normaal gesproken een hekel (nou ja, beetje hekel) aan fietsers die dat doen. Maar op de IJburglaan doe ik dat dus zelf ook. De wijk IJburg is geheel op de tekentafel ontstaan. Het zou een wijk worden waar auto's beperkt aanwezig zouden zijn. Dan verwacht je een fietsbeleid dat al vorm heeft gekregen bij het stedenbouwkundig ontwerp en ook bij de keuze van materialen.

Bijna alle straten van IJburg zijn voorzien van klinkers – heel romantisch – die zo uit Oost-Polen lijken te komen. Niet comfortabel. Dus fietsen de meeste bewoners over de IJburglaan die aan beide zijden een fietspad heeft. Dat fietspad is wel geasfalteerd, althans voor de helft. Het asfalt was zeker op. Bij de kruisingen met de zijstraten gaat het asfalt over op buitengewoon slechte overgangen waarbij

je haast van je fiets stuitert. Degenen die dit aangelegd hebben beheersen hun vak niet en degenen die toezicht moeten houden op het aanleggen al helemaal niet.

Toch is dat niet een reden om tegen de richting in te rijden. Het fietspad dat IJburg met het 'vaste land' verbindt is aan één zijde en kent twee richtingen. Het sluit aan op het fietspad binnen IJburg, maar dat is eenrichtingsverkeer. Het is dus noodzakelijk om over te steken (2x rijweg + tram) om aan de goede zijde door te fietsen.

Maar de winkels van IJburg liggen juist zodanig dat je niet oversteekt maar doorfietsst aan de verkeerde kant. Na de boodschappen blijf je aan de verkeerde kant fietsen want er zijn maar weinig oversteekmogelijkheden vanwege tram 26 die zoveel mogelijk ongehinderd moet kunnen doorrijden. Ik ben niet de enige. Naast bewoners zie ik handhavers

op scooters het ook doen, evenals agenten op motor en buurtcoaches op fietsen met een te hoog stuur.

Best irritant, want door de vele fietsbak-fietsen en scooters is het toch wel druk. Ik schaam me dus voortdurend.

Komend vanaf het einde van IJburg rij ik stadwaarts ook weer aan de verkeerde kant, want ik kan niet oversteken, dus begin ik links. Maar daar kom ik 's morgens weer vaders en moeders tegen die kinderen naar school brengen.

Ik ben behoorlijk gezagsgetrouw en toch maak ik bijna dagelijks dezelfde fout. Volgens mij komt het omdat bij de aanleg, ook die van de oversteekplaatsen en de punten die veel bezoekers trekken (winkels, scholen, etc.) niet is nagedacht over hoe fietsers fietsen. Hadden ze dat wel gedaan, dan zou de fietser zonder het zelf te merken naar de juiste weg geleid worden.

TL



# Wat staat ons te wachten?

## De coalitiefietsplannen van 2010 tot 2014

Na de verkiezingen zijn in de gemeente en de stadsdelen nieuwe programma's gesloten, afspraken voor de komende bestuursperiode. Wat hebben ze over fietsen afgesproken? Iets om ze aan te houden (het nieuwe brommerbeleid van de gemeente bijv.)? Of juist iets om tegen in verzet te gaan (bezuinigingen bijv.)? Wat hebben ze vergeten? Hieronder een bloemlezing van de fietsafspraken in de gemeente en per stadsdeel. Voor de lezer die wil weten waar we aan toe zijn.

*NB. De opgehoogde partij levert de portefeuillehouder Verkeer.*

### Gemeente: PvdA-GL-VVD

“De verkeersveiligheid wordt verbeterd met bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers. Blackspots en red routes pakken we proactief aan en zijn waar mogelijk voor 2014 verdwenen. Samen met de stadsdelen stellen we een meerjarenprogramma op voor proactieve verkeersveiligheid.” “Er komt nieuw stedelijk brommerbeleid met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren, het aantal ongevallen te verminderen en overlast en uitstoot tegen te gaan.” “Amsterdam zet stevig in om Fietsstad nummer 1 van Europa te blijven. Het hoofdnet fiets wordt vervolmaakt, op drukke fietsroutes komen wachttijdmelders, groene stoplichtgolven en er komen meer fietsparkeervoorzieningen op drukke plekken. Gestreefd wordt naar een hogere minimale norm voor de breedte van fiets- en voetpaden.”

### Centrum: GL- PvdA-D66

“Het beleid om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers wordt geïntensiveerd. De verkeersveiligheid, met name rond scholen (o.a. kindlinten), is daarbij een prioriteit. Naast staand beleid (zoals opheffen blackspots en afmaken hoofdnet fiets) kunnen fietsstraten (met voorrang voor de fietser en de auto te gast) of het toepassen van het ‘shared space’ principe daar een bijdrage aan leveren.”

### Nieuw West: PvdA-D66-GL

“Er zal een eigen meerjarenbeleidsplan Fiets voor Nieuw-West worden opgesteld. Uitgangspunten daarbij zijn Hoofdnet fiets, interne en externe bereikbaarheid, fietsparkeren, fietslessen en veilig fietsen rond scholen.”

### Noord: PvdA-GL-SP

“Het stadsdeel benadert scholen en ouders actief bij het maken en vervolgens uitvoeren van verkeersveiligheidsplannen, met als doel de routes van en naar school veiliger te maken voor fietsende en lopende kinderen en hun ouders.” “Binnen de mogelijkheden heeft het onderhoud van fiets- en voetpaden prioriteit.”

### Oost: PvdA-GL-D66

“De aanpak van blackspots en de aanleg van veilige routes naar scholen moet doorgaan.” “Er moeten meer fietsparkeerplekken komen, met name bij opstapplaatsen voor het OV.” “Voor wat betreft de herprofilering van wegen en straten zal kritisch gekeken worden welke projecten getemporeerd kunnen worden.”

### West: PvdA-GL-D66

“We maken een actieplan voor aanpak van blackspots in het verkeer; we maken ons hard voor veilige routes voor lopende en fietsende kinderen; woonstraten worden 30-kilometer zones en we zorgen dat de verkeersveiligheid rond scholen verbetert.” “Er komt een onderzoek naar de mogelijkheden (en de effecten daarvan) om huishoudens die geen auto bezitten een bonus te geven die mobiliteitsvoordeel oplevert, zoals korting op Autodate, fietsonderhoud, OV, etc.” “We bevorderen fietsgebruik door bij de herinrichting van straten het fietsverkeer veiliger en gemakkelijker te maken. Dit realiseren we door vrijliggende fietspaden en de aanleg van in ieder geval één fietsroute, te weten die over het Food Center richting Bos en Lommer.” “We breiden het aantal fietsparkeerplekken in woonstraten en overbelaste plekken in winkelstraten uit, zonder dat dit ten koste gaat van parkeerplekken voor auto's en de toegankelijkheid van gebieden met een hoge parkeerdruk. We hanteren daarbij voorlopig de

fietsparkeernorm van het oude stadsdeel Westerpark. Tegelijkertijd voeren we een strikt handhavingsbeleid voor weesfietsen, wrakken en fietsen die in de weg staan [en introduceren we] waar mogelijk groene golven voor fietsers en auto's, ter bevordering van de doorstroming en de luchtkwaliteit.”

### Zuid: PvdA-VVD-D66

“Er moeten vrijliggende fietspaden komen bij alle 50 km wegen maar ook andere verkeersveilige maatregelen zoals snelheidsmeters die aangeven “u rijdt te hard” waarmee automobilisten op hun verantwoordelijkheid worden gewezen.” “Wij willen onveilige kruispunten (blackspots) aanpakken en werken aan veilige fietsroutes: het aanpakken van blackspots en red routes moet deze periode gebeuren. Blackspots en red routes (plaatsen waar veel ongelukken gebeuren) worden versneld aangepakt. Overzichtelijke verkeerssituaties, betere scheiding van verkeersdeelnemers en een intelligent gebruik van snelheidsremmende maatregelen helpen daarbij.” “De kruisingen Beethovenstraat–Stadionweg, Olympiaplein–Parnassusweg, Apollolaan–Stadionweg en Amstelveenseweg–Fred. Roeskestraat worden aangepakt.” “Onderzoek naar de mogelijkheid om tijdens de spits vrachtwagens te weren in het stadsdeel.” “Bewoners moeten hun auto, fiets of scooter sneller en minder rommelig kunnen parkeren. Er komen meer fietsenstallingen, ook voor bezoekers. Het streven is vier nieuwe stallingen te starten.”

**Uit de bezuinigingsvoorstellen:** “Onderzoek naar en aanpak van verkeersonveilige plekken en blackspots wordt gehalveerd of ingepast in het mobiliteitsfonds. Van geval tot geval zal beoordeeld moeten worden in hoeverre het achterwege laten van het uitvoeren van verkeersmaatregelen of het plegen van onderhoud aan parkeervoorzieningen kan leiden tot situaties waarin het stadsdeel aangesproken kan worden voor het veroorzaken van schade.”

### Zuidoost: PvdA-GL-VVD

“Het stadsdeel doet in overleg met relevante partijen, zoals bestaande fietsenwinkels, een haalbaarheidsonderzoek naar bewaakte fietsenstallingen met reparatie leerwerkplaats bij metrostations. Vervolgens wordt een pilot uitgevoerd.”

vervolg van p.9

ting van de gemeente. Als we daar vanuit gaan, moeten we concluderen dat het percentage diefstal nu al op 6% ligt.

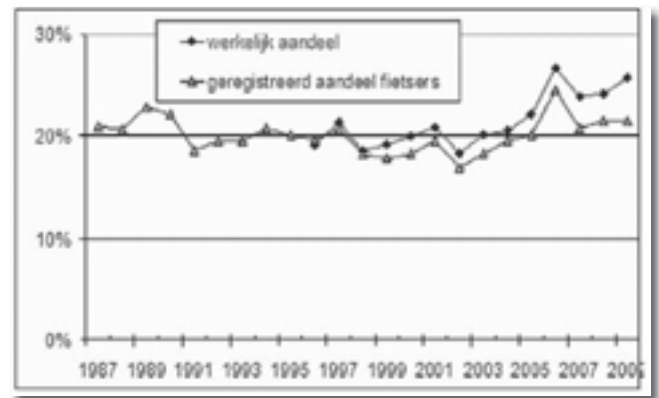
Maar klopt dat wel? Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gaat ervan uit dat in 2008 van 5% van alle Nederlanders de fiets is gestolen (en dat maar één op de drie slachtoffers hiervan aangifte deed). In een stad als Amsterdam ligt dat percentage volgens het CBS hoger, op 8,6%. Als het CBS gelijk heeft, dan worden er in Amsterdam dus jaarlijks 65.243 fietsen gestolen, ruim 15.000 meer dan de gemeente denkt. En dan is het streven naar 6% diefstal (15.243 minder) geen gemakkelijke opgave. Vooral niet in aanmerking genomen dat het CBS op 23 april de Integrale Veiligheidsmonitor 2009 uitbracht waaruit blijkt dat in dat jaar fietsdiefstal met ruim 2% (39.000) was toegenomen. Als dat juist is, wordt het halen van die ambitie van 6% – tegen de trend in – dus een behoorlijk probleem.

Opmerkelijk is overigens dat het ministerie van Binnenlandse Zaken op 14 april op het Congres *Aanpak Fietsdiefstal* met cijfers kwam waaruit zou blijken dat het aantal fietsdiefstallen in het hele land met meer dan 100.000 (ruim 11%) was gedaald. Het ministerie baseerde zich

hierbij op een relatief klein onderzoek onder 6000 ondervraagden, onderdeel van de volledige Veiligheidsmonitor van het CBS, waarbij 200.000 mensen worden ondervraagd. Een vergissing? Men kreeg er op het congres wel de handen mee op elkaar. En o ja, als het waar is dat fietsdiefstal werkelijk is afgenomen, wat moeten we dan van de onvoldoende vinden die Amsterdammers voor de aanpak ervan geven?

### Verkeersslachtoffers

Ook harde cijfers kunnen een verkeerde indruk wekken, door onvolledigheid bijvoorbeeld. Diverse kranten brachten het ANP-bericht dat het aantal verkeersslachtoffers in 2009 verder is gedaald. Ook scheidend wethouder Gerson heeft het in Het Parool van 28 april over een “historisch laag niveau” en een “forse daling” van het aantal gewonden. Die feiten liegen er niet om, maar intussen is het aantal fietsers onder de dodelijke verkeersslachtoffers de laatste jaren juist licht gestegen (landelijk van 181 in 2008 naar



tabel 3: aandeel fietsers in aantal verkeersdoden (opgave SWOV)

185 in 2009). Bovendien vormen fietsers daardoor een steeds groter deel van het totaal aantal verkeersdoden, in 2009 is dat gestegen naar meer dan een kwart (26%), zoals de tabel 3 laat zien.

### Conclusie

De indruk lijkt bevestigd dat met de toename van (gepubliceerde) onderzoeken de kwaliteit ervan afneemt, en dat de berichtgeving erover ook al niet beter wordt. Het is dus meer dan ooit van belang die onderzoeksresultaten kritisch te bekijken. Vooral enquêtes lijken met de nodige argwaan bejegend te moeten worden. Meer onderzoek: misschien een zegen, in ieder geval een zorg.

JK

NOOT: Kijk voor documentatie op onze website: [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl)

## Lezers schrijven

### Idioot brede fietssturen

Hier een bijdrage aan het analyseren en in kaart brengen van de fietsparkeerproblemen. Naast alle andere oorzaken heb ik de volgende 3 nog niet gelezen:

1. De idioot brede fietssturen die nu in de mode zijn en waardoor de fietsen maar heel moeilijk (of niet) in de rekken passen.
2. Bijna iedere fiets heeft tegenwoordig een standaard waardoor je hem makkelijk overal, dus ook midden op de stoep neer kan zetten.
3. De op zich leuke geveltuintjes maken dat de fietsen die vroeger tegen de gevel gezet werden nu vóór die geveltuintjes, dus midden op de stoep geparkeerd worden, soms in rotten van drie. Dan kan je er bijv. in de Pijp als voetganger nauwelijks nog langs.

Analyseren is makkelijker dan oplossingen vinden, maar wat zou ik blij zijn als die fiets-

sturen weer eens gewone afmetingen kregen. Ze zijn ook eng als je op een drukke weg fietst met vrachtauto's naast je, of bij het inhalen op een druk fietspad in de stad. Br... (Ik had er zelf een op de personal bike van Batavus, maar ik heb er een gewoon stuur op laten zetten.)

Jeannine van Dam

### Viermaal zoveel fietstaxi's

Wielertaxi is een fietstaxibedrijf dat al sinds 2003 actief is in Amsterdam. En ik geloof dat we ongeveer even lang lid zijn van de Fietsersbond. Heel af en toe las ik wel eens een klacht over fietstaxi's van leden ergens op het internet of in één van uw bladen. Over het algemeen was iedereen altijd positief over ons.

Tot een paar maanden geleden reden er een beperkt aantal fietstaxi's rond. Maar de gemeente heeft het nodig gevonden aan

deze beperking een einde te maken en de fietstaxi-markt voor Amsterdam volledig opengegooid. Dit werd gedaan onder het mom van het stimuleren van milieuvriendelijk vervoer. De vooruitzichten zijn echter niet positief. Er zijn nu al te veel fietstaxi's en de zomer is nog niet eens begonnen. Deze zomer zullen er minimaal viermaal zoveel fietstaxi's rondrijden als voorheen. De kans is aanzienlijk dat de overlast door fietstaxi's flink zal toenemen. Ook valt er nauwelijks nog normaal te verdienen voor de chauffeurs. De kwaliteit van de chauffeurs loopt hierdoor zienderogen achteruit, helaas. Bij deze wil ik iedereen die in de toekomst een klacht heeft over fietstaxi's of het gedrag van een chauffeur, vragen zich te richten tot de veroorzaker (de gemeente) en niet de uitvoerders (de fietstaxibedrijven).

Richard Nijssen  
(Wielertaxi Amsterdam)

# Fietsen in Amstelveen

## Kazernepad - slot

In OEK 80 hebt u kunnen lezen dat de afdeling Amstelveen bezwaar heeft gemaakt tegen het terugdraaien van de voorrangregeling op het Kazernepad. Op 12 februari j.l. diende de hoorzitting waar we de bezwaren namens de Fietsersbond konden toelichten en verduidelijken. Op 16 maart j.l. deed de bezwaarcommissie uitspraak en verklaarde al onze bezwaren ongegrond.

We waren al niet optimistisch over de uitkomst, maar dit hadden we niet verwacht. En ook nu nog begrijpen we op sommige punten de uitkomst niet. Zo vragen we ons af hoe de bezwaarcommissie kan menen dat het Oude Dorp en de Ouderkerkerlaan twee afzonderlijke 30km-gebieden zijn die worden gescheiden door een fietspad (Kazernepad), en dus dat er sprake is van een vrijliggend fietspad dat een 30 km-gebied kruist? Ook ontgaat ons hoe de commissie van oordeel kan zijn dat de kruising Binderij zich niet in een 30 km-gebied bevindt terwijl de kruisende weg er een is die vanaf een industrieterrein naar een woonwagencamp loopt. (Opmerkelijk is dat na de uitspraak op deze oversteek haaiantanden geschilderd zijn om extra te benadrukken dat fietsers moeten stoppen voor het "verkeer van en naar het woonwagencamp".)

Aan de bezwaarprocedure is veel politieke commotie vooraf gegaan en het onderwerp is daardoor politiek besmet geraakt. Na onderling beraad hebben we daarom besloten de strijd op te geven en ons bij het terugdraaien van de

voorrangregeling neer te leggen. We kunnen onze energie dan steken in zaken die wel kansrijk lijken. (CR)

Het bezwaarschrift en het oordeel zijn na te lezen op onze website (zie onder: >Onderafdelingen>Amstelveen, en onder: >Uitgegaan).

## Slechtere fietsroute Colijnweg na aansluiting N201 – A9

Op donderdag 28 januari kon de Amstelveense bevolking tijdens een inloopavond in het Raadhuis kennis nemen van de voorgenomen verkeerswijzigingen bij de aansluiting van de N201 op de A9. Eén van de geplande aanpassingen is het verwijderen van de huidige rotonde op de Colijnweg die daar pas vier jaar geleden is aangelegd.

De Fietsersbond heeft er veel werk aan gehad om de oude fietsroute door het bos om te laten leggen naar de huidige route langs de rotonde, waarbij de Colijnweg gelijkvloers gekruist wordt. Door de overzichtelijkheid is dit een zeer veilige oversteek en er hebben hier al die jaren dan ook nooit verkeersongevallen plaatsgevonden. Bovendien is dit een hele directe route. De fietsroute langs de Colijnweg, tussen Badhoevedorp en Amstelveen, wordt intensief gebruikt door jongeren uit Badhoevedorp die in Amstelveen naar school gaan. Ook is dit een veelgebruikte route voor woon-werkverkeer tussen Schiphol en Amstelveen.

Als de plannen (zie linksonder) doorgaan vervalt de huidige Provinciale fietsroute

en is het verkeer weer aangewezen op de 'oude' route over het bosgebied en de Nieuwe Meerweg. Dan moet er tweemaal autoverkeer gekruist worden en een hoogteverschil overbrugd. Bovendien wordt deze route niet verlicht en is hij veel langer. Daar komt nog bij

dat men voor het onderhoud van deze fietspaden afhankelijk is van Amsterdam. Het geld daarvoor moet uit het potje voor het Amsterdamse Bos komen en hierop wordt al jaren bezuinigd. Ook staat het bestuur van het bos niet toe dat er openbare verlichting aangelegd wordt. Al met al een enorme verslechtering van deze druk gebruikte fietsroute, in feite terug naar af.

De Fietsersbond is hevig teleurgesteld over de geplande wijzigingen, vooral ook omdat ze in tegenspraak zijn met de uitgangspunten van de gemeentelijke beleidsnota Fiets 2006-2015, volgens welke het hoofdfietsnet – waar deze route onderdeel van is – aan de hoogste kwaliteitseisen moet voldoen. Een standpunt dat onderschreven is door de Stadsregio en de provincie Noord-Holland die dit werk gaan uitvoeren.

Wij hebben een zienswijze ingediend, maar tot onze verbazing blijkt de aanbesteding van het werk al in 2009 te hebben plaatsgevonden na akkoord van de gemeente Amstelveen. Natuurlijk zijn wij het niet eens met deze handelswijze en hebben dat ook kenbaar gemaakt. Inmiddels heeft de Provinciale projectleider ons uitgenodigd om over onze bezwaren te komen praten.

Wordt vervolgd...

## Fietsbalans

Sinds 2000 voert de Fietsersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een groot vergelijkend onderzoek uit naar verschillende aspecten van het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten: de Fietsbalans. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van een speciale meetfiets om de kwaliteit van de infrastructuur te beoordelen. Doel van dit project is gemeenten tot (nog) beter fietsbeleid te prikkelen. De gemeente Amstelveen heeft vorig jaar, op verzoek van ons, aangegeven in 2010 aan de Fietsbalans mee te willen doen. We zijn ook blij dat al 18 Amstelveense leden van de Fietsersbond zich hebben opgegeven om aan dit onderzoek mee te werken.

CR





# Positieve campagnes

Op de achterkant van deze OEK staat de flyer van de campagne vriendelijkverkeer.nl. Een initiatief van de Fietzersbond dat oproept vriendelijker te worden in de omgang met de andere verkeersdeelnemers: hou rekening met de regels maar ook met elkaar. En maak dat duidelijk op een vriendelijke manier. Het is een reactie op de veel gehoorde klacht dat het verkeer steeds asociaal wordt.

Campagnes die oproepen tot vriendelijker gedrag hangen wel in de lucht. Zo is de OV-ambassadeur het LUSJE-project gestart: de werving van OV-reizigers die graag hun medereizigers behulpzaam

willen zijn. In dit geval gaat het er niet om een negatieve sfeer te doorbreken maar om nieuwe OV-reizigers het gevoel te geven dat ze in een warm nest komen als ze de auto laten staan.

Nu kunnen we natuurlijk hopen dat al die anderen hun asociale gedrag gaan aanpassen, en als het niet gebeurt flink gaan klagen dat zulke campagnes niets voorstellen. De kans dat we dan teleurgesteld raken is niet denkbeeldig. Een alternatief is ons eigen gedrag in het verkeer (en daarbuiten) vriendelijker te laten zijn. Dat heeft twee voordelen: degene tegen wie je vriendelijk doet ervaart dat (hopelijk) als positief, en het geeft jezelf een goed gevoel. *MdL*



## Ik fiets, met Leontien

Donderdag 15 april 8.30 uur Vondelpark. Tientallen vrouwen op fietsen verzamelen zich voor een Ik-Fiets-fietstocht, een initiatief van Leontien van Moorsel en de fietslespunten uit de westelijke stadsdelen.

Leontien herkent en bewondert het doorzettingsvermogen van de vrouwen die net leren fietsen en is er van overtuigd dat een fietstocht vrouwen aanmoedigt om vaker te gaan fietsen.

Het doel van deze fietstocht is om vrouwen van allerlei achtergrond en verschillende niveaus van fietservaring samen te laten fietsen; als gezellig en sportief uitstapje, om fietservaring op te doen en om met elkaar in contact te komen.

De prestaties van de nieuwe fietsers zijn indrukwekkend. Sommigen hebben nog maar vier lessen gehad maar rijden toch de ongeveer 10-km lange tocht mee, inclusief de grote kruispunten. Leontien vuurt de nieuwe fietsers enthousiast aan maar schuwt ook niet de gezellige babbel. Bij de bestemming Sloterplas zijn er koekjes en water uit roze Giromania-bidons. Vooral de nieuwe fietsers staan te dringen voor een handtekening van Leontien op hun bidon. De kans dat ze Leontien ooit hebben zien racen is misschien niet zo groot, maar het zijn inmiddels wel superfans. Zou één van hen, of hun dochters, de volgende Nederlandse wielerslegende worden?

*MdL*

Fietsles in Geuzenveld



### De roze stad

Wim Hartog

Ze kreunt elke dag op stutten en steunen Nu stampen afgetrainde benen het stof uit de stenen

Het circuit zoekt de renners door het hoofd Er staat een kamikaze tijd voor ogen

die de Kneet doet trillen in zijn kist Het publiek klappt onweer in de lucht

Kermis in de hel op gladdde kinderkoppies Afgeschoten sprinters stormen de bocht in

Dat in deze stad van ooit nog giroblauw zo maar de Ronde van Italië starten zou

en dat een blonde Claudia Cardinale even op Alessandro Petacchi leunen mag

Roze grappen met rondemisters op You Tube daar win je geen schele wereld mee

Wel met het uitgewoone finishmoment in de verstoorde stilte van het Stedelijk

een ledenpop hangend in de armen van de wereld proloog van waar we al zo lang op wachten

# Fiets en je wint altijd!

Ook dit jaar is eind april de campagne Met Belgerinkel naar de Winkel van start gegaan. Als u dit leest is hij alweer voorbij. Doel: het gebruik van de fiets voor korte afstanden stimuleren. Het idee is om fietsen te belonen en daarmee inwoners van een gemeente of stadsdeel te prikkelen om op de fiets boodschappen te doen in plaats van met de auto. Iedereen die in de campagnemaand op de fiets een aankoop doet bij een deelnemende winkelier ontvangt een sticker op een speciale spaarkaat. Met een volle spaarkaat maak je kans op een of meer (fiets)prijzen die door de deelnemende winkeliers beschikbaar worden gesteld. Op de spaarkaat kunnen fietsers ook tips geven om de fietsvriendelijkheid in de buurt te verbeteren.

Aan de campagne, die wordt ondersteund wordt door IVN Natuur en milieueducatie, deed in Amsterdam alleen stadsdeel Nieuw-West mee (met flink wat winkels). Waarom alleen Amsterdam Nieuw-West? En waarom steunt de Fietsersbond deze actie niet? En waarom krijgen mensen die boodschappen doen in de supermarkten van het Bos en Lommerplein hun autoparkeerkosten vergoed?

Hopelijk zijn deze vragen beantwoord ruim voordat deze actie volgend jaar weer gehouden wordt. Vindt u ook niet dat alle stadsdelen in Amsterdam aan deze actie zouden moeten meedoen? JK



## AMSTERDAM FIETST



Uit het archief (1976): fietsdemonstratie "Amsterdam Fietst!", hier in de Van Woustraat



# BRIEVEN NAAR DE KRANT

**Het lijkt een mode om brieven naar de krant te sturen met klachten over het gedrag van de fietsers in de stad. Maar zulke klachten zijn niet nieuw. In feite gaat het om een vertrouwd ritueel dat al meer dan een eeuw wordt opgevoerd.**

**Hieronder vier van zulke brieven, geschreven door Amsterdammers. Aan u de taak te ontdekken welke brief in welk jaar geschreven is. U hebt de keus uit: 2010, 1974, 1931 en 1921. Succes!**

## Brief 1

"Ik heb het eigenlijk altijd wel gedacht; een behoorlijk deel van de fietsers in Amsterdam zijn kortzichtig pur sang. Neem nou lezer Herman Ligtenberg in [de krant] van woensdag. Hij gaat verongelikt tekeer tegen taxichauffeurs over hun weggedrag. Hij leeft zo in z'n eigen fietsersgelijk, dat hij niet in de gaten lijkt te hebben dat in de hele wereld de Amsterdamse fietser als de meest asociale, meest anarchistische weggebruiker wordt beschouwd. Vóór 'meneer' na zijn werkzaamheden in de horeca 's nachts met wellicht een zatte kop op z'n fietsje door Amsterdam slingert en waarschijnlijk, gelijk zijn wapenbroeders, alle verkeersregels met voeten treedt, is het natuurlijk onverteerbaar als ervaren verkeersdeelnemers die wél de verkeersregels kennen en in acht nemen hem geen voorrang verlenen wanneer hij die ook niet heeft."

## Brief 2

"Persoonlijk zou ik best een actie op touw willen zetten om de fietsers uit de stad te weren. De meesten van hen treden alle verkeersregels met voeten door nooit richting aan te geven, strijk en zet door het rode licht te rijden, zich op te stellen op zebrapaden, zelden of nooit een achterlicht op hun fiets te hebben en met twee of drie naast elkaar te blijven rijden, ofschoon de wet dit uitdrukkelijk verbiedt als de andere weggebruikers daardoor worden gehinderd."

## Brief 3

"[Wat de fietsers aangat] niet te geloven, dat er een stad in Nederland is, waar het zo'n ordeloze bende is als hier in Amsterdam met de fietsers. Sta je voor een stopsignaal, binnen minder dan geen tijd wordt je ingesloten door de fietsers, die, als het licht op veilig gaat, toch weer voor je wijken moeten, maar toch zo lang

mogelijk voor je blijven om je het passeren te beletten. Ik ben ervan overtuigd, dat, als er maar wat meer op de fietsers gelet werd, het verkeer al heel wat vlotter zou gaan en er minder signaal gegeven zou behoeven te worden."

## Brief 4

"De manier, waarop thans in Amsterdam door de overgrote menigte nog gereeden wordt, tart iedere beschrijving en ik wacht op het grote ongeluk, dat zeker komen zal en ons doen inzien, dat wij niets hebben gedaan, om het te voorkomen. [...] Het Frederiksplein en het stukje Sarphatistraat tussen dit plein en het Weesperplein. De wijze, waarop daar geraced wordt is eenvoudig beestachtig. Er gaat letterlijk geen dag voorbij, of ik hoor en zie iemand tegen het asfalt kletteren, dan maar weer opstaan, 't fietsje een beetje verbuigen, zich zelf een beetje wrijven, een dispuut van omstanders, soms een vechterijtje der botsende partijen en dan maar weer verder, soms in langzamer tempo."

PJ

## Bonus

**Pro-fietser Brief naar de Krant uit 1927, 50 jaar voor de oprichting van de Fietsersbond!**

*"Ik heb maar één raad aan peddelend Amsterdam: vereenigt u vóór het te laat is!*

*Een waanidee is immers ondanks al onze democratische allures in de hoofden onzer autoriteiten en van onszelf groeiende, en dit waanidee zal later ergernissen voortbrengen, zooals een moeraswater steekmuggen; het luidt: dat tien fietsers met hun tien minder belangrijk zijn, dan één automobilist. [. . .]*

*Vereenigt u daarom, fietsers van Amsterdam, vereenigt u, los van uw andere nuttige vereenigingen in eene vereeniging met het enkele doel: de verkeersbelangen van den binnen Amsterdam fietsenden burger te beschermen. Het wordt tijd! [. . .] De fietsers zullen, als zij zich niet zelf doen gelden, binnenkort als de paria's van de straat eenvoudig naar de doodsche en slecht geplaveide wegen verwezen worden."*



...en met twee of drie naast elkaar te blijven rijden, ofschoon de wet dit uitdrukkelijk verbiedt...





# Knelpunten

## Opgelost

### CENTRUM

Je kunt nu met de fiets helemaal langs de **Westerdokskade**. Dat is een alternatief voor de drukke Westerdoksdijk, die je (als je richting het station fietst) formeel 3 keer over moet steken. Jammer is dat dit alternatief ook niet alles is: een stukje om en een naar steil bruggetje. Maar voor lokaal verkeer is het fijn dat het af is.

Het **Mr. Visserplein** is weer befietsbaar, en de Muiderstraat die er op aansluit is daarmee definitief autovrij. Dankzij ons wordt de fietser met een apart fietspad om de ventweg heen geleid. Wat niet is gelukt, is de hoek naar links, als je vanaf de Blauwbrug naar de Jodenbreestraat wil, beter vorm te geven. We zijn benieuwd naar de ervaringen met de auto's die langer rechtdoor rijden voordat ze de drukste fietsstroom (over de Valkenburgerstraat) kruisen.



### NIEUW-WEST

De **rotonde Oostoever** (bij de Sloterpas) was tot voor kort voor autorijlesleerlingen altijd een berucht punt. En ook voor ervaren chauffeurs bleek het een crime: jarenlang was het een blackspot. De rijbaan op de rotonde is nu versmald, zodat auto's gedwongen worden er rustiger overheen te rijden. De cirkel van de rotonde is groot gebleven zodat

het mooie middeneiland met bomen behouden is. Om fietsers die linksaf willen de grote bocht linksom te besparen zijn er rondom tweerichting fietspaden gemaakt. Een grote vooruitgang!

### NOORD

Er zijn **DRIPs** voor fietsers geplaatst bij het Mosplein en de rotonde Meeuwenlaan/Nieuwendammerdijk. DRIPs zijn Dynamische Route Informatie Panelen, die van origine op snelwegen worden gebruikt om automobilisten te vertellen waar files staan. In Noord vertellen er nu twee hoe hard je moet fietsen om de pont te halen, zodat je evt. tijdig kunt besluiten de volgende pont te nemen. Mooi dat het fietsen op deze manier serieus genomen wordt. We hopen dat ze lang heel blijven (of als ze stuk gaan, (snel) gerepareerd worden),



In de vorige OEK schreven we al over het mooie nieuwe **fietspad** langs de oostzijde van de **Nieuwe Leeuwarderweg**. Inmiddels is het helemaal af, en een genot om overheen te rijden. Tegelijkertijd valt nu des te sterker op hoe slecht het wegdek iets verder op deze route is: ter hoogte van de middelbare scholen ligt een paar honderd meter fietspad met misschien wel het slechtste wegdek van Amsterdam. En mooie uitdaging voor het nieuwe bestuur om dat laatste stukje

nu ook aan te pakken!

### OOST

De **Ouderkerkerdijk** heeft, waar die binnen stadsdeel Oost valt, nieuw asfalt gekregen. Geld hiervoor kwam uit een gemeentelijk project om slecht wegdek aan te pakken. De gemeentegrens is nu niet meer te missen..

### WEST

Als je komend vanaf de Overtoom over de **Stadhouderskade** linksaf wil over de Leidsebrug, was daar altijd heel weinig opstelruimte. Er is nu een linksafvakje gemaakt dat wat meer speling biedt. Ook heel fijn voor de rechtdoorgaande fietser, die nu achter de wachtende fietsers langs kan.



Er is geruisloos een stuk vrijliggend fietspad aangelegd langs de **Nassaukade**, tussen Nassauplein en 2e Nassaustraat, aan de huizenzijde. De Waterkant wacht tot er ooit een 'Singelgrachtprofiel' moet komen, maar hier kon vrij eenvoudig het parkeren en de fietsstrook 'omgewisseld' worden. Erg mooi, langs zo'n 50km-weg horen natuurlijk gewoon fietspaden. Jammer (en ook slecht opgelet van mij) dat het niet met asfalt, maar in tegels is aangelegd. (GdW)

### WESTPOORT

Er is een stukje **fietspad** bijgekomen



langs de **Theemsweg**, tussen de Australiëhavenweg en de Seineweg. Het was daar altijd een beetje zoeken maar nu zit alles veel logischer in elkaar. Om het helemaal af te maken, is bij de oversteek over de Australiëhavenweg nog een steunpunt tussen beide rijbanen nodig. Zonder dat kom je daar – vlak bij een bocht en met (in de spits) veel hardrijdend verkeer – nu eigenlijk niet goed overheen.

Op sommige plekken in Westpoort kruist het **fietspad treinrails** met een hoek die grote omzichtigheid vergt, vooral vanwege de relatief grote en diepe (10cm) ruimte tussen rail en wegdek. Daar hebben ze iets op gevonden: de open ruimte wordt geheel met zacht rubber afgedekt zodat kruisen geen enkel risico meer inhoudt. Een trein van 30 ton drukt het rubber eenvoudig weg, maar een fietser van 80 kg lukt dat niet.



Beveiligde railkruising Westpoort

We hebben al eerder gewezen op het probleem dat de **kruispunten op de Basisweg en Transformatorweg** ter hoogte van de S102 regelmatig door het verkeer geblokkeerd zijn. Gevaarlijk voor tussen de stilstaande auto's overstekende fietsers. DIVV heeft nu de verkeerslichten zo geregeld dat de kruispunten vrij blijven en fietsers met onbelemmerd



Kruising Basisweg-Transformatorweg

zicht en ongehinderd kunnen oversteken. We horen graag de ervaringen.

## ZUID

De **Amstelveenseweg** is af! Altijd hoog in onze gevaren-top-10 hadden we al jaren geleden bereikt dat er een profiel met (smalle) fietspaden zou komen op het stuk tussen Zeilstraat en Overtoom. We zijn erg blij dat het werk nu ook is uitgevoerd (ook al laat de kwaliteit het hier en daar afweten). Erg jammer dat de smalle paden doorgetrokken zijn op het stuk langs het park waar best ruimte was voor meer breedte.



Fietspad Amstelveenseweg

Het **fietspad** langs het **Okurahotel** is de afgelopen jaren veel buiten gebruik geweest. Het ergste lijkt nu voorbij: de route is nu weer open. Veel van de werkzaamheden waren voorbereidingen van de Noord-Zuidlijn. Dus als de boor daar



Jozef Israelskade bij Okurahotel

in de buurt is, wordt het weer even spannend.

## Nieuw knelpunt

### OOST

Nu het asfalt op de Sarphatistraat (tussen Weesperplein en Muiderpoort) vernieuwd is, zijn ook de boosdoeners, de mooie bomen, beter gefaciliteerd. Dat gaat echter volledig ten koste van de belangrijkste gebruiker van de binnenring: de fiets. Deze houdt ter plaatse van de bomen maar een heel smal strookje over en moet goed oppassen niet tegen de stoepbanden aan te rijden die om de bomen gelegd zijn. Tijdelijk kan er hopelijk iets met gele verf gedaan worden om daar de aandacht op vestigen, maar dit is toch heus beneden de maat voor zo'n belangrijke route. Er moet nog maar eens goed nagedacht worden over de ruimteverdeling in deze straat.



Uitstekende stoeprand Sarphatistraat

### TOEN & NU



# Waar in Amsterdam?

**O**nlangs – we zaten in de woonkamer – vroeg mijn vrouw me: “Noem vijf dingen die je graag doet”. Ik wist niet waar die vraag vandaan kwam. Het klonk alsof we gingen beginnen aan een of andere ‘relatiekwis’ van het soort dat ze gelezen zou kunnen hebben in één van die damesglossy’s die ze niet koopt maar wel – moet ze toegeven – doorbladert in cafés.

“Nou, ik hou ervan in Amsterdam rond te fietsen”, zei ik. “En twee: ik mag graag in het Vondelpark zitten kijken naar voorbijrijdende fietsers. En –.” Maar voor ik haar nummer drie kon vertellen, sneed ze me af.

“Gaat alles op jouw lijstje iets met fietsen te maken hebben?” vroeg ze.

“Jij vroeg me wat ik graag doe, en dus vertel ik je welke dingen ik leuk vind.” Kennelijk vatte ze mijn antwoord op als een onbevredigend ‘ja’, want ze zei: “Laat maar zitten.” Ze verliet de kamer zonder dat ik mijn lijst had kunnen afmaken en zonder dat ik te weten was gekomen waarom ze me die vraag gesteld had.

En dus vroeg ik onze vierjarige zoon of hij *Waar in Amsterdam?* wilde spelen. Hoewel dit spel niet in de top vijf van mijn favoriete dingen staat, scoort het toch behoorlijk hoog. Al een aantal maanden bladeren mijn zoon en ik ‘s avonds door *Het Parool*. En telkens als we op een foto stuiten met een straatbeeld of een gebouw uit Amsterdam vraag ik hem waar dat is. En verrassend genoeg zijn zijn antwoorden vaker goed dan fout.

Deze avond volstond een korte blik op de foto die ik aanwees. Hij glimlachte en zei: “Makkelijk. De Westertoren.” Ik moest ook glimlachen. Ik denk dat de jongen, als passagier op mijn fiets tijdens nummer één van mijn favoriete bezigheden, een grote hoeveelheid stadsgezichten in zich heeft opgenomen en al die beelden in z’n ongelooflijke geheugen heeft opgeslagen.

Een paar weken terug, toen hij en ik in het Reuzenrad op de Dam zaten en de top bereikten, riep hij onmiddellijk: “Daar is dat grote gebouw bij ons huis!” En terwijl we verder draaiden, bleef hij punten aanwijzen die hij herkende van onze fietstochtjes door de stad. Op een gegeven moment wees hij naar de Nieuwmarkt en zei: “Daar is dat gele gebouw waar we met mamma hadden afgesproken.” Het duurde een volle minuut en krabben op het hoofd voor het me te binnen schoot dat we daar inderdaad met Amy Joy hadden afgesproken. Meer dan een jaar geleden. Hoe had hij dat onthouden?

Ik vermoed dat als zijn moeder hém zou vragen vijf dingen te noemen die hij graag doet, op de fiets van zijn vader door Amsterdam rijden waarschijnlijk niet hoger scoort dan met z’n trein spelen of tekenen in z’n tekenboek. Maar als ze naar z’n top tien lijst zou vragen, maak ik misschien een goede kans.

Pete Jordan



# DOE JE MEE?



**Het verkeer wordt  
steeds vriendelijker.  
Doe mee!**

