



Ondanks de Fietzersbond

Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?

UPDATE:
Actie tegen
scooteroverlast

Knelpunten:
opgeloste
en nieuwe

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 1 juni 2011

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 18 april 2011 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:

Gerrit Faber, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, 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

Redactie OEK zoekt versterking

De OEK wordt gemaakt door een redactie die het al een tijdje doet. Is het geen tijd een frisse wind te laten waaien door de gelederen die allicht in hun gewoontes vastroesten?

Wie zich aangesproken voelt, de uitdaging aandurft en de verantwoordelijkheid niet schuwt, gelieve zich te melden:

oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Penningmeester gezocht

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond is op zoek naar een nieuwe penningmeester.

Taken:

- zorg dragen voor de financiële verantwoording, de jaarrekening en de begroting;
- uitvoeren van de financiële administratie;
- participeren in het afdelingsbestuur.

Informatie: Marlies Stouthard, tel. 6158720 ('s avonds).

Aanmelden:

Amsterdam@fietsersbond.nl

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering

Wanneer: di 7 juni, 20 uur

Waar: WG-plein 84

Agenda: Interne organisatie van de afdeling

DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

Mail ons ovv "Fietsband":

amsterdam@fietsersbond.nl

In dit nummer:

- 3 **Update Actie Snorscooters**
- 4 Nieuws
- 5 Fietsrouteplanner
- 7 Gerrit Faber (portret)
- 8 Nieuws | Zijstraat | Puzzelfoto
- 9 Architectuurfietstocht
- 10 Lezers schrijven
- 11 Fietsenmaken in Nieuw-West
- 12 Balkonstalling
- 13 Lezers schrijven
- 14 Nieuws | Zijstraat
- 15 Reisboekenwinkel Pied a Terre
- 16 Zijstraat
- 17 Ontstapeling
- 18 Fietsen in cijfers
- 19 Louis Sibeijn (portret)
- 20 De fietsersbond kijkt vooruit
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 NIET ZO MAAR ZO

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
- West	14020
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	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



Update Actie Scooteroverlast

Kou, regen en een dikke laag sneeuw lijken de beste remedie tegen scooteroverlast. Maar ook de in de vorige OEK aangekondigde petitie heeft al flink resultaat opgeleverd.

Al meer dan 5000 bewoners en bezoekers van de stad hebben de petitie op www.scooteroverlast.nl ondertekend. Kranten, radio en TV hadden veel aandacht voor scooteroverlast (zie hieronder). We hebben gesproken met gemeenteraadsleden, die graag de overlast willen aanpakken en met vertegenwoordigers van de scooterbranche, die inmiddels ook vinden dat de situatie zo niet houdbaar is.

En onze collega's van het landelijke kantoor vonden gehoor bij de Tweede Kamer, die hierover een motie heeft aangenomen. Op scooteroverlast.nl vind je links naar achtergrondartikelen, berichten in de pers en ook de Kamervragen en de aangenomen motie.

Onderzoek

De afdeling heeft ook onderzocht of het klopt wat iedereen al denkt: snorscooters rijden veel harder dan toegestaan. Bewapend met meetapparatuur zijn we erop uitgetrokken om dit te meten. En het was nog erger dan we dachten: 94% van de scooteraars rijdt te hard. Tweederde van de snorfietzers rijdt harder dan 32 km/u en zou bij politiecontrole

een bekeuring krijgen. Gemiddeld rijden snorfietzers 37 km/u (12 km harder dan mag). De snelste snorfietser reed zelfs 51 km/u. En zelfs de snorscooters van gerenommeerde verhuurbedrijven haalden met gemak 35 of 40 km/u. "De klanten willen snelheid", zo is het commentaar van de verkopers en verhuurders.

Wat nu?

De Fietsersbond vindt dat door een effectieve handhaving op straat over een jaar de meeste snorfietzen op het fietspad zich wél aan de maximum snelheid moeten houden. Omdat smalle fietspaden ongeschikt zijn voor snorfietzen, moeten ze daar naar de rijbaan. Landelijk moet de snorfietser weer worden zoals hij bedoeld is: een fiets met hulpmotor, die maximaal 25 km/u kan. Wie harder dan 25 km/u wil, moet een bromfiets kopen waarmee je – met helm – in de bebouwde kom op de rijbaan rijdt.

Het onderzoek is op 20 januari aangeboden aan de gemeenteraad.

GF

Op www.scooteroverlast.nl kun je het onderzoek downloaden.

In de (digitale) pers

De reacties in de digitale pers waren voorspelbaar, van redelijk tot minder redelijk. Hier een paar uit de Telegraaf:

"Als die dingen, die wettelijk niet harder mogen dan uiterlijk 40 KM per uur niet op het fietspad mogen waar moeten ze dan heen? Niet voor mijn auto waar ze zeker niet thuis horen. Beetje het verkeer ophouden als ik 50 KM per uur mag. Ik erger me nu al groen en geel aan die dingen. En als het ze dan even niet snel genoeg gaat kijken ze alsnog uit naar het fietspad, om een minuut later weer naar de normale weg te schieten. En dan vinden ze het raar als er een ongeluk gebeurt. En wie is er dan de 'sjaak'?"

"Wanneer worden de fietsers geweerd van het trottoir en uit de winkelcentra.

Je kan tegenwoordig niet eens meer normaal een winkel uitlopen of je hebt een fietser in je nek. Doen de azijnpissers van Groenlinks en de Fietsersbond daar ook iets aan??"



In het PAROOL (Stelling van Amsterdam) hadden op 30 januari 3470 mensen gestemd op de stelling: "Scooters en snorfietzen moeten verboden worden op fietspaden smaller dan 2,5 meter." 85% was het daar mee eens.

Actie gaat door

We hebben met de petitie inmiddels al heel wat in beweging gezet, maar veranderd is er nog niets. Daarom willen we met de petitie nog even 'doorpakken'. We roepen iedereen op om de petitie bij vrienden, collega's en kennissen onder de aandacht te brengen, of bijvoorbeeld ouders op school op te roepen mee te doen. Onder het tabblad 'Doe mee' op www.scooteroverlast.nl vind je allerlei materiaal dat je digitaal kunt verspreiden (mailen, twitteren, op je blog of website) of kunt uitprinten en uitdelen (flyers en postertjes). We gaan dus nog even door! En wie ideeën heeft voor actie: laat het weten.

Alleronveiligst

Niet alleen is het aantal scooters in luttele jaren verdubbeld, ook het aantal letselongevallen stijgt sterk. Onder brom- en snorfietzers vielen in de jaren 2006 – 2008 in Amsterdam bijna net zo veel ziekenhuisgewonden (212) als onder fietsers (280) en automobilisten (240).

Als je bedenkt dat de stad 550.000 fietsen en 250.000 auto's telt en maar 70.000 brommers, is dat een verontrustend hoog aantal.

Sterker nog: terwijl brom- en snorfietzen slechts 5% van het Amsterdamse verkeer uitmaken, waren zij tussen 2007 en 2009 betrokken bij 25% van de verkeersongevallen in de stad.

Brommers en scooters zijn daarmee niet alleen veruit de onveiligste vervoermiddelen in Amsterdam, maar de berijders vormen ook de snelst stijgende categorie letselongevallen, zo valt af te lezen uit cijfers van de dienst IVV.

Bron: Dus niet brommen – Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam (GL)

IJburg

In de vorige OEK stond een berichtje over het voor auto's openstellen van de 'NUON-weg' en dat we het betreunden dat fietsers die optie nog niet hadden. Dat kwam ons op een uitbrander te staan van het Projectbureau IJburg. Bij die beslissing had nu juist het fietsbelang zwaar gewogen, liet men weten. Daarom voor de duidelijkheid het hele plaatje.

Op dit moment:

- is het fietspad op IJburg aangesloten op het fietspad op de brug die naar het Nuon-terrein loopt,
- is er op de weg naar de Maxis een beter fietspad gekomen (met een doorgang door het hekje) en
- is de oversteek voor fietsers tussen Diemen en Muiden uit de voorrang gehaald. Dat laatste vanwege de veiligheid met onze instemming.

Er komen nog:

- verkeerslichten op de kruising van de Overdiemerweg met de weg die aftakt naar IJburg, bedoeld om fietsers veilig te laten oversteken en om het autoaanbod bij de Maxisweg te doseren,
- een vrijliggend fietspad langs de gehele Overdiemerweg (vanaf de nieuwe plek van Blijburg), en
- verkeersremmende maatregelen op de Muidertrekvaart en de Parallelweg (ten zuiden van de A1).

Dus ook de fietsende IJburgers kunnen straks aan beide kanten veilig naar het vasteland.

Anthoniesbreestraat

In de vorige OEK melden we de tijdelijke aanpassing van de Anthoniesbreestraat. Het fietspad in de ene richting werd vervangen door een fietsstrook in de andere richting. Dit vanwege de omkering van de rijrichting voor auto's en gebrek aan tijd en geld om de hele straat te herprofiëren. In zekere zin nuttig, die wijziging, want nu kunnen we testen hoe dit profiel bevalt. En net zoals bij onszelf waren ook de meningen bij de OEK-lezers gemengd (zie p. 10). Hun input kunnen we goed gebruiken wanneer er met het stadsdeel overlegd wordt over de definitieve inrichting van de straat.

Een aantal lezers had grote problemen met het verwijderen van het veilige vrijliggende fietspad en daardoor het gedwongen meerijden met het autoverkeer. Ook werd opgemerkt dat het nu veel moeilijker en enger is om, komend vanaf het Mr. Visserplein, bij de Nieuwe Hoogstraat linksaf te slaan. Een gemis is ook dat de voorrang met de Snoekjessteeg niet geregeld is (en er dus gewoon voorrang van rechts geldt).

Anderzijds zijn er lezers die het juist prettig vinden dat je als fietser wat meer ruimte hebt om in te halen, en een asfaltlaag om comfortabel op te rijden. Wel werd geconstateerd dat de fietsstrook onnodig smal is.

Nu de Odebrug open is (zie p21), gaan we zien hoe druk de Anthoniesbreestraat wordt met auto's. De hoeveelheid fietsers wordt in elk geval niet minder en dat is gunstig voor de 'massa' en dus de veiligheid, en we zullen het fietsbelang dan ook luid en duidelijk laten horen. In elk geval zijn we het erover eens dat de kruising met de Nieuwe Hoogstraat duidelijker moet, met ruimte om je op te stellen als je linksaf wil. (GdW)

Sneeuw

Terwijl de mussen van de hitte uit de bomen vielen, presenteerde de Fietsersbond in juli 2010 haar aanbevelingen voor een betere gladheidsbestrijding. Want die was de vorige winter in veel gemeenten onder de maat geweest. In Amsterdam hadden we grote verschillen gezien tussen de stadsdelen (het is hun taak om de belangrijkste fietsroutes sneeuwvrij te houden). Eén van de voornaamste aanbevelingen: bij sneeuw eerst vegen, schuiven of borstelen; daarna pas strooien.

De afgelopen maanden kon er goed geoefend worden met die aanbeveling. Het eerste pak sneeuw viel al op 27 november; op 17 december sneeuwde de stad in. Maar ondanks goede wil van de stadsdelen, ontvingen we nog veel klachten over hinderlijke sneeuw op fietsroutes. Reden voor de Fietsersbond om te gaan praten met de gladheidsbestrijders in een aantal stadsdelen. En uit te leggen dat ook bij sneeuw de eerste

klap een daalder waard is. Als de sneeuw niet zo snel mogelijk van het fietspad wordt gehaald, is het daarna erg moeilijk om de platgereden of aangevroren sneeuwlaag nog weg te krijgen. Dat is wat op 17 december op veel plaatsen is misgegaan. In stadsdeel Oost lag het eraan dat nog gewerkt moest worden met afgeschreven materiaal. Nieuwe spullen moeten Europees worden aanbesteed: dat duurt lang en is pas de volgend jaar beschikbaar.

Wij vinden het niet redelijk te eisen dat bij sneeuw binnen een dag alle straten geveegd zijn; winterweer geeft nou eenmaal overlast. Wel roepen we u, lezer, op om ernstige knelpunten te melden via het meldpunt van de Fietsersbond (www.fietsersbond.nl/meldpunt). De meeste stadsdelen willen van ons graag horen waar het beter had gemoeten.

Eén van onze aanbevelingen aan de stadsdelen is om in ieder geval duidelijk te maken waar wel en waar niet gestrooid of geveegd wordt. Een aantal stadsdelen hebben hun routes op internet gepubliceerd (zie www.amsterdam.nl/winter). (GF)

Amstelveen

Vorig jaar al schreef ik over de verandering van de fietsroute Amstelveen – Badhoevedorp/Schiphol langs de A9. De Provincie gaat de Fokkerweg voorzien van een fly-over waardoor het voor fietsers niet meer mogelijk is om gebruik te maken van het bestaande fietspad vanaf de rotonde.

De Gemeente Amstelveen had in overleg met de Provincie en het Amsterdamse Bos al een besluit genomen om het fietspad helemaal weg te halen en de fietsers over de bestaande fietspaden door het Bos te laten rijden. Maar op aandringen van onze onderafdeling en na vele overleggen komt er een nieuw fietspad – inclusief een nieuwe fietsbrug – dat vervolgens over de Nieuwe Meerlaan, onder het bestaande viaduct van de Colijnweg doorloopt. We zijn er gepast trots op dat we dit voor elkaar hebben gekregen. Zie voor een uitgebreide beschrijving onze website (www.fietsersbondamsterdam.nl) onder "De OEK". (CR)

Jan Westerhof is sinds ruim anderhalf jaar actief als vrijwilliger voor de Fietsersbond, afdeling Amsterdam. Na een oproep meldde hij zich bij een voorlichtingsavond waar de routeplanner voor Noord-Holland op poten werd gezet. Toen was de site nog in opbouw, sinds ruim een jaar is hij daadwerkelijk in de lucht. ICT-kennis was geen voorwaarde, maar bleek gaandeweg wel handig.



Fietsrouteplanner, handig en handzaam

Heel Nederland min het zuiden

Naast Noord-Holland biedt de routeplanner mogelijkheden om in Utrecht, Friesland, Drenthe, Flevoland, Overijssel en Gelderland routes te plannen, en natuurlijk ook over de provinciegrenzen heen. "Dat komt doordat overal met hetzelfde programma wordt gewerkt. Een paar jaar geleden had Zuid-Holland opdracht gegeven aan een bureautje om een fietsrouteplanner te ontwikkelen. Dat is keurig gebeurd, geen goedkope grap, maar hij werd vervolgens niet onderhouden, en dat is voor sites als deze cruciaal", aldus Jan Westerhof.

Zuid-Holland – met 3,5 miljoen inwoners de drukst bevolkte van alle provincies – heeft zich vervolgens aangesloten bij het Fietsersbondnetwerk. Daardoor kun je nu heel goed je route van Amsterdam naar bijvoorbeeld Leiden plannen (als het goed is, is de routeplanner Zuid-Holland bij het verschijnen van deze OEK online). Van Rotterdam naar bijvoorbeeld Middelburg of Breda wordt een stuk lastiger, omdat de drie zuidelijke provincies gezamenlijk een andere uitvoerder hebben, met een ander programma dat niet op de routeplanner van de Fietsersbond aansluit. En hoe dat over een jaar of drie ervoor staat, is nog onduidelijk. Hoewel rustig van nature, kan Jan zich wel opwinden over de miljarden die in de vaderlandse infrastructuur worden gestoken. Maar een fractie daarvan besteden aan een professioneel, landelijk dekkend routeplanner-netwerk voor al die miljoenen fietsers, ho maar...!

Als vrijwilliger die de routeplanner bijhoudt, heeft Jan toegang tot het programma. Dat bestaat uit een basiskaart van Rijkswaterstaat met alle rijkswegen, waarop hij online vrijliggende of solitaire

fietspaden kan intekenen en kenmerken over bijvoorbeeld de staat van het fietspad kan aanbrengen. Maar ook veerponten, treinstations, en barrières voor extra lange of extra brede fietsen.

Kort voor het gesprek met Jan bezocht ik de site en tikte de meest voor de hand liggende route in: die van huis naar werk, van de Rivierenbuurt naar Noord. Maar omdat het programma standaard ponten mijdt, werd ik over de Schellingwouderbrug geleid. Daar heeft Jan een verklaring voor: "De Amsterdamse ponten en die verderop in het Noordzeekanaal zijn tamelijk uniek. Die varen dag en nacht, heel frequent en 365 dagen per jaar. De meeste ponten varen seizoensgebonden, stoppen als het donker wordt of varen alleen op verzoek. Voor veel fietsers reden om een route te plannen zonder oversteek." Gelukkig is in het programma het aanvinken van de Amsterdamse ponten heel eenvoudig. Maar met de Vrienden van de Veerponten onderhoudt de Fietsersbond een speciale samenwerking, evenals met de ontwikkelaars van de LF-fietsroutes en de knooppuntenroutes.

Zuidoost: de Bermudadriehoek van Amsterdam

In Amsterdam zijn bij de routeplanner naast Jan Westerhof nog zo'n twintig vrijwilligers actief betrokken – een stuk of vijf héél actief. Die zitten meerdere keren per week achter de computer om wijzigingen door te voeren en informatie toe te voegen. "Het is niet de bedoeling dat je een gebied claimt, maar logischerwijze begint vrijwel iedereen met zijn of haar eigen woongebied. Het gebeurt ook wel dat een of meer van hen een zogenaamde witte vlek onder zijn of haar hoede neemt. Dat deed Jan met

stadsdeel Zuidoost – ook wel de Bermudadriehoek van Amsterdam genoemd omdat iedereen die er niet woont, er verdwaalt. Sinds enkele jaren geleden de stedenbouwkundige droom uit de zestiger jaren een nachtmerrie dreigde te worden, zijn er fietspaden die door de massale vernieuwbouw nu steeds onderbroken worden, geen naam hebben of een nieuwe naam hebben gekregen. Ook lopen ze nogal eens dood of komen ze op heel merkwaardige punten uit. Het Abcouderpad is het enige intact gebleven fietspad van ongeveer vier kilometer lengte, van Duivendrecht tot aan het AMC.

Jarenlang lagen de dreven (autowegen) een niveau hoger dan de voet- en fietspaden, maar gaandeweg werd die vrucht van een groen ideaal ondermijnd door een grauwe sociale werkelijkheid: de tunnels werden als heel onveilig beschouwd en meer en meer geassocieerd met drugsoverlast en aanradingen. Al gold dat niet voor iedereen. Onder Amsterdamse kinderen werd niet lang geleden een onderzoek gehouden naar hun buurtervaringen en de Bijlmer scoorde met vlag en wimpel als beste buurt. "Kinderen vinden het fantastisch dat ze kunnen buitenspelen en veel groen en weinig auto's hebben. En ze hebben nog geen last van de problemen die volwassenen als overlast ervaren."

Het Bijlmerpark is verleden jaar weer opengegaan. Daar liepen jaren geleden hoofdroutes voor de fiets doorheen, maar die zijn nog maar gedeeltelijk intact, af en toe een stukje wel, dan weer een stuk niet meer... En het Bullewijkpad is weer open!

Een ander voorbeeld van afbraak is het Reigersbospad: geen lang gestrekt

Lees verder op pag. 6

doorgaand fietspad meer, maar steeds onderbroken. Wat in het buitenland een toeristische trekpleister zou zijn, zo gewoon worden de zig-zag-fietsoprijlanen gevonden bij het Anton de Komplein, bij het Stadsdeelkantoor. Met gepaste trots meldt Jan: "De routeplanner van de Fietzersbond is nu actueel waar zelfs Google Maps er nog een zootje van maakt...."

Kwaliteit

Waar Google Maps in Zuidoost geen soelaas biedt, biedt Google Streetview wel een helpende hand. Hoewel, ook dat is niet altijd betrouwbaar, want soms zijn de straatfoto's wel een jaar oud, en dan is er weer van alles veranderd. Jan maakt ter controle dan ook altijd een live fietstocht. Zo was hij in maart verleden jaar in het nieuwe Noorderpark; er was langs de Adelaarsweg een nieuw fietspad gekomen, maar de fietsbruggen over de Nieuwe Leeuwarderweg waren er nog niet. "Dit werk is nooit af, er komen altijd nieuwe fietspaden bij. Zelden wordt er een opgeheven, maar je moet het wel in de gaten houden." Logisch dat hij zich concentreert op Amsterdam en omgeving, al kan hij het op fietsvakanties in Friesland en Alkmaar, de stad waar hij is

opgegroeid, ook niet laten veranderen door te voeren.

Vanuit de Fietzersbond is niet echt sprake van coördinatie; zo moeten witte vlekken in bijvoorbeeld dorpen of streken waar geen vrijwilliger actief is, door anderen op goed geluk worden ingevuld, of witte vlekken blijven. De makke van een vrijwilligersorganisatie, denkt Jan. Aanvankelijk, als de site in aanbouw is, zijn alle vrijwilligers enthousiast en steken ze er veel tijd in, maar het vraagt een bepaald karakter om dit ook na jaren vol te houden. Om de continuïteit en de samenwerking te bevorderen, organiseert Jan nu op eigen houtje bijeenkomsten met de andere vrijwilligers. Het onderhoud is een teer en zwak punt; (te) veel hangt van toeval af. Het gegeven dat er veel wegbeheerders in het spel zijn (rijk, provincies, gemeenten, deelraden en waterschappen) maakt het werk ook nog eens ingewikkelder. Eén wens heeft Westerhof wel: attenderingsrecht voor alle leden van de fietzersbond (zie oproep); niet iedereen moet op de site kunnen, maar ze moeten wel weten bij wie ze moeten zijn als ze een fout of onvolkomenheid tegenkomen, of interes-

sante, aanvullende informatie hebben. Tenslotte nog dit: door het feit dat vooral met vrijwilligers wordt gewerkt (op het hoofdkantoor in Utrecht werken twee betaalde medewerkers aan de site, maar de rest is liefdewerk), is het nog onmogelijk om aan te geven hoe goed de site eigenlijk is. Een kwaliteitscriterium ontbreekt en dat is jammer, want er wordt heel veel en goed werk verricht.

tekst/foto AMR

Oproep aan alle Amsterdamse leden

Wie dit leest, wordt verzocht de site van de routeplanner te bezoeken: www.fietzersbond.net/fietsrouteplanner/fietsroutes-noordholland. Plan een route die je goed kent (bijvoorbeeld van huis naar werk). Ga na of wat er staat vermeld eigenlijk wel klopt. Ontbreken er zaken? Is het volledig en wel juist? Is de gegeven route wel de handigste? Mail je ervaringen naar Jan Westerhof; hij zet het vervolgens op het forum, zodat de vrijwilligers er de routeplanner mee kunnen verbeteren. Zijn emailadres is: janwesterhof@yahoo.com. Alvast dank!

Met de routeplanner door Amsterdam

Als je aan de routeplanner van de ANWB vraagt je te wijzen hoe je het snelst op de fiets van het Museumplein naar die grote boekhandel op het Koningsplein komt, laat hij je onder het Rijksmuseum doorrijden en op de Nieuwe Spiegelstraat linksaf slaan bij de Keizersgracht. Dan moet je doorrijden tot de Leidsegracht, daar rechts af, dan bij de Herengracht weer rechtsaf tot de Leidsestraat.

Als je de misser bij het Rijksmuseum (de onderdoorgang is al 7 jaar dicht) overleeft, kom je er wel. Maar snel is anders. Dat moet de routeplanner van de Fietzersbond beter kunnen, zou je denken. En inderdaad, die laat je door de Jan Luijkenstraat om het Rijksmuseum heen rijden, en op de Nieuwe Spiegelstraat doorrijden tot de Herengracht. Die planner weet kennelijk dat je daar

naar links kan (op dat tegenrichting fietspaadje langs het water). Maar dan... In plaats van bij de Leidsestraat rechtsaf te slaan, wijst hij je rechtdoor: je moet verder langs de Herengracht (dat mag daar ook aan de 'verkeerde' kant), helemaal tot aan de Huidenstraat, daar rechtsaf, dan bij het Singel weer rechtsaf terug naar het Koningsplein en daar de hoek om tot voor de deur van de winkel (wat eigenlijk niét mag).



Gerrit Faber

Nieuw en intussen alweer een bekend gezicht

Sinds 1 juli 2010 is Gerrit Faber beleidsmedewerker van de Fietzersbond in Amsterdam. Hij volgde Marjolein de Lange op als collega van Govert de With. Eerder werkte hij 20 jaar bij het Amsterdams Steunpunt Wonen (ASW), waar hij bewoners en bewonersgroepen adviseerde, de laatste jaren vooral over hoe zij zich op internet zouden kunnen profileren. Hij werkte er met veel plezier, maar wie wil na twintig jaar niet eens wat anders? OEK in gesprek met Gerrit Faber.



Als student werd Gerrit lid van de Fietzersbond, intussen dus een lidmaatschap met een zilveren randje. Maar actief was hij vooral in de politiek in Oost-Watergraafsmeer, waar hij woont. Drie bestuursperiodes lang – dus in totaal twaalf jaar – was Gerrit lid van de GroenLinks-fractie van het voormalige stadsdeel. Dat hield ook in dat hij deel uitmaakte van vrijwel alle commissies, dus ook die waar het over verkeer en vervoer ging. Zelf noemt hij als aanleiding voor deze nevenfuncties een combinatie van interesse en maatschappelijke betrokkenheid. “Mijn belang bij de buurt gaat verder dan alleen wonen. Ik vind het belangrijk om dan ook mijn mening over andere zaken te geven. Dan is het stadsdeelraad-lidmaatschap ideaal”, aldus Gerrit. Hij hield zich onder meer bezig met vrijwilligende fietspaden, maar ook met de verschillende migrantenorganisaties. Door dat laatste ontstonden gaandeweg betere contacten met het stadsdeelbestuur, maar ook tussen de verschillende groepen onderling. De moord op Theo van Gogh herinnert hij zich nog als de dag van gisteren. “Met een lieten de migrantengroepen zich horen in een demonstratie, met als centrale boodschap de veroordeling van de moord, en dat heeft veel goed gedaan.”

Waarom de Fietzersbond?

Dat Gerrit zijn langste tijd bij het Amsterdams Steunpunt Wonen had gehad, was hem duidelijk, maar dan komt de vraag: wat nu? Door gesprekken met vrienden ontdekte hij dat hij zich het liefst met iets anders dan wonen zou gaan bezighouden. Gerrit: “Het ligt voor de hand dat je naar een woningcorporatie overstapt, maar ik vind daar de structuur te beperkt; ook sprak de sterke mate van verzakelijking me niet aan. Ik wist dat ik ruimte wilde om zelf onderwerpen aan

te dragen. Die advertentie van de Fietzersbond leek me op het lijf geschreven.” Twee gespreksrondes later had hij de nieuwe baan. Was hij de gedroomde kandidaat? “Ik ken Amsterdam behoorlijk goed, weet hoe stadsdelen werken, en natuurlijk ook hoe belangen-organisaties in elkaar steken. Van te voren heb ik wel met de voorganger van Govert, die ik uit Oost ken, gesproken over de sfeer binnen het bureau, want dat vind ik heel belangrijk. En die is gelukkig erg goed.”

Plannen

Eigenlijk kende Gerrit de Amsterdamse Fietzersbond alleen vanuit zijn deelraadwerk en uit de OEK. Bij zijn aantreden had hij drie concrete ambities. Allereerst de Fietzersbond meer laten doen met internet en sociale netwerken. De mogelijkheden worden volgens hem bij de Fietzersbond nog onvoldoende gebruikt. Daarnaast vindt hij de Fietzersbond een erg wit bolwerk. Graag zou hij veel meer allochtonen onder de leden zien. Een in de afdeling Amsterdam al levende wens, die maar niet tot verwezenlijking komt. Ten derde ergerde hij zich als fietser al aan de scooters op het fietspad. “Die problematiek is in een stroomversnelling gekomen. Niet alleen omdat de verkoop gigantisch gestegen is maar ook omdat blijkt dat haast alle scooters te hard rijden terwijl de pakkans uiterst klein is. Pas als op een rollentestbank blijkt dat de scooter 39 km/u kan rijden, wordt iemand geverbaliseerd. Maar die gasten seinen elkaar via internet en sms in waar een controle wordt gehouden en hebben ook nog andere trucs die betrappen moeilijk maakt. Gelukkig is er nu veel aandacht in de media voor dit probleem en is er in de Tweede Kamer een motie tegen scooteroverlast aangenomen.” Kortom, een vervelend en heel hardnekkig probleem.

Eind 2010 zijn de beleidsplannen voor 2011-2015 opgesteld. “Maar we moeten ook een beeld hebben van hoe Amsterdam er in 2030 voor de fietsers zou moeten uitzien.” Faber vindt dat de Fietzersbond wel wat proactiever mag worden. Dus niet alleen voorstellen vanuit de stadsdelen afwachten en beoordelen, maar zelf actiever beleid en plannen maken. “Als je merkt dat fietsen in Amsterdam blijft toenemen, moet je weten waar je over een paar jaar wilt staan. Neem de binnenring: de Weteringsschans is een verschrikkelijk drukke fietsroute, maar zit nu volop obstakels. Neem die weg en maak er een super-hoofdnetroute van.” Ook de problematiek rond het fietsparkeren, de weesfietsen en de ‘opvoeding’ van de Amsterdamse fietser staan bij hem hoog in het vaandel. “Als je bijvoorbeeld weet dat je fiets maximaal 28 dagen achtereen op eenzelfde plaats mag staan, ga je er wel anders mee om...”

Privé

Elke zomer fietst Faber met vriendin en dochter van acht in binnen- en buitenland. Toen het meisje nog een baby was, reden ze langs de Duitse Oostzeekust, met een zitje voorop. Gaandeweg kwamen er fietskarren en aanhangfietsjes, maar nu is ze groot genoeg om zelf te fietsen. Een week per jaar fietst Gerrit in z'n eentje. Pakt de trein, laadt z'n fiets er in en peddelt door bijvoorbeeld Toscane of voormalig Joegoslavië. “Even interessant als confronterend, zeker Bosnië, vindt hij.” Dit voorjaar mag hij voor de Fietzersbond naar *Velo City*, een jaarlijkse conferentie over fietsen in grote steden. In het spaanse Sevilla, ideaal om een fietsweekje aan vast te koppelen.

tekst/foto AMR

Zie ook www.gerritfaber.nl

Fietsexamen

Moet ieder kind fietsexamen doen?

In ieder geval blijken steeds meer kinderen uit groep 8 mee te doen aan de fietsexamens. Nadat de politie in 2004 de organisatie van de fietsexamens had afgestoten, is het fietsexamen geëvalueerd en vernieuwd en in de afgelopen vijf jaar is de deelname eraan meer dan verdubbeld (van 24% naar 56%). Dat komt vooral doordat het voor de basis-

scholen zo makkelijk mogelijk gemaakt wordt om er deel aan te nemen. Er worden zelfs bussen ingezet als scholen wensen dat hun leerlingen naar het fietsexamenparcours worden vervoerd. Ook zijn er fietsen beschikbaar voor kinderen zonder fiets,

worden er proefexamens georganiseerd en ook nog heuse verkeersregelaars ingezet. Een GroenLinks raadslid vroeg om er naar te streven dat alle kinderen uit groep 8 in 2012 meedoen aan de jaarlijkse fietsexamens. Maar dat vindt de wethouder kennelijk teveel gevraagd. Hij is al tevreden als 70% van de kinderen in 2011 meedoet. Wat vindt u?

Steeds vaker geven scholen aan dat 10-12 jarigen niet of onvoldoende kunnen fietsen. Dat blijkt uit cijfers van Veilig Verkeer Nederland (VVN), die constateert dat zo'n 13% van de kinderen om die reden niet meedoet aan het praktische Verkeersexamen. VVN vindt dat de ouders meer met hun kinderen zouden moeten oefenen.



Sneller verder reizen

Uit onderzoek van de gemeente Amsterdam kun je opmaken dat tussen 1986 en 2008 het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag is gedaald van 3,6 naar 3,1. Maar het aandeel fiets in die verplaatsingen is toegenomen: was het in 1986 20%, in 2008 was dat ruim 28%. Winst die ten koste gaat van het lopen en het OV- en autogebruik.

Ook de afgelegde afstanden en de reistijden hebben zich in die 22 jaar ontwikkeld. De met het OV en de auto afgelegde afstanden zijn flink groter geworden: resp. 46% en 25%. Alleen de op de fiets afgelegde afstanden namen met slechts 7% toe, terwijl de afstanden die voetgangers afleggen gelijk zijn gebleven.

Opmerkelijk is dat de toename van de afgelegde afstand van OV- en autogebruikers geen gelijke tred houdt met de toename van de reistijd (resp. 46% en 25% tegenover 14% en 5%). Bij fietsers is die verhouding er wel: groeit de afstand met 7%, de reistijd is met 5% toegenomen.

Er is maar één conclusie mogelijk: met het OV en de auto kun je tegenwoordig sneller verder reizen dan vroeger, maar met de fiets lukt dat niet. Het is ironisch dat er in al die jaren kennelijk voor fietsers – die nota bene alles op eigen kracht doen – niks gedaan is om sneller verder te kunnen reizen. Misschien dat de introductie van de elektrische fiets daar verandering in gaat brengen.

Bron: Amsterdam in cijfers 2010

ZIJSTRAAT

O P I N I E

Rijbewijs

In oktober heeft een vrouw van 92 met haar auto een man aangereden.

Ze had een rijbewijs. Dat zet je aan het denken. Ik wil er iets van vinden, maar weet niet goed wat. Mogen ouderen niet autorijden? Maar juist zij kunnen niet meer fietsen...

Veel mensen zullen zeggen dat 92 jaar echt veel te oud is. Maar wanneer ben je niet te oud? 60? 65? De nieuwe pensioenleeftijd 67? (Je moet naar je werk kunnen.)

Autorijders boven de 70 moeten elke 5 jaar herkeurd worden voor verlenging van hun rijbewijs. Dat is meer dan van automobilisten onder de 70 gevraagd wordt. Intussen vallen onder autoinzittenden de meeste verkeersdoden in de groep van 18 tot 24 jaar. De boven-de-70-jarigen zullen dus met recht kunnen zeggen dat niet zij maar de jongeren een gevaar op de weg zijn. En die jongeren zijn bij uitstek fit genoeg om te kunnen fietsen!

Toen las ik op 16 december dat een grote groep ouderen bereid is om na hun 70ste het rijbewijs in te leveren in ruil voor gratis openbaar vervoer. Veilig Verkeer Nederland heeft zich hier voorstander van verklaard. Wat mij steekt is dat die ouderen iets terug willen hebben, alsof ze geen geld hebben voor de trein. Kom nou, ze hadden wel geld voor de auto!

Daar komt bij dat ik geen rijbewijs heb en dus op mijn oude dag – die al op de drempel staat – zal moeten blijven fietsen of met het openbaar vervoer reizen. Ik lever geen auto of rijbewijs in en moet dan dus blijven betalen voor de trein. Terwijl ik mijn hele leven tot de groep van meest verkeersveilige weggebruikers heb behoord.

Maar wat zeur ik: ik heb geld genoeg omdat ik nooit een auto gehad heb. Maar het zet me wel aan het denken, ik wil er iets van vinden, maar weet niet goed wat. Wie helpt? TL

Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK is door velen geraden: de fietsbrug over de Nieuwe Leeuwarderweg in Amsterdam Noord. Het lot wees Eveline Kooijman als winnaar aan.

Deze keer een moeilijke, maar de jury zal coulant zijn: waar?

Onder de goede inzenders verloten we weer een mooie fietskaart of een exemplaar van het nieuwe boekje *Amsterdam Wereldstad op de fiets*.

Stuur uw antwoord naar:

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



Zondagmiddag 19 september kon – wie op de hoogte was – meedoen met de architecturfietstocht. De vijfde inmiddels. Verzamelen bij Dauphine – de voormalige Renaultgarage bij het Amstelstation, nu een hippe ontmoetingsplek. Tegen vieren eindigen in het Westerpark. De route ging van Oost naar West en dit keer langs agrarische en landschappelijke sporen in de metropool. Zijn die er? Ja, zeker!

Architecturfietstocht



Freek Toorop

Freek Toorop verzorgde al jaren architectuurrondleidingen. Een paar keer per week leidde hij collega-architecten en anderen rond over de nieuwe en oude plaatsen van Amsterdam. Van 1995 tot 2001 had hij zijn eigen bureau en deed dat ernaast. Ook op de Open Monumentendagen was en is hij als gids van de partij. Nu werkt hij als welstandscoördinator voor stadsdeel Centrum en doet die nog altijd rondleidingen voor collega's. Maar in 2006 bedacht Freek dat het misschien aardig zou zijn om familie en vrienden uit te nodigen voor een fietstocht langs interessante Amsterdamse panden. Beroepshalve komen zij niet aan bod, maar ze zijn wel Amsterdammer en geïnteresseerd. Een concept was geboren. Twee zondagmiddagen werden gepland; een door het Oostelijk Havengebied en een langs de Sloterplas. Een kleine groep belangstellenden fiets mee.

In zijn vrije tijd doet Freek aan hardlopen en dat doen Jan Willem Schilt en Aldo Wijnmaalen ook. Beide zijn historici; eerstgenoemde werkt bij het Stadsarchief in de Bazel. Het moet tijdens een mooi parcours zijn geweest dat het pact werd gesloten; ze besloten gedrieën routes uit te stippelen.

In 2007 werd het Steigereiland (IJburg) aangedaan, een week later Zuidoost. Het jaar daarop werd handig aangehaakt bij het thema van 'de Dag van de Architectuur': hotelarchitectuur. Verleden jaar ging de tocht langs tot appartementen verbouwde pakhuizen en dit jaar dus de boerensporen in de stad. Dit laatste thema is bedacht door Wijnmaalen; het is meer historisch dan puur architectonisch.

Per thema – er liggen er nog veel te wachten – zijn heel veel objecten te vinden, en moet dus voor iedere route wor-

den gekozen. "Dat gaat gevoelsmatig", aldus Freek, "We leggen geen harde criteria aan. Het moet wél binnen twee uur fietsbaar zijn, inclusief de tijd voor een klein verhaal. De eerste keer deden we er drie en een half uur over, en dat was echt te lang."

De route

In Dauphine – wel een monument, maar geen spoor van landschap of agrarische sector – werd een inleiding gehouden voor de deelnemers die vooraf een informatieve folder hadden gekregen met een korte beschrijving van de objecten waarlangs de tocht zou leiden. De eerste stopplaats op de route was de Vergulde Eenhoorn aan de Ringdijk (Watergraafmeer). Het pand is in 1702 gebouwd door een chirurgijn; de hoorn van de eenhoorn gold als middel om gifstoffen te ontkrachten. Frankendael aan de Midtenweg was de tweede stop. Een van de vele landhuizen die in en vooral ook om Amsterdam werden gebouwd in de Gouden Eeuw.

De Vierde Uitleg (1658) van Amsterdam werd geïllustreerd aan de hand van de Plantage en dan in het bijzonder de achttiende-eeuwse tuinhuisjes Weltevreden en Welgelegen op het huidige Artis terrein, tegenover Sint Jacob. Vlakbij, waar het oude stadsarchief stond – Rustenburgerstraat 8, staat het Polderhuisje, een in 1865 gebouwde arbeiderswoning in de toenmalige gemeente Nieuweramstel, die zich tot 1894 tot de Ceintuurbaan uitstrekte. Bij de Boerenwetering (Ruysdaelkade) werd niet gestopt, maar wel werd opgemerkt dat dat water eeuwenlang van essentieel belang geweest is voor de toevoer van voedsel en andere waren vanuit de buitengebieden naar de stad. Via Zuid gaat de tocht verder naar West. Wie door de drukke Marnixstraat fietst, zal vaak langs de voormalige veilinghuisjes zijn gereden zonder te weten

dat er een geschiedenis aan vastzit. De huidige nummers 200 t/m 220 vormen de laatste bouwblokken van de groentekenfruitmarkt die destijds aan de Marnixstraat werd gehouden. Daarvoor werden wel zeven insteekhavens aangelegd in de Singelgracht! Het avontuur duurde nog geen halve eeuw; in 1890 werd ertoe besloten en in 1934 verdween de markt omdat aan de Jan van Galenstraat de Centrale Markthallen kwamen.

De finale van de fietstocht was in het Westerpark. De beheerder van boerderij Ons Genoegen – gebouwd in 1880 – was even enthousiast als aardig en vertelde volop wat we nog niet wisten. De huidige boerderij is wat rest van een complex met hooi- en wagenshuur. Het erf is door sloten omgeven en vanaf de dijk bereikbaar.

Terug naar Freek Toorop

Op de vraag wie meefietsen is het antwoord: een harde kern – sommigen deden voor de vijfde keer mee – en een vertrouwde groep van stayers en steeds meer nieuwe gezichten. Waren het verleden jaar zo'n dertig man, nu zijn er veertig deelnemers. Op de vraag of er een grens aan die groei is, antwoordt Freek: "Ik hoop niet dat we aan ons succes ten onder gaan. We kunnen ons altijd opsplitsen in groepen; wij drieën hebben dezelfde kennis, die geven we altijd aan elkaar door." Bijkomend niet onbelangrijk voordeel is dat mensen op deze manier op een ongedwongen en ontspannen manier met elkaar in contact komen.

"Deze keer hebben we een uitstapje gemaakt naar de Willemsstraat – in de Marnixstraat waren we toch vlakbij – en een van de deelneemsters was beroepsmatig betrokken bij de bouw van het Joost Swarte Huis". Freek vervolgt met eerdere ervaringen: mensen vinden het vaak leuk om hun huis open te stellen

Lees verder op pag. 10

voor deze fietsgroep omdat ze trots zijn op waar ze wonen en veel deelnemers vinden het erg leuk om te zien hoe anderen wonen.

Het relatieve voordeel van een architectuurfietstocht boven een architec-

tuurwandeling is dat de polsstok verder reikt. Freek: "Anders hadden wij nu niet in één middag van Oost naar West kunnen gaan."

Voor komend jaar (eind mei, begin juni 2011) is het thema nog niet bekend. Wie

weet gaan ze eens naar Noord, daar leidde de route nog niet heen.

tekst/foto AMR

Wie geïnteresseerd is om mee te doen, sture een mailtje naar Freek Toorop: freek.toorop@Architectuuratelier.nl

Lezers schrijven

Anthoniebreestraat 1

Sinds de rijrichting is veranderd vind ik het veel gevaarlijker voor fietsers. Het drukste stuk is Jodenbree richting Nw. Hoogstraat en andersom. Komend uit de Jodenbree moet je nu over je schouder kijken en dan voor de auto's langs, die rechtdoor gaan (met fietsers achter je...) de Nw. Hoogstraat in. Er is amper ruimte om daar te stoppen en af te stappen. Eerder kwamen de auto's je tegemoet (hoefde je niet om te kijken) en was er meer ruimte op het fietspad om te wachten tot je over kon steken om de Nw. Hoog in te gaan. Dus fietspad terug aan die kant graag!

Erna Lensink

Anthoniebreestraat 2

Tot afgrijzen van zeer velen is het vrijliggende fietspad, prachtig gelegen pal onder de galerij van de winkels in de St. Antoniebreestraat tussen de St. Antonie Sluis en Nieuwmarkt over een lengte van zowat 500 meter, na een recentelijke renovatie/opknopbeurt van de St. Antoniebreestraat, gewoon maar opgeheven en vervangen voor extra parkeerplaatsen ten behoeve van auto's. Te meer intriest omdat dit mooie vrijliggende fietspad ook frequent gebruikt werd door jonge kinderen (9/10 en 11 ja-

rigen) van nabij gelegen basisscholen; ze moeten nu met gevaar voor eigen leven de rijweg op tussen voortrazende auto's en scooters.

Dit is toch de wereld op zijn kop! Terwijl ooit in een referendum van plusminus 15 jaar geleden werd gekozen voor een autoluw Centrum, wordt uitgerekend in de Nieuwmarktbuurt een belangrijke vrijliggende fietsverbinding tussen Stadsdeel Oost en Centrum afgebroken.

Kunt u niet eens een krachtig protestgeluid laten horen bij Stadsdeel Centrum en hun vragen de oude toestand weer te herstellen?

Bert Schulp

Anthoniebreestraat 3

Sinds de herinrichting van de Anthoniebreestraat fiets ik weer met veel plezier door die straat. Wat mij betreft: houden zo en geen apart fietspad voor de tegenliggers. Dat werkt in veel gevallen niet goed (zie ook de situatie bij het Sarphatipark), omdat veel fietsers denken dat het een tweerichting fietspad is en daarvoor is het veel te smal. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en in ieder geval tot veel ergernis!

Dus: óf een duidelijk en breed tweerichtingfietspad, zoals op de Geldersekade, óf een helder gemarkeerde fietsstrook voor de tegenliggers, zoals nu op de Anthoniebreestraat. Dat lijken mij de enige oplossingen.

Isolde de Waal

Zie ook p.4.

Parkeervakken

In OEK 82 vroegen we om ideeën of voorbeelden die ervoor zorgen dat kortparkeerders op drukke plekken hun fiets goed kwijt kunnen zonder de nadelen van de fietsvakken.

Ik begrijp het probleem. Ik vond ze altijd alleen maar handig. Ik werk bij de AH

Waterlooplein, dus ik zie de fietsen daar vaak. Dat omvallen komt niet zo vaak voor, maar als je je fiets tussen de omgevallen fietsen uit moet peuteren lijkt me dat knap lastig.

Mijn bescheiden idee: zou het iets zijn om om de zoveel meter wel een nietje of een hekje te plaatsen over de hele breedte van het fietsvak? Dan kunnen ze in ieder geval niet verder omvallen.

Jacqueline van Beers

Klacht

Ik zou graag een klacht willen melden maar kan op de webpagina's van de fietsersbond niets vinden over mijn onderwerp. Namelijk het door rood rijden door fietsers.

Als enthousiaste stadsfietser erger ik mijn hier echt wild aan. Het levert regelmatig levensgevaarlijke situaties op. Zelf wacht ik bij een stoplicht gewoon tot groen. Maar het gebeurt zeer regelmatig (zeg maar bijna altijd) dat je nog net een aanrijding kan vermijden wanneer je begint te fietsen. En wat het nog erger maakt; je wordt nog uitgescholden ook en krijgt de meeste grove verwensingen naar je hoofd geslingerd.

Het is toch niet normaal dat fietsers op volle snelheid door rood rijden. Ze kijken niet eens of er iemand aankomt! En het lijkt of ieder ander het maar accepteert. Heel vaak zie ik fietsers en voetgangers wachten tot de roodrijders voorbij zijn.

Zelf heb ik besloten dit niet meer te doen. Ik wacht niet voor niets op groen! Als zij niet wachten waarom zou ik het dan wel doen? Kortom, als het groen is gewoon gaan rijden (of lopen). En ik raad iedereen aan die op groen wacht hetzelfde te doen. Uiteraard wel met enige voorzichtigheid.

Edgar Mulié



Nieuwe inrichting Antoniebreestraat

Fietsenmaken in Nieuw-West

“Mijn doel: de beste en goedkoopste van Amsterdam te zijn.”



Het viaduct onder de ongelijkvloerse kruising van de Cornelis Lelylaan en de Johan Huizingalaan herbergt een paar bedrijfjes, de meeste gedreven door Marokkaanse Amsterdammers. Aan de zuidkant zitten er drie; rechts een zaak voor Marokkaanse interieurs, in het midden een herenkapsalon en links zit K&R Rijwielmarkt. Daar worden fietsen – nieuw en tweedehands – verkocht, en ook onderdelen. Maar er wordt vooral gerepareerd. R. is in september verleden jaar vertrokken, dus een gesprek met K. alleen.

“K. staat voor Karim, met Rachid ben ik hier bijna drie jaar geleden begonnen. Als internetcafé, maar daar waren er al snel drie of vier van in de buurt. Geen droog brood mee te verdienen en omdat ik als jongen al vaak mijn eigen fiets aan het repareren was, zijn we hiermee begonnen”, aldus Karim Arouss (23) die op vierjarige leeftijd naar Nederland kwam. Hij voltooide het mbo, afdeling detailhandel op niveau drie en startte met z’n vriend Rachid een onderneming. Rachid koos toch voor een andere toekomst; hij trouwde en is nu filiaalleider van een Aldi-vestiging.

Karim heeft soms wel stagiaires in zijn zaak en er komt elke zaterdag ook een vaste hulp; als het erg druk is, komt die ook na schooltijd helpen. De jonge ondernemer zoekt tussen het werk in de zaak door naar een opvolger voor Rachid. En hij volgt een opleiding op het ROC bij station Sloterdijk, om de fijne kneepjes van het vak te leren. Want als fietsenmaker is Karim volledig autodidact. “Ik ben niet bang om klanten te zeggen dat ik iets nog nooit eerder heb gedaan. Gewoon proberen en doen. Dat geldt ook voor de keuze van gereedschappen, en van de vertegenwoordigers leer ik ook veel...”

Zijn ambitie is – kort en bondig geformuleerd – de goedkoopste fietsenzaak van Amsterdam te zijn, maar wel natuurlijk

met kwaliteit. “Mensen moeten meteen worden geholpen; voor grote klussen kunnen ze hun fietsen de volgende dag ophalen. Je merkt gewoon dat ze hun fiets echt elke dag nodig hebben om naar hun werk te gaan. Service staat bij mij voorop.” Op datzelfde moment komt een man met een vouwfiets binnen. “Komt u ‘m over anderhalf uur maar halen, dan is-ie klaar”, zegt Karim. Klant tevreden, hij blij. Op de vraag wie zijn klanten zijn, antwoordt hij dat dat vooral mensen uit de buurt zijn, een afspiegeling van Overtoomse Veld. Hij merkt dat mond-tot-mondreclame het beste werkt. “Als mensen tevreden over je zijn, vertellen ze dat verder. En, hoe meer klanten, hoe meer omzet.”

Toekomst

Voorlopig wil Karim zijn fietsenmakersbedrijf voortzetten en hij droomt ervan om over niet al te lange tijd een tweede vestiging te openen, bij voorkeur in de buurt. Mijn vraag of het klopt dat fietsen vooral bij jongeren van niet-Nederlandse herkomst een laag imago heeft, beantwoordt Karim na zorgvuldig afwegen. “Voor sommigen geldt dat, voor anderen niet. Weet je, scooters zijn duur, ook in gebruik, verzekeren, benzine, onderhoud. Dus ik denk dat voor veel jongeren fietsen een heel goed alternatief is, en ik zie zelf ook steeds meer jongeren fietsen”, aldus Karim.



Karim Arouss

Hoewel hij zeker niet uit een ondernemersfamilie komt – zijn broers moeten er niet aan denken, een fietsenzaak met vooral reparatiewerk – kan Karim iedereen aanraden een eigen zaak te beginnen. Net als zijn broers heeft hij even een studie overwogen, maar het werken met je handen kreeg uiteindelijk de voorkeur. “Fietsen en vooral sleutelen is echt mijn ding”, zegt Karim. Dat hij niet in het automontagebedrijf terecht is gekomen, heeft vooral met investeringskosten te maken; vindt maar eens een betaalbare werkruimte en dan al die gereedschappen. Een toekomst in de brommer- en scooterbranche sluit hij echter niet uit. Karim, blij fietsende mensen helpen en maak hen blij!

tekst/foto's AMR

**K&R Rijwielmarkt,
Johan Huizingalaan 177a, Amsterdam**

Balkonstalling

Je zult maar geen berging of stalling hebben en toch je fiets niet op straat willen achterlaten. Dan komt zo'n balkonne-
tje toch maar mooi uit. Vooral als het eigenlijk te klein of te

onrustig is om er iets huiselijks mee te kunnen doen, zoals op een stoel zitten. Maar het is wel een heel gedoe om die fiets helemaal door de woning heen en de trap op en af te sjouwen. Zouden ze vaak gebruikt worden, die balkonfietsen? Of zijn hier gewoon fietsers op vakantie? Of fietsers met een fiets teveel?
JK



Kom je met de OV-fiets overal?

In OEK 82 stond daar een beamend stukje over. Heleen Verleu is genuanceerder.

Ik wil graag een paar kanttekeningen plaatsen bij de OV-fiets, met name naar aanleiding van mijn recente ervaringen in Almere CS. Eén piekervaring in Haarlem staat bij mij tegenover twee 'dal'-ervaringen in Almere.

Haarlem

In Haarlem was er inderdaad een "mannetje" dat mij de fiets overhandigde, dit ging allemaal heel prettig. Ook bij het inleveren van de fiets was hetzelfde mannetje er weer, en het inleveren kostte geen extra tijd.

Almere 1

In Almere was er echter geen "mannetje" maar een automaat. En dat verliep niet zonder slag of stoot. Het leek wel een stukje uit de film 'Modern Times' van Charlie Chaplin.

Bij mijn allereerste poging een OV-fiets los te peuten verkondigde de automaat mij dat ik "moest blijven wachten". Na 10 minuten wachten vond ik dit wel wat lang duren – ik zou inmiddels ook al lopend op de plek van mijn bestemming zijn aangekomen. Na 10 minuten verkondigde de automaat dat mijn pincode niet geldig was. Die had ik echter nog niet ingevoerd (het was mij ook niet verzocht). Een vriendelijke meneer van de fietsenstalling zei dat hij geen verstand had van de OV-fietsen verhuur... Dit is mijns inziens ook meteen het zwakke van de automatische OV-fietsen business: fietsenverhuurders weten van niets, het is ook niet in hun belang (anders zouden ze zelf een duurdere fiets kunnen verhuren). Er hangen géén telefoonnummers die je kunt bellen als de OV-fiets niet naar behoren wordt geleverd. Niemand weet wat te doen als het systeem niet werkt.

Almere 2

De week erna was ik ernstig in de verleiding toch maar weer met de auto naar Almere te gaan. Mijn man haalde mij over het een tweede keer te proberen. Deze keer deed de automaat zowaar in

één keer wat ik vroeg: een luikje zwaaide open, ik kreeg een sleutel, maar... welke code moest ik nu voor de scanner houden? Die van mijn OV-pas of van de fiets-sleutel? Uitleg hierover ontbrak op de blauwe bordjes, er stond slechts: "houd uw code voor de scanner". Een paar maal proberen (inmiddels weer tien minuten later) leverde op dat ik inmiddels in de fietsenstalling stond. Daarna de goede OV-fiets vinden was bepaald geen sinecure. De fiets-sleutel had een nummer dat correspondeerde met het nummer achterop de fiets. Er stonden weliswaar maar een stuk of vijf fietsen, maar die stonden niet naast elkaar. Ik moest een aantal keer alle fietsen afgaan voor ik mijn nummer vond. Je moet namelijk precies de fiets met het nummer van de fiets-sleutel vinden (dit trouwens nog even in tegenstelling tot Haarlem: daar mocht je gewoon elke OV-fiets nemen die je geschikt leek). Dit alles leverde weer een achterstand op – gelukkig had ik het deze keer ruim gepland.

Ik neem aan dat de OV-fiets niet uitsluitend voor hoogbegaafden bestemd is.

Inmiddels was ik toe aan het vertrek uit de stalling. Dit riep nog wel wat vragen op. Er stond een uitleg: dat de fiets met de wielen "in de goot" moest worden geplaatst, zodat het draaihek zou opengaan. Of je nu zelf achter de fiets aan moest of door een ander draaihek... het was mij niet duidelijk.

Na enig geprobeer stond mijn fiets inmiddels aan de goede kant (namelijk aan de buitenkant) en ik aan de andere (de binnenkant). Gelukkig slaagde ik er uiteindelijk in er met mijn OV-pas uit te komen. Maar ik begrijp nog steeds niet wat nu eigenlijk de bedoeling is. Met de fiets mee, of door een apart gootje?

's Avonds in mijn eentje een totaal verlaten fietsenstalling in, zonder bewaking. Ik zet de fiets met de wielen "in de goot". Ik zelf zip er nog net achteraan, dan valt het hek dicht. Is dit de bedoeling? Of had ik door een ander hek moeten gaan? Geen idee. Uitleg ontbreekt wederom.

Fiets geparkeerd, daarna OV-pas voor de scanner. Geen reactie. Nog een keer: geen reactie. Nog twee, drie keer. Lichte paniekgevoelens, visioenen over opgesloten zitten in de stalling. Gelukkig zie ik een bordje: als je dit hek opendoet, gaat alarm af. Ik doe het hek onmiddellijk open. Oorverdovend alarm. Het kan mij inmiddels niets meer schelen: ik ben eruit. Daarna: wat te doen met de fiets-sleutel? Op een bordje staat: in het depot van de fiets-sleutels. Maar waar? Terwijl het alarm gedurende een kwartier afgaat, bel ik vervolgens een alarmnummer, mijn man, en zoek naar de bak met fiets-sleutels. Niets te vinden. Ik overweeg mijn fiets-sleutel maar gewoon ergens neer te gooien, om ervan af te wezen. Plotseling bedenk ik dat het misschien dezelfde plek zou kunnen zijn als waar ik de sleutel heb ontvangen. Ik ga ernaar toe, moet weer mijn pas ervoor houden. En kijk: daar zwaait het deurtje open, lampjes gaan branden en zie: ik mag zowaar eindelijk mijn sleutel ophangen! Als ze dit in de uitleg hadden gezegd, had ik het meteen gesnapt! "Ga naar de plek waar de sleutel vandaan komt". Ik verwachtte echter een soort brievenbus waar je de sleutel ingooit.

Inmiddels klinkt het alarm nog steeds oorverdovend. Er komt geen hond op af. Geen politie, geen brandweer. Niets. Is niet echt hoopgevend, voor als je echt in nood zit!

Alles bij elkaar is dit voor mij zeker geen positieve ervaring. Stel je voor dat ik echt opgesloten had gezeten?

Verder: voor een redelijk ontwikkeld mens met een redelijke technische kennis is dit behoorlijk ingewikkeld. Hoeveel mensen met minder technische bagage kunnen dit automatische OV-traject doorlopen? Ik neem aan dat de OV-fiets niet uitsluitend voor hoogbegaafden bestemd is.

"De automaat" moet mijns inziens verbeterd worden. Belangrijke verbetering onder meer: een duidelijk OV-alarmnummer DAT ALTIJD BEMAND IS en dat je altijd kunt bellen als er problemen zijn.

Heleen Verleu

Hondecoeterstraat

Het is niet onze hobby, maar we zijn bij de rechtbank in beroep gegaan tegen het verkeersbesluit om de fietsdoorsteek in de Hondecoeterstraat van en naar de De Laressestraat op te heffen. Dat fietspad grenst aan een speelplek voor de basisschool aldaar (zie foto onder). De schoolkinderen moeten daar een paar keer per dag het fietspad over en dat levert volgens school en stadsdeelbestuur gevaarlijke situaties op. Wij schreven eerder een zienswijze waarin we betogen dat het verkeer in Amsterdam juist niet zo gevaarlijk is doordat er veel mensen fietsen, en dat dat laatste onder andere komt door dit soort fijne doorsteekjes. Gevaarlijk zijn juist de oversteken over bijvoorbeeld de De Laressestraat, waar met dit verkeersbesluit niets aan gedaan wordt. Ook vinden wij het bezwaarlijk dat er nooit inspraak is georganiseerd, terwijl er best een alternatief denkbaar is.

Het stadsdeel deed in zijn verweer niet veel meer dan herhalen dat het gevaarlijk is. Omdat we het daar echt niet mee eens zijn, en omdat de bewoners ons ook in groten getale steunen (en zelf ook in beroep gaan), vonden we dat we het er niet bij konden laten zitten. We hebben het gevoel dat de verkeersveiligheid niet het echte argument is, maar dat fietsers en bewoners moeten wijken voor de wens van de school tot een groter schoolplein. We zijn benieuwd hoe de rechter hier tegenaan kijkt. (GdW)

Fietspaden echt veiliger

“Een zeer lang openstaande vraag was of een fietspad langs een voorrangsweg nu wel of niet veiliger is dan een gemengd profiel of een fietsstrook. Welleman en Dijkstra vonden destijds dat de aanleg van een fietspad weliswaar het aantal ongevallen op wegvakken doet verminderen, maar het aantal ongevallen op kruispunten doet stijgen. Sinds dit onderzoek is Nederland evenwel fors veranderd als gevolg van Duurzaam Veilig. Het is dan ook de vraag of deze conclusie nog steeds actueel is.”

Aan het woord is Theo Zeegers (verkeerskundige bij de Fietsersbond) en hij concludeert dat de lijvige studie van Paul Schepers van Rijkswaterstaat naar tweezijdige oversteekongevallen een definitief antwoord op die vraag geeft. Blijkens dat onderzoek is “ook op kruispunten een fietspad het veiligst. In deze conclusie is er gecorrigeerd voor de intensiteiten van zowel het autoverkeer als het fietsverkeer. Dit leidt dan tot het inzicht dat het risico voor fietsers op kruispunten met fietspaden lager is dan op kruispunten met een gemengd profiel of een fietsstrook. Anders gezegd: bij vergelijkbare intensiteiten zijn fietspaden het veiligst, dan gemengde profielen en dan fietsstroken.”

Het rapport (160 pagina's) en de samenvatting van Theo Zeegers (3 pagina's) zijn te vinden op onze website (Onder “Feiten en cijfers” onder het kopje “januari 2010”)

ZIJSTRAAT

O
P
I
N
I
E

Fietssnelweg

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten een schamele 21 miljoen uit te trekken voor 16 snelfietsroutes. Meteen stond half fietsend Nederland te juichen, de Fietsersbond voorop. Ik niet.

Om te beginnen wil men niet zozeer het fietsen stimuleren als wel het fileprobleem verminderen.

Waarom fietst iemand? Daar zijn veel antwoorden op mogelijk, maar bijna iedereen zal minstens noemen: lekker buiten in de frisse lucht bewegen. Niemand fietst om het fileprobleem op te lossen. En je fietst ook niet om het je buurman in zijn auto makkelijker te maken op de snelweg.

En wat gaat er nou eigenlijk gebeuren? Die fietssnelwegen worden aangelegd naast filegevoelige knooppunten. Dat is lekker fietsen! De uitlaatgassen naast een 6-baansweg zijn heel wat erger dan die scooters waar veel over geklaagd wordt.

Uit onderzoek blijkt dat fietsers minder stress hebben dan andere weggebruikers. Zal het snel fietsen op fietssnelwegen in de uitlaatgassen ook bijdragen aan minder stress? Want dat moet natuurlijk: snelfietsen. Net als op de autosnelweg moet je voortjakkieren, anders hebben de anderen last van je. Hé slome bejaarde, wat doe je hier op de snelweg!

Daarbij komt dat het zal tegenvallen, dat ongehinderd over lange afstand snel kunnen doorfietsen. Juist het af en toe wachten bij een kruispunt, geeft even adem.

Natuurlijk heb ik niets tegen extra fietssnelwegen, maar de huidige fietsers worden er niet beter van. En of het automobilisten verleidt om over te stappen, is maar de vraag. Een gemiddelde snelheid van 26 km/u in plaats van 23 km/u, dat zal toch niet de doorslag geven?

Tenslotte zou het mij niet verbazen als deze flitspaden niet zozeer het fietsen gaan stimuleren als wel het scooterrijden. “Yes, nu kunnen we helemaal doortuffen!”

Het zal deze gedoogregering allemaal niet uitmaken, maar de fietsers wel.

TL



Hondecoeterstraat

'Op eigen kracht'

Reisboekenwinkel Pied a Terre

Vier jaar geleden gingen reisboekhandel Pied a Terre en geografische boekhandel Jacob van Wijngaarden samen en vonden een nieuw, groot pand aan de Overtoom. Fokko Bos is zodoende mede-eigenaar van een van de betere speciaalzaken ter wereld.

De VPRO koos ervoor om de jaarlijkse Bob den Uyl-prijs voor het beste reisboek in deze winkel uit te reiken. Tijd voor een gesprek met Fokko Bos.

Bos was nog boekhandelaar in Groningen (stad) toen hij lid werd van de ENWB. En omdat hij meer van besturen is dan van toerfietsen, was hij binnen een half jaar voorzitter van de afdeling.

Van klein naar groot

Zo'n dertig jaar geleden ontstond boekhandel Pied a Terre uit een kast met bergsportboeken. Een boekhandelaar had de zaak van een collega overgenomen en moest wat met die kast, die wel erg in trek was bij jonge klanten. Van een bevriende kroegbaas kon hij een pandje aan het Singel huren en een aantal van de jonge klanten werd vrijwilliger in Pied a Terre. Die situatie trof Fokko Bos aan als eerste professionele kracht in de winkel. Enkele mensen van het eerste uur zijn nog altijd actief in de wandel- en fietssector; zo schrijft een van hen voor een wandelblad. Zelf las Bos in die tijd de wandelboeken van Henk Raaff. Hij was vooral boekhandelaar, meer dan actief wandelaar of fietser. En meer beleidsmatig betrokken dan door zelf de wereld rond te fietsen.

Bos breidde het assortiment boeken en kaarten snel en fors uit, met fietsen, maar vooral met wat hij noemt 'op eigen kracht-titels'. Als voorbeeld noemt hij het pelgrimeren. "Toen de routes naar Santiago de Compostella verstopt raakten door de enorme populariteit, ben ik op zoek gegaan naar alternatieven en een daarvan is Rome." Al snel bleek dat er een vereniging voor Romegangers is, daar is Bos adviseur van geworden. Hij bedenkt routes en kijkt wat er op de markt is, wat nogal voor de hand ligt bij iemand die een reisboekenwinkel drijft. Zo ontstond gaandeweg een soort net van routes en etappes zoals Florence-Assisi en Assisi-Rome, en een aansluiting naar Bologna. "Het mooie is dat persoonlijk en zakelijk hier samenvallen", aldus Bos.

'Idealisme met zakelijke inslag'

Een winkel met boeken en kaarten – de helft van de 4000 m² kaarten, en ongeveer de helft van de boeken Nederlandstalig – is iets heel anders dan drogisterij-artikelen of groenten. Bos: "De eigenaren van Van Wijngaarden en ik zaten allebei in kleine pandjes met een vergelijkbare omzet. We waren collega's, maar konden geen van beiden doorgroeien door de concurrentie van de ander. En dat was wel nodig in deze zware tijden." Nu bestiert Bos met een flink aantal medewerkers de samengevoegde zaak, die hij niet zonder trots 'de in talen breedst gesorteerde en mooiste reisboekhandel van de wereld' noemt. In het boekenvak gaat het vooral om de inhoud, en je moet als boekhandelaar – vindt hij – anders dan een handelaar in fruitsoorten of parfums echt passie voor het vak hebben. Zelf noemt hij het 'idealisme met een zakelijke inslag'. Tot de fusie was hij lange tijd voorzitter van de vereniging van reisboekhandelaren.

"Dan ben je echt de grootste van Nederland, net zo groot als de andere samen, en dan kun je geen voorzitter meer zijn, dat wordt scheef", zegt hij met evenveel realisme als nuchterheid. In vergelijking met andere landen valt Nederland wat betreft reisboekhandels positief uit de toon. Wel is het aantal gespecialiseerde boekhandels gedaald van ongeveer vijftien naar zo'n tien. "Alleen Amsterdam had er al drie – Singel, Overtoom en Utrechtsestraat. Toen wij samengingen, hebben we wel gesproken met de Utrechtsestraat, maar een menage à trois zat er niet in", aldus Bos.

Amsterdam

Bos fietst dagelijks van Amsterdam Noord, waar hij woont, naar de Overtoom en is een tevreden lid van de Fietserbond. Zoals gezegd, als bestuurder



kent hij de perikelen met overheden. Als 'Noorderling' is hij blij met wat er in zijn stadsdeel gebeurt. "Het nieuwe fietspad langs de Adelaarsweg en dat langs het IJ zijn prachtig!"

Ook over het centrum zal iemand van Fokko Bos weinig kritiek horen. Natuurlijk zijn er knelpunten, maar er wordt relatief veel rekening gehouden met fietsers. Als voorbeeld noemt hij de situatie rond het Centraal Station, waar op de Prins Hendrikkade een fietspad is aangelegd met tweerichting verkeer. Soms levensgevaarlijk, niet alleen voor fietsers, ook voor overstekende en argeloze voetgangers. Situaties als deze duidt hij aan met "de anarchie van Amsterdamse fietsers die als breekijzer werkt". Het lukt immers niet altijd om zaken te reguleren. Een ander 'lastig' punt zijn toeristen op de fiets. "Zij denken 'hier kan alles' en gedragen zich ook zo. Vaak gedragen ze zich als voetganger, maar ach, dat hoort gewoon bij Amsterdam", zegt hij wat laconiek. "Het is een wonder dat er niet meer ongelukken gebeuren..." Wel is hij een groot voorstander van het terugbrengen van het autoverkeer in de stad. Het liefst zou hij dan ook de terugkeer van een bodecentrum zien, van waaruit de stad systematisch kan worden bevoorrad. "Als je ziet hoe vaak hier vrachtwagens voorrijden, dan denk ik vaak 'kan dit niet anders?'. De pakjes zijn vaak te groot en te zwaar voor fietskoeriers en de pakjestransport van een jaar of twee terug bleek ook geen succes."

Met kaarten en boeken in veel andere

lees verder op p.16

talen dan het Nederlands – Duits is een groot taalgebied, maar natuurlijk ook Engels, Frans, Spaans, Italiaans, noem maar op – kent Pied a Terre een leveranciersbestand met wereldwijd zo'n duizend adressen.



Fokko Bos

In de winkel en daarbuiten

Het assortiment is grofweg opgedeeld in drie categorieën: wandelen, fietsen en reizen. Op het Singel stond veel door elkaar, maar op de Overtoom is het uit elkaar getrokken. Reizen is voor mensen

die met de auto, vliegtuig of de trein reizen en telt veel algemene boeken. De rubriek wandelen is wat groter dan fietsen, omdat de wandelaar gewoonweg wat meer basisinformatie nodig heeft dan de fietser.

De voor de hand liggende vraag: wordt iemand niet enorm verleid om zelf te gaan reizen als je dagelijks te midden van reisboeken en kaarten van de mooiste gebieden en verste oorden zit? "Nee", zegt Fokko Bos, "dat ben je op een gegeven moment voorbij." Vroeger reisde hij wel, maar daar moest wel een aanleiding voor zijn. Een vriend die in Afrika werkte, en wiens moeder overleed; hij erfde haar auto en die moest naar Afrika worden gereden. "Dat deed ik dan." Of een andere vriend die kapitein was en met een boot naar Bangladesh ging. "Ik was kok en olieman." Of naar zijn vriendin, die in die tijd voor de revolutionaire regering van Mozambique werkte. Altijd was er een aanleiding. Of naar bijna alle landen waar Portugees werd gesproken, omdat hij zich die taal eigen had gemaakt. Nu reist hij nog af en toe naar Italië, omdat zijn zus daar een huis heeft, of naar Groningen, waar de familie een huis heeft. Nu vormen die woningen de aanleiding... "Nee, ik reis niet om het reizen."

tekst/foto AMR

Bob den Uyl

Bob den Uyl (1930-1992) was grootmeester van het korte reisverhaal en schreef tientallen boeken, waarvan mij *Opkomst en Ondergang van de Zwarte Trui* uit 1981 nog het meest bijstaat. Met veel ironie en scherpe observaties beschreef hij wat hij onderweg meemaakte. Naar hem is de prijs voor het beste reisverhaal genoemd, die in het voorjaar voor de vierde keer in Pied a Terre door de VPRO zal worden uitgereikt. Tot dan huurde de omroepvereniging een dure locatie, maar nu dus op de Overtoom. "De eerste keer was wat rommelig, we waren nog niet echt op orde en de kasten hadden nog geen wieltes. We hebben een podium

gebouwd en een cateraar ingehuurd", aldus Bos. Een beetje jammer vindt hij het wel dat de VPRO geen geld voor goede promotie heeft; het staat in de gids en komt op de radio, want televisie is te duur. Maar ja, wie luistert er nu nog naar de radio?

En waar staan in Pied a Terre de reisverhalen? Dat levert een levendig gesprek op met een medewerker erbij. Vroeger stonden ze in een aparte kast, nu tussen de reisgidsen, per land. Bij herschikking overweegt Fokko Bos ze weer in een aparte kast te zetten, maar daar lijkt de medewerker niets voor te voelen. Wat heb ik aangericht in de mooiste reisboekhandel?

AMR

ZIJSTRAAT

OPINIE

Edison Peña Villarroel

Het wielrennen als sport of hobby wordt gekenmerkt door fleurige kleding. Schreeuwerige kleuren, blokken, lijnen, merknamen van banken, telecombedrijven, verzekeringen, etc. Ook ik heb jarenlang als een clown rondgereden. Maar op enig moment ben ik in een zwarte trui gaan rijden.

Ik koos voor zwart, omdat het minder opvalt dat de snelheid niet meer aanwezig is. En in de Ronde van Italië rijdt de laagst geklasseerde in een zwarte trui. (Die zien we nooit op het podium.)

De zwarte trui speelt ook een rol in het Belgische verhaal van Bob den Uyl: *Opkomst en Ondergang van de Zwarte Trui*. Deze wielertui behoort bij een genootschap dat uiteindelijk besluit heimelijk een wielerronde te organiseren in ondergrondse kolennijnen in de Borinage en Noord-Frankrijk. Een 260 km lange ronde met de naam *De Ronde van het Carbon*. In dit hilarische verhaal beschrijft Bob den Uyl dus de opkomst en de ondergang: "Ligt het begin in een recent maar vaag verleden, het einde kwam abrupt. Over de oorzaak weet slechts een relatief klein aantal betrokkenen de hele waarheid..."

Het was de oplettende Volkskrant columnist Bert Wagendorp die meteen aan dit verhaal moest denken toen naar buiten kwam dat een van de bij de recente mijnramp opgesloten Chileense kompels, Edison Peña Villarroel, tijdens zijn ondergrondse verblijf dagelijks 5-10 km trainde nadat hij via de koker gym schoenen had gekregen. Hij deed dat als tijdverdrijf. Na zijn bevrijding werd deze held uitgenodigd als VIP-gast om bij de marathon in New York het finishlint vast te houden. Maar dat was zijn eer te na



en hij heeft de marathon gewoon als deelnemer gelopen. Helaas deed hij dat in een wit shirt.

TL

Ontstapeling

Wat is dat en waarom?

Als je de fietsrouteplanner gebruikt (zie p.5), word je al gauw over de Stadhouderskade gestuurd, bijvoorbeeld als je van de Roetersstraat naar het Marie Heinekenplein wil. Daar zijn we eigenlijk niet blij mee. Wij vinden dat je beter over de Sarphatistraat en de Weteringschans, de zgn. binnenring, kan rijden. Waarom vinden wij die binnenring zo veel beter? En, waarom geeft de routeplanner toch de Stadhouderskade aan?

Het idee voor dit artikel ontstond toen een lid ons vroeg of er niet iets gedaan kan worden aan de onveiligheid op de kruising Ferdinand Bolstraat-Stadhouderskade. Dat is een moeilijke. Natuurlijk vinden wij ook dat die veiliger moet. Er is een paar jaar terug een dodelijk (dodehoek) ongeval gebeurd en nog steeds is het zó druk met auto's, fietsen én trams dat één autootje dat nog even meerijdt door donkeroranje, de hele kruising twee rondjes verkeerslicht lang in de war kan gooien.

Het probleem is dat een dergelijke kruising bijna niet veiliger te krijgen is. Bijvoorbeeld: alle verkeersdeelnemers meer tijd geven, houdt automatisch langere wachttijden in en daardoor meer ongeduldigen die 'nog even door oranje' gaan of zelfs door rood. Goed beschouwd wordt het daar dus misschien wel onveiliger van. Hetzelfde geldt voor het splitsen van verkeersstromen die recht door

gaan en afslaan en die nu nog tegelijk groen krijgen. Dat splitsen kost extra tijd en extra ruimte, en die is er niet. Kortom, deze kruising wordt alleen echt veiliger door het rustiger te maken.

Corridors

Maar we hebben er in Amsterdam nu juist voor gekozen dat de Stadhouderskade dé drukke autocorridor is. Daarom zijn alle kruisingen daar zo druk, en min of meer vanzelf zo gevaarlijk. We betalen die prijs om het autoverkeer meer te concentreren. Daardoor kunnen we ons buiten die corridors (er zijn er meer) woonwijken veroorloven waar je niet meer dan 30 km/uur mag en kunt, maar waar dan ook maar weinig auto's hoeven te zijn. En het maakt ruimte voor fietsroutes. Bijvoorbeeld die over de binnenring (Sarphatistraat–Weteringschans–Marinixstraat). Daar zijn nu nog zo weinig auto's omdat die een alternatief hebben. En daardoor kon de Weteringschans eenrichtingsverkeer worden. Dat effect zie je ook terug op de fietskaart van Amsterdam van de Fietsersbond: de Weteringschans is groen, want (relatief) veilig. Veiliger dan de Stadhouderskade met al die volle kruisingen.

Ontstapelen

In het verkeersbeleid van de stad staat dit principe bekend als het scheiden van functies, of ook wel 'ontstapeling'. De Stadhouderskade in ons voorbeeld heeft

de functie autocorridor. Daardoor is er op de Weteringschans ruimte ontstaan voor de functie 'OV- en fietscorridor'. De wijken daartussen en daarachter hebben de functie 'verblijfsgebied'. In het verkeersbeleid van Amsterdam wordt er zoveel mogelijk naar gestreefd om de Hoofdnetten Auto, OV en fiets te scheiden. Te ontstapelen dus. Dit levert de mogelijkheid op om als fietser te kiezen voor een veilige route.

Bij de Singelgracht is die ontstapeling goed gelukt. De autoroute op de buitenring en de fietsroute op de binnenring zijn gescheiden, waardoor de fietsroute echt 'duurzaam veilig' is. Tegelijk heeft de Stadhouderskade fietspaden voor wie daar toch echt moet zijn. Dat maakt hem echter niet net zo veilig als de binnenring. Die duurzame scheiding op de binnenring strekt zich namelijk uit tot over de kruispunten, en die hebben het meeste invloed op de kwaliteit van een route.

Duurzaam veilig

Daarom zetten we als Fietsersbond altijd op veel meer in dan alleen vrijliggende fietspaden. Duurzame veiligheid bereik je alleen met circulatiemaatregelen, zodat je fiets en auto echt scheidt, ook op de kruisingen. Juist op straten waar (min of meer gedwongen) de hoofdroutes samenvallen, zijn vaak problemen. Voor

lees verder op pag. 18



Stadhouderskade – buitenring



Weteringschans – binnenring

beelden zijn de Berlagebrug en de Overtoom. De Berlagebrug is gelukkig sinds de ingebruikneming van de Gooiseweg niet meer zó belangrijk in het autonetwerk, en de Overtoom kent voor fietsers gelukkig een alternatief in het Vondelpark.

De Van Woustraat, daarentegen, is geen hoofdnet auto (dat ligt ernaast op de Amsteldijk), maar toch rijden er veel te veel auto's om te kunnen zeggen dat het ontstapelen hier gelukt is. Daar is, omdat het voor de fiets en het OV ook nog steeds een heel belangrijke route is, nog veel winst te behalen.

Routepanner

Dit stukje heeft nog een andere aanlei-

ding: het feit dat de routeplanner van de Fietsersbond (zie p. 5) het idee dat ontstapelde fietsroutes de voorkeur krijgen niet goed door blijkt te voeren. Ook daar wordt de 'verkeerde' route over de Stadhouderskade aangewezen. Dat komt omdat 'gevaar van kruisingen' een moeilijk criterium is om in te voeren. Ongevals cijfers hebben, bijvoorbeeld, als nadeel dat ze hoger worden als een route drukker wordt. Dat hoeft nog niet te betekenen dat je ongevalsrisico als fietser ook hoger is. Andere criteria zijn al gauw subjectief ("ik vind het daar niet eng, want ik weet de volgorde waarin de verschillende richtingen van het verkeerslicht groen krijgen"). Het criterium dat zwaar weegt voor een veilige route

in de routeplanner, is de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. Begrijpelijk, maar in dit geval jammer. De rustige Weteringschans met een paar auto's, weliswaar geen vrijliggend fietspad, maar wel relatief veilige kruisingen, scoort dan ineens lager dan de Stadhouderskade.

Gelukkig hebben we nog *Amsterdam op de Fiets*, de fietskaart waar de expertise van de afdelingsmedewerkers en -vrijwilligers in tot uitdrukking komt. Die expertise blijkt hier wel degelijk een toegevoegde waarde te hebben boven het computersysteem, en daarmee kunnen we het fietsen hopelijk nóg beter krijgen.

GdW

Fietsen in cijfers

Elk jaar wordt op heel veel punten in de stad het verkeer geteld. Deels handmatig, deels met hulp van (bijvoorbeeld) de lussen van de verkeerslichten. Dat levert behalve een heleboel getallen en grafieken, ook een paar conclusies op. En handvatten om de belangen van fietsers nog beter te kunnen behartigen.

Langs de Singelgracht liggen 30 telpunten (bij alle oversteken om het Centrum in en uit te gaan) en de cijfers daarvan zijn op een rijtje gezet. In de grafiek in afbeelding 1 de totalen. Een veelzeggend plaatje. We zien een langzame maar zekere daling van het autoverkeer in en uit de stad (rood), en een bijna gelijke stijging van de fiets (blauw). Goed en prettig om te weten. Je kunt je nu ook nauwelijks nog voorstellen dat er in 1980 1,5 keer zoveel auto's in het Centrum waren.

Nog interessanter is de verdeling van passages over die 30 verschillende plekken, weergegeven in afbeelding 2. Maar die ster is wel wat misleidend, omdat er aan de zuid/west kant van de binnenstad nu eenmaal meer oversteekpunten zijn. De toch ook tamelijk spectaculaire pont naar Noord valt daardoor eigenlijk in het niet. Kees Rovers heeft voor ons dat plaatje aangepast, om het inzichtelijker te maken: afbeelding 3. Daarin geeft de lengte van de lijnen het

aantal fietsers bij elke oversteek weer (en niet de plek waar ze vandaan komen). Je ziet de langste lijn (de meeste fietsers) bij de brug in het verlengde van de Ferdinand Bolstraat. Die profiteert allicht wat van de tijdelijke sluiting van de onderdoorgang van het Rijksmuseum, maar toch heeft ook de Museumbrug zelf nog een indrukwekkende lijn.

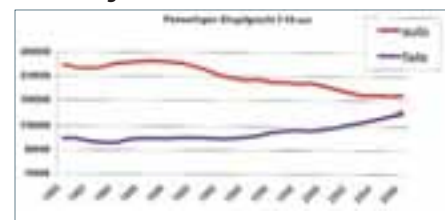
Voor ons is het nuttig om te zien waar de allerdrukste fietsroutes zitten. Een extra argument om die als eerste beter vorm te geven. De enorme aantallen daar maken duidelijk wat het kost om al die fietsers soms wel een minuut per cyclus te laten wachten voor een rood licht.

Veel tel- en cijferwerk is samengevat in *Mobiliteit in en rond Amsterdam*, uitgegeven door de gemeente. Een fraai boekwerk waaruit blijkt dat het feit dat de stad überhaupt nog bereikbaar is, te danken is aan het succesvolle fietsbeleid. Dat beleid is vooral succesvol geweest binnen de A10. Het is nooit echt gelukt om het 'te exporteren' naar de regio. Daar wonen en werken dus heel veel mensen die nog steeds bijna alles met de auto doen. Dat moet anders kunnen, bijv. door de afstanden daar korter te maken en de actieradius van de fiets te vergroten, bijvoorbeeld met lange-afstand routes met voorrang en meer comfort.

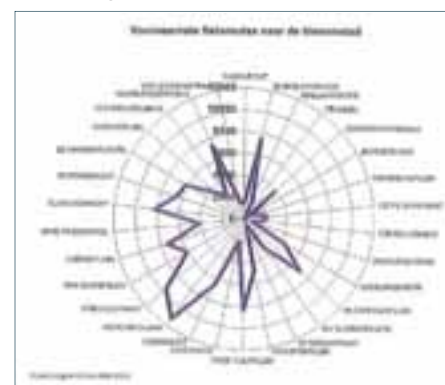
GdW

***Mobiliteit in en rond Amsterdam* kan worden gedownload via onze website: Feiten en cijfers > November 2010.**

Afbeelding 1



Afbeelding 2



Afbeelding 3



Louis Sibeijn: mensen gelukkig maken

Honderden, misschien wel duizenden fietsers die plotseling met pech langs de kant van de weg kwamen te staan, heeft Louis Sibeijn geholpen. Net als de gele ANWB-auto's redt hij reizigers in acute nood - met een lekke band, een gebroken ketting of welk mankement dan ook. Een essentieel verschil: de ANWB kun je bellen, en Louis geeft aan niemand zijn adres, zelfs geen telefoonnummer. Een goede reden voor een gesprek met de Florence Nightingale van de Amsterdamse fietsers.

Als jongen van elf kreeg Louis Sibeijn in 1956 zijn eerste echte fiets. Hij had als kleine jongen leren fietsen en was de kinderfiets ontgroeid. Met zeven (half) broers en -zussen woonde hij met zijn vader en stiefmoeder in de Karperstraat, achter het voormalige Haarlemmermeerstation. "Die fiets kostte wel 125 gulden, en ik kreeg er materialen bij en kocht zelf ook gereedschap. Mijn vader was tand-technicus, dus ook erg handig, technisch en behulpzaam. Zo gek was het niet dat ik als kleine jongen al familie, vrienden en burenhulp, als er wat met hun fiets aan de hand was." Meer nog dan van zijn vader, leerde Louis van veelal inmiddels verdwenen en overleden fietsmakers als Out in de Bosboom Toussaintstraat, en die van de zaak tegenover het Huis van Bewaring in de Havenstraat, vlak bij zijn ouderlijk huis. Ook van meneer Van den Brink die bij Simplex werkte ("Dat Simplex over de kop is gegaan, is onzin. Ze zijn overgenomen door Gazelle.") leerde hij veel en natuurlijk bij Wido aan de Bilderdijkstraat.

Van zijn zesde tot zijn vijftiende doorliep Louis Sibeijn de Alfred Binet school voor Buitengewoon Lager Onderwijs (BLO), in de Rustenburgerstraat. Daar ging hij als enige uit het gezin op de fiets naar toe. "Ik heb er van alles geleerd. Rekenen vond ik het belangrijkste, dat heb je later altijd nodig. Maar ook aardrijkskunde is er goed ingestampt. Natuurlijk kon ik goed lezen en schrijven toen ik van school kwam."

Van magazijnmeester tot Zorgvliet

Daarna was het tijd om te gaan werken, in combinatie met Praktisch Gericht Onderwijs in de avonduren. Hij kon beginnen als magazijnmeester bij een drogist in de Beethovenstraat - waar nu een parfumerie is gevestigd. Daarna werkte hij kort bij een boekbinderij en was een tijdje leerling-loodgieter, maar het magazijnwerk lag hem stukken beter.



Louis Sibeijn

Vijftien jaar lang was hij magazijnmeester levensmiddelen bij grootgrutter De Gruyter, die verspreid over de stad veel winkels had. Louis kwam te werken op de De Clercqstraat. Een compleet fotoboek bevat beelden van toen, met collega's en de werkplek. Toen het met De Gruyter bergafwaarts ging adviseerde zijn vader hem om een baan bij de gemeente te zoeken, dat gaf altijd zekerheid, toen.

Gedurende 22 jaar zou hij in dienst zijn van de gemeente Amstelveen; hij werkte op Zorgvliet als tuinman, assistent-grafdelver en ordonnans (iemand die er voor zorgt dat belangrijke papieren op tijd op de juiste plaats worden afgeleverd). En dat rondbrengen ging natuurlijk altijd op de fiets, want een rijbewijs heeft Sibeijn nooit gehaald - en geld voor een eigen autootje was er nauwelijks.

Steeds de helpende hand

Intussen hielp hij mensen uit de nood. Of het nou in Amsterdam, rond de Clercqstraat, Zorgvliet, zijn woning, of op fietstochten buiten de stad was. Vaak drie, vier keer per dag, zomers soms wel meer dan zes keer (maar 's winters aanmerkelijk minder). Hoeveel kettingen hij

in al die jaren heeft gesteld, weet hij niet. Niet helemaal onbevungen staat Louis Sibeijn tegenover vrouwelijk schoon. "Twee Zweedse toeristes met lange benen en blonde haren kregen een lekke band. Korte broekjes, prachtige vrouwen, maar ik heb een goede band met de politie en dat wil ik graag zo houden, dus geen fratsen!"

Rijdt u met een aanhangertje? vraag ik. Nee, hij heeft slechts een tasje met alerhande onderdelen en gereedschap bij zich. Daar zit van alles in: boutjes en moertjes, inbus- en andere sleutels, binnenbanden, spatborden, tangetjes.

Zijn materialen koopt hij bij de firma Witter in de Van Woustraat. "Soms krijg ik korting," aldus Sibeijn. Dat helpt hem om de kosten en baten - die hij zorgvuldig bijhoudt - in balans te houden. "Ik houd er mee op zodra ik er op moet gaan toelleggen!" Hij is tevreden over dankbare mensen, die - net als de politie overigens - vinden dat je tegenwoordig niet meer van dit soort mensen tegenkomt. Die onbaatzuchtig anderen in nood helpen en daar niet dik voor hoeven op te strijken. Een paar euro krijgt hij meestal wel van de noodlottige die hij snel en adequaat heeft geholpen. "Een tijd geleden fietste ik de Holterbergtoertocht, toen er bij Ommen iemand langs de kant stond met een gebroken ketting. Die heb ik natuurlijk even geholpen." Een item bij AT5 een jaar of zes geleden heeft hem kortstondige bekendheid gegeven, maar zijn standpunt is duidelijk: het moet leuk blijven, niemand krijgt mijn telefoonnummer!

Waarom, Louis?

Het gaat erom mensen in nood gelukkig te maken. Dat is zijn drijfveer. Sibeijn heeft even overwogen ook een EHBO-cursus te volgen, maar een arts raadde hem dat af. "Als er wat met de fiets is, kan ik dat repareren, maar met mensen komt er meer bij kijken. En je moest ook vreselijk veel uit je hoofd leren. Ik ben helemaal geen arts, en zelfs die maken wel eens fouten. Dat soort dingen wil ik niet aan m'n fiets hebben hangen", aldus Louis.

Ook op 21-jarige leeftijd was hij redder in nood. In augustus 1966 redde hij een leerling verpleegster op driehoog in het

lees verder op p.20

Wilhelmina Gasthuis uit het brandende ziekenhuis. Omdat hij voor zijn actie een raam moest inslaan, is hij kort door de politie vastgehouden, maar hij haalde

met naam, toenaam en foto de landelijke kranten. En van de leerling verpleegster kreeg hij een bedankje toen hij haar kwam opzoeken in het hospitaal.

Louis Sibeijn een Florence Nigthingale? Dat mag hij zelf beoordelen...

tekst/foto AMR

De Fietsersbond kijkt vooruit

Al te vaak regeert de waan van de dag. Als het sneeuwt, reageren we waar het mis gaat. Als er een plan ligt voor de herinrichting van een straat, kijken we of het voor fietsers goed is.

Om te voorkomen dat we vergeten waar we als Fietsersbond op langere termijn naar toe willen hielden we in de kerstvakantie een bijeenkomst over onze toekomst. Hoe willen we in 2030 door de stad fietsen? Welke resultaten moet de Fietsersbond in 2015 behalen?

Iedereen merkt dat er meer gefietst wordt in de stad. DIVV heeft uitgerekend dat sinds 1990 het aandeel van de fietsen opzichte van auto en OV gestegen is van 33% naar 47% (zie ook p. 18). Dat is mooi, maar soms ook lastig. Zie maar eens je fiets netjes kwijt te raken bij een station. Of fiets in de ochtendspits maar eens over de Amstel bij de Hogesluis. En wat te doen met het parkeren van bakfietsen?

Superfietsroutes en fietsparkeren

We verwachten dat deze groei van het fietsverkeer zal doorzetten. En dan ko-

men er steeds meer plekken waar een fietspad van 1 meter 80 niet meer vol doet. Daarbij zijn er steeds meer verschillende fietsers: assertieve die liefst zo min mogelijk oponthoud hebben van verkeerslichten of heuveltjes, en kwetsbare, die juist de bescherming opzoeken.

In de toekomst zouden we graag de belangrijkste fietsroutes ruimer en comfortabeler willen vormgeven. Denk aan de binnenring (Marnixstraat–Weteringschans–Sarphatistraat), nu al één van de drukst befietste routes van de stad. Maar die route kan natuurlijk veel beter: zonder de rare hindernissen en doorsteekjes bij het Weteringcircuit en het Leidseplein en zonder (te) lange wachttijden bij verkeerslichten. En is het niet raar dat de duizenden fietsers in de spits minder ruimte krijgen dan een handjevol taxi's en auto's? Tegelijkertijd willen we ons bij het maken van een 'superhoofdnet' juist niet laten afleiden van het veiliger maken van het fijnmazige fietsnetwerk. Voor parkeren geldt iets vergelijkbaars: veel meer fietsers met veel meer – verschillende – wensen. We willen meer plek, maar vooral nieuwe oplossingen

die wel werken. Iets waar we al op korte termijn aan moeten gaan werken.

Keurige club

Ook de strategie van de Fietsersbond werd besproken. De Fietsersbond heeft een reputatie als een keurige club met goede contacten bij ambtenaren en politiek. Dat is goed voor de lobby. Of is de Fietsersbond inmiddels 'te' keurig geworden en zou ze wat vaker haar tanden moeten laten zien?

Reageren op voorstellen van de gemeente zullen we blijven doen, maar we zullen ook weer wat vaker onze eigen agenda opstellen. Dat is de conclusie. En dus aan de ene kant het aankarten van problemen zoals scooteroverlast, maar ook het doen van eigen voorstellen. Voorstellen die het fietsen in Amsterdam nog aangenamer maken.

De plannen staan omschreven in een strategieplan en werden ook nog toegelicht op de ledenvergadering (AALV) van 19 januari. De komende jaren denken we hiermee verder te kunnen.

GF

Geïnteresseerd in het strategieplan? Laat het ons weten.



... "te' keurig geworden"?



... "vaker de tanden laten zien"?

foto C. Oosthuizen



Knelpunten

Opgelost

CENTRUM

De **Odebrug** is open. Deze nieuwe brug verbindt de Geldersekade met het Oosterdokseiland. Daardoor kun je vanuit de stad zonder geslinger richting IJ fietsen, en ook naar de OBA en het conservato-



Odebrug

rium. De brug vervangt de Oosterdoksdam, die zal worden afgebroken. Wij zijn blij met de logische route en heel blij dat het fietspad aan de goede kant ligt, waardoor de regeling op de kruising met de Prins Hendrikkade behoorlijk goed is. En we zijn natuurlijk ook erg benieuwd naar hoeveel autoverkeer deze kaarsrechte doorsteek dwars door de stad gaat ontdekken en gebruiken.

Al lang vindt de Fietsersbond dat klinkers niet voldoende kwaliteit hebben bij intensief gebruik. De fietser is de eerste die daar slachtoffer van wordt. Daarom



Streetprint Rembrandtplein

bepleiten we vaak om eens 'streetprint' te proberen. Asphalt, met een patroontje erop. Dat blijft precies zo recht liggen als je het aan het begin hebt neergelegd. En nu ligt het onder andere op het **Konings-** en het **Rembrandtplein**. Helaas niet zozeer voor de fietsers, maar om de trambaan netjes te houden. Maar daar heb je als overstekende fietser natuurlijk ook profijt van.

Er wordt hard gewerkt aan de **Marnixstraat**. Nog lang niet af, maar je kunt nu al de fietsstrook langs de riante parkeervakken en een stukje met vrijliggend fietspad ervaren. In de uitvoering zitten nog wel wat technische gebreken (bijv. onnodige stoepband) die we er nog uit proberen te krijgen.



Marnixstraat

WEST

De **Bilderdijkstraat** is klaar. Althans, het stuk tussen Kinkerstraat en de De Clercqstraat. Ook hier eindelijk vrijliggende



Bilderdijkstraat

fietspaden. Ook al zijn ze smal en met tegels (vanwege de bomen), het is toch een hele vooruitgang. Beslist de eindeloze discussie die er aan voorafgegaan is waard. Nu nog het laatste stuk tot aan de Overtoom. De voorbereidingen zijn al in gang gezet.

WESTPOORT

Het viaduct bij **station Sloterdijk** is na één jaar weer terug van weggeweest. En het is nu een fietsviaduct, al is het nog een 'work in progress'. Vanaf het viaduct wordt de nieuwe fietsenstalling bereikbaar. Intussen is de voorrang op de Arlandaweg tegen de afspraken in fout geregeld. Ook hier proberen we nog een aanpassing te bewerkstelligen.



Viaduct Carrascopeplein

Nieuw

WEST

De kruising **Kinkerstraat-Bilderdijkkade** (voor de AH) is aangepast omdat het zicht heel slecht was. Dat is gelukt, een stuk overzichtelijker, maar voor de inrit is een steile stoepband gebruikt in plaats van de voorgeschreven schuine tegels. Nu is zo'n inritconstructie nooit een pretje, maar hier is het ronduit gevaarlijk omdat fietsers die er niet op rekenen er door uit balans kunnen raken (of erger) en dat wil je op zo'n drukke kruising

lees verder op pag. 22



Kinkerstraat-Bilderdijkkade

niet hebben. En voor mensen die daar elke dag langs moeten betekent die te steile helling waarschijnlijk elk half jaar een nieuw wiel. Je kunt het probleem vermijden door aan de verkeerde (maar wel legale) kant van de Bilderdijkkade te gaan fietsen en de fatale kruising zo te omzeilen. Maar dat kan toch niet de bedoeling geweest zijn van de aanpassing. We hebben het probleem aangekaart bij het stadsdeel.

ZUID

Ook een oplossing met een gebrek is te vinden op de **Europaboulevard**. Al jaren wilden wij dat je in twee richtingen voor de RAI langs mag fietsen, zodat je, als je vanaf bijvoorbeeld de Europahal richting centrum wilt, drie grote oversteken kunt vermijden. Bij de herinrichting van het voorplein van de RAI en de Europaboulevard is dat gelukt, zij het dat de ruimte voor de fiets aan de smalle kant is. Helaas zijn de andere dingen die we daar wilden, niet gelukt. De oversteek óver de boulevard tussen de Kennedylaan en de Rooseveltlaan is zomaar verdwenen uit de plannen, omdat in 2020 de auto's daar te veel last van zouden krijgen. Daardoor is dat tweerichtingen fietspad niet echt meer een opgelost knelpunt, maar een bittere noodzaak. Ook de doorsteek door het RAI-terrein blijft onduidelijk, terwijl er zeer geschikte opties lagen voor een mooi uitgevoerde hoofd fietsroute, wat het daar volgens alle afspraken wel degelijk is.

NIEUW-WEST

Op diverse plekken in de stad stuit je op rare, langdurige, vervelende omleidingen. Het **Zwartepad** tegenover de molen van Sloten (hoek Frankfurthersingel/Zwartepad) is er al een hele tijd uit. Dat betekent een naar stukje omfietsen.

Op de **Pieter Calandlaan** moeten fietsers, ondanks de schijnbare ruimte, oversteken (foto rechts). Maar hoe je dan verder moet, is een raadsel. Ga je in de tegenrichting op het fietspad aan de overkant, dan schijn je zelfs beboet te kunnen worden.

ZUIDOOST

In de **E-buurt** in stadsdeel Zuidoost is een fietspad gesneuveld. Nu er echter niet

gebouwd wordt, is er geen enkele reden om dat niet terug te leggen. Het lijkt echter wel makkelijk om zo'n terrein maar helemaal leeg te houden. Typisch dat je zoiets nooit ziet op het Hoofdnet Auto.

CENTRUM

Tenslotte hadden we wel gehoord dat de brug over de Lijnbaansgracht, bij de

zodat het gebied zelf meer 'Amsterdamse kwaliteit' heeft (wij begrijpen dat ook niet). Die verschuiving betekent behalve omrijden ook dat fietsers (duizenden schoolkinderen en forensen naar station Zuid) gelijkvloers de Beethovenstraat over moeten, die in de spits druk en snel bereiden wordt door auto's en OV.

In het verleden is de beslissing hierover



Elandsgracht er een tijd uit zou gaan, maar niet dat je daar dan ook niet langs de **Marnixstraat** mag. Enige duizenden fietsers moeten een raar stuk slingeren door de Jordaan, omdat er af en toe een tram, bus of taxi langs moet. Vanuit de Kinkerstraat linksaf is het daar altijd precies even 'gevaarlijk', maar dit is opeens een probleem...

ZUIDAS

In de Zuidas komen veel van onze problemen met het project *Zuidas* samen in het **deelgebied 'Beethoven'**. De oost-west hoofd fietsroute wil dat project graag verschuiven om het gebied heen,

uitgesteld, vanwege complicaties en weerstand. Onlangs ontdekten wij echter tot onze verrassing 'alvast maar' een wegonttrekkingsbesluit van het fietspad op de oude plek. Dat leek ons een slechte manier om de beslissing te forceren, en na inspraak van ons, bewonersplatform *Zuidas* en buurtbewoners, waren de gemeenteraad en de wethouder dat gelukkig met ons eens. Een tijdelijke omleiding zou nodig kunnen zijn, en die komt er wellicht ook, maar over de juiste plek van de route moeten we ons nog grondig beraden. (GdW/GF))



Sinterklaasoptocht

Bij mij thuis is het geen geheim dat mijn meest favoriete dag om te fietsen de dag is van de intocht van Sinterklaas in Amsterdam. De spontane parade van honderden blije, zingende en zwaaiende kinderen en ouders die langs de Weesperzijde met de stoomboot mee fietsen vind ik zo opwindend, dat ik er het hele jaar naar uit kijk.

Maar afgelopen november, toen die magische dag aanbrak, vond mijn vrouw het te koud en te nat voor onze vijfjarige zoon om achter op de fiets mee te rijden. Dat ik het zo jammer vond mijn zoon thuis te moeten laten, deed mijn vrouw vermoeden dat onze zoon enkel een excuus was om aan de fietsparade mee te kunnen doen. "Als je zo nodig wil", zei ze, "ga dan alleen." Alleen? Eigenlijk was haar suggestie niet zo'n slecht idee. Als mijn zoon niet kon, daarom hoefde *ik* het nog niet te laten schieten.

Dus sprong ik op de fiets, spoedde me de stad door en kon me, net nadat hij de Berlagebrug gepasseerd was, bij de Sint aansluiten. Maar vrijwel onmiddellijk, terwijl ik in kolonne met tientallen andere ouders opfietste, merkte ik dat er, als je geen kind bij je hebt, eigenlijk geen reden is om blij te zijn of te zingen en te zwaaien. Juist door daar met een leeg kinderzitje te fietsen werd ik me daar pijnlijk van bewust. De anderen zouden wel denken: "Wie is die rare die daar zonder kind rijdt?"

Als gauw bereikten we het deel van de Amstel waar Luud Schimmelpennick woont. Toen ik nog maar net uit de VS in Amsterdam was gearriveerd, interviewde ik Luud bij hem thuis. Zijn betrokkenheid bij het Witte Fietsenplan in de jaren 60 en bij de fietsdemonstraties

in de jaren 70, vond ik enorm inspirerend. Heldenverering is niet mijn ding, maar door de vele uren die ik gestoken heb in het bestuderen van de geschiedenis van het fietsen in Amsterdam, heb ik een zwak gekregen voor degenen die in de dagen vóór het bestaan van de Fietsersbond, in de frontlinie vochten voor de rechten van de fietser in Amsterdam.

Dus toen de fietsstoet Luud's huis naderde keek ik omhoog naar zijn woning. Onder de gezichten die vanachter de ramen naar de Sinterklaasvloot keken, was dat van Luud zelf, gekroond met een blauw en gele Zwarte Pieten muts. Ik moet bekennen dat ik vol bewondering schoot. Wow! Daar was hij, een van mijn helden! En nog meer trof het me dat Luud niet naar Sinterklaas of de stoomboot of de Pieten of de lawaaiige vloot keek. Nee, hij keek strak omlaag naar de fietsers daar beneden. Onze traag bewegende fietsprocessie scheen hem meer te interesseren dan de stoet van boten. En hij keek naar mij!

Ik wist niet wat te doen. Moest ik lachen? Hem met opgestoken duim groeten? Maar voor ik tot iets kwam, besefte ik plotseling dat Luud niet echt naar mij keek. Hij keek, zo scheen het, precies achter mij, naar mijn lege kinderzitje. Mijn held moet gedacht hebben: "Wie is die rare die daar zonder kind rijdt?"

Ik boog het hoofd, zette aan en bezwoer mezelf dat – ook al is er een sneeuwstorm – mijn zoon mij bij de volgende Sinterklaasoptocht zal vergezellen.

Pete Jordan

ONBEGAANBAAR



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

GOED BEGAANBAAR

Mede dankzij de Fietzersbond