



Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?

Onderdoorgang
Rijksmuseum

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. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 10 oktober 2012

Bijdragen (lieftst digitaal) zijn welkom tot 27 augustus 2012 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl (@adamfiest)

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfiest

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oe k@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, Jan Pieter Nepveu, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, 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



De politie in Oud-West ging in maart voorlichting geven over verkeersveiligheid. Dit plaatje moest duidelijk maken wat er mis is. Hebt U enig idee? We horen het graag.

Foto omslag: Een geheimzinnige plakker heeft het ei van columbus gevonden: de vervuiler draait op voor de schade. Een oud idee, want ook voor auto's is dit al eens voorgesteld, inderdaad in de roerige jaren 70. (Foto Reinder Rustema)

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email. Mail ons o.v.v. "Fietsband": amsterdam@fietsersbond.nl

In dit nummer:

- 3 Scooteroverlast
- 4 Fietsen- en stratenmaken
- 5 Op de tandem zonder zicht
- 6 World Naked Bike Ride
- 7 Help ons met paaltjes-project
- 8 Een fiets kopen in Cambodja
- 9 Duurzaam fietsen maken
- 10 Kunstproject Vondelpark drama
- 11 Fiets- en wandelbeurs in de RAI
- 12 VRI-stickers
- 14 Helpdesk: zwarte kratjes
- 15 Leidraad fietsinfra
- 16 Lezers schrijven | Waterlandplein
- 18 **Onderdoorgang toch verloren?**
- 20 Knelpunten
- 22 (Niet) fietsen in Nieuw-West
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Boetes voor fietsovertredingen



RECYCLED
Papier gemaakt van gerecycled materiaal
FSC® C008011

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering
Wanneer: dinsdag 5 juni, 20.00 uur
Waar: WG-plein 84
Agenda: vaststelling financiële jaarstukken en gedachtenwisseling over beleid e-bike en fietsparkeren

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	14020
- 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

Actie Scooteroverlast

Gemeenteraad stelt scooterbeleid vast

De gemeente gaat scooteroverlast aanpakken door snorfietsen te weren in parken en van de fietspaden in 30km zones. De gemeente durft het echter niet aan om snorscooters ook in 50km-straten de rijbaan op te sturen, en dat is nou net waar de meeste fietspaden zijn met scooteroverlast.

Om die overlast toch aan te pakken gaat onderzocht worden welke straten omgevormd kunnen worden naar 30-km gebied en waar de fietspaden verbreed kunnen worden. Dat besloot de gemeenteraad op 21 maart n.a.v. onze petitie scooteroverlast en de nota 'Dus niet Brommen' van GroenLinks.

De Fietsersbond ziet dit als een mooie eerste stap, maar ziet ook dat er nog veel werk moet gebeuren. We zien dat met politiecontroles 'op straat' en het weren van scooters in het Westerpark de scooteroverlast serieus worden genomen. In 30-km straten als de van Swindenstraat (Dapperbuurt) en de Jan Pieter Heijestraat (Kinkerbuurt) is het verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan niet ingewikkeld. Maar het voorstel van stadsdelen West en Centrum om de as van Mercatorplein tot de Dam

over de Jan Evertsenstraat, De Clerqstraat, Rozengracht en Raadhuisstraat (zie rechts) een 30km gebied te maken leidde tot weerstand bij het GVB en de stedelijke wethouder, die bang zijn dat trams en bussen daardoor vertraging oplopen. Ook de verkeerspolitie heeft bezwaar tegen een 30km gebied (zie p.4).

Verder gaat de gemeente door met de voorlichtingscampagne 'SlowRiders' (zie linksonder) en met snelheidscontroles tegen opgevoerde brommers en te hard rijden. Amsterdam blijft ook doorgaan om het rijk onder druk te zetten om snorscooters (met helm) naar de rijbaan te verplaatsen, betere snelheidsbegrenzers te verplichten en voor strengere normen voor (snor)scootersnelheden. En wie weet wordt wethouder Wiebes binnenkort minister van Verkeer en kan hij zelf het probleem landelijk voor ons oplossen... (GF)

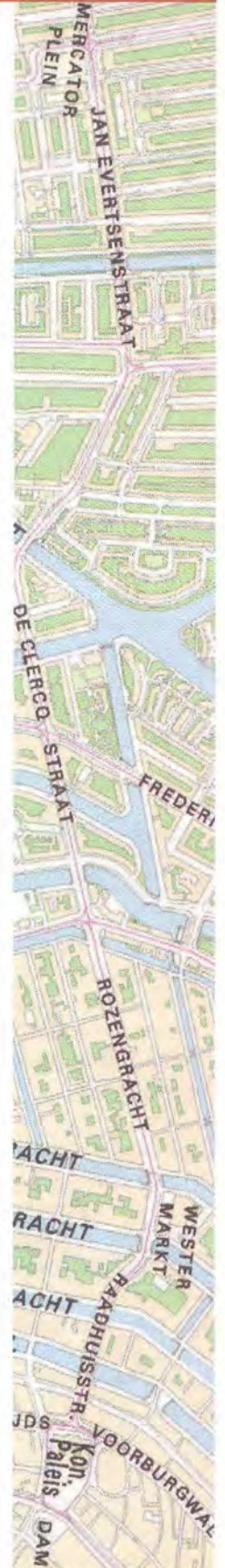
SlowRiders campagne

De campagne 'Slowriders' "roept scooterrijders op om relaxed te rijden en zo de verkeersveiligheid te verbeteren en boetes te voorkomen", aldus de gemeente. Om dat doel te bereiken "zet men 'rustig rijden' aantrekkelijk neer." Verder wil men vooral jongens tussen de 16 en 24 bereiken met de boodschap: "meisjes zien je beter, geniet meer van de omgeving en je verbruikt minder benzine." En natuurlijk: "als jij relaxed rijdt, is de politie dat ook (geen boete)." Bij dat laatste wordt merkwaardigwijs de indruk gewekt dat de politie, als ze je geen boete geven, je belonen ("Ze belonen goed gedrag, maar delen ook boetes uit als dat niet het geval is."). Of de doelgroep dat ook zo ziet, valt te betwijfelen.

En natuurlijk probeert men de doelgroep via de sociale media (facebook, team-alert) te bereiken. Dat lukt zo te zien niet erg (al is 253x op 'vind ik leuk' geklikt), want de moderator is het meest aan het woord en behalve een oudere man uit Spanje heeft zich eigenlijk alleen een meisje gemeld dat vraagt wanneer de uitslag van een prijsvraag bekend gemaakt wordt. De vraag is natuurlijk: zet het echt zoden aan de dijk? En: hoe kunnen we dat vaststellen?

BOVAG

De inspanningen om een eind te maken aan de scooteroverlast stuiten natuurlijk ook op tegengas. Zo is er de BOVAG die onderzoek heeft laten doen waaruit bleek dat "maar liefst 79 procent van de Nederlanders tegen het verbannen van de scooter naar de rijbaan is". Volgens de scooterbranch zullen de problemen verdwijnen als er subsidieregelingen komen om 2-takt snorfietsen te vervangen door elektrische, maar ze leggen niet uit hoe. Wat dat betreft is er weinig reden tot vertrouwen, omdat ze ook lobbyen om de limiet aan het vermogen van elektrische fietsen op te rekken waardoor die viermaal zo veel vermogen kunnen krijgen. Deze nieuwe categorie (e-bike) is voor onze wet een snorfiets en rijdt dus op het fietspad. Nu is de ondersteuning van de huidige elektrische fiets al vergelijkbaar met het vermogen van een amateurwielrenner. Dus dient meer vermogen zonder meer snelheid volgens ons geen enkel redelijk doel. Maar wel wordt het met zo veel vermogen makkelijker en aantrekkelijker om het ding op te voeren. Met als gevolg dat er naast de snorscooters nog meer veel te hard rijdende en snel optrekkende voertuigen op het fietspad komen.



Gemeenteraad stelt scooterbeleid vast

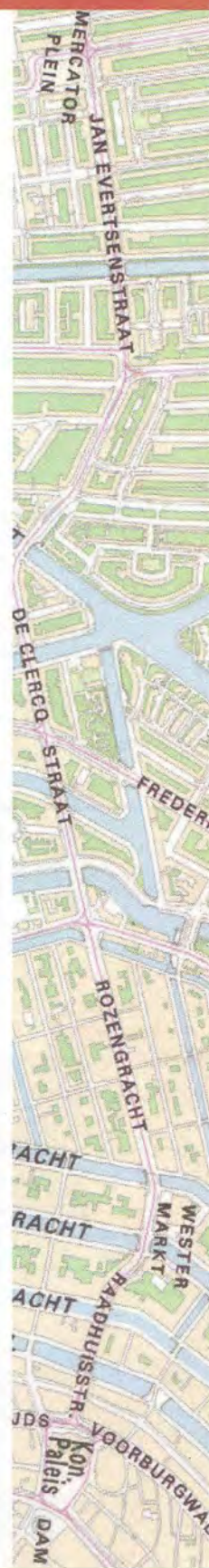
De gemeente gaat scooteroverlast aanpakken door snorfietzen te weren in parken en van de fietspaden in 30km zones. De gemeente durft het echter niet aan om snorscooters ook in 50km-straten de rijbaan op te sturen, en dat is nou net waar de meeste fietspaden zijn met scooteroverlast.

Om die overlast toch aan te pakken gaat onderzocht worden welke straten omgevormd kunnen worden naar 30-km gebied en waar de fietspaden verbreed kunnen worden. Dat besloot de gemeenteraad op 21 maart n.a.v. onze petitie scooteroverlast en de nota 'Dus niet Brommen' van GroenLinks.

De Fietsersbond ziet dit als een mooie eerste stap, maar ziet ook dat er nog veel werk moet gebeuren. We zien dat met politiecontroles 'op straat' en het weren van scooters in het Westerpark de scooteroverlast serieus worden genomen. In 30-km straten als de van Swindenstraat (Dapperbuurt) en de Jan Pieter Heijestraat (Kinkerbuurt) is het verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan niet ingewikkeld. Maar het voorstel van stadsdelen West en Centrum om de as van Mercatorplein tot de Dam

over de Jan Evertsenstraat, De Clerqstraat, Rozengracht en Raadhuisstraat (zie rechts) een 30km gebied te maken leidde tot weerstand bij het GVB en de stedelijke wethouder, die bang zijn dat trams en bussen daardoor vertraging oplopen. Ook de verkeerspolitie heeft bezwaar tegen een 30km gebied (zie p.4).

Verder gaat de gemeente door met de voorlichtingscampagne 'SlowRiders' (zie linksonder) en met snelheidscontroles tegen opgevoerde brommers en te hard rijden. Amsterdam blijft ook doorgaan om het rijk onder druk te zetten om snorscooters (met helm) naar de rijbaan te verplaatsen, betere snelheidsbegrenzers te verplichten en voor strengere normen voor (snor)scootersnelheden. En wie weet wordt wethouder Wiebes binnenkort minister van Verkeer en kan hij zelf het probleem landelijk voor ons oplossen... (GF)



SlowRiders campagne

De campagne 'Slowriders' "roept scooterrijders op om relaxed te rijden en zo de verkeersveiligheid te verbeteren en boetes te voorkomen", aldus de gemeente. Om dat doel te bereiken "zet men 'rustig rijden' aantrekkelijk neer." Verder wil men vooral jongens tussen de 16 en 24 bereiken met de boodschap: "meisjes zien je beter, geniet meer van de omgeving en je verbruikt minder benzine." En natuurlijk: "als jij relaxed rijdt, is de politie dat ook (geen boete)." Bij dat laatste wordt merkwaardigerwijs de indruk gewekt dat de politie, als ze je geen boete geven, je belonen ("Ze belonen goed gedrag, maar delen ook boetes uit als dat niet het geval is."). Of de doelgroep dat ook zo ziet, valt te betwijfelen.

En natuurlijk probeert men de doelgroep via de sociale media (facebook, team-alert) te bereiken. Dat lukt zo te zien niet erg (al is 253x op 'vind ik leuk' geklikt), want de moderator is het meest aan het woord en behalve een oudere man uit Spanje heeft zich eigenlijk alleen een meisje gemeld dat vraagt wanneer de uitslag van een prijsvraag bekend gemaakt wordt. De vraag is natuurlijk: zet het echt zoden aan de dijk? En: hoe kunnen we dat vaststellen?

BOVAG

De inspanningen om een eind te maken aan de scooteroverlast stuiten natuurlijk ook op tegengas. Zo is er de BOVAG die onderzoek heeft laten doen waaruit bleek dat "maar liefst 79 procent van de Nederlanders tegen het verbannen van de scooter naar de rijbaan is". Volgens de scooterbranch zullen de problemen verdwijnen als er subsidieregelingen komen om 2-takt snorfietzen te vervangen door elektrische, maar ze leggen niet uit hoe. Wat dat betreft is er weinig reden tot vertrouwen, omdat ze ook lobbyen om de limiet aan het vermogen van elektrische fietsen op te rekken waardoor die viermaal zo veel vermogen kunnen krijgen. Deze nieuwe categorie (e-bike) is voor onze wet een snorfietzen en rijdt dus op het fietspad. Nu is de ondersteuning van de huidige elektrische fiets al vergelijkbaar met het vermogen van een amateurwielrenner. Dus dient meer vermogen zonder meer snelheid volgens ons geen enkel redelijk doel. Maar wel wordt het met zo veel vermogen makkelijker en aantrekkelijker om het ding op te voeren. Met als gevolg dat er naast de snorscooters nog meer veel te hard rijdende en snel optrekkende voertuigen op het fietspad komen.

Zondagmiddag in Amsterdam

Sinds afgelopen winter kan iedereen op de laatste zondagmiddag van de maand, van 12 tot 16 uur binnenlopen bij Smerig, de fietswerkplaats aan de Van Oostdeestraat 233 E.

Een aloude traditie om hier op vrijdag tussen 11.15 en 17.15 uur je eigen fiets te leren repareren wordt eens per maand herhaald voor wie niet op vrijdag kan of wil. Het initiatief past in een groter geheel van 'Buren helpen buren in de Pijp'. Het is heel leerzaam, je steekt er veel van op. De hulp is vriendelijk en deskundig, en je betaalt alleen de materiaalkosten. Ideaal voor iedereen met een bescheiden budget of voor wie zijn of haar fiets graag zelf (mede) wil leren onderhouden.

En... een week later kun je op je zelfgemaakte fiets deelnemen aan de Fietsocht van de Maand van de Fietsersbond Amsterdam. Elke eerste zondag van de maand maken een aantal leden een fietstocht naar telkens een ander gebied in of om de stad dat het nader bezoeken waard is. Start om 14 uur bij het voormalig Filmmuseum in het Vondelpark.

AMR



Oude patronen op de Dam

Terwijl 3.1 miljard euro diep onder de grond verdwijnt in de N/Z lijn (zou van voor Lehman Brothers!) wordt op de Dam de noodzakelijke fietsinfrastructuur hersteld met te goedkope stenen.

Hobbelend en bobbelend passeert Amsterdams fietsende fine fleur dagelijks de Dam: artiesten, creatievelingen, middenstanders, moeders, scholieren, schrijvers, vaders, werkgevers, werknemers. Ze schragen de economie maar zijn net als iedereen de dupe van de hobbelige keitjes. Vrouwen op hoge hakken gaan struikelend voorbij. Zelfs de koningin op weg naar de jaarlijkse kranslegging, schijnt te mopperen.

Stratenmakers leggen dit voorjaar Portugese keitjes in mooie negentiende eeuwse patronen. Ze gebruiken anders

dan voorheen geen cement maar normaal voegsel. Daardoor kunnen toekomstige reparaties uitgevoerd worden zonder dat de hele weg opengebroken hoeft te worden.

Twee maanden zijn de stratenmakers bezig, geef hun dan meteen goede stenen, zou je denken. Zoals ook is gebeurd aan de overkant van het IJ, op het NDSM terrein bij het hoofdkantoor van de HEMA. Daar liggen een stuk stoep en weg, bestraat met gezaagde, supervlakke natuurstenen. Duur wellicht, maar miljarden zal het niet gekost hebben. En als het in Noord kan, waar haast niemand ervan geniet, waarom dan niet op het drukke, oudste stukje van de stad?

De stratenmakers op de Dam sluiten niet uit dat het wegdek wederom hobbelig wordt, maar vinden de ophef overdreven. Het gaat toch maar om vijftig meter? De toeristen vinden het prachtig! Voor wie is de Dam bedoeld? Voor toeristen of voor de bevolking? Het gebruik van supervlakke natuursteen, zou deze vraag overbodig gemaakt hebben.

Jan Pieter Nepveu



Vakwerkers behoren de beste stenen te krijgen

Doe mee, als je wilt!

Op de tandem met een slecht- of nietziende

De Amsterdammer Jan Peeters is al twintig jaar actief betrokken bij fietsen voor blinden en slechtzienden in onze stad en omgeving. Sinds zijn tienertijd is hij blind. Hij kan heel goed uitleggen hoe heerlijk het is om er met de tandem op uit te trekken; de ziende mens voor en de slecht- of nietziende mens achter. Tijd voor een gesprek met een bevlogen man.

"Er zijn nu zo'n veertig, vijfenveertig vrijwilligers. Mensen op wie we een beroep kunnen doen als we de eerste zondag van de maand vanaf het Amstelstation een tocht van vijftig, maximaal zestig kilometer gaan maken. Het station is handig voor mensen die mee willen fietsen maar buiten de stad wonen en met de trein komen", aldus Jan Peeters. En het is niet al te ver van zijn huis, waar hij in de schuur alle tien tandems van de Amsterdamse sportvereniging voor visueel gehandicapten Cormeta gestald heeft. De naam is een eerbetoon aan een erg actief paar uit de begintijd – de vereniging werd in 1973 opgericht. De club biedt blinden en slechtzienden niet alleen de gelegenheid te fietsen, maar er kan ook gewandeld en gezwommen worden. Elke discipline heeft z'n eigen coördinator; Jan is dat voor het fietsen. Hij kiest de tocht die vooral over bestaande routes voert. Maar wie onderweg een aardig alternatief weet, is welkom. Voorwaarden zijn dat het niet te ver weg moet zijn en dat er na ongeveer een uur een uitspanning op de route moet liggen. Peeters: "We fietsen van april tot en met november langs de Amstel, of door Waterland, of we gaan naar het Gooi. In juli en augustus ligt het stil, mede omdat dan moeilijk vrijwilligers te vinden zijn, die zijn met vakantie. We vertrekken meestal rond half elf en tegen twaalf vinden we een plek om te lunchen. Daarna fietsen we terug, met mooi weer nog een stop voor een ijsje."

Andere zintuigen

Omdat Peeters blind is, lijkt hij de andere zintuigen tijdens het fietsen meer te gebruiken. Zo hoort hij de vogels, de koeien, de stilte en de golven van het IJ-

selmeer, ruikt het water en ervaart ook ongezien de ruimte om zich heen. Hij ziet weliswaar geen andere mensen tegen de wind in fietsen, maar tegenwind ervaart hij zelf heel goed.

Wie ervoor kiest om met een visueel gehandicapte op een tandem te stappen, is voor die dag ook een soort verzorger. Er moet eerst bij Jan thuis een tandem worden opgehaald, je stapt samen op en bent samen die dag op pad. Je begeleidt de slechtziende onderweg, in het restaurant, ook als er geplast moet worden. Niet alle fietskoppels hebben hetzelfde tempo, dus de ene tandem gaat rap, de ander minder snel. Meestal wordt afgesproken op bepaalde punten op elkaar te wachten. Maar tandemfietsen in grote groepen is ook gevaarlijk. Goed dus dat ieder tweetal z'n eigen tempo volgt. Mede daarom zijn er gelukkig nooit ongelukken gebeurd.

Jan Peeters hanteert voor iedereen een duidelijke regel: doe je mond open als iets je niet zint. "Anders gaat het broeien en daar wordt niemand beter van. Niet alle zienden zijn gewend om met nietzienden om te gaan."

Landelijk

Er is een landelijke vereniging die het tandemfietsen voor en van visueel gehandicapten stimuleert, de ENVIT. Zij stellen een jaarkalender op, maar Jan Peeters' tochten staan daar niet in. "Daar hebben we dan weer te weinig tandems voor, dat zou te duur worden." Leden van Cormeta betalen immers weinig contributie en de club wil niet afhankelijk zijn van subsidies. Voor € 10 per jaar ben je lid. Wil je alleen fietsen, dan betaal je € 5 extra, wil je alle drie disciplines, dan betaal je € 25. Voor het gebruik van een tandem betaalt een slechtziende of blinde € 5 per tocht. Wie hem of haar per trein begeleidt – en dat geldt ook voor de wandelingen, die vanwege de woonplaats van de coördinator vaak op station Uitgeest beginnen – mag op een begeleiderskaart gratis mee in de trein.

Privé

Zelf heeft de familie Peeters een mooie elektrische tandem, waarmee elk jaar de Fietsvierdaagse in Drenthe wordt gereden. Ook met vakanties gaat de tweelingfiets mee, bovenop de imperiaal. De





motor maakt de fiets zwaar, maar volgens Peeters zijn er altijd mensen die zijn vrouw helpen om de tandem bovenop het dak van de auto te krijgen. Nog nooit heeft iemand geweigerd. Deze tandem gebruikt hij evenwel nooit tijdens de maandelijkse fietstochten van Cormeta; gebruikmaken van elektrische

maar boodschappen doet op de fiets, kan niet mee op een tandem met vijftig kilometer of meer. Het zijn stuk voor stuk fanatieke fietsers. Eén van hen is lid van Le Champignon, die heeft een oproep in hun clubblad gezet. Dat hielp ook goed." Cormeta heeft een beetje last van vergrijzing – niets nieuws voor verenigin-

ondersteuning is niet fideel naar de anderen, zeker niet naar de visueel gehandicapten die ouder zijn.

Vrijwilligers

Veel waardering heeft Peeters voor de vrijwilligers. Als iemand verhinderd is op de eerste zondag van de maand waarin hij of zij is ingeroosterd, wordt iemand anders gezocht. Als vrijwilliger word je wel geacht twee keer per jaar mee te gaan. "We hebben eens in de Echo een oproep geplaatst. Daar kwamen zo'n 120 reacties op. Een luxe-probleem! We hebben toen goed moeten selecteren. Wie alleen

Oproep

Wie iemand kent in zijn/haar omgeving die visueel gehandicapt is en graag fietst (en/of zwemt, wandelt), neme contact op met Jan Peeters van Cormeta: (020) 6656601 of tandemmen@cormeta.nl. Nog niet alle tien tandems worden gebruikt, dus doe mee als je wilt!

gen die met vrijwilligers werken. Volgens Jan Peeters willen jonge blinden wel fietsen, maar niet in groepsverband, dat komt pas later. En dan zijn ze niet meer weg te slaan. De vast groep van ongeveer tien mensen die elke maand een tocht maakt, is zeer stabiel. Het initiatief voor de vereniging stamt al van voor 1973, toen een groep visueel gehandicapte zwemmers in het buitenbad van Uithoorn bijeenkwam. Daarna verschoof de groep naar Amstelveen – eerst zwemband de Keerpunt, daarna de Meerkamp. In tegenstelling tot de fietsers, gaan de zwemmers en de wandelaars het hele jaar door, al zijn de groepen deelnemers wel kleiner.

tekst/foto's AMR

Amsterdam 9 juni World Naked Bike Ride

Zaterdag 9 juni a.s. wordt weer de World Naked Bike Ride (WNBR) Amsterdam gereden. De WNBR voert op een vrolijke wijze actie voor het milieu, met name voor het gebruik van de fiets in plaats van de auto. Men doet dat door – zonder schaamte of andere negatieve gevoelens – het plezier in en het vrije gevoel van het fietsen te tonen en ook de waardering voor het eigen lijf. Overigens zijn ook fiets(t)ers welkom die niet bloot mee willen rijden, maar het doel onderschrijven. Brommers en scooters zijn niet welkom. De World Naked Bike Ride is een wereldwijde actie voor herwaardering van ons lijf als motor en tegen het onge-

breidelde verbruik van niet-duurzame energiebronnen, met name benzine, diesel, etc. waardoor ons milieu wordt verwoest en waarvan we zo afhankelijk zijn geworden dat voor de garantie van toevoer oorlogen worden gevochten. Men komt bij elkaar op het Amstelstation en vertrekt om 13:00 uur naar Park Frankendael, o.a. om leuzen aan de



fietsen te hangen. Van daar af start de WNBR omstreeks 13:15 uur. We rijden via het centrum (o.a. langs het Lievertje op het Spui) naar het eindpunt in het Vondelpark.

Info: www.wnbr.nl / wnbr.nl@gmail.com

Help met ons paaltjes-project

Wibautstraat

Volgens stadsdeel en politie gebeurt het regelmatig dat auto's via het fietspad op de mooie brede stoepen rijden om daar te laden en te lossen. Dat mag niet en hoeft ook niet; er zijn namelijk ook goed bruikbare laad- en loshavens gemaakt. Toch gebeurt het en daarom is het idee opgekomen om op het fietspad weer paaltjes te plaatsen. De Fietzersbond heeft zich er steeds tegen verzet, omdat het middel erger lijkt dan de kwaal. Door de verkeerslichten komen fietsers vaak in 'klonten' tegelijk en is de kans groot dat je de paaltjes niet op tijd ziet.

Een mening hierover? Vaak last van auto's op het fietspad van de Wibautstraat? Laat het weten op amsterdam@fietzersbond.nl



Op de hoek van de Corantijnstraat in West staat een uitgeknipte rij paaltjes die auto's van de stoep moeten houden. Daar staat het rood-wit gestreepte paaltje een beetje verloren tussen, maar het dient hetzelfde doel. Veel klachten van fietsers die het stomweg over het hoofd zagen.

Ze zijn bedoeld om auto's te weren, maar zijn voor fietsers soms bloedlink: paaltjes op het fietspad. Jaarlijks belanden hierdoor 325 fietsers in het ziekenhuis en melden zich 2500 bij de eerste hulp.

Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat dit soort ongevallen vaker gebeurt met ouderen, tijdens fietstochten en trainingsrondjes en op plaatsen waar de fietser onbekend is. Het merendeel van de botsingen tegen paaltjes en wegversmallingen gebeurt doordat fietsers de obstakels niet of te laat zien. Dat gebeurt vooral als het druk is met fietsers: de voorste fietser in een groep zal een paaltje goed kunnen zien, maar voor de achterliggers duikt een paaltje vaak heel plotseling op.

Paaltjes worden gebruikt om misbruik van het fietspad door autoverkeer te voorkomen, maar veel paaltjes zijn overbodig. Vaak is het middel erger dan de kwaal. Daarom adviseren de verkeershandboeken paaltjes alleen te overwegen als andere maatregelen onvoldoende werken. Bovendien worden eisen gesteld aan de vormgeving van het paaltje (een kleur die contrasteert met de omgeving zoals rood-wit) en de onmiddellijke omgeving (bijv. een inleidende ribbelmarkering op het wegdek en goede verlichting).

Uit onderzoek van de Fietzersbond blijkt dat meer dan 99 procent van de paaltjes niet aan de aanbevolen vormgevingsnormen voldoet. De Fietzersbond is daarom in Amsterdam een project met vrijwilligers gestart om alle paaltjes op het 'Hoofdnet Fiets' te bekijken en te beoordelen. Daarvoor is een handleiding en bijgaand formulier gemaakt.

Meedoen?

We hebben van de gemeente per stadsdeel kaarten gekregen met alle paaltjes

op het hoofdnet fiets. Deze kaartjes knippen we in stukken met elk zo'n 20 tot 30 paaltjes, die we willen bekijken, fotograferen en beoordelen. De resultaten voegen we samen en bieden we de wegbeheerders (de stadsdelen) aan. Wil je een aantal paaltjes bekijken? Meld je bij ons aan via amsterdam@fietzersbond.nl

GF



Op de hoek van de Huizingalaan en het Christoffel Plantijnpad in Nieuw-West staat ineens een rood-wit gestreept paaltje. Wie rechtsaf slaat, het pad in, is natuurlijk niet bedacht op zo'n zinloos obstakel. Vooral als het al wat donkerder is.

Een fiets kopen in Cambodja

Deze zomer fietste ik in Cambodja. In plaats van mijn eigen fiets mee te nemen, kocht ik er een in de hoofdstad Phnom Penh, waar een uitgebreide tweedehands fietsenhandel bestaat. Is dat handig?

Twee jaar geleden was ik ook in Cambodja en heb toen een tweedehandsje gekocht om op te fietsen. Ik wist dus waar ik moest zijn. In Phnom Penh centrum zijn een paar straten waar een tiental fietsenreparateurs en -handelaren zit. Dus keus te over. Ook nieuwe! Ze hebben allemaal een grote voorraad 'barrels' waar ze druk mee in de weer zijn om er verkoopbare exemplaren van te maken. Ik heb mij laten vertellen dat ze per schip uit Japan komen. Hoe hoger de prijs des te meer kwaliteit. Omdat de Cambodjaanse economie een dollareconomie is,

zijn de prijzen - ook voor Cambodjanen - in Amerikaanse dollars. Vanaf \$ 50 heb je al een stadsfiets, compleet met ijeren of plastic mandje aan het stuur en soms ook een bel. Slot is extra! De variatie in het aanbod van die tweedehands fietsen is groot: van bedaarde omafietsen via prima ATB's tot woest uitzijnde sportfietsen.

Ik kocht er een voor \$ 75 met twaalf versnellingen en die heeft zich prima gehouden. Na mijn vakantie gaf ik hem aan een vriend wiens fiets eerder gestolen was. Vorig jaar verkocht ik hem aan een expat voor de prijs die ik ervoor betaald had.

Ik heb wel eens een lekke band gerepareerd (vóór het hotelletje) maar dat baart nogal wat opzien: zo'n rijke toerist en dan zelf zijn band plakken! Overigens zijn er heel veel reparateurs. Sommigen

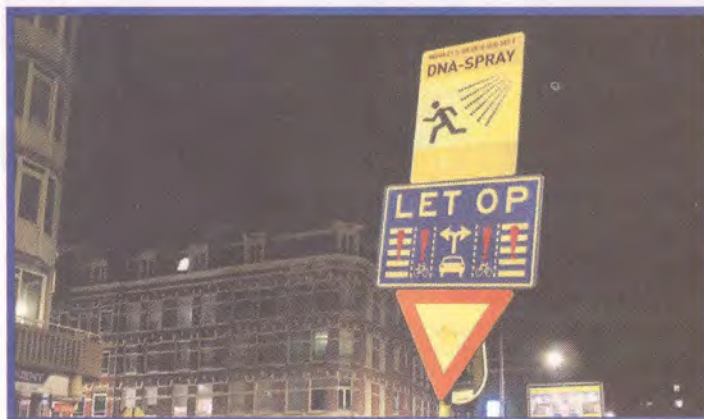
onder een boom met wat sleutels en een ouderwets vulkaniseerapparaatje. Een bandenplakset is wel handig als je, zoals me ook wel eens is overkomen, 'in the middle of nowhere' een lekke band krijgt.

Fietsen in Phnom Penh is heel anders dan fietsen op het platte land. In de hoofdstad is het een grote chaos met voornamelijk bromfietsen. Daar moet je dus heel vastberaden en moedig fietsen en heel duidelijk aangeven waar je heen wil. Een fietsbel is absoluut noodzakelijk. Cambodjanen vinden het raar dat zo'n rijke buitenlander zich op een 'armeluis vervoermiddel' voortbeweegt. Maar in het verkeer word je wel zorgvuldig en met respect behandeld. In de provincie is het evenwel allemaal veel gemoedelijker.

Hein Hoefnagels



Dat fietsen in Cambodja populair is onder toeristen bewijzen deze willekeurig van het internet geplukte vakantiefoto's



Puzzelfoto

De puzzelfoto in OEK 86 had alleen goede inzenders. Winnaar werd Hans van Lent, die als bewijs zijn eigen foto van het putdeksel in de Marnixstraat meestuurde.

Deze keer ook niet zo moeilijk want het middelste bord is zo uniek en ondoordringelijk dat je het nooit meer vergeet.

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

Stuur uw antwoord naar:

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

Roetz-Bike: duurzaam en stoer

Het idee is eenvoudig: hergebruik van bestaande fietsen met gebruik van natuurlijke materialen en onderdelen uit Nederland, of zo dichtbij mogelijk. Sinds augustus 2011 zijn de Roetz-fietsen te koop. Er zijn twee lijnen ontwikkeld: de 'Road' – een rode fiets, waarvan het frame twintig tot dertig jaar oud is – die € 499 kost, en de grijze lijn ('Retro') – waarvan het frame ouder is, zeldzamer en minstens zo solide – die € 699 moet opbrengen. Alle fietsen zijn voorzien van houten spatborden, kurken handvaten en een leren zadel van Lepper.



Een tweede leven voor weesfietsen

Wie en wat

Het kantoor, met 'afdeling Research & Development', is gehuisvest in de voormalige technische school aan de Jan Evertsenstraat in Nieuw-West. Daar spreek ik Mark Groot Wassink, een van de twee drijvende krachten achter Roetz-Bikes. "Het concept heeft Tiemen bedacht", zegt Mark, "ik kwam met hem in contact via een groep over duurzaamheid op LinkedIn." Zelf is hij van huis uit geograaf en bedrijfskundige. Tiemen ter Hoeven is opgeleid als werktuigbouwkundige en heeft ervaring met logistiek. Logisch dus dat ze heldere taken hebben: Tiemen doet de productie en logistiek, Mark de marketing en sales.

Een frame van staal

In september 2010 plaatste Tiemen op LinkedIn een oproep om weesfietsen een tweede leven te geven. Drie maanden later ontmoetten Mark en Tiemen elkaar en in mei 2011 werd hun bedrijf opgericht. Intussen had Tiemen een succesvolle pilot lopen op een sociale werkplaats in Dordrecht, waar een professionele poedercoat-straat staat. Het opknappen van oude barrels is echter geen lopende band werk. Elke fiets is anders, waardoor er verschillende onderdelen en verschillende afmetingen van onderdelen nodig zijn. Het is voor beide jonge ondernemers dan ook belangrijk dat de mensen op de sociale werkplaats daadwerkelijk iets leren en zich ontwikkelen. "We zijn er een dag per week zelf ook en kopen nu nog de oude fietsen in de depots van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dat selecteren op kwali-

teit kunnen zij waarschijnlijk op termijn van ons overnemen."

Een frame van staal is de meest elementaire eis om van een barrel een Roetz te maken; Hema-fietsen worden dus genegeerd. Staal is duurzaam en betrouwbaar.

Ook sociaal verantwoord

Over het inschakelen van arbeidskrachten via de sociale werkplaats is Mark kort en duidelijk. "Zij zijn trots op het maken van mooie fietsen. Onze klanten laten we door middel van een foto met ondertekening van de betreffende medewerker zien wie de fiets gemaakt heeft!" Mark wijst er op dat zeker vier of vijf grote Nederlandse fietsfabrieken op net zo'n manier werken. De frames worden in het verre oosten gemaakt en daarna in Nederland geassembleerd en afgemonteerd. Omdat de fietsen niet compleet worden ingevoerd, hoeven de fabrikanten geen invoerrechten te betalen. Wel mag er de sticker 'handgemaakt in Nederland' op. Beetje vreemd eigenlijk...

Roots en roetsj

De naam heeft een dubbele herkomst; allereerst de wortels, verwijzend naar duurzaamheid en hergebruik. Ook het werkwoord roetsjen zit erin, wat snel naar beneden glijden betekent. Met een Roetz-fiets moet je je dus duurzaam en snel kunnen verplaatsen.

En wie willen dat? Mark: "We richten ons in eerste instantie op een groep bewuste mensen tussen de 25 en 45 jaar, die het leuk vinden om voorop te lopen." Hip dus, zolang het duurt, want hip is be-

perkt houdbaar. Zelf verwijst Mark naar de Van Moof fietsen, die aanvankelijk ook uniek en hip waren, maar gaandeweg een groter publiek bereikten.

Soms krijgen ze mailtjes van fans die een Roetz-fiets 'in het wild' hebben gesignaleerd. Ze bestaan nog te kort om er al hordes van tegen te kunnen komen, al hebben de twee mannen flink geïnvesteerd in verkooppunten. Er is een designwinkel op de Rozengracht die ze verkoopt, maar verspreid over het land hebben ze ook fietsenhandelaars gevonden die in het idee geloven en de 'fiets met een tweede leven' in hun aanbod hebben opgenomen. Blij zijn Tiemen en Mark dan ook met de belangstelling van de keten het Zwarte Fietsen plan, met verschillende zaken in Amsterdam, waar de Roetzjes verkrijgbaar zijn.

De toekomst

Niet zonder trots wordt gemeld dat met deze fietsen bijna 70 % minder milieupact wordt veroorzaakt, waarvan ongeveer 65% in het frame (geen hergebruikt aluminium) en 5% in transport. Het jonge bedrijf heeft een lening van Stichting Doen. "Met name de voorraad, onderdelen en frames vragen een investering waarvoor we zelf het geld niet hebben liggen."

Ze verwachten meer bedrijfsklanten, zoals advocatenkantoor Kennedy Van der Laan, dat zes fietsen kocht, waarmee de juristen vanaf de Zuidas naar de rechtbank of cliënten fietsen. "Het kantoor vindt fietsen als een gezonde en milieuvriendelijke vorm van mobiliteit belangrijk, daarom rijden er nu fietsen

rond met onze url op de houten krat. Maar we maken ook fietsen met frames in huisstijlkleur met bedrijfslogo op de jasbeschermer: fietsende reclame!"

"Waar staan jullie over tien jaar?", vraag ik.

"We maken nog altijd hergebruikte fietsen en accessoires en hopen natuurlijk dat de groep mensen die voor duurzaam kiest groeit. Dat de samenleving bewuster is geworden. Die beweging is in gang gezet." Het liefst ziet hij het bedrijfje zich ook op andere markten begeven. Nu vragen al veel mensen naar duurzame kinderfietsen, maar Mark denkt dat hij en Tiemen eerst zelf vader zouden moeten zijn om daar aan te beginnen.

Voor het eerste zomerseizoen wordt een flinke verkoop verwacht. "Duizenden per jaar, dat willen we", aldus Mark.

tekst/foto AMR

www.roetz-bikes.nl



In de etalage op de Rozengracht

Kunstproject in Vondelpark werd drama

Op 8 maart kondigde stadsdeel Zuid een bijzonder kunstproject aan. Het was bedacht door de Britse kunstenaar Steve McQueen en hield in dat ruim twee weken lang in een groot deel van het park de straatverlichting werd uitgeschakeld en vervangen door zwak blauw licht. De bedoeling was – aldus het organiserende Stedelijk Museum – daarmee "de nachtelijke ervaring" van het park "levendig te transformeren". Maar het feitelijke effect was dat voor de normale gebruikers van het park (fietsers en voetgangers die ergens moeten zijn) in dat gebied niet langer werd voldaan aan de minimale eisen van sociale en verkeersveiligheid. Een ernstige zaak omdat het hier om een belangrijke fietsroute gaat, onderdeel van het hoofdnet fiets, waarvoor geen alternatief stond aangegeven. De gevolgen bleven niet uit: er werd niet alleen geklaagd, maar er gebeurden ook min of meer ernstige letselongevallen.

Het project werd op 19 maart voortijdig afgeblazen. Het stadsdeel legde de schuld bij bezoekers die "hun verkeersgedrag niet altijd bleken aan te passen aan de tijdelijke omstandigheid, waar-



door gevaarlijke situaties ontstonden". Het Stedelijk was kwaad op het stadsdeel want dat blauwe licht was van tevoren uitvoerig getest en goedgekeurd en het museum had zelfs – zeggen ze – geld betaald om de veiligheid in het nachtelijk duister te verhogen.

De Fietsersbond was ook behoorlijk pissig: wat ondoordacht van het stadsdeel om bij zo'n ingrijpend project niet eerst advies te vragen aan de verkeerscommissie, en wat flauw om de schuld van het mislukken bij de fietsers te leggen. Dat laatste steekt temeer omdat het stadsdeel – dat qua verkeersveiligheid het slechtste scoort van heel Amsterdam – weliswaar met de mond belijdt daar iets extra's voor te willen doen, maar – als het op daden aankomt – het meestal laat afweten. (JK)

Ingezonden mededeling

Milieucentrum Amsterdam zoekt luchtpunten!

Band leeggelopen? Geen fietspomp bij je? Daar is straks een handige oplossing voor: een app die aangeeft waar in Amsterdam je een luchtpunt kunt vinden, zodat je je fietsband weer op spanning kunt brengen. Milieucentrum Amsterdam ontwikkelt deze app. En vraagt daarbij om jouw hulp. Omdat er veel locaties zijn waar je een fietsband kunt oppompen zoekt het milieucentrum vrijwilligers om deze luchtpunten in kaart te brengen!



De app is straks te downloaden onder de naam 'De Gezonde Stad'. Deze naam is onderdeel van een koerswijziging van Milieucentrum Amsterdam, dat vanaf juni zelf ook De Gezonde Stad gaat heten. De Gezonde Stad wil het fietsen stimuleren. Jammer genoeg vergeten veel mensen vaak Nederlands schoonste vervoersmiddel waar wij zo trots op zijn. Om de fiets te promoten, creëert De Gezonde Stad de mobiele applicatie voor alle luchtpunten in Amsterdam en omstreken. Deze app laat je de dichtstbijzijnde luchtpunten zien. Handig als je onderweg bent en een halfzachte band hebt. Mocht je een locatie weten dan kun je dit invullen op:

app.degezonestad.org/luchtpunten

Wil je als vrijwilliger actief op zoek gaan naar luchtpunten of wil je stimuleren dat er extra luchtpunten komen? Mail dan naar: niels@degezonestad.org

Fiets- en wandelbeurs in de RAI

Zoals elk jaar in de eerste helft van februari, vond ook dit jaar – op 11 en 12 februari – de Fiets- en wandelbeurs plaats in de RAI. Terwijl buiten het kwik niet boven de -5 kwam, was het binnen zo warm dat de jassen uit moesten. In drie grote hallen trokken duizenden langs de stands, kramen, tests en wat al niet meer. Je moet wel van beurzen houden. OEK ging er heen.

Of het nou om huishouden en zwangerschap, watersport, auto's of fietsen gaat, de RAI in Amsterdam Zuid biedt al een halve eeuw ruimte voor beurzen. Zo ook elk jaar de Fiets en Wandelbeurs. (De organisatie zelf laat het koppelteken weg en geeft Wandel een hoofdletter.) Twee dagen kunnen belangstellenden zich op 21.000 m² in drie grote hallen laten voorlichten. Flink minder bezoekers dan verleden jaar (16.000 tegen 22.000), maar daar lijken schaatsweer op zaterdag en ijzelwaarschuwing op zondag debet aan. Het programma is indrukwekkend. Lezingen, presentaties, workshops, elk uur in de daartoe ingerichte zalen met verschillende capaciteit, van 75 tot meer dan 700 stoelen. Daar worden dan ook de toplezingen gegeven, met sprekers als Frank van Rijn – over fietsen op Madagaskar – en Lo Camps – over trektochten door de Canadese wildernis.

Henk Nijland, 67 jaar en wethouder in Duiven, hield twee keer zijn verhaal over fietsen naar Rome, zaterdag- en zondagochtend. Zijn motto 'een burn-out duurt langer dan een pelgrimstocht' trok veel mensen die geïnteresseerd waren in zijn ervaringen. Een vlot verhaal met mooie foto's en handige tips voor onderweg. Andere bestemmingen zijn dichterbij, zoals het verhaal van Flip van Doorn – Fietsen rond de wereld in Nederland – en dat van John Jansen van Galen over Nederland wandelparadijs. Over veel verder weg ging het door de Stichting Natuurstudie Projecten (SNP) georganiseerde en betaalde verhaal van Pol van Mill over fietsreizen door Costa Rica, Nicaragua, Noord-Vietnam en Kirgizië.

Op de informatiemarkt informeerden wandelaars en fietsers elkaar. Van de bedachte thema's (Wereldfietsers, Europafietsers en Onafhankelijk) merkte ik als beursbezoeker weinig, maar het

was goed bedacht. Het enthousiasme onder de informanten was groot; met verve vertelden ze aan wie maar wilde luisteren over hun gebied, hun route, hun ervaringen. De groep avonturiers die het vaderland verlieten voor een andere woonplaats en nu aan toeristen een recreatief-sportieve bestemming bieden, leek erg groot. 'Ik vertrek' is vleesgeworden op deze beurs; liefdesrelatie, andere koers na een carrière in de vakantiereizensector, liefde voor het land of gewoon zelf weg willen en maar zien wat er van komt, zijn herkenbare motieven.

Speciale aandacht was er voor Duitsland, het themaland van dit jaar. Heel veel stands, kosten noch moeite waren gespaard om de Oosterburen onder de aandacht te brengen van potentiële belangstellenden. Maar ook verschillende gebieden in België en Frankrijk pakten behoorlijk uit, net als de nieuwe toeristische regio's in Midden-Europa.

Interessant zijn de stands met nieuwigheden; die zijn er – afgezien van het hele en indrukwekkende GPS-circus – niet veel. Opvallend en tegelijk kinderlijk eenvoudig – en hoe lang houdbaar – is de achteruitkijkspiegel via je handschoen: Looky. Niet alleen voor strenge winters, ook voor een zomerdag met afgeknipte vingertjes.

Indrukwekkend waren de twee Vlaamse vrouwen – Nicole Dierickx en Ingrid De Wilde, allebei 49 jaar – die zes jaar lang de wereld rondtrokken, waarvan meer dan 100.000 km met de fiets. Ze kregen veel landelijke publiciteit en waren erg



authentiek aanwezig op de beurs, die het verder – net als ander beurzen – veelal moet hebben van de bakjes pepermuntjes, pinda's, dropjes en zoetigheden.

tekst/foto AMR

FIETS ROUTE PLANNER

De fietsrouteplanner van de Fietsersbond heeft sinds kort landelijke dekking. Een mooi resultaat.

En men zit niet stil: men denkt aan een verbeterde interface (HTML5), een variant voor tablets, de mogelijkheid routes te kunnen opslaan en delen, een koppeling met Duitsland en België, en uiteraard de mobiele fietsrouteplanner als app voor smartphones.

Fietsroute-planner



VRI-stickers



Welke fietser kent ze niet? De stickers op de palen bij de fietsstoplichten (VRIs): 'DE EERLIJKE BRÖMMER', 'Diervriendelijk vlees bestaat niet', en tal van andere uitingen. Ideëel of commercieel, uit op een lach of op een frons. Duidelijk is dat die palen door steeds meer boodschappers gezien worden als een geschikt podium. Er wordt over nagedacht: drukke routes zijn drukker beplakt en hoe langer de wachttijden hoe meer stickers, lijkt het wel.

Zouden de plakkers daar onderzoek naar gedaan hebben? Zouden er al studenten communicatiekunde zijn die er een scriptie over hebben geschreven? Hebben de grote reclamezuilbedrijven – zoals J.C. Decaux van de muppies en de abris – er al hun begerige oog op laten vallen?

De schoonmakers zullen er niet blij mee zijn, hoewel er tot nu toe niet veel ijver van die kant valt te bespeuren. Signaleren we hier een nieuwe gedoogzone in onze fietsstad?
(ML)







Fietsen met zwarte kratjes

Ergens is gezegd dat als Amsterdammers niets te klagen of te kankeren hebben, ze geen goede dag hebben. De Helpdesk wordt soms overvallen door klagende Amsterdammers. Wat dacht u van deze?

"Ja, meneer, wat een echte plaag aan het worden is: fietsen van die zwarte kratjes voorop hun stuur, met zo'n brede bagagedrager. Als die in het fietsenrek staan, is er amper plaats voor andere fietsen en die van mij heeft leidingen van de remmen en de versnellingen en als zo'n krat-fiets dan uit het rek wordt gehaald, trekken ze altijd mijn leidingen los".

Nu kan de Fietsersbond veel, maar mensen verbieden zwarte (of anders gekleurde) kratjes voor op hun fiets te monteren ligt niet binnen onze mogelijkheden, laat staan die mensen verbieden hun fiets in een fietsenrek te plaatsen, of in ieder geval niet naast een fiets met rem- en versnellingskabels. De bewuste klager kreeg de gelegenheid even zijn gram te spuien, met veel meelevendheid ("nee, ja, is ook vervelend, tuurlijk, u heeft helemaal gelijk") en daarna gingen

we weer over tot de orde van de dag. Aan deze zaak valt nu eenmaal weinig te doen. Goed oppassen was het uiteindelijke, goedbedoelde advies.

Maar de zaak kreeg toch nog een gevolg, want in de loop der tijd trokken steeds meer mensen aan de bel over de steeds voller wordende fietsenrekken in de stad en de steeds meer "onmogelijke vormen" van fietsen, die simpelweg niet meer in een standaard bemeten rek passen (denk aan beach-cruisers, verlengde frames en brede sturen). Wie tegenwoordig een kijkje gaat nemen bij een zaak als *De Fietsfabriek* struikelt over de maffe vormen en constructies, ook omdat alles mogelijk is en veel op maat wordt gemaakt. Dat is goed voor de mens en zijn Lebensraum, maar zorgt ook voor problemen. Tenzij er natuurlijk door de fietsenrekkenindustrie creatieve oplossingen bedacht worden. In het geval van de brede sturen en de zwarte kratjes is zo'n oplossing simpelweg meer ruimte tussen twee sta-plaatsen, wat in feite bete-

kent: minder ruimte in een rek. En daar is de stad dan weer niet blij mee. Want ondanks de inzet van steeds meer 'nietjes' en andere fietsparkeer-oplossingen blijft het ruimtegebrek een groot zorgenkind. De gemeente Amsterdam is daarom eerder dit jaar de actie *Fiets in de Weg* gestart, gericht op ongebruikte fietsen, die plekken in beslag nemen in de toch al overvolle fietsenrekken. Ongebruikte fietsen zijn fietsen die langdurig geparkeerd staan op straat en vaak herkenbaar zijn aan ontbrekende en kapotte onderdelen en een verwaarloosd uiterlijk. Een hardnekkig probleem dat, ondanks het regelmatig verwijderden van duizenden ongebruikte fietsen, blijft bestaan. Zo zijn er door de stadsdelen in 2010 alleen al 13.821 van dit soort fietsen afgevoerd naar het Fietsdepot (voorheen AFAC, aan de Hemweg). *Fiets in de Weg* betekent een verruiming van de mogelijkheden om ongebruikte fietsen in te leveren bij één van de zes Amsterdamse afvalpunten. Dat kan dagelijks, tussen 08.00 en 17.00 uur, behalve op zondag. Ga voor meer informatie naar www.amsterdam.nl/fiets, waar adressen, tijden en meer info te vinden zijn. Voor wat betreft de zwarte kratjes: blijf er ver vanuit de buurt als je in het bezit bent van een fiets met rem- en versnellingskabels!

FR

In Tokyo is het 'kratjes'-probleem opgelost door de fietsen om en om te parkeren. Hoe ze vaststaan is op deze foto helaas niet te zien. Foto Jim Peipert



Leidraad fietsinfra

Hoe breed moet een fietspad zijn? Hoe moet het verkeer op een kruispunt door markering in goede banen geleid worden? Aan welke eisen moet goede straatverlichting voldoen? Dit zijn het soort vragen waar een verkeersambtenaar het antwoord op moet weten en daarvoor kan hij terecht bij de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van Amsterdam.

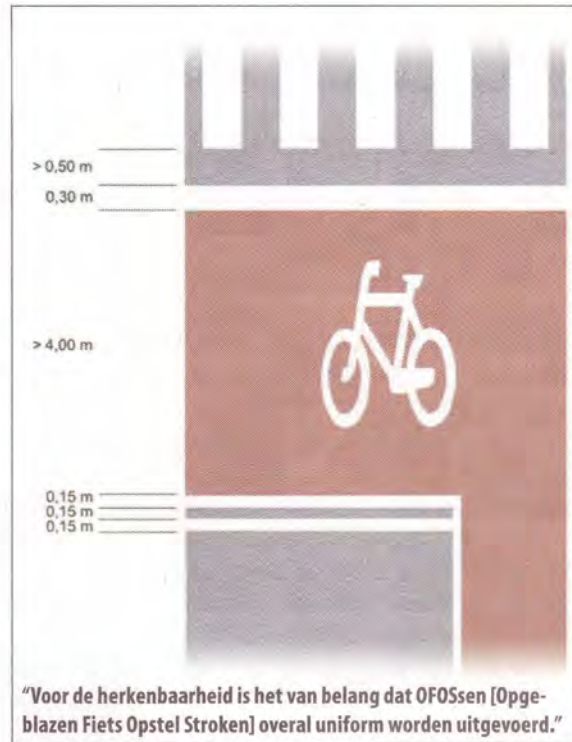
In die CVC Leidraad staan de landelijke verkeersrichtlijnen, al dan niet 'vertaald' naar de Amsterdamse situatie. Die leidraad bevat niet alleen de gewenste en minimale breedtes van een fietspad, maar ook die van een rijbaan en een trambaan. Beide afbeeldingen, inclusief tekst, zijn er uit afkomstig.

De Fietsersbond bespreekt plannen van de gemeente in de Knelpuntengroep. Daarin beoordelen actieve leden die plannen op grond van eigen fietservaring en kennis van de stedelijke normen. Hoewel dat prima gaat, leek het ons toch handig om onze eigen manier van kijken vast te leggen. Daarom heeft de Knelpuntengroep eigen leidraad opgesteld. Daarmee hopen we een paar doelen te bereiken.

Kennis vastleggen

Toen de Fietsersbond zo'n 30 jaar geleden met de gemeente ging meepraten ontstond het Handboek Fiets Amsterdam. Dit vormde de basis voor verschil-

lende publicaties die nog steeds gebruikt worden door verkeersontwerpers. Zo diende het ook als basis voor de leidraad van de CVC. Nu we namens de fietsers naar verkeersontwerpen kijken, willen we onze eigen inbreng daarin duidelijk maken. We zijn het namelijk niet altijd eens met deze leidraad en willen door ons pragmatisch op te stellen soms nieuwe dingen proberen. Zo komt er op de kruising van de 1e Constantijn Huygensstraat en de Overtoom een OFOS voorbij het zebraapad, een afwijking omdat de OFOS op de afbeelding rechtsboven zich vóór de zebra bevindt. Om op die manier verkeersontwerpen te kunnen beoordelen, moet de basis wel vastliggen, en moeten we het ook eens zijn over de punten waar we meer of minder kritisch naar kijken.



Kennis overdragen en uitdragen

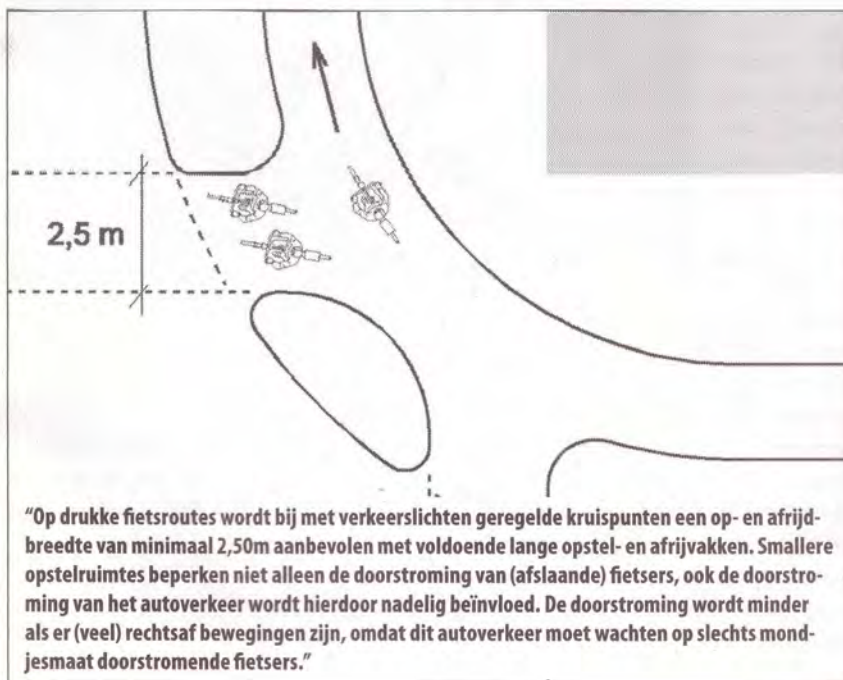
De Knelpuntengroep heeft gelukkig ook af en toe nieuwe aanwas. Voor hen is het handig om over een soort basiskennis te beschikken, in plaats van dat je die alleen maar opdoet als het een keer toevallig aan de orde komt. Mensen die gaan meedoen in de Knelpuntengroep, willen we hun leidraad dan ook meegeven om het kennisniveau in de groep gelijk te houden. Voor buitenstaanders is het goed om te weten wat de Fietsersbond belangrijk vindt in een verkeersontwerp.

De leidraad van de Knelpuntengroep wordt gehanteerd bij het beoordelen. Dat betekent dat er ook open vragen in staan, en dat de inzichten zeker kunnen veranderen. Het is geen blauwdruk hoe de wereld er volgens ons uit moet zien, het is eerder een beschrijving van de manier waarop wij over de wereld willen nadenken. En dan nog alleen voor zover het over verkeersontwerpen gaat. Andere zaken die met fietsen in de stad te maken hebben, bespreken we ook in de knelpuntengroep, maar dat doen we zonder leidraad.

GdW

De leidraad is te vinden op:

www.fietsersbondamsterdam.nl/knelpuntengroep



Toekomstbeeld 2030

In Oek 86 suggereren René Ambags en Ineke de Jonge dat de door de gemeente in het fietsdepot verzamelde fietsen aan Amsterdam moeten worden teruggegeven als gratis te gebruiken witte fietsen. Dit idee had ik ook al. De fietsen moeten dan wel uitgerust worden met een zendertje in het frame dat de coördinaten verstuurt. Iedereen kan dan op telefoon of computer zien waar de fietsen zijn, zoals dat ook kan met de Car2go-autootjes. Dergelijke zendertjes kosten enkele tientjes als ze als grote partij worden besteld in China. Zo kan je ook in de gaten houden of de fietsen binnen de gemeentegrenzen blijven en of ze stil staan. Want dan zijn ze kapot of in een berging opgesloten. Natuurlijk moeten derden ook uitgenodigd worden om er een spel op te baseren dat fietsers moet stimuleren om de fietsen te verspreiden en door te geven aan anderen. Elke fiets moet het liefst nooit stilstaan, dan zijn er minder parkeerproblemen. Het is

technisch haalbaar, maar een ambtenaar die ik erover belde zag één groot obstakel. De Amsterdamse fietsverkopers en -verhuurders zullen de gemeente waarschijnlijk voor de rechter kunnen slepen omdat de markt wordt verstoord. In het buitenland is dat praktisch geen issue omdat de populariteit van het fietsen toeneemt nadat de gemeente investeert in wat voor leenfietsensysteem dan ook. De vraag naar zowel huur- als privé-fietsen neemt erdoor toe. Maar in Amsterdam zullen de gebruikers niet alleen uit de tram komen, maar ook een fiets in eigen bezit opgeven als er een redelijke kans op een gratis fiets van de gemeente is. De ambtenaar suggereerde dat je daar juridisch onderuit komt als de fietsen alleen gebruikt mogen worden door leden van een gesloten groep van gebruikers. Maar dat is juist wat de essentie van het plan volledig ondergraaft. Wie een slimme truc weet of het juridisch wil uitzoeken mag het zeggen!

Reinder Rustema

In mijn toekomstbeeld is er in 2030 in Amsterdam een gebod voor het laten doorlopen van de verharding op fietspaden. Deze verharding krijgt voorrang op autoverkeer en busbanen, ook op doorgaande uitvalswegen. Auto's, bussen en taxi's op busbanen kunnen prima een beetje inhouden bij een wegdekswissel, en ze hebben schokbrekers om de hobbel te compenseren.

Het spreekt vanzelf dat de verharding in dit gebod asfalt zal zijn. Waar leidingen onder het wegdek moeten komen, wordt in dit gebod een strook op de autoweg uitgevoerd in klinkers of tegels. Langs uitvalswegen zonder voetpad komt een aparte leidingenstrook zonder verharding.

Deze verordening zal elke ontwerper onder de neus worden geduwd, inclusief het artikel dat de gevolgen van zondigen tegen deze regels voor rekening van zijn ontwerpbureau zal komen. Laat ons maar lekker doorrijden!

Steeff van Kok

Naar het Waterlandplein

Over een parkeerveld of door het groen?

Op het Waterlandplein in Noord wordt flink gebouwd. Er komt een nieuw winkelcentrum en er komen hoge torens met appartementen. Eronder komen parkeergarages voor de bewoners en het geheel wordt aan drie zijden omringd met – zoals de ontwerpers het noemen – parkeervelden.

Wij vinden dit ontwerp 'zóóó 1980'. Het is niet meer van deze tijd om de auto zo centraal te stellen. Vooral ook omdat de hoofdfietsroute langs de IJdoornlaan dwars over deze 'parkeervelden' loopt, waarover tot overmaat van ramp het laad- en losverkeer ook nog achteruit moet keren. Niet goed vinden wij, niet volgens de richtlijnen van het hoofdnet fiets, vindt ook de verkeerscommissie. Maar op deze manier wordt het toch gebouwd.

Gelukkig is er nog de vierde zijde van het project, die grenst aan een parkje in aanleg, de "groene zoom". Vanaf het

Buikslotermeerplein gaat een fietspad door het Baanakkerpark en na de oversteek over de Beemsterstraat is er een goede mogelijkheid

de route voort te zetten door 'de Groene zoom' naar het nieuwe winkelcentrum Waterlandplein. Dat was ook een uitgangspunt bij het ontwerp van 'de groene zoom'.

Helaas is dit fietspad in het ontwerp verdwenen, net als een bestaand fietspaadje tussen de Alkmaarstraat en Duinluststraat. Dit omdat omwonenden bang waren voor herrie en overlast in het parkje, met name van scooters.



Uiteraard horen scooters niet in dit parkje thuis. Maar omwonenden op fietsafstand moeten ook veilig boodschappen kunnen doen op het Waterlandplein.

Op 15 mei bespreek de raadscommissie Leefomgeving van stadsdeel Noord ons raadadres hierover. (GF)

Zie ook

www.fietsersbondamsterdam.nl/publicaties

Het nieuwe fietsparkeren op het Leidseplein

De eerste ervaringen

De poster rechts hangt sinds kort op en rond het Leidseplein. Natuurlijk zijn ook wij er erg voor dat je je fiets netjes parkeert. Daar hebben de voetgangers – en dat zijn we zelf ook als we zijn afgestapt – recht op, en de brandweer en ambulance hebben het gewoon nodig om snel bij het onheil te kunnen komen.

De regels zijn fors aangescherpt, maar het blijft schipperen zolang er niet voldoende plek is! Het stadsdeel heeft zijn best gedaan: nieuwe pontons in de Ziezeniskade en veel vakken met af en toe een nietje erin tegen het omvallen. De volgende stap is plek maken. Door fietsen die gevaar opleveren, wrakken, fietsen die te lang staan en fietsen buiten de rekken te verwijderen. Dat is wat ons betreft de volgorde. Waar we tegen zijn is gemakzuchtig je wagentje volladen met fietsen die buiten de rekken staan. Maar fietsen buiten de rekken die geen gevaar vormen, mag de overheid alleen maar weghalen als er voldoende alterna-

tief is. En dat is er in het weekend niet, en daarom wordt er alleen doordeweeks weggeknip.

Het plein is 'leger', zoals een bewoner zei. Dat is mooi. Maar we krijgen ook klachten. Een bewoner kwam 's avonds thuis, geen plek in het rek, fiets aan een paaltje (waar-ie al 10 jaar regelmatig staat, niemand tot last), volgende dag verwijderd. Dat lijkt ons niet de bedoeling. En we hopen dat er, met name voor de bewoners, een oplossing komt met bijv. herkenbare fietsloten. En vooral dat er genoeg parkeerplekken komt, zodat niemand meer een reden heeft om de fiets daarbuiten te parkeren. (GdW)

Gemeente Amsterdam

Doe mee!

Parkeer je fiets oké

Horeca en theaters Leidseplein vinden dit oké

Stal je fiets goed. In een rek, stalling of vak en maximaal 7 dagen.
→ Anders wordt je fiets verwijderd.

Kijk op www.amsterdam.nl/fiets en volg ons op facebook

De bereikbare binnenstad

Stadsdeel Centrum schreef een Nota bereikbare binnenstad. Lang verwacht, en wat ons betreft erg mooi geworden. Na het referendum en het Verkeer Inrichtings Plan (VIP) van zo'n 20 jaar terug, is er een hoop gebeurd in de binnenstad. Het autoverkeer nam af, het fietsverkeer en de hoeveelheid bezoekers in het ge-

heel, namen enorm toe.

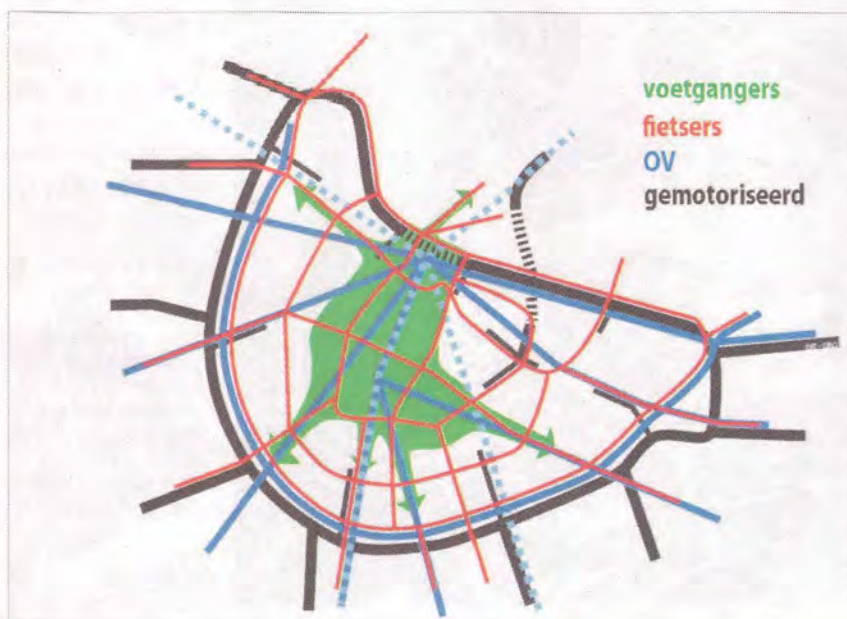
Al lang was er behoefte aan een nieuw, geactualiseerd plan voor die nieuwe situatie. Vorige besturen durfden niet, wilden niet, wachtten op de Noord-Zuidlijn of vergaten het gewoon, maar nu is het dan toch gelukt. Dat is op zich al mooi. Nóg mooier is dat er luid en duidelijk

wordt ingezet op meer ruimte voor datgene wat nú en straks belangrijk is: de voetganger en de fiets.

Als je in de binnenstad ruimte wil maken, moet er ook iets weg. Dat is altijd lastig, maar verkeer dat niet uit het centrum komt én er niet hoeft te zijn, hoeft er natuurlijk ook niet per se doorheen te rijden. Dat scheelt al!

En daar hebben we in Nederland mooie voorbeelden van. Groningen, ook een historische stad, is er één. Wat daar werkt, en ook (ooit, uiteindelijk) in Amsterdam zou moeten komen, is een sectorenmodel. Je kunt van buiten overal de stad inkomen, maar als je er eenmaal in bent gereden, kun je er alleen maar aan diezelfde kant uit. Daarmee leid je auto's zo snel mogelijk naar de hoofdwegen aan de randen van de stad die ervoor zijn ingericht om die auto's te verwerken. En waar ook meer ruimte is.

Natuurlijk staat er veel meer in de nota, waaronder een mooi fijnmazig fietsnetwerk. We zijn bezig met het schrijven van een inspraakreactie en er zal ook nog best wel wat discussie volgen. Maar de richting is er, en de richting is wat ons betreft heel goed. (GdW)



Tegen de richting fietsen in de Spuistraat

Reinder Rustema vindt fietsers die op het fietspad in de Spuistraat tegen de richting fietsen een probleem. "Ik zie dagelijks bijna-ongelukken gebeuren", zei hij tegen de Telegraaf (zie foto rechts). Volgens de politie kon men niet handhaven omdat de bebording niet zou deugen.

Op petities.nl probeerde hij toen steun te krijgen voor zijn verzoek aan het bestuur van stadsdeel Centrum om daar dan iets aan te doen. Het stadsdeel reageerde op de ingediende petitie (waar 21 personen steun betuigden). Men stelde dat de politie wel degelijk kan handhaven. Want niet alleen is de bebording gewoon in orde, maar er zijn halverwege 2011 ook nog fietssymbolen op het fietspad aangebracht die "gericht staan in de rijrichting". Wel gaat het stadsdeel – om de puntjes op de i te zetten – nu ook nog

onder het algemene inrijverbodsbord onderborden zetten met de mededeling dat het verbod ook voor fietsers geldt.

Aan het verzoek van de petitioneris om de fietsers die in de fout dreigen te gaan met borden te wijzen op een alternatief (langs het Singel of de Nieuwezijds) is het stadsdeel niet ingegaan. Reden: nog meer borden werkt verwarrend en bovendien weten de meesten die in de fout gaan dondersgoed wat ze doen, en dan helpen dat soort borden niet. Men belooft wel er "bij de politie nogmaals op aan te dringen om handhavend op treden tegen fietsers die tegen de verkeersrichting in rijden."



foto Telegraaf

Maar volgens Reinder zit het stadsdeel er naast als men meent dat het vooral om bewuste overtreeders gaat. Als hij fietsers in de fout er naar vraagt, blijken het vaak "gewone mensen die niet te lang hebben nagedacht" en geen alternatief wisten. En van die extra handhaving heeft hij tot nog toe niks gemerkt... (JK)

Fietsen door museumpassage is beter voor iedereen

Vlak voor Koninginnedag kondigde stadsdeel Zuid aan dat de museumpassage wat hun betreft fietsvrij moet worden omdat dat volgens onderzoek (5%) veiliger zou zijn.

Dat onderzoek is aantoonbaar onjuist. Hiernaast op p.19 staat een samenvatting van de kritische analyse waar de Fietzersbond dat onderzoek aan onderworpen heeft. Daarbij bleek dat onder

meer de kruising Hobbemastraat-Paulus Potterstraat driemaal drukker (met auto's) is ingeschat dan hij is.

Als de fouten en andere tekortkomingen van het gewraakte onderzoek hersteld worden, blijkt dat de uitkomst andersom is. En niet zo'n klein beetje ook: als fietsers door de onderdoorgang rijden is het maar liefst 25% veiliger dan wanneer ze eromheen moeten. En niet alleen

blijkt het veiliger voor fietsers, maar juist ook voor voetgangers. Die hoeven bijvoorbeeld, als fietsers door de passage rijden, niet op de gevaarlijke oversteek van de Stadhouderskade grote stromen afslaan fietsers te kruisen.

Ook andere consequenties van het weren van fietsers uit de passage ziet stadsdeel Zuid over het hoofd. Zo zal een goede omleidingsroute, voorwaarde

van de coalitiepartijen – zo die al mogelijk is – een hoop extra geld en tijd kosten en de waardevolle museumtuin aantasten. (JK)

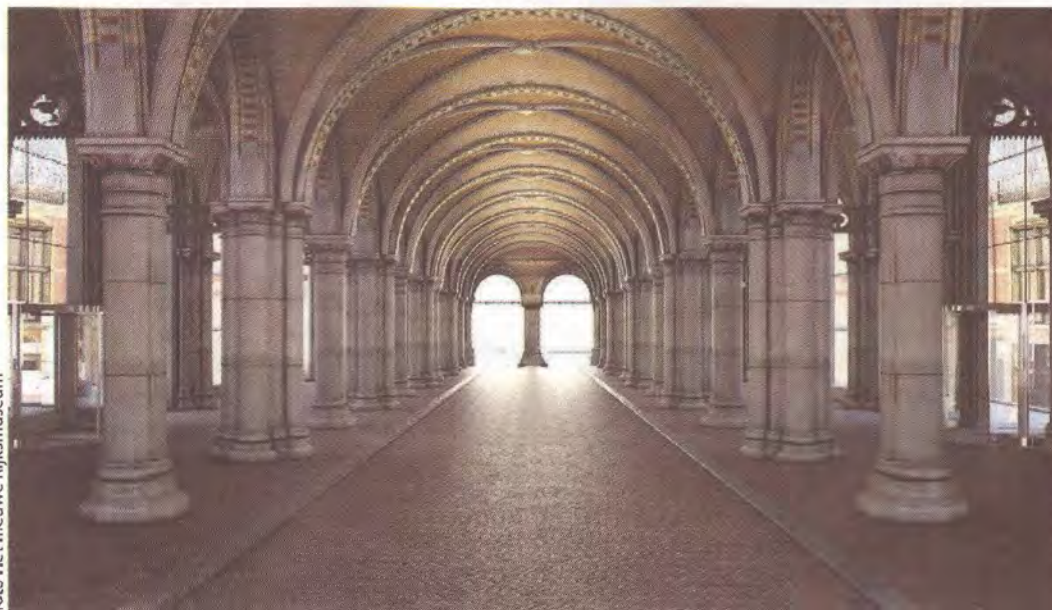


foto Het nieuwe Rijksmuseum

Intussen heeft het bestuur van stadsdeel Zuid de fouten in het rapport toegegeven, maar komt toch niet terug op het genomen besluit – daarin gesteund door een meerderheid in de raad (die toegeeft 180° te draaien).

Het is nu aan de gemeente.

Fietsroutes bij het Rijksmuseum nader beschouwd

Tekortkomingen in het Verkeersveiligheidsonderzoek fietsroutes van DTV

Het verkeersveiligheidsonderzoek van DTV* komt tot de conclusie dat fietsen om het museum heen iets (5%) veiliger is dan fietsen door de onderdoorgang. Bij dit onderzoek zijn echter een aantal fouten gemaakt. De belangrijkste zijn:

1. Onjuiste verkeersintensiteit

Op de kruising Hobbemastraat-Paulus Potterstraat is uitgegaan van een veel te hoog aantal auto's. Correctie hiervan betekent dat de variant met open onderdoorgang relatief 10 % veiliger wordt dan de gesloten variant.

2. Onjuiste letselernst

Voor de kruising van fietsers en voetgangers aan de zuidkant van het museum is uitgegaan van een tweemaal te hoge potentiële letselernst. Correctie van deze fout maakt variant met de open onderdoorgang 5% veiliger.

3. Totaal aantal fietsers niet gelijk in de twee situaties

De open variant wordt met meer fietsers berekend dan de gesloten variant. Daardoor wordt de totale berekende onveiligheid vanzelf al hoger, zonder daadwerkelijk onveiliger te zijn. Op basis van de getallen uit het rapport is een redelijker schatting: indien evenveel fietsers hun bestemming kunnen bereiken, is de variant met de open onderdoorgang ongeveer 15% veiliger dan die met de voor fietsers gesloten variant.

Het grote effect van de correctie van deze fouten laat zien – wat het rapport zelf ook al stelt – dat de betrouwbaarheid van het door het DTV rapport gevonden verschil van 5% twijfelachtig is. Na correctie van deze fouten blijkt:

Een onderdoorgang die open is voor fietsers is 25% veiliger, ongeacht de drukte. En dat niet alleen voor fietsers, maar vooral ook voor voetgangers.

Daarenboven ontbreken in het rapport een aantal relevante conclusies die op basis van de resultaten zonder meer getrokken kunnen worden:

1. De conflicternst in de onderdoorgang is relatief laag.
2. Wanneer fietsintensiteiten toenemen is de fiets prominenter aanwezig, waardoor voetgangers meer rekening houden met fietsers en de conflict-risico's afnemen. In de berekeningen van DTV is hiermee geen rekening gehouden.
3. Voor de knelpunten in de fietsroute door de onderdoorgang zijn eenvoudig verbeteringen te realiseren. Voor veel van de knelpunten in de routes om het museum heen zijn zonder ingrijpende, dure en tijdrovende aanpassingen geen verbeteringen mogelijk.

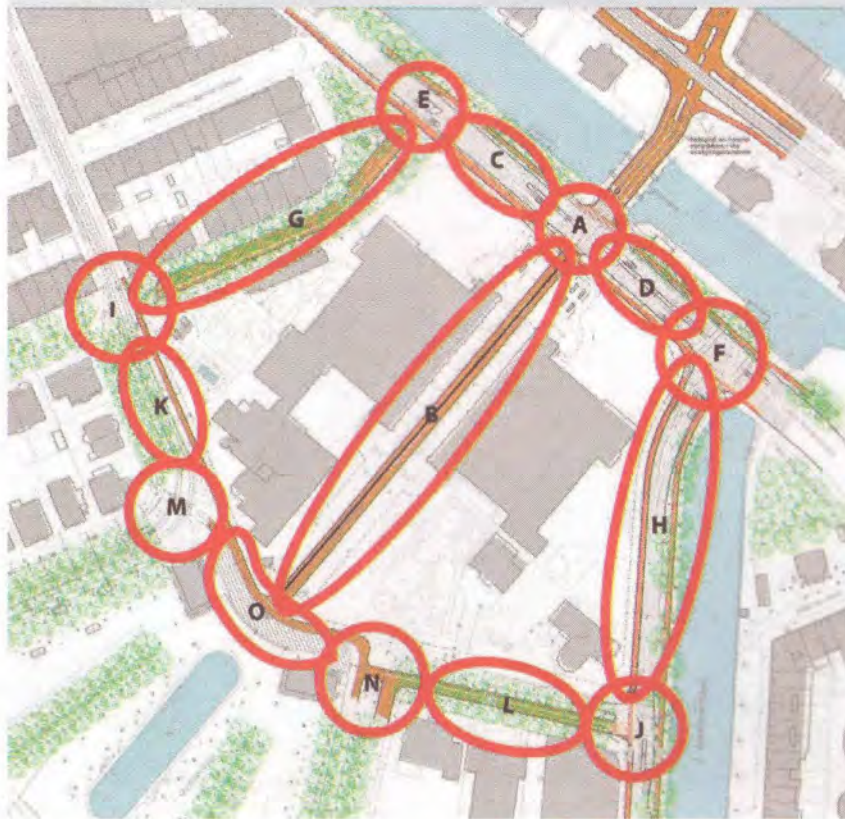
* Openbare ruimte Rijksmuseum. Verkeersveiligheidsonderzoek fietsroutes. DTV Consultants B.V. Breda, 18 april 2012



Eén van de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid die in het onderzoek van DTV niet meegewogen worden, is de verlenging van de Museumstraat tot de Honthorststraat, zoals hierboven ruwweg aangegeven. Die mogelijkheid is onderdeel van het Masterplan Museumplein, en zou in één klap de conflictpunten M, N en O (zie onder) elimineren.

Zie onze website voor de complete analyse: fietsersbondamsterdam.nl/passage_rijks

In het rapport van DTV worden 15 conflictsituaties onderscheiden en wordt per locatie de conflicternst berekend. Volgens het rapport van DTV zit de onveiligheid hem bij een voor fietsers toegankelijke onderdoorgang vooral in A en M, en in mindere mate in O (dus niet in B, de onderdoorgang zelf). Uit de analyse blijkt dat die onveiligheid (o.a. door fouten) overschat wordt. Daarnaast onderschat DTV de onveiligheid op de punten J, H, F, E, G, I en K.



afbeelding DTV



Knelpunten

OPGELOST

Nieuw-West

De route door de **Brettenzone** naar Haarlem is – als u dit leest – zo goed als zeker weer geopend. Geen opgelost knelpunt, maar na een jaar wachten op het werk aan de Westrandweg, wel heel prettig. Op de foto is het licht aan de andere kant van de tunnel te zien en een tipje van de loop van het nu alweer geopende fietspad langs de westrandweg.



Viaduct Daveren in aanbouw

Oost

Op de **Oeverzeggestraat** werd veel geparkeerd door gebruikers van de sportverenigingen in het Diemerpark. Teveel eigenlijk en dus gevaarlijk. De klachten daarover hebben geholpen, want inmiddels is duidelijker aangegeven dat de Oeverzeggestraat een fietspad is, waar je met de auto dus niet mag inrijden of parkeren. Er zijn extra borden geplaatst om dat duidelijk te maken.



Oeverzeggestraat

Helaas bleken de borden op zaterdagochtend niet voldoende en moest de politie komen om sommige enthousiaste sporters uit te leggen wat deze borden betekenden...

Het uitgezaaide stukje asfaltfietspad bij elke kruising van de **Wibautstraat** blijft ons verbazen. Toen we er laatst weer eens langskwamen, was de (zogenaamd mooie) rollaag van steentjes opgevuld met verharding om het te egaliseren.



scheidingsrand Wibautstraat

Voorlopig fijn voor de fietsers, maar we vragen ons wel af hoe duurzaam deze constructie is en hoeveel problemen de afbreuk ervan gaat veroorzaken. We blijven ons verbazen over een gemeente die geld uitgeeft om asfalt uit te zagen, te vullen met steentjes, en daarover weer asfalt neer te leggen, waarvan het nog maar de vraag is of het houdt.

Zuid

De fietsoversteken op het **Roelof Hartplein** zijn allemaal fors verbreed, waardoor meer fietsers kunnen wachten voor het verkeerslicht zonder anderen in de weg te staan. Het blijft krap en druk, maar we zijn blij met deze verbetering.



Roelof Hartplein

Vanaf de Westlandgracht, rechtsaf de **Heemstedestraat** op, reed je precies tegen een nare hoek in het plaveisel aan. Of je moest afsnijden en over de stoep hobbelen. Een typisch geval waar slechte inrichting zorgt voor verkeersgevaar. Een klacht aan de gebiedsbeheerder leidde tot razendsnelle actie. Het plaveisel van de uitrit werd in een keer naar de brug gestraat en het hoekje verdween.



leip uitsteeksel Heemstedestraat

De kruisingen met de Stadhouderskade blijven aandacht vragen. Vooral de overzichtelijke Y-splitsing **Stadhouderskade-Hobbemastraat**. Voor fietsers van West naar Oost langs de kade was niet duidelijk welk licht voor hen was. Het fietspad is daar nu met lijnen in tweeën gedeeld en dat scheelt. Uiteindelijk komt er een doorsteekje naar rechts zodat afslaan zonder verkeerslicht kan en het duidelijker wordt dat het verkeerslicht voor rechtdoor is.

Het rode tegelpad op het **RAI terrein** van het Beatrixpark tot het pleintje verandert niet echt iets aan het gedogen van fietsers naar het Europaplein, maar geeft wel blijk van goede wil van de RAI. Van beide kanten is de doorsteek nu ingezet als fietsroute. We zijn daar blij mee, en hopen dat het de opmaat is voor een nog duidelijkere positie van de fiets in dit stukje Zuidas.



rood tegelpad op RAI terrein

OPGELOST??

Noord

Je kunt sinds kort vanaf de pont naar de **NDSM** weer een stukje verder met de fiets langs de noordelijke IJ-oever. Dat is goed. Alleen is – tegen ons advies in – het pad naar het kantoor van de HEMA aangewezen als voetpad. In de praktijk functioneert het prima en gedragen fiet-



rechtstreeks van de pont naar de Hema

sers zich als gasten, maar het is jammer dat ze daarmee eigenlijk in overtreding zijn. En jammer is ook dat ze het met een wegdek van stelconplaten moeten stellen die vooral bij nattigheid bloedlink kunnen zijn.

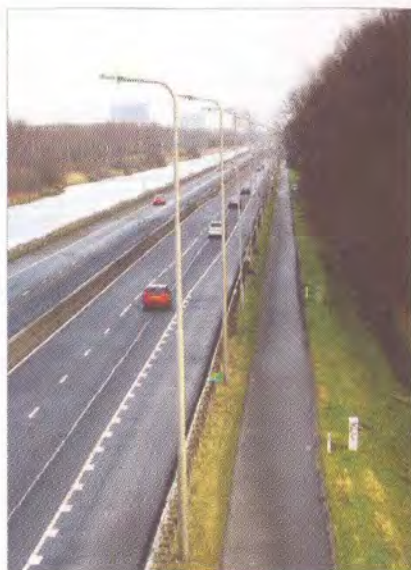
Zuid

Anders dan bij de RAI het geval is, is er elders in de Zuidas plotseling aandacht voor de veiligheid van fietsers t.o.v. veel bouwverkeer dat naar verwachting bij de **Buitenveldertselaan** de Mahlerlaan in en uit gaat rijden. Het fietspad tussen station Zuid en de VU aan de westzijde van de Buitenvelderstselaan werd daarvoor enorm uitgebogen. Vrachtwagens kunnen dan zonder dode-hoekprobleem zien of er fietsers kruisen. Helaas werd de uitbuiging niet doorgetrokken naar de volgende bocht om het benzinstation heen. Nu rij je dus gedwongen een soort dronkemansslinger, twee kameelbulten heen en weer. Toch wel wonderlijk. Zoiets overdrevens voor de veiligheid zie je nou nooit ontstaan op een autoweg...

VERMEDEN

Nieuw-West

Wie langs de zuidkant van de **Haarlemmerweg** naar Halfweg of verder wil heeft de keuze tussen het 'Kronkelpad', een mooie groene route met kronkels en hobbels, en de ventweg langs de Haar-



fietspad langs de Haarlemmerweg

lemmerweg, die recht, vlak en snel is, maar met lawaai en vieze lucht. Terwijl de een kiest voor een sociaal veilige of snelle route, wil de ander juist genieten van het groen. Een handvol woningen zijn alleen te bereiken via de ventweg en bewoners ervan hadden via de rechter bedongen dat het stadsdeel fietsen over de ventweg moest verbieden omdat deze te smal zou zijn voor hun auto samen met fietsers. De Fietsersbond vond dit wat al te dol en steunde het stadsdeel bij de beroepsprocedure. Gelukkig konden de bewoners volgens de Raad van State niet aantonen dat de ventweg met fietsers te gevaarlijk was: fietsers houden dus de keuze.

NIEUW

Oost

Het **Pauwenpad**, een handig doorsteekje voor wie van de voorkant van het Amstelstation naar de Weesperzijde wil, is niet meer. Plotseling is het fietspaadje achter de Renaultgarage en de bakersschool (Berkhoffschool) tussen Treublaan en Wibautstraat opgeheven. Ineens kwamen er stratenmakers die het ombouwden tot een stoepje met hoge stoeprand. Hoewel de omweg langs de Wibautstraat niet ver is, zien we nu toch veel fietsers over het nieuwe stoepje fietsen. Macht der gewoonte, maar ook natuurlijk omdat het zo'n aantrekkelijke route is. Volgens het stadsdeel kon het niet anders. De rijrichting naar de parkeergarage in het Renaultgebouw is omgedraaid en daardoor zou bij de inrit een gevaarlijke situatie zijn ontstaan. Wij zijn er allerminst van overtuigd dat opheffen de oplossing is.



stukje opgeheven Pauwenpad

Wie fietst (niet) in Nieuw-West

In stadsdeel Nieuw-West is het best goed fietsen. Neem de prachtige route tussen Sloterplas en Nieuwe Meer (Christoffel Plantijnpad), de fietspaden door het Gerbrandypark en verder langs de Alberdagracht of de recreatieve routes door de Tuinen van West. Maar toch wordt in Nieuw-West minder gefietst dan in de rest van de stad. Hoe komt dat?

Het bureau 'wijkwiskunde' deed hier onderzoek naar in opdracht van het stadsdeel met interviews, groepsdiscussies en door fietsers op straat te tellen en te fotograferen. Wij waren bij de presentatie van de leerzame uitkomsten voor ons project 'wijken voor de fiets'. Wijkwiskunde keek naar en ondervroeg bewoners van verschillende leeftijdsgroepen en afkomst, zowel mannen als vrouwen.

Opvallende uitkomst was dat allochtone kinderen de fiets vooral zien als speelgoed. Allochtone ouders fietsen nauwelijks samen met hun kinderen. Vanaf 10 jaar ontstaat al het besef dat fietsen niet 'cool' is. Voor jongeren (autochtoon en allochtoon) is het vanzelfsprekend dat je niet naar school fietst. Vooral Marokkaanse jongeren noemen het negatieve imago van fietsen: fietsen is voor Nederlanders en niet stoer. Een fiets heeft geen status en heeft geen aanzien, terwijl een scooter of auto dat wel heeft. Fietsen is 'laag' net zoals schoonmaken, en niet 'straat'. Ook een vaak genoemde reden voor het niet fietsen is 'luiheid'. Jongeren geven aan niet bezweet te willen zijn na het fietsen, dat is niet cool. Alles

moet dus 'chill' en ontspannen zijn. Luiheid is dus dan ook wel cool.

Allochtone volwassen mannen fietsen meer dan de allochtone jongens. Met name de Marokkaanse mannen zijn zeer positief over fietsen in Nederland; de groep die fietst, fietst dagelijks. Marokkaanse vrouwen fietsen veel minder dan de mannen; angst om te vallen, onzekerheid in het verkeer en niet kunnen fietsen worden het vaakst genoemd als reden om niet te fietsen. De vrouwen die wel fietsen zijn net als de mannen heel positief over fietsen. Voor hen hangt fietsen samen met vrijheid en zelfstandigheid.

Wanneer je fietsen wilt stimuleren, zal dit voor iedere doelgroep op een andere manier moeten. Voor jongeren zou een campagne gericht moeten zijn op het imago van de fiets. Allochtone vrouwen die wel fietsen zouden andere vrouwen moeten kunnen stimuleren. Ook zou je erop kunnen richten om allochtone ouders samen met hun jonge kinderen te laten fietsen in de recreatiegebieden in en rond het stadsdeel.

Hoe dan ook zal een algemene fietscampagne voor iedereen niet erg zinvol zijn, maar werkt het beter om – als op een tupperwareparty – elkaar te overtuigen van de voordelen van de fiets

GF

Voor dit artikel is geput uit de presentatie van Wijkwiskunde op 15 maart 2012 over het Imago van fietsen in Nieuw-West.



ingezonden mededeling

In beweging voor schone lucht

Maak jij je bij het stoplicht wel eens boos over de vieze lucht in de stad? Heb je last van die vrachtwagens of van de scooters die voor je staan te ronken? Merk je het verschil als je buiten de stad aan het fietsen bent? Luchtvervuiling is erg slecht voor je gezondheid. In Amsterdam zijn er helaas nog steeds veel plekken waar de lucht ongezond is. Het gevolg hiervan is dat duizenden mensen voortijdig overlijden en veel kinderen klachten aan de luchtwegen en allergieën ontwikkelen.

De belangrijkste oorzaak van de vieze lucht ligt bij het gemotoriseerd verkeer. Door de uitlaatgassen komt er veel fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. Er zijn genoeg oplossingen om de lucht in de stad schoner te maken. Denk hierbij aan minder en schoner verkeer, lagere snelheden, het stimuleren van fietsen en openbaar vervoer en het weren van vrachtverkeer.

We willen een groep oprichten die zich in Amsterdam gaat inzetten voor effectievere maatregelen zodat de lucht echt schoner wordt. We zijn momenteel op zoek naar mensen die hiervoor in actie willen komen. Deze herfst willen we samen met die groep heel veel mensen in Amsterdam actief krijgen om te gaan meten hoe vies de lucht is. Dit doen we op verkeersknooppunten, bij scholen, speeltuinen en andere plekken waar veel mensen komen. Met de meetresultaten vragen we de gemeente om maatregelen die daadwerkelijk effect hebben op de lucht.

Wil jij je inzetten voor schone lucht in Amsterdam? Neem contact met ons op en dan maken we op korte termijn een afspraak.

Tamira Combrink en Anne van Mierlo
Vereniging Milieudefensie
www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit

Doe mee!

Wil jij ook in actie komen voor schone lucht? Neem contact met ons op via:
schonelucht@milieudefensie.nl
of bel onze servicelijn op 020 6262 620

Fietshelm

Een paar dagen terug, bezig mijn kast uit te mesten, trof ik helemaal achterin op de vloer mijn fietshelm. Dat gebeurt elk jaar als ik in de greep raak van de lenteschoonmaak. Op de 364 overige dagen van het jaar is die helm geheel uit mijn gedachten verdwenen. Ik pakte hem en liet hem aan mijn zoon zien. "Weet je wat dat is?" vroeg ik hem. Hij keek op uit zijn Donald Duck en zei "Een fietshelm?" "Ja," zei ik, "maar niet zo maar een fietshelm. Dit is *mijn* fietshelm" "Waarom draag je die nooit?" "Ooit droeg ik dat ding elke dag, in Amerika." "Zet hem eens op", droeg mijn zoon me op. Ik schudde wat plukken stof uit de helm, veegde met mijn mouw over de buitenkant en deed hem op mijn hoofd. Het verbaasde me niet dat hij nog steeds paste. Mijn hoofd had in de tien jaar sinds ik het ding voor het laatst gedragen had, geen andere omvang gekregen. Ik had hem meegebracht uit Amerika. Maar na de aanschaf van een tweedehands fiets – slechts een paar uur na voet in Amsterdam gezet hebben – had ik hem niet meer opgehad. En ik heb hem sinds die tijd nooit meer gedragen.

* * *

Onlangs haalde ik een vriendin, Melanie, op van het CS. Ze was net aangekomen voor een fietstocht van een week door Nederland. Binnen een paar minuten hielp ik haar aan een fiets, en daar gingen we. Maar we waren nog niet bij de Haarlemmerstraat of Melanie ging naar de kant en stapte af. "Het spijt me", zei ze, "maar ik kan gewoon niet fietsen zonder helm op". Uit haar rugzak trok ze een helm tevoorschijn en zette die op haar hoofd. Achterop had hij een sticker met de tekst "I LOVE MY BRAINS".

Melanie schatte dat in San Francisco tegenwoordig zo'n 50% van de fietsers een helm dragen. Na zelf eenmaal door een auto te zijn aangereden en twee keer te zijn 'geportierd' (door een automobilist die onoplettend zijn portier openzwaait terwijl er net een fietser langsrijdt), kon Melanie, zei ze, zich niet meer indenken ooit zonder helm op een fiets te zitten. En net als ik, toen ik voor het eerst in Amsterdam aankwam, was ze hogelijk verbaasd geen enkele helm te zien op al die fietsende Amsterdamse hoofden.

Een week later, aan het eind gekomen van haar fietstocht door Nederland, keerde Melanie terug in Amsterdam. Toen ik haar aan zag komen rijden, droeg ze geen helm.

Fietsen in Amsterdam – en in heel Nederland trouwens – was niks vergeleken bij San Fransisco, verklaarde ze. Daar is het elke dag een strijd; elke dag spant het erom. De gemotoriseerden zijn agressief tegenover fietsers en gaan achteloos met ze om. Hier in Nederland, daarentegen, voelde ze zich onmiddellijk veilig en op haar gemak op de fiets. De helm voelde onnodig. Op de eerste dag van haar fietstocht had ze hem afgedaan. De rest van de reis had het ding haar vergezeld als een passagier, in haar fietstas.

Melanie zei dat ze zo van de tocht had genoten, dat ze al begonnen was haar volgende te plannen.

Intussen was mijn eigen helm teruggekeerd naar z'n plekje onderin mijn kast. De volgende lente zal ik hem daar weer aantreffen en er de plukken stof uitschudden.

Pete Jordan

Verkeersboetes voor fietsers in 2012

Er bestaat veel onrust en soms verontwaardiging over de hoogte van de boetes voor verkeersovertredingen. Volgens rijksoverheid.nl wordt de hoogte van verkeersboetes eens in de 2 jaar aangepast aan de ontwikkeling van het prijspeil en zijn sinds 1 januari de boetetarieven voor verkeersovertredingen met 15% zijn verhoogd. Of die 15% indexering is of daarbovenop komt, wordt niet duidelijk.

Ook blijkt uit onderstaand overzicht niet wat de logica is achter de hoogte van de boete. Waarom wordt het negeren van een stopstreep beboet met € 30, terwijl het negeren van een stopteken door een agent € 130 kost? Wat is het verschil tussen ondeugdelijke remmen (€ 45) en ondeugdelijk bevestigde trappers (€ 85)?

Wel duidelijk is dat hoe weerlozer het potentiële

slachtoffer is, des te hoger de boete uitvalt: € 130 als je geen voorrang verleent aan een blinde (dat was trouwens vorig jaar nog maar € 50). En als een automobilist geen voorrang verleent bij een zebra, kost dat € 340, ook als die voetganger ziende is. Intussen weet u niet wat de boete op stoepfietsen is. Die overtreding komt namelijk in het overzicht van het Openbaar Ministerie niet voor. (JK)

Eisen aan bestuurder

Rijden onder invloed € 130 (vanaf 0,54 promille)
Niet meewerken aan alcoholcontrole € 130,00

Eisen aan voertuig

Ondeugdelijk bevestigde trappers € 85,00
Ondeugdelijke fietsbel € 30,00
Ondeugdelijke remmen € 45,00
Ondeugdelijke stuurinrichting € 85,00
Slechte staat van het frame € 45,00
Geen trapreflectie € 30,00
Geen wielreflectie € 30,00
Ondeugdelijke rode retroreflectoren € 30,00
Ondeugdelijke verlichting € 45,00

Verkeersborden

Rijrichting/inrijden/keren

- Inrijden waar verboden – bord C1, C14, C15 € 30,00
- Keren waar verboden – bord F7 € 45,00
- Tegen rijrichting inrijden – bord C2, C3 en C4 € 45,00
- Verplichte rijrichting negeren – bord D1 t/m D7 € 30,00

Niet stoppen bij stopgebod - bord F10 € 50,00
Fiets stallen waar verboden - bord E3 € 35,00
Geen voorrang verlenen bij stopbord - bord B7 € 85,00

Verkeersregels

Aanduidingen op wegdek

Geen voorrang verlenen bij haaiantanden € 85,00
Niet stoppen voor stopstreep € 30,00
Op busbaan rijden € 45,00
Overschrijden doorgetrokken streep € 45,00

Aanwijzingen van politie/brigadier etc

Niet stoppen bij stopteken, rode lamp, vlag etc. € 130,00
Tekenen tot snelheid minderen negeren € 130,00

Diversen

Fout stallen € 30,00

Fiets niet op slot zetten € 40,00
Niet meewerken aan alcoholcontrole € 85,00
Niet stapvoets rijden binnen een erf € 45,00

Door rood

Door rood bij verkeerslicht rijden € 85,00
Door rood licht/knipperlicht bij brug € 85,00
Door rood knipperlicht bij overweg € 85,00

Geen voorrang verlenen

Aan bus bij bushalte € 45,00
Aan een blinde met blindenstok € 130,00
Aan een tram € 85,00
Aan in/uitstappen passagiers openbaar vervoer € 130,00
Aan overig verkeer bij achteruitrijden € 85,00
Aan overig verkeer bij keren € 85,00
Aan overig verkeer bij wegrijden € 85,00
Aan overig verkeer bij wisselen van rijstrook € 85,00
Aan overig verkeer komende uit een uitrit € 85,00
Aan overig verkeer oprijden inrit € 85,00
Aan trein/overweg blokkeren € 85,00
Aan voetganger op/bij zebrapad € 130,00 (was 50)
Militaire kolonne doorsnijden € 30,00
Waar dat verplicht is € 85,00

Inhalen

Inhalen vlak voor of op een zebrapad € 130,00
Rechts inhalen € 85,00

Plaats op de weg

De snelweg/autoweg gebruiken € 130,00
Kruispunt blokkeren € 85,00
Negeren verplicht fietspad € 45,00
Niet rechtshouden op de weg € 85,00

Verlichting

Geen voorlicht en/of achterlicht voeren wanneer nodig € 45,00

Zonder teken met arm afslaan € 30,00

