

# OEK

*Op eigen kracht*  
Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 77  
februari 2009



*plaats voor  
adres-etiket*

**Zuidas:  
op de bres voor  
veiligheid**

**Afscheid  
van  
André Guit**

**Opgeloste  
& nieuwe  
knelpunten**

# Colofon

De OEK (Op eigen kracht) is een uitgave van de Fietsersbond, afd. Amsterdam. Het blad verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis toegezonden aan alle Amsterdamse leden.

Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 3 juni 2009.

Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 20 april 2009 o.v.v. "kopij OEK".

## Adresgegevens

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbond.nl/amsterdam

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

In de regel is het kantoor geopend van maandag t/m donderdag van 10.00 tot 17.00 uur.

Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 020-6854794

## Onderafdelingen

### Amstelveen:

p/a Erasmuslaan 96, 1185 BJ Amstelveen

Email: amstelveen@fietsersbond.nl

### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

Email: diemen@fietsersbond.nl

## Aan dit nummer werkten mee:

Monique van Evelingen, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Jan Pieter Nepveu, Anja Nieuwkoop, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Cor Roof, Govert de With, Wendy Zander

Foto's: archief Fietsersbond, afd.

Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Dijkman Offset / Diemen

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

### Lid worden

De minimumcontributie is € 13,- per jaar (onder de 25: € 10,-); met tijdschrift

*Vogelvrije Fietser*: € 26,-

Zie: www.fietsersbond.nl

# Verslag AALV (Algemene Amsterdamse Ledenvergadering)

Op woensdag 26 november 2008 heeft de ledenvergadering besloten de afdeling te verrijken met een dagelijks bestuur. Dat is op woensdag 21 januari 2009 officieel geïnstalleerd (zie verslag op pag. 20). Tevens werden de jaarrekening 2008 en de begroting van 2009 goedgekeurd en is ingestemd met het voorstel een concreet plan te maken voor een film over fietsen in Amsterdam (zie hieronder). Wie een gedetailleerd verslag wenst, neme contact op met het kantoor (zie het colofon links).

## Filmmateriaal gezocht

Een aantal leden gaat een film maken over fietsen in Amsterdam die de kijkers moet doordringen van het belang van het fietsen in Amsterdam (nu en in de toekomst).

We zouden graag gebruik maken van bestaand filmmateriaal dat het heden en verleden van het fietsen in Amsterdam zichtbaar maakt. Heeft u video of filmmateriaal met fietsers in Amsterdam of kent u iemand die iets heeft (8mm familie filmpjes zijn ook welkom), neem dan contact op met Marieke de Lange (film@fietsersbondamsterdam.nl) of het kantoor van de Fietsersbond tel. 020-6854794.

### Voorkant:

André Guit op de fiets op de Spiegelgracht, een belangrijke plek in zijn actieverleden (zie p.12). De foto is gemaakt door Boukje Vogel.

## In dit nummer:

- 3 Hebben ANWB-rondritten toekomst?
- 4 Scooters op het fietspad
- 5 Fietsersbond onverdraagzaam?
- 6 Actie!!!
- 7 Bisiklet Fabrikasi
- 8 Zuidas: actie voor veiligheid
- 9 Nieuws
- 10 Wie is die vrouw? | Oproep
- 11 Fietsroutes: hausse of trend?
- 12 Gesprek met André Guit
- 14 OV-fiets@home
- 15 Voorrang
- 16 Lezers schrijven
- 17 Fietsen in het jarige Adamse Bos
- 18 Glijburg
- 19 Weg met de bakfiets?
- 20 Uit de AALV | Barrières Van Baerle
- 21 Fietsknelpunten
- 22 Tekening MvE
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Mede dankzij de Fietsersbond

## Klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers wegonderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: meld het bij de Fietsersbond, afd. Amsterdam.

- Amstelveen	5404911
- De Baarsjes	5898686
- Bos & Lommer, alg. nr	5812711
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Geuzenveld / Sloterveen	
(gratis)	0800-0231122
- Noord west	6330481
midden	6355500
oost	6368748
- Oost/Watergraafsmeer	7744480
- Osdorp	5180701
- Oud-West	5893682
- OuderAmstel	4962174/5
- Oud-Zuid	2521252
- Slotervaart (gratis)	0800-0233769
- Uithoorn	0297-543111
- Westerpark, alg. nr.	5810400
- Zeeburg (gratis)	0800-9332874
- Zuideramstel (9.30-10.30 uur)	
Buitenveldert	5464520
Rivierenbuurt	5464316
Zuidas	5464526
- Zuidoost	5670222

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



# Hebben ANWB-rondritten nog toekomst?

ANWB-rondritten, wie fietst die eigenlijk? Dat vragen wegbeheerders zich sinds de invoering van het knooppuntensysteem af. De zeshoekige rondritbordjes in de omgeving van Amsterdam zullen verdwijnen, tenzij als nog blijkt dat ze in een behoefte voorzien.

In en rond de stad lopen vijf door de ANWB met zeshoekige bordjes bewegwijzerde rondritten: de Fortenroute, de Aeën- en Dieënroute, de Geinroute, de Amstelroute en de Schellingwouderoute. De meeste Oek-lezers zullen de bordjes wel kennen.

In de regio is de afgelopen jaren een knooppuntensysteem opgetuigd, dat bewegwijzerde rondritten min of meer overbodig maakt. Fietsend van knooppunt naar knooppunt kan iedereen nu zijn eigen route samenstellen. Knooppunten bieden de fietser meer mogelijkheden tot variëren en zijn anders dan rondritten bewegwijzerd in twee richtingen.

Niemand zit te wachten op overbodige bebording, die ook nog eens onderhouden moet worden. Daarom heeft

de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) vorig jaar - na overleg met de Fietzersbond - de geelzwarte routebordjes 'Amsterdam op de fiets' weggehaald. Geen haan heeft er naar gekraaid.

dIVV overweegt nu om ook de ANWB rondritbordjes te laten verwijderen (voor de Fortenroute is dat al besloten).

Kan het u wat schelen? Geef uw mening op de website van de afdeling ([www.fietzersbondamsterdam.nl](http://www.fietzersbondamsterdam.nl)), stuur een briefje aan de Oekredactie, WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam, of bel 020-6854794.

Op onze website vindt u ook de bedreigde routes beschreven. Klik op het plaatje "Verdwijnen of blijven" in de rechterkolom.

tekst/foto: JPN



## OEK-bezorgers gezocht

Er is behoefte aan nieuwe **OEK-bezorgers, reserves** en een **coördinator voor Amstelveen**.

De coördinator voor Amstelveen brengt de stapels bij de bezorgers aldaar.

Verder zoeken we bezorgers voor de postcodegebieden 1059 en 1103.

Bezorgers krijgen bericht wanneer de nieuwe OEKs klaarliggen op het kantoor van de Fietzersbond. Ze krijgen hun stapel(tje) mee plus de etiketten van de adressen in hun bezorggebied.

Omdat vrijwilligers ook wel eens een keer niet kunnen hebben we ook graag reserves.

Heb je belangstelling? Geef je op onder vermelding van naam, adres, telefoonnummer en liefst emailadres aan [oek@fietzersbondamsterdam.nl](mailto:oek@fietzersbondamsterdam.nl) of per telefoon 020-6854794 (vraag naar Fred Redemeijer of Antje Offerhaus).

## ANWB glijdt uit over turborotondes

In de eerste **Kampioen van dit jaar stond een groot artikel over turbo-rotondes met een groot kader (Fietzers opgelet!) waarin gepleit wordt voor fietsers uit de voorrang, bij alle rotondes.**



Dit is duidelijk een ander advies dan het huidige CROW-advies: binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang, buiten de bebouwde kom fietsers uit de voorrang. En bij turborotondes ongelijkvloerse kruisingen. De CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte dat in dit soort kwesties als gezaghebbend geldt.

De Fietzersbond heeft onmiddellijk contact gezocht met de rotondespecialist van de ANWB. Die verzekerde

dat de ANWB nog steeds het CROW-standpunt ondersteunt en dat in het gewraakte kader niet het ANWB-standpunt is weergegeven. Hij betreunde dat zeer.

Ook de contactpersoon bij het CROW kon het CROW-advies niet herkennen in de

wijze waarop zijn woorden in de tekst waren weergegeven.

De Fietzersbond heeft het management van de ANWB een brief gestuurd met de vraag om in de volgende Kampioen aandacht te besteden aan het werkelijke ANWB-standpunt inzake rotondes.

Verder is voorgesteld om de lezers te laten weten dat de ANWB vindt dat zowel fietsers als automobilisten moeten uitkomen. En niet alleen fietsers dus.

# De HARLEY DAVIDSONS van het fietspad

**Bert Schulp, vanaf het eerste uur lid van de Fietzersbond, ergert zich al heel lang aan het gedrag van scooterrijders op het fietspad. Toen hij eind september een klein ongeval kreeg – mede door een scooterrijder – was de maat vol.**

Schulp: “Ik fiets elke dag een prachtige route naar en van m'n werk, die zo auto-luw mogelijk is. Door twee parken maar liefst!” Hij stapt 's morgens vroeg op in de Spaarndammerbuurt en komt op weg naar Oud-Zuid zowel door het Westerpark als het Vondelpark. Het nieuwe gebouw van Mentrum aan de 1e Constantijn Huygensstraat was nog in aanbouw, toen Schulp eind september dacht nog voor een scooter het fietspad op te kunnen rijden. Hij kon de brede treeplank niet ontwijken en kwam ten val. “Het was mijn eigen schuld”, geeft hij toe, en is niet eens erg verbaasd dat de berijder, een heel jonge vrouw, niet stopte. Hijzelf had alleen wat schrammen, z'n fiets blikshade en een ontzet voorwiel.

## Holleeder scooters

De bron van zijn boosheid zijn die snelle scooters die de fietspaden onveilig maken. Schulp: “Vier, vijf jaar geleden zag je ze nog nauwelijks, maar sinds Holleeder erop gesignaleerd werd, heeft het een enorme vlucht genomen.” Het gaat om scooters met brede treeplanken, niet zelden ver uitstekende spiegels en soms een windscherm voorop. Met vaak hoge snelheid rijden ze over de fietspaden, tussen kinderen, scholieren en ouderen door.

Schulp: “Als ik er bij een stoplicht wat van zeg, krijg ik als enige reactie een opgestoken

middelvinger. Het is een gotspe! Die Harley Davidsons horen niet op het fietspad, maar op de rijbaan.” Hij ergert zich vooral aan het vaak intimiderende gedrag van de jonge berijders en berijdsters. Ze zigzaggen, toeteren en eisen zo met veel bravoure het fietspad op. Het hoort net als een mobieltje bij een bepaald imago. Niet alleen scholieren, ook jonge makelaars verplaatsen zich graag met zo'n hip scootertje door de stad. Ook de scooters die op de stoep staan geparkeerd en door hun omvang wandelaars de doorgang belemmeren, zijn hem een doorn in het oog.

## Oplossingen?

Met zijn familie, vrienden, burens en collega's praat Schulp regelmatig over de overlast, en hij vindt daar bijval. Van zijn veertien collega's komen er maar twee met de auto, de rest op de fiets of met het openbaar vervoer. Als hij nadenkt over mogelijke oplossingen voor dit probleem, dat zich vooral binnen de ring voordoet, komt hij tot een bescheiden rij. Eerst handhaving, meer controle en strengere regels. Hij denkt dat ook het onderwijs een rol kan vervullen, door bij biologie te wijzen op de gezondheidswinst die je boekt als je fietst in plaats van te brommen. “Iedereen praat over obesitas, en er bestaan zulke mooie, goede fietsen, die ook nog eens minder kosten dan die scooters”, aldus Schulp.

Over de hoeveelheid ultrafijn stof die scooters en snorfietsen uitstoten, wil hij het al helemaal niet hebben. Als het aan Schulp ligt wordt fietsen opgenomen in de inburgeringsprocedure.

AMR

## Brom- vs. snorfiets

Volgens de wet hebben **gemotoriseerde fietsen** met een cilinderinhoud tot 25 cm<sup>3</sup> – in de volksmond ‘snorfietsen’ – een blauw kentekenplaatje. Ze mogen niet sneller dan 25 km/uur en de bestuurders hoeven geen helm te dragen. Snorfietsen moeten op verplichte fietspaden rijden (maar mogen daar niet naast elkaar rijden); op onverplichte fietspaden mogen ze enkel met uitgeschakelde motor rijden.

**Bromfietsen** hebben meer cilinderinhoud, tot 49 cm<sup>3</sup>, en zijn voorzien van een geel kentekenplaatje. Bestuurders zijn verplicht een helm te dragen, horen op de autorijbaan, mogen daar maximaal 45 km/uur rijden en dienen zich net zo te gedragen als automobilisten. Bromfietsen mogen dus niet op fietsstroken en fietspaden, maar ze moeten wel op bromfietspaden (en dan mogen ze niet harder dan 30 km/uur).

## Aanpak

Aan een ‘Holleeder scooter’ kun je niet zien of het een snorfiets of een bromfiets is, anders dan door de kleur van het kentekenplaatje. Alleen als dat blauw is mogen ze op het fietspad. Maar het schijnt nogal eens voor te komen dat scooters met een blauw plaatje vermomde bromfietsen zijn. Ook komt het al te vaak voor dat bromfietsen (met een geel plaatje dus) toch op de vaak smalle fietspaden rijden zonder daarbij hun gedrag aan te passen. Vrijwel iedere fietser heeft daar ervaring mee.

Omdat de handhavers al jaren zeggen dat ze dit type wangedrag niet kunnen aanpakken, zijn volgens de Fietzersbond andere maatregelen nodig om er een eind aan te maken. Misschien moeten we zelfs zover gaan dat alleen nog elektrische fietsen (de motor verlicht het trappen) op de fietspaden zijn toegestaan. Maar daarvoor is een wettelijke regeling nodig en daar zal veel verzet tegen zijn.

## Fijn stof

Fietzers hebben extreem veel overlast van de uitstoot van fijn stof door brom- en snorfietsen, blijkt uit Fietsbalans-2.

De landelijke Fietzersbond heeft dan ook al actie ondernomen: bij de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat is een verzoek neergelegd om de uitstoot van brommers tegen te gaan.

In 2008 heeft de Fietzersbond dit onderwerp stevig op de politieke agenda gezet onder andere middels Kamervragen en Europese vragen.





Begin januari was op de tv de documentaire *Het Nieuwe Rijksmuseum* te zien. Naar aanleiding hiervan kwamen verschillende reacties binnen en ook in de media werd de Fietzersbond uitgebreid genoemd. Hoe was het toch mogelijk dat een “onbeduidend clubje van fietsers en bewoners” de grootse plannen van het Rijks wist tegen te houden? En had de Fietzersbond zich eigenlijk niet wat verdraagzamer en meegaander moeten opstellen?



## Is de Fietzersbond onverdraagzaam?

Die reacties zijn niet onbegrijpelijk, want de redenen van de Fietzersbond en de bewoners van Oud-Zuid om zich te verzetten zijn in de film subtiel maar stelselmatig weggelaten. En omdat ook de media in hun verslaggeving de film klakkeloos napraatten, geven we hieronder nog eens onze argumenten.

*“Wat was er nou mis met het ontwerp van Cruz en Ortiz met toegangstrappen in het midden en fietsers aan de zijkanten van de onderdoorgang? Dat was toch prima te doen?”*

De laatste variant van Cruz en Ortiz had inderdaad voldoende brede fietsstroken. Maar dat ging wel ten koste van de ruimte voor voetgangers die slechts smalle stroken overhielden. Daarbij zouden voetgangers in het midden moeten blijven en niet bij de ramen kunnen komen met spectaculair zicht op de binnenhoven. Langs de ramen waren immers de fietsstroken gepland voor de drukste fietsroute van Amsterdam. Zo’n ongebruikelijke en tegennatuurlijke indeling is niet te begrijpen en vooral met de vele toeristen vragen om moeilijkheden.

Het ontwerp kende ook ernstige bouwkundige tekorten. Het Rijksmuseum is een groot gebouw dat vaak vol in de wind staat. In de onderdoorgang waait het dan zo mogelijk nog harder. De oorspronkelijke trappartij van Cruz en Ortiz was een open gat in de vloer van de onderdoorgang waarvoor een windgordijn als afsluiting werd voorgesteld. Dat eiste een energieverpillende installatie, vergde meer ruimte dan er was, en bovendien is zo’n harde windstroom verre van aangenaam om doorheen te moeten. Maar erger nog, een windgordijn is geen afsluiting buiten de openingstijden. Voor de afsluiting ’s nachts is nooit een serieus

voorstel gedaan.

Het feit dat het Rijksmuseum deze problemen niet serieus nam wekte argwaan, en voedde het vermoeden dat men eigenlijk uit was op een feitelijke afsluiting van de onderdoorgang. Die zou onvermijdelijk worden als – na de verbouwing – zou blijken dat de genoemde problemen niet konden worden opgelost.

Het is onbegrijpelijk dat de film, die maar liefst 2 uur duurt, aan deze punten geheel voorbij gaat. Tenzij je beseft dat de meester ervan zelf vindt dat de onderdoorgang gewoon afgesloten had moeten worden, maar weet dat dat niet het officiële standpunt van het Rijksmuseum is (geweest).

*“Omrijden, waarom zou dat niet kunnen?”*

Fietzers kunnen natuurlijk omrijden, dat bewijzen ze nu helaas al bijna 5 jaar. Maar omrijden heeft flinke nadelen. Het is een rare hoekige omweg vergeleken bij de gestrekte verbinding die de onderdoorgang vormt tussen Museumplein en binnenstad. De omrij-route langs de drukke Hobbemakade (hoofdnet auto) is lawaaiig en vies, en de kruising met de Stadhouderskade levert veel meer vertraging op dan die bij de Museumbrug. Ook voor het autoverkeer. En omrijden langs de Jan Luijkenstraat dwingt fietsers op een erg ongelukkig punt op de Hobbemastraat bussen en trams te kruisen.

Maar bovenal is de fietsroute door de onderdoorgang prachtig, veilig en wereldwijd uniek. Je wil dus niet omrijden.

*“Waarom moest er zo bot actiegevoerd worden?”*

Doordat in de film de argumentatie van de Fietzersbond en bewoners om niet in de onderdoorgang te bouwen stelselmatig ontbreekt, kan licht de indruk ontstaan dat

enkel bot actievoeren het ontwerp van Cruz en Ortiz heeft doen sneuvelen. Maar niets is minder waar. Het Rijksmuseum kwam met het plan om de toegangstrappen te maken in de onderdoorgang. Ze negeerden daarbij botweg wat dat zou betekenen voor de drukke fiets- en voetgangersverbinding, en gingen er ook hardnekkig aan voorbij dat die passage niet hun eigen grond maar openbare ruimte is, iets waar ze niets over te zeggen hebben.

Voor het stadsdeel waren de argumenten van Fietzersbond en bewoners reden om het museum te vragen een alternatief te ontwerpen dat geen beslag zou leggen op de openbare ruimte in de onderdoorgang. Toen het museum zich niet bereid toonde in te gaan op dit breed gedragen verzoek, heeft het *Comité Red de Onderdoorgang* een alternatief gepresenteerd: de Cuypersvariant. In dat ontwerp kreeg het museum toegangsdeuren in de zijwanden van de passage, en bleef de ruimte voor fietsers en voetgangers intact. Het ontwerp was goed doordacht en toonde aan dat het prima beide kan: een mooie fietsroute, veilige en ruime voetpaden en een mooie en heldere toegang naar het museum. Het uiteindelijke ontwerp van Cruz en Ortiz was in feite een elegante uitwerking van deze variant, al heeft men dat nooit erkend en wordt het ook in de film verzwegen.

*“Door de actie van de Fietzersbond is het museum nu zo lang dicht”*

De hele planvorming en de aanbesteding van de bouw duren erg lang. Dat heeft vooral te maken met de procedures die aanvankelijk schromelijk onderschat zijn. Zo was er geen rekening gehouden met een MER procedure en meende men dat alle bouwplannen wel in één keer akkoord

bevonden zouden worden. Bovendien heeft ook het aanvankelijk mislukken van de aanbesteding voor verfraging gezorgd. Ons verzet tegen het oorspronkelijke ontwerp, daarentegen, heeft nauwelijks voor verfraging gezorgd, dit in tegenstelling tot het halstarrige en hoogmoedige getraineer van de verbouwingsclub.

Overigens zijn de kunstwerken die de publiekslievelingen zijn, prachtig tentoongesteld in de Philipsvleugel. Daar komen net zo veel bezoekers als voorheen in het gehele museum. Bovendien kunnen liefhebbers het hele jaar door in musea in het hele land

van kunstwerken uit het bezit van het Rijks genieten. Het museum is dus open. Maar de passage is al wel sinds het voorjaar van 2004 echt dicht.

### *Pure propaganda*

De film eindigt met een scene waarin de opzichter van het gebouw, geportretteerd als een grote vriendelijke reus, paniekerig met een schroefboormachine in de weer is om de onderdoorgang af te sluiten. Hij doet dat, zegt hij, omdat: "de Fietsersbond er doorheen wil breken...". Absurd. Zoiets heeft de Fietsersbond nooit overwogen, laat staan

gesuggereerd of uitgedragen. Wel hebben we ingesproken bij de stadsdeelcommissie met het verzoek om – als en zolang er niet gebouwd wordt – de passage vrij te geven aan voetgangers en fietsers. Iets wat bij stil liggende werken in de openbare ruimte de normaalste zaak van de wereld is.

Het is ons een volstrekt raadsel waar dit soort leugenachtige propaganda toe dient. Hopelijk kan de nieuwe directeur van het Rijksmuseum hier ook een eind aan maken.

MdL

**I**k heb wel eens heimwee naar de grote fietsdemonstraties van vroeger. Het gevoel samen een vuist te maken. Zou daar nog draagvlak voor bestaan? Soms denk ik dat men er tegenwoordig te keurig of te relativerend voor geworden is.

Er zijn meer automobilisten dan rokers in dit land, dus iedereen is het er over eens dat het niet gepast is om een ander een wolk tabaksrook in het gezicht te blazen. Ik vind het echter ook niet netjes om een ander een peut uitlaatgassen in het gezicht te blazen. Maar als ik dat zeg, haken de meeste mensen opeens af.

Uit balorigheid heb ik laatst een mailtje gestuurd naar een club die zich 'Clean Air' noemt. (Het begrip 'schone lucht' is in Nederland kennelijk zo onbekend geworden dat men het nu maar vertaalt.) Ik heb ze geschreven dat het me tegenviel dat ze het begrip 'schone lucht' zo beperkt invullen en het alleen over sigarettenrook hebben. In een artikeltje op hun website werd namelijk gemeld dat in een café waar niet gerookt wordt de lucht even vervuild is als de buitenlucht. Missie geslaagd, Clean Air tevreden. Ik vertel het wat kort door de bocht, maar daar kwam het op neer.

Ik kreeg keurig antwoord op mijn mail: "De problematiek die u beschrijft wordt al aangepakt op overheidsniveau". Daar keek ik van op. Wat een geruststelling! Eindelijk weer eens lekker geslapen die nacht. We kunnen dus wel actie voeren, maar het nut daarvan moet je dan misschien meer op het persoonlijke vlak zien: even je hart luchten en de bloeddruk op een aanvaardbare hoogte houden.

Ik heb vroeger veel in mijn eentje actie gevoerd, en kikkerde daar altijd enorm van op. Tegen auto's die op het fietspad parkeerden bijvoorbeeld. De ENFB had een serie stickers met diverse teksten.

# ACTIE!!!

'Stik in je blik' herinner ik me. De andere teksten ben ik vergeten, maar er was er ook één tegen foutparkeerders als ik me goed herinner. Ik had altijd wat velletjes bij me voor onderweg. Op het fietspad geparkeerde auto's kregen van mij een sticker op de voorruit. Daar had ik niet altijd tijd voor natuurlijk, dus als ik haast had liet ik mijn hand even wapperen en kreeg de spiegel een opvoedkundige tik: u stond mij in de weg, daarom staat uw spiegel nu scheef. Ik ben bang dat dit actiemiddel niet meer werkt bij de huidige autospiegels, en ik vermoed dat ikzelf de ontwikkeling van steviger bevestigings-systemen een flinke impuls heb gegeven. Maar goed, dit soort

acties wordt tegenwoordig toch al als te baldadig beschouwd, en als ik politicus was geweest zou deze bekentenis me nu de kop kunnen kosten.

Erg in mijn nopjes was ik destijds ook met het auto-op-afstand-houden-stokje. Het zag er uit als die stokjes met oranje vlaggetje waar je veel kinderen en een enkele bejaarde mee ziet fietsen. Maar dan horizontaal aan de bagagedrager bevestigd, en met een lengte die gebaseerd was op de redelijke afstand die een automobilist bij het passeren van een fietser in acht zou moeten nemen. Een keurig actiemiddel, want er zat een veer aan. Dus mocht een auto de auto-verschrikker raken, dan gaf dit geen krasen. ik heb er niet lang mee gefietst. Het leverde zoveel agressie en scheldpartijen op, dat ik het er na een paar dagen maar weer afgehaald heb. Dit deed mijn bloeddruk geen goed.

Want, zoals ik al zei, maak je geen illusies, je doet het puur voor jezelf.



Clean Air wreef mij dit nog eens pijnlijk onder de neus. Want waarom houden zij zich alleen met rookoverlast bezig? "Rookoverlast is vermijdbaar persoonlijk gedrag dat is te beïnvloeden." Punt. Auto-overlast daarentegen... Nee, dat stond er nog net niet. Misschien voelden ze nattigheid.

Kom op, jongens, hou eens op met dat schijnheilige gedoe. Roken, paddo's, bloewen? Een driewerf foei. Alcohol, autorijden, vliegen? Staat niemand bij stil. Ik weet dat ik de tijdgeest niet mee heb, maar ik pleit dringend voor actie. Om te beginnen voor nuancering. En voor een gulle hand in eigen boezem. Dan komen we er samen misschien nog uit, ondanks deze regering.

AN

## Buitenlanders over fietsen in Amsterdam

Dave Deutsch werd in Amsterdam geboren uit Amerikaanse ouders. Met een dubbele nationaliteit en twee paspoorten voelt hij zich zowel Amsterdammer als Amerikaan. Ruim tien jaar geleden nam hij van zijn toenmalige werkgever 't Mannetje de reparatiewerkplaats in de Pijp over. Deel twee in een serie over Amerikaanse fietsondernemers in Amsterdam.



# Bisiklet Fabrikasi, internationale Fietsfabriek

De 1e Jacob van Campenstraat kent twee Fietsfabrieken. Op nummer 12 zit de winkel, ofwel in Deutsch eigen woorden 'the flag ship store', het uithangbord van de servicegerichte zaak. Op nummer 23, een paar honderd meter verderop, is de werkplaats. Na een onoverwinnelijke en lange strijd met zijn oude werkgever 't Mannetje, die in de media – tot en met Bromet op televisie – uitgebreid voor het voetlicht werd gebracht, is de rust weergekeerd. Hoewel rust; de Fietsfabriek blijkt een potentiële multinational te zijn, gebaseerd op ook ideële doelen.

### Van studiebol tot rijwielhandelaar

De jonge Dave ging elk jaar met zijn ouders terug naar Amerika, aanvankelijk naar de Oostkust, maar gaandeweg westwaarts. "California en Las Vegas, en vooral dat laatste is fantastisch als kind. Het was één groot feest met lichtjes en geluiden, een soort gigantische kermis." Wat hem ook bijstaat is dat de VS ruim twee jaar voorleef op West-Europa. Zo had zijn twee jaar oudere neef Nikes. Toen hem die niet meer pasten, droeg Dave de afdankertjes als een van de eersten in Amsterdam. Na de middelbare school ging hij de verpleging in. Al zijn vrienden studeerden, besloten het eerste college-uur te blijven liggen, maar hij moest om half acht beginnen. Begin twintig verruilde hij het ziekenhuis voor de universiteit.

Het fietsvak is hij bij toeval ingerold. Als net dertiger stond hij op het punt z'n studie socialepsychologie af te ronden, de scriptie stond in de steigers. Maar een samenloop van persoonlijke omstandigheden dwong hem het roer om te gooien, "something completely different" en bij voorkeur iets met handen in plaats van het hoofd. Via

het arbeidsbureau en aanhouden kwam hij als leerling fietsenmaker bij 't Mannetje terecht. Velen vroegen zich af of hij geen last van statusverlies had. Deutsch: "Ik was zeer gemotiveerd om als fietsenmaker aan de slag te gaan." De autobranche was ook een mogelijkheid geweest, al was hij meer fiets-minded.

Die jaren in de verpleging zouden hem als fietsenmaker van pas komen; "Ik vond het erg leuk om voor mensen met een handicap een aangepaste fiets te maken."

### Groei

Na overname van de reparatieafdeling van 't Mannetje was Dave Deutsch voor het eerst eigen baas en daarmee veranderde veel. Andere verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden, je moest alles op orde hebben. "Ik heb er in korte tijd meer geleerd dan aan de universiteit." Daarna ging het snel met de uitbreiding: er werden winkels elders in de stad geopend: Sarphatistraat, Rijnstraat, Haarlemmerweg, op IJburg, maar ook in Haarlem, Alkmaar, Den Haag, Utrecht, Zutphen en Groningen. En in Tokio en Chicago! "Een Amerikaanse vriend van me wilde terug naar de States en wilde wat met fietsen doen. We hebben gepraat en nu heeft ook Chicago een Fietsfabriek. Nee, geen Bike Factory, maar gewoon in het Nederlands. Van sociale psychologie weet ik nog dat als je meer moeite moet doen om een naam te lezen, je 'm beter onthoudt." Zo heeft Yalçin, zijn Turkse zakenpartner, zijn hele jeugd 'chocha chola' gezegd in plaats van 'coca cola'. Yalçin toont me trots het filmpje dat werd gemaakt ter gelegenheid van de opening van de nieuwe fabriek in Ankara. Alle fietsonderdelen worden in de Bisiklet Fabrikasi in Turkije gemaakt en vervolgens in Amsterdam geassembleerd.

Dat gebeurt nu nog bij station Sloterdijk, maar binnenkort in Hilversum, in een pand midden in een woonwijk met veel ramen. Dat is niet alleen aangenaam voor de medewerkers, ook voor de buurt is het leuk om te zien hoe er elke dag weer fietsen worden afgemonteerd. Die fietsen worden vervolgens gedistribueerd over het hele land en in toenemende mate over West-Europa. Zo heeft Berlijn al twee Fietsfabriekwinkels, ook in Gent en Kopenhagen kun je een oer-Nederlandse fiets kopen. Onderhandelingen over filialen in Parijs, Londen, Barcelona en Sevilla zijn gaande. Het zijn geen financiële beweegredenen achter deze dadendrang, meer het idee dat de fiets het vervoermiddel van de toekomst is. "De CO2 discussie en het overgewicht, dat zijn universele problemen. De fietsen zijn onze 'kindjes', we zijn trots op elke winkel." Deutsch droomt van een zaak op Times Square en trekt een vergelijking met Heineken. Als je dat in de VS ziet, denk je toch ook even 'dat komt uit Amsterdam...'

### Amsterdam als fietsstad

Het grote voordeel van zijn woonplaats vindt hij dat er zoveel gefietst wordt en kan worden. Dat fietsen 'beyond status' is, vindt Dave Deutsch een groot goed. Dat hangt mede samen met het positieve imago van de fiets hier, anders dan in het productieland Turkije. Maar... Amsterdammers zorgen niet goed voor hun fiets, vindt Deutsch. In vergelijking met Den Haag, zetten veel meer mensen hier hun fietsen buiten in plaats van in de gang of in schuurtjes. Volgens hem meer een kwestie van ruimtegebrek dan van nalatigheid.

Niet zonder trots laat hij een pick-upfiets zien met het beugelslot in het voorwiel in plaats van achter. "Wie deze fiets wil jatten,



moet er wel heel erg opvallend mee de hoek om, om het slot eraf te kunnen halen.”

Als Dave Deutsch het voor het zeggen zou hebben, kwamen er in Amsterdam meer en bredere fietspaden, ten koste van ruimte voor de auto. Het autoverkeer zou hij sterk ontmoedigen, en het fietsverkeer stimuleren. Ook zou hij een grote actie ontketenen om alle fietsen te registreren. Dat is mede ingegeven door de positieve ervaring die hij als verkoper heeft met geregistreerde fietsen. “En een eenmalig generaal pardon

om alle fietsen uit het gesloten circuit van ooit gestolen fietsen te halen.” Tenslotte zou hij het Fietsenplan, de fiscale regeling die het aantrekkelijk moet maken om op de fiets naar het werk te gaan, veranderen. “Dat je daar nu wel fietstassen bij kunt krijgen, maar geen kinderzitje is toch te gek. De meeste mensen brengen immers eerst hun kind weg voor ze naar hun werk gaan.”

tekst/foto: AMR

[www.defietsfabriek.nl](http://www.defietsfabriek.nl)



## Zuidas: op de bres voor veiligheid

**Zoals u wellicht al weet, zijn we een petitie gestart tegen het creëren van gevaarlijke kruisingen in de Zuidas.**

Op 10 december stonden we, samen met buurtbewoners, onder het tunneltje dat het Beatrixpark verbindt met het WTC en

de rest van de Zuidas en voerden we actie. De aanleiding daarvoor was tweeledig.

Ten eerste is men gestart met het bouwrijp maken van de grond in deelproject 'Beethoven'. Een prachtig stuk van het Beatrixpark is daarvoor gesloopt. Er zijn daarbij 226 bomen gekapt. Nu er gebouwd gaat worden, moet meer ruimte gemaakt worden voor kabels, leidingen, en bouwwegen. Het tunneltje onder de Beethovenstraat moet daarvoor sneuvelen.

Wij zijn bang dat dat tunneltje straks zogenaamd tijdelijk gesloten wordt voor de bouw, maar dat het in de praktijk nooit meer open gaat. Die angst is gebaseerd op de langdurige, zinloze afsluiting van het fietspad van de Mahlerlaan naar het noorden, aan de oostzijde van de Beethovenstraat. Lekker makkelijk werken voor de Zuidas, maar zon-

der rekening te houden met de belangen van fietsers.

De tweede aanleiding voor onze actie is dat de Zuidas en stadsdeel Zuideramstel een startbesluit willen nemen voor het deelgebied Strawinsky. In dat startbesluit wordt er vanuit gegaan dat de snelweg en sporen ondergronds gaan en dat de Strawinskylaan verlaagd wordt. Maar dat is nog lang niet zeker, en over de Strawinskylaan heeft de Gemeenteraad unaniem gezegd dat een besluit daarover pas genomen kan worden als er ook een uitgewerkt stedenbouwkundig plan is. Dat is er nog niet, dus vinden wij dat het startbesluit rekening moet houden met de mogelijkheid dat de zaken politiek anders besloten worden dan de Zuidas-ambtenaren bedacht hebben.

De tunneltjes staan dus zwaar onder druk en de komende tijd worden daarover beslissingen genomen. We blijven uiteraard meepraten en reageren via het formele circuit. Om onze mening kracht bij te zetten kunnen we steun aan onze petitie goed gebruiken. Hoewel nog veel onduidelijk is weten we in ieder geval dat (school) fietsroutes in de drukke Zuidas van de toekomst zoveel mogelijk ongelijkvloers moeten kruisen met het autoverkeer. En op het moment van schrijven steunen al meer dan 2200 mensen ons via de petitie

GdW

**Heeft u nog niet getekend? Kijk op [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl) om dat alsnog te doen.**



Actie op 10 december bij het tunneltje onder de Beethovenstraat



## Coördinator Fietsvaardigheid

Per 1 januari 2009 heeft de gemeente Amsterdam een coördinator Fietsvaardigheid. De Fietsersbond pleit al jarenlang voor extra aandacht voor het bevorderen van het fietsen. We zien immers dat er groepen zijn die heel weinig fietsen, zoals jongeren en Amsterdammers van niet-nederlandse afkomst. Dat is zonde. Voor hun eigen gezondheid en mogelijkheden, maar ook voor de gezondheid en de bereikbaarheid van de stad.



Her en der in de stad zijn allerlei initiatieven genomen om het fietsen te bevorderen zoals fietslessen en projecten op scholen. Maar overzicht ontbreekt, er is weinig samenhang en samenwerking en stedelijke ondersteuning en aanjagen zijn gewenst.

Hoewel wij gehoopt hadden op een breed en veelomvattend plan zijn we toch blij dat de coördinator nu aan het werk is. Doel is initiatieven voor fietsvaardigheid te ondersteunen, samenwerking en afstemming te stimuleren en nieuwe activiteiten aan te jagen.

Daarnaast zal het komende half jaar onderzocht worden in hoeverre een communicatiecampagne het imago van het fietsen kan verbeteren. Want voor sommigen staat een negatief imago van fietsen het gebruik van de fiets in de weg. (MdL)

## "Nescio"-slingertje

De slinger in het fietspad langs de Midtenweg voor park Frankendael heeft de gemeederen danig beziggehouden. Het stadsdeel had lang geleden een plan gemaakt en goedgekeurd waarin het fietspad rechtgetrokken wordt, ten koste van twee bomen. Goed voor de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid. Wij vonden het vanuit die optiek een prima plan. Het stadsdeel communiceerde onze instemming zeer nadrukkelijk in de buurt,

en al snel kregen wij van een buurtbewoner de vraag of wij daar inderdaad voor gepleit hadden, of dat het stadsdeel maar twee bomen kapte. Dat klopte dus. Toen kwam onder andere de Linnaeus boekhandel in actie, met het verhaal dat de te kappen bomen nog door Nescio beschreven waren. Hij zou er persoonlijk voor hebben gezorgd dat ze gered waren bij de oorspronkelijke aanleg van het fietspad (jaren na Nescio's dood, maar dat terzijde). Een handtekeningenactie maakte indruk bij het stadsdeel en wij kregen toen de vraag hoe belangrijk wij het rechte fietspad vonden. Wij houden ook wel van bomen, en persoonlijk heb ik het altijd een aardig slingertje gevonden. Niet zo belangrijk dus, maar leg die slinger wel goed aan: geen afsteekjes en duidelijk zichtbaar. Overigens bereikte ons uit de buurt ook de vraag om toch vooral te blijven pleiten voor het rechte trekken, vanwege de veiligheid.

Wij hebben ons verder maar niet in de discussie gemengd. Het fietspad ligt er nu, in asphalt, zonder 'onderbegroeiing' erlangs. Wij vinden dat daardoor de sociale veiligheid er op vooruit gegaan is, en kunnen goed leven met het slingertje. Daarbij kan eenieder nog genieten van de bomen. (GdW)

## Betaald parkeren stations

Veel ophef vorige maand over een uitspraak van Herman Gelissen, directeur van *NS fiets*, over mogelijk betaald parkeren voor alle fietsen bij de stations. In de *Vogelvrije Fiets*er kunt u het interview lezen.



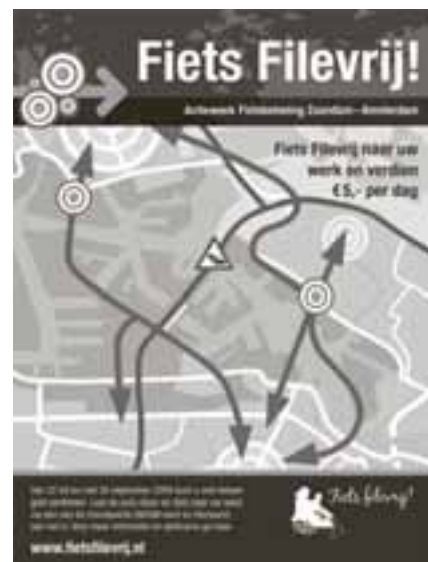
In Amsterdam herkennen we de problematiek die Gelissen beschrijft, althans voor een deel. Ook hier staan heel veel fietsen rond het station geparkeerd en dat leidt soms tot problemen met de bereikbaarheid. Wat ons betreft zijn er echter andere oplossingen te bedenken om hiermee om te gaan. Zo vinden we het geen gek idee om de maximale parkeertijd die er nu bij een aantal stations bestaat in te perken van 28 dagen naar 14 of misschien wel 7.

De omgeving van drukke stations is geen plek om je fiets voor eeuwen te stallen. Door goed op de parkeerdur te handhaven kun je ruimte scheppen in de stallingplekken en de stallingen een netter aanzien geven. Controleurs die dagelijks rond het stations de fietsen op parkeerdur checken, zien snel genoeg of er een wrak of weesfiets staat.

Daarbij blijft het natuurlijk belangrijk om te zorgen voor voldoende parkeercapaciteit. (MdL)

## Enquête Fiets filevrij

Onder invloed van een financiële prikkel is een deel van de verstokte automobilisten bereid de dagelijkse plaats in de file in te ruilen voor een fietstocht naar het werk. Bovendien geven zij aan dit in de toekomst vaker te willen doen, vooral als er een snelle en comfortabele fietsroute is.



Dat is één van de uitkomsten van de Actieweek Fietsbeloning die de Fietsersbond in september in Amsterdam Noord organiseerde. Deelnemers konden € 5,- per dag verdienen als zij met de fiets naar het werk zouden komen. Van hen bleek 10% bereid voor die gelegenheid de auto te laten staan.

Tijdens de actieweek zijn fietsers via barcodes geregistreerd. Na afloop van de actieweek hebben 774 deelnemers online een enquête ingevuld, die veel waardevolle informatie heeft opgeleverd over verbeteringen aan de fietsroutes en over hun beweegredenen.

Een aantal opvallende conclusies zijn:

- De fietsroutes naar de veren over het IJ zijn ook nu al populair onder woon-

werkfietsers, getuige het hoge aandeel reguliere fietsers op dit traject dat heeft deelgenomen aan de actieweek (75%).

- 10% van de deelnemers gaat gewoonlijk per auto naar het werk en 15% kiest voor een combinatie van vervoerswijzen. Dit zijn de potentiële nieuwe gebruikers van de fietsroute;
- 20-25% van de deelnemers hebben tijdens de actieweek vaker gefietst naar het werk dan dat zij dit normalerwijze doen.

Belangrijke verbeterpunten op de route zijn overigens de frequentie van de veerponten en de infrastructuur die nog niet overal even fietsvriendelijk is. (WZ)

## Nieuws uit Amstelveen

### Voornemens 2009

Zoals bijna iedereen hebben de onderafdeling en de gemeente Amstelveen vele goede voornemens m.n. voor de Amstel-

veense fietsers in 2009.

- De nieuwe fietsenstalling bij het busstation oostzijde wordt uitgebreid en beter toegankelijk gemaakt. Aanvang werkzaamheden: februari.
- De fietsroute Handweg wordt in ere hersteld. De onderafdeling heeft een klacht ingediend over het feit dat deze route veel te lang buiten gebruik is. Toegezegd is dat hij medio februari weer beschikbaar is.
- Het fietspad langs de museumspoorlijn krijgt over de gehele lengte bij iedere oversteek (behalve die bij de Noorddammerlaan) voorrang voor de fietsers. Uitvoering ergens 2009.
- Dit jaar worden plannen gemaakt om de fietsroute langs de Beneluxbaan te verbeteren. Van de gevaarlijke kruisingen wordt onderzocht of ze ongelijkvloers kunnen worden.
- Een groot aantal verkeerssituaties, waar 'fietsers voorrang van rechts' en 'bromfietsers op de rijbaan' zou moeten gelden, wordt nog dit jaar hersteld. (CR)

### Oproep

Er wordt gemopperd dat er zo weinig nieuws over Amstelveen in de OEK staat. Onze onderafdeling bestaat uit slechts vier actieve vrijwilligers die allen een drukke dagtaak hebben. Wij doen ons best om de belangen van de Amstelveense fietsers zo goed mogelijk te behartigen door goed contact te houden met onze leden en de gemeente. Maar we zien natuurlijk niet alles wat er in Amstelveen gebeurt. Daarom hierbij het verzoek om ons te helpen en een actievere rol te spelen. Ziet u een gevaarlijke verkeerssituatie, meldt het ons via ons emailadres: amstelveen@fietsersbond.nl.

Als er gevaarlijke situaties ontstaan door b.v. gladheid, losliggende tegels of uitzicht belemmerend groen, kunt u beter direct de gemeente bellen. Het telefoonnummer hiervoor is 5404911.

De OEK zou ook graag een correspondent in Amstelveen hebben. Wie daar voor voelt, graag melden bij de OEK (Amsterdam@fietsersbond.nl). (CR)

## Wie is die vrouw?

Op de voorkant van OEK 76 van oktober j.l. stond bijgaande foto. Meteen had ik wat tegen die vrouw omdat ze zo te zien dom en zelfverzekerd is, een dodelijke combinatie. Het bijschrift bij de foto ging niet over deze vrouw maar over het waterballet op de Hogesluisbrug. Omdat deze foto precies aangeeft wat er mis is met veel fietsers, gebruiken we de foto nog een keer.

Zij rijdt met één hand aan het stuur en met een mobiele telefoon in haar andere hand aan het oor. Ze luistert ongetwijfeld naar breaking wereldnieuws van haar hartsvriendin. Ik heb de pest aan al die bellers op de fiets: ze letten niet op en reageren slecht.

Maar dat is niet alles: aan haar stuur hangt een plastic tas met zojuist gekochte boodschappen. Lekkere lange tas die eigenlijk tussen haar spaken komt, daarom heeft ze het hengsel een beetje verschoven over het stuur. Want anders was het bij de eerste bocht al misgegaan. Over de boodschappentas haar rode handtasje, goed in het zicht. Let op, er zit een fietser vlak achter haar en die gaat zo direct dat tasje grijpen. Het stuur slingert, ze verliest controle want heeft de voeten in de lucht. De plastic tas komt tussen de



spaken. Het zware slot heeft plots een corrigerende werking en het stuur wordt de andere kant opgetrokken.

De tas scheurt en de boter, eieren en koekjes vallen op straat.

Zij wil haar stuur vastpakken met haar linkerhand maar de telefoon schiet uit haar hand en glijdt op straat richting putje. Haar berover is allang weg, maar zij springt op de grond om de telefoon te redden. Langsrijdend verkeer spat water over haar soepjurk (waar koop je die nog?) terwijl ze midden in de plas zit.

Ik ben niet zo blij met dit soort foto's op de voorkant (het is al eerder voorgekomen), want straks vinden we het normaal om zo op de fiets te zitten.

TL

## Oproep

We zijn benieuwd naar uw ervaringen met wachttijd-voorspellers bij verkeersafhankelijke regelingen. Dit zijn aftelklokjes bij verkeerslichten die zich aanpassen aan het aanbod van verkeer, iets wat voorheen alleen bij starre verkeerslichten kon.

Hoewel de technische uitvoering heel wat kopzorgen geeft, staan er nu wachttijdvoorspellers op het Kattenburgerplein en op het mr. Visserplein (over de Valkenburgerstraat).



Wij zijn benieuwd wat u ervan vindt (en de gemeente is weer benieuwd naar wat wij er van vinden). Meldt het ons: tel. 020-6854794 of via amsterdam@fietsersbond.nl, of per post: WGplein 84, 1054RC, Amsterdam.

Er is een hausse aan fietsroutes. Sterker, er lijkt sprake van een trend: overal bedrijven en instellingen in Amsterdam die fietsroutes produceren. Een ruim aanbod dat varieert van thematische routes voor toeristen tot routes die de Amsterdammer bewuster moeten maken van de groene omgeving. En de aanleiding is even divers: van aandacht willen vragen voor een probleem tot een jubileum dat met een fietsroute extra glans moet krijgen.



## Fietsroutes: hausse of trend?

**In deze en de komende OEKs besteden we aandacht aan deze hausse die misschien wel een trend is. Hieronder aandacht voor de fietskaart Amsterdam Nieuw West en de Noordzuidlijn fietstochten van DIVV.**

### De architectuur van Nieuw West

Arcam, het architectuur-centrum aan de Prins Hendrikkade, produceerde in 2006 samen met anderen ter gelegenheid van de Dag van de Architectuur de fietskaart Amsterdam Nieuw West. In kaart gebracht zijn nieuwbouw en renovatie, aanbouw, karakteristieke bebouwing en openbare ruimte, ofwel pleinen, parken, speelplekken, hoven en kunstwerken. Het gaat hier natuurlijk om de vernieuwingen in Slotervaart, Osdorp, Bos en Lommer, en Geuzenveld-Slotermeer. Op de achterzijde van de kaart zijn van de meest prominente voorbeelden goede foto's afgedrukt.

Vrijwel de hele route ligt buiten de Ring A10. Het gifgroene dierenasiel aan de Ookmeerweg en de brede school aan de Noorderakerweg, inmiddels voltooid en opgeleverd, vormen de meest westelijk gelegen punten. Van de vier stadsdelen worden de interessantste nieuwbouwprojecten vermeld, met de bijzonderheden, het bouwprogramma en wie de supervisie heeft, vaak de architect.

Gelukkig bestaat er naast een Nederlandse ook een Engelstalige editie; fijn voor buitenlandse toeristen dat er ook een klein kaartje is opgenomen waarmee je kunt inschatten hoe ver de westelijke tuinsteden van het centrum liggen.

### Noord-Zuidlijn en kunst

Stationsplein 7, het informatiecentrum voor de Noord-Zuidlijn en het Stationseiland, kan wel wat goodwill gebruiken. Langere bouwtijd, hogere kosten en veel overlast stemmen veel Amsterdammers niet blij. Het informatiecentrum biedt maar liefst drie flexibele routes aan, die alleen digitaal beschikbaar zijn. Door de routes te fietsen kan men de bouwwerkzaamheden – zij het van enige afstand – volgen.

Route Noord voert vanaf het Centraal Station via het Florapark naar het Buikslootermeerplein en gaat terug langs het tracé van de Noord-Zuidlijn. De tocht voert langs 13 bezienswaardige punten en neemt een kleine drie kwartier. Elk punt wordt kort beschreven met soms een actuele toevoeging. Bijvoorbeeld: "Het grootste deel van voormalig volkstuinencomplex Buikslootermeer is inmiddels leeg. Hiervoor in de plaats zullen de komende jaren zo'n 800 woningen worden gebouwd..."

Route Zuid voert in zo'n 2 uur vanaf het CS langs 21 punten. Bij het Amstelstation slaan we de Vrijheidslaan in, maken een lus naar de stations Rai en Zuid, voor we terugkeren bij de Noord-Zuidlijn via de Ferdinand Bolstraat en de Vijzelstraat. Bij beide routes kan het voorkomen dat wegens werkzaamheden omgereden moet worden.

De derde route heet 'kunstfietsroute' en loopt van het Buikslootermeerplein naar station Zuid. Tot de kunst rekent men de fraaie huizen aan de Buikslooterdijk maar ook verrassende beelden in de openbare ruimte van wie de makers nauwelijks be-

### OVERZICHT

Het havenbedrijf ontwikkelde verleden jaar 4 fietsroutes door de Amsterdamse haven. Stadsdeel Zuidoost liet een nieuwe fietskaart maken met routes langs de Schatten van Zuidoost. Vorige zomer kwam de Stadsregio Amsterdam met een regionale fietskaart rond de stad. Zonder routes, maar met knooppunten zodat iedereen zelf een route kan uitstippelen tot in de wijde omgeving van Amsterdam. Ook het jarige Milieucentrum liet kortgeleden een boekje met 5 natuur- en milieurotes het daglicht zien. Allemaal in OEK 76 besproken.

Eerder, in 2000, liet de gemeente ter gelegenheid van Vélo Mondial de fietsroute *Ontdek Amsterdam* ontwikkelen; vier jaar later werd die geactualiseerd. De provincie Noord-Holland liet de *Groene As* ontwikkelen: een fietsroute van Amsteland naar Spaarnwoude. De VVV biedt kaarten aan om de Stelling van Amsterdam per fiets te bewonderen. Het Amsterdamse Bos viert dit jaar haar 75-jarig jubileum. In het bos staan al tal van routebordjes, maar nu verschijnt ook een boekje met een fietsroute door het bos.

[www.fietsen.123.nl](http://www.fietsen.123.nl)  
[www.amsterdamsebos.nl](http://www.amsterdamsebos.nl)  
[www.noordzuidlijn.amsterdam.nl](http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl)  
[www.portofamsterdam.nl](http://www.portofamsterdam.nl)

kend zijn. Ook Cuypers' Centraal Station, Lelimans Noord-Zuidhollands koffiehuis, Berlagés Beurs en De Bazel passeren de revue, globaal maar vaak aardig beschreven. Beeldende kunstwerken langs de route worden evenmin overgeslagen. Handig is dat de route is voorzien van nummers en foto's van de bezienswaardigheden. *AMR*



# Meter voor meter fietspaden bevechten

**André Guit werd in 1957 geboren, groeide op in Osdorp en heeft z'n hele leven in Amsterdam gewoond. Dertig jaar lang heeft hij zich met succes ingezet voor de Amsterdamse fietsers. Een afscheidsgesprek met een enthousiaste visionair die een stevige basis legde voor het fietsbeleid in Amsterdam en jaren steun en toeverlaat was van de medewerkers van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond.**

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond werd in 1976 opgericht, een paar maanden nadat op 18 oktober 1975 in Utrecht de Eerste Enige Echte Wielrijdersbond was opgericht. Deze ENWB maakte zich zorgen over de groeiende automobiliteit en de effecten daarvan op de leefomgeving. Het autobezit was enorm gegroeid, terwijl het gebruik van de fiets behoorlijk was afgenomen. Tegen het gebruik van de geuzennaam ENWB maakte de ANWB in 1977 bezwaar en na een juridische strijd die ruim twee jaar zou duren, oordeelde de rechter dat de ENWB zijn naam moest veranderen. Het werd ENFB (Enige Echte Nederlandse Fietsersbond), en de publiciteit leverde de nog jonge bond zo'n tienduizend leden op. In 2000 zou de naam gereduceerd worden tot, kortweg, Fietsersbond.

## De roemruchte jaren '70

De jonge André Guit was op z'n 21ste al

actief in de stad. Zo zat hij in de plangroep Bouw eens wat anders, die in de roemruchte jaren '70 de sloop van de Balie en Paradiso wist te verijdelen, en daarmee de bouw van een groot hotel bij het Leidseplein. Eerder al was de Wibautstraat een symbool geworden voor een verloren gevecht. Guit: "Centraal stond steeds de afweging tussen grootschaligheid en de menselijke maat." Communicatie en verkeer beschouwt hij als een soort aangeboren slagaders, daarom is het niet verwonderlijk dat hij nu – na wat hij zelf z'n 'fietscarrière' noemt – werkt bij het projectbureau van de Noord-Zuid lijn.

Guit werd kort na de oprichting van de Amsterdamse afdeling van de ENWB lid. In het afdelingsblad Amsterdam fietssst stond een oproep voor wijkcontactpersonen, onder andere in Nieuw West. Als jonge jongen uit Osdorp werd hij actief en deed mee aan acties als Amsterdam

Autovrij. Meer nog dan als actievoerder zou André zich ontpoppen als strateeg. Zo hielp hij als lid van de (nog altijd bestaande) knelpuntengroep mee aan het schrijven van een knelpuntennota. Die nota verscheen vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen van 1978 en bracht de grootschalige, maar ook de heel kleine gebreken en pijnpunten voor de fietser over de hele stad in beeld. Ook de PvdA had een nota gemaakt en wethouder Michael van der Vlis maakte zich sterk voor het belang van de fietser. De fietsdemonstraties in Amsterdam die Guit mede organiseerde, trokken in 1978 zo'n 12 tot 15.000 deelnemers en kregen ook landelijk veel publiciteit. Niet in de laatste plaats omdat (toen nog niet zo heel erg) bekende en geëngageerde Nederlanders als Freek de Jonge en Koot en Bie zich bij de demonstraties aansloten.

## De heikle jaren '80

Daarmee was in Amsterdam een begin gemaakt met een gunstiger fietsklimaat, maar het zou een lang traject worden, dat ook moeizamer zou blijken dan aanvankelijk gedacht. "Het wiel moest nog worden uitgevonden. Echte voorbeelden in het land waren er niet. Den Haag en Tilburg ontwikkelden fietsroutes, maar dat was veel te luxe voor Amsterdam", aldus Guit. De inrichting van de binnenring was een van de grote projecten waar de Amsterdamse afdeling een actieve rol in zou spelen. De gemeente was duidelijk zoekende en moest het spel ook nog leren. Wat veel ambtenaren opmerkelijk vonden, was dat de gemeente de afdeling Amsterdam in haar eigen Werkgroep Fiets uitnodigde. De discussie binnen de ENFB over praten met de gemeente dan wel actiegroep blijven werd principieel en fel, en leidde zelfs tot een breuk met enkele actieve leden. Die discussies zouden tot ver in de jaren '80 worden gevoerd.

Dick de Jongh en Jos Vernooij, leden van het eerste uur, waren actief in de Werkgroep Fiets. André Guit deed meer het werk achter de schermen, het activeren en de politieke tak. Guit: "Fietspaden die nu niemand meer kan wegdenken, waren er nog niet. Die moesten echt meter voor meter bevochten worden. Goed, de strijd tussen auto en fiets is nog steeds actueel, maar stukken minder dan eind jaren '70, begin '80. Ook met heel wat winkeliersverenigingen hebben we wat afgestreden.



André eerste van links

Nu realiseren ze zich dat fietsers ook klanten zijn, maar toen lag dat heel anders.” Het is bijna niet meer voor te stellen dat op alle bruggen auto’s geparkeerd stonden, dat in de Spuistraat en de Oosterparkstraat driedubbel geparkeerd werd. Wat Guit omstreeks 1980 vooral dreef was de vraag of er ooit in Amsterdam nog gefietst zou kunnen worden door kinderen en ouderen.

### Hoogte- en dieptepunten

André Guit hoeft niet lang na te denken over datgene waar hij het meest trots op is: het huidige verkeersbeleid dat omstreeks 1980 is ingezet en dat gaandeweg en uiteindelijk heel behoorlijk blijkt te werken. Drie elementen onderscheidt hij: het fietsbeleid, de concentratie van auto’s op hoofdroutes en, last but not least, het parkeerbeleid. Wat het tweede punt betreft, de hoofdroutes voor auto’s zorgden ervoor dat niet langer overal hard gereden mocht worden, dat straten autoluw werden of zelfs afgesloten voor auto’s, dat speelplaatsen en woonerven ontstonden. En dat er drempels werden gelegd waardoor bijvoorbeeld de Hoogte Kadijk veel minder interessant werd als snelle doorgang.

Het parkeerbeleid kreeg omstreeks 1985/86 vorm, toen de Dienst Parkeerbeheer werd opgericht. In de binnenstad was al eerder betaald parkeren ingevoerd, maar niemand gooide ooit wat in de meter omdat dat toch niet gecontroleerd werd. Gaandeweg werd het gebied uitgebreid waarvoor parkeervergunningen werden afgegeven en betaald parkeren werd ingevoerd. “Die olievlekwerking is trouwens wel sneller gegaan dan we bij de Fietsersbond dachten. Mensen betalen liever wat meer voor een vergunning dan dat ze een half uur moeten rondrijden voor een vrije plek en dan vervolgens een stuk moeten lopen om thuis te komen. Eigenbelang zet zo’n proces in een stroomversnelling.” Aan het aantal vergunningen werd een bovengrens gesteld. In de tweede helft van de jaren ‘90 bleek het beleid een succes te worden. Met name in het centrum en de 19e-eeuwse wijken, werd minder auto gereden en aanmerkelijk meer gefietst dan in de decennia ervoor.

Het aantal auto’s in de binnenstad nam ook af toen het foutparkeren werd aangepakt. In de jaren ‘80 waren 60.000 foutgeparkeerde auto’s per dag eerder regel dan uitzondering. Voor de wegvallende parkeerplaatsen kwamen steeds meer fietspaden terug. Ook dat was een kwestie van meter voor meter bevechten. Guit geeft



“Spiegelgracht voor autoverkeer gesloten” (1978)

toe: “We waren heel erg anti-auto, maar droegen dat wijselijk niet uit.”

Nog steeds voelt André Guit zich ongelukkig over de eerste keer dat hij heel erg boos werd op de toenmalige wethouder. Hoewel, ook dat nadeel zou uiteindelijk ‘z’n voordeel hebben’. “De herprofilering van de Rozengracht – nog altijd een van de gevaarlijkste straten – moest in verband met riolering binnen een half jaar zijn afgerond, er was geen tijd voor een discussie over fietspaden. Toen kort daarna hetzelfde leek te spelen in de Spuistraat, heeft de wethouder in korte tijd besloten wel een fietspad aan te leggen. Hij moet zich mijn woede hebben herinnerd.” Als voorbeeld van een strijd die een kwart eeuw heeft geduurd noemt hij de Marnixstraat, waar nu pas goede dingen lijken te gaan gebeuren.

### Stoppen

In 1987 begon Guit zijn eigen adviesbureau en deed in die hoedanigheid op projectbasis klussen voor de Fietsersbond en met name voor het Projektburo. Zo maakte hij de eerste van de reeks Fietskaarten voor Amsterdam. Belangrijk was ook de omvorming van een centraal stadsbestuur naar meer dan tien stadsdelen. Met name de centrale stad wilde dat er producten ontwikkeld bleven worden, en besteedde dat uit aan het Projektburo.

In 2001 stopte André Guit zijn ‘professionele fietscarrière’; wel bleef hij na een sabbatical actief als vrijwilliger, o.a. in de commissie Betaalde Krachten en in het

strategisch overleg met de medewerkers. “Met de twee betaalde krachten en al die actieve vrijwilligers doen we heel erg veel. Ik wilde daar graag mijn steentje aan blijven bijdragen.” Nu stopt hij ook als vrijwilliger bij de afdeling.

De reden om te stoppen is vooral de combinatie van een drukke baan en de uren die hij na al die jaren nog altijd stopt in de Fietsersbond, al gauw een of twee dagen per week. Dat wordt te veel. Wel blijft hij op afroep beschikbaar als vraagbaak. Het is niet alleen de grote werkdruk die hem teveel wordt, André Guit is realistisch genoeg om te merken dat hij aan de grenzen van z’n kunnen zit.

### En later?

André Guit vindt het moeilijk om in de toekomst te kijken. Op hoofdlijnen ligt er in de stad een goede fietsinfrastructuur, de afdeling heeft een stevige basis met een professioneel bureau, gemotiveerde medewerkers en heel veel vrijwilligers. Hij zou de Amsterdamse afdeling wel willen aanraden de inhoudelijke lijn te blijven volgen. Twee actuele onderwerpen zijn daarbij, denkt hij, fietsbevordering onder kinderen, scholieren, allochtonen en anderen met een geringe fietscultuur zoals expats, en de problematiek rond het fietsparkeren. Dat laatste speelt al heel lang, maar de erkenning dat het echt een groot probleem is, is pas van recente datum. Gelukkig is de relatie met de gemeente Amsterdam en de verschillende stadsdelen goed, maar die moet ook onderhouden blijven.

AMR

# OV-fiets@home

Op 25 november startte in de stalling van station Zuid een proef voor een nieuwe service rond de OV-fiets. Dertig Amsterdamse proefpersonen die dagelijks vanaf station Zuid naar hun werk reizen, kunnen een half jaar lang gratis een OV-fiets gebruiken om er mee van en naar huis te rijden. Omdat de deelnemers de fiets overdag in de stalling achterlaten en die dus aan andere gebruikers kan worden verhuurd, zullen de fietsen, maar ook de fietsplekken, intensiever gebruikt worden. En omdat de deelnemers hun eigen fietsen niet meer hoeven te stallen, is er minder stallingruimte nodig.

Om een aantrekkelijke naam aan het proefproject te geven had het OV-fiets-bedrijf een prijsvraag uitgeschreven. De winnares, die de naam OV-fiets@home bedacht, woont in Abcoude en is een tevreden gebruikster van de OV-fiets. Zij

kreeg als beloning een jaarlang gratis gebruik van de OV-fiets. Voor gebruikers is deze @home service aantrekkelijk omdat ze niet alleen een gereserveerde plaats in de binnenstalling hebben maar ook een goed onderhouden fiets. Niks lekke banden of kapotte lampen.

Aan de basis van het nieuwe @home concept staat Luud Schimmelpenninck – bekend als de bedenker van het Witte Fietzenplan. Wethouder Herrema geeft toe: “Het heeft lang geduurd” – een eufemisme voor veertig jaar. Samen met Ronald Haverman, die aan de wieg stond van de OV-fiets, heeft Schimmelpenninck in opdracht van de gemeente Amsterdam en OV-fiets, onderzoek gedaan naar potentieel gebruik van OV-fietsen voor lokale forensen. Velen van hen komen nu op hun eigen fiets naar het station. Voorwaarde is dat de @home gebruiker de OV-fiets niet

voor langer dan 48 uur huurt, d.w.z. het gedrag vertoont van iemand die vier, vijf werkdagen per week forenst en de fiets in het weekend ook gebruikt. Wie met vakantie gaat of ziek wordt, wordt geacht ervoor te zorgen dat de OV-fiets in de stalling komt.

De proef is voor de deelnemers gratis – in mei 2009 zal worden bezien of het project succesvol genoeg is om het op andere huurlocaties uit te zetten. Ook worden dan de uiteindelijke voorwaarden en het tarief vastgesteld.

Voor wethouder Herrema is de proef een mooie opmaat om Amsterdam een nog serieuzer kandidaat te doen zijn voor de ‘Green Award’ voor de groenste stad van Europa. Rotterdam viel al af, maar Kopenhagen is een serieuze tegenkandidaat.

AMR

Sinds 6 maanden woon ik op IJburg. Maar ik woon ook in Zeeburg waar IJburg in ligt.

IJburg is een verzameling eilanden en bij een eiland spreken we vaak van op. Ik woon op Haveneiland-Oost. Hiervoor woonde ik in Noord (op een woonboot maar toch ook in). Het gebruik van het woord op maakt het wat romantischer. Vroeger woonde ik in Den Haag maar mijn vrienden woonden op Kijkduin of op Scheveningen. Romantischer dus.

Over het fietsen op IJburg valt niet zoveel te zeggen want telkens zijn straten opgebroken, zelfs het fietspad langs de hoofdroute.

De woningen zijn gebouwd in blokken. Om het autoverkeer te beperken zijn er weinig parkeerplaatsen. Onder de meeste blokken zijn parkeergarages voor de auto's van de bewoners. En wat valt me daaraan op?

## Op IJburg



*Auto's, die de parkeergarage uitkomen, kruisen eerst het trottoir en dan geparkeerde auto's die het zicht benemen op de rijweg waar de fietsers (veel kinderen!) krap een metertje hebben tussen de geparkeerde auto's en de tramrails.*

De parkeergarages liggen beneden straatniveau. De auto's die er uit komen moeten op de helling met een afstandsbediening de poort opendoen en dan snel vanuit stilstand omhoog die garage

uit. Dat doen ze met snelheid want anders gaat die poort dicht terwijl ze er tussen zitten. Maar ze kruisen daarbij wel voetgangers en fietsers, en dat is best gevaarlijk.

Argeloos langs toegangsdeuren lopen of fietsen, kan op IJburg dus niet. Bij een zijstraat let je vanzelf op, maar hier niet, en het moet wel.

Een beveiliging waardoor de poort alleen open gaat als er geen voetgangers of fietsers aankomen is technisch te realiseren, maar of de Fietzersbond dat voor mij wil gaan bepleiten, betwijfel ik. Dan zullen er eerst wat ongelukken geregistreerd moeten worden.

Over het fietsen van en naar IJburg valt veel meer te zeggen. Daar zal ik later verslag van doen, maar ik kan nu al melden dat mijn geliefde een elektrische fiets heeft aangeschaft vanwege de wind en de bruggen.

TL



# Voorrang

## Over onduidelijke voorrangssituaties

**In de vorige OEK liet ik zien dat wegmarkering vooral psychologisch werkt en vaak geen juridische status heeft. Daartegenover is voorrang keurig geregeld en bovendien staan er maar een paar voorrangregels in het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels (RVV) die iedereen bovendien (hopelijk) kent. Toch is ook hier niet alles duidelijk, zoals hieronder zal blijken.**

Eerst maar de voorrangregels zelf:

1. Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.
2. Bestuurders die afslaan, moeten het verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor laten gaan. (Oftewel "recht door op dezelfde weg gaat voor", zoals ik het op de basisschool geleerd heb.)
3. Haaiantanden hebben de volgende betekenis: de bestuurders moeten voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg.

Hoewel deze regels nog wat uitzonderingen en haken en ogen kennen (op trams kom ik aan het eind nog even terug), lijkt de voorrangregeling helder en eenduidig. Toch blijkt de praktijk soms nog behoorlijk weerbarstig.

Neem bijvoorbeeld de situatie op de foto hieronder. Op welke van de twee kruisende wegen heb je (als de lichten niet wer-

ken) voorrang?

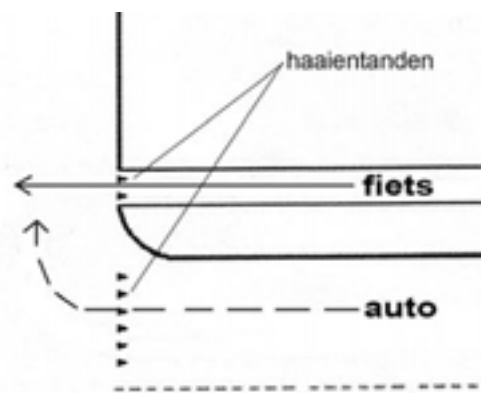
Beide wegen hebben haaiantanden (al is dat op de foto misschien niet makkelijk te zien) en dus moeten de verkeersdeelnemers op elk van die wegen voorrang verlenen aan die op de andere. Fietsend vanaf het camerastandpunt (het Haarlemmerplein) zitten we beslist niet op de Korte Marnixstraat (die van links komt). Je ziet het al aan de straatnaam. Dus moeten we voorrang verlenen (haaiantanden immers).

Maar de fietsers komend uit de Korte Marnixstraat (van links dus) hebben hetzelfde probleem: haaiantanden dwingen hen ons voorrang te verlenen. Twee fietsers kunnen dus tot Sint Juttemis op elkaar staan wachten.

In de praktijk gaat natuurlijk de brutaalste, of de minst voorzichtigste, als eerste. De regels bieden geen uitsluitel. Het probleem zit 'm hier in het feit dat beide straten uitkomen op een voorrangsweg die hier een haakse bocht maakt (en die - om de verwarring te vergroten - ook Haarlemmerplein heet; zie het schetsje hieronder).



Een situatie die niet duidelijk lijkt (maar het wel is), is deze:



De afslaan auto en de rechtdoorgaande fietser hebben een 'conflict' (ze botsen tegen elkaar als ze er tegelijk zijn en allebei doorrijden). De regel is dat rechtdoorgaand verkeer boven afslaan verkeer gaat. Ten onrechte denken mensen wel eens dat de fiets moet stoppen voor de haaiantanden. Verkeerstekens (haaiantanden) tellen inderdaad zwaarder dan regels. Zoals echter in regel 3 hierboven te lezen is, gelden haaiantanden alleen voor kruisend verkeer. De afslaan auto is geen kruisend verkeer. Het fietspad hoort immers bij dezelfde weg (daar is-ie weer) als de autorijbaan.

In dat laatste zit 'm het probleem. Wanneer is iets een kruisende weg en wanneer dezelfde weg? Houd maar aan, dat doet de rechter ook, dat iets dezelfde weg is als je denkt dat het dezelfde weg is. Klinkt flauw, maar zo werkt het wel.

Dus heb je als fietser die rechtdoor gaat, ondanks de haaiantanden, voorrang op de auto die van linksachter je komt en afslaat. Je moet daarentegen wel voorrang verlenen aan auto's die op de kruisende weg van links komen.

Dan een situatie die steeds meer voorkomt in Amsterdam (zie ommezijde). De fietsers die op de fotograaf af komen rijden, hebben een verkeerslicht om de autorijbaan veilig over te steken. Meteen daarna steken ze het fietspad over waarvan de fietsers pas verderop een verkeerslicht hebben. Maar dat licht geldt niet voor deze kruising, en dus heeft strikt genomen rechts (de meneer links op de foto) voorrang. In dit geval is dat raar omdat de fietsers die op ons af komen met groen licht de kruising oversteken en dan ineens - voordat ze de kruising verlaten - voorrang moeten geven. In deze situatie wordt het conflict



Weteringcircuit

vermeden doordat de linker meneer zijn voorrang niet neemt en ruimte laat aan de kruisende fietsers met groen licht.

Wij vinden dat voorrang in dit soort gevallen duidelijk en logisch moet zijn. Op deze plek zouden we haaiantanden willen aanbrengen voor de fietser die nu ook stilstaat. Dan worden de fietsers die aan het oversteken zijn niet midden op de kruising met een conflict geconfronteerd. Gelukkig geldt ook hier dat de meeste fietsers het onderling prima oplossen.

Tenslotte nog even de tram: hiervoor gelden dezelfde regels als voor alle voertui-

gen, behalve regel 2. Op de foto rechtsonder zie je dat de tram voorrang neemt op de auto. Dat is terecht. Het is in de praktijk heel verwarrend dat zo'n tram voorrang heeft, maar een auto of bus die erachteraan rijdt, op dezelfde baan,

weer niet. Wat ons betreft mag die uitzondering geschrapt worden. In ieder geval moet een fietser die over de Marnixstraat richting Leidseplein rijdt, hier dus goed opletten.

Conclusie: zelfs met simpele regels kan het nog knap lastig zijn. Goed blijven opletten dus. Dat werkt sowieso het beste.

*P.S. Voor dit stukje heb ik geput uit kennis van Theo Zeegers, verkeerskundige bij het landelijk bureau van de Fietsersbond, en Wouter Mater, afdeling verkeersadvies van het GVB. Eventuele fouten zijn geheel voor mijn rekening.*

GdW

Info: [www.verkeerstekens.nl](http://www.verkeerstekens.nl)



kruising Marnixstraat-Elandsgracht



## Ingezonden brieven

### Ledenwerven onder studenten

Eind augustus begaf ik mij met de pont naar de introductiemarkt van de UvA. Al op de pont werd ik aangesproken door een promotor van de Fietsersbond. Ik was geïnteresseerd in haar verhaal, maar wilde niet per direct donateur worden. Gelukkig was er op de introductiemarkt een stand! Ik nam de OEK en de Vogelvrije Fietser mee en ging vrijwel ter plekke overstag. Sinds ik 12 jaar geleden naar Amsterdam kwam om te studeren, fiets ik door Amsterdam. Nu, na al die jaren, heb ik geld (ervoor) over om lid te worden. De stand met informatie hielp mij lid te worden.

Dus n.a.v. het artikel in de laatste OEK kan ik zeggen dat jullie aanwezigheid toen zowel naamsbekendheid als ledenwinst hebben opgebracht. Niet zozeer bij de studenten als wel bij mij als één van

de andere standmedewerkers.

met vriendelijke groet,  
Jantine Heuvelink

### Fietsenstalling OBA

N.a.v. het stukje in de OEK over fietsparkeren bij de OBA nog dit. Ik ben in principe een voorstander van fietsenstallingen, omdat al die losstaande geparkeerde fietsen, al dan niet omgevallen, het plein bederven. Ik maak dan ook meestal gebruik van de ondergrondse stalling bij de OBA, maar rijdt elke keer met het angstzweet in mijn handen naar beneden: de helling is vrij steil en de uitloop is kort. Als mijn remmen het begeven knal ik zo tegen de betonnen muur op.

Onlangs toch maar de fiets boven op het plein geparkeerd, waar het inmiddels aardig vol stond. Helaas.

Thea van Emden

## Muppies verkeersonveilig

Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat risicogedrag bij mannen opgewekt wordt door waarneming van beelden van erg aantrekkelijke vrouwen. Het is daardoor zeer waarschijnlijk dat Muppies met afbeeldingen van erg aantrekkelijke vrouwen veroorzaken dat mannen die er in hun auto langsrijden gedurende enige tijd daarna geneigd zijn meer risico's te nemen dan anders.

Het onderzoek komt van evolutie-psychologen die veronderstellen dat het vertonen van risicogedrag net zoiets is als het opzetten en spreiden van de staart bij een mannetjespauw: de potentiële part-

ner zou een voorkeur hebben voor mannetjes die op dat punt hoog scoren. Het onderzoek bestond eruit dat proefpersonen blootgesteld werden aan plaatjes van vrouwen. Daaruit bleek dat mannen meer risico gingen nemen naarmate de vrouwen op de plaatjes aantrekkelijker waren. Vrouwen bleken deze gevoeligheid niet te hebben. De conclusie moet zijn dat uit oogpunt van verkeersveiligheid muppies geen afbeeldingen van aantrekkelijk vrouwen zouden moeten bevatten. (JK)

Bron: *Evolution and Human Behavior* 29 (2008) 391-395



75 jaar geleden werd een begin gemaakt met de aanleg van het Amsterdamse Bos. Ter gelegenheid daarvan wordt niet alleen een boek uitgebracht met portretten van gebruikers van het bos, maar ook met een nieuwe fietsroute met bijbehorend boekje.



## Fietsen in het jarige Amsterdamse Bos

Op veel plaatsen van het 1000 hectare grote bos staan al routebordjes voor fietsers en voetgangers, maar de nieuwe voert langs punten waar niet alleen de driekwart eeuw bestaan van af te lezen is, maar ook een stuk geschiedenis dat veel verder terugvoert. Wat nu bos is, was tot 1934 de Rietwijkerorderpolder, genoemd naar het dorpje Rietwijk in de Haarlemmermeer. Deze polder, die in 1904 werd uitgeveend en daarna drooggelegd, was eerder al een eigen gemeente met in 1882 maar liefst 64 inwoners. De route begint bij de jachthaven achter Tenniscentrum Amstelpark. Eerder grensde het Amsterdamse Bos bijna aan de A10, waar de befaamde Vietnamweide lag, het terrein waar mensen van buiten zich eind jaren '60 verzamelden en de stad introkken om te demonstreren tegen o.a. de Amerikaanse president Johnson.

### Werkverschaffing

De route voert langs de kleine sluis, waar goed te zien is dat het hoogteverschil tussen de Nieuwe Meer en het bos wel vier meter bedraagt. Dan gaan we langs het Bosbaanhuis met aan de rechterhand de Oeverlanden, de Nieuwe Meer en direct daarna de polder Meerzicht met in de hoek de boerderij annex pannenkoekenhuis en speeltuin. Dit deel van het bos is het oudst. De Oeverlanden bij de Nieuwe Meer, de Amstelveense Poel en de Oosteinder Poel zijn originele restanten van de situatie van voor de vererving en liggen dan ook hoger dan het bos zelf.

Op de kop van de Bosbaan staan we even stil. In 1927 brak de crisis uit en werden veel van de 50.000 werkloos geworden Amsterdammers min of meer verplicht om mee te helpen met de aanleg van het Amsterdamse Bos. Veel ouderen hebben dan ook geen aangename associatie met het bos. Aanvankelijk zouden vooral draglines worden ingezet, maar de werklozen, die 15 gulden per week, ofwel 50 cent per uur kregen, bleken vele malen goedkoper dan de machines. Het was prinses Juliana die in juni 1937 de Bosbaan officieel opende; de eerste wedstrijden (de Varsity) waren toen al (op 6 mei) verroeid.

### Schiphol

De route gaat verder langs de Grote Speelweide waar de oudste boom – een paardenkastanje – staat en ook een monument voor de tewerkgestelden in de vorm van een enorme kruiwagen. We komen langs de Paardenpicknick, ondanks de naam een picknickplek voor ruiters, en steken niet ver van de Geitenboerderij de A9 over. Wie daar naar rechts kijkt, ziet de Ringvaart liggen. Daar, waar de weg langs de vaart een knik maakt, lag vroeger het Fort Schiphol. Dit maakte deel uit van de Stelling van Amsterdam en zou de naamgever worden van het vliegveld, dat niet lang na de inpoldeering van de Haarlemmermeer zou worden aangelegd – inmiddels 'Oud Schiphol' geheten.

We zijn nu bij de A9 die het noordelijke deel van het Amsterdamse Bos scheidt van het zuidelijke dat na de oorlog werd aange-

### Vegetatie in landschapsstijl

Het Amsterdamse Bos is één van de weinige bossen in Nederland die op een onderlaag van klei zijn aangelegd, en dit had natuurlijk gevolgen voor de keuze van de te planten bomen. Snelgroeende bomen, zoals elzen, wilgen en populieren, gedijen er goed – maar gaandeweg sloegen ook jonge eiken en beuken aan. Toch is van het Arboretum dat na de oorlog in het zuidelijke deel van het bos werd aangelegd nauwelijks meer iets over. Tijdens de realisatie van de stadsuitbreidingplannen van Van Eesteren – Nieuw-Zuid – ontstond ook behoefte aan een gebied voor weekendrecreatie.

Natuurbeschermer en leraar dr. Jac. P. Thijssen was de grote promotor van het Amsterdamse Bos als groene uitbreiding van de stad. Van Eesterens assistente, Jakoba Mulder, ontwierp het bos in Engelse landschapsstijl. De van oorsprong Noord-Amerikaanse tulpenboom, met z'n kenmerkende grote bladeren, was Mulders favoriet, maar bleek niet erg geschikt voor de zware kleigrond. De vele slingerende wegen en paden, stroompjes, vergezichten en doorkijkjes maakt het recreëren in het bos avontuurlijker en romantischer dan wanneer het recht-toe-rechtaan zou zijn aangelegd.



legd. Je kunt hier van de route afwijken en doorfietsen in zuidelijke richting, naar het Schinkelbos. Dat is het nieuwste deel van het Amsterdamse Bos, toegevoegd als natuurcompensatiegebied door het verlies van het meest noordelijke deel langs de Zuidas en de sportparken. Met de strook langs de Schinkelpolder maakt het de groene hoofdstructuur compleet, die van de Aalsmeerder Oeverlanden in noordelijke richting en via de Kalfjeslaan naar de Amstel loopt.

De paden in het stuk onder de A9 zijn – anders dan in het noordelijke deel van het bos – recht, met scherpe bochten. Het hele jaar door zijn hier Schotse hooglanders te

zien; de route loopt langs hun waadplaats. Hier kun je via de voetpaden naar de Amstelveense Poel lopen, die 1.70 meter onder NAP ligt. De route gaat verder onder de A9 door in noordelijke richting, langs de Speelweide en niet ver van de oostelijke bosgrens, waar het dr. Jac. P. Thijssepark, een heemtuin, ligt. Uitdrukkelijker kan de territoriumdrift van Amsterdam en Amstelveen bijna niet worden geventileerd: het Amsterdamse Bos en het Amstelveense park grenzen praktisch aan elkaar, maar nergens is een verwijzing naar elkaar te vinden. Park en bos worden slechts gescheiden door de Landscheidingsvaart, de oudst aanwezige menselijke ingreep, die vermoedelijk van

voor 1300 dateert.

De fietsroute leidt ons verder om de Heuvel heen, ontstaan door het uitgraven van de Bosbaan en de vele vijvers en sloten. Tegenover de Heuvel ligt de Grote Vijver, op wel 5,50 meter onder NAP! Langs de Speelweide en het Klein Kinderbad, langs het Bezoekerscentrum en Grand Café de Bosbaan keren we terug op het punt waar we anderhalf uur geleden zijn begonnen – als we tenminste niet eerder een andere weg zijn ingeslagen.

AMR

[www.amsterdamsebos.nl](http://www.amsterdamsebos.nl)

*Fietsen en schaatsen liggen wat sport betreft dicht bij elkaar. Bijna alle schaatsers zullen ook fietsen, niet alle fietsers zullen schaatsen. Maar schaatsers rijden auto als ze gaan schaatsen, want van fietsen worden ze koud. Schaatsen wordt vooral als sport gezien, of althans iets wat daarop lijkt. Fietsen is naast sport vooral een vorm van vervoer. Daarom is er een Fietsersbond en geen Schaatsersbond.*

*Toch zou schaatsen heel geschikt zijn als vervoersmiddel mits er wat vaker ijs zou zijn. Velen zullen op een zomerse dag wel eens van Amsterdam naar Uitdam en zelfs Marken fietsen. Dat is een aardig ritje maar je bent wel even onderweg. Maar op de schaats van Amsterdam-Noord via*

## Glijburg

*Ransdorp, Holysloot naar Uitdam gaat veel sneller dan fietsen. Ook naar Marken, als je via Zuiderwoude en voor Monnickendam de dijk overgaat en de Gouwezee overgaat, is sneller op de schaats. Terwijl ik een betere fietser dan schaatsers ben.*

*Op de fiets voel ik me altijd vrij, alle wegen liggen voor me open. Maar op de schaats ligt er nog veel meer open. Je weet soms niet eens meer waar je bent ondanks dat je vaak in hetzelfde gebied gefietst hebt. Welk kerktorentje is dat nou weer?*

*Mijn verhuizing naar IJburg heeft mijn natuurschaatsen een nieuwe impuls gegeven. Voorheen beperkte ik me tot Waterland, Botshol, Ankeveen, maar nu is daar IJburg. De eerste dagen langs de binnenkant langs het Diemerpark, maar op het laatst op het buiten IJ, naar de strekdam (verboden gebied) en naar het eilandje voor de kust van strandje Blijburg en de Vijfhoek (vogelparadijs). Nooit eerder geweest en nu kon je er zo heen over schitterend glad ijs op de dag dat Sacha de Boer, recht in je gezicht kijkend, sprak van Ruige Rijk. Toen heb ik bijgaande foto gemaakt.*

*En dat alles geheel Op Eigen Kracht.*

TL



# Weg met de bakfiets?

Bij de Fietsersbond komen regelmatig klachten binnen over het exorbitante ruimtebeslag van bakfietsen op fietspaden en trottoirs. Een lezeres werd het te machtig toen ze door zo'n geval haar fiets niet meer uit het rek kon krijgen en stortte haar hart uit.

Wat vindt u?



"Ik woon in het centrum van Amsterdam met vlak voor mijn woning een fietsenrek. Niet al te ruim, te smal voor de meeste sturen, en het boogje waarmee je je fiets vast moeten kunnen zetten is in driekwart van de gevallen doorgeroest. Dit is de service die het stadsdeel Binnenstad biedt als parkeermogelijkheid voor mijn barrel van een stadsfiets.

Tot voor een jaar lukte het mij vaak genoeg om in het rek een plek te vinden. Maar sinds mijn buurtbewoners besmet zijn met de kennelijke behoefte om een imponerend fietstoestel te bezitten, is de kans daarop aanzienlijk afgenomen. Ik doel natuurlijk op die rijwielen die drie keer zo breed zijn als een normale fiets (en dus drie plekken in het fietsenrek innemen) en ook nog liefst voorzien zijn van bakken vóór en achter.

Gisterochtend bereikte dit verschijnsel een dieptepunt doordat een bewoner zijn of haar malle fiets met een superverlengd voorwiel waarop een laag bakje was geplaatst waarin je hooguit een klein hondje kunt vervoeren aan de lantaarnpaal te bevestigen direct achter het fietsenrek. Tussen dat voorwiel en de fietsen in het rek restte slechts 10 cm ruimte. Overbodig te vermelden dat mijn fiets behoorde tot de ingesloten fietsen. [Zie foto rechts; red.]

## De situatie:

08.00 uur op een normale zaterdagochtend, waarop ik mijn boodschappen wil doen, kan mijn fiets niet uit het rek halen.

## Mijn reactie:

Ik ben weer teruggegaan naar mijn woning, heb mijn priem gezocht (en gevonden) en vervolgens de banden van die fiets tot op de binnenbanden doorgeprikt, en daar schaam ik me er niet eens voor! Mijn actie mag gekwalificeerd worden als kinderachtig; maar dit (over)machtsvertoon van die fietseige-

naar noopte mij tot deze primaire contra-actie.

## Mijn stelling:

Al die rare bredebuizen/banden- en metbakken-fietsen moeten verboden worden in een stad/wijk met hoogbouw waar voor te weinig en/of inadequate fietsrekken wordt gezorgd voor haar inwoners.

## Mijn argument:

Dit soort fietsen, m.i. vergelijkbaar met het bezit van die rare terreinwagens, zijn alleen plausibel in regio's die van alle soorten publiek transport verstoken zijn. Indien mensen menen dat zij recht hebben op zo'n rare fiets met bak, om in het hartje van Amsterdam kinderen en boodschappen te kunnen vervoeren dan hebben ze het mis. Uit eigen ervaring weet ik dat je met meer dan twee

kinderen (voor- en achterzitje op de fiets) gaat lopen, en onderweg vertel je wat ze allemaal zien. En anders doe je spelletjes, zing je liedjes waarin de kinderen participeren, etc. En in géén geval stal je deze monsterlijke gevallen in een verouderd, aluminium fietsenrek waardoor je op z'n minst twee andere burens dupeert!"

*(Door de redactie ingekort en naam weggelaten op verzoek van de schrijfster)*

Wat vindt u?

Laat het ons weten op ons discussieforum:

[www.fietserbond.nl/amsterdam](http://www.fietserbond.nl/amsterdam)





# Nieuws uit de Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)

De AALV is het besluitorgaan van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. Ze komt 2 keer per jaar bijeen, voorafgaand aan de ledenvergadering van de Landelijke Fietsersbond. Tevens worden dan de interne begroting en de jaarrekening vastgesteld. Indien nodig wordt er een tussentijdse extra AALV ingelast teneinde netelige kwesties op te lossen of een snelle beslissing te nemen.

Op deze manier fungeerde de AALV ook als het bestuur van de afdeling. De naam *Amsterdamse Actieve Ledenvergadering* verwijst naar de harde kern van actieve leden van de afdeling, die allen op een of andere wijze een rol vervullen in het functioneren ervan. Bij elkaar zijn dit zo'n 50 mensen (de afdeling in zijn geheel telt zo'n 4300 leden).

## Bestuur

Echter, nieuwe tijden ("Yes we can!") vereisen ook een nieuwe aanpak, en mede naar aanleiding van het afscheid van André Guit als spilfiguur binnen de afdeling (zie pag. 12-13) ontstond de behoefte aan een min of meer formeel aanspreekpunt van de afdeling (zowel intern als extern) dat bovendien

wat nauwer toeziet op de dagelijkse gang van zaken.

In een extra ingelaste AALV in november 2008 besloten de actieve leden dat dit dan een dagelijks bestuur moet worden dat niet alleen het reilen en zeilen van de afdeling in de gaten zal moeten houden en ook kan inspringen waar nodig is.

De afdeling is modulair ingericht en is actief via afzonderlijke modules: de Knel-puntengroep, de OEK-redactie, de OEK-bezorging, de Internet-groep, de PR-groep, de onderafdelingen Amstelveen en Diemen het Projektburo, en natuurlijk de beleids- en secretariaatsmedewerkers (samen de 'betaalde krachten'). Deze groepen berichten in de halfjaarlijkse AALV over hun activiteiten en worden hierover zonnig ter

verantwoording geroepen.

Het dagelijks bestuur zal dan ook gaan fungeren als spil van de verschillende modules en letten op samenhang, afstemming en wederzijdse versterking. Tevens zal het de financiën van de afdeling beheren en de contacten tussen de afdeling en het Landelijk Bureau en de gemeente Amsterdam onderhouden. Het dagelijks bestuur is onderworpen aan een door het landelijk bestuur aangenomen huishoudelijk reglement, dat op het kantoor van de afdeling ter inzage ligt.

Op de AALV van 21 januari 2009 werd het bestuur officieel geïnstalleerd, bestaande uit Marlies Stouthard, Saar Muller, JanPieter Nepveu en Henriëtte Kropman (laatste in officiële hoedanigheid van penningmeester).

Wie de volledige notulen van de vergadering wenst in te zien, kan contact opnemen met het secretariaat, 020-6854794 of mailen naar: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

FR

## Barrières op de Van Baerlestraat

De Van Baerlestraat is af! Als Fietsersbond zijn we erg blij met de vrijliggende fietspaden tussen het Museumplein en het Roelof Hartplein. Er is echter één punt dat wij in het ontwerp al slecht vonden en dat nu inderdaad een probleem blijkt te zijn: je kunt de trambaan niet meer over!

Zo'n verhoogde trambaan is goed: auto's en trams blijven van elkaar gescheiden en de tram kan goed doorrijden. Bij de kruispunten zorg je dan dat er overgestoken kan worden. Helaas worden de kruisingen bij de Ruysdaelstraat en de Nicolaes

Maesstraat blijkbaar niet als zodanig gezien: je mag daar met de auto niet oversteken. Voor fietsers gaat het echter om belangrijke doorgaande routes. Routes, die nu bovendien relatief snel (geen verkeerslichten) en veilig (er zijn minder verkeersbewegingen) zijn (geworden).

Maar wat heeft het stadsdeel gedaan? Geen oversteek bij de Ruysdaelstraat en een heel slechte (veel te steil en te smal) bij de Nic. Maesstraat. Wij krijgen daar veel klachten over. Niemand zegt: "Hé, de oversteek is weg, ik moet omrijden." Nee, iedereen zegt: "Hé, de oversteek is hobbelig geworden en gevaarlijk omdat ik al mijn aandacht nodig heb om overeind te blijven." En zo is het.

Het ergste is dat de veiligheid van fietsers als argument wordt gebruikt om iets voor fietsers moeilijk of onmogelijk te maken. Het effect daarvan is bijna altijd dat fietsers juist gevaarlijke dingen gaan doen, zoals tegen het verkeer in rijden. Ze moeten nu eenmaal aan de overkant van de straat zijn, en ze moeten zelf trappen om daar te komen.

Wij willen dus echte doorsteekjes! (GdW)



Kruising Ruysdaelstraat



Kruising Nic. Maesstraat

## Oproep

In maart/april wil stadsdeel De Baarsjes in samenwerking met stadsdelen Slotervaart en Oud-Zuid een informatieavond beleggen om de bewoners en ondernemers in het gebied rond het Surinameplein te informeren over de korte termijn aanpak van de black spots en het verbeteren van de recreatieve fietsroutes. Wat later in april willen we brainstormsessies gaan houden met bewoners en andere belangstellenden. Dan gaat het over ingrepen op de middellange en langere termijn. De ambitie is dat het Surinameplein een knooppunt wordt voor schoon en veilig vervoer.

Leden van de Fietsersbond worden uitdrukkelijk uitgenodigd te komen. Meer informatie volgt op de website van De Baarsjes.





# Knelpunten

## Opgeloste knelpunten

### Oud Zuid

De **Van Baerlestraat** heeft vrijliggende fietspaden gekregen. Daarmee is nu bijna de gehele drukke ring Oud Zuid voorzien van fietspaden. Alleen op het stuk tussen Boerenwetering en Sarphatipark ontbreken ze nog, maar ook daarvoor bestaan inmiddels fietspad-plannen (waarvan de uitvoering moet wachten op de Noord-zuidlijn werkzaamheden).



Van Baerlestraat

Nieuw knelpunt is wel de verhoogde trambaan die nog maar beperkt oversteekbaar is (en nu massaal illegaal gekruist wordt bij de Ruysdaelstraat). Verder heeft het stadsdeel opnieuw gekozen voor parkeerplaatsen op hetzelfde niveau als het fietspad zodat gretig op de schampstrook geparkeerd wordt (zie foto). Daardoor worden niet alleen de fietsers niet beschermd tegen openslaande autoportieren, maar is ook het fietspad effectief smaller (op zo'n drukke route een groot bezwaar). En nu we toch bezig zijn: waarom wordt niet overal standaard gekozen voor een stoeprand met een schuine band zoals in bijv. De Baarsjes tot ieders voldoening al jaren wordt toegepast?

In de **Baarsstraat** is een klein stukje fietspad gekomen. Het is zeer effectief in het weren van illegaal sluipverkeer van Zeilstraat naar Haarlemmermeerstation. De oplossing is door de buurt zelf bedacht met hulp van de wegbeheerder!

De **Jan Wilsbrug** verbindt de nieuwbouw bij het Olympisch stadion met de nieuwe fietsroute en park langs de museumtram-



Jan Wilsbrug

lijn. Langs de rand van dit nieuwbouwgebied maakt een fietspad over de Afroditekade een mooie verbinding naar de Amstelveenseweg. Als deze route nou nog over de Amstelveenseweg een oversteek zou krijgen naar de Pieter Lastmankade zou er een prachtige autoluwe verbinding bij komen.

### Oud West

De **De Clerqstraat** heeft vrijliggende fietspaden gekregen. Op prachtig rood asfalt fiets je nu ongehinderd over deze drukke weg. Alleen het kruispunt met de Bilderdijkstraat moet nog worden aangepakt. Dat is groot werk en betekent nog een tijdlang ingrijpende omleidingen.



Kruising Clercqstraat-Nassaukade

## ??Opgeloste?? knelpunten

### Oud-West

De aansluiting van de Bilderdijkstraat op het Kwakersplein heeft een vluchtheuvel gekregen. Fietsers richting het Kwakersplein hebben daarmee een duidelijk steunpunt gekregen. Voor fietsers vanuit het Kwakersplein is het echter geen verbe-



Bilderdijkstraat

tering, ze moeten om het steunpunt heen en krijgen te maken met auto's die langs het steunpunt uitwijken hun kant op.

## Nieuwe knelpunten

### Oud-Zuid

#### Problemen Vondelpark

Al maanden zijn veel straatlantaarns in het Vondelpark kapot. Vervelend en eng, vooral als je de drukke verbinding tussen Kattenlaan en Koninginneweg gebruikt. We hebben diverse malen geklaagd bij het stadsdeel, dat doorverwijst naar de gemeente, naar Dynamicon (of hoe dat tegenwoordig ook heet), van het kastje naar de muur.



Op het moment van schrijven heeft D'66 in de stadsdeelraad schriftelijke vragen gesteld om het stadsdeel te manen zelf ook actie te ondernemen. Het is natuurlijk raar dat een overheid fietsers bekeurt als ze geen licht voeren, maar zelf haar verlichting niet op orde heeft en zelfs niet op orde krijgt.

Daar in de buurt heeft ook de **brug over de Schinkel** naar de Theophile de Bockstraat een tijd open gestaan. Communicatie kon aanvankelijk beter, maar het bleek dat er een onderdeel kapot was. Dat zorgde dat de brug niet geopend kon worden als ie dicht was. Dat onderdeel moest opnieuw gemaakt worden en daar ging tijd overheen. Jammer dat het zo lang duurde, maar begrijpelijk dat boten voorgaan op

fietzers. Voor fietsers was het erg vervelend om om te rijden, voor boten is omvaren echter onmogelijk. Gelukkig functioneert inmiddels alles weer naar behoren.

### Centrum

De verkeerslichten op de kruising Weesperstraat/Nieuwe Keizersgracht konden verwijderd worden omdat er niet heel veel verkeer is. Daar zijn wij het mee eens, maar het stadsdeel wilde het licht heel graag behouden. Als compromis staat er nu alleen een licht voor de voetgangers en de

auto's. De stopstreep voor die auto's ligt echter (heel vreemd) al vóór de kruising waar de fietsers oversteken. Dat levert een onduidelijke situatie op. Auto's remmen af als ze rood hebben, maar de fietser heeft geen voorrang. Als de automobilist weer groen krijgt en de fietser – die niet weet wanneer de auto groen krijgt – ondersteboven rijdt, staat hij in zekere zin in zijn recht.

We hebben de situatie aangekaart bij de werkgroep verkeerslichten Amsterdam.



Kruising Weesperstraat-Nwe Keizersgracht



## Angst om te fietsen - 2

In mijn vorige column schreef ik over mijn aanstaande reis naar mijn geboorteland, de Verenigde Staten, en mijn gemengde gevoelens daarover. Ik had meer dan 6 jaar in Amsterdam gefietst en nooit te maken gehad met geweld tussen fietsers en automobilisten. Nu zag ik er enorm tegen op om met mijn zoon door een Amerikaanse stad te fietsen die vanwege zulk geweld de voorpagina's van de kranten gehaald had.

Maar ik had de column nog niet af, of mij bekwam een vreemd gevoel. Het was hetzelfde gevoel dat over me komt als ik opschep over hoe goed mijn zoontje de hele nacht doorslaapt (en hij onmiddellijk een slapeloze nacht krijgt te doorstaan) of als ik opsnijd over hoe makkelijk hij zindelijk geworden is (en hij dus meteen in z'n broek plast). Het lot tarten, noemt mijn vrouw dat. Vaak, als ik dergelijke stellingen debiteer, waarschuwt zij me het lot niet te tarten. En dat is dan ook wat ze deed toen ze m'n column gelezen had.

En ja hoor, de dag na het schrijven van de column gebeurde het.

Het was een zonnige middag. De stoepen vol met winkelende mensen. Ik reed op de Bilderdijkstraat, in noordelijke richting, toen ik moest stoppen voor het rode licht bij de Kinkerstraat. Terwijl ik wachtte begon een man in z'n auto woest te claxonneren. Hij kwam rechts voor mij uit de Kinkerstraat en wilde rechtsaf de Bilderdijkstraat in. Maar vanwege de gestage stroom rechtdoorgaande fietsers rechts van 'm, kon hij niet afslaan. In plaats van te wachten drong hij beetje bij beetje de fiets-

strook op en hamerde onophoudelijk op z'n claxon.

Toen de stroom fietsers eindelijk voorbij was en hij ruimbaan had om af te slaan, deed hij dat niet. In plaats daarvan gaf hij gas, schoot met gierende banden vooruit, en vloog rechtdoor de kruising over naar het stukje Kinkerstraat waar auto's niet in mogen. Daar kon hij maar ternauwernood de op de zebra overstekende en hevig verschrikte voetgangers ontwijken om af te stevenen op een fietser die hij pardoes aanreed en tegen een lantaarnpaal voor een slagerij deed belanden.

Ik fietste er snel heen, ervan overtuigd op de stoep een dode aan te treffen. Maar wonder boven wonder leek de man ongeschonden, zij het geheel verbijsterd. (Z'n arme fiets had het er slechter vanaf gebracht.)

Zo te zien voelden de tientallen getuigen van deze schandelijke actie zich net zo ontdaan als ik. Maar ik had daarbij ook een gevoel van schuld. Immers, nog maar enkele uren eerder had ik een column ingeleverd waarin ik beweerde dat er tussen Amsterdamse fietsers en automobilisten nauwelijks geweld voorkwam. En toen gebeurde dit.

Ik had het lot getart en eigenlijk wilde ik me daar bij de fietser voor verontschuldigen. In plaats daarvan gaf ik hem mijn telefoonnummer, voor als hij een getuige nodig had.

*Pete Jordan*



# FIETSERS VOGELVRIJ



**NIET  
ZO**

**MAAR  
ZO**



**Fietsersbond**

# FIETSERS VEILIG!

**Mede dankzij de Fietsersbond**