



**Fietsen  
stallen  
op de wallen**

**Visie van de  
Fietsersbond  
op de Zuidas**

**Wereldfietsen  
begint in  
je eigen omgeving**

# 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 op 7 november 2007. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 26 september 2007 o.v.v. "kopij Oek".

## Adresgegevens

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Internet: www.fietsersbond.nl/amsterdam

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: 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:

Natascha van Bennekom, Monique van Evelingen, Dick de Jongh, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Corina van Manen, Anja Nieuwkoop, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Kees Stoffels

Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Opmaak: ENDTP

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.**

De minimumcontributie incl. tijdschrift *Vogelvrije Fietser* is €24,- per jaar (jongeren onder de 18 €9,-), en €12,- zonder de *Vogelvrije Fietser*  
Zie: www.fietsersbond.nl

## Algemene Actieve Leden Vergadering

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond heeft geen bestuur. In plaats daarvan zijn er enkele zelfstandig functionerende groepen zoals de knelpuntengroep en de Oek-redactie. Het beslissende orgaan van de afdeling is de Algemene Actieve Leden Vergadering (AALV).

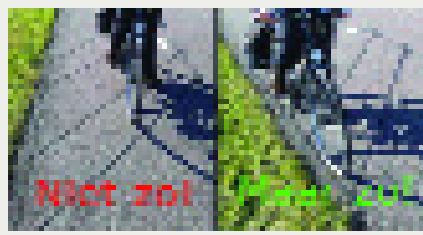
**Woensdag 20 juni 2007** is de eerstvolgende AALV. Om 20.00 uur op het kantoor van de afdeling (WG-plein 84). Op de agenda staan o.a.: de goedkeuring van de jaarrekening, het nieuwe meerjarenplan van de afdeling en het halfjaarlijks verslag van de groepen. Wil je komen en/of de stukken ontvangen, bel dan even naar het kantoor: 6854794.

## Sneller groen

Heel wat verkeerslichten kunnen tegenwoordig "zien" of er verkeer aan komt. Die detectie gaat meestal met een lus in de weg waarin elektrische stroom reageert op metaal. De lus zit in de met rubber dicht gegoten strepen op de weg.

Handig. Maar omdat fietsen vaak niet veel metaal bevatten worden ze nog wel eens "over het hoofd gezien". En moeten fietsers wachten tot ze een ons wegen voor groen.

Het is dus zaak om op de gevoeligste plek van de detectielus te rijden. En dat is precies over de zwarte strepen. Dus:



## In dit nummer:

- 3 Amsterdam Amstel
- 4 Nieuwe fietsflat bleek fietsplat(form)
- 5 Visie Fietsersbond op de Zuidas
- 6 De begrafenisstoet van Bert Aalbers
- 7 Wereldfietsen begint thuis
- 8 Hoofdzaak moet geen kopzorg zijn
- 9 Fietsen stallen op de wallen
- 10 Amsterdam een 7?
- 11 "Bloedhekel aan fietsen door de stad"
- 12 Fietssafari langs de Haarlemmerweg
- 13 De fiets flash wat?
- 14 Nieuws en knelpunten
- 15 Lente
- 16 Cartoon (MVE)

## Klachtennummers

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

- |   |              |
|---|--------------|
| - Amstelveen  | 5404911      |
| - De Baarsjes   | 5898686      |
| - Bos & Lommer, alg. nr                                   | 5812711      |
| - Centrum   | 5519555      |
| - Diemen  | 3144888      |
| - Geuzenveld / Slotermeer<br>(gratis) 0800-0231122        |              |
| - Noord west  | 6330481      |
| midden  | 6355500      |
| oost  | 6368748      |
| - Oost/Watergraafsmeer                                    | 7744480      |
| - Osdorp  | 5180701      |
| - Oud-West  | 5893682      |
| - OuderAmstel   | 4962174/5    |
| - Oud-Zuid  | 6781678      |
| - 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:                                   |              |
| ANWB  | 070-3146747  |
| (ook doorgeven aan de FB, afd.<br>Amsterdam 020-6854794)  |              |
| - Wegdek op trambanen:                                    |              |
| infraservice@gvb.nl (cc aan<br>amsterdam@fietsersbond.nl) |              |

# Amsterdam Amstel

## ervaringen van een OV-fiets-gebruiker

Het is een maandagavond in januari, lekker zacht en droog weer. De fietspaden langs de Vrijheidslaan zijn net klaar en rijden erg prettig. Op naar NS station Amsterdam Amstel, waar ik Joram Grünfeld zal ontmoeten. Joram is 28 jaar, woont in de Transvaalbuurt en is als AiO verbonden aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam. Hij maakt zeker eens per week, soms vaker, gebruik van Amsterdam Amstel. Reisdoel is nogal eens Arnhem en hij is dan tegen elven 's avonds terug op Amstel.

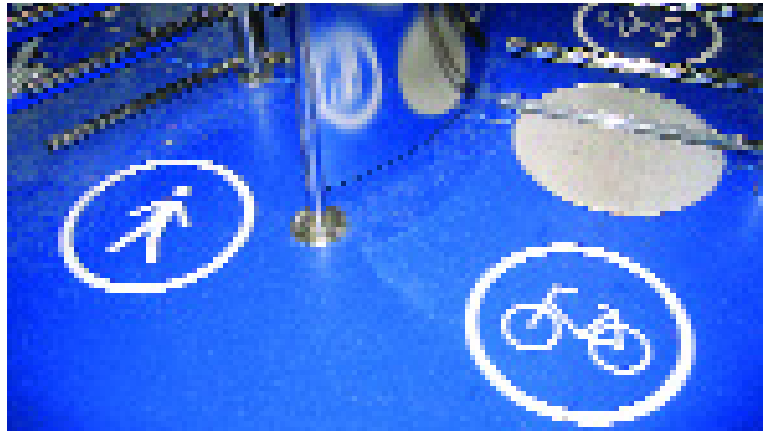


FOTO: JAN BILISMA

Nu, om 19.30 uur is het heel erg stil in de fietsenstalling, als er vijftig fietsen staan is het veel. 'Verbazingwekkend weinig', meent Joram, 'Veel malen minder dan een paar maanden geleden.' Wel veel scooters zien we.

Er is een relatie tussen zijn vak (planoloog) en zijn betrokkenheid bij de automatisering van de fietsenstallingen op station Amsterdam Amstel. Betrouwbaarheid en flexibiliteit zijn volgens hem de kernwaarden van een goed verkeers- en vervoerssysteem. Juist deze twee aspecten, die kenmerkend zijn voor de combinatie van treinreis en OV-fiets, worden bedreigd door de automatisering van de fietsenstallingen. Joram is erg enthousiast over het systeem van de OV-fietsen: 'Je hoeft niet vooraf te plannen en te organiseren, er zijn altijd fietsen. Ik heb nog nooit achter het net gevestigd en dat maakt het flexibel.' Ook kan de automatisering de onveiligheidsgevoelens vergroten. Het klassieke voorbeeld is de Bijmer, of Zuid-Oost, wat betreft de spanning tussen sociale en verkeersveiligheid. 'Er is in al die tijd inderdaad niemand aangereden, dus erg verkeersveilig, maar niemand durft er 's avonds nog te fietsen.' Rond het Amstelstation is dat heel anders, andere oorsprong, ander doel.

Joram sprak eerder met de beheerders van de fietsenstallingen in Arnhem en op

Amstel, omdat hij veel gebruik maakt van OV-fietsen. Zijn voorkeur gaat duidelijk uit naar een OV-fiets boven een eigen fiets buiten op het station in Arnhem. 'Die roesten maar weg'. Ook gebruikt hij vaak de OV-fiets als er logees van buiten Amsterdam zijn. 'Je hoeft niet te reserveren, er zijn altijd fietsen, en ze zijn altijd goed.'

Het grote nadeel van de automatisering van de fietsenstallingen is de tijd.

'In het nieuwe systeem moet je vóór 19.00 uur je OV-fiets terug gezet hebben en dat beperkt enorm, zeker als je 's morgens nog niet weet of je zeven uur 's avonds wel haalt om terug te zijn op het station.'

Behalve Amstel kent Joram de stations in Maastricht en - natuurlijk - Arnhem vrij goed. Arnhem is voorlopig (vijf jaar) een tijdelijk station en wordt niet opnieuw ingericht, maar er is zeker ook geen prioriteit voor fietsers te ontdekken.

Over de rol van de NS is hij duidelijk: 'Formeel doen ze het correct, er is sprake van een bewaakte stalling tot een kwartier nadat de laatste trein binnen is, maar in de praktijk werkt het niet en is het erg nadelig voor de gebruiker, de fietser. De spoorwegen meten alleen kwantitatief.'

Joram heeft nog steeds geen pasje à €7,50 per jaar aangemaakt voor de nieuwe fietsenstalling en gaat dat waarschijnlijk ook niet doen. Hij heeft wel nagedacht over oplossingen, zoals het terugzetten

van de fiets en het sleuteltje in een bus werpen, zoals bij autoverhuur. Nu moet je extra betalen als je de fiets op een van de tachtig andere stations aflevert. 'Het kan eenvoudig, goedkoop en effectief. Ook zou de NS veel meer energie moeten steken in de OV-fiets, die - net als Greenwheels - een slimme, innovatieve en aantrekkelijke vorm van mobiliteit mogelijk maakt. Je kiest als reiziger voor de meest flexibele vorm van vervoer, fietsen en trein, en dat wordt door de spoorwegen 'ontflexibeld'. De linkerhand neemt wat de rechter net gaf. Als je als NS een innovatief vervoersbedrijf wilt zijn, moet je dit faciliteren door ook slimmer in te spelen op de wensen van reizigers die nu aan het puzzelen zijn met kortingskaarten en de limiet van 19.00 uur, en niet zo tegenwerken als nu gebeurt.', aldus de OV-fiets gebruiker. Zijn advies aan de Amsterdamse fietsers die veel met de trein reizen: 'Blijf je oude fiets berijden en zorg voor veel sloten!' Richting spoorwegen gaat zijn voorkeur uit naar een semi-bewaakte stalling, zoals de fietsflat bij CS. Maar ook zou hij wensen dat de gebruiker kan kiezen tussen bewaakt (en betaald) en onbewaakt (en onbetaald), maar dan wel binnen en droog. Het Muiderpoortstation is al om 19.00 uur dicht, potdicht. 'Zeven uur 's avonds is veel te vroeg, tien, liever elf, uur is veel beter.'

AMR

# Nieuwe fietsflat bleek fietsplat(form)

Aan de noordzijde van het Centraal Station, naast de aanlanding van de ponten naar Amsterdam-Noord, is in het IJ een nieuwe openbare fietsenstalling geopend. Aanvankelijk zou er een fietsflat komen vergelijkbaar met die aan de voorzijde, maar dat bleek technisch lastig.

Er is plaats voor 1100 fietsen, deels in een nieuw systeem van bovenladers (etagerекken). De praktijk zal duidelijk moeten maken of dit systeem geschikt is voor openbare stallingen. In de eerste weken na de opening (nou ja, een paar ballonnen, geen doorgeknipt stuurlint - waarom kan een wethouder daar niet als eerste zijn/haar fiets komen stallen?) kozen veel fietsers toch nog voor de makkelijke oplossing, te weten langs het fietspad tegen de railing van de autoweg. Overigens, het 'fietsplat' is ook een makkelijke oplossing en dichtbij de noordingang van het Centraal Station dan veel wildstallers denken.

Alhoewel een tweede heuse fietsflat wellicht meer in het oog zou vallen, moet

geconstateerd worden dat de bovenste verdieping van de Enige Echte Fietsflat slecht gebruikt wordt. Dat komt omdat je beneden niet kunt weten of daar boven nog ruimte beschikbaar is, terwijl je dat bij het fietsplat snel ziet.

Het nieuwe fietsplat ligt daar tijdelijk, maar toch nog vele jaren. Op korte termijn zal er ook aan de andere kant van de pontaan-

landing extra fietsparkeer-ruimte (400) komen, en wel op een boot.

Als beide stallingen niet optimaal gebruikt gaan worden en er blijven veel wildstallers langs het fietspad (en dat is best vervelend soms), dan moet de gemeente maar eerst eens flink campagne voeren met stickers en flyers. Doorknippen van sloten kan altijd nog. TL

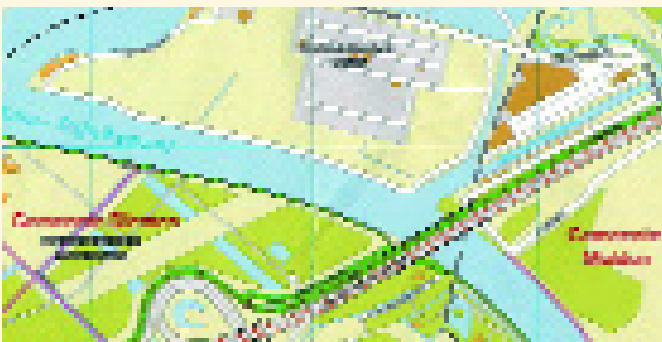


FOTO TOM LANTINK

Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws -

## Muiderbrug

Fietsers naar Muideren moeten het Amsterdam-Rijnkanaal kruisen over een parallelbrug langs de A1. Dat is een verschrikkelijke weg met een smalle rijbaan waar fietsers belaagd worden door veel bussen en hardrijdend sluisverkeer.



Plannen voor groot onderhoud en verbreding van de brug van de A1 waren in 2004 aanleiding voor de Stadsregio om ook een ontwerp te maken voor een veilige voorziening voor fietsers. Maar dat ging toen helaas niet door omdat de financiering niet rondkwam.

Echter, de bouwvergunning die Rijkswaterstaat in 2006 aanvraagde voor het werk aan de snelweg-brug, viel volgens ons buiten het bestemmingsplan. In zo'n geval moet een speciale procedure gevolgd worden met als onderdeel een zgn. ruimtelijke afweging waarbij gekeken moet worden naar de belangen van alle belanghebbenden, dus ook de veiligheid van fietsers. De Fietsersbond maakte daarom bezwaar tegen de bouwvergunning. Met succes. Naar aanleiding daarvan zijn Rijkswaterstaat, Provincie en Stadsregio nu toch tot overeenstemming gekomen. En zeer waarschijnlijk komt er een veilige fietsbrug pal langs de Muiderbrug. Als alles goed gaat zullen fietsers daar in 2009 gebruik van kunnen maken.

## OV-fiets in Lockerstalling

Binnenkort kunnen bij alle Lockerstallingen (behalve die op het Beursplein) OV-fietsen worden gehuurd. Met een speciaal pasje of een geschikt gemaakt NS-abonnement kun je tegen een klein bedragje een fiets huren. Voor informatie over de OV-fiets kunnen je kijken op [www.ov-fiets.nl](http://www.ov-fiets.nl) (zie ook het artikel op p 3).

# Visie Fietsersbond Zuidas

Deze zomer gaat de gemeente aandelen uitgeven in de Amsterdam Zuidas onderneming. Een publiek-private onderneming van rijk, gemeente en banken die een nieuw deel van de stad gaat ontwikkelen. In dat gebied rond de A10, dat reikt van de Amstelveenseweg tot bijna aan de Amstel, moet in een hele grote dichtheid worden gebouwd. Snelweg en spoor gaan ondergronds zodat ruimte ontstaat voor kantoren (40%), woningen (40%) en voorzieningen (20%). Op dit moment is de discussie over de plannen in volle gang. Hieronder maken Natascha van Bennekom en Dick de Jongh duidelijk wat de Fietsersbond met dat gebied wil.

De Zuidas moet - vinden wij - optimaal per fiets bereikbaar en te doorkruisen zijn. En de bestaande Hoofdnet fiets-routes die door de Zuidas lopen moeten behouden blijven. De expliciete eisen die hieruit voortvloeien zijn:

## 1 Ongelijkvloerse kruisingen

De Groene Zoomroute, de route van het IJsbaanpad door het gebied naar de Rozenoordbrug over de Amstel, moet ten minste de huidige kwaliteit behouden, qua verkeersveiligheid, snelheid en comfort. Deze route verbindt nu, bijna zonder kruisingen met autoverkeer, Zuidoost en Nieuw West en maakt het centrale gedeelte van het gebied optimaal bereikbaar. Anders dan de gemeente wil de Fietsersbond de bestaande ongelijkvloerse kruisingen behouden. Zeer veel fietsers, vooral ook scholieren, maken dagelijks gebruik van deze route. De enige gelijkvloerse kruising die de route heeft, die met de Amstelveense Weg, is problematisch.

## 2 2x2=2x2

De Fietsersbond vindt dat er langs wegen met 2x2 rijbanen voor autoverkeer, aan



beide zijden ook altijd 2-richtingen fietspaden moeten worden aangelegd. Dat scheelt voor fietsers tijdrovende omwegen en bovendien gevaarlijke oversteken.

## 3 Sociale en verkeersveiligheid

Op dit moment voldoet de Zuidas niet aan eisen van sociale veiligheid. Het is voor bewoners van Buitenveldert onmogelijk om via een sociaal veilige route op de fiets vanuit de stad hun huis te bereiken. Het zou goed zijn als tenminste één Noord-Zuid route sociaal veilig zou worden. De Fietsersbond zet hierbij in op de zgn. Minerva-as: de Minervalaan en de voortzetting daarvan aan de andere zijde van het station WTC. Deze route functioneert nu al van beide zijden als aanvoerroute voor het station. Andere Noord-Zuid routes zullen ook in de toekomst die functie niet kunnen vervullen, omdat er stukken zijn waar geen 'ogen op de weg' zijn en nooit zullen komen. Langs de Beethovenstraat, bijvoorbeeld, zijn het gebied rond het WTC en de Amro-Bank uitgesproken sociaal onveilig. De Fietsersbond heeft altijd ingezet op een fietsverbinding tussen de Noord- en Zuidkant van het station in het verlengde van de Minervalaan.

Op dit moment houden met name stedenbouwkundige ontwerpers vast aan de wens alle ongelijkvloerse kruisingen te schrappen omwille van stedelijk schoon en sociale veiligheid. De Fietsersbond vindt dat er in de eerste plaats verkeersveilige routes moeten zijn, en vervolgens een sociaal veilig alternatief. Deze discussie concentreert zich al decennia op de Strawinskylaan, die door zijn hoge ligging veel fietsonderdoorgangen kent. Een andere neiging van stedenbouwkundigen

is om te proberen fietsers om aantrekkelijke gebieden heen te leiden, vaak langs drukke autoroutes. Ook hier verzetten wij ons met hand en tand tegen.

## 4 Fietsparkeren

De Fietsersbond verlangt voldoende fietsparkeerplaatsen bij bestemmingen en woningen. Met name het station is een aandachtspunt. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers kunnen niet alleen inpandig zijn. Bij de woningen moeten de inpandige fietsparkeerplaatsen heel goed bereikbaar zijn.

## 5 Vasthouden aan het bestaande

Het bestaande wegennet is ons uitgangspunt, zodat er voor fietsen geen extra dan wel grotere oversteken bijkomen. Wat ons betreft komt er niet meer autoverkeer dan het bestaande wegennet kan verwerken. Dat betekent dat er een limiet zit aan het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden.

Nu wordt bij het aantal parkeerplaatsen (pp) uitgegaan van de bebouwing die wenselijk wordt geacht. Per woning geldt een norm van 1,25 pp, per 10 werknemers 1 pp en in de "flanken 1 pp op 5 werknemers. Als je dan ook nog beseft dat welke bebouwing men ook kiest, ze winst moet opleveren voor de Amsterdam Zuidas onderneming, wordt het gevaar duidelijk. Het wegennet zal zwaar moeten worden aangepast en uitgebreid. Wij vinden het tot nu toe geplande aantal parkeerplaatsen veel te hoog voor een gebied dat in aanleg optimaal per openbaar vervoer en fiets bereikbaar is.

NvB/DdJ

## Recreatieve fietsgroepen in Amsterdam

Toerfietsen is populair, ook in Amsterdam. Het idee is dat je op de fiets op een sportieve manier geniet van de natuur en het landschap. Dat kan een korte of lange rit zijn, rustig peddelend of stevig doortrappend, alleen of met een groepje, georganiseerd of op eigen houtje.

Veel mensen fietsen liever niet alleen. Zij kunnen zich aansluiten bij bestaande fietsgroepen die het leuk vinden als nieuwe enthousiastelingen zich aanmelden. In Amsterdam bestaan verschillende groepen, in soorten en maten. Je hebt een 55+ groep, een 50+-fit groep, vrouwenfietsgroepen, maar ook groepen die er gewoon flink tegenaan gaan. De meeste van deze groepen hebben een eenvoudige formule. Een vaste verzamelplaats en vertrektijd. Wie aanwezig is fietst mee. Wie meer wil weten kan terecht op [www.fietsgroepen.nl](http://www.fietsgroepen.nl) (zie ook p 11).



## De pontjes over de Amstel varen weer!

Een leuke fietsroute voert via het pontje bij de Kalfjeslaan langs de stille zijde van de Amstel naar Ouderkerk. Over de vernieuwde brug bij de Joodse Begraafplaats, rechtsaf langs het water, om de voormalige scheepswerf heen, tot het pontje richting Nesserlaan. Aan de overkant naar het noorden, richting Middelpolder via de weg langs de kinderboerderij Elsenhove. De middelpolder is verkeersarm en de nieuwe fietsroutes komen uit op de Kalfjeslaan.

## De begrafenisstoet van Bert Aalbers

Bert was een enthousiast fietser. Vakantie zonder fietsen was voor hem niet denkbaar. Engeland, Schotland, heel Frankrijk, Spanje, Italië, het liefst zo lang mogelijk, en natuurlijk met de tent.

Hij was ook ENW/FB-lid van het eerste uur. Nam deel aan de fietsdemonstraties. Van beroep was hij muzikant: accordeonist, zanger, en gitarist.

Liggend voor zijn tent, of in de trein op weg naar een optreden, componeerde hij, vooral 'deunen', zoals hij dat noemde. In de titels van deze deunen kun je zijn reizen volgen. Vlak voor zijn dood is er een uitgave van verschenen, getiteld Paard van Marken.

Ook in zijn andere muzikale activiteiten valt vaak een fietsspoor te volgen. Met het trio Windkracht Acht bracht hij jarenlang schoolconcerten. Bert schreef voor het kleuterprogramma 'De Straat' een anti-autolied, en kon zich verkneukelen om het feit dat de ongetwijfeld automobiele ouders hun spruiten uit volle borst het refrein 'Al die stomme auto's, waren ze maar weg...' zouden horen zingen. Het lied 'Lang Leve de Natuur' werd in Nivon-kringen een hit. Bert schreef dit lied voor de groep Crackerhash, die Nederlandstalige, cabaretseke liederen bracht. De aanleiding was het grote aantal overreden dieren dat men langs auto-

wegen kan vinden, en dat natuurlijk vooral fietsers opvalt. Zeker in Engeland, waar ook op kleine wegen vrij veel autoverkeer rijdt, is dit soms ronduit verbijsterend.

Bert beschrijft op ironische wijze hoe een jongen aan de hand van deze lijkjes biologieles krijgt van zijn vader tijdens een fietstochtje met het gezin:

*'...dit is de lever, dit een spier  
de darmpjes en een rechternier  
er valt zoveel te leren hier,  
't is om te watertanden'*

en besluit met:

*'want egel, reiger en konijn  
en vos, fazant en hermelijn  
daar moet je niet in 't bos voor zijn  
maar langs de autowegen!'*

Toen wij met Bert zijn begrafenis regelden en hem vertelden dat we iedereen wilden oproepen om met de fiets te komen, zodat hij vergezeld zou worden door een grote zwerm fietsers, verzuchtte hij: "Dat zou mooi zijn!"

We waren erg blij dat zoveel mensen hieraan gehoor gaven, ik schat dat er meer dan 100 fietsers waren.

AN



FOTO KEES STOFFELS

# Wereldfietsen begint in je eigen omgeving en steeds een stukje verder

In Amsterdam woont al zijn hele leven de 'wereldfietser'. Achter deze 'nickname' gaat Bert Sitters schuil. Hij wordt geboren in de Jordaan, waar hij de eerste dertig jaar van zijn leven woont. Daarna verhuist hij naar stadsdeel Oud-West, waar hij nu inmiddels alweer dertig jaar woont. Hij voorziet in zijn inkomsten als zelfstandig ondernemer door en van het fietsen. De gidsen en artikelen in tijdschriften, maar ook lezingen en het uitzetten van routes voor reisorganisaties zoals de Fiets- en Wandelbeurs. 'Ik ben vrij honkvast en hou van Amsterdam', zegt hij als vanzelfsprekend. Dat eerste lijkt in tegenspraak met het beeld wat ik van hem kreeg toen ik de site [www.wereldfietser.nl](http://www.wereldfietser.nl) bezocht. Tijd voor een gesprek .



**D**e term 'wereldfietser' definiëren lijkt eenvoudiger dan bij nader inzien blijkt. Bert Sitters:

'Dat hangt er van af, sommigen menen dat je in minstens dertig landen moet hebben gefietst. Weer anderen vinden het genoeg als je wat in Europa hebt rondgereden.'

Een definitie vindt Sitters dan ook niet erg belangrijk. Het gaat meer om het ervaren van de dingen om je heen, wat veel intenser is dan als je je gemotoriseerd laat vervoeren. Zelf begon hij in de jaren tachtig serieus met fietsen; eerst in de ons omringende landen - België, Engeland, Duitsland, en gaandeweg verder Europa in. Hij heeft alle landen in ons werelddeel wel gehad, al is de Noordpool nog onbekend terrein.

'Ik denk ook niet dat ik daar heen ga. Ben wel een mooiweer-fietser. In de mooie zomer van 2006 was ik in het zuiden van Finland, en gelukkig was het ook daar goed weer.'

De tochten van de wereldfietser strekten zich uit tot ver buiten Europa.

'Thailand was mijn eerste verre bestemming, dat was in 1991. Fiets in het vliegtuig en daar lekker rondgereden'. Intussen deed hij de Verenigde Staten en Canada aan, Costa Rica en Chili. En Oeganda. Daar zijn vanzelfsprekend geen fietspaden. Je hebt als fietser de keuze tussen drukke asfaltwegen die de belangrijke verkeersaders zijn naar Ruanda en Congo, en de wat rustiger onverharde wegen, vaak met gravel. 'Dat fietst natuurlijk minder prettig, maar je komt op verrassender plaatsen.'

In Azië en Afrika vormen de contacten met de plaatselijke bevolking zijn drijfveer:

'Vaak was ik er de eerste westerling op de fiets. Het westen staat voor hen voor rijkdom, en een fiets is er juist het vervoermiddel van de armen. Ik was voor hen dus een mysterie op wielen.'

Communiceren gaat vaak in het Engels, maar ook wel met handen en voeten en het aanwijsboekje met plaatjes doet wonderen.

'In Taiwan werd een lerares uit een school

geplukt om het gesprek te vereenvoudigen.'

Vaak hebben mensen er geen idee van wat afstanden voor een fietser zijn.

'To far for you, it's over ten miles! We'll bring you with the pickup.'

Als hij toch gaat fietsen en later in het dorp de chauffeur van het wagentje tegenkomt, roept deze 'You are a strong man!'

*De houding ten opzichte van fietsen en fietsers is in het buitenland de laatste jaren wel veranderd, en gelukkig ten positieve. In Azië en Afrika staat sport in hoog aanzien. In Thailand dreigde fietsen als vervoersmogelijkheid te verdwijnen mede door de lage status. Je stelde wat voor als je je gemotoriseerd vervoerde. Tot een Thai tijdens de Aziatische Spelen een gouden plak won met mountain-biken. Toen werd rijden op deze fietsen een ware trend - er werden speciale parcoursen en routes uitgezet - en het gewone fietsen lifte daarop mee.*

*lees verder op p 8*

vervolg van p 7

## Terug naar Amsterdam

Vanaf eind jaren zeventig, begin tachtig is Bert Sitters actief en leidt onder andere de toen fameuze fietsdemonstraties. Van 1990 tot 1998 is hij lid van de stadsdeelraad in Oud-West. Is een van de initiatiefnemers achter het gerealiseerde plan om de Kinkerstraat te veranderen in een straat met eenrichtings-verkeer, met duidelijk gemarkeerde fietspaden aan beide kanten.

'In het begin schreeuwden de winkeliers moord en brand, zeker omdat er ruim honderd parkeerplaatsen weg moesten. Een van de vergaderingen moest worden geschorst vanwege een bommelding. De gemoederen waren erg verhit. En na tien

jaar? Je hoort er niemand meer over, en de middenstand is uitermate tevreden.' Nu is hij niet meer politiek actief. 'Na acht jaar krijg je een soort vergadermoeheid en knap je af, dan moeten anderen het overnemen. En dat is gelukkig in goede handen gekomen.'

Een man met een missie zou hij zich niet direct noemen, maar door lezingen en boeken, meer dan zes intussen, met mooie en duidelijke routes, wil hij mensen wel laten zien wat het aantrekkelijke van fietsen is boven gemotoriseerd vervoer. 'Je ervaart alles veel intenser, het gaat langzamer, maar je ruikt, voelt en ziet veel meer. Je stopt waar en wanneer je wilt.

Daarom ben ik ook geen kilometervreter, ben niet iemand wiens dag verpest is als 'ie niet het vooraf gepland aantal kilometers heeft gemaakt. Een tocht van dertig kilometer is ook een heel mooie tocht. En wereldfietsen begint in je eigen omgeving, daarna België en zo steeds een stukje verder, als je wilt.'

Is wereldfietsen een vorm van recreatief fietsen, wil ik tenslotte nog weten.

Bevestiging is mijn deel.

'Maar waar begint dat recreatief fietsen? Als je de hele dag op kantoor zit en je maakt er een sport van om vele malen per week een andere en mooie, leuke, spannende weg uit te stippelen, is dat zeker recreatief.'

AMR

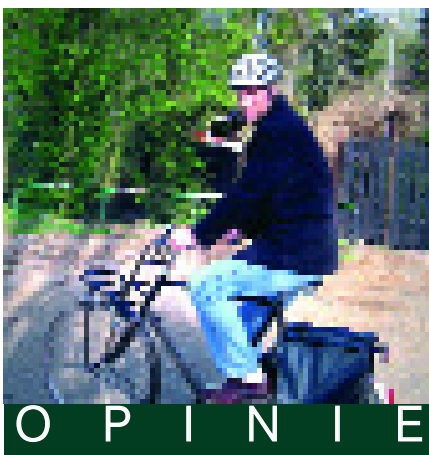
# Laat de hoofdzaak geen kopzorg worden

**E**en ieder die 's morgens door Amsterdam fietst, kent dat beeld wel. Jonge moeders of vaders die kinderen naar school brengen op de fiets. Vaak tegenwoordig in bakjes voorop. Maar ook vaak met een zitje achterop en/of voorop. Ik heb dat ook zo gedaan (toen nog met rieten mand achterop). Wat opvalt is dat al die ouders aan het telefoneren zijn. Dus kind in zitje aan het stuur, één hand aan het stuur, andere hand aan het oor. Dat kan natuurlijk niet.

De schooltas van kindlief hangt dan ook nog aan het stuur en bovendien zie ik ze dan door rood licht fietsen. Die ouders moeten meteen naar een opvoedingskamp, heel ver weg.

Voor mij is het onbegrijpelijk dat dit mobiele bellen niet verboden is, terwijl dat wel geldt voor automobilisten. (De Fietsersbond neemt geen standpunt in, verwijst alleen naar onderzoek en plaatst op haar website ondertussen zelfs een overzicht van geschikte telefoonsets voor op de fiets. Dat lijkt me een verkeerd signaal.)

De hele dag zie je fietsers met een MP3/iPod rondrijden. De noodzaak om naar muziek te luisteren is blijkbaar groot. Ook ik had een MP3 opstaan tijdens het fietsen, maar dat heeft wel geleid tot onverwachte schrik. Je hoort verkeer niet aankomen en je bent niet alert. Dus dat doe ik niet meer. Ik kan wel eventjes zon-



der muziek. Maar moet dan alles verboden worden? Misschien waait het over, net zoals de gettoblaster die 15 jaar geleden aan het fietsstuur hingen.

Ik zie bijna niemand met een fietshelm op fietsen. Het zijn altijd toeristen die een koddig helmpje op hebben. Dat is niet omdat ze vaker omvallen dan wij. Dat is omdat ze weten dat vallen op het hoofd meestal gevolgen heeft.

Ook wielrenners rijden met een helm, dat is zelfs verplicht bij bepaalde activiteiten. Maar ook als het niet verplicht is, rijden ze bijna allemaal met een fietshelm. Ja, dat is omdat ze hard rijden, maar van hard fietsen ga je niet vallen.

Zodra ze thuis boodschappen doen op de fiets zullen ze die helm niet opzetten. Maar vallen kun je overal en een stoepwand is harder dan de grasberm.

Ook ik heb een helm, maar die zet ik alleen op als ik denk dat er risico's zijn. Dat is dom, want risico's kun je niet voorspellen; 364 dagen per jaar rustig door Amsterdam fietsen is wellicht gevaarlijker dan 1 dag per jaar in de Ardennen, maar dat is wel die ene dag dat ik een helm opzet.

Een algehele verplichtstelling van de fietshelm is Europees gezien best haalbaar. Het is ook ingrijpend, maar dat was de invoering van de autogordel ook. Alles went. Sterker nog, ik heb helemaal geen last van die helm. (Maar ik heb geen haar onder de helm.)

De Fietsersbond is tegen helmplicht, want het leidt tot minder fietsen. Maar leidt het tot meer autorijden? De Fietsersbond pleit voor zachte voorruiters van auto's. Nou, pleit dan ook meteen voor schuimrubberen stoepwanden.

Voorlichting op dit punt kan een omslag teweegbrengen. Ook de Fietsersbond mag wel wat actiever worden, zet vaker foto's van fietsers met helm op in het clubblad.

Het voorkomen van ernstig letsel is een zaak van de overheid maar ook van het individu. Laten we dus beginnen met kinderen een helm op te zetten en zeker kinderen van bellende ouders. Of maak een fietshelm met daarin een telefoon en mp3-speler.

TL



# Fietsen stallen op de wallen

De gemeente wil graag buurtfietsenstallingen. Dat is vaak niet eenvoudig, want eigenaren van geschikte ruimtes weten meestal wel een profijtelijker bestemming. Maar wat als de gemeente de eigenaar is? Dat zou toch simpel moeten zijn. Toch?

In april 2007 is het zeven jaar geleden dat de buurtfietsenstalling Stallen op de Wallen haar deuren opende in de kelder van Oudezijds Voorburgwal 160, een rijksmonument uit de 17de eeuw. De stalling is er gekomen op initiatief van stichting Eye to Eye en is gevestigd in een pand dat behalve een atelier(woning) de evenementen-ruimte Visible Voice bevat waar tentoonstellingen en cursussen worden georganiseerd.

De stalling was in eerste instantie bestemd voor de fietsen van de bezoekers en cursisten van Visible Voice, een veilige fietsparkeermogelijkheid in een omgeving die op dat punt veel te wensen overlaat. Maar vanaf het begin al was het de bedoeling dat de kelderruimte zou worden uitgebreid en geschikt gemaakt voor zo'n 70 fietsen; dat het een heuse buurtstalling zou worden in een buurt die zoiets goed kan gebruiken. Plannen daarvoor werden uitgewerkt en ingediend bij de huisbaas. Maar die was minder enthousiast: men had grootse plannen met het huizenblok waar dit pand onderdeel van vormt, en in die plannen was geen plaats voor een fietsenstalling.

Helaas, maar niets aan te doen, zou je kunnen denken: je kunt een eigenaar - zelfs als het een woningbouwvereniging is - niet dwingen een fietsenstalling op te nemen in z'n renovatieplannen. Zelfs het feit dat de gemeente een auto-luwe



Fietsenstalling in de kelder

binnenstad nastreeft, dus het fietsen wil bevorderen en de mogelijkheid van veilige fietsparkeerplekken daar als een geschikt middel voor ziet, verandert daar niets aan (zie kader).

Maar wat als de gemeente zelf eigenaar is? Kan de gemeente ook zichzelf niet dwingen om haar beleid in concrete maatregelen om te zetten? Kennelijk (nog) niet. Voor de verbouwingsplannen van de fietsenstalling werd een beroep gedaan op een subsidie die door de gemeente speciaal voor dit soort gevallen in het leven is geroepen. De subsidieaanvraag werd serieus genomen en de kans dat het wat zou worden leek niet gering. Toch is de gemeente als eigenaar niet te bewegen om de plannen voor het geschikt maken van de kelderruimte als buurtfietsenstalling goed te keuren. En dus gebeurt er niets. Al zeven jaar.

Intussen zucht het pand onder het gebrek aan onderhoud. Maar de bewoners en buurtgenoten laten de moed niet varen. Ze plegen zelf het onderhoud dat de eigenaar verzuimt, en hebben een architect in

de arm genomen en een werkgroep Mo(o)imentale cultuur gevormd om serieuze plannen te maken voor de renovatie van het gehele perceel. In die plannen blijft in ieder geval een plek in de kelder gehandhaafd voor de broodnodige buurtfietsenstalling.

CvM

## PRETTIG & VEILIG

De gemeente wil het fietsgebruik stimuleren. Stallingen spelen daarin een belangrijke rol. De Amsterdamse fietser moet zich op een prettige en veilige manier door de stad kunnen bewegen. Dan mag de fiets natuurlijk niet worden gestolen. Buurtstallingen verkleinen de kans op diefstal aanzienlijk. Daarom hecht de gemeente er grote waarde aan. Het is belangrijk dat Amsterdammers hun fiets dicht bij de woning op een veilige manier kwijt kunnen.

Bron: Gemeenteblad 2002

## Fietstochtjes vanuit Amsterdam

De Stichting ReCreatief Fietsen wil het dicht bij huis recreëren bevorderen en brengt fietsgidsjes uit met mooie fietsroutes die in de stad beginnen. Nu is *Fietsen vanuit Amsterdam* verschenen met 10 beschreven fietsroutes. Het zijn rondritten, waarvan de lengte varieert van ongeveer 18 km tot 60 km, de meeste met inkortingen of verlengingen. Voor elk wat wils, dus. De routes beginnen bij het Centraal Station en het Amstelstation en waaieren vandaar alle kanten uit. Ze komen langs bekende en minder bekende plaatsen en doorkruisen de polders van Waterland en de Zaanstreek, lopen langs de Vecht, het Gein en de Amstel, en voeren door natuurgebieden zoals het Naardermeer, het IJperveld en zelfs de Kennemerduinen. Verder zijn er kindvriendelijke bestemmingen zoals het Twiske,

Vorig jaar stond er in de OEK een oproep voor routecontroleurs. Er reageerden veel mensen en dat heeft, zegt de auteur, geleid tot goede en kloppende routebeschrijvingen. Het is een leuk boekje geworden. De routebeschrijvingen zijn helder en bondig. De prijs is € 9,50. Het is te verkrijgen bij diverse boekhandels maar ook via email: [info@recreatief-fietsen.nl](mailto:info@recreatief-fietsen.nl). Voor meer informatie: [www.recreatief-fietsen.nl](http://www.recreatief-fietsen.nl).



# Amsterdam een 7?

Begin dit jaar sloeg de stad zich op de borst: Amsterdam krijgt een 7 van de fietsers. Dit was de samenvatting van de resultaten van onderzoek van dIVV. Deze positieve conclusie werd door de pers klakkeloos overgenomen (zie kader). Maar de werkelijkheid is minder rooskleurig, zoals blijkt uit de weergave van de resultaten door het Fietsberaad:

### Amsterdam scoort matig als fietsstad

Aan 1200 Amsterdammers is gevraagd hoe tevreden ze zijn over de kwaliteit van de fietspaden, de verkeersveiligheid en andere fietsonderwerpen. Uit dit 'Tevredenheidsonderzoek fietsers 2006' concludeert de gemeente dat Amsterdam als fietsstad gemiddeld het rapportcijfer 7 krijgt. Maar op belangrijke onderdelen komt de hoofdstad niet verder dan een mager zesje.

Het fietsparkeren krijgt een onvoldoende, vooral vanwege het gebrek aan voldoende goede parkeerplekken op straat. En verkeersveiligheid scoort in de ogen van de Amsterdammers slechts een 6,3. Voor het anti-diefstalbeleid geven de ondervraagde fietsers de gemeente, politie en justitie niet meer dan een 5,6. Dit ondanks de toch al wel behaalde successen op dat gebied. Misschien is dit lage cijfer er aan te danken dat Amsterdammers eindelijk door krijgen dat fietsdiefstal niet normaal is en dat er iets aan gedaan moet worden

Uit het onderzoek blijkt wel dat de fietsers makkelijk de meest snelle of eenvoudige weg in Amsterdam kunnen vinden, zij waarderen het gemak en dus het netwerk

Pete Jordan, onze columnist, ergerde zich aan de manier waarop Het Parool de resultaten van het onderzoek weergaf:

"Beste redactie van Het Parool,

Ik vond het artikel "Fietser kent stad zeven toe" (10 januari) heel interessant. Zo interessant dat ik het rapport waarop het gebaseerd is op het website van dIVV ben gaan lezen. Volgens Het Parool zit het zo: "Bijna de helft van alle Amsterdammers, 350.000 mensen, fietst dagelijks." Volgens het rapoort is het cijfer eigenlijk 41%, dus niet "bijna de helft".

En verder zegt Het Parool: "Aan de top van de ergebnissen staan automobilisten (30%), dan andere fietsers. Pas op derde plaats komen taxi's (11%)."

Volgens het rapport zijn dit de cijfers: automobilisten 49% (en niet 30%), andere fietsers 31%, brommers 19% (en dus derde), en taxi's 11% (en dus vierde). Kan niemand bij jullie redactie een eenvoudige rapportage lezen?"

met een 7.

Zowel het aantal fietspaden als de breedte ervan krijgt een voldoende. Voor het onderhoud van de fietspaden is de waardering een 6,5. Toch geeft ruim een vijfde van de fietsers aan dat de gemeente daar meer aan moet doen.

Het hoogste rapportcijfer, een 8,5, is voor de wachttijdmelders. In Amsterdam wordt hiermee geëxperimenteerd bij een aantal fietsverkeerslichten. JK

## Beleidskader Fietsparkeren

De Fietsersbond heeft gereageerd op het beleidskader Fietsparkeren bij publiek-trekende voorzieningen. We steunen het streven van de gemeente naar een netwerk van stallingen op het maaiveld. Maar de Fietsersbond wil bovendien dat alle door de gemeente ontwikkelde stallingen bij het Locker-netwerk aansluiten. Nu horen jammer genoeg de weinige stallingen die erbij komen daar vaak niet bij. Ook vinden wij de taakopvatting van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) te beperkt. Wij zouden graag zien dat dIVV ook kenniscentrum wordt ten behoeve van iedereen die iets wil met buurtstallingen of anderszins met fietsparkeervragen zit.

# 'Bloedhekel aan fietsen door de stad!'

## Een introductie op de Amsterdamse fietsgroepen

Cok Oostveen (62) is in het dagelijks leven beheerder van sporthal Wibaut in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, maar ook al heel lang stuwende kracht achter de Amsterdamse fietsgroepen.

Door een ernstige ontsteking aan de Achillespees na een operatie in 1987 kon hij niet meer basketballen.

Cok verkoos meer te willen doen met de fiets dan hij al deed. Hij reageerde op een advertentie in de Volkskrant van iemand die mensen zocht om mee te gaan fietsen. Dat bleek Johan Zoutberg te zijn, een van de medeoprichters van de fietsgroepen, nu de man achter de 'Groep Surinameplein'.



Coks groep, die maandelijks vertrekt vanaf de Van der Helststraat, werd allengs groter. Er ontstonden andere groepen, één vanaf Rembrandt aan de Amstel, één voor vrouwen en op zijn initiatief één voor ouderen. De 55+ groep bestaat nu twee jaar en voor veel deelnemers vormen de tochten nieuwe ontdekkingen rond de oude stad.

### Hoezo fietsgroepen?

De fietsgroepen zijn weer- en seizoensgebonden. Bij regen wordt er niet gefietst.

'Het moet wel leuk blijven. Afgelopen najaar was heel nat, dan stopt het seizoen wat eerder. Begin maart hebben we de draad weer opgepakt. Alle leden hebben elkaars telefoonnummer, en binnenkort ook alle e-mailadressen. We bellen elkaar op als het weer wat onzeker is en bepalen dan of we gaan of niet.'

De Van der Helststraatgroep fietst stevig door. Geen racen om het racen, maar iedereen heeft wel versnellingen.

'Ikzelf rijd op een hybridefiets. Er zitten twee mensen van het eerste uur in: de eerder genoemde Johan, en Anneke; zij woont driehoog en heeft een lichte racefiets gekocht. Zij is ongeveer pensioenge-rechtigd en daarmee wat boven de gemiddelde leeftijd; die varieert van mid-den 40 tot 76 jaar.'

Oostveen noemt de fietstochten 'zeker

recreatief', maar ze hebben ook een duidelijk sportief element. Dat lichaamsbewe-ging gezond en goed is, daar zijn alle deelnemers van overtuigd. Maar ook het buiten zijn, de natuur om je heen voelen is belangrijk.

'We hebben allemaal een bloedhekel aan fietsen door de stad. En het is natuurlijk leuker om met meer mensen te fietsen dan in je eentje.'

De laatste tocht leidde via Spaarndam, langs de Brettenzone en Halfweg, naar Bloemendaal aan zee. 'Daar hebben we koffie gedronken.'

Daarna door de duinen naar Langelaar, langs de bollenvelden naar Lisse, langs de Leidse Trekvaart door Hillegom naar de Haarlemmermeer, dan via een achteraf-weggetje, alleen voor fietsers bestemd. Daarna Vijfhuizen.

'Voor velen was de Liniedijk nieuw. Tweede kop koffie bij Aalsmeer en toen op huis aan.'

De groep was om 11.00 uur vertrokken, zoals gebruikelijk, en Cok was tegen zes-sen en na honderd kilometer weer thuis. Er is een harde kern van zo'n acht mensen; wie afhaakt is daartoe vaak gedwongen door knieklachten en ouderdom.

### Waarom dit alles, Cok?

Gevraagd naar zijn drijfveren meldt Oost-

veen dat hij een beetje 'n wonderkind was; hij kreeg op 8- of 9-jarige leeftijd zijn eer-ste, eigen fiets en reed er meteen op weg, zonder hulp. Maar ook het actievoeren in de jaren '70 - de fotoboeken komen op tafel - heeft er zeker mee te maken. In zijn eigen wijk, de Pijp, maar ook in andere delen van de stad om 'Amsterdam autovrij' te maken. De gelijknamige actiegroep heeft destijds in nauwe samenwerking met andere groepen met wrakken, kettingen en ander materiaal de hele binnenring afge-sloten voor auto's. Het zijn inmiddels histo-rische beelden, maar het heeft er wel toe geleid dat Amsterdam iets als een fietsbe-leid ging voeren.

'Er kwamen fietspaden en straten als de Ferdinand Bol werden afgesloten voor auto's. Daarvóór was het levensgevaarlijk om er uit de tram te stappen. Je werd zo omver gereden. Een aantal mensen uit die actiegroepen richtte de ENFB op, de voor-ganger van de Fietsersbond.'

Recent is het initiatief van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer om de sociale cohesie te bevorderen. Sparta schonk twintig fietsen, die Cok met een groep uit Apeldoorn is gaan halen.

'Een Turks echtpaar had moeite met de helling voor Hoog Soeren, maar ze hebben het wel gehaald.'

lees verder op p 12

## Verder dan Amsterdam

De armen, het hoofd en het hart van Cok Oostveen reiken verder dan Neerlands hoofdstad. Eind jaren '90 kwam hij als een van de oprichters van de Wereldfietsers in contact met een Russische relatie van de Fietserbond, die bij hem logeerde. Sindsdien zijn onderdelen van de acties

die hier twintig jaar eerder plaats hadden, overgenomen in Moskou.

'Maar ook in andere voormalige Oostbloklanden begint langzaam maar zeker het besef van het voordeel van fietsen boven autorijden door te dringen. Heel langzaam, maar het verdrag van Kyoto draagt er veel aan bij. In Vilnius (Litouwen)

en Praag zie je vergelijkbare tendensen.' We moeten stoppen. Een avond met Cok doorbrengen, of liever nog, een flinke tocht met hem maken, kan ik iedereen aanraden. Ga ook eens naar [www.fietsers-groepen.nl](http://www.fietsers-groepen.nl)

AMR

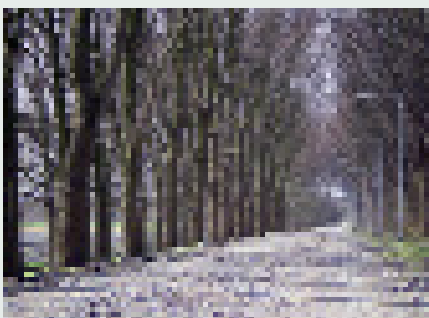
# Langs de Haarlemmerweg en terug door de Brettenzone

## Fietssafari

Meestal zoeken we in deze rubriek naar zelfgebaande routes in en om de stad. Ontstaan doordat fietsers en voetgangers die de route belangrijk genoeg vinden om er met wielen en voeten een pad van te maken. Zonder asfalt of tegels, maar wel de juiste verbinding.

Aan de rand van Geuzenveld is dit nu omgekeerd. Het stadsdeel heeft een safari-pad gemaakt van een weggetje dat eerst geasfalteerd was, de fietsroute naar Halfweg, net zuidelijk van de Haarlemmerweg. Nou ja, geasfalteerd, het asfalt van deze route stond eind 2005 op nummer 4 in de Fietserbond top-10 van slecht wegdek in Amsterdam.

Dit probleem zou in 2006 nog aangepakt worden, zo verzekerde het stadsdeel ons. Maar daarbij hadden we iets anders voor ogen dan het omtoveren tot een onverhard pad, met bordjes 'voetpad' erbij. Toegegeven, het probleem van dat wegdek was niet makkelijk op te lossen. Ingewikkelde ondergrondse waterstromen maakten tot dan toe iedere reparatie in korte tijd weer ongedaan. Kennelijk was men daarom tot de conclusie gekomen dat nieuw asfalt op deze plek geen zin had. In plaats daarvan is nu pal naast de Haarlemmerweg een glad asfaltpad gemaakt waar fietsers, maar vooral ook brommers, flink kunnen doorrijden. Mooi vlak, maar eigenlijk te smal, erg lawaaiig en slecht verlicht. En op dat pad rijdt en parkeert ook nog eens bestemmingsverkeer. Treurig.



Er is één troost: het onverharde pad op de plek van de oude route biedt nu niet alleen als van ouds uitzicht op een schitterend polderlandschap, maar het geeft daarbovenop gelegenheid tot het onvervalste safari-gevoel. Je mag nu afzien voor al dat fraais.

De route begint bij het fiets-informatiepaneel aan de westkant van Geuzenveld, aan de zuidzijde van de Haarlemmerweg. Het nieuwe (brom)fietspad loopt direct langs de Haarlemmerweg, maar de safari-route begint iets verder naar het zuiden: een pad van klei en stenen, tegen auto's beschermd door twee boomstammen. Er staat een bordje 'voetpad', maar daar gaan we iets aan doen. Met hier en daar een hobbel, maar tussen prachtige bomenrijen door en met onbelemmerd uitzicht over het polderland, slingert het pad zich naar Halfweg dat zich al van verre ver-raadt door haar kerktoeren. Afhankelijk van het seizoen kun je de Haarlemmerweg met het bromfietspad ernaast zien - die is nooit ver weg.

In Halfweg komen onverhard pad en geasfalteerd bromfietspad samen. Vanaf hier is

de safari afgelopen, maar een mooi stuk door de Brettenzone komt nog.

Rij door over de parallelweg van Halfweg en steek na 250m bij de stoplichten de Haarlemmerweg over, rechtsaf dus. Aan de overkant buigt de weg naar links en leidt dan via een slinger naar rechts onder het spoor door. Als hij naar links gedraaid is moet je even goed opletten en de Teding van Berkhoutweg volgen. Deze weg maakt een bocht naar links en daar ga je rechtsaf een woonstraatje in dat iets verder met een klein paadje aansluit op de dijk langs het uitwateringskanaal. Het loost het water uit de Haarlemmermeer in het Noordzee-kanaal. Ga op de dijk rechtsaf.

Als je het water, met een bocht naar links, blijft volgen kom je bij het gemaal dat de Haarlemmermeer droog houdt. Daar achter is voor wandelaars een stuk 'nieuwe natuur' gemaakt. Het is natuur die de Westrandweg die net oostelijk van het water gepland is, moet compenseren. Tja. Terug naar de dijk langs het water is er linksaf Daveren. Deze weg loopt terug naar Amsterdam langs bedrijventerreinen. Neem de eerste rechts vanaf Daveren over een fietspad dat via slingers door de Brettenzone voert. Langs een (uitzicht?)heuvel, slootjes, rietkragen en volkstuinten. De eerste auto's kom je pas weer tegen bij de Seineweg waar je rechtsaf kan naar Geuzenveld. Je kunt ook rechtdoor naar Sloterdijk en dan kiezen tussen rechtsaf Bos en Lommer in of rechtdoor richting Westerpark.

(Zie voor een kaart van de route onze website - onder Plezierfietsen.)

MaL

# De fiets flash wat...?

In navolging van het sinds een paar jaar populaire principe van de flash mob heeft de Amsterdamse afdeling van de Fietzersbond het afgelopen jaar het idee geïntroduceerd van de Fiets Flash Mob. Flash mobs zijn afspraken die mensen via internet met elkaar maken, het liefst kort van te voren, om bijeen te komen en wat met elkaar te gaan doen. De Fiets Flash Mob vindt elke eerste zondagmiddag van de maand plaats en start om 14.00 uur bij het Filmmuseum in het Vondelpark. Het is vaak een verrassende tocht die zo'n twee uur duurt.



'Het idee is van het Projektbureau, dat meer dingen ontwikkelt voor de Fietzersbond' zegt Marjolein de Lange, beleidsmedewerker van de Fietzersbond in Amsterdam. 'Ze maken ook de kaart 'Amsterdam op de fiets' die elke paar jaar wordt aangepast en een nieuwe editie kent. En ze houden zich ook bezig met bewegwijzering voor fietsers'. Het doel van de Fiets Flash Mob is om mensen in aanraking te brengen met aantrekkelijke, leuke routes, die vooral niet ingewikkeld zijn. En tegelijk kunnen mensen soms een nieuw stuk stad, of een rand daarvan, leren kennen en nieuwe mensen. Veel doelen ineen dus.

De eerste tocht was in september 2006. Met een paar mensen van het eerste uur, zoals het een echte Flash Mob betaamt. In januari fietste ik zelf voor de eerste keer mee. Het was koud en het regende onophoudelijk. De tocht was mooi; door Oost naar de nieuwe Nesciobrug die ons naar IJburg bracht. Voor de IJ-tunnel staande ons weer afgevraagd waarom daar nooit een fietsbuis is aangelegd, en over de bruggen terug naar de stad. Februari bracht ons naar Halfweg, via het mooie

natuurgebied dat intussen is ontstaan tussen de spoorlijn en grote weg naar Haarlem en het havengebied. En in maart deden we via een even mooie als merkwaardige route uiteindelijk het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos aan, met een mooi, voor mij nieuw pad dat parallel aan de Haarlemmermeervaart liep.

## Drie ervaringen

Die zondag in maart waren we met z'n tien. Negen volwassenen, één jongen van negen, Jasper.

Hij fietste op een stoere Gazelle met drie versnellingen. Hij fietste naar eigen zeggen mee 'omdat ik het gezellig vind en lekker in de buitenlucht oefen voor de fietsvakantie'. Het leuke aan de middag vindt hij dat je lekker een gesprek kunt voeren - hij fietst vaak naast zijn vader, maar ook met anderen op. Als hij zelf een route zou mogen kiezen, zou hij naar Purmerend gaan, en dat is misschien vanwege de kilometers. Jasper is immers al eens vanuit Hoek van Holland naar Zeeland gefietst en heeft een tocht over de Veluwe van ruim 100 km in de beentjes. Verrassend is zijn antwoord op de vraag of hij andere kinderen uit zou nodigen om mee te fietsen:

'Dan zou ik niet meer het enige kind zijn, maar ze zouden dan wel eens wat anders zien dan televisie.'

Christa (48) fietst mee op haar oude stadsfiets - 'maar daar komt misschien binnenkort verandering in, ik ga eens een goede fiets kopen'. Zij vindt het belangrijk dat in een normaal tempo gefietst zou worden. 'Dat vond ik heel prettig, want dat gerace hoeft voor mij niet'. Christa fietst mee omdat ze sowieso graag fietst maar niet altijd iemand kan vinden die mee wil. 'Alleen fietsen vind ik ongezellig. Het is ook een leuke manier om nieuwe mensen te ontmoeten. Ik vond het erg leuk afgelopen zondag, kwam op plekken waar ik nog nooit geweest was.' Dat Marjolein ook sinaasappelsap en dadels had meegenomen voor de stop bij het sluisje tussen het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos, was een verrassing. 'Mijn ervaring is dus alleen maar positief!'

Christa raadt het anderen aan om mee te gaan, omdat het gezellig en gezond is en het een leuke manier is om de stad en haar omgeving beter te leren kennen. Rens (56) rijdt ook mee op een stadsfiets, weliswaar drie versnel-

*lees verder op p 14*

vervolg van p 13

lingen, maar een traditioneel model. Hij heeft 'm in een park overgenomen van een betrouwbare Schot die 's middags naar Schiphol ging en Nederland zou verlaten. Maar een goede fiets! Hij rijdt er al weer jaren op. Voor Rens zijn de sociale contacten van de Fiets Flash Mob waardevol: 'Een leuk kletspraatje met iemand anders'. Mensen die klagen over tegenwind terwijl

je toch een rondje rijdt en ze dus evenveel meewind hebben gehad of zullen krijgen, daar kan hij niet zo goed tegen.

Wie mee wil, meldt zich aan via [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl) of sluit zich aan op de eerste zondag van de maand, om 14.00 uur voor het Filmmuseum in het Vondelpark. A-MR

## Opgeloste knelpunten

### Vrijheidslaan

De Vrijheidslaan heeft vrijliggende fietspaden gekregen. Eindelijk is het gehobbel over de ventwegen verleden tijd geworden. Dankzij de inspanningen van de Fietsersbond zijn de fietspaden niet de minimale 1,80 m. breed geworden, maar een royale 2,50 m. Zo kunnen ook op drukke tijden fietsers elkaar inhalen en kunnen ouders rustig naast hun kind fietsen.

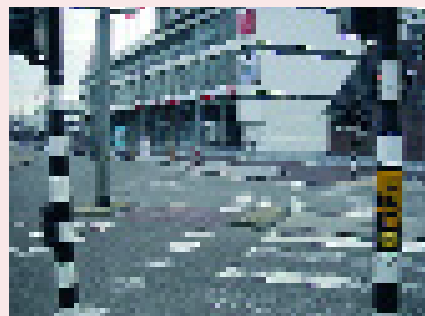
## Nieuwe knelpunten

### De Baarsjes / Bos en Lommer

Sinds de opening van het nieuwe zwembad en het drive-in restaurant voor gebakken kip is het fors drukker geworden in de omgeving van het Jan van Galenbad. Met name op de kruising van de Jan van Galenstraat en de Orteliuskade hebben fietsers het zwaar te verduren: auto's verdringen zich om op de drukke Jan van Galen in te voegen terwijl de vele fietsers van en naar het Rembrandtpark in de verdrukking komen.

De Fietsersbond vraagt ambtelijke en politieke aandacht voor dit nieuwe knelpunt, o.m. door inspraak op het verkeers- en vervoersplan voor de Baarsjes.

### Oud-Zuid: Olympisch kwartier



Vlak naast het Olympisch stadion zijn nieuwe woningen gebouwd. De toegangsweg naar het nieuwe woongebied kruist het fietspad precies in de hoek van het Stadionplein. Misschien is dat de oorzaak dat er óf met de belijning van het fietspad óf met de bestrating iets helemaal mis is gegaan. De Fietsersbond heeft het stadsdeel gewaarschuwd.

## Beethoven

In Beethoven, het gebied tussen de Beethovenstraat, de Prinses Irenestraat, de Ring A10 en het Beatrixpark, moeten twee musea, de nieuwbouw van het Nicolaas Lyceum, kantoren en woningen komen. De Fietsersbond wil dat de fietsroute die nu in oost-west-richting door het gebied loopt blijft en blijft aansluiten op het tunneltje onder de Beethovenstraat. Projectbureau Zuidas wil de route verplaatsten naar de noord- en zuidkant van het gebied. Er is veel discussie over het voortbestaan van het tunneltje (zie ook p 5). De deelraadsleden van stadsdeel Zuider-Amstel, dat er over gaat, delen onze mening en hebben dit in een brief aan de gemeenteraad laten weten. Het is nu afwachten hoe de raad hierover gaat besluiten.

## Fietsen naar Halfweg

De fietsroute naar Halfweg was jarenlang een ramp. Weliswaar mooi langs de polder, maar met een vreselijk slecht wegdek. De route kwam in 2005 uit op de vierde plek in onze top 10 van slecht wegdek. Gelukkig stond de route bij het behorende stadsdeel in de planning om te worden aangepakt. Maar wie schetst onze verbazing toen dat gebeurde was: de oorspronkelijke route is omgevormd tot een halfverhard pad waar - bij het ter perse gaan van deze Oek - zelfs een bordje 'voetpad' bij stond. Wel is er een nieuw (brom-)fietspad aangelegd pal langs de Haarlemmerweg. Je rijdt op dat alternatief weliswaar snel door, maar dat

doen de brommers ook, en het pad is daarvoor eigenlijk te smal (zie ook p12).



## Ponten

Er is een nieuwe fiets- en voetverbinding over het IJ: tussen de Houthavens in Westerpark en het NDSM terrein in Noord zal op werkdagen tussen 7.00 en 19.45 uur 2 maal per uur een pont varen. De pont steekt vanuit de Houthavens afwisselend over naar de Distelweg en het NDSM terrein. Het oude Distelwegveer, dat ook voor auto's bestemd was, komt hiermee te vervallen.

De Fietsersbond vindt de nieuwe verbinding een grote verbetering voor de bereikbaarheid van het westelijk deel van de stad. De preciese dienstregeling is te vinden op [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl).



# Lente

**S**ommige mensen geloven dat het begin van de lente samenvalt met de nachtevening van 20 of 21 maart. Anderen beschouwen de eerste krokussen als het begin van het voorjaar. Weer anderen houden het op die eerste warme dag van het jaar waarop het Vondelpark barstens vol zit met zonanbidders.

Voor mij was de afgelopen paar jaar de eerste lentedag de dag waarop ik de eerste fietser met kont décolleté spotte (2006: 21 april; 2005: 24 maart). Maar het zachte weer van deze winter heeft dit criterium onbruikbaar gemaakt. (Een kont décolleté op de fiets in januari of februari? Dat zegt alleen iets over de globale opwarming van de aarde!)

Dus ik heb nu een nieuwe maatstaf. Toen ik op 12 april over de Weteringschans reed, viel me de grote aanwezigheid van toeristen op straat op. Ze leken uit het niets opgedoken en ze waren overal. Bij het rode licht van het Weteringcircuit remde ik af en stopte. Een paar tellen later - WHAM! - boorde zich vanachter een fiets in de mijne.

Ik draaide me om en zag een vrouw op een rode huurfiets.

"I'm so sorry!" zei ze. "I didn't see the red light!"

Gelukkig voor haar was ik daar om haar tot staan te brengen. Anders had een kruisende auto dat gedaan. Ik sputterde iets.

Toen het licht op groen ging en ik optrok, schoot me te binnen dat de vorige lente ook zo begonnen was, met net zo'n ongelukje. Ik stond op het Muntplein bij een rood licht te wachten naast een toerist op een huurfiets die z'n evenwicht verloor en pardoes tegen me aanviel. Toen besepte ik het niet, maar dat incident betekende dat de lente was begonnen. Wel trakteerde ik ook hem op mijn gesputter.

Pijnlijk als het is om dit te moeten toegeven aan een Nederlands lezerspubliek, ik moet bekennen dat ook ik, ooit, een onfortuinlijke toerist was.

Vijf jaar geleden, slechts enkele minuten gaan van CS, liep ik, met mijn plunjezak over de schouder, over de stoep van de Spuistraat. Een fietsbel rinkelde en ineens was daar een vrouw op een fiets die tegen me aan reed. Waarom ze op de stoep fietste, ik had geen idee. Ze sputterde iets en reed weer verder.

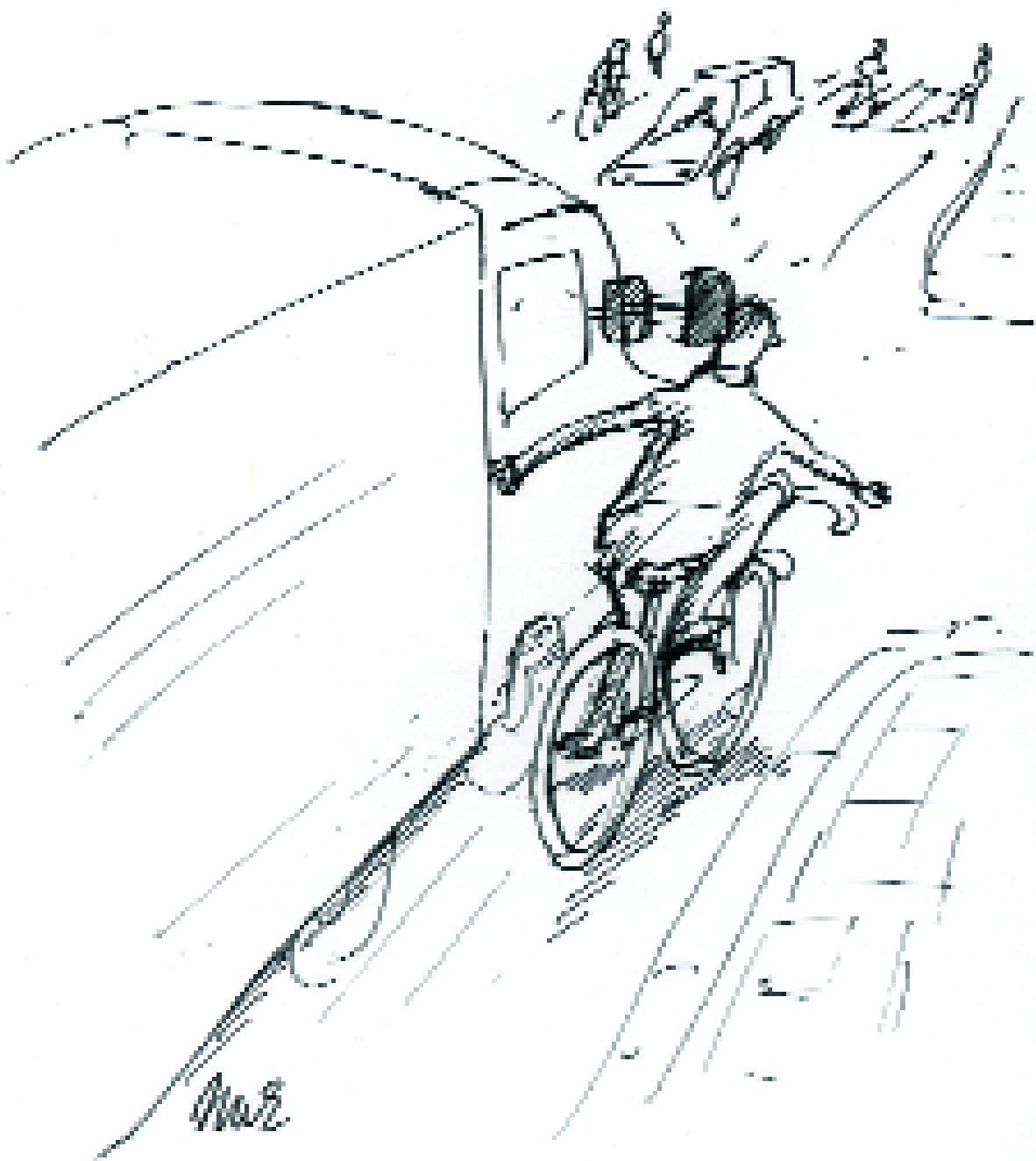
Pas toen ik haar zag wegrijden drong het tot me door dat ik in m'n onnozelheid op een fietspad had gelopen - iets wat ik daarna nooit meer zou doen!

Later die dag, vertelde ik een Amsterdammer over wat er gebeurd was en over het gesputter van de vrouw. Hij lachte en zei dat de vrouw me "klootzak" genoemd had en vertaalde dat voor me. Aha! Mijn eerste kennismaking met de Nederlandse taal. Ik voelde me eigenlijk wel vereerd.

En zo weet ik nu, telkens als het lente wordt en mijn fietstochtjes door de stad ruw onderbroken worden door toeristen zonder benul, precies wat ik moet sputteren.

Pete Jordan

Pete Jordan's nieuwe boek *Dishwasher: One Man's Quest to Wash Dishes in All Fifty States* is nu te koop bij het American Book Center aan het Spui.



Dode hoekspiegel eist slachtoffers