



Sloterweg:
een hardnekkig
probleem

Actieplan
Stop
Dodehoekongevallen

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 29 oktober 2008. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 25 september 2008 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

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Monique van Evelingen, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Anja Nieuwkoop, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Govert de With
Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)
Druk: Dijkman Offset / Diemen

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

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

Van de onderafdeling Amstelveen

Oproep aan de leden in Amstelveen

Voordat de wetswijziging BOR (Bromfietzers op de Rijbaan) in 1999 werd doorgevoerd heeft de afdeling Amstelveen hard gestreden opdat deze maatregel grootschaliger zou worden uitgevoerd. Op enkele plaatsen werden toen geen concessies gedaan, bijvoorbeeld rondom WC Middenhoven. Tot vorig jaar.

De gemeente heeft in dit gedeelte van Amstelveen alsnog BOR doorgevoerd, en is nu bereid om een tweede ronde in te gaan.

Graag willen we van de Amstelveense leden weten op welke fietspaden, binnen de gemeentegrenzen en in 50km/u-gebieden, momenteel bromfietzers verplicht gebruik moeten maken van de fietspaden. Dit is te zien aan het verkeersbord (G12a) hiernaast.



Krijgt Amstelveen een fietssnelweg?

In het kader van de Fietsnota ligt er een voorstel om het fietspad langs de museumtramlijn, vanaf Westwijk tot aan het Amsterdamse Bos, in te richten als fietssnelweg. Hierbij worden alle kruisingen dusdanig ingericht dat fietsers voorrang krijgen op het andere verkeer. Dit fietspad wordt dagelijks al door zeer vele fietsers, zowel recreatief als utilitair, gebruikt. De bedoeling van de fietssnelweg is om een zeer snelle route te maken vanuit Amstelveen naar Amsterdam.

De Amstelveense onderafdeling volgt de ontwikkelingen nauwlettend.

Cor Roof

In dit nummer:

- 3 Actieplan Stop dodehoekongevallen
- 4 Meer leden / Actiestickers
- 5 Fietskoerier in Amsterdam
- 6 Fietstaxi-chauffeur in Amsterdam
- 7 Actieve vrijwilliger
- 8 Aftellen
- 9 Nieuws
- 10 Nieuws / advertenties
- 11 Op de fiets naar Peking
- 12 Fietsonderdoorgangen
- 14 Sloterweg: een probleem
- 16 Lezers schrijven
- 17 Politie te fiets
- 18 Fietskaarten Amsterdam
- 19 Vrouwenfietsenmakerijen
- 20 Compensatie
- 21 Fietsknelpunten
- 22 Filmtrips / Antifiets stickers
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Mede dankzij de Fietsersbond

Voorkant: De Clercqstraat
Aterkant: Flyer actie Overtoom

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 | |
| (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 |
| - Zuuidoost | 5670222 |
| - Fout geparkeerde auto's | 5530333 |
| - Storing straatverlichting | 5972626 |
| - Fiets-bewegwijzering: | |
| ANWB | 070-3146747 |
| (ook doorgeven aan de FB, afd. Amsterdam, | 020-6854794) |
| - Wegdek op trambanen: | |
| infraservice@gvb.nl (cc aan amsterdam@fietsersbond.nl) | |

Actieplan Stop Dodehoekongevallen

Ondanks de invoering van de dodehoekspiegel in 2003 blijft het aantal ongevallen met rechtsafslaan- de vrachtwagens een probleem. De Fietzersbond heeft op 22 mei alle betrokkenen opgeroepen nú verdergaande maatregelen te nemen. Er zijn vier partijen die elk een specifieke bijdrage kunnen leveren.

Van de regering en de Tweede Kamer wordt gevraagd:

1. Start in een aantal drukke steden een experiment met 'vrachtwagenloodsen'. Dit zijn tijdelijke bijrijders, extra ogen, die de vrachtwagenchauffeur helpen veilig door de drukke, chaotische binnensteden te rijden. Vergelijkbaar met de loodsen die grote schepen veilig de haven binnen leiden.
2. Zorg voor controles op de juiste afstelling van de dodehoekspiegel op vrachtwagens.
3. Stel ook voor oudere vrachtwagens een camera of vooruitkijkspiegel verplicht, om de aanrijdingen aan de rechtervoorzijde van de vrachtwagens te voorkomen.
4. Verplicht dichte zijafscherming op alle vrachtwagens, om de kans op ernstig letsel bij een aanrijding te verkleinen.
5. Stimuleer de ontwikkeling van navigatieapparatuur waarop de chauffeur kan zien wat de kortste veilige route is naar zijn bestemming en waarop gevaarlijke (kruis)punten gemarkeerd zijn.
6. Stimuleer ontwikkeling van een adequaat alarmeringssysteem in de vrachtwagen zoals de Lexguard.

Van regionale en lokale overheden, zoals de gemeente Amsterdam, wordt gevraagd:

7. Zorg voor apart, eerder groen voor fietsers bij verkeersregelinstanties en voorkom zo dat fietsers en rechtsafslaan- de vrachtwagens tegelijk optrekken.
8. Plaats de stopstreep voor fietsers minimaal drie meter dicht bij het kruispunt dan de stopstreep voor auto's.
9. Zorg voor een verkeersveilige distributie van goederen in steden, stimuleer alternatieven voor het huidige zware vrachtverkeer.

10. Zorg voor controles op de juiste afstelling van de dodehoekspiegel op vrachtwagens.
11. Leg het fietspad (indien deel van een voorrangsweg of bij een inrit) verhoogd aan, zodat afslaan- de auto's altijd moeten remmen.
12. Zorg voor goed onderhoud van fietspaden, zodat fietsers hun aandacht bij het verkeer kunnen houden.
13. Neem maatregelen om het zware vrachtverkeer zoveel mogelijk uit binnensteden en woonwijken te weren.
14. Laat vuilnisauto's en andere vrachtwagens niet in de buurt van scholen rijden rond de begin – en eindtijden van de scholen.
15. Onderzoek of bouw- en ander zwaar verkeer via routes geleid kan worden met zo min mogelijk rechtsafbewegingen.

Van de transportbranche, chauffeurs en opleidingen wordt gevraagd:

16. Plaats een doorzichtige deur aan de rechterzijde van de vrachtwagen, zodat fietsers en voetgangers daar gezien kunnen worden.
17. Geef chauffeurs voorlichting over de dode hoek.
18. Plaats een dichte zijafscherming en een vooruitkijkspiegel of -camera.
19. Zorg voor goed afgestelde dodehoekspiegels of liever nog camera's en gebruik ze.
20. Plaats een attentiesticker over de dode hoek op het dashboard, als geheugensteuntje voor de bestuur-



Foto Fietsverkeer (bew)

- der. Maak duidelijk dat chauffeurs zich niet door haast hoeven te laten leiden.
21. Houd bij planning en logistiek rekening met de routes die chauffeurs moeten rijden. Kies bij voorkeur voor routes met weinig rechtsafbewegingen en weinig menging met kwetsbare verkeersdeelnemers. Stimuleer chauffeurs deze routes ook te nemen, ook al zijn ze een beetje om en kost het wat meer tijd.
22. Denk mee met de Fietzersbond over de ontwikkeling van een verkeersveilig distributievoertuig voor in binnensteden en woonwijken. Denk aan voertuigeisen als een lagere positie van de chauffeur, doorzichtige deuren, botsvriendelijke vormgeving etc.

Van fietsers en voetgangers wordt gevraagd:

23. Let heel goed op in de buurt van vrachtwagens. Ga bij twijfel achter de vrachtwagen staan of ga de stoep op.

Meer leden

David Ogilvy, een bekende reclameman, zei ooit: "Advertising is only evil when it advertises evil things." En omdat wij als Fietsersbond vinden dat we met goede dingen bezig zijn, gaan we dat meer en harder laten horen.

Het begon bij het landelijk bureau. Daar wordt steeds meer gedaan aan ledenwerving. Omdat wij in Amsterdam de grootste afdeling zijn, is het niet zo gek om te kijken wat wij daarbij kunnen betekenen. De medewerkers van de afdeling merken dat we bij politiek en ambtenaren goed bekend zijn. Dat is handig voor ons werk, en zorgt er ook voor dat er in Amsterdam veel goeds gebeurt voor fietsers.

Maar dat is niet genoeg om er leden bij te krijgen. Vandaar dat we een nieuwe commissie hebben opgericht. Deze zal zich bezighouden met het onder de aandacht brengen van de successen van de Fietsersbond. Natuurlijk in samenspraak met de beleidsmedewerkers, omdat die weten wat er speelt en gaat spelen. Maar wat de leden belangrijk vinden, weegt natuurlijk het zwaarst.

De flyer op de achterkant van deze OEK werd uitgedeeld bij de AH's op de Overtoom tijdens een actie die door de Fietsersbond was begonnen. Met zo'n achterkant wil ook de OEK er aan bij dragen dat nog duidelijker wordt dat we goed bezig zijn.

Voor het lopende jaar hebben we een aantal momenten uitgezocht waarop we ons in elk geval laten horen: bij de lancering van de nieuwe fietskaart(en) en bij de introductie van nieuwe studenten. Daarnaast willen we naar aanleiding van bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe fietspaden, in de onmiddellijke omgeving daarvan kenbaar maken dat dat mede aan ons te danken is.

Het uiteindelijke doel moet niet zijn om zo groot mogelijk te worden, maar wel om onze stem luid te laten horen. En dat lukt nu eenmaal beter met meer leden.

Als je mee wil helpen, denken, doen, dan ben je van harte welkom! Neem dan even contact op via amsterdam@fietsersbond.nl.

GdW

5 jaar Vakantiefietsers

U hebt misschien op zondag 27 april onderstaand fietscafé zien rondrijden en gedacht "Wat zouden dat voor lui zijn?"

Het waren de goeie klanten van de *Vakantiefietsers* die uitgenodigd waren om het eerste jubileum te vieren van deze speciaalzaak voor vakantiefietsen en toebehoren. Dat vieren deden ze door o.a. met het fietscafé en andere exotische rijwielen een feestelijke puzzeltocht door het centrum van de stad te maken. En er was ook wel reden voor feest: niet alleen heeft Eric Schuijt, de vakantiefietsers die 5 jaar geleden een winkel voor vakantiefietsers is begonnen, het hoofd

boven water weten te houden, het is hem in die 5 jaar eigenlijk wonderwel voor de wind gegaan. Een almaar stijgende omzet, en steeds exclusiever producten in het assortiment, wat kan een mens nog meer wensen?

Eric weet het eigenlijk ook niet. In uitbreiden heeft hij geen zin, en dat is eigenlijk zijn enige zorg: dat zijn succes hem niet boven het hoofd groeit.

U kent de *Vakantiefietsers* niet? Dan moet u gauw eens naar de Westerstraat. U moet wel een goed gevulde beurs meenemen, want de gemiddelde prijs van de vakantiefietsen is momenteel zo'n 2200 euro (vier keer zoveel als de

gemiddelde prijs van gewone rijwielen). Maar misschien kunt u beter eerst even op de website (www.vakantiefietsers.nl) rondkijken. Want in de winkel is het vaak zo druk dat de tijd die men voor serieuze klanten neemt er ook al eens bij dreigt in te schieten. En daar wil je geen pottenkijkers bij hebben.

JK



Stickers



Misschien is het weer tijd voor actie. Met stickers.

Vroeger hadden we deze. Maar zijn die nog wel van deze tijd?



Moeten we het allicht over deze boeg gooien?

Of dan maar gelijk helemaal modern?



Hebt u een mening? Laat hem ons weten.

“Ook in m'n vrije tijd rijd ik als een fietskoerier”

Gael Keizer werkt als enige vrouw temidden van tien mannen bij fietskoeriersbedrijf de Komeet aan de Agatha Dekenstraat in Oud-West. Met een gemiddelde van 120 kilometer per dag doet ze zeker niet onder voor de jongens.

Gaël: “Ik was bijstandsmoeder en raakte anderhalf jaar geleden betrokken bij een vrijwilligersproject voor uitkeringsgerechtigden, de Fietsdienst. Met een kind van vier is flexibel kunnen werken belangrijk voor mij. Ik vond het zo leuk, dat ik op zoek ben gegaan naar een commercieel bedrijf. Anders dan bij de Fietsdienst werken we met meer ervaren koeriers en heb je ook meer verantwoordelijkheid.” Gael Keizer werkt sinds een half jaar bij de Komeet. Dat het fietskoeriersbedrijf beslist geen vrouwenwereldje is, deert haar niet. “Sommigen kijken wat vreemd op als ze mij zien, maar de meeste reacties zijn positief.”

Voors en tegens

Het grote voordeel van haar baan vindt Gael dat je lekker buiten bent. “Fysiek is het wel zwaar, en daardoor soms ook psychisch. Je kunt het in die zin vergelijken met topsport, de roes is hetzelfde. De stress die anderen in een kantoorbaan ervaren, zetten wij meteen om in adrenaline.” En de Hollandse regen? “Het valt mee hoeveel het regent. Een hele dag buien is wel vervelend, maar dat komt niet veel voor. Beneden de 12 graden trek ik regenkleding aan. ‘s Zomers is dat veel te warm, je kunt je eigen lichaamswarmte in een regenpak niet kwijt. Het is handiger om dan een droog shirt bij je te hebben.” Natuurlijk is niet alles rozengeur en maneschijn. “Het kan heel zwaar zijn. Door weersomstandigheden of het verkeer in de binnenstad. Als fietskoerier moet je met veel zaken tegelijk rekening houden. Je moet steeds goed en hard fietsen. Je moet altijd scherp en alert zijn wat de routeplanning betreft. En natuurlijk het verkeer in de gaten houden. Je realiseert je steeds dat jij op je fiets het kwetsbaarst bent.”

Fietskoeriers krijgen veel kritiek, dat ze roekeloze weggebruikers zouden zijn. Maar dat spreekt Gael tegen: “Spoedklussen vragen er soms om dat we door rood rijden, maar niemand gooit zichzelf voor een auto. We weten heel goed wat we doen, kennen vrijwel alle kruispunten en weten ook hoe lang het duurt voor het stoplicht van kleur verandert.” Net als haar collega's rijdt Gael met een helm, dat is verplicht, en met rem-

men. Ze heeft wel een baanfiets, zonder remmen, zonder derailleur, dus met veel minder onderhoud. “Ik ga ‘m misschien gebruiken voor mijn werk als koerier, maar dan zet ik er wel een voorremmetje op. Ik ken wel manieren om ‘m nu snel tot stilstand te brengen, dat is een kwestie van techniek.”

De politie is volgens Gael heel streng voor fietskoeriers, maar soms ook hoort ze van collega's dat die juist gematigd worden. “Ze vinden het wel een sympathieke vorm van vervoer. Ik rij altijd hard, of ik nou werk of niet. En ik zie er met m'n rugzakje ook hetzelfde uit.”

Opletten is van levensbelang

Gael Keizer heeft ervaring met fietsen in andere steden. “Maar”, zegt ze, “Amsterdam als werkgebied is wel hectisch.” Tegelijk biedt juist die hectiek kansen voor de fietskoerier. “Je bent veel sneller en flexibeler dan als autokoerier. En het is schoner. Er wordt wel sa mengewerkt tussen de soorten koeriersbedrijven. Soms worden wij ingehuurd door een autokoerier, vooral voor binnenstadsritten, waar persoonlijk voor ontvangst van stukken getekend moet worden. Omgekeerd schakelen wij in drukke tijden soms een autokoerier in als het om een verre en logistiek onhandige rit naar bijvoorbeeld

beeld alleen maar Zuid-Oost gaat.”

Gael ergert zich vaak aan het rijgedrag van andere fietsers. “In Amsterdam wordt heel slecht gereden. Dat ergert automobilisten en andere fietsers. Mensen letten niet op, niet alleen toeristen op hun rent-a-bike, maar ook bakfietsers met kinderen voorin en een mobiele telefoon aan het oor. Levensgevaarlijke situaties krijg je dan, terwijl opletten zo belangrijk is voor alle weggebruikers.” De klappen die zij tot nu toe in het verkeer opliep, kwamen door het weggebruik van anderen, bijvoorbeeld automobilisten die geen richting aangaven. “Ik ben een groot voorstander van het fietsrijbewijs; een diploma als je de rijkschool voor fietsers met succes hebt gevolgd.”

“Mijn ambities? Ik ben afgelopen winter bij een fietsenmaker in de leer geweest, omdat ik zowel fietsen als leren leuk vind. Ik krijg heel graag de techniek van het fietsonderhoud zo goed mogelijk onder de knie. Eigenlijk volg ik wat er op m'n pad komt, en dat is nu fietsen.”

tekst/foto: AMR



“Contacten, vrijheid en buiten zijn”

Mirjam van Tellingen is fietstaxi-chauffeur bij de grootste onderneming in zijn soort in Amsterdam: Wielertaxi. Vooral 's avonds en 's nachts rijdt ze door de stad om mensen te vervoeren. Vogels van velerlei pluimage...

Nog niet zo heel lang, sinds april 2007 fietst Mirjam voor Wielertaxi. Daarvoor werkte ze lange tijd in de horeca, maar wilde, halverwege de twintig, een omslag maken in haar leven. “Ik wist niet wat ik wilde gaan doen, maar het moest goed voelen, en me vrijheid geven. Een vriend fietste al als taxichauffeur en toen heb ik Richard Nijssen gebeld. Zijn reactie was dat ze altijd wel meiden konden gebruiken. Een gemengd team werkt altijd prettiger dan alleen maar mannen of vrouwen.”

Nijssen, medeoprichter en –eigenaar van Wielertaxi heeft een licentie voor vijftien fietstaxi's. Hij waarschuwde Van Tellingen dat het verloop onder vrouwelijke chauffeurs erg groot is en dat ze het na een paar maanden wel voor gezien zou houden. “Alleen mijn collega Roosmarijn werkt er al heel lang. Richard vond me veel te enthousiast, maar na zeven, acht maanden vind ik het nog steeds erg leuk. Maar ik zie het wel als een overbrugging naar iets anders. Ik ben nu zelfstandig ondernemer en rijd vooral 's avonds en 's nachts. Ik bepaal zelf wanneer ik werk. Waarom 's

nachts? Gewoon, omdat het anderhalf keer meer betaalt dan overdag. Over twee jaar doe ik dit niet meer. Ik ben nu vrijwilliger bij de Regenboog (opvang voor verslaafden en daklozen, amr) en werk ook twee keer per week in de tussenschoolse opvang. Ik wil iets met kinderen gaan doen.”

Goede en slechte tijden

Het werk als chauffeur op de fietstaxi heeft voor- en nadelen. Het straatleven en het buiten zijn, vindt Mirjam erg prettig, maar de sociale aspecten wegen het zwaarst. Je voert vaak heel leuke en soms heel bijzondere gesprekken. Vers in haar geheugen zit de leukste rit. Twee joodse jongemannen moesten naar een bijeenkomst van geloofsgenoten en voerden behoorlijk spirituele gesprekken over het geloof, waar ze hun chauffeur in betrokken. “Contact is een van de belangrijkste dingen in dit werk”, aldus Mirjam. Fysiek is het niet erg zwaar; elke taxi is uitgerust met zeven versnellingen en een licht elektrisch motortje.

Minder aangename ervaringen deed ze vooral in het begin op. “Ik was toen nog onzeker over hoe je op dronken passa-

giers reageert.” Ze is overigens vrij een rit te weigeren, net als auto-taxi's. Een andere ervaring leek erg op eerwraak. In de Marnixstraat werd een allochtoon meisje bedreigd door haar vriend. “Ik kan niet tegen onrecht en wilde de politie bellen, maar de batterij van m'n mobieltje was leeg. Ik werd door diezelfde jongen verbaal bedreigd en vroeg omstanders mij hun toestel te lenen en ben erg geschrokken van hun reacties. Ze waren even bang als fatalistisch, zo van ‘je kunt niet helpen, ze wordt thuis toch wel in elkaar geslagen...’ Ik ben naar het politiebureau gereden en ze zijn er wel achteraan gegaan, maar toen waren ze al weg.”

Ook vertelt ze over twee jonge meiden, een jaar of vijftien, die doodsbang waren voor twee jongens. Ik ben gestopt en heb die meiden een lift gegeven in m'n fiets. “Je ziet heel veel agressie...”

Mooie stad

Toch heeft ze als taxichauffeur Amsterdam op een betere en aangenamere manier leren kennen. Omdat ze broodnuchter regelmatig stomdronken mensen – vooral mannen van boven de veertig – naar huis rijdt, heeft ze meer de rol van observator ingenomen. “Ik ga zelf nauwelijks meer uit. Ik ben er anders in gaan staan.”

Met name de sfeer en de architectuur is ze veel meer gaan waarderen. “Ik vind het erg leuk om m'n passagiers rond te rijden en te vertellen over waar we langs komen.”

Duidelijk favoriet is het gebied rond de Oude Waal en de Oude Schans. “Als ik stelletjes rijdt en hen vertel dat ik hier m'n eerste afspraak met m'n nieuwe vriendje had, vinden ze dat heel leuk. Sommige stellen willen per se over de Wallen, andere juist weer niet. Centrum is wel m'n werkgebied, maar wie naar een ander stadsdeel wil, fiets ik daar natuurlijk ook heen. Vaak weten mensen niet wat er allemaal mogelijk is. Natuurlijk kunnen ze van A naar B, maar dan via een mooie route.”

Wielertaxi heeft verschillende standplaatsen: Dam, Damrak, Leidseplein, Rembrandtplein. Niet bij Centraal Station, maar het Damrak is immers vlakbij. De klanten bestaan vooral uit stelletjes, twintigers, en dagjesmensen, dertigers, en mannen van veertig en ouder – die vooral 's nachts. Het leukst zijn de reserveringen. “Ik fietste laatst een bruidspaar van het West-Indisch Huis op de Haarlemmerdijk naar hun hotel. Compleet met de trits blikjes er



achter. Ik heb even getwijfeld bij de blikjes – het was al laat... Maar het was zo'n mooie ervaring, voor alledrie."

Tenslotte

Een paar keer per jaar rijdt Wielertaxi op vrijwillige basis. Vers in het geheugen zit de happening van de Johan Cruijff Foundation. "Een grote groep gehandicapte kinderen hebben we rondgereden in het Olympisch Stadion. Het goede doel en de

blijdschap van die kinderen is veel belangrijker dan naamsbekendheid."

De reacties van omstanders en medeweggebruikers zijn wisselend, maar overwegend positief. "Als ze zien dat ik een vrouw ben, gaat er vaak een duim omhoog. Er zijn ook mensen die ons te breed vinden omdat we soms het hele fietspad in gebruik nemen." Als iedere andere fietser moet Mirjam zich aan de regels houden, nog meer eigenlijk. "Op je eigen fiets ga je wel eens tegen het

verkeer in. Met de taxi is dat uit den boze." Een wens voor Amsterdam als fietsstad heeft Mirjam van Tellinghen wel: een autovrij centrum en meer groen. Bewoners en bevoorraders moeten wel een auto kunnen gebruiken, maar de rest zou geweerd moeten worden. "Zijn we meteen van die wachtende taxi's met ronkende motor verlost. Gat, wat stinkt dat altijd..."

tekst/foto: AMR

"Het voordeel van een dikke schil actieve vrijwilligers"

Peter Janssen is vanaf bijna het eerste uur actief lid van de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond. En maakt vanaf de start deel uit van het bestuur van het Projektburo. Een kijkje in de bijkeuken van de Fietsersbond.

Hij moest het even nakijken, maar inderdaad, in 1979 werd Peter Janssen lid. "Voor mij is het nog altijd ENFB, die associatie hou ik. Kort nadat de ANWB tegen de toenmalige ENWB een proces had aangespannen om die ene letter, werden veel mensen uit sympathie lid. Ik ook."

Janssen werd meteen actief. "Dat komt", zegt hij, "door de lage drempel. De OEK bijvoorbeeld, een eigen blad met daarin alle vergaderingen aangekondigd, waar ieder lid gewoon naar toe kan." In diezelfde tijd werd hij ook lid van Milieudefensie, maar dat heeft-ie laten verlopen. De Fietsersbond heeft Janssen als enige bewust aangehouden. "In de fiets komt alles samen, ook natuur en milieu."

Amsterdam op de kaart

Wat hem vooral aanspreekt is de structuur van de Amsterdamse afdeling; een piepklein bureau met twee betaalde parttime krachten en daarom heen een dikke schil actieve vrijwilligers. Bij andere maatschappelijke bewegingen zie je dat bureaus door subsidie groot zijn geworden, en in veel gevallen ook ambtelijker zijn gaan werken. "Subsidie geeft vaak een afhankelijkheidsrelatie."

De afdeling Amsterdam heeft veel invloed op de verkeerssituatie in de stad. Janssen: "Als je zegt dat je namens de Fietsersbond komt, neemt men je serieus. Of het nou

gaat om politici of winkeliers. Meer dan in de jaren tachtig toen het accent op acties lag, doet men nu meer een beroep op deskundigheid." Hij noemt als voorbeeld de roemruchte acties voor het autoluw maken van de Spiegelgracht-route tussen Rijksmuseum en Herengracht, en de acties om fietspaden op de Berlagebrug te krijgen. "Amsterdam als fietsstad heeft veel aan de ENFB, oh nee, de Fietsersbond te danken."

Fietsen is ook weer hip bij de jeugd. Dat beeld kan Janssen alleen maar bevestigen. Fietsen worden gepimpt, veel tieners fietsen op crossfietsjes door de stad. Onder de nieuwe fietsers ook veel allochtonen, maar zij leren het fietsen weer af als ze oud genoeg zijn voor een brommer. Op die leeftijd is fietsen iets voor losers, dat vinden ze armoezig, een brommer is veel stoerder. "Het is een kwestie van cultuur", meent Janssen. "Onze ouders hadden hun eerste auto. Die



hoeven wij niet meer te bevechten. Je ziet bij blanke hoger-opgeleiden dat het juist stoer is geen auto te rijden, maar te fietsen. Mensen als oud-burgemeester Patijn en minister Donner zijn boegbeelden. Jonge allochtonen willen een auto. Dat duurt een generatie, of niet eens meer—een kwestie van tijd."

Voor de toekomst

"De Fietsersbond is een erg witte club. Vroeger ook nog een mannenbolwerk, maar die inhaalslag is gemaakt." Idealerweise ziet Peter Janssen binnen de Fietsersbond

een afspiegeling van de samenleving. Voor de gemeente is de Fietsersbond een deskundige gesprekspartner. "Het is goed als die twee samen optrekken om meer allochtonen bij het fietsen te betrekken. Bijvoorbeeld door een buurt-reparatieplaats. Vrijwel elke autochtoon kan een band plakken, allochtone jongeren niet, want ze hebben het thuis niet geleerd. Dan staat de fiets vaak maanden met een platte band en nemen ze de tram. In zo'n reparatieplaats kunnen ze leren plakken en kunnen het voortaan zelf."

Wat is het Projektburo?

Het Projektburo werd in 1989 opgericht met als doel het fietsen te promoten. De gemeente kon en wilde die promotie niet zelf doen. Gezien het financiële risico kon de Fietsersbond het ook niet doen. "Toen hebben we een stichting opgericht, die projectsubsidie krijgt. Niet structureel, maar voor elke activiteit – zo'n twee per jaar – krijgt de gemeente de rekening."

"Vanaf het begin werd tien jaar achtereenvolgend het voorjaar Amsterdam op de Fiets georganiseerd. Daar deden duizenden mensen aan mee, op individuele basis. Ze betaalden twee gulden vijftig, kregen een route mee vanaf een van de startpunten en aan het einde van de rit kreeg men een vaantje."

Er is een duidelijke relatie tussen de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond en het Projektburo. Zo wijst de Bond de bestuursleden aan en mogen de projecten nooit in strijd zijn met de activiteiten van de Fietsersbond, en moeten ze aanvullend zijn. En het gaat altijd om tijdelijke projecten. Plannen van het buro worden altijd voorgelegd aan de leden van de Fietsersbond. Meestal vooraf, maar als het qua tijd niet lukt, een enkele keer achteraf.

De centrale stad en de stadsdelen weten het Projektburo intussen te vinden voor opdrachten. Zo werd voor een groep buitenlandse gasten van de gemeente een

fietsstocht georganiseerd om Amsterdam als fietsstad te ervaren. De gemeente wil zo iets graag, hoeft het zelf niet te doen, maar heeft wel de zekerheid dat het goed gebeurt. Het buro speelde ook een actieve rol in de bewegwijzering voor fietsers in Amsterdam. Daarnaast werd een fietskaart ontwikkeld voor Noord; voor Zuid-Oost is er een in ontwikkeling, net als een kaart voor het fietsgebied rond Amsterdam. "En Velocity, een wereldwijd congres over fietsen. Dat werd een jaar of tien geleden in Amsterdam gehouden. Het Projektburo heeft toen een fietsstocht door Amsterdam georganiseerd, voor congresgangers en Amsterdammers."

Peter Janssen ziet de toekomst van de Fietsersbond en de afdeling Amsterdam zonnig tegemoet. "Nog wel tien, nee, zeker honderd jaar", glundert hij.

tekst/foto: AMR

Aftellen

Onze wethouder Fiets&Blik, steevast aangeduid als een gewiekst bestuurder, heeft er twee van de vier jaar opzitten. Nou, dan mag je nu wel eens fietsbevorderende resultaten zien, zeker van deze wethouder die zo veel praat heeft over milieu. Ik ben geen ingewijde en baseer me op wat ik om me heen zie en in de krant lees of op AT5 zie. Twee zaken met betrekking tot het fietsen springen er uit. Er komt een proef met gratis stallen in Lockerstallingen. Nou, dat zal menigeen op de fiets doen springen en het blik laten staan (Gratis!). Van de kosten van de ambtelijke werkgroepen had geheel Amsterdam van nieuw rood asfalt voorzien kunnen worden.

Daarnaast zal bij 45 fietsstoplichten een afteller komen waarop te zien is hoelang je nog moet wachten. Ook dat zal niet leiden tot meer fietsen, eerder tot meer stilstand.

Bij aftellen denk ik altijd aan iets groots wat staat te gebeuren, maar wat mij betreft is het aftellen begonnen voor deze wethouder, eindigend in een roemloze knock-out.

Op dit moment zijn er al enkele aftellers werkzaam, toevallig op mijn fietsroute. Ook bij de ponten van en naar Noord staan ze. Die zijn redelijk groot, zodat je weet – mits goedziend – of je nog een sprintje moet trekken om de pont te halen. Ze heb-

ben geen nut om te weten hoelang je moet wachten, want als je besluit niet langer te wachten, dan rijd je het water in. Eenmaal op de pont tel je niet mee in spannende afwachting van vertrek.

Bij de fietsstoplichten zijn ze klein en zie je pas hoelang je nog moet wachten als je stilstaat. Tja, en als je dan toch stilstaat met nog 20 seconden op de teller, dan is het kinderachtig om alsnog op te trekken en door rood te fietsen. Bij 45 seconden wachttijd ligt dat anders, zeker als er geen verkeer is.

Ik merk dat ik graag meetel, moeiteloos tel ik terug van 45 naar 1.

Lijkt me echt een opvoedkundig element voor kinderen. Bij 20-45 seconden (ik weet niet wat het maximum is) kun je even rustig om je heen kijken en toch zijn dan pas weer twee seconden voorbij. De truc is om zolang mogelijk om je heen te kijken zodat je pas bij de stand '5 seconden' weer op de teller kijkt.

Maar dan begint het, de zenuwen lopen op, de voet gaat op de trapper, de spieren worden aangespannen, nog 3 seconden, de ogen geconcentreerd op de teller als een echte baanwielrenner (vroeger speelde je Joop Zoetemelk, tegenwoordig Theo Bos), nog 2, druk opvoeren op de pedaal en bij 1 schiet je het kruispunt over, kinderen achterlatend die nog niet zo goed zijn in aftellen.

Maar in de spanning ben je vergeten op te letten of er Blik door rood is gereden. Klootzak! Mijn teller stond op 1!

De afteller suggereert dat het veilig is om over te steken, maar dat is onzin. Juist bewust en opletend door rood rijden is veilig. Een teller die zou aangeven hoelang het licht nog op groen staat, zou leiden tot even extra doortrappen (beloning!). Maar dan zou al gauw blijken dat je dat op de vingers van één hand kunt tellen, want fietsstoplichten staan bijna voortdurend op rood. Dat telt.

En de wethouder? Die is weer aan het optellen: de extra kosten van de Noord-Zuidlijn. Dan raak je nooit uitgeteld. Tja, en dan kom je natuurlijk niet toe aan fietsbeleid.



TL

Houthavens-NDSM

Het fietsveer tussen de Houthavens en het NDSM-terrein vaart sinds maart ook 's avonds en in het weekend. Dit is een mooie uitbreiding van een populaire verbinding. Nu zijn bijv. avondvoorstellingen op het NDSM-terrein en recreatiegebied het Twiske veel beter met de fiets te bereiken. Goed werk van de stadsdelen Noord en Westerpark!

Marnixstraat

De deelraad heeft een tijd terug ingestemd met het voorstel van PvdA en GroenLinks (en ons) om meerdere varianten in de inspraak te brengen. Deze worden nu uitgewerkt, waarbij wij kritisch mee mogen kijken naar de uitwerking van 'onze' variant. De bedoeling is om de inspraakprocedure dan ook snel te starten, maar op het moment van schrijven is nog niet bekend wanneer. Meer info op onze website.



Amsterdam Cycling to Sustainability

Onder deze naam is een overeenkomst getekend tussen allerlei partners die in Amsterdam iets met fietsen te maken hebben. Misschien heb je de postercampagne ervoor in de stad gezien.

ACTs is een initiatief van MacBike en Velomondial waaraan inmiddels een tiental partners meedoen die iets met fietsen en duurzaamheid hebben. Ook wil Amsterdam zich naar het buitenland meer tonen als fietsstad met veel kennis en ervaring. De Fietsersbond heeft ook ondertekend en, hoewel eigenlijk al onze activiteiten in het kader van fietsen en duurzaamheid (sustainability) kunnen vallen, zullen we om te beginnen onze (landelijke) cam-

pagne over gedrag (van fietsers en andere weggebruikers) onder de paraplu van deze campagne scharen.



Fietsparkeren bij winkels

In Oud West zijn nu ook bij de Albert Heijn bij de Pieter Langendijkstraat fietsparkeervakken op de stoep gemaakt.



De vakken bij de andere AH op de Overtoom zijn een succes dat hiermee navolging heeft gekregen. Fietsparkeervakken maken duidelijk waar fietsen gezet kunnen worden zodat de loopruimte vrij blijft. Als fietsen netjes in de vakken staan passen er bovendien ook veel meer dan wanneer ze kras worden neergezet. Met name voor gehandicapten, maar ook mensen met een kinderwagen, kunnen slordig geparkeerde fietsen de doorgang ernstig belemmeren.

In de actieweek hebben actieve leden van de Fietsersbond samen met gehandicapten en schoolkinderen de fietsende AH klanten gewezen op het belang van parkeren in de vakken. O.a. met een heldere poster en flyer (zie de achterkant van deze

OEK). De Fietsersbond beveelt deze maatregelen ook voor andere plekken aan.

Rijksmuseum

Ons bezwaar tegen het besluit om de museumpassage nog heel lang gesloten te houden was nog maar net ingediend, of het nieuws kwam naar buiten dat de aanbesteding voor de verbouwing van het museum was mislukt. De start van de bouw zal op zijn vroegst pas in november beginnen.

Dit was reden voor de Fietsersbond om op te roepen tot een directe opening van de passage.

Hoewel de deelraad hier in beginsel ook achter stond is er toch geen gevolg aan gegeven: de opening zou veel geld kosten en zo lange voorbereidingstijd vergen dat de daadwerkelijke openstelling te korte tijd zou zijn (als de bouw echt in november begint). Bovendien zouden de gebruikers weer wennen aan een open passage en gaan protesteren als hij weer dicht zou moeten. Aldus de redenering.

Wij hopen nu maar dat er inderdaad in november begonnen zal worden met de bouw, en dat die voorspoedig verloopt. Als niets tegen zit zal het museum ruim 3 jaar later klaar zijn... De passage is dan bijna 8 jaar dicht geweest.



Omlleidingen Rijksmuseum

Ondertussen belooft het plan voor de omlleidingen tijdens de komende verbou-

wing van het Rijksmuseum ook niet veel goeds. De verbouwers hebben bouw- en bouwverkeer-ruimte buiten het hek van het museum nodig en stellen daarom voor de stoep aan de Hobbemakade voor maar liefst 3 jaar af te sluiten. Voetgangers zijn dan gedwongen tweemaal lastig over te steken en/of flink om te lopen; maar in de praktijk zullen die veelvuldig op het fietspad terecht komen...

We zijn nog in overleg om hier een acceptabelere oplossing te realiseren.

Renovatie Vondelpark

In juni start de laatste fase van de grote renovatie van het Vondelpark. Deze zal duren tot en met februari 2010! In die periode zijn steeds diverse ingangen dicht en/of doorgangen gestremd. Wij begrijpen dat het park nog niet af is en er dus gewerkt moet worden. Toch hebben wij het gevoel dat er met wat creativiteit nog wel wat overlast voor de gebruikers voorkomen kan worden. Wij hebben geprotesteerd en hopen dat niet alle noordwest-ingangen de gehele komende zomer gesloten zijn.



Zuidas

De besluitvorming over de Zuidas is op het moment van schrijven in volle gang bij de Gemeenteraad. In een volgende OEK zullen we proberen te beschrijven waar we dan staan.

Schinkeleilanden-route

Tussen Olympisch Stadion en Schinkel, wordt een nieuwe fietsroute aangelegd, vanaf de Havenstraat langs de museum-tramlijn naar het Amsterdamse Bos (en dan verder langs het bestaande fietspad naar Amstelveen). De problemen met de onderdoorgang van de A10 en het passeren van een busbaan, zijn nog niet opgelost.

Energieke doelloosheid

Dat is de titel van Ad Zuiderents meest recente boek. De flaptekst nodigt de lezer uit: "Prikkelende observaties van een dichter, fietser & docent". Zuiderent, docent moderne letterkunde aan de VU, noemt het zelf "een boek van een duimschrijver". Het is een combinatie geworden van een dagboek voor 2006, zoals de uitgever hem verzocht had bij te houden, en een aantal verspreide artikelen. Deze verschenen eerder in onder andere De Revisor en Vrij Nederland, en gaan terug tot 1983, maar zijn niettemin interessant.

Erg veel wordt er niet in gefietst; wat rondjes door de stad en natuurlijk de dagelijkse rit vanuit Watergraafsmeer naar de VU, door de Rivierenbuurt en soms het Beatrixpark. Van zijn korte stukjes is dat van 23 mei 2006, Voorbij de Dantzigerbocht, mij het liefst. Het is een mooie combinatie van mijmeren over het leven en fietsen door Amsterdam. In Ontdekt worden van drie weken later, waarin meer de dichter Zuiderent aan het woord is, steekt hij de draak met "fiets rijmt op niets". De tochten beperken zich niet tot de hoofdstad; vanuit Schoonhoven worden rondes gemaakt en in Frankrijk werd ook veel gewandeld. Dat er niet zoveel in gefietst wordt als de flaptekst suggereert, deert me niet. Het zijn de ontmoetingen met kunstenaars en de scherpe observaties die het boek tot een aantrekkelijk geheel maken.

AMR

Ad Zuiderent: Energieke doelloosheid, uitgeverij Vesuvius, 224 pagina's, € 18,50



Regeladvertenties

Al eens voorop een prachtige tandem gezeten? Ik (leuke dame) zit natuurlijk altijd achterop vanwege beperkt zicht. Mijn tandembalboekje is wat uitgedund, daarom nieuwe kandidaten gezocht. Tochtent van één tot maximaal drie uur, startpunt Watergraafsmeer.R. Frielink, 020 - 6924278

Het Ronald McDonald VU Huis aan de Amstelveenseweg zoekt dringend mensen die graag één keer in de twee / drie weken onze fietsen willen nakijken (lekke banden, kapotte remmen, defecte lampen en dergelijke). Heeft u interesse en wilt u ons en ouders van een ernstig ziek kind dat in het VU ziekenhuis ligt, helpen? Neem dan telefonisch contact met ons op. Ons telefoonnummer is: 020-3013333

Van de net verschenen bijgewerkte editie van *Amsterdam op de fiets* (stadsplattegrond voor fietsers; zie p. 18) is – in beperkte oplage – ook een gelamineerde exemplaar beschikbaar, d.w.z. een kaart van 98 x 127 cm in een plastic coating. Handig voor op de muur. Normale prijs € 30; voor leden van de Fietsersbond € 25. Te verkrijgen op het kantoor van de Fietsersbond

Ligfietsevenement *Cycle Vision* op sportpark Sloten in Amsterdam. Zoals elk jaar wordt in het weekend van 21 en 22 juni in en rond het Velodrome op Sportpark Sloten in Amsterdam het ligfietsevenement *Cycle Vision* gehouden. Er is onder andere een beurs (met nieuwe en bijzondere modellen) en je kunt er ligfietsen uitproberen. Verder houden ligfietsers wedstrijden. De entree is gratis. Zie ook: www.cyclevision.nl

Voor de prijs van 2 liter bezine:
1 ex. *Amsterdam op de fiets*
Voor de prijs van 1 retour Zandvoort:
1 ex. *Fietsroutekaart Regio Amsterdam*
Fietsersbondleden € 1 korting

“Iedere dag en vier maanden lang op elkaars lip.”

Ruud Stolte is één van de twaalf politieagenten die op 13 april vanuit de ring van het Olympisch Stadion op de fiets naar Peking vertrokken, om daar op 6 augustus, twee dagen voor de start van de Olympische Spelen, aan te komen. Burgemeesters Job Cohen (Amsterdam) en Rob van Gijzel (Eindhoven) gaven het startschot en ook hoofdcommissaris Welten was bij het uitzwaaien van de partij. Allen zitten in het Comité van Aanbeveling. Een grote groep sportieve collega's begeleidde de agenten tot de Duitse grens.



Voorgrond: Ruud Stolte

Het idee voor de sponsorfietstocht ontstond ruim twee jaar geleden, in april 2006. Roel Wiersema, een collega uit Nunspeet plaatste in het vakbondsblad van de Nederlandse Politie Bond een oproep. Zelf was Wiersema eerder naar de Olympische Spelen gefietst toen die in München en Athene plaatsvonden. Dit jaar ging hij met pensioen en een tocht naar Peking leek hem een mooi afscheid. “Zelf was ik eerder van de Noordkaap naar Gibraltar gefietst. Mijn vrouw moedigde me aan op Roel's advertentie te reageren. ‘Er staat een advertentie in het politieblad, Ruud. Ze gaan naar China. Niets voor jou?’” Op de oproep kwamen heel veel reacties van collega's. Na twee maanden werd een team geformeerd. Ruud was een van de teamleden geworden. Er moesten uiteindelijk keuzes worden gemaakt; de groep mocht niet te groot worden.

Sponsortocht met goed doel

Van meet af aan stond vast dat met hun ‘fietsvakantie’ een goed doel gesteund zou worden. De agenten betalen alles zelf. Sponsors en donateurs zijn ook onontkoombaar voor het materiaal. Zo doneerde tentengigant De Wit uit Schijndel kampeer- en sportmaterialen, Giant sponsorde het team met een gloednieuwe fiets, de Expedition RS 0, en ook bandenfabrikant Schwalbe werd als sponsor aangetrokken. Daarnaast zorgden de twee vrouwen en twaalf mannen zelf voor veel locale donateurs. Initiatiefnemer Wiersema komt zelf uit de zwemsport, maar een zwemproject in

China vraagt gigantische bedragen. Er werd gezocht naar iets wat samenhang met de Olympische Spelen, fietsen en sportontwikkeling. Er dienden zich drie projecten aan waaruit de stichting Right to Play werd gekozen. De schaatser Johann Olav Koss nam rond 1998 het initiatief voor deze wereldwijde humanitaire stichting, waarvan hij nu president is. Het fietsteam gaat zelfstandig onder de naam Bike2Play naar Beijing fietsen en overlegt regelmatig met het doel waar ze voor fietsen: Right to play. De werkwijze is top-down, met lokale coaches die tenminste vijf kinderen onder hun hoede hebben. Daarvan komt er zeker één als potentiële topsporter bovendrijven. Stolte: “We fietsen om sponsors te vinden voor dit doel; we willen proberen € 250.000 op te halen, dat is ons streefbedrag.” Niet alleen bedrijven kunnen de fietstocht sponsoren: er worden ook merchandising-artikelen verkocht als sportdoekjes, caps en bidons.

Hoezo vakantie?

Ruud Stolte is zijn baas dankbaar dat hij zijn gespaarde 800 overuren en de vakantiedagen voor 2008 in één keer kan opnemen; zo betaalt hij zijn eigen verlof van vier maanden. Collega's van Bike2Play hebben weer andere regelingen getroffen; pensioen of levensloopregeling afgekocht, één heeft de overuren van zijn directe collega opgekocht.

Hij benadrukt dat het niet dé politie is die op de fiets naar Peking gaat, maar twaalf individuen die toevallig hetzelfde beroep

uitoefenen.

Zijn drive is dat-ie eerder van de Noordkaap naar Gibraltar fietste en graag weer een lange tocht zou maken. “Dat je werkgever ermee instemt is natuurlijk prachtig, maar instemming met het thuisfront is het allerbelangrijkst. Je bent wel vier maanden weg.” Zijn vrouw en kinderen staan begin augustus in Peking klaar om de ploeg te verwelkomen en hem op te halen.

Voorwerk

“De voorbereiding is al anderhalf jaar gaande. Omdat we zover van elkaar wonen – van Zeeland tot Groningen, van Huissen tot Stompvoren – hebben we afgesproken dat iedereen voor zichzelf verantwoordelijk is wat betreft de opbouw van de sportieve conditie.” Stolte traint regelmatig vanuit zijn woonplaats Uithoorn. Een mooi en vast rondje: Ouderkerk, Naarden, Muiden en dan weer naar huis. “Je moet wel elke dag 120 kilometer kunnen maken.” De politie Amsterdam-Amstelland begeleidt de groep in het mentale proces. “We maken elkaar vier maanden lang en 24 uur per dag mee. Dat kán onderlinge irritaties opleveren...” De taken zijn verdeeld; er zijn dag-étappebegeleiders en algemene fietsleiders en die rollen zijn toebedeeld, en rouleren. Verschillende commissies werden ingesteld, die zich met specifieke onderdelen van de tocht bezighouden, ook in de voorbereiding. De commissie logistiek heeft de route uitgestippeld. De beroemde Zijderoute bleek al snel geen optie; het is te gevaarlijk om door Afghanistan, Iran en Oezbekistan te

lees verder op p.16

Fietsonderdoorgangen

tekst/foto's: Pete Jordan

Op de omslag van OEK 63 van mei 2004 stond bijgaande foto: een bord bij de onderdoorgang van het Rijksmuseum. Onderdoorgang Rijksmuseum binnenkort gesloten tot uiterlijk januari 2008, staat er.

"Tweeduizendacht?" dachten we toen, "Moeten we zó lang wachten tot we weer langs misschien het mooiste stedelijke fietspad ter wereld kunnen fietsen?"

Nu is het eindelijk 2008. Hoera!

Maar wacht eens even... Het Rijksmuseumfietspad zit nog op slot. Het wordt 2012, horen wij nu. Of 2013. Jeetje, wie weet? Misschien is de feestelijke heropening pas op het tiende jubileum van de sluiting.

Intussen zijn er meer fietsonderdoorgangen in Amsterdam waar fietsen mag maar autorijden niet. Hierbij een selectie. Genieten dus.



Groeneveen



Voormalige Stadstimmertuin



Jan van Galenstraat / Van der Doesstraat



Max Euweplein



Entrepotdok



Hercules Seghersstraat



J.M. van der Meylaan



Nic. Beetsstraat



Coöperatiehof



Vendelstraat

Sloterweg: wat doe je met zo'n lastige weg?

In ons jaarverslag (zie www.fietsersbondamsterdam.nl) schreven we nog dat stadsdeel Slotervaart de problemen met het sluipverkeer op de Sloterweg niet echt wil aanpakken. Dat is inmiddels anders: er wordt nu ingezet op een definitieve oplossing.

In Amsterdam hebben we een aantal wegen waar het erg moeilijk is om een goede inrichting te vinden. Wegen waar te weinig ruimte is voor goede voorzieningen voor alle verkeersdeelnemers en waar wel veel auto's rijden. Krappe winkelstraten hebben dat, maar ook smalle dijkwegen. Dijkwegen zijn vaak te smal om goede fietsvoorzieningen te maken, te druk voor gemengd verkeer en ze liggen ook nogal eens op een slappe bodem die de aanleg van drempels bezwaarlijk maakt. De Sloterweg is zo'n weg.

Teveel sluipverkeer

Op het eerste gezicht is de Sloterweg een prachtige oude dijkweg met bomen en oude boerderijen aan de zuidkant van Slotervaart. Op de fiets is er echter geen lol meer aan. Op de smalle weg van soms nog niet eens 6 meter is het in de spits zo druk dat er eindeloos lange files staan waarlangs geen plek voor fietsers overblijft. En zodra die files er niet zijn, rijden de autos te hard door gebrek aan drempels. Drempels zijn altijd lastig op een slappe bodem, maar ook de bus die er rijdt, is er niet van gediend: drempels betekenen rijtijdsverlies.

...waarlangs geen plek voor fietsers overblijft



Tot midden jaren 1980 was er niet zo veel aan de hand op de Sloterweg. Voor fietsers was het dé route naar Sloten en Badhoevedorp, en auto's kwamen er eigenlijk alleen als ze daar ook moesten zijn. Dat waren er niet zo veel.

Maar aan het eind van de jaren 80 begon de bouw van nieuwe wijken in dit gebied: Nieuw Sloten in Slotervaart en de Aker in Osdorp. Voor de ontsluiting van deze wijken waren o.a. de ruim bemeten Plesmanlaan, Johan Huizingalaan en Oude Haagseweg gedacht. Echter, via de Vrije Geer en de Sloterweg is het veel korter en sneller naar de snelweg A4, ook al sta je er met z'n allen in de file. Dus nam het verkeer massaal toe, met als gevolg grote problemen en verkeersonveiligheid, vooral voor de fietsers op de Sloterweg waaronder veel kinderen op weg naar school of de sportclub.

Doeltreffende maatregelen

Al vanaf de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken is er over deze problemen nagedacht. De meest doeltreffende oplossing leek toen al een knip voor het autoverkeer in de Anderlechtlaan, net ten zuiden van de Sloterweg. Daardoor verdween de ver-

binding met de A4 en daarmee de aantrekkelijkheid als sluiproute. Maar bedrijven langs de Sloterweg vonden de afsluiting bezwaarlijk: ze werden moeilijker bereikbaar en leden schade. De kroon stelde in 1988 de bedrijven in het gelijk. De knip werd opgeheven en het sluipverkeer keerde terug op de Sloterweg.

Daarna zijn nog verschillende pogingen gedaan om de situatie voor fietsers te verbeteren. Zo kwamen er op een aantal plekken wegversmallingen voor auto's aan een kant van de straat met voor fietsers een doorsteekje achterlangs. Auto's die elkaar tegenkomen moeten op elkaar wachten. Maar dat werkt niet goed: wachtende auto's blokkeren vaak de doorgang van fietsers en de slingerende auto's hebben vaak meer oog voor de versmalling dan voor de fietsers. Bovendien rijdt het merendeel van de auto's in één spitsrichting, waardoor het remmen-de effect van tegenliggers niet optreedt.

Werkgroep

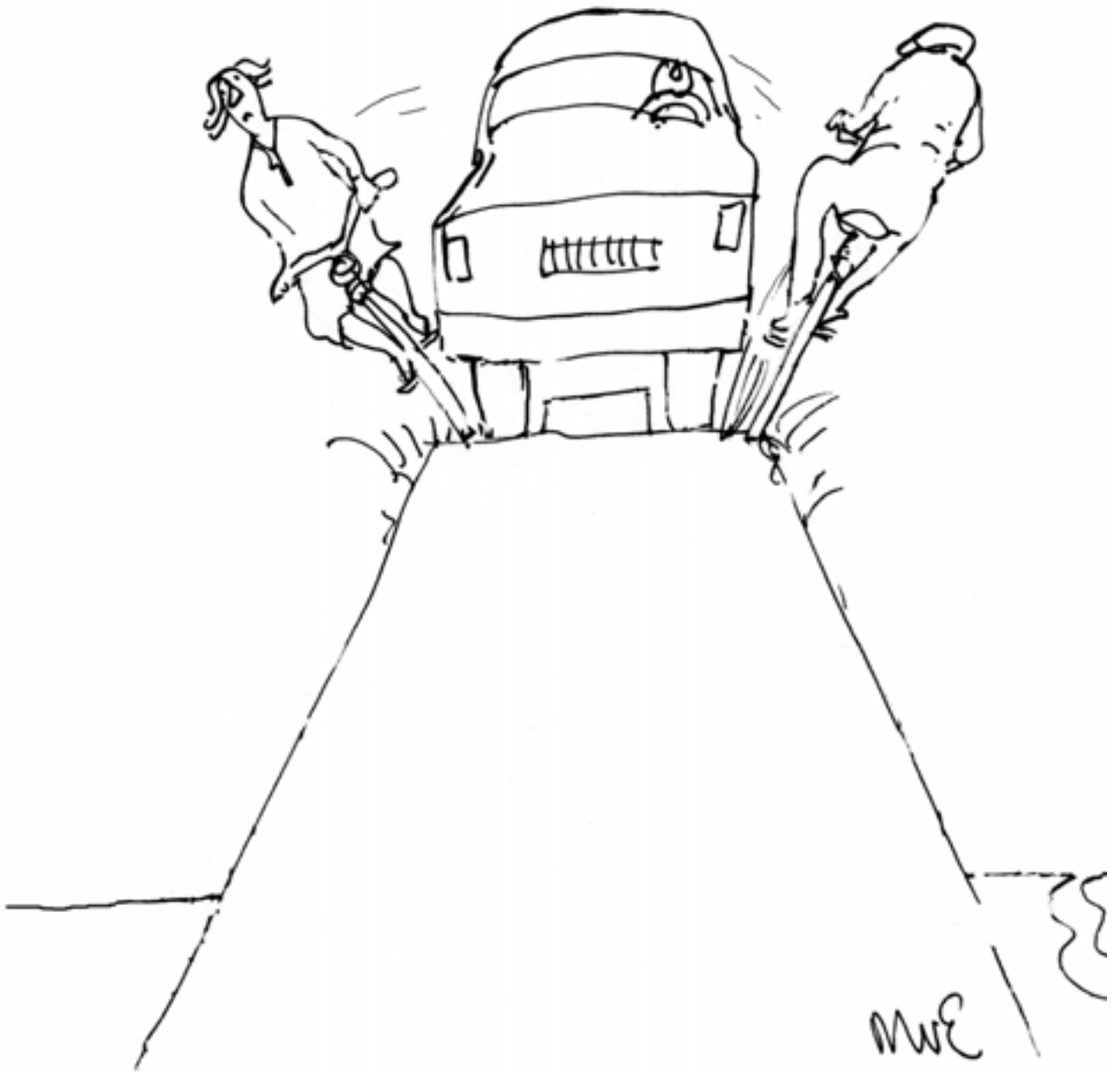
In 2006 heeft Slotervaart een werkgroep ingesteld om breed na te denken over mogelijke maatregelen. Bewoners, ambtenaren, Fietsersbond, politie en stadsdeel Osdorp proberen gezamenlijk tot daadwerkelijke oplossingen te komen.

Alles komt langs: fietsstroken langs een smalle rijbaan, busvriendelijke drempels, visuele maatregelen, doseersluizen waar maar een beperkt aantal auto's per minuut langs kan, éénrichtingsverkeer en ook hele of halve knips in de weg.

Een of meerder knips in de weg lijkt nog steeds de beste oplossing te bieden voor de Sloterweg, maar zo'n maatregel kan, zo blijkt uit een globale inventarisatie, ook nadelige gevolgen hebben. Als het autoverkeer bijvoorbeeld zou uitwijken naar de Laan van Vlaanderen, dan kunnen daar weer problemen ontstaan. Het is daar nu al druk en er zijn veel schoolgaande kinderen voor wie oversteken nu al een probleem is. Besluiten tot een knip kan dus niet zonder een zorgvuldig onderzoek van de verkeerscirculatie in een groot gebied.

Gelukkig heeft de portefeuillehouder van Slotervaart nu besloten tot een uitgebreid onderzoek naar de verkeerscirculatie voor de Sloterweg en omgeving. De Fietsersbond vindt dat een goede stap om te komen tot een veiliger Sloterweg. We blijven graag meedenken en overleggen.

MdL



fietsen. Globaal gaat de route nu via Hamburg en Warschau, de Baltische staten (om Wit-Rusland te mijden) via Moskou langs de Transsiberische spoorlijn naar Irkursk, dan naar Mongolië en uiteindelijk Peking. Onder de commissie logistiek valt ook de begeleidingswagen, een afgeschreven politiebuis met aanhanger, een geschenk van de Zeeuwse collega's. De onherkenbaar gemaakte bus vervoert de tenten, slaapzak-

ken, voedsel, kookgerei en reserveonderdelen. Twee begeleiders, die afwisselend de rollen van kok, chauffeur, monteur en verzorger vervullen, gaan mee in de bus.

“Als we aankomen op 6 augustus – als we te snel gaan, blijven we een paar dagen voor Peking hangen, normaal gesproken geen dure stad, maar tijdens de Spelen zijn de hotelprijzen tien keer hoger, en we moeten

het zelf betalen! – wacht ons een groots onthaal in het Holland Heineken Huis door het IOC-NSF in samenwerking met Right to Play. Daar zullen we de cheque overhandigen. Ons uiteindelijke doel, geld te werven voor kinderen, die het recht hebben om te spelen!”

tekst/foto: AMR

Meer info: www.bike2play.nl

Misverstanden tussen fietser en automobilist op een rotonde

Het is klaar! De hele hoofdroute Jan van Galenstraat / 2e Hugo de Grootstraat ligt er glanzend en gefietspad bij. De te scherpe bochten, de te moeilijke oversteekjes, de plekken waar ik het toegangsgaatje van het fietspad niet meteen kan vinden neem ik op de koop toe. Alles went. En het pleintje is vernieuwd met fietspaden. Het Hugo de Grootplein is omgetoverd tot een verkeersplein dan wel een rotonde met drie gescheiden verkeerssoorten, waar de fietsers voorrang hebben. Of toch niet? Niemand weet het. Fietsers niet en automobilisten niet.

Drie maanden lang erger ik me aan de staccato-voorrangsregels. Ik heb als fietser voorrang op auto's, maar twee seconden later, afhankelijk van de snelheid, heb ik geen voorrang. Als ik stadwaarts fietsend de tramlijn 3 route kruis, heb ik op de eerste rijstrook die ik kruis voorrang op de auto's die van links komen en de rotonde rechtsaf verlaten. Ik zie dat aan de witte driehoekjes, ook wel haaiantanden geheeten. Vervolgens kruis ik de trambaan en kijk tijdig of er gemotoriseerd verkeer van rechts op de volgende rijstrook nadert. Op die plek, rechts van me ligt een zebrapad. Of er nou wel of geen voetgangers zijn, ik kijk deksels goed uit. Want tot mijn schrik hebben fietsers hier plotseling geen voorrang op auto's. Het fietspad hier wordt niet afgeschermd door haaiantanden. Het zebrapad vind ik geen reden om

Lezers schrijven

te verwachten dat auto's hier voor mij afremmen of stoppen.

Vreemd genoeg merk ik na enkele tientallen keren erlangs fietsen dat bij het kruisen de auto's zich nogal tegenstrijdig gedragen. Bij afwezigheid van voetgangers remmen auto's soms wel af en soms niet. Totdat het een keer gebeurde dat er een auto nog vóór het brede zebrapad plotseling helemaal stil ging staan. Welke auto doet dat nou? Waarom zou hij dat nou doen als er helemaal geen voetganger te bekennen is? Toen ik ook geremd had om de te veraf gestopte auto eventueel voorrang te verlenen, gebeurde er helemaal niets. Kom op, joh, ga eens rijden! Pas toen begreep ik het tegenstrijdige gedrag van auto's op deze kruising, en pas toen zag ik voor het eerst driehoekjes of haaiantanden vóór (van mij uit gezien achter) de zebrapaden staan. Ben ik nou zo dom dat ik die eerder niet gezien had?

Vóór de zebra zijn wél haaiantanden geveerd. Hoe kan dat nou? Het zebrapad verleent toch al voorrang aan voetgangers?

Nee, ik ben niet zo dom. Welke fietser kan, lettend op de randen van het smalle fietspad, uitkijkend naar eventuele trams van links, goed uitkijkend naar het autoverkeer rechts, goed lettend op naderende fietsers van rechts

en anticiperend op eventueel in te halen fietsers, verder rekening houdend met de scherpe bochten op het rotondetje even verderop, – welke fietser kan dan achter de zebra witte driehoekjes op het wegdek zien? Welke fietser zou zo slim en toch onverstandig zijn te menen dat de driehoekjes vóór de zebra voor hem bestemd waren? Ben ik nou zo dom? Kan iemand mij uitleggen waarom de haaiantanden op het Hugo de Grootplein zo ver verwijderd zijn van de kruising met het fietspad? Is dit bij vergissing gedaan? Of is het met opzet gedaan omdat geredeneerd wordt dat fietsers en voetgangers toch één pot nat zijn?

Kees Stoffels, Amsterdam
(door de redactie ingekort)

Reactie Fietsersbond:

Ook wij zijn niet gelukkig met de plaats van de haaiantanden voor de zebra. Dit is echter wat (op dit ogenblik) de aanbevelingen zijn van de CROW (de autoriteit op het gebied van de vormgeving van de verkeersinrichting).

De redenen zijn:

- Haaiantanden tussen zebra en blokmarkering van de fietsoversteek vallen (zeker vanuit het lage perspectief van de automobilist) visueel weg;

- bovendien zouden haaiantanden voor de blokmarkering auto's uitnodigen om op de zebra te gaan stoppen als ze fietsers voor moeten laten gaan.

Alleen als zebra en fietsoversteek ruim uit elkaar liggen zouden haaiantanden voor de blokmarkering moeten liggen.

Wij zijn niet de enigen die dit een vreemde en onduidelijke richtlijn vinden. N.a.v. onder andere berichten in de media over de opmerkelijke plek van de haaiantanden bij de rotonde op de Frederik Hendrikstraat wordt er in Amsterdam ambtelijk weer over nagedacht en gediscussieerd.

Wij hebben daarbij ook onze mening gegeven. We zien uit naar de uitkomsten.



Politie te fiets

“Niemand wil meer op de zwarte simplex”

Over Amsterdamse agenten op de fiets heeft iedereen wel een mening. Ze zouden te dik zijn, te langzaam fietsen, alleen bij mooi weer rondjes rijden. Tijd voor een gesprek met Jos van der Velden, docent IBT – dat staat voor integrale beroepsvaardigheidstraining – die de agenten in de regio Amsterdam-Amstelland leert omgaan met de fiets.

Smeris op de fiets

Waar vroeger oom agent op een statige zwarte simplex reed, rijden sinds een jaar of zeven alle fietsende agenten op sportieve mountain bikes, waarmee ze ook van een trap moeten kunnen rijden. Begin jaren negentig werden de eerste mountain bikes geïntroduceerd. Dat is geen toeval. Van der Velden: “Ook de politie gaat met z'n tijd mee. Dat heeft ook alles te maken met imago – dat is niet zo goed, dus doen we er alles aan dat te verbeteren. Op die oude simplex wil niemand meer.”

Heel bewust is gekozen voor de fiets; je bent als agent dichterbij de burger dan vanuit een auto of op een motor. Je hoort en ziet veel meer en de uitstraling, tenslotte, is veel beter. Het beeld van de dikke wijkagent verandert gaandeweg in dat van een meer sportieve.

Waarom rijden veel agenten dan zo langzaam? Jos van der Velden maakt duidelijk dat surveilleren iets anders is dan snel fietsen. Surveilleren moet juist in langzaam tempo. “Maar ze moeten wel binnen no time vanuit stilstand zo snel kunnen fietsen dat ze een bromfiets kunnen inhalen. Het werk vraagt om veel en grote intervallen.” De praktijk wijst dan ook uit dat bikes veelal eerder ter plekke zijn dan politieauto's – behalve natuurlijk als het gaat om bijvoorbeeld het Westelijk havengebied.



Van de vijf districten van Amsterdam-Amstelland zijn er twee regio's die een zogenaamd biketeam hebben. Dat zijn agenten van de wijkteams op de fiets. De ongeveer tien bikers van de wijkteams gaan op de fiets, zodra daar ruimte voor is, danwel als er al een auto is ingezet.

Biketeams

Daarnaast zijn er vanuit een ondersteunende eenheid twee fulltime biketeams – in totaal twintig surveillanten. Zij rijden op eigen fietsen en wisselen elk half jaar. Van der Velden: “Het is een erebaantje, iedereen wil graag zes maanden op de fiets. Als het langer duurt, wordt het sleur.” De biketeams starten dagelijks in de Johan Huizingalaan en draaien een 8-uursdienst met een 16-uursdekking; 's nachts wordt er niet gefietst.

Aanvankelijk werden de fietsen voor iedere agent op maat gemaakt, maar dat werd te kostbaar. De mountain bikes worden wel heel goed afgesteld. Er zijn immers geen agenten onder de 1.60 m. en boven de 2.10 m. In de nabije toekomst wordt de aanschaf van een nieuw 'wagenpark' Europees aanbesteed. Nu nog kan ieder district zijn eigen merk of model aanschaffen, dat is dan afgelopen. Van der Velden: “Er ligt een eisenpakket en bedrijven kunnen inschrijven.

In de praktijk zal het gaan om een keuze tussen twee of drie Nederlandse firma's.” Eén van die eisen is een sloping frame – met aflopende bovenbuis, en fietsen mogen geen deraillleur hebben, die gaan alleen maar stuk. Verder moeten ze natuurlijk herkenbaar zijn als dienstfiets en moet er achterop een tasje met EHBO-spullen kunnen aangehaakt. Wie de aanbesteding krijgt, heeft een dikke vis te pakken, want die



levert alle politiefietsen voor heel Nederland, maar ook de opdracht binnen 24 uur reparaties uit te voeren.

Wat ook verandert is de kleding; de teams zijn herkenbaar aan de eigen dracht, maar die is in het hele land verschillend. Zo fietst Amsterdam in witte polo's en Utrecht in lichtblauwe.

Verdedigingsmiddel

De biketeams gebruiken de fiets niet alleen als vervoermiddel tijdens surveillance, maar leren deze ook in te zetten als verdedigingsmiddel, als deel van de uitrusting. “Zeker niet als wapen,” benadrukt Jos van der Velden, “we leren de agenten hoe de fiets te gebruiken als schild, als gereedschap. Zo leren ze afweren van een agressieve verdachte en hoe je iemand over de fiets heen moet trekken.”

Hij noemt het actuele probleem van de hangjongeren. “Een politiewagen of een motor is goed hoorbaar, twee agenten op de fiets veel minder. Een ander voordeel is dat het geheel van een fietsende diender een positieve uitstraling heeft. Een nadeel is wel dat er soms wel een wagen moet worden bijgeroepen – een arrestant neem je immers niet mee op de bagagedrager.”

De meest ideale situatie voor Jos van der Velden is als burger en politie nog dichterbij elkaar komen, ofwel dat de agent, op de fiets of niet, nog makkelijker aanspreekbaar is. “Krediet komt te voet en gaat te paard, ofwel het opbouwen duurt heel lang, maar als er maar één agent zonder noodzaak door de Leidsestraat fietst, ben je als beroepsgroep in een klap een hoop krediet kwijt.”

tekst/foto: AMR

Fietskaart Stadsregio Amsterdam

De twee nieuwe fietskaarten, die in de vorige OEK werden aangekondigd, zijn uit! Het zijn de compleet nieuwe fietskaart *Stadsregio Amsterdam op de Fiets* en de 7e editie van de stadsplattegrond voor fietsers *Amsterdam op de Fiets*. Beide kaarten zijn gemaakt op initiatief van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond en bieden speciaal voor fietsers veel informatie.

Stadsregio Amsterdam op de Fiets, met de handige schaal 1:50.000, beslaat Amsterdam en wijde omgeving: van Alkmaar-Zuid tot Hilversum en van de Noordzee tot Marken en Almere-Stad. Op de kaart staan snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen voor dagelijks gebruik en recreatieve tochten. Ook is aangegeven waar je niet mag fietsen. Erg handig voor fietstochten in de wijde omgeving van Amsterdam.

De kaart is tot stand gekomen door samenwerking van de Fietsersbond afdeling Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en Cito-plan, vooruitlopend op de voltooiing van de knooppuntennetwerken in de Stadsregio Amsterdam. Aktieve leden van 20 afdelingen van de Fietsersbond hebben met hun kennis en ervaring een belangrijke bijdrage geleverd aan de kaart.

De stadsplattegrond voor fietsers *Amsterdam op de Fiets* is al sinds 1990 een begrip voor fietsers. Hij bevat niet alleen alle straten, tram- en buslijnen, bezienswaardigheden, openbare gebouwen, bioscopen, theaters, musea, zwembaden enzovoort, maar ook aanbevolen fietsroutes, te vermijden autowegen, pontverbindingen met vaartijden en locaties van fietsmakers, fietsverhuur en stallingen. Ook de OV-fietsverhuurlocaties zijn opgenomen. Deze nieuwe editie beslaat een groter gebied en is breder dan de vorige: op de voorkant is nu heel Amsterdam afgebeeld, van Osdorp tot en met Zuid-Oost. Handig, want je hoeft de kaart niet meer om te draaien als je halverwege Zuid-Oost bent. Nieuw is ook dat een deel van Zaandam erop staat en op de achterzijde is behalve Amstelveen, ook het Westelijk Havengebied opgenomen.



De beide kaarten zijn te koop op het kantoor van de Fietsersbond, bij boekwinkels en de VVV.

Stadsregio Amsterdam op de Fiets kost € 5,50, *Amsterdam op de Fiets* € 4,50.

Fietsersbondleden krijgen bij aankoop van een kaart op het kantoor € 1 korting.

Help mee aan de volgende edities van de kaarten door uw opmerkingen, verbeteringen en aanvullingen te melden op:

fietskaart@fietsersbondamsterdam.nl

Stadsregio Amsterdam op de Fiets geeft veel informatie:

- bewegwijzerde knooppuntenroutes, inclusief het allernieuwste routenetwerk Amstelland & Meerlanden;
- andere aanbevolen fietsroutes;
- locaties van fietsverhuur (inclusief OV-fiets), bewaakte fietsenstallingen en fietsmakers (inclusief contactgegevens op de achterzijde van de kaart);
- pontverbindingen met vaartijden en contactgegevens;
- een groot aantal straatnamen en een plaatsnamenregister;
- een gedetailleerde centrumkaart van Amsterdam (op de achterzijde);
- toeristische informatie (Stelling van Amsterdam, Hollandse Waterlinie, recreatiegebieden, bollenvelden, musea, molens, zwemplekken en campings).

Tevredenheidsonderzoek fietsers in Amsterdam 2007

De gemeente heeft eind 2007 400 Amsterdammers opgebeld en gevraagd wat ze vinden van de kwaliteit van de fietspaden, de verkeersveiligheid en andere fietsonderwerpen. De begin 2008 rondgebazuinde conclusie was dat Amsterdammers de stad een ruime voldoende geven.

Het gaat om het cijfer 7,2 dat die 400 – ook als ze maar één keer per jaar fietsen – als rapportcijfer geven aan “Amsterdam als fietsstad”. Maar dat cijfer verdoezelt de werkelijkheid; nadere analyse leert dat Amsterdam geen voldoende scoort op punten waar het écht op aan komt:

- Bijna de helft van de fietsende Amsterdammers (45%) ergert zich vaak tot zeer vaak aan het rijgedrag van andere weggebruikers. Het meest (36%) stoort men zich aan automobilisten.
- Fietsparkeervoorzieningen in het centrum en bij bus- en tramhaltes scoren een onvoldoende (4,9) en net geen voldoende bij treinstations en metrostations (5,8); fietsparkeervoorzieningen in de buurt krijgen een magere 5,9.

De verkeersveiligheid (gevoel van veiligheid) krijgt tenslotte een 6,6. En 30% van de fietsers vindt die veiligheid het belangrijkste verbeterpunt in de stad. Dat klinkt niet erg tevreden.

Ook de Fietsersbond heeft onderzoek gedaan. Daaruit blijkt dat de gemeente Arnhem de best scorende wegbeheerder van Nederland is. Deze gemeente loste 91% op van de klachten die binnenkwamen op het meldpunt *Mijn Slechtste Fietspad*. De provincie Noord-Holland scoorde met 18% het slechtst. Amsterdam scoort 54% en zit daarmee onder het gemiddelde. Bovendien komen uit Amsterdam de meeste klachten van Nederland. Ook dat duidt niet erg op tevredenheid.

Daar weegt het cijfer 8,1 dat die 400 opgebeldde Amsterdammers aan de wachttijdmelder voor fietsers gaven, niet tegen op (zie ook p. 8).

JK

'Liever zwarte overall dan wit uniform'

Er moeten in Amsterdam een stuk of zeven, acht zaken zijn waar je een fiets kunt kopen of laten repareren en waar alleen maar vrouwen werken, en ook eigenaar zijn. OEK sprak met drie van hen. In ervaring lopen ze uiteen, maar één passie delen ze: een eigen fietsenzaak. En: 'Dit kan alleen in Amsterdam.'

Annemarie Kat zit al twintig jaar in het vak en runt Freewheel op de Bilderdijkstraat, Anne Reuling is tien jaar fietsvrouw en is inmiddels mede-eigenaar van Freewheel, en Amy Joy Jordan opende afgelopen januari haar eigen zaak in Noord. De drie vrouwen kennen elkaar al jaren; Anne en Amy Joy waren beiden bij Annemarie in de leer. Regelmatig komen ze op zaterdag na sluitingstijd bij elkaar in de zaak van Annemarie, en drinken dan een paar biertjes.

Amy Joy vertelt hoe zij in het vak is terechtgekomen: "In 2002 kwamen Pete en ik vanuit de Verenigde Staten naar Nederland en ik wilde werken, maar dat was moeilijker dan ik had gedacht. Ik sprak de taal nog niet, hield veel van fietsen en ik ging aan de slag bij Jos Dol; hij runde een soort school waar je leert om fietsen te repareren. Gaandeweg kreeg ik het idee dat ik een eigen zaak wilde. Intussen vonden we – na lang zoeken – een bovenwoning aan het Zonneplein in Noord. Beneden bleek een fietsenmaker te zitten. Aanvankelijk gewoon toeval, maar uiteindelijk goed geluk. De eigenaar was al op leeftijd en toen heb ik bedacht dat ik misschien zijn opvolger zou kunnen worden."

Annes voorgeschiedenis is anders. Zij heeft altijd geweten dat zij fietsenmaker wilde worden, als klein meisje al, maar "als vrouw doe je dat soort dingen niet". Tot tien jaar geleden werkte zij – net als Annemarie – in de gezondheidszorg, maar dat riep geen gevoel bij haar op. "Op een goede dag ben ik bij Annemarie in de zaak binnengelopen en ik kon meteen als stagiair aan de slag."

Annemarie rondde begin jaren '80 haar HBO-V (verpleging) opleiding af en al snel merkte ze dat het niet het vak van haar hart



Amy Joy Jordan, Annemarie Kat en Anne Reuling

was. "In de opleiding was veel aandacht voor techniek en met mensen omgaan. Achteraf gezien ideaal voor een fietsbedrijf." Aanleg vindt ze heel belangrijk. In een opleiding krijg je niet alles mee, het is een kwestie van doen en het talent ontwikkelt zich gaandeweg als je bezig bent. Zij zag in 1985 een advertentie van de vrouwenfietsenmakerij en meldde zich.

Vrouwenfietsenmakerij

Geheel in de stijl van de jaren '80, met alle mogelijke vormen van geëmancipeerde vrouwencollectieven - van timmerbedrijven, boekhandels en advocatenkantoren tot eetcafé's, had Amsterdam ook zijn vrouwenfietsenmakerij. Het was een scholingsproject voor werkloze jonge vrouwen, voortgekomen uit de vrouwenbeweging. Na het zien van de advertentie ging Kat erop af. "Ik zat werkloos thuis en uit verveling begon ik alles te slopen wat stuk ging." Al snel voelde ze zich er op haar plek en bleek gevoel voor het vak te hebben. "Het was heerlijk om dat witte verpleegstersuniform te vervangen door een zwarte overall." Haar ouders stonden er toen minder positief tegenover en meenden dat ze haar opleiding weggooide. Met behoud van uitering kon ze de opleiding volgen – terwijl de gezondheidszorg stond te trappelen om

geschoolde krachten. Het eerste jaar was louter fietsopleiding, het tweede jaar deed je al mee met het opleiden van de nieuwkomers en daarna was je klaar om zelfstandig aan de slag te gaan. Zij begon met Maria – ook van de vrouwenfietsenmakerij – een zaak in de Jordaan. "We waren de tweede zaak in Amsterdam na Zijwind, ook uit dezelfde groep voortgekomen. In de opleiding waren we met z'n zevenen en na ons kwamen er nog meer. Nooit aan werving gedaan en geen gebrek aan nieuw vrouwelijk personeel. We kenden elkaar en zorgden voor stageplaatsen en banen als dat nodig was." Uit de Amsterdamse kweekvijver zijn ook buiten de stad door vrouwen gerunde fietsenmakerijen ontstaan, ondermeer in Alkmaar.

Tien jaar later, toen Anne naar Amsterdam verhuisde en het vrouwencollectief na een fusie was opgeheven, was de situatie al erg anders. Niks leerschool meer. De sfeer was al heel erg veranderd.

Anno 2008

Wie nu jong is en vrouw en een eigen zaak wil starten, heeft het veel moeilijker, zeker zonder opleiding of ervaring. Die opvatting wordt door alledrie gedeeld. Anne: "Stel je hebt een vwo-diploma op zak en je wilt fietsenmaker worden, dan krijg je je om-

lees verder op p.20

geving over je heen.” Dat wordt gezien als verspilling van talent, maar men let niet op de werkelijke drijfveren.

Het ROC voorziet in een opleiding die twee jaar duurt en dan moet je zelf een betaalde stageplek voor drie dagen in de week hebben gevonden. “De mentaliteit is gelukkig veranderd de afgelopen jaren; er zijn fietsmakers die meiden willen opleiden, maar er zijn ook zulke ATB- en racefietsfreaks die alleen maar jongens willen”, aldus Annemarie. Waarop Anne relateert: “Dat soort freaks heb je ook onder vrouwen.”

De reactie van klanten zijn de afgelopen tijd wel sterk veranderd. Anne Beuling heeft een donkere huidskleur en kort haar. Hun vrouwenbedrijf Freewheel heeft een goede naam opgebouwd, en ze verwachten dus vrouwen in de zaak. “Dan zien ze mij en herkennen me niet als vrouw. Dat is voor hen teleurstellend en ik vind het ook wel lullig.” Sommige klanten, zowel man-

nen als vrouwen, willen graag even helpen als ze hun fiets komen brengen. “Omdat ik vrouw ben denken ze dat ik hun fiets niet omhoog krijg, maar dat doet de hef-cylinder wel meer dan tien keer per dag, geen probleem.”

Annemarie Kat heeft de laatste tijd vooral grappige gesprekken met vrouwen uit de provincie. Die vragen haar dan vooral of zij haar handen nog wel schoon krijgt na een dag in de werkplaats. “Ik ga daar tegenwoordig uitgebreid op in en laat zien wat ik allemaal doe om de rouwrandjes onder de nagels weg te krijgen.”

Amy Joy Jordan, met haar Zonnewiel de meest verse fietsenvrouw, was verrast toen kortgeleden een wat oudere man bij haar de zaak binnenkwam en het ‘enig’ vond dat zij de zaak had overgenomen. “Ik wist niet hoe te antwoorden en heb ’s avonds een woordenboek gepakt om te kijken wat ‘enig’ betekent. Leuk!”

Hoezo lesbo?

De meerderheid van de vrouwelijke fietsmakers en eigenaren van bedrijven in Amsterdam is lesbisch. Er zijn uitzonderingen, maar die zijn op één hand te tellen. Echt een pasklare verklaring hebben ze er niet voor. We zoeken door naar iets wat zou kunnen meespelen. Tijdens de opleiding in de jaren '80 bij de vrouwenbeweging was het half om half. In de techniek zit het ook niet. “Je wilt ook niet weten hoeveel van de verpleegkundigen homoseksueel is.” De sfeer wordt als het belangrijkste beschouwd. Annemarie: “Het moet klikken. Je zoekt elkaar op, je moet jezelf kunnen zijn en er moet ruimte zijn om voor je zelf te kunnen beginnen. Niet alleen maar klaar staan voor man en kinderen speelt misschien mee. En zeker het idee van zelfstandigheid. En niet te vergeten: je moet het niet erg vinden om zwarte handen te hebben. Weinig ruimte voor nagellak.”

AMR

Compensatie

Ik heb het helemaal fout aangepakt. Een jaar geleden kocht ik een oude fiets voor in de stad. Had een oude auto moeten zijn. Dan zou ik nu namelijk getroffen zijn door de maatregelen om oude auto's uit de stad te weren, als zijnde een huishouden met een kleine beurs en een oude auto. En wethouder Herrema van Verkeer overweegt om deze gedupeerden een gratis jaarabonnement op het openbaar vervoer te geven, zo las ik in het Parool. Al betekende dit alleen maar dat ik gratis met de tram of de metro zou mogen reizen, dan zou ik al dik tevreden zijn. Want met die moderne winters van tegenwoordig ben ik het wel eens flink zat als ik, beladen met tassen en muziekinstrumenten, in een wapperende poncho, alweer door de regen naar het station moet fietsen. “Je smelt er niet van!” riep mijn moeder vroeger, en dankzij die opvoeding ben ik een flinke Hollandse meid geworden. Maar de laatste tijd pak ik toch nog wel eens de metro. Niet te vaak, want zo'n strippenkaart is nogal prijzig.



Maar even terug naar de mensen die het écht moeilijk hebben. Een paar dagen eerder stond er op de voorpagina van wederom het Parool een grote foto van een vrolijke studente in

een Fiatje. Leek me ook een gezonde Hollandse meid. Door die opvoeding van mij blijf ik hardnekkig denken dat je wel een akelige ziekte moet hebben om als jongere in een auto te rijden. Maar nee, het enige zielige aan haar was, dat ze de dupe was van de nieuwe maatregelen.

“Het valt toch wel mee met dat fijnstof, ik merk het niet zo!” riep zij uit. “Dat kleine autootje van mij maakt toch niet zoveel uit?” Pa had voor d'r zus ook zo'n Fiatje gekocht toen ze ging studeren, vertelde ze nog.

Dat soort mensen dus. Dat komt uit een dorp waar de bussen spaarzaam rijden omdat elk gezin twee auto's voor de deur heeft staan. We kunnen daar vervelend over doen, maar die mensen beseffen niet eens dat je je ook op een andere manier kunt vervoeren. Goede, bezorgde ouders, kortom. Dus voor zo'n vader ook nog sneu, evenzogoed.

En wij maar bewust fietsen en treinen. Waarvoor wij meer en meer stank voor dank krijgen. Ik wil ook compensatie. En een grote foto op de voorpagina van het Parool, waarop je mij ziet fietsen tussen die schattige, stinkende Fiatjes. Het liefst in de regen. De bijbehorende vertederende uitspraken ben ik al aan het voorbereiden.

Ik heb ook gestudeerd, dus dat komt wel goed. AN



Fietskunst

Andreas Mehringer is een in Nederland wonende Duitse kunstenaar wiens fiets in 1999 gestolen werd (op het voorwiel na). Dat, en het achteloze gemak waarmee Nederlanders afstand van hun fiets blijken te doen, heeft hem in zijn kunstenaarsziel geraakt en leidde tot het kunstproject “IETS MET F”. Daarin worden – zoals hij zelf zegt – “vergeten, achtergelaten en weggegooiden zaken centraal gesteld. Verloren fietsbellen krijgen een stem (terug) en maken duidelijk hoe onze maatschappij met dingen omgaat en hoe wij uiteindelijk ook elkaar behandelen.”

Op 21 en 22 juni zijn, tijdens de Atelier-route Oud-West, foto's, objecten en een klankinstallatie over het project te zien (en te horen). In het Fijnhout, Lootstraat 39.

Fietsknelpunten



Opgeloste knelpunten

Oud-Zuid

De nieuwe heuvel, die auto's verhindert om bij de *Zeilbrug* illegaal linksaf te slaan of (vanaf de *Sloterkade*) rechtdoor te gaan, maakt de hoofdnet fietsroute over de *Sloterkade* aanzienlijk beter.



Op het *Hoofddorplein* is het wegprofiel op verschillende plekken verbeterd, veiliger voor fietsers, maar ook voor voetgangers.



Oud-West

De 2e *Const. Huygensstraat* heeft (al weer een tijdje) een *OFOS*, een *Opgeblazen FietsOpstelStrook*, en een stukje fietsstrook om er te komen.



Dat biedt over het algemeen meer ruimte voor fietsers die langs de wachtrij van auto's willen. Maar, zoals de foto laat zien, wordt de *OFOS* door sommigen genegeerd: de rij-instructeur (van rijsschool *Overtoom*) leert z'n leerling dat ze zodoende "de doorstroming bevordert"... (Een rij-instructeur van rijsschool *Aak* leert z'n motorfietsleerlingen niet de motor af te zetten als ze moeten wachten voor een open brug: "te duur", zegt-ie.)

Osdorp

Een fietser meldde ons de erg lange wachttijden voor fietsers bij de kruising van de *Pieter Calandlaan* met de *Baden Powelweg*. Via onze contacten bij de dienst verkeerslichten en het stadsdeel is dit knelpunt nu verbeterd.

Slotervaart

De hoofdfietsroutes door *Nieuw Sloten* zijn nu overduidelijk in de voorrang gebracht. Met blokmarkering, haaiantanden en borden is het nu voor iedereen duidelijk dat fietsers voorrang hebben. Dat moet een eind maken aan de problemen die er op dat punt waren.

Westerpark

Op de vernieuwde kruising van de 2e *Hugo de Grootstraat* en de *Nassaukade* kwamen fietsers die komend van de *Nassaukade* linksaf wilden richting *Centrum* in de verdrinking. Door de regeling van het verkeerslicht te veranderen, zijn die fietsers nu al vertrokken als de rechtsafslaande auto's uit de 2e *Hugo de Grootstraat* komen.



Zuideramstel

In de *Waalstraat* liggen busvriendelijke verkeersdrempels. De verende drempels remmen wel het autoverkeer maar bezorgen (zwaardere) bussen geen hinder. Fietsers kunnen er over fietspadjes – weliswaar tegels – langs rijden.



Naar buiten Amsterdam

De fietsroute over de mooie *Diemerzeedijk* is een stuk naar het oosten doorgetrokken. Fietsers hoeven nu niet meer over de weg voor de *Diemercentrale* langs maar kunnen achterlangs doorfietsen over de slingerende dijk.

Voorkomen knelpunten

IJburg

De *Bert Haanstrakade*, het doorgaande fietspad langs de noordzijde van *IJburg*, dreigde gesloten te worden voor fietsers naar het oosten. Na protest van onze zijde blijft het nu definitief een fietspad in twee richtingen.

De Baarsjes

Voor de schattige *Slatuinenweg* in de *Baarsjes* was voorgesteld om een chicane aan te leggen om de snelheid van auto's te remmen. Auto's moeten dan een slinger maken, maar fietsers zitten dan al gauw in de verdrinking. Dat gaat gelukkig niet door.



Nieuwe Knelpunten

Centrum

Niet alleen hier, maar hier wel héél slecht, is de geul die er door het fietspad langs de Stopera was gegraven dicht gestraat. Dagelijks moeten duizenden fietsers deze bandenkiller trotseren.

Op de Loenermark in Noord kunnen ze er trouwens ook wat van: de net nieuwe asfaltlaag is ook hier doorsneden door een lelijke en hobbelige klinkerstrook.



Filmtrips: op de fiets door Amsterdam

Na Berlijn is Amsterdam de tweede stad waar belangstellenden via een routekaartje langs filmlocaties kunnen worden gevoerd.

Volgens de plannen komen de andere Europese filmsteden Praag, Parijs en Rome hierna.

Het is in eerste instantie bedoeld voor leerlingen in het voortgezet onderwijs, maar de initiatiefnemers denken er ook

toeristen mee te trekken. Naast de stichting Filmtrips, twee mannen die eerder educatief materiaal met film voor middelbare scholen maakten, zijn het Filmmuseum en MacBike

partners in financiële zin. Beide betaalden mee en MacBike wordt prominent genoemd als dé locaties om fietsen te huren als je geen eigen exemplaar in de stad hebt staan.

De toeristische route is 10 kilometer. Die voor CKV-leerlingen is 6 km; zij missen de slinger door de stad van hoek Keizersgracht/Leidsegracht, waar de speedboot-scene van Dick Maas werd opgenomen, naar het Max Euweplein, waar Hum Tum werd opgenomen, de enige Bollywood-film die in Amsterdam speelt. De kinderen missen ook de Magere Brug (Diamonds are for ever; 1971), Hotel de l'Europe (Do Not Distrurb; 1999), Tuschinski, de Bazel (vanwege het filmzaaltje), de Uitkijk en de Balie.

Amsterdam zou het décor zijn van de stad van de vrije moraal en dat hebben de initiatiefnemers willen laten zien. Daarom leidt de filmtrip langs locaties waar fragmenten zijn opgenomen uit films als *Amsterdamned* van Dick Maas (1988), *Babylon* van Eddy Terstall (1998) en *Leef! Van Willem van de Sande Bakhuyzen* (2005).

De trip begint op het Centraal Station – men kan daar desgewenst

een MacBike of andere fiets huren. Daar werd zowel voor *Turks Fruit* als *De vierde man* gedraaid. De route gaat dan meteen naar de Haarlemmerdijk, waar bijna iedere Amsterdammer tegen het einde

de Movies weet te vinden. Zo gaat de route langs twintig locaties, en eindigt in het Vondelpark. Daar staat nu nog het Filmmuseum, maar al gauw niet meer.

Al met al komt het project op mij als erg voor de hand liggend en semi-toeristisch over. Handige educatieve insteek. Niets moeilijks, lekker herkenbare, populaire films. Maar wie zit hier op te wachten? Welke toerist, welke docent? Want wie wil er met twintig pubers door Amsterdam fietsen?

Een niemendalletje met veel media-exposure.

Stickers tegen fiets op de stoep

In *Het Parool* stond het volgende bericht: “Op de smalle stoepen van de Utrechtsestraat is een geparkeerde fiets of scooter al snel een behoorlijk obstakel. De ondernemersvereniging heeft een sticker laten maken die alle winkeliers op hun ruit kunnen plakken. ‘Fiets & scooter opzij, voetgangers blij’ luidt de boodschap.”

Nieuwsgierig geworden gingen we op onderzoek. Het resultaat viel tegen: de stickers kenden we al, en het effect ook. Zouden de winkeliers wel eens een klant wegsturen als die haar fiets op de stoep voor de winkel zet?



AMR

Bakfiets

Binnen en uur kan ik op een middag in Amsterdam minstens drie hoogzwangere fietsers spotten. In mijn geboorteland, de VS, zou je jaren kunnen zoeken zonder ooit één zwangere fietser te ontdekken.

Een belangrijk punt in de beslissing van mijn vrouw en mij om naar Amsterdam te emigreren, was dat we ouders wilden worden. In de VS is het vervoeren van kinderen op de fiets te gevaarlijk. Dus toen mijn vrouw Amy Joy zwanger werd, waren wij erg blij. Naast haar en haar zwellende buik door de straten van Amsterdam fietsen was een bron van genoeg. En toen tenslotte de tijd daarvoor was aangebroken, ging ze zelfs op de fiets naar het ziekenhuis om te bevallen.

In de maanden daarna genoot ik ervan met het kind aan mijn borst gebonden rond te fietsen. Het werd nog beter toen hij z'n eigen stoeltje aan het stuur kreeg, met z'n oortjes vlak bij mijn lippen. Ik gaf hem rondritten door de stad en voorzag hem daarbij van uitvoerig commentaar. We zongen samen. En tenslotte, met het ouder worden, werd hij overmoedig genoeg om fietsers vóór ons op het fietspad toe te roepen: "Toet! Toet! Een fiets komt!"

Maar dat ouder worden had ook een nadeel: de gewichtslimiet van 15 kilo van het stuurstoeltje.

"We moeten een achterzitje op je fiets zetten," zei Amy Joy. Een stoeltje achterop? Maar dan is hij zo ver weg en heeft niets anders om te zien dan mijn rug! Was er niet iets te verzinnen om zijn plaats voorop te redden? Kon de jongen niet wat maaltijden overslaan? Of op z'n driewieler rondjes rijden op de speelplaats om het teveel aan kilo's eraf te zweten? Maar het kind groeide, ondanks mijn tegenspartelen. Het stoeltje achterop werd onvermijdelijk. Mijn hart brak de eerste keer dat ik met hem achterop op de fiets stapte.

Hij: [mompelt iets]

Ik: "Wat zeg je?"

Hij: "...bruin..."

Ik: "Wat?!"

Hij: "...KITTY!..."

Ik stopte en draaide me om. "Het spijt me", zei ik, "maar ik kan je niet verstaan. Wat zei je?"

"Ik vroeg of je dat bruine katje daar terug gezien had."

"Oh", zei ik, achterom kijkend zonder een kat te zien, "Nee, niet gezien."

Stom achterzitje, dacht ik.

Amy Joy had de oplossing voor mijn frustratie: koop een bakfiets. Maar ik was daar sceptisch over. Natuurlijk, hij zou weer voor me zitten, maar ik schrok terug voor het stigma dat sommigen aan bakfietsen geven. Ik wilde niet in een SUV op twee wielen rondklossen.

Maar toen Amy Joy de bakfiets thuisbracht, liet ze me zien wat een plezier de jongen er in had daarin rond te rijden. Stigma of niet, hij was uitgelaten – een prins die in zijn eigen koets werd rondgereden. De lach op z'n gezicht liep van oor tot oor.

Toen we voor het eerst samen op de bakfiets door het Vondelpark reden, werden we ingehaald door een jogger.

"Pappa, wat doet die man?"

"Hij is vergeten z'n broek aan te doen," zei ik, één van de favoriete flauwe grapjes van wijlen mijn vader herhalend, "en nu rent-ie naar huis om hem te halen."

"Oh," zei de jongen, "hij vergat z'n broek."

En hij lachte. En ik lachte ook.

Pete Jordan

FIETS OP DE STOEP?



B
G
O
W

**NIET
ZO**

**MAAR
ZO**

Fietsersbond



LOOPRUIMTE VRIJ!

Mede dankzij de Fietsersbond