



**De Zuidas
kan
fietsvriendelijker!**

**Uithangfietsen
in
Amsterdam**

**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 18 juni 2008. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 8 mei 2008 ovv "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

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: 6854794

Onderafdelingen

Amstelveen: p/a Erasmuslaan 96, 1185 BJ Amstelveen.

Email: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS

Diemen. Email: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Monique van Evelingen, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Jan Pieter Nepveu, Anne-Mariken Raukema, 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 Fiets* is € 24,- per jaar (jongeren onder de 18 € 9,-), en € 12,- zonder de *Vogelvrije Fiets*
Zie: www.fietsersbond.nl

AALV

De AALV (Algemene Actieve Leden Vergadering) van de afdeling Amsterdam van 16 januari jl. was drukbezocht. Op deze vergadering zijn – zoals te doen gebruikelijk – het financiële jaarverslag van 2007 en de begroting voor 2008 besproken, en goedgekeurd. Daarna ging het over het nieuwe reglement van het Projektburo; Clasiën Slebos, bestuurslid daarvan, kwam met een voorstel dat, na enige discussie, werd aanvaard. De discussie ging vooral over de vraag of de activiteiten van het Projektburo goedkeuring vooraf behoeven, dan wel dat daarover pas achteraf verantwoording hoeft te worden afgelegd.

Besloten werd tot het laatste.

Verder spraken we kort, naar aanleiding van geluiden uit het landelijk bureau, over ledenwerving en zichtbaarheid, een

onderwerp dat in een latere bijeenkomst verder is uitgediept en o.a. heeft geresulteerd in de oproep op pagina 22.

De avond eindigde met een korte presentatie van Marjolein de Lange over het fenomeen 'leenfietsen'. Meer hierover op pagina 16.

Dank aan alle aanwezigen voor het meepraten en meedenken. De volgende AALV zal in juni plaatsvinden.

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 midden	6330481 6355500
oost	6368748
- Oost/Watergraafsmeer	7744480
- Osdorp	5180701
- Oud-West	5893682
- OuderAmstel	4962174/5
- Oud-Zuid	2521252
- Slotervaart (gratis)	0800-0233769
- Uithoorn	0297-543111
- Westerpark, alg. nr.	5810400
- Zeeburg (gratis)	0800-9332874
- Zuideramstel (9.30-10.30 uur)	
Buitenveldert	5464520
Rivierenbuurt	5464316
Zuidas	5464526
- Zuidoost	5670222
- Fout geparkeerde auto's	5530333
- Storing straatverlichting	5972626
- Fiets-bewegwijzering: ANWB	070-3146747

(ook doorgeven aan de FB, afd. Amsterdam, 020-6854794)

- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl (cc aan amsterdam@fietsersbond.nl)

In dit nummer:

- 3 Meta Meijer
- 4 Klagen over fietsers
- 5 Broodfiets J.J Dondorp
- 7 Straatcoach in Slotervaart
- 9 Nieuws
- 11 Zuidas fietsvriendelijker!
- 12 Uithangfietsen
- 14 Twee nieuwe fietskaarten
- 15 Voorpret
- 16 Leenfietsen
- 17 Een beetje 'n luis in de pels
- 19 RIH: Wim van der Kaay
- 21 Fietsknelpunten
- 23 Mist
- 24 Reclame

„Het gaat om lange adem en doorzetten.”

Meta Meijer zit na vier jaar ervaring in de deelraad Zeeburg sinds 2002 voor de SP in de Amsterdamse gemeenteraad en heeft o.a. verkeer, vervoer en milieu in haar portefeuille. Begin 2006 werd de nota *Fijn op de fiets* besproken. Meijer diende een motie in, die pas kortgeleden is besproken. Nu gaat de centrale stad met de stadsdelen praten om het ‘gebrek aan samenhang’ aan te pakken. Hier ligt een belangrijke rol voor de zogenaamde ‘stadsregisseur’, de verkeerstechnicus die kan bepalen wat wel en niet mag.

In *Fijn op de fiets* stonden veel knelpunten. Wat is daar na anderhalf jaar mee gebeurd? Meijer: „Die waren vrijwel allemaal van tijdelijke aard. Eigenlijk zijn al die zaken opgelost, maar er ontstaan steeds weer nieuwe. En dat kan natuurlijk niet. Voor langduriger knelpunten als de Noord-Zuidlijn is een aparte pot geld. Maar dat weet niet iedereen.”

Politiek, fietsen en onderwijs

Wat de politiek kan doen is meer faciliteren op het gebied van fietsenstallingen. „Het plan is om stadsbreed 5 forse stallingen neer te zetten. Dat vinden we een goed begin, maar het is niet genoeg. Je moet ook in je eigen straat je fiets veilig kunnen wegzetten, als je boodschappen doet, uitgaat of wat dan ook. We hebben ruim een jaar geleden voorgesteld dat bij nieuwbouwprojecten een fietsenberging weer verplicht zou worden opgenomen. Die bestond eerder, maar is komen te vervallen om het de bouwers makkelijker en goedkoper te maken. Wethouder Herrema hoonde ons toen weg, maar nu staat het in zijn eigen plan. Dat hebben we dan in elk geval bereikt.”

Het verschil tussen de SP en andere partijen is volgens Meta Meijer dat haar partij eigenlijk als enige de nek uitsteekt. „Alle partijen vinden het belangrijk dat er meer en veiliger wordt gefietst, maar wij zijn de enigen die met plannen en initiatieven komen. We krijgen dan steun, met name van Groen Links, en de PvdA kan niet tegen zijn. De VVD is een echte parkeerpartij. Zij willen dat de parkeerinkomsten ten goede komen aan de automobilist. Wij vinden dat die gelden ingezet moeten

worden voor verkeersveiligheid. Een paar stoplichten is een van de duurste ingrediënten. Laat de parkeerder daar maar aan meebetalen!”

Iedereen een fiets

In oktober 2007 werd de nota van Meijer besproken waarin ze ervoor pleitte te bevorderen dat alle Amsterdamse basisschoolleerlingen een fiets hebben. Dat ze een voorstander is van een verplicht fietsexamen voor alle achtstegroepers, steekt ze niet onder stoelen of banken. Wie geen fiets heeft, krijgt er een van de gemeente. Een door vmbo-techniekklassen opgeknapt exemplaar die niet werd opgehaald bij de AFAC. Meijer: „Dat is samenwerking op meer fronten: kinderen worden aangemoedigd te gaan fietsen,

lees verder op pagina 4



de AFAC is blij af te zijn van de niet-opgehaalde fietsen en de vmbo-scholen leiden weer fietsreparateurs op. Afgesproken is dat Herrema nu met de AFAC gaat praten over het aantal te betrekken fietsen. En we hebben politieke steun gekregen om na te gaan waar er meer te koop zijn als de AFAC er niet voldoende zou hebben. Nu is de wethouder aan zet."

Imago

Essentieel is het imago, het gaat om mensen overtuigen. „Als ik op de basisschool van mijn dochter ben, lees ik op affiches dat je moet bewegen en gezond eten. Dat is beïnvloeding. Fietsen is ook goed om overgewicht te voorkomen. Het gaat om sociale dwang."

Fietsen leerlingen in het voortgezet onderwijs naar school? 's Morgens vroeg zitten veel trams vol pubers. Voor het probleem hoe je hen – autochtoon, maar vooral allochtoon – op de fiets houdt, heeft Meijer geen kant en klare oplossing.

„Misschien vinden ouders de verkeerssituatie te gevaarlijk, dat is begrijpelijk. En beïnvloeden is moeilijker naarmate kinderen ouder worden. Fietsen lijdt aan een laag imago. Misschien heeft het ook te maken met de cultuur. Je ziet immers wel volwassen allochtone mannen fietsen." Een oplossing zou de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) kunnen bieden. „Zij zouden een campagne kunnen ontwikkelen, maar tegelijkertijd moet je oppassen dat dit instrument niet bot wordt... De vorige wethouder Van der Horst heeft bij zijn aantreden het project waar allochtone vrouwen fietsles kregen, wegbezuinigd, terwijl daar veel animo voor was."

Het gevaar ligt op de loer dat een idee een eendagsvlieg blijkt te zijn, zonder visie of samenhang. Wat is Meijers opvatting daarover? „Hier in het stadhuis is een lange adem heel erg belangrijk. Veel projecten worden na drie maanden al ge-

ëvalueerd. Dat is veel te snel. Bijna niemand weet er nog van. Dan wordt het als teleurstellend beoordeeld en opgeheven. De vraag is waar we over vijf jaar willen zijn. Dat helder formuleren en daar naar toe werken. Wat willen we met milieu, verkeersveiligheid, de 'modal split'? Fietsers vormen al lang ruim 37% van het totaal. Maar het is niet de politieke ambitie om daar 40% of 45% van te maken. Doorzetten is net zo belangrijk als lange adem, die combinatie is essentieel."

Terugblik en toekomst

Als we tien jaar terug en vooruitkijken? „Wat verbeterd is zijn de fietsroutes en de vrijliggende fietspaden. Er zijn stoplichten met tijdtickers gekomen. Voor de veiligheid is de handhaving van de verlichting goed aangepakt. Verslechterd is de parkeerruimte voor fietsers. Wij vinden dat je coulant moet zijn als fietsen niet echt in de weg staan. Niet meteen losknippen en naar de AFAC afvoeren."

Over tien jaar? Meijers grote wens is het oplossen van twee problemen: 'black spots' en 'red routes'. Black spots zijn gevaarlijke verkeersplekken, vaak met dodelijke ongevallen, zoals het Mr. Visserplein. Red routes zijn vergelijkbaar gevaarlijke routes, zoals de Stadhouderskade. Maar, zegt ze er tegelijk bij, als je één probleem hebt weggewerkt, dient zich een volgende al weer aan.

Dit voorjaar zou dIVV met een uitgewerkt actieplan komen, met begroting. "Het is goed" meent Meijer, "dat het eindelijk gaat lijken op een integraal plan, waar ook de Fietsersbond bij betrokken is. Mocht er wat aan schorten, dan zijn wij er om aan de bel te trekken. Daar kun je me aan houden."

tekst/foto's: AMR

Klagen over fietsers

In ons clubblad de *Vogelvrije Fietser* van januari-februari j.l. staat een artikel over klagen over fietsers. Nieuw zou zijn dat fietsers over fietsers klagen. Nou, daar weet onze club wel raad mee. Er komt een campagne: "Verplaats je eens in een ander". Kan dat geld niet beter besteed worden? De Fietsersbond hoeft zich toch niet te verantwoorden voor gedrag van wie dan ook? Moet ik me gaan schamen dat ik behoor tot die zgn. groep verkeerssterroristen?

Ook ik heb hier wel eens gemopperd op lieden met mobiele telefoon, kinderen voor- en achterop, tasje aan het stuur. Dat zijn slechte ouders, maar geen slechte fietsers. De one-liner "als er geen verkeerslicht staat, kun je ook niet door rood licht rijden" is zo gek nog niet. De hele verkeerssituatie is gedictieerd vanuit een autovisie. De stoplichten, de tijdsduur van rood, het zijn maatregelen om verstopping op kruispunten tegen te gaan. Maar daar heb je als fietser toch niets mee te maken? Fietsers verstopten het kruispunt niet. Fietsers zijn als water, ze zoeken alle openingen op. Dat is nou juiste het mooie, de kracht van het fietsen. Je kunt gewoon altijd doorgaan.

Waarom moet ik er als fietser begrip voor hebben dat autofielen ook op tijd op het werk moeten zijn? Moet ik me daarom als fietser richten naar nutteloze verkeersmaatregelen? Moet ik gaan klagen als iemand op een verlaten kruispunt door rood licht oversteekt? Nee, door verantwoord lak te hebben aan de regels geven we het goede voorbeeld: stap ook op de fiets en je voelt je vrij. Geef ze het nakijken. Dan ben je een echte Vrije Fietser. Vogelvrij ben je pas als automobilisten zich niet aan de regels houden. Maar die moeten zich wel aan de door henzelf bedachte maatregelen houden.

En als er fietsers zijn die zich wel netjes aan de regels houden, prima, daar kies je zelf voor, voor je rust, voor je veiligheid. Ik doe dat ook vaak. Maar ga niet klagen over anderen omdat die het imago van de fietser zouden schaden.

TL

Bij fietsen denken veel mensen nog steeds aan plezierfietsen in de vrije tijd. Gelukkig denken steeds meer mensen bij fietsen ook aan wat ze elke dag doen als ze zich door de stad verplaatsen, naar school, naar hun werk of gewoon boodschappen doen. Maar wie denkt er bij fietsen nou aan broodfietsers? En dan bedoelen we niet de beroepswielrenners, maar degenen die op een andere manier voor hun brood fietsen. Inderdaad fietskoeriers, bijvoorbeeld.

In deze en de volgende Oek besteden we aandacht aan nog steeds een kleine minderheid. Verdiend, vinden we, al was het maar omdat die groep veel diverser en interessanter is dan je misschien zou denken.

‘Een ideologische trits van natuurvoeding, milieu en lichaamsbeweging’

Met een knipoog naar het kunstschaatsen, noemt Jan-Jaap Dondorp zichzelf ‘schoonrijder’. Sinds de zomer van 2007 is zijn eenmansbedrijf officieel een feit. Hij brengt boodschap-

pen van een natuurvoedingswinkel in de stad naar klanten binnen en soms buiten de ring.

We spreken elkaar bij een van zijn vaste afleveradressen, het new age theehuis Hi-

malaya aan de Warmoesstraat.

‘Ik ben dit gaan doen’, aldus Dondorp, ‘omdat ik natuurvoeding wil promoten, maar ook een schonere binnenstad voorsta en ik krijg zo ook nog eens voldoende

lees verder op pagina 6



lichaamsbeweging.' Het mes snijdt op die manier van meer kanten. Sinds het voorjaar is de schoonrijder een echte eenmanszaak. Om privé- en fysieke redenen rijdt hij drieëneenhalve dag in de week. 'Op maandag, woensdag, vrijdag en de zaterdagochtend. Dan zijn alle klanten voor twee dagen voorzien van verse spullen en heb ik een dag om bij te komen en voor onze dochter te zorgen.'

Klantenkring

De vaste leverancier voor wie hij vrachten rijdt, is natuurvoedingszaak Belly aan de Nieuwe Leliestraat. 'Deze gaat helaas in december dicht, omdat na dertig jaar de eigenaar de laatste huurverhoging niet overleeft. De zaak en een paar medewerkers worden overgenomen door een collega in de Hugo de Grootstraat.' De klanten zijn een aantal grote maatschappelijke organisaties als Greenpeace en IVN, maar ook kunstenaarsinitiatief W139, een paar kinderdagverblijven en crèches, en enkele particulieren die vanwege hoge leeftijd of een fysieke handicap niet hun boodschappen kunnen vervoeren en drie- of vierhoog de trap op krijgen. Binnen de ring betalen zij voor een gewone hoeveelheid boodschappen € 7,50. Wie buiten de ring woont of werkt, of meerdere veilingkratten aan spullen bestelt, betaalt het dubbele. 'Ik ben geen hoofdkostwinner, deze € 15 per uur is meer een aanvulling op ons inkomen. Het is qua verdiensten te vergelijken met winkelwerk. Maar ik vind het erg belangrijk om consequent te zijn in de dingen die ik doe. Zeg maar: de ideologische trits natuurvoeding, milieu en lichaamsbeweging.'

Natuurvoeding is een van zijn drie principiële peilers. 'Eerder werkte ik in de biologische landbouw. Toen de plannen voor de Noord-Zuidlijn vorm kregen, realiseerde ik me dat het verkeer in de binnenstad

vast zou lopen. Ik heb Belly en een paar andere zaken met mijn plan benaderd. Soms ook fiets ik voor een wijnhandel of cateraar, maar die moeten wel biologisch werken. Ik wil consequent blijven en trouw aan mijn principes.' Wat betreft fietsen is Jan-Jaap even kort als duidelijk: 'Het is een verantwoorde vorm van transport, je blijft fit en je bent lekker buiten.'

Voors en tegens

Dat buiten zijn is soms nadelig; als het heel hard regent is het minder prettig om met een zware fiets door de stad te moeten. 'Maar je kunt je erop kleden. Het is niet verschrikkelijk, hoor. Wel is het vervelend als de producten nog niet klaar staan wanneer ik kom. Ik moet wachten, vervolgens moet de klant wachten... Dat vraagt soms wel enig diplomatiek vermogen. Goede samenwerking tussen leverancier en vervoerder is heel belangrijk.'

Echt kicken is het volgens Jan-Jaap Dondorp als hij met een grote, zware lading van soms wel 120 kg door de stad manoeuvreert. 'Dan ben ik trots dat ik dit alles op twee wielen in balans houd. En ik door het dan vastzittend autoverkeer veel sneller ben dan de gemotoriseerden. Je lichaam maakt endomorfine aan, het is bijna een hormonale opleving.'

Dondorp ervaart Amsterdam soms als een moeizame stad om te werken. 'Er wordt constant aan de weg gewerkt, er zijn vaak afzettingen en omleidingen, en veel gaten in het plaveisel. Tegelijkertijd is dat ook wel weer de charme van de stad', voegt hij er relativerend aan toe.

Over het gedrag in het verkeer is hij redelijk goed te spreken. 'Behalve aan het begin van de avondspits. Dan wil iedereen naar huis en realiseren veel automobilisten zich niet dat jij daar met je zware vracht op twee wielen rijdt.' Een nadrukkelijke wens voor de stad heeft 'ie ook: meer separate

fietspaden die goed geëgaliseerd zijn.

Toekomstmuziek?

Jan-Jaap Dondorps uiteindelijke doel is de komende drie jaar ervaringsdeskundige te worden om die kennis daarna door te geven aan anderen en hen daarin te begeleiden. 'Bijvoorbeeld in de vorm van een werkervaringsproject. Ik wil een netwerk opbouwen met andere fietsers en daarmee samenwerken.' Daartoe zal er meer contact zijn met de gemeente, de groep achter gezondelucht.amsterdam.nl en WorkCycles.nl.

'Binnen de ring worden nu wel transportfietsen gebruikt, maar voornamelijk voor het vervoer van jonge kinderen. Ik wil graag meewerken aan het promoten van de transportfiets voor andere doeleinden. Boodschappen doen, bijvoorbeeld.'

Tijdens ons gesprek is het Rokin afgesloten; de ME staat klaar om een kraakpand te ontruimen. Als ik naar huis fiets staat het verkeer in de Vijzelstraat tot bijna het Weteringscircuit vast. Laat Jan-Jaap maar schuiven, denk ik dan, hij is veel sneller dan al die auto's bij elkaar.

tekst/foto's: AMR



'We rijden in mooie uniformen op gave, stoere fietsen'

Moussa Baghal (l) en Clifton van Gelderen (r) zijn straatcoach. Zij gaan in Slotervaart de overlast tegen die groepen, veelal jongeren, veroorzaken. Ze worden door het bureau van de Stichting Aanpak Overlast Amsterdam (SAOA; zie kader p. 8) ingeroosterd en zitten dagelijks acht uur op de fiets. Het maakt hen niet uit of ze een vroege dienst hebben, die om half elf 's morgens begint, of een late, die rond middernacht eindigt.

Beiden werken sinds april 2007 bij de SAOA. Clifton werkte al bij het ingehuurde beveiligingsbedrijf:

"Nadat het project op poten was gezet kreeg mijn baas groen licht en waren er plotseling veel mensen nodig. Ik doe dit werk graag; ik ben blij dat ik een bijdrage kan leveren aan de stad. Het is een belangrijke functie, mensen zijn blij met ons, ongeacht hun leeftijd."

Moussa kwam via een andere weg binnen. "Ik werkte met jongeren, maar werd werkloos. Een ex-collega uit Osdorp tipte me en ik ben met Jack (van Midden; zie kader) gaan praten. Voor mij is de band met jongeren het belangrijkste. Ik spreek ze regelmatig, en vind het heel goed te merken dat voor velen hun leven is veranderd. Daar hebben mijn collega's en ik zeker aan bijgedragen."

Keerzijde

Minder leuk vinden beide fietscoaches de negatieve commentaren die ze te horen krijgen. Clifton: "Ze zien ons als een verkapte politie. We rijden in uniform en

bewoners voelen zich soms op hun vingers getikt. Mensen letten op ons; het is soms een beetje een glazen huis." Moussa voegt daar aan toe: "Dan roepen ze dat het wel hun belastingcenten zijn. En dat is heel vervelend."

Regen en wind, en tot middernacht in touw moeten zijn is voor geen van beiden een probleem. Dat geldt voor de hele ploeg. Trouwens: "Je weet waar je voor kiest, en na de winter komt weer het voorjaar", vindt Clifton.

Amsterdam, en over vijf jaar?

Clifton, geboren Amsterdammer, is stellig: 'Het werk is fijn, maar het is wel erg jammer dat wij er moeten zijn. De stad is erg veranderd, de laatste jaren. Harder geworden. Tegelijkertijd is het goed wat we doen, het is nodig, en het werkt.' Moussa kwam als kind naar Amsterdam en vindt het moeilijk om in de toekomst te kijken. Opmerkelijk is dat geen van tweeën last heeft van een negatief imago van de fiets bij de doelgroep. Moussa: "We rijden in uniform op mooie, gave en stoere fietsen, dat is juist cool."

Op de vraag wat ze over pakweg vijf jaar doen, verschillen beide mannen van beeld. Moussa hoopt tegen die tijd Jack van Midden, de projectleider, te hebben opgevolgd. Clifton denkt nog wel als coach te werken, maar dan misschien wel op een scooter..

lees verder op pagina 8



De wens

Als zij het voor het zeggen hadden, wat zou er dan veranderen? Clifton van Gelderen hoopt op toenemende tolerantie en saamhorigheid. Hij wenst Amsterdam meer interactie toe. "Het persoonlijk contact is weg. Je hebt duizenden vrienden op Hyves, maar je ziet ze nooit." Moussa Baghal wil veel meer fietspaden. Niet alleen voor Slotervaart, maar voor heel Amsterdam. "Als iedereen wil dat er meer gefietst wordt, moeten daar ook paden voor zijn."

Over één wens praten we even door. Het is Clifton die de wens voor vrouwelijke collega's uitspreekt. "Als je met twee man op de fiets bent, is het moeilijker vrouwen te benaderen. Ik hoop dat er waardering komt voor vrouwelijke coaches." Moussa denkt er even over na en concludeert dat het eerst wat rustiger moet worden in Slotervaart, dan zijn de 'vrouwjes' welkom.

tekst/foto's: AMR

Stichting Aanpak Overlast Amsterdam (SAOA)

Jack van Midden is de projectleider van de SAOA. Doel: het verminderen van de jeugdoverlast door het inzetten van straatcoaches en gezinsbezoeken waarbij ouders worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid.

Het SAOA begon op 1 november 2006 op initiatief van de centrale stad en Slotervaart. In april 2007 volgde Osdorp en niet lang daarna de Baarsjes, Noord en Zeeburg.

Er is bewust gekozen voor de fiets als vervoermiddel voor de straatcoaches. Van Midden: "Op de fiets ben je mobiel, sneller dan te voet en veel meer aanspreekbaar dan op een scooter. De coaches rijden steeds in koppels van twee, vanwege de veiligheid en vaak is het ook strategisch handig als je met z'n tweeën tegenover een groep van twintig, dertig man staat." Per dag rijden er 23 tweetallen in de vijf stadsdelen.

Niet iedereen kan zomaar de fiets op. Zo moeten ze 'de taal van de doelgroep spreken', affiniteit met de problematiek hebben en in elk geval figuurlijk stevig in

hun schoenen staan; sommigen doen dat ook letterlijk. Niet alleen aan de fietscoaches worden eisen gesteld, ook aan het materiaal. Aanvankelijk werd op mountainbikes gereden, maar de kosten voor onderhoud en reparatie werden zo hoog, dat er een alternatief werd gezocht. En gevonden bij een fietsmaker die zelf het hele 'wagenpark' bouwde, wat nu nauwelijks onderhoudsgevoelig is. Zo verdwenen de derailleurs, alles ging in de naaf. Met hem werd een onderhoudscontract voor drie jaar getekend. "Elke twee weken gaat hij de vier locaties af en repareert er plekke. Zo zijn we ook nauwelijks fietsen kwijt, ook al hebben we een paar reserve-exemplaren staan. Voor alle vijf stadsdelen bij elkaar zo'n 55 a 60."

Na een jaar blijkt het project zijn vruchten te hebben afgeworpen. Jeugdgroepen zijn aan het verdwijnen, bewoners en winkeliers zijn positief. Met harde groepen is het moeizamer om contact te krijgen, maar dat is "een kwestie van aanhouden", gelooft Jack van Midden.



Lezers schrijven

Uw enthousiasme over de verbetering bij de Nieuwe Amstelbrug kan ik helaas niet delen. De situatie is op een aantal punten (nog steeds) gevaarlijk:

1. verkeer dat uit de Ruyschstraat komt ziet het verkeer dat van rechts – de Weesperzijde – komt, niet of te laat; en
2. fietsers die vanaf de Amstelbrug komen kunnen van alle zijden 'belaagd' worden, door trams (van voor en achter), taxi's (ook van voor en achter), gewone auto's en niet te vergeten fietsers (die van alle kanten komen).

Ik zag inmiddels zeker 4 botsende fietsers.

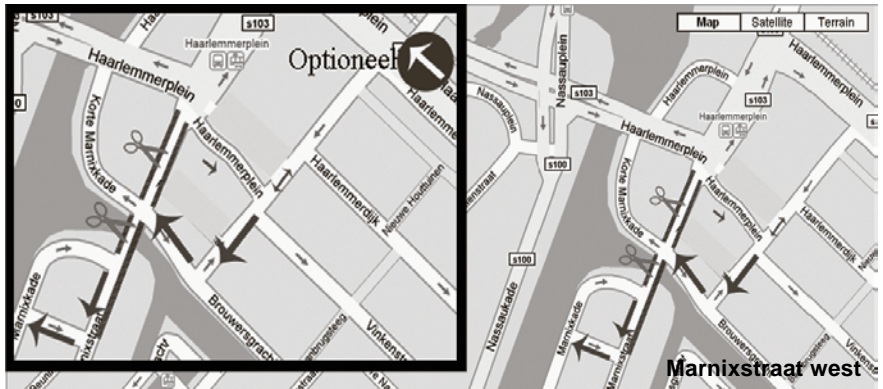
Ook aan de overkant bij de Amsteldijk is het niet best gesteld. Onbeheerst en onbeschoft gedrag van fietsers, dat niet enkel kan worden toegeschreven aan ruimtegebrek, maakt fietsen daar erg riskant. Vooral als het donker is en fietsers zonder licht rijden.

Positief is het verlagen van de stoepwand bij de afslag van de Weesperzijde naar de brug, zodat fietsers daar niet meer met de trapper tegenaan kunnen schampen met alle gevolgen van dien.

Vriendelijk groetend,
Jack van Dillewijn

Bilderdijkstraat

De Bilderdijkstraat is al menigmaal in de Oek aan de orde geweest. Vrijliggende fietspaden op deze drukke en gevaarlijke straat zijn voor fietsers en dus voor de Fietsersbond erg belangrijk. Tegelijkertijd staan er bomen die niet gekapt mogen worden en wil men ook een brede stoep en vrije trambaan. Na veel overleg en discussie heeft de stadsdeelraad in december gekozen voor een straat met vrijliggende fietspaden tussen de bomen en de huizen, en een vrijliggende trambaan. De bomen blijven dus staan. Vanaf 2009 zal er aan de Bilderdijkstraat gewerkt worden. (ML)



ken tot het aanbrengen van fietsstroken in rood asfalt. Volgens de Fietsersbond wordt de Marnixstraat daarvan niet mooier en al helemaal niet veiliger. Het grote gevaar voor fietsers is er het hard rijdende sluijverkeer. Dat verminder je niet met strepen en een kleurtje.

worden in de vorm van verlengde tramhaltes met fietspaden buitenlangs. Voor de een tweede knip is de brug over de Brouwersgracht een logische plek. Deze knip zal overigens vooral effect sorteren indien ook de Korte Marnixstraat wordt afgesloten.

Marnixstraat

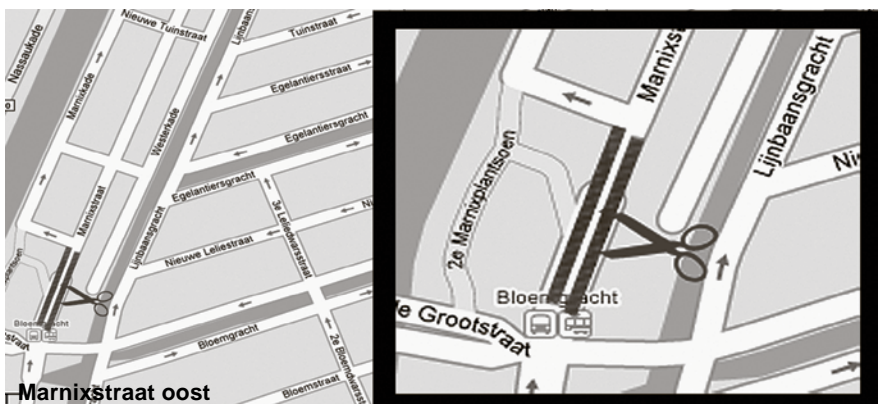
Weg met het hardrijdende sluijverkeer!

De noordelijke Marnixstraat is een ontbrekende schakel in het hoofdnet fiets. Daarover wordt al bijna dertig jaar bij de gemeente en het stadsdeel gesoebat. Niemand betwist dat de straat veiliger en mooier moet. Uiterlijk volgend jaar gaat de straat op de schop. Waar omwonenden en GroenLinks droomden van een lommerrijke wandelpromenade, heeft stadsdeel Centrum hen ruw gewekt. Het planten van bomen zou te duur zijn doordat er veel kabels en leidingen in de grond liggen. De fietsersbond heeft tot op zekere hoogte begrip voor de bezwaren van het stadsdeel. Een dubbeltje kan je één keer uitgeven. Maar het blijft een kwestie van kiezen.

De Fietsersbond verlangt doeltreffende maatregelen tegen het hard rijdende sluijverkeer. Doorgaand autoverkeer moet - zoals al dertig jaar de bedoeling is! - eindelijk eens de Nassaukade nemen. Daarom moet de Marnixstraat voor autoverkeer op twee plaatsen afgesloten worden: nabij het Tweede Marnixplantsoen en op de brug over de Brouwersgracht. Wij bepleiten het knippen van de stroom auto's op twee plaatsen (zie kaartjes). Een eerste knip bij het Tweede Marnixplantsoen kan eenvoudig uitgevoerd

De gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende buurten zullen gering zijn. Op een stukje van de Nieuwe Wagenstraat en de Brouwersgracht zal de rijrichting anders moeten. Er bestaat een kleine kans op sluijverkeer langs het Haarlemmerplein, vandaar de in het kaartje getekende optie van een linksafverbod van de Haarlemmertuinen naar de Kleine Houtstraat. Het voorstel van de Fietsersbond behelst geen profiel maar een maatregel die zich laat combineren met alle gehoorde ideeën. Wat ons betreft is in de Mar-

les verder op pagina 10



Het stadsdeel wil zich vooralsnog beper-

nixstraat alles mogelijk: gekleurd asfalt of een wandelboulevard met bomen; als hard rijdend sluipverkeer maar wegblijft. (JPN)

Rijksmuseum

Toen begin 2004 de passage onder het Rijksmuseum werd afgesloten plaatste het stadsdeel een prominent bord: afgesloten tot uiterlijk 1 januari 2008.

Het is wat anders gelopen: het museum had de procedures fors onderschat en ook de overige voorbereidingen hebben zo lang geduurd dat het belangrijkste deel van de bouw pas over enkele maanden zal beginnen.

In de tussentijd heeft het stadsdeel een nieuw verkeersbesluit genomen voor verlenging van de afsluiting tot maar liefst 1 juli 2010. De Fietsersbond en het Comité Red de Onderdoorgang zijn het daar niet mee eens. We hebben gekeken naar de bouwplanning en volgens ons is het mogelijk om na het grote werk onder de passage zelf, de bouw zo te organiseren



foto Kees Stoffels

dat de Museumstraat weer open kan. De museumpassage is nu al 4 jaar afgesloten en dat zou voor het stadsdeelbestuur een extra reden moeten zijn om haar verantwoordelijkheid serieus te nemen en niet zo maar een vergunning tot afsluiting van nog eens 2,5 jaar te geven.

Maar het bestuur van Oud-Zuid voert aan dat het niet veilig is om fietsers en voetgangers langs de bouwactiviteiten te laten gaan, waar ze ook nog eens bouwverkeer tegen zullen komen. Wij denken dat met goede afscherming en enig toezicht de veiligheid is te waarborgen. Op tal van bouwplekken in de stad lukt dat immers ook. Bovendien zijn de omleidingroutes ook niet zonder gevaar: fietsers moeten over de drukke Hobbemakade of ze moeten door de Jan Luijkenstraat en dan de Hobbemastraat kruisen precies bij een drukke OV-halte. Daarnaast komen ze op de omleidingroutes hetzelfde bouwverkeer tegen dat het bestuur zo gevaarlijk vindt, en krijgen met name voetgangers in de omleidingsroutes te maken met extra oversteken en een onbehoorlijk smalle stoep.

Fietsersbond en Comité Red de Onderdoorgang gaan bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. (ML)

Fietsen in Westpoort

Westpoort, oftewel het westelijk Havengebied, is niet een gebied waar veel mensen aan zullen denken als ze zin hebben in een toeristische fietstocht. Toch is het een bijzonder gebied met indrukwekkende schepen, mooie uitzichten en zelfs interessante natuurplekken. Wat te denken, bijvoorbeeld, van slechtvalken in de torens van de elektriciteits-

centrale, zwarte bergen met steenkool, verrassende uitzichten op havenbekkens en het Noordzeekanaal, eindeloze rijen silos met olie, spannend uitzicht bovenop de Coentunnel en niet te vergeten natuurlijk de broedplaats avant la lettre Ruigoord.

Het Havenbedrijf, daartoe uitgedaagd door het Milieucentrum Amsterdam, wil zich ook van een groene kant laten zien en heeft nu een viertal fietsroutes door het gebied uitgezet. Met een routebeschrijving, informatie over de bedrijven die je tegenkomt, beschrijvingen over de natuur in het havengebied, (loop)routes naar uitzichtpunten en gelegenheden waar je wat kan eten of drinken. Leuk voor een verrassende fietstocht op een onbekend gebied vlak bij de stad.



Let wel op: Westpoort is in eerste instantie een bedrijventerrein. Dat betekent dat er veel en zwaar verkeer rijdt. Op veel plaatsen zijn veilige vrijliggende fietspaden, maar niet overal. Zeker met kinderen kun je die wegen door de week beter mijden. In het weekend is er veel minder verkeer in het Havengebied. Op de website van de haven – en ook op de onze – is een routekaart te downloaden en een overzicht van het gebied, met de bezienswaardigheden en de wegen met vrijliggende fietspaden. (JPN)

www.havenamsterdam.nl

www.fietsersbond.nl/amsterdam

Zuidas fietsvriendelijker!

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om de groene schil rond de stad te behouden. Om toch de noodzakelijke uitbreiding te kunnen realiseren, wordt er binnen de stad 'verdicht'. In principe ideaal voor fietsers, zo blijven afstanden klein. De fiets past bij uitstek in zo'n compacte stad; neemt weinig ruimte in en lost veel problemen op in een volle stad met veel verkeer – herrie, luchtkwaliteit en onveiligheid.

De grootste verdichting komt bij de Zuidas. De snelweg en het spoor gaan ondergronds en er verrijst een nieuw centrum met woningen, winkels en kantoren. De Visie op de Zuidas is in concept af en wordt de komende maanden in de gemeenteraad besproken. De Fietsersbond denkt graag mee over een prachtige, compacte, duurzame stad, maar ziet ook gevaren.

Bij kantoren en woningen hoort namelijk extra verkeer. Zelfs als het gebied autoluw zou worden, komen er veel meer auto's dan nu. Er worden 20-30.000 parkeerplaatsen gebouwd. De straten in het gebied moeten 'stadsstraten' worden. Eén rijbaan per kant voor de auto, vrijliggende fietspaden, winkels en af en toe een terrasje. Hoe dat eruit ziet met immens hoge gebouwen is moeilijk voorstelbaar. Zoiets als de Overtoom of de Jan van Galenstraat? Die stadsstraten hebben gevolgen voor

de capaciteit. De Fietsersbond is verbaasd dat niet eerst goed is uitgerekend hoe de wegen op elkaar kunnen aansluiten en of de capaciteit van de kruisingen voldoende is om daar ook fietsers en trams gelijkvloers te laten kruisen. Wij denken dat het - gezien alle parkeerplaatsen - niet past. En vrezen dat straten en met name kruispunten naderhand verbreed en vergroot moeten worden. We weten wie daarvan de dupe zal zijn... Eerst rekenen dus!

Gelukkig hebben we van de Strawinsky-laan, de grote weg voor het station langs, als fietser geen last. Die ligt op een talud, waar je op diverse plekken makkelijk onderdoor kunt. Helaas. In de plannen staat zonder onderbouwing dat die in elk geval maar eens verlaagd moet worden. Wij begrijpen het probleem niet. Station Zuid is nu juist het best bereikbaar van alle stations in Amsterdam, omdat je er geen drukke weg voor hoeft over te steken. Bij het

Centraal Station is er vanuit het westen van de stad ook een doorgang onder de Prins Hendrikkade. En hoe mooi (of veilig) wordt het nou als je het groen inwisselt voor auto's?

Tegen die verlaging van de Strawinsky-laan verzetten we ons fel. Temeer omdat niemand ons kan voorrekenen dat er minder auto's komen. Bovendien heeft verlaging forse gevolgen voor de Oost-West route door het gebied. Die loopt nu zonder auto's te kruisen vanaf de Amstel tot de Amstelveenseweg. Houden zo! Wat ons betreft mag op de Strawinskylaan zoals die nu is, juist het autoverkeer rijden. Dát sluit aan bij het gemeentelijke beleid waarin auto's zo veel mogelijk geconcentreerd worden op een paar grote wegen. Dat concentratiebeleid leidt tot prettige verblijfsgebieden buiten de snelwegen, en is volgens de tekst van de Visie ook van belang voor de Zuidas. Zie die verhoogde weg dan als een kans!

Tenslotte zal er iets extra's gedaan moeten worden voor de fietser. Het autoverkeer groeit sowieso, niet alleen absoluut, maar ook relatief t.o.v. de fiets. In de Visie vinden we weinig concreets, behalve een grote fietsenstalling bij het station. De Fietsersbond pleit voor een autovrije Noord-Zuidroute over de Minerva-as, waarmee je binnenstad en Buitenveldert veilig en mooi met elkaar verbindt. Deze route staat al in het Structuurplan van de gemeente uit 2003, maar in de Visie loopt-ie aan twee kanten dood op het station. Onder het Centraal Station komt een fietstunnel en wordt het probleem binnenkort opgelost. Hier kan men die oplossing afkijken en het in één keer goed doen. Hoe visionair moet je daarvoor zijn?

GdW



Uithangfietsen

tekst/foto's: Pete Jordan

In de 17e en 18e eeuw werden gevelstenen gebruikt om de aandacht te vestigen op de aanwezigheid van een zaak. Later werden allerlei symbolen aan de gevel gehangen om de aard van een zaak aan te geven, een reusachtige bril bijvoorbeeld voor een brillenmaker, of een enorme sleutel voor een sleutelsmid. En welk object hing een fietsenmaker op? Een fiets, natuurlijk. In Amsterdam zijn vandaag de dag nog maar een paar fietsenmakers die gewoonte getrouw gebleven.





‘Een beetje kaartenfreak moet je wel zijn’

In mei verschijnen 2 nieuwe kaarten die voor veel fietsers interessant zijn. Het zijn een hernieuwde editie van de fietskaart *Amsterdam op de fiets* en een kaart die een veel groter gebied bestrijkt, de *Fietsroutekaart Regio Amsterdam*. Marieke de Lange blijkt daar de stuwende kracht achter.

De stadsplattegrond voor fietsers, zoals de ondertitel van Amsterdam op de fiets luidt, beleeft z'n 7^e editie. Elke vier jaar verschijnt er een geheel herziene editie, al blijft het beproefde concept gehandhaafd. Tegen de tijd dat er een nieuwe kaart moet komen krijgen actieve leden van de fietsersbond en de verkeersambtenaren van stadsdelen en stedelijke diensten een oproep om veranderingen door te geven.

Voor Marieke is het de eerste keer dat zij de stadsplattegrond 'doet'. Ze doet al lang klussen voor de Fietsersbond, soms betaald, meestal op vrijwillige basis, en ze is wijkcontactpersoon voor Oud-West. „Ik ben een echte kaartenfreak, dat moet je wel zijn om zoiets te doen.“ Het leuke vindt ze dat je steeds nieuwe dingen ontdekt, stukjes fietspad, mooie doorsteken. Met name in Noord en Zuid-Oost is er veel veranderd. Het kan ook wel eens tegenzitten. „Je bent bijvoorbeeld afhankelijk van de informatie die de stadsdelen je verstrekken. Ambtenaren zijn daar soms laks in, en dan moet je het hebben van de wijkcontactpersonen, of van internet“.

Kilometers maken

De andere kaart heeft een kortere geschiedenis. Stadsdeel Noord gaf in 2006 een fietskaart uit met ook het landelijk gebied erop. De Amsterdamse Fietsersbond koppelde dit initiatief aan een wens van de Stadsregio, een samenwerkingsverband van gemeentes rond Amsterdam. Die wilde een kaart om het fietsen te stimuleren, zowel recreatief als in het woon-

werkverkeer.

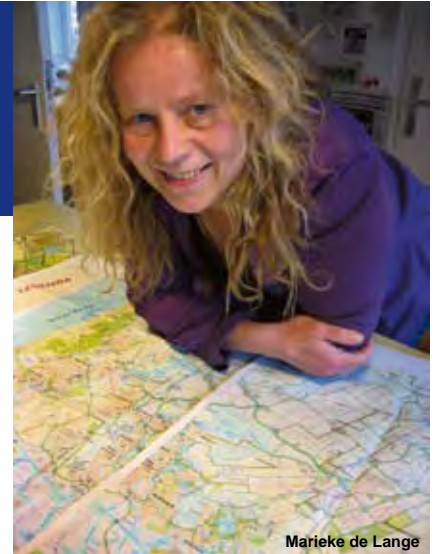
De kaart bestrijkt het gebied tussen Alkmaar en Leiden, en tussen Almere en de kust. Groene lijnen geven de knooppuntenroutes aan, rode de fietspaden. Alle fietsverhuurders, fietsmakers en fietsenstallingen staan erop, met op de achterzijde de adressen en telefoonnummers. Hetzelfde geldt voor alle fietspunten, met tijden, zwemwaters, musea en andere grote toeristische attracties zoals de Stelling van Amsterdam en de Keukenhof. Amsterdam centrum wordt op grotere schaal op de achterkant afgedrukt.

De kaart kwam tot stand met medewerking van de actieve leden van de regionale afdelingen van de Fietsersbond en fietsambtenaren van de regiogemeenten. Of deze kaart gratis zal worden verspreid, dan wel verkocht, is nog niet duidelijk. Als het aan de Fietsersbond ligt, wordt-ie verkocht. De distributiekosten zijn hoog, en het psychologisch effect speelt ook een rol. „Wat je gratis krijgt, heeft minder waarde en dat gooi je sneller weg. En dat is zonde“, aldus Marieke.

Concurrentie? Nee!

De digitale fietsrouteplanner die nu alleen voor de provincie Utrecht bestaat en die de landelijke Fietsersbond graag voor heel Nederland gerealiseerd ziet, beschouwt Marieke de Lange als een aanvulling. „Een kaart is een heel ander product dan een website. De routeplanner heeft een ander doel, maar ze kunnen heel goed naast elkaar gebruikt worden“.

Amsterdam op de fiets kost nu € 3,85 en is



Marieke de Lange

verkrijgbaar in de betere (reis)boekhandel en op het kantoor van de Fietsersbond. Leden betalen € 3,00 voor de kaart. De nieuwe editie kost iets meer.

AMR

Amsterdam op de fiets

De nieuwe editie van *Amsterdam op de fiets* verschilt op een aantal punten van de vorige edities. Zo wordt de kaart breder en de schaal iets kleiner. Hierdoor past heel Amsterdam – van Osdorp tot en met Zuid-Oost – op de voorkant van de kaart. Bovendien komt een deel van Zaandam in beeld, omdat de centrumkaart verplaatst is naar de rechterbovenhoek. En op de achterkant komt naast de kaart van Amstelveen ook nog een kaart met een flink gebied ten westen van Amsterdam, met de havens en een deel van Halfweg.

Deze veranderingen zijn tot stand gekomen naar aanleiding van wijzigingen van de normale stadsplattegrond van Citoplan en na overleg in de knelpuntengroep. Het gebruiksgemak van de kaart neemt er aanzienlijk door toe. Overigens betalen Amsterdam en de Stadsregio het werk van Marieke en de ontwerp- en drukkosten van de kaarten.



... daarna gaan we hier naar toe
en dat schijnt ook heel mooi te zijn en dan
pikken we meteen dit even mee en daarna...

Leenfietsen

Een terugkeer van de witte fiets in Amsterdam?

“De autoterreur van de gemotoriseerde bourgeoisie heeft lang genoeg geduurd.” Met deze woorden, presenteerde Provo in 1965 de Witte Fiets in Amsterdam. “De Witte Fiets is nooit op slot en is het eerste gratis gekollektiveerde vervoermiddel. Een provocatie van het kapitalistische privé-bezit dat gebruikt kan worden door wie hem nodig heeft en onbeheerd weer achtergelaten moet worden. Zodat ieder er van gebruik kan maken en het gevaar van het autoverkeer zal wijken.”

Van een echt witte fietsenplan is het in de jaren 60 nooit gekomen: de gemeenteraad zag in 1967 geen heil in een voorstel van Luud Schimmelpennink. En de enkele witte fiets die door idealisten op straat werd gezet was in no time verdwenen, of onbruikbaar wegens een lekke band of erger.

Maar Schimmelpennink zat niet stil en sloeg aan het ontwerpen en lobbyen. In 2000 werd de Depofiets gepresenteerd. In samenwerking met het GVB en de Postbank was een systeem ontwikkeld met robuuste fietsen in speciale rekken. Niet meer gratis, en ook niet helemaal onbeheerd achter te laten, maar wel fietsen om even te gebruiken en dan weer achterlaten, klaar voor een volgende gebruiker. Het werkte echter niet. Postbank stopte met betaalmiddel Chipper en het systeem bleek niet bestand tegen fietsendieven. Wat eigenlijk vreemd was, want de fietsen reden zeer beroerd.



depo fiets

Het blijkt niet eenvoudig om een systeem van openbare fietsen te ontwikkelen dat werkt. Ze moeten niet gestolen worden, maar wel goed onderhouden. Er moeten genoeg fietsen zijn, en voldoende plekken om een fiets achter te laten. Het moet duidelijk zijn wie de fiets gebruikt en de betaling moet werken. Dat is veel gevraagd. De laatste jaren is technisch meer mogelijk en heeft het bedrijfsleven de fiets ontdekt. In verschillende steden zijn er nu systemen van leenfietsen die lijken te werken. O.a. Call-a-Bikes in verschillende Duitse steden, Bicing in Barcelona en Vélib in Parijs. Goed rijdende fietsen die met technische snufjes geleend en afgerekend kunnen worden. Met name in Parijs zorgen ze voor een toename van het fietsgebruik (van 1 naar 2 %). Daar zijn ook maar liefst 17.000 fietsen beschikbaar. De kranten stonden er ook in Nederland vol van afgelopen zomer.

Mensen die voorheen niet of nauwelijks fietsten, ervaren met zo'n moderne leenfiets dat fietsen vaak sneller en makkelijker is dan de auto of het OV. Dat in Parijs het eerste half uur gratis gefietst kan worden draagt nog eens extra bij, net als een staking van de metro.

Door deze successen gaan er nu ook in Amsterdam weer stemmen op voor een hightech variant van de witte fiets van weleer. De uitgangssituatie is hier echter

totaal anders en dus komt de vraag of we leenfietsen in Amsterdam moeten willen.

Hier zijn al heel veel fietsers (bijna 40% van de verplaatsingen gaat per fiets), en hebben de meeste mensen een eigen fiets. Bovendien is er OV-fiets. En het is de vraag of er überhaupt wel plek is voor extra fietsen (en hun standplaatsen). Op veel plaatsen is nu al onvoldoende ruimte voor de fietsen van de bewoners zelf.

Toch is juist die krapte aan parkeerplekken ook reden om op zijn minst goed na te denken over een leenfietsstelsel. Zo'n fiets wordt door meer mensen en daardoor in aanleg vaker gebruikt dan een privé-fiets. En als je het goed organiseert, kunnen fietsparkeerplekken daarmee efficiënter gebruikt worden. Dat is nuttig want juist die zijn schaars, vooral op drukke bestemmingen als stations, uitgaanscentra, universiteiten etc.

Als bijv. fietsers naar een druk station een leenfiets zouden gebruiken en vervolgens met de trein verder reizen, dan kunnen diezelfde fietsen even later gebruikt worden door forensen van buiten de stad om naar hun bestemming gaan. Daar blijven ze ook niet lang: mensen fietsen er mee naar een volgende bestemming en dan weer naar het station. Daar zijn ze 's avonds weer beschikbaar voor Amsterdammers die met de trein terugkomen.

Het vergt een slim systeem, en ongetwijfeld regelmatige herdistributie, maar het biedt kansen. De knelpunten met fietsparkeerplekken zijn op sommige plaatsen zo groot dat je in ieder geval goed moet nadenken over elke mogelijke oplossing.

En dat gebeurt dan ook. Er is een overleggroep gevormd met de dienst Infrastructuur, het Ontwikkelingsbedrijf van Amster-

dam (dat denkt over goede benutting van de ruimte), OV-fiets, NS, Bikedispenser (die een systeem hebben van zeer compact fietsstallen) JC Deceaux, Rover en de Fietsersbond. De groep ziet voor een leenfiets in Amsterdam meerdere doelen: meer mensen op de fiets en vermindering van fietsparkeerproblemen. Randvoorwaarden moeten zijn dat het gebruiksgemak voor fietsers niet mag verminderen, en dat het goed en professioneel wordt geëxploiteerd.

Als Fietsersbond hebben we het idee besproken in de AALV van 16 januari j.l. Daar werden valkuilen gezien maar zeker ook kansen. Mogelijke valkuilen zijn: diefstal van fietsen of onderdelen, slecht onderhoud, geen fiets te vinden of geen vrije stallingsplek, hoge kosten, verdringing

van plekken voor privéfietsen, en mogelijk een grote toename van reclameborden in de stad. Dat is namelijk de deal van bedrijven als JC Deceaux: exploitatie van leenfiets in ruil voor reclameruimte. Maar kansen zijn er duidelijk ook: stallingsplekken op o.a. stations kunnen beter benut worden, en daarmee worden ze beter bereikbaar; leenfietsen kunnen bedrijventerreinen en andere perifere plekken onafhankelijker van automobilititeit maken, en misschien kun je ook andere problemen ermee aanpakken. Als je (bijv. nieuwe) studenten kan overhalen om een leenfiets te nemen i.p.v. een barrel, dan los je waarschijnlijk niet alleen fietsparkeerproblemen op, maar komen er wellicht ook minder fietswrakken in de stad, en minder fietsdiefstal.



Het op poten zetten van zo'n systeem vraagt evenwel een goed overwogen keuze en een professionele aanpak. De Fietsersbond blijft hierbij natuurlijk constructief en kritisch meedenken. Graag horen we dan ook uw mening over leenfietsen in Amsterdam? Laat het ons weten via Amsterdam@fietsersbond.nl of per brief of telefoon (adresgegevens voor in deze Oek)

MdL

'Beetje anarchistisch en een luis in de pels'

„Het was nog ENWB toen ik omstreeks 1978 lid werd van de Fietsersbond. Ik woonde toen in de Hoofddorppeleinbuurt en ik herinner me nog al die actiestickers aan de binnenkant van de voordeur.”
Marlies Stouthard, een van de actieve leden van de afdeling Amsterdam, aan het woord.

Wijkcontactpersoon

Toen ze achttien werd, mocht ze van haar ouders rijlessen nemen. Maar dat heeft ze nooit gewild, nooit gedaan ook. „Ik was meer van de fiets en ben lid geworden omdat ik achter de doelen stond: het belang van de fietsers, de verkeersveiligheid en het milieu.”

Marlies Stouthard was eind jaren zeventig actief in andere organisaties. „Ik stond op een verkiesbare plaats voor de provinciale

statenverkiezingen voor de PSP. Daarna werd ik actief in de woonlastenbeweging.”

Het was haar collega bij tandheelkunde aan de universiteit, Guusje ter Horst toen nog gemeenteraadslid die haar aanraade om actief te worden voor de Fietsersbond. Mede door haar werd ze meteen contactpersoon voor Zuid. „Sinds mijn verhuizing naar Slotervaart ben ik hier wijkcontactpersoon.”

CBK

Marlies is ook lid van de commissie betaalde krachten (het CBK; zie kader p.18). „We begeleiden de betaalde medewerkers van de afdeling. We hebben contact met het hoofdkantoor in Utrecht en met de gemeente Amsterdam.” De Amsterdamse afdeling heeft als enige nooit een bestuur gekend en dat vindt Marlies Stouthard een

goede zaak. „Twee keer per jaar is er een algemene ledenvergadering om de jaarrekening en de begroting goed te keuren. Daar komt altijd een kleine, harde kern, je kent dat wel. Geen bestuur betekent: geen nodeloos vergaderen, maar energie in zinvolle zaken steken.”

Marlies Stouthard is zichtbaar trots op de afdeling Amsterdam. Van de ruim 30.000 leden van de Fietsersbond wonen er zo'n 5.000 hier. Dat komt, denkt ze, niet alleen door de knelpunten voor fietsers die Amsterdam kent, maar ook omdat de afdeling steeds veel aan publiciteit heeft gedaan. Maar nu is „de vergrijzing van het ledenbestand een punt van aandacht.”

Ambtelijke verkeerscommissie

Als wijkcontactpersoon is lid van de verkeerscommissie in Slotervaart. „Dat is een

lees verder op pagina 18

ambtelijke commissie die gevraagd en ongevraagd het bestuur adviseren over verkeerszaken. Er zitten, naast stadsdeelmedewerkers, vertegenwoordigers in van de politie, de brandweer, de ambulance-dienst, het GVB en ook de Fietsersbond. Wij hebben als enige geen formele relatie met de gemeente en zetten er onze deskundigheid in om de belangen van de Amsterdamse fietser te dienen.”

Over de stadsdeelambtenaren is ze kritisch. „Ze kunnen na al die jaren nog steeds geen verkeersontwerp maken dat goed is voor alle verkeersdeelnemers. Na al die jaren kom je weer tekeningen tegen met haakse bochten in fietspaden en paden die geen twee meter breed zijn. Fietsen staat gewoon niet hoog op de prioriteitenlijst”.

Concreet

Marlies Stouthard kiest een voorbeeld dicht bij huis: „De grote T-kruising van de Henk Sneevlietweg en de Johan Huizingalaan is vanaf het begin een probleem geweest. We spreken van 1991. Er gebeurden veel ongelukken, niet met fietsers maar met auto's. Wij stelden verkeerslich-

ten voor. Jarenlang passeerden de meest wilde plannen, ingewikkelde rotondes en zo, maar er kwam niets van terecht, ook al werd de situatie, vooral voor fietsers, steeds nijpender.”

Toen de A10 werd geasfalteerd werden er zolang verkeerslichten op de kruising geplaatst. Dat werkte perfect. Voor fietsers was het veiliger om over te steken. Maar toen de A10 klaar was, werden de lichten weer weggehaald. Dat was natuurlijk te gek, en met veel overtuigingskracht en inzet heeft Marlies de verkeerslichten weer terug weten te krijgen.

„Het is nu een snelle en veilige oversteek; bijna geen fietser rijdt er door rood.” Dat het probleem pas na 15 jaar de door haar bepleite oplossing heeft gekregen, neemt Marlies voor lief. „Het is een kwestie van lange adem.”

Toekomst

Volgens Marlies kan en moet de Fietsersbond op de ingeslagen weg doorgaan. De rol van serieuze gesprekspartner voor de stadsdelen wordt goed vervuld. En ook voor de stad zelf, dat wil zeggen wethouder Herrema en de Dienst IVV. Die moe-

CBK

De afdeling Amsterdam is een zelfstandige afdeling van de Fietsersbond. In de AALV, de Algemene Actieve Ledenvergadering, worden in principe alle beslissingen van de afdeling genomen. De AALV komt minstens 2x per jaar bijeen. Wat we hier in Amsterdam doen, wordt natuurlijk afgestemd met de rest van de Fietsersbond, d.w.z. (het bestuur van) de landelijke vereniging. Ook zijn de Amsterdamse medewerkers – die betaald worden door een Amsterdamse subsidie – officieel in dienst van de landelijke vereniging. Het personeelsbeleid is gedelegeerd aan de CBK, een driekoppige commissie van de afdeling Amsterdam.

ten steeds creatief blijven denken hoe ze mensen op de fiets krijgen en houden. De Fietsersbond kan daar een belangrijke rol spelen in het maken van een betere vertaalslag van beleidsvoornemens naar praktijk. Al was het alleen maar als „een luis in de pels.”

Rust

Wat Stouthard de Fietsersbond gunt? Zonder aarzeling zegt ze: „Rust”. De Amsterdamse afdeling moet bezig zijn met waar ze voor is opgericht: veilig en comfortabel fietsen in Amsterdam. Daarvoor is rust nodig, vooral vanuit de centrale stad en Utrecht. „De gemeente Amsterdam verleent subsidie voor onze twee betaalde krachten, maar tegenover subsidie staan ook veel verplichtingen en eisen, die veel tijd, energie en onrust kosten. En het landelijk bureau in Utrecht ervaart de afdeling Amsterdam al heel lang als 'anarchistisch' en dat is soms ook moeilijk om mee te dealen.”

tekst/foto's: AMR



'Drieënzestig wereld- en Olympische titels op onze fietsen.'

'Alleen RIH-reparaties en alleen op afspraak'. Het bord hangt op de deur van de winkel en werkplaats aan de Westerstraat 150. Dit om misverstanden te voorkomen. Direct achter de deur hangen de foto's die herinneren aan een glorieus verleden. Tijd voor een gesprek met Wim van der Kaaij.



De geschiedenis van RIH gaat terug tot 1915, toen de gebroeders Willem en Joop Bustraan, beiden fitter in de Westergasfabriek, op zolder van hun ouderlijk huis de eerste racefiets bouwden. Ze besloten voor zichzelf te beginnen en op 21 maart 1921 werd de werkplaats in de Eerste Boomdwarsstraat geopend. Als kind waren de broers idolaat van de boeken van Karl May en vooral het Arabische paard Rih was favoriet. 'Sneller dan de wind en onovertroffen'. De zaak werd dus RIH genoemd.

Wim van der Kaaij (1937) werd geboren in de Korte Willemstraat, even verderop in de Jordaan. Inmiddels werkt hij al 59 jaar voor RIH. 'Na de oorlog waren er eigenlijk maar twee populaire sporten: voetbal en wielrennen. Overal in de stad werden wielervedstrijden gehouden.' In 1948 vonden in het Olympisch Stadion de wereldkampioenschappen wielrennen plaats. Gerrit Schulte, een goede vriend van de Bustranen, won. Hij versloeg de roemruchte Italiaan Fausto Coppi. In de oorlog had Schulte meegewerkt aan voedseltransporten en onderduik via de wielervedstrijden,

en heeft Willem Bustraan jr. uit het kamp weten te halen. 'Zaterdag na de zege van Gerrit Schulte had ik een onderdeelje nodig en liep dus naar RIH. Opa Joop vroeg me om voor Gerrit een harinkje te halen. Daar was-ie gek op.'

In de leer

Elke week gaat de jonge Wim met een smoesje naar binnen. 'Ik mocht vegen en soms een boodschap doen. Was intussen oma Bustraan's 'derde kleinkind' geworden. Op de ambachtsschool leert hij vijl en schaaft hanteren en mocht hij helpen wielen te spaken. Na de ambachtsschool volgt hij tot zijn achttiende werktuigbouwkunde aan de avondschool.

In 1955 sterft opa Joop Bustraan. Wim van der Kaaij komt bij RIH als monteur in loondienst. Hij heeft elders een betrekking als leerling-instrumentenmaker. 'Maar dat was gauw over. Niks leerling-monteur, ik liep hier immers al zeven jaar rond.' Het ambacht maakt hem tot de beste framebouwer van het land. 'Vooral bij racefietsen moeten de spaken goed gespannen zijn. Dat is een kwestie van ervaring en

Overwinningen en bekendheid

De Olympische Spelen in 1948 brachten RIH in een stroomversnelling. Na de overwinning van Gerrit Schulte regende het bestellingen uit de hele wereld, van Rusland tot Amerika. 'De hele Belgische selectie reed op onze fietsen.'

In de jaren '50, '60 en '70 reed alles wat goed was op onze fietsen: Schulte natuurlijk, maar ook Peter Post, Rick van Looij, Jan Raes, Arie van Vliet en Jan Derksen.

We werden bekend, foto- en filmploegen kwamen bij ons langs voor reportages. Zo maakte Paul Huf een fotoreportage voor de Grolsch-reclame 'vakmanschap is meesterschap'. Dan komt 52 keer per jaar je hoofd op televisie en de foto in de bladen.

voelen. Dat kan niet met een metertje.' In de beginjaren, tot 1970, wordt samengewerkt met Fongers in Groningen. Die wordt een jaar later overgenomen door

Batavus 'Intercycle', maar zij hebben niets met racefietsen. In 1972 wordt RIH overgenomen door Cové Rijkwielafabriek (naar Coen Verberkt) in Venlo-Blerick en een jaar later rolt de eerste RIH-fiets van de band.

'Ons geheim is het handwerk. Mensen zien hoe hun eigen fiets opgebouwd wordt en kort voor het spuiten lijkt het nog een barrel. En dat geldt niet alleen voor racefietsen.' In de winkel staat een zwarte damesfiets. Die eigenares rijdt al dertig jaar op een RIH en kreeg een nieuwe heup. 'Ze kan haar knie niet meer goed buigen. Daarom heb ik een extra lage instap gemaakt, een kleiner voorwiel erin gezet en het zadel fors naar achter gedaan. In de zeventig of niet, dat maakt niks uit.'

De toekomst

Uitbreidingsplannen zijn er ook. Van der Kaaij vond een nieuwe ploeg, bestaande uit vaste maats. Een is een oud-collega, die vanwege de huurverhoging binnenkort z'n pand uit moet. 'Eens zal ik er ook mee op moeten houden. Ben nu 71 en wil nog graag twintig jaar door en dan nog een paar jaar opruimen, maar dat is niet reëel. Ik heb al een stapje teruggedaan

- vijf jaar geleden werkte ik elke dag van acht uur 's morgens tot tien uur 's avonds. Dat doe ik niet meer, ik ga nou echt om zes uur naar huis.'

RIH kan de vraag nauwelijks aan. En niet alleen die naar racefietsen, ook sportfietsen. Als ze maar licht zijn. 'Er rijden tegenwoordig veel 'lompe tanks' rond, zeker vier, vijf kilo zwaarder dan nodig. Mensen willen weer lichte fietsen. En carbon? Dat nooit, dat breekt onder je handen af. RIH heeft een traditie van bouwen met staal en daar houden we het bij. Een millimeter buis van ijzer is even sterk als vijf millimeter aluminium. Dat wordt te dik.'

De website (www.rihsportamsterdam.nl) is gebouwd door een klant voor een vriendenprijs, maar wordt aangepast. 'Deskundigen vinden dat er meer van te maken is, met levende beelden enzo. In dit soort zaken moet je je als oudere overgeven aan de jongere generatie. De site wordt wereldwijd bezocht, daarom heb ik een dot.com domeinnaam aangevraagd. Komt het er ook in het Engels op.' RIH is niet voor niets ontsproten aan het brein van Karl May: go international and stay invincible.

tekst/foto's: AMR

'Lekkerbekkie'

Later werden Ingrid Haringa en Leontien van Moorsel aan de 'list of fame' toegevoegd. Ook toen Van Moorsel in 1990 op een RIH wereldkampioen achtervolging werd, werden winkel en werkplaats overspoeld met aandacht. 'Dat kan je niet afspreken, dat overkomt je.'

Van der Kaaij noemt Leontien van Moorsel een 'lekkerbekkie'. 'In 1988 komt hier een rijder uit de jeugd ploeg, was kampioen geworden en neemt een vriendje mee. Maar die jongen heeft geen fiets. Wij maken die voor hem, hij wordt het jaar daarop kampioen. Ik word uitgenodigd voor een bijeenkomst met negen jonge rijders als Servaes Knave en Leon van Bon. De damesploeg wordt geleid door m'n vaste klant Piet Hoekstra. Ik ben een impulsief kereltje en heb Venlo gebeld voor acht of tien basisframes. Op mijn fietsen plaatsen de jongens zich voor de wereldkampioenschappen. Dan wil Hoekstra ook fietsen voor z'n meiden. Drie dagen voor het kampioenschap heb ik voor Leontien een fiets geleverd. We waren officieel sponsor, ik heb op het allerlaatste moment nog een nieuw frame voor haar gemaakt. Exact een week later werd ze kampioen. Die twee foto's, kijk 's wat een verschil. Op die ene met een beteuterd toetje, want ze moet nog wennen aan de nieuwe fiets, en op die andere stráált de kersverse wereldkampioene, m'n lekkerbekkie. Als Leontien een vent was geweest, had ze goud geld verdiend. Dames worden nog altijd onderbetaald, en niet alleen in de sport.'

Trots is Van der Kaaij: 'Aan negen wereldkampioenschappen hebben we fietsen geleverd, met in totaal 63 winnaars. Niet alleen goud, ook zilver en brons.'



Fietsknelpunten



Opgeloste knelpunten

Centrum

Parkeren voor fietsers bij het **Centraal Station** is beter geworden. Overal waar het even kan zijn rekken geplaatst. In tunnels, op pontons en langs het water; daar ligt een voormalige veerpont. Wie even zoekt, vindt nu altijd wel een plaatsje. Al moet je soms wel nog een eind lopen voor je bij CS bent.

De chaos rond het **Muntplein** duurt voort, maar het stadsdeel heeft op z'n minst een sympathieke poging gedaan stallingruimte te creëren. Tijdens de werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn ligt in het Singel een drijvend ponton met fietsenrekken.



Op het **Weteringcircuit** hoeven fietsers komende van de Nederlandse bank richting Leidseplein niet meer twee maal de trambaan over om hun weg te vervolgen. Fietsers die linksaf slaan richting Ferdinand Bolstraat maken nog regelmatig gebruik van deze doorsteek. Dat is eigenlijk niet de bedoeling. Ook de route de andere kant op is nog onduidelijk. De Fietsersbond gaat in gesprek met de gebiedsbe-

heerder om de situatie te verbeteren.

Duivendrecht

Bij het **station** zijn aan de dorpszijde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Ook op het dorpsplein bij de supermarkt zijn nieuwe fietsenrekken geplaatst. Het onderhoud aan de fietsroute de Slinger is verbeterd, maar nog niet optimaal.

Noord

Het stadsdeel schouwt driejaarlijks de **fietsroutes**. Dat wil niet zeggen dat er op het wegdek niets valt aan te merken. Op de Verlengde Stellingweg nabij Oostzaan werd de regiopolitie Amsterdam Amsteland het gehobbel te gortig. Met woorden als 'Fietsers dreigen hun mannelijkheid te verliezen' kaartte de politie de onefenheden aan. Het stadsdeel heeft actie ondernomen en de onregelmatigheden weggewerkt.

De **westelijke pont** over het IJ tussen Houthavens (Westerpark) en NDSM (Noord) is een groot succes. Vanaf 21 maart worden de vaartijden uitgebreid en zal de pont ook s'avonds en in het weekend varen.

Oud West

Er is een OFOS (opgeblazen fiets opstelsstrook) en fietsstrookje aangelegd in de Tweede Constantijn Huygensstraat bij de **Overtoom**. Fietsers kunnen nu beter langs de wachtende auto's en hebben een duidelijke plek vooraan. Vanwege de rode bestrating zijn deze OFOS en fiets-

strook in grijs uitgevoerd. Bij ons weten is dat de eerste in de stad.

Voor de **Albert Heijn** op de **Overtoom** staan vaak zoveel fietsen kras geparkeerd dat er op de stoep geen loopruimte overbleef. Er zijn nu fietsparkeervakken aangebracht die fietsers uitnodigen hun fiets netjes schuin tegen de gevel te parkeren. Zo kunnen er veel fietsen staan en blijft er ook ruimte voor voetgangers over.



De **ingang van het Vondelpark** bij de Kattenlaan is ruimer en soepeler gemaakt.

Oud Zuid

De kruising van de **Van Hilligaertstraat** met de Ferdinand Bolstraat was een blackspot (meer dan zes letselongevallen de afgelopen drie jaar). De aanleg van twee 50-km drempels in de Ferdinand Bolstraat moet het verkeer rustiger laten rijden en het oversteken veiliger maken.

Westpoort

Fietsers op de **Kabelweg** (onderdeel van het hoofdnet fiets) kwamen bij de aansluiting met de Westhavenweg (vlakbij de spoorwegovergang) haaiantanden tegen die hen de voorrang ontnamen. Niet logisch want de auto's op de Kabelweg hadden wel voorrang op de Westhavenweg, en ook nog eens onduidelijk tegenover de vele afslaande auto's. Door inmenging van de Fietsersbond hebben fietsers bij de oversteek weer voorrang en

voldoet deze aan de aanbevelingen van 'duurzaam veilig'. Het blijft overigens een drukke plek.

Op de oversteek van de **Basisweg** bij de Radarweg zijn de verkeerslichten bijgesteld: fietsers in beide richtingen kunnen nu in één keer groen de twee weghelften tegelijk oversteken.

Zuideramstel

De **Waalstraat** is een 30-km straat waar ook een bus doorheen rijdt. Het is lastig die snelheid met fysieke maatregelen af te dwingen zonder dat de bus daar last van heeft. Na veel gedoe is er nu eindelijk een zogenaamde 'verende drempel' aangelegd bij de kruising met de Uiterwaardenstraat. Eén maar, en dat is erg weinig voor zo'n lange straat. We zijn benieuwd naar de ervaringen met die drempel.



Voorkomen knelpunten

Zeeburg

De **Bert Haanstrakade** langs de oever van het Buiten-IJ blijft een tweerichtingen fietspad. Er was sprake dat het zou worden versmald tot een éénrichting pad ten behoeve van een strook voor voetgangers. Voor fietsers dreigde daarmee de enige doorgaande kruisingsvrije fietsroute op IJburg verloren te gaan. Het stadsdeel heeft zich gevoelig betoond voor onze argumenten en gekozen voor een door ons gesteund compromis. Fietsers in twee richtingen zullen het pad delen met

voetgangers. Over vier jaar komt er een evaluatie.

Slotervaart

In Slotervaart gaat men de gevolgen van hekken van bouwprojecten voor fietsers beter bekijken. Daardoor kunnen langdurige afsluitingen van fietsroutes misschien worden voorkomen. Dankzij onze vertegenwoordiging in de verkeerscommissie zullen de bouwhekken bij de locatie **Postjesweg Noord** zo worden geplaatst dat fietsers op deze drukke route ongehinderd kunnen passeren.

Nieuwe knelpunten

Oost Watergraafsmeer

Een **'muppie' bij het Tropenmuseum** belemmert het zicht op fietsers, zo meldt het GVB. Buschauffeurs en trambestuurders op de Linnaeusstraat schrikken steeds enorm wanneer er een fietser achter het reclamebord vandaan schiet. De meeste fietsers zijn zich overigens van geen gevaar bewust en nemen hun voorrang.



Op de **Maliebaan** nabij het Amstelstation slingeren fietsers. De Fietsersbond pleit voor het plaatsen van rekken. Het stadsdeel vreest dat extra rekken nog meer fietsers zullen aantrekken. Het verwijst liever naar de bewaakte stalling waar ruimte over is. Meer rekken, in combinatie met het verwijderen van wrakken, hebben ook bij het Centraal Station tot goede resultaten geleid.

Oud-Zuid

Oud-Zuid is bezig met de **toegangen naar het Vondelpark** vanuit Oud-West, westelijk van de Kattenlaan. En dat is geen verbetering. Er worden trappen aangelegd waardoor fietsers en mensen met kindwagens in de problemen komen, met veel ergernis als gevolg. Toen de plannen gemaakt werden bepleitte de Fietsersbond vergeefs het goed toegankelijk maken van de ingangen voor fietsers. Alleen de ingang vanuit de Rijtuigenhof zou lukken. Niet onbelangrijk, omdat deze onderdeel uitmaakt van een doorgaande route. We ondersteunen portefeuillehouder Werner Toonk van Oud-West om alsnog alle ingangen goed te krijgen voor fietsers en anderen. Het is onbegrijpelijk dat er in de planfase geen adequaat overleg tussen Oud-West en Oud-Zuid is geweest. (Zie ook: <http://www.wernertoonk.nl>)

Ook een idee

Geef alle fietsers sirene, zodat auto's aan de kant gaan om fietsers langs te laten

TL

Oproep

Het bestuur van de landelijke Fietsersbond zou graag zien dat de afdeling Amsterdam meer aan PR doet. Gelukkig zijn er in Amsterdam leden die dat een goed idee vinden. Komend jaar gaan we dan ook meer aan de weg te timmeren. We worden daarbij ondersteund door iemand van de afdeling PR van het landelijk bureau.

We nodigen je van harte uit om een bijdrage te leveren, in de vorm van ideeën of meer actief. Meld je via amsterdam@fietsersbond.nl of 020-6854794.

Mist

Het is vroeg in de ochtend. Ik moet om kwart over zes op mijn werk in Zeeburg zijn. Ik slaap half als ik mijn dagelijkse route vanaf het Amstelstation fiets. Zelfs met mijn ogen half dicht ken ik de plaats van elke putdeksel en elke drempel. Ik weet waar ik moet afslaan en waar ik tramrails moet ontwijken. En met zo weinig trams, voetgangers, auto's en andere fietsers op straat, lijkt het soms of ik de reis met mijn ogen helemaal dicht kan maken.

Maar deze ochtend is me de luxe van half slapend fietsen niet gegund. De mist is zo ongewoon dicht, dat ik beter dan ooit moet opletten. Ik weet niet wat zich in de mist ophoudt. Ik betwijfel of ik op tijd kan remmen en kan voorkomen dat ik ergens tegenop rij, of dat andere weggebruikers op tijd kunnen remmen om niet tegen mij aan te rijden. Maar als ik nog langzamer rij, kom ik te laat op mijn werk.

Als ik oostwaarts – het spoor volgend – langs de Populierenweg rij, wordt de mist almaar dikker en dichter. Het zicht neemt af van vijf tot drie meter. Zelfs mijn eigen voorwiel zie ik bijna niet meer. En uiteindelijk verlicht mijn fietslamp niets anders dan de mist op enkele centimeters ervoor. Eng.

Enger nog is de stilte. Niet alleen zie ik niets, ik hoor ook niets. Er zit niets anders op dan nog langzamer te rijden.

Plotseling, vlak bij de Linnaeusstraat, klinkt een fietsbel. Maar waar vandaan?

Ik heb geen idee. Erger, ik weet niet waar de fiets die aan de bel vastzit heen gaat.

Misschien komt-ie recht op me af! Ik verstevig mijn greep op het stuur en vrees het ergste.

Dan klinkt de bel opnieuw. Nu schat ik dat de fiets zich tien meter voor me bevindt. Maar komt de fietser op me af of kruist hij mijn pad? In blinde wanhoop bel ik als een bezetene met mijn fietsbel. Een bedaard antwoord komt van links. Ik bel opnieuw. Opnieuw antwoord, opnieuw links, maar verder weg nu. We zijn net twee schepen die elkaar voorbij varen in de nacht, zoals we elkaar van onze positie op de hoogte stellen. Ik bel nog een keer.

De andere fietser lijkt de Linnaeusstraat in te rijden, naar het Oosterpark. We bellen over en weer, totdat de antwoorden van de ander in de verte vervagen. Als ik de bel van de andere fietser niet langer hoor, stop ik met bellen. Maar dan daalt weer een diepe stilte neer. Het is te stil. Ik begin opnieuw te bellen.

Ik ben al te laat voor werk, maar dat laat me nu koud. Ik blijf bellen om allen die in de mist verborgen gaan op mijn aanwezigheid te attenderen. Maar ik krijg geen antwoord.

Pete Jordan

Fietswinkels in Amsterdam met ledenvoordeel

Amstel Fietspoint

Julianaplein 1, 1097 DN Amsterdam
T: 020-6923584
www.amstelfietspoint.nl

Beekhoven Bikes

Zuideinde 477, 1035 PJ Amsterdam
T: 020-6317120
www.beekhoven-bikes.nl

Bike City

Bloemgracht 68-70,
1015 TL Amsterdam
T: 020-6263721
www.bikecity.nl

Bike Store

Archimedesweg 2, 1098 JP Amsterdam
T: 020-6630133

Bikes & Boards

1e van Swindenstraat 10-14,
1093 GC Amsterdam
T: 020-4634727
Beukenweg 33
1092 AZ Amsterdam
T: 020-6655930
www.bikesandboards.nl

Bob Orange Bicycles

Weteringschans 195,
1017 XE Amsterdam
T: 020-4218754
www.boborangebicycles.nl

De Baron Fietsen

Overtoom 45, 1054 HB Amsterdam
T: 020-6833369
www.dutchbikeamsterdam.nl

De Snelbinder

Molukkenstraat 13, 1095 AR Amsterdam
T: 020-6930357

Fa. Fietsplezier

Looiersgracht 60, 1016 VT Amsterdam
T: 020-6277726
www.meesfietsen.nl

Kroonenberg BV

Van Woustraat 59-63,
1074 AC Amsterdam
T: 020-6716466
www.kroonenbergbikes.nl

Ligfietswinkel Amsterdam

Waterspiegelplein 10h,
1051 PB Amsterdam
T: 020-6869396
www.ligfietswinkel.nl

Lohman fietsspecialisten

De Clercqstraat 70-76,
1052 NK Amsterdam
T: 020-6183906
www.lohman.nl

MacBike

Stationsplein 5 & 12 & 33,
1012 AB Amsterdam
Marnixstraat 220, 1016 TL Amsterdam
Mr. Visserplein 2, 1011 RD Amsterdam
Weteringschans 2-4,
1017 SG Amsterdam
T: 020-6200985
www.macbike.nl

Rijwielspecialist Holendrecht

Holendrechtplein 7-9,
1106 LN Amsterdam Zuidoost
T: 020-6967795
www.holendrecht.nl

Wiel tot Wiel BV

J.P. Heijestraat 154-160,
1054 MK Amsterdam
T: 020-6850633
robvanzaane@wieltotwiel.nl

WorkCycles Bak- en Transportfietsen

Veemarkt 150 A, 1019 DE Amsterdam
T: 020-6897879
www.workcycles.nl

Zie voor details:
<http://www.fietsersbond.nl>

Regeladvertenties

In verband met verhuizing zoeken wij een OEK-bezorger voor een deelgebied van postcode 1073. Het gaat om een wijk van ongeveer veertig krantjes. Opgeven digitaal aan ook@fietsersbondamsterdam.nl of tel. 6854794

De afdeling is voor haar archief op zoek naar Amsterdamse fietsfoto's. Hebt u foto's die een blik gunnen op het fietsleven uit heden en verleden, dan lenen we die graag om ze te digitaliseren. U mag ze natuurlijk ook aan ons schenken.

Gezocht:

Regeladvertenties, voor nieuw op te starten rubriek regeladvertenties. Gratis en voor niets.

Zin in een maandelijkse fietstocht in en om de stad?

Doe mee aan de Fietsflashmob: elke eerste zondag van de maand, om 14 uur vanaf het Filmmuseum in het Vondelpark.

Meld je aan voor de emaillijst en ontvang elke maand de uitnodiging door een bericht te zenden aan: Amsterdam@fietsersbond.nl

Blijf op de hoogte van het laatste nieuws van de afdeling: Check www.fietsersbond.nl/amsterdam

Of geef je op voor de elektronische nieuwsbrief via Amsterdam@fietsersbond.nl

Heeft u een mening over witte fietsen in Amsterdam? Of (mooie) herinneringen?

De Fietsersbond hoort die graag via Amsterdam@fietsersbond.nl, of per post (zie ook het artikel op pagina 16 en 17 in deze Oek)