

OeK

Op Eigen Kracht



Fietssafari in Amsterdam

Fietsflashmob

30 Jaar Fietzersbond Amsterdam

Fietzersbond

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond

Nummer 20 - oktober 2006 - WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

Fietsersbond

30

jaar

Afdeling Amsterdam

klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers wegonderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: bel, schrijf of mail de Fietsersbond afdeling Amsterdam.

Amstelveen	5404888
De Baarsjes	5898686
Bos & Lommer, alg. servicenr.	5812711
Centrum	5519555
Diemen	3144888
Geuzenveld/ Slotermeer	0800-0231122 (gratis)
Noord (west)	6330481
(midden)	6355500
(oost)	6368748
Oost/Watergraafsmeer	7744480
Osdorp, wijk 1 t/m 4	5180701
OudWest	5893682
OuderAmstel	4962174/5
OudZuid	6781678
Slotervaart	0800-0233769
Uithoorn	0297-543111
Westerpark, alg. servicenr.	5810400
Zeeburg (gratis)	0800-9332874
Zuideramstel:	
Buurtteam Buitenveldert	5464520
Buurtteam Rivierenbuurt	5464316
Buurtteam Zuidas	5464526
(buurtteams bereikbaar 9:30 - 10:30)	
ZuidOost	2525222
Klachten fout geparkeerde auto's ..	5530333
Storing straatverlichting	5972626
Onderhoudsklachten fiets-bewegwijzering	
ANWB	070-3146747
Klachten over fietsbewegwijzering ook door- geven aan Fietsersbond Amsterdam: 020 - 685 47 94. Klachten over het wegdek op trambanen: infraservice@gvb.nl (graag ook CC aan amsterdam@fietsersbond.nl)	

Samen fietsen in West

Een groepje ouderen fietst elke vrijdag een tocht vanaf Plein 40-45. Contact Cor van der Elsen, tel. 6116160

AALV

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

Woensdag 17 januari 2007 is de eerstvolgende AALV. Om 20.00 uur op het kantoor van de afdeling (WG-plein 84). Op de agenda staan o.a.: de goedkeuring van de jaarrekening, het nieuwe meerjarenplan van de afdeling en het halfjaarlijks verslag van de groepen.

Wil je komen en/of de stukken ontvangen, bel dan even naar het kantoor: 6854794.

colofon

De Oek (Op eigen kracht) verschijnt drie keer per jaar en is een uitgave van de Fietsersbond Afdeling Amsterdam, WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam, telefoon 020-6854794. Oplage 5100.

E-mail: amsterdam@fietsersbond.nl

www.fietsersbond.nl/amsterdam

Giro 3621877 t.n.v. Fietsersbond Amsterdam.

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De minimum-contributie inclusief toezending van het landelijk tijdschrift Vogelvrije Fietser bedraagt 24 euro per jaar (jongeren onder de achttien 9 euro), en 12 euro zonder de Vogelvrije Fietser. Alle Amsterdamse leden ontvangen drie keer per jaar de Oek. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

Onderafdelingen:

Amstelveen, Hay Ting Tee, 020 - 647 34 30.

E-mail Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen, Henk Klein, 020 - 699 37 17.

Aan dit nummer werkten mee:

Teeja Arissen, Natascha van Bennekom, Monique van Evelingen (tekening achterkant), André Guit, Peter Janssen, Dick de Jongh, Addy Jonker, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Jessica Langenhoff, Tom Lantink, Jack van Lieshout, Ingrid van Loon, Saar Muller, Jan Pieter Nepveu, Clasien Slebos, Kees Stoffels, Jacob Uitermark. Illustratie achterkant: Monique van Evelingen. Lay-out: Hans Heerema. Foto's: archief FBA (tenzij anders aangegeven). Druk: CGA Drukwerk Amsterdam

Stallen op maat bij Jan Braad

Het aantal fietsenstallingen groeit. De redactie vroeg Jack van Lieshout van de Stichting Woord bij Daad die zich inzet voor behoud en vernieuwing van buurtstallingen, over deze gunstige ontwikkeling te schrijven. In de vorige OEK ging het over die ontwikkeling, dit keer over het opknappen van een bestaande stalling.

Fietsenstallingen zijn vaak rommelig, vies en ingericht met oude houten rekken, maar een gesubsidieerde verbouwing brengt hier verbetering en een opgeknapt stalling kan weer jaren mee.

De stallingen van Jan Braad aan de Bilderdijkkade en de Schimmelstraat bestaan sinds mensenheugenis, hijzelf beheert ze ook alweer tientallen jaren. Stadsdeel Oud West en de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer hebben een flink bedrag gereserveerd voor de opknop van een zevental stallingen in dit stadsdeel. Adviesbureau De Baron (Jack van Lieshout en partner), zelf beheerder van een elftal stallingen, begeleidt de opknopwerkzaamheden.

Ik bel aan bij Jan Braad in de Schimmelstraat. Hij woont boven een van zijn stallingen. Ik had mijn komst al telefonisch aangekondigd. "Hallo Lieshout, kom boven. En wil je koffie? Oh, thee kan ook."

Ik kom binnen in een typisch volkse kamer, netjes en met veel tierelantijnen en een kleed op tafel, krijg een stoel en barst los met uitleg over de procedure tot aanvraag en al wat er bij komt kijken."



Foto: J. van Lieshout

Jan Braad krijgt subsidie als hij aan een paar voorwaarden voldoet: hij moet een inschrijving van de Kamer van Koophandel, BTW nummer en een prognose voor de komende jaren overleggen en verder een overzicht van de bezettingsgraad en de verdiensten van het afgelopen jaar. Er zijn offertes nodig van twee aannemers, twee slotenmakers en fietsrekkenfabrikanten, aangevuld met een schatting van de kosten voor reclame, en - als de aanvrager zelf enige werkzaamheden uitvoert - de kosten van bouw materiaal, verf, etc. Ook is er geld voor een feestelijke opening en voor advies en begeleiding van de aanvraag, verbouwing en afhandeling.

De voorbereiding betekent veel overleg met diverse bedrijven en tussen Jan Braad en De Baron. Uiteraard komt er vanwege de aanvraag iemand van de dienst IVV en het stadsdeel Oud West kijken. De aanvraagperiode duurt acht weken en daarna eenzelfde periode voor de uitbetaling. Het toegekende geld is exclusief BTW en wordt in twee delen uitgekeerd, te weten 80% na goedkeuring en 20% na oplevering en verantwoording van de kosten.



Vanaf het begin van de verbouwing tot het eind wordt er regelmatig gecontroleerd en overleg gevoerd met alle partijen om alles naar wens te laten verlopen. Vaak is zo'n verbouwing een stofbende en een chaos, maar nog wel met plek voor de klanten die in de stalling blijven. Dit is een handicap en uitdaging tegelijk, maar ook nu weer lukt het om een mooi resultaat te krijgen en de Bilderdijkkade krijgt zelfs een fietslift om een niveauverschil te overbruggen.

De verspreiding van een mooi gedrukte flyer in duizenden brievenbussen in de buurt rondt de werkzaamheden af met de hoop dat de stallingen zodoende goed vol komen met rijwielen. Voor een gezonde exploitatie heeft Jan Braad naast 165 fietsplekken ook plaatsen voor scooters en motoren.

Ik bel aan op het inmiddels vertrouwde adres voor de afronding. De deur gaat open. "Lieshout kom boven."

De thee staat klaar en de papieren komen op tafel van het kraakheldere huis. Ik blijf U zeggen tegen Jan Braad maar we mogen elkaar wel.. Je leert elkaar goed kennen Tussen het eerste bezoek en de afronding zit uiteindelijk anderhalf jaar.

JACK VAN LIESHOUT

Fietssafari in Amsterdam

Langs het Westelijke Ringspoor

Met alle wegoebrekings en fietsroutes vol kuilen en hobbels lijkt de stad soms een urban jungle waar het recht van de sterkste geldt. Maar in Amsterdam kun je ook voor de lol op safari met je fiets. Langs spannende routes door de "stadsbush", meestal zonder verhard wegdek en op geen kaart te vinden. Jungle op postzegelformaat, maar wel vlakbij. Wees niet bang voor kuilen of modderspatten, want Oek gaat op Fietssafari.

De route begint bij de Kimpoweg, vlakbij het viaduct van de spoorlijn over de Haarlemmerweg. Iets ten zuiden van station Sloterdijk.

Stoplichten helpen ons vanuit de Kimpoweg de drukke Haarlemmerweg over. Daar is onderaan de spoordijk een zandpad waarover we naar het zuiden rijden. Het pad heeft kuilen maar is goed begaanbaar tenzij het veel geregend heeft. Dan veranderen de kuilen in modderpoelen van onpeilbare diepte. Het pad wordt regelmatig gebruikt door fietsers en voetgangers uit Bos en Lommer op weg van en naar station Sloterdijk. Daaraan dankt het waarschijnlijk zijn ontstaan.

Het zandpad komt uit op de Wiltzanghlaan waar we oversteken en de route langs het spoor vervolgen over een regulier fietspad en een weg. Bij de Bos en Lommerweg steken we weer over om het spoor te blijven volgen tot de Erasmusgracht. Hier zien we het eerste bouwproject uit de vernieuwing van de Kolenkitbuurt. Bijna alle woningen in deze wijk zullen de komende jaren gesloopt worden en door nieuwbouw worden vervangen.

Een fietsbrug brengt ons over de Erasmusgracht. Een dijklichaam van zand langs de zuidzijde van de gracht zal hier nog geruime tijd het fietspad linksaf blokkeren.

Het zand ligt er voor dijkverzwaring en de ruimte is in gebruik voor de bouw van "de Laan van Spartaan", de nieuwe wijk die gebouwd wordt aan de zuidkant van de Erasmusgracht. Het dijklichaam

biedt een aardig uitzicht en spannende (verboden) speelruimte voor de kinderen uit de buurt. Voor de huis-, tuin- en keuken-safari-fietser is deze zandhoop ongeschikt. Wij gaan dus verder over het onverharde pad langs de spoordijk naar de Jan van Galenstraat. Het onverharde pad aan de overkant loopt helaas niet verder dan de achteringang van de GVB garage.



De route langs de spoordijk is een duidelijk voorbeeld van een verbinding die niet op de tekentafel is bedacht maar gevormd is door het gebruik door mensen die ergens heen wilden. Een goed herkenbare route met gewilde bestemmingen.

Dat de route als "toekomstig hoofdnets fiets" is opgenomen in het netwerk van Amsterdam is een teken dat er mensen zijn die nadenken. Bij de geplande stadsvernieuwing in de zone langs het spoor zal de route stukje bij beetje een officiële fietsroute worden. [Geplande uitvoering] De Fietsersbond zal bij alle vernieuwingsplannen aan de kwaliteit van de route vasthouden.

Een mooi fietspad op deze route zal meer fietsers trekken, en ze ook bij regen een veilige weg bieden. Voor nu kunnen we nog genieten van hobbelige ruigheid.

Tips om verder te fietsen:

Geen zandpaden, integendeel: Als we bij de Jan van Galenstraat rechtsaf onder het spoor door gaan, en dan meteen weer rechts komen we via een straatje op een prachtig fietspad dat langs een sluisje weer terug voert naar de Erasmusgracht. Via de brug van de heenweg en dan links onder het spoor door komen we op een prachtig nieuw fietspad door het Gerbrandypark dat naar Plein 40-45 voert. Ook het rondje Sloterpas en de nieuwe brug in Osdorp is van hier niet ver en de lol van een fietstochtje waard (zie opgeloste knelpunten en de fietskaart van Amsterdam).

We houden ons aanbevolen voor uw safari route(tje)s.

MARJOLEIN DE LANGE



Eerste Amsterdamse Fietsflashmob

Op 1 oktober j.l. kwam bij het Filmmuseum in het Vondelpark een gemêleerd gezelschap fietsers bijeen voor de eerste Amsterdamse Fietsflashmob. Een Flashmob is een bijeenkomst van een groep mensen op een openbare plek, opgeroepen via internet, email en/of sms, die iets ongebruikelijks doet en daarna weer snel verdwijnt.

De jongste deelnemer aan deze Fietsflashmob was vier en een halve maand, de oudste 62 jaar. Dat we gingen fietsen was geen verrassing, maar de route wél: deze voerde door verschillende Amsterdamse parken aan de westkant van de stad. Via het Vondelpark, het Rembrandtpark en het Sloterpark ging het uiteindelijk naar het Westerpark, waar een korte picknick werd gehouden. Via de Bilderdijkstaat ging het vervolgens weer terug naar het Filmmuseum.

De Fietsflashmob is een voortzetting van een oude traditie, begonnen met Amsterdam Fietst en Amsterdam op de Fiets. De route blijft tot het laatst onbekend en er gebeurt onderweg altijd iets verrassends. De deelnemers aan de Fietsflashmob worden per mail en/of sms uitgenodigd. Iedereen is vrij om te komen en zoveel mogelijk mensen mee te nemen.

Heb jij ook zin om één keer per maand op zondagmiddag lekker door de stad te fietsen via een verrassende route? Kom dan op de eerste zondag van de maand om 14:00 uur naar het Filmmuseum in het Vondelpark en doe mee. De Fietsflashmob duurt ongeveer twee uur, met een picknick onderweg. Eindpunt is weer bij het Filmmuseum. De exacte route is

iedere keer een verrassing, maar voert zoveel mogelijk langs leuke en veilige fietsroutes, zodat ook ouders met kinderen mee kunnen doen. Heb je de eerste Amsterdamse Fietsflashmob gemist? Niet getreurd, de volgende edities zijn op 5 november en 3 december 2006, en op 7 januari 2007. Ook dan vertrekken we om 14:00 uur vanaf het Filmmuseum in het Vondelpark. Niet vergeten iets te eten en te drinken mee te nemen voor de picknick onderweg! Wil je ook op de mailinglist, meld je via amsterdam@fietsersbond.nl.

PETER JANSSEN



15 mei 1982



OEK-bezorgen

De Fietsersbond Amsterdam heeft behoefte aan nieuwe Oek-bezorgers. Drie maal per jaar wordt hij bezorgd door vrijwilligers. Er zijn vooral bezorgers nodig voor de volgende postcodegebieden: 1011, 1016, 1018, 1034, 1055, 1075, 1094, 1095, 1098, 1181, 1182 en 1185. Maar ook elders in de stad kunnen we reserve-bezorgers gebruiken.

Wilt u een van die postcode-buurten beter leren kennen en tegelijk de Fietsersbond helpen, neem dan contact op met de Fietsersbond, afdeling Amsterdam (020-6854794 of amsterdam@fietsersbond.nl).

Dat het bezorgen van de Oek meer dan een corvee kan zijn moge blijken uit het mailtje van Jessica Langenhoff:

“Vanavond de Oeken rondgebracht. De stickers zaten er al op, maar natuurlijk wil ik het de volgende keer zelf doen. Bedankt voor de fietskaart. Had laatst onder-



1 oktober 2006

weg naar Castricum al ontdekt dat Noord/Landsmeer etc. mooi is, ga er zeker nog eens naartoe.

't Rondbrengen was trouwens best grappig om te doen: je komt nog eens op plekken vlak bij huis waar je nog nooit eerder bent geweest. Ontdekt dat je eigen straat nog niet zo slecht is wat betreft tegels en toegankelijkheid. Ik had de ligfiets bij me en moest door zo'n zigzaghek waarop twee BMX-jongens vrolijk zeiden: "Dat kunt u niet hè?" Ligfiets is niet de handigste voor dit klusje, maar wel de leukste...

Op het verste punt hoorde ik een koekoek (maar ja, toen kon ik ook zowat Abcoude zien liggen). Wat opvalt: Fietsersbonders hebben vaak een neenee- of janee-sticker, bloemrijke balkons of tuinen en wonen erg vaak aan het verste uiteinde van een straat, zodat je er met de auto niet voor de deur kunt komen en met de fiets alleen over de stoep. Dus ja: die ligfietser die stapvoets over het trottoir reed, dat was ik... de nieuwe Oekbezorger. Heeft het u gestoord, dan mijn excuses en tot over een maand of wat."



Uit:OEK 15 (1987)



Vragen om moeilijkheden

Sommige wegbeheerders vragen gewoon om verkeersovertredingen en de daaruit voortkomende ongelukken. Langs de Nieuwe Herengracht tussen de Anne Frankstraat en het Rapenburgerplein is het trottoir als gevolg van werkzaamheden onbegaanbaar voor voetgangers. Voetgangers zouden hier prima—zoveel zijn dat er niet—samen met fietsers gebruik kunnen maken van het rijwielpad. Maar men heeft er voor gekozen om van dit stukje Nieuwe Herengracht (onderdeel van hoofdnet fiets!) de fietsers in één richting geheel te weren.

Geen sterveling natuurlijk die zich daar wat aan gelegen laat liggen...

JAN PIETER NEPVEU (wijkcontactpersoon stadsdeel Centrum)



Foto JP Nepveu

Al dertig jaar zetten vrijwilligers en bureaumedewerkers van de Fietzersbond afdeling Amsterdam zich in voor het verbeteren van de omstandigheden van de fietser. In deze special komen ze aan het woord. Wat zijn hun ervaringen? Wat is er bereikt? En natuurlijk: wat is er nog te doen, de komende dertig jaar?

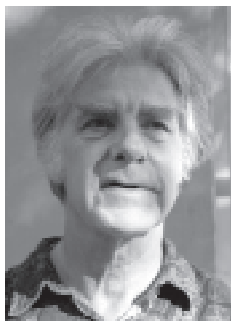


Is Amsterdam straks af?

Tien actieve leden blikken terug en kijken vooruit.

Straks is Amsterdam af. Zijn we er dan? Kan de afdeling dan opgeheven worden? Rijden er dan alleen maar gelukkige fietsers in Amsterdam?

Ingrid van Loon stelt zichzelf die vragen. Halverwege haar bijdrage markeert ze de omschakeling van jubeltoon naar wat kritischer geluiden. Ingrid van Loon is een van de tien ouwe getrouwen die in dit jubileumnummer terugblikken en vooruitkijken. Tien activisten van het eerste uur dan wel uit het recente verleden geven samen een kaleidoscopisch beeld van de afdeling in soms uiterst genuanceerde verhalen. Tien mensen met fietsersbloed in de aderen, nog kokend dan wel bekoeld, getuigen van hun eerste fietsbewegingen, hun rol in de afdeling, het huidige fietsklimaat of ze blikken vooruit met goede raad voor de toekomst.



Ingrid van Loon, acht jaar beleidsmedewerker bij de afdeling, zegt jubelend dat de afdeling veel voor elkaar krijgt door intensief overleg met ambtenaren en politiek. Met genoegen ziet ze wegwerkers een fietspad aanleggen waarvan ze zelf ooit vier versies becom-

We moesten elke vierkante meter voor de fiets stuk voor stuk bevechten

mentarieerde. Maar tot de gelukkige fietsers rekt zij zich niet meer. Als vijftigplusser haakt ze, net als ouderen en mensen zonder fietscultuur, al een beetje af door het te hectische verkeer. Stimuleer het fietsgebruik, is haar wijze raad, en doe iets tegen de grootste onruststokers, waaronder wildwestfietsers.



Dick de Jongh, al ruim dertig jaar actief, kijkt ver terug. Hij herinnert zich asfaltvlaktes voor auto's toen hij in 1961 hier kwam studeren. Of de Damstraat waar auto's en fietsen in twee richtingen reden. De beperkte ruimte in vooroorlogs Amsterdam noopt ertoe keuzes te maken. De fiets is een effectief middel voor een plezierige stad. Door de Fietsersbond is hier enorme vooruitgang geboekt. In de Kinkerstraat of de Linnaeusstraat was er vroeger geen doorkomen aan. Maar in de buitenliggende stadsdelen hebben we nooit een echte omslag kunnen bereiken.



Clasien Slebos werd twintig jaar geleden de eerste betaalde kracht. In het gunstige politieke tij hebben Fietsersbond en gemeente ontzettend veel bereikt. De fiets overleeft alle woelingen. Het mooie van het lobbyen destijds was dat alle politieke partijen betere fietsroutes en stallingen steunden. Hulde ook aan het nieuwe parkeerbeleid dat hinder door auto's verminderde.

Van Boven naar beneden:
Dick de Jongh, foto Kees Stoffels.
Andre Guit, foto Jan van Evert.
Saar Muller, eigen foto.

Jacob Uitermark, een knelpuntengroeper van het eerste uur, bekommert zich om de kwetsbaarheid van de fietser. Hij ergert zich aan de fietsanarchie en voelt zich niet meer zo verbonden met medefietsers. Registreer ongevallen beter, vooral die met taxi's, bepleit hij. Dat langere verbindingen met plaatsen buiten de stad in kwaliteit achteruitgaan betreurt hij zeer.

Tom Lantink, dertig jaar activist in onder meer Amsterdam Autovrij, vindt dat fietsers nauwelijks part hebben aan de sterk toegenomen verkeersveiligheid. Als het om slachtoffers gaat is de aandacht te weinig gericht op kwetsbare fietsers in tegenstelling tot gepantserde automobilisten. De overheid en de wetgever beschermen te zeer de positie van de auto, soms een dodelijk wapen. Bij 30 jaar Fietsersbond past een eerbetoon aan 30 jaar fietsslachtoffers.

André Guit, bijna dertig jaar activist, zag in 1996 met voldoening dat het aantal auto-verplaatsingen in de oudere stad bleek te zijn afgenomen. In die tijd begon het fietsroutenet gestalte te krijgen. Het was de periode dat het fietsbeleid, gewapend met technische ontwerpen, de gewoonste zaak van de wereld was geworden. Daarvóór moest elke vierkante meter voor de fiets stuk voor stuk veroverd worden. Nu is Amsterdam redelijk leefbaar geworden. Helaas is er strijd nodig om bestaande verbeteringen te behouden. Verkeersontwerpers hebben onvoldoende gevoel voor details die bepalend zijn voor de kwaliteit.

Addy Jonker werkte zeven jaar als beleidsmedewerker. Net terug uit São Paulo, een stad met 18 miljoen inwoners, lijkt de Wibautstraat een landweggetje, de Zuidas een dorpscentrum. Wat een stilte! Wat hem betreft blijft de stad zoals die nu is: compact en leefbaar. Dus niet de metropool die het gemeentebestuur wil.

Teeja Arissen verliet onlangs na zeven jaar de Oek-redactie. Haar bijdrage sluit wonderwel aan bij die van Ingrid van Loon, die voor Amsterdam mooiere fietsvoorzieningen vreest voor steeds minder fietsers. Waar blijven de jongeren? Teeja heeft ontmoetingen met hen bij haar thuis. Zowel dochter als zoon, beiden begin twintig, zien zichzelf geen lid worden, ook al vinden ze belangenbehartiging een goede zaak.

Op de fiets kun je op onmogelijke tijden onmogelijke plekken bereiken

De bond is alleen voor 'linkse mensjes' of hij is niet 'cool' genoeg. Een mooie discussie tussen generaties. Zoon en dochter zijn wel pro fiets: het unieke aan de fiets is dat je op de onmogelijkste tijden de onmogelijkste plekken kunt bereiken.

Jan Pieter Nepveu was elf jaar redactielid en eindredacteur van de Oek. Zijn bijdrage besluit met een aanmoediging zich aan te melden als redactielid. Genuanceerd schetst hij de schijnbaar luxe positie van een Oek-redacteur. Deze kan zich enerzijds een onafhankelijk journalist wanen die vergeet dat het blad het gezicht van de Fietsersbond is. Anderzijds moeten redactieleden niet bezwijken onder de druk van de afdeling die zich in het dagelijkse politieke handwerk bij onderhandelingen gehinderd kan voelen door kritische geluiden.

Saar Muller, activist sinds 1975, vindt dat de veiligheid is toegenomen. Maar des te minder de gerieflijkheid, zoals de scherpe bochten en steile richels op het Museumplein. Voor snel en comfortabel fietsen maakt ze zelfs omwegen. Fietsend naar Nieuw West treft ze samenraapsels van routes aan. Jammer dat routes niet langs kruisingsvrije lijnen lopen, getrokken door metro of autoweg, en dat er geen tunnels of viaducten zijn waar kruisingen onvermijdelijk zijn. Een Flitsfietsnet is hard nodig, ook binnen de stad.



Van Boven naar beneden:
Ingrid van Loon, foto
Kees Stoffels.
Addy Jonker, foto Kees
Stoffels.

Ingrid van Loon

Het moeilijke komt nog

Straks is Amsterdam min of meer af

Amsterdam bekijk ik sinds een paar jaar vanaf een afstandje. De Fietsersbondafdeling waar ik vroeger medewerker was, is een van de vele geworden nu ik op het landelijk bureau werk aan afdelingsondersteuning. Maar ook is tussen mijn geliefde stad Amsterdam en mij afstand gegroeid door veelvuldig verblijf in Utrecht en elders. Mijn fietstochtes in Amsterdam beperken zich tot de hoogst noodzakelijke, want ik vind het niet altijd een onverdeeld genoegen om me in het verkeer te werpen. Mij te druk. Ook dat scheidt afstand.

De voorzieningen voor fietsers zijn er intussen voornamelijk op vooruit gegaan, daar komt het niet door. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt. Soms zie ik tot mijn grote genoegen dat wegwerkers met opgestroopte mouwen een nieuw fietspad aanleggen waarvan ik indertijd de tekeningen in de versies 1 t/m 4 heb becommentarieerd. Nog mooier vind ik het als ergens een fietspad wordt gemaakt - zoals op de Ceintuurbaan - waarvoor indertijd geen enkele steun van de winkeliers of de politiek bestond, maar waar de afdeling uiteindelijk wel fietspaden voor elkaar kreeg.

Ik ga er maar vanuit dat ik niet de enige ben die van zulke verworvenheden geniet. Over andere dingen blijven irritaties getuige de klachten op het Meldpunt van de Fietsersbond. Maar in grote lijnen gaat het dus wel goed met Amsterdam en de fietsvoorzieningen. Zeker als ik het vergelijk met, ik doe maar een greep, Utrecht. De Amsterdamse afdeling krijgt heel veel voor elkaar door intensief overleg met ambtenaren en politiek. Steeds meer eigenlijk.



Illustratie:
Houtsneede van
Wanda Wijnands
uit OEK 1984

Veel ouderen vinden het verkeer te hectisch

Straks is Amsterdam min of meer af. Zijn we er dan? Kan de afdeling opgeheven worden en rijden er alleen maar gelukkige fietsers in Amsterdam? Mij te druk, schreef ik al. Dat is natuurlijk raar voor een geboren Amsterdammer. Maar sinds enige tijd merk ik dat het niet meer zo goed voelt, fietsen. De bedreiging van de vrachtwagens, de automobilisten die bij groen licht altijd maar weer proberen door me heen rechtsaf te slaan, de spookrijders op het fietspad die me aan het schrikken maken, de hormonenbrigade op brommers die rakelings langs me heen scheert. Ik ben een beetje tuttig bang geworden, kortom. Ik weet ook hoe het komt: ik behoor tot de bevolkings-

groep van de ouderen.

Ik ben niet de enige 50-plusser die al een beetje aan het afhaken is. Veel ouderen vinden het verkeer te hectisch. Ook andere bevolkingsgroepen laten het afweten: allochtonen hebben geen fietscultuur, kinderen nemen steeds later deel aan het verkeer en studenten gaan liever met het openbaar vervoer. Dat lijkt me een gevaarlijke ontwikkeling: Amsterdam met mooie fietsvoorzieningen en langzaamaan steeds minder fietsers, met minder reden om de Fietsersbond te steunen.

Wil ze deze ontwikkeling tegengaan, dan zal de afdeling zich—vind ik—minder met fietspaden en meer met het stimuleren van het fietsen moeten bezighouden. Leer mensen fietsen, maak mensen bewust van het gezonde van beweging, timmer meer aan de weg. Maak duidelijk dat kinderen en ouderen zich bedreigd voelen door het teveel aan verkeer. Geef tips aan individuele fietsers over niet-enge routes. En doe ten slotte iets aan de grootste onruststokers: de vrachtauto's, de taxi's en de wildwest fietsers.

De strijd om betere fietsvoorzieningen lijkt een makkie vergeleken bij deze opdracht.

Dick de Jongh

45 jaar FIETSEN IN AMSTERDAM 1961-2006

Ik kwam als student in 1961 naar Amsterdam. Als ik me goed herinner werd rond die tijd de Leidsestraat afgesloten voor fietsers; met al die auto's en trams werd het er te gevaarlijk. Toen de Amsterdamse afdeling van start ging was de situatie in de stad nog verder verslechterd. Ik herinner me het zeer intensieve twee-richting doorgaand auto-

verkeer in de Damstraat dat je dwong zo ontzettend dicht langs de kant te fietsen dat je geregeld met voetgangers in de clinch lag. De Weesperzijde-kant van de Ceintuurbaanbrug was een enorme asfaltvlakte waar auto's vrijelijk alle kanten op konden bewegen en waar een linksaf of rechtdoor beweging per fiets een halsbrekende tour was. En wat te denken van de Berlagebrug met 6 rijstroken zonder ruimte voor fietsers, en tussen het van Heutz-monument en het Amsterdams Lyceum 4 rijstroken voor auto's: 2 rechtdoor en 2 rechtsaf (onder het lyceum door), voor fietsers niets.

Ik was in 1976 al een tijd met verkeer bezig via Wim Wessels van D66, de man die de vrije trambanen in Amsterdam introduceerde, o.a. als lid van de verkeersgroep van het wijkcentrum in Slotermeer. Mijn invalshoek was dus niet direct en alleen die van de fietser, en dat is altijd zo gebleven. Mijn voornaamste beweegreden is het behouden van de menselijke maat in de stad en de stad als plezierige woonplaats die door massaal autogebruik wordt vernietigd. Fiets is meer middel dan doel. Maar in Amsterdam een effectief middel omdat je met de beperkte ruimte in de vooroorlogse stad niet voor en/en maar voor of/of moet kiezen. Dat ik vanaf het tijdstip van de oprichting al mijn bemoeiingen met verkeer onder de vlag van de ENWB zou doen was ogenblikkelijk duidelijk.

De stad bevond zich begin zeventiger jaren op een keerpunt. Tot die tijd hadden weinigen getwijfeld aan de universele zegen van de auto, en leek de fiets een ouderwets verdwijnend vervoermiddel. Eigenlijk kun je de omslag vrij precies dateren aan de hand van de slag om de Nieuwmarkt. De krakers wonnen die slag op punten. De metro kwam er wel maar de Wibautstraat-Weesperstraat werd gestuit bij het Visserplein, en dat was toch wel het einde van de grootschalige vernietiging van de bebouwde stad. Aan de grootschalige vernietiging van het groen om de stad heen is helaas nog altijd geen einde gekomen; de A6-A9 discussie is wel hoopgevend maar blijft vrij lokaal.

In de tijd dat de FB gewerkt heeft, is er enorme vooruitgang geboekt. De tijd dat je grotere straten meed omdat er letterlijk geen doorkomen aan was (Kinkerstraat, Jan van Galenstraat, Linnaeusstraat) is wel voorbij. De fiets is in de vooroorlogse stad niet meer weg te denken. Aan de andere kant hebben we nooit een echte omslag kunnen bereiken in de buitenliggende stadsdelen, al is het fietsen ook daar sterk verbeterd en vooral veiliger geworden. Amsterdam heeft daar nooit tegen de auto durven kiezen, en dat wordt door de ruimte ook niet afgedwongen. En in gebieden met veel auto's kan fietsen toch bijna niet optimaal zijn. Bovendien komt er nog bij dat stedenbouwkundigen meestal pas op het allerlaatst nog even aan fietsers denken als de plannen voor auto's en hoe prachtig het er uit ziet al lang klaar zijn. IJburg en de Zuidas zijn hiervan pijnlijke voorbeelden. Helaas moeten in zulke nieuwbouwplannen de fietsers er vaak net zo ingepriegeld worden als in de bestaande stad.

geregeld met voetgangers in de clinch



bittere memoek van 1999 : opening parkeergarage rai. AJ

Illustratie: uit OEK 1980

Clasien Slebos

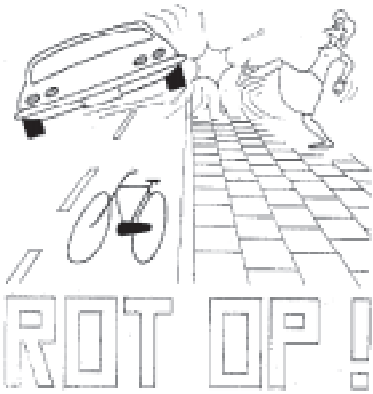
Fiets verslaat geitensok

Twintig jaar geleden werd ik de eerste betaalde kracht van de ENFB Afdeling Amsterdam. Met "axieverleden" in Amelisweerd en mislukt in het onderwijs, maar dat was volgens één iemand juist een aanbeveling. We konden toen nog stencillen, we waren links en vegetarisch. Uit je klerenkast stak her en der een geitensok. Eerder zong mijn oudere broer "we can change the world". In 1986 was the world min of meer gechanged, en nam het aantal mensen dat daar fulltime mee bezig was

axieverleden

zienderogen af. Het waren de nadagen van de "bewust baanlozen" die hun dagen vulden met kraakpanden verbouwen en demonstraties organiseren. Maar de Fietsersbond drong door tot het establishment.

FOUT- PARKEERDER



Illustratie: uit OEK
1986

zowel
linkse rak-
kers als
rechtse
ballen op
de fiets

Verkeerswethouder Michael van der Vliet stelde de ambtelijke Werkgroep Fiets in om een fietsroute-net te bedenken en op die routes de fietsknelpunten op te lossen. Vanzelfsprekend zat de ENFB aan tafel, en na noest lobbywerk betaalde de gemeente vanaf 1986 mijn arbeidsplaats, waarmee het vrijwilligerswerk nu—terecht—officieel als waardevol werd erkend. Een schitterende baan! Want het "werkte" echt tussen de ambtenaren, raadsleden, wethouder en fietsersbond. Je had het gevoel gezamenlijk iets spannends, vernieuwends en zinvol te doen, elk in zijn eigen rol, met grote inzet en een borrel in het café na afloop.

We pionierden, gedreven en onbevangen. In het gunstige politieke tijd hebben Fietsersbond en gemeente ontzettend veel bereikt. Het mooie van lobbyen voor de fiets is dat je raadsbrede steun kunt verwerven. In tegenstelling tot veel milieugroepen en bijvoorbeeld de actiegroep AUWAUWAUWTO waren wij niet tégen iets, maar vóór. En natuurlijk wilden zowel de linkse partijen als ook CDA en VVD betere fietsroutes en meer stallingen. Actievoeren tegen auto's in de binnenstad had nauwelijks zin, maar de Fietsersbond "won" zelfs het tweerichtings-fietspad Geldersekaade, ten koste van maar liefst 80 parkeerplaatsen die nergens werden gecompenseerd.

De grootste ergernis voor fietsers waren overigens de massaal foutgeparkeerde auto's op fietsstroken, stoepen, zijstraten, overal eigenlijk. De échte verbetering voor fietsers is helemaal niet aan de Fietsersbond te danken maar aan de "Wet Mulder". Hulde! Daarmee veranderden parkeerboetes in parkeerbelasting, waardoor het parkeren voor de gemeente beheersbaar werd. Sindsdien plak ik geen foutparkeerstickers meer op voorruit.

Twintig jaren zijn voorbij. Je kunt in Amsterdam aangenaam fietsen. Gefeliciteerd gemeente en Fietsersbond, gefeliciteerd Amsterdamse fietsers. Ik schrijf allang weer "vegetarisch" en ben het allang niet meer. Naar geitensokken kun je in mijn klerenkast lang zoeken. Maar wel drie rijklare fietsen in de gang. Want de fiets overleeft glansrijk alle politieke wisselingen en woelingen. Altijd al zag je zowel linkse rakkers als rechtse ballen op de fiets. Ikzelf ging in het kinderzitje aan moeders fietsstuur naar de kleuterschool. Onlangs zag ik een Sikh—met baard, tulband en jurk—in razende vaart op een barrel linksaf door rood fietsen. Vanaf dat moment was de fiets wat mij betreft ingeburgerd.

De fiets is een handig vervoermiddel. Niet meer, niet minder. En of die mooie idealen nu uit de mode zijn of niet, dat handige vervoermiddel blijft er lekker toch aan bijdragen.

Jacob Uitermark

De Fietsersbond, een ter ug- en voor uitblik

Blijf fietsen

De beste bijdrage die iemand aan de belangenbehartiging van fietsers kan geven, is zelf te fietsen. Toch voel ik mij al jaren vaak niet met medefietsers verbonden. Ik schaam me af en toe zelfs voor hen. Geleidelijk aan is een fietsanarchie ontstaan. Er bestaat een risico dat dit overslaat op auto's. Soms zie ik ook hen rechts passeren en stoplichten negeren. Het negeren van zebrapaden is al langer een probleem.

Het kost me moeite om me solidair te voelen met mensen die het verdommen om een hand uit te steken om aan anderen aan te geven wat ze van plan zijn of dwars door rood licht rijdend andere fietsers en voetgangers bruskeren. Ook erger ik mij aan het gemak waarmee fietsen overal neergekwakt worden, de ingangen versperrend aan hen die wat minder goed ter been zijn. Wel voel ik mij altijd verbonden met fietsers die door ander verkeer in het nauw gedreven worden.

De politieke kleur van de fietsactivisten

Alhoewel het motto 'Op Eigen Kracht' een liberaal en ook de christen-democraat zou moeten aanspreken, wordt de fietsbeweging sinds jaar en dag vooral door 'links' gesteund. Gelukkig is het nooit zo geweest dat de Fietserbond met links vereenzelvigd is, maar het is goed die vereenzelviging expliciet uit te sluiten. Een fietsactivist moet zijn politieke kleur niet al te duidelijk laten blijken en er van uit gaan dat overal mensen aanwezig zijn die fietsers welgezind zijn. Ook al fietst men zelf niet, eenieder is door sociale verbanden verbonden met fietsers. Dat blijft de kracht van een fietsersbond.

Versterking van de juridische positie van fietsers

De fietser is en blijft een kwetsbare verkeersdeelnemer. Dat moet keer op keer beklemtoond worden. Ook al gedraagt de fietser zich onverantwoordelijk, de schade die hij daarmee veroorzaakt is vele malen kleiner dan de schade die andere verkeersdeelnemers kunnen veroorzaken.

Zelf ben ik enige jaren geleden gestopt me nog voor de Fietserbond in te zetten, toen bleek dat ik op een oproep om informatie over verkeersongelukken in te winnen onvoldoende respons kreeg. De aanleiding was een ongeluk waarbij een brommer een fietser rechts passeerde, met zijn tassen meesleepte en op de grond smeed, vervolgens een valse naam opgaf en daarna vrij uit ging. Bij de politie wordt op aangiften vaak in het geheel niet gereageerd. Waar vind je een goede registratie van ongelukken die veroorzaakt worden doordat taxi's tot het openbaar vervoer gerekend worden en overal met een rotgang langs en doorheen kunnen laveren? Er is bij mijn weten geen goede registratie en mensen die zich onverantwoordelijk gedragen, gaan vrij uit. Er zou nagedacht moeten worden over hoe we informatie kunnen inwinnen over ongelukken en hun behandeling door de verantwoordelijke overheden (politie, rechtspraak, lokale overheden).

Lange fietsverbindingen

Met name de verbindingen tussen agglomeraties hebben geleden onder de uitbreiding van de wegeaanleg en intensivering van de bouwwerkzaamheden. Duidelijke voorbeelden zijn Amsterdam-Abcoude en Amsterdam-Haarlem. Er zijn veel slingers bijgekomen, de bestaande routes worden slecht onderhouden en regelmatig opgebroken voor weer een of andere bouwactiviteit. Keer op keer blijkt dat fietsers min of meer genegeerd kunnen worden. Een bordje "Fietserafstappen" volstaat. Een bordje dat vaak nog blijft hangen als de werkzaamheden achter de rug zijn.

De organisatie van wegwerkzaamheden, de bouw en controle daarop, is complex en het is een hele toer om mensen te vinden die de verantwoordelijkheid dragen. Het lijkt me goed voorbeelden te geven van pogingen tot beïnvloeding die geslaagd zijn.

fiets-
activist
moet zijn
politieke
kleur niet
al te dui-
delijk la-
ten blij-
ken



Zeg Jan, ik geloof dat we onze fietsen wat overhaast gejat held

Illustratie: uit OEK
1990

aandacht voor 30 jaar slachtoffers

strengere straffen

De Fietzersbond afdeling Amsterdam bestaat 30 jaar, een prachtig jubileum. Bij een dergelijke mijlpaal wordt gewoonlijk teruggekeken op hoogtepunten, successen. In die periode is het aantal verkeersslachtoffers drastisch afgenomen. Pas nog is bekendgemaakt dat een daling is bereikt door verbeteringen in de veiligheid in en rondom de auto (bijv. autogordels), voorlichting en wetgeving omtrent alcoholgebruik en brommers op de rijweg in plaats van op het fietspad.

Over een daling van het aantal fiets-slachtoffers lezen we niet veel. Met grote regelmaat lees ik in Het Parool dat een fietser is omgekomen. Daar is vrijwel altijd een auto of vrachtwagen bij betrokken. De grotere veiligheid van de automobilist heeft niet geleid tot meer veiligheid voor de fietser. Het gaat hier niet om de schuld-vraag.



Opmerkelijk genoeg is er weinig aandacht voor de fiets-slachtoffers, Enkelen krijgen veel aandacht maar het gros komt anoniem om. Ook de Fietzersbond - landelijk of plaatselijk - laat zich zelden horen bij deze dodelijke slachtoffers.

We spreken altijd van verkeersslachtoffers en bijna nooit van dood door schuld of moord. Het is geaccepteerd dat mensen omkomen in het verkeer. Maar dat het aantal veel hoger is dan doden als gevolg van militair ingrijpen of bruto geweld, is geen reden om daders anders te vervolgen. De auto wordt niet gezien als wapen hoewel hij veel dodelijker is dan een pistool en meer slachtoffers maakt.

Voor de veiligheid van fietsers zou het beter zijn als er veel strenger gestraft zou worden met langdurige intrekking van het rijbewijs en inbeslagneming van auto dan wel vrachtwagen. De bestuurders zullen zich er bewust van moeten zijn dat zij zich verplaatsen met een dodelijk wapen. De individuele bestuurder neem ik niets kwalijk, maar de groep als geheel wordt door de overheid/wetgever te veel beschermd. De overheid accepteert de doden, want anders zal men beperkingen moeten aanbrengen in de vrijheid van vervoer en dat is niet populair en niet zonder economische gevolgen. Waar leg je de prioriteit?

Illustratie: uit Oek 1985

Ik zou graag zien dat er een eerbetoon komt aan alle dodelijke fietsslachtoffers. Dat kan op een jaarlijkse autovrije dag of met een monument of door de anonimiteit van de slachtoffers op te heffen. Een indringend eerbetoon kan een positieve werking hebben op het verantwoordelijkheidsgevoel van de gepantserde automobilist tegenover de kwetsbare fietser. Daarom zou ik graag bij het feest voor 30 jaar Fietzersbond ook aandacht willen hebben voor 30 jaar slachtoffers. Want die wilden we juist voorkomen.

André Guit

De moeite waard

Duco Stadig

In 1998 werd ik door Duco Stadig uitgenodigd voor een bijeenkomst over de toekomst van Amsterdam. Hij had een boekje laten schrijven, Hub Amsterdam!, met daarin belangrijke ontwikkelingen in Amsterdam. Bij het nadenken over wat ik in te brengen had begon ik me pas goed te realiseren dat de afgelopen 20 jaar veel ten goede was bereikt.

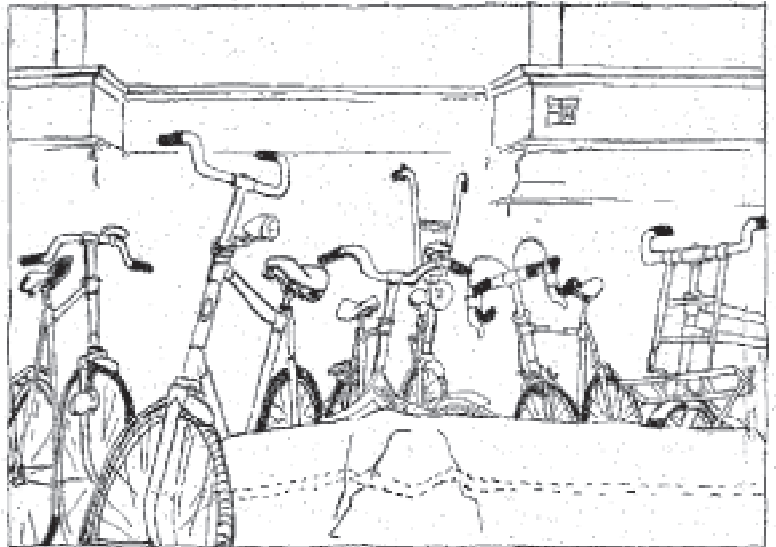
Toen ik me midden jaren '70 voor de stad ging interesseren, sprak men over de sloop van de Jordaan en de Pijp, overloop naar steden als Purmerend en Lelystad was onvermijdelijk, de groei van het autoverkeer was niet te stoppen. Amsterdam was een

parkeerchaos. Was er wel toekomst voor de stad? Binnen de PvdA was een discussie gaande tussen de grootschaligen (autodoorbraken, grote kantoren en hotels) en de kleinschaligen (behoud van de stad, ruimte voor openbaar vervoer en fiets). Bij de verkiezingen van 1978 won deze laatste stroming, Jan Schaefer en Michael van der Vlis gingen aan de gang met stadsvernieuwing, de compacte stad en het verkeersbeleid.

Jan
Schaefer

Binnen de pas 2 jaar oude Fietsersbond Amsterdam was er veel discussie. Over inhoud en strategie. Gekozen werd om het gemeentebestuur het voordeel van de twijfel te gunnen. We gingen in gesprek over concrete oplossingen voor de fiets en namen deel aan de ambtelijke werkgroep fiets. Maar ook voerden we af en toe acties (de Spiegelgracht werd een paar maal geblokkeerd), reageerden op verkeerscirculatieplannen en structuurplannen en zaten boven op de politiek.

In de jaren '80 was er veel discussie over hoe het moest. Ik had het gevoel dat de vierkante meters voor de fiets per stuk veroverd moesten worden. In de jaren '90 werd fietsbeleid meer gewoon, er verschenen handboeken voor fietsontwerpen en beleid. Maar er was veel inspanning nodig om bestaande plannen uitgevoerd te krijgen. Het fietsroutenet begon gestalte te krijgen. In de Beleidsevaluatie Verkeer en Vervoer uit 1996 bleek voor het eerst dat bij verplaatsingen binnen de stad, in de binnenstad en de 19^e eeuwse wijken het autogebruik was afgenomen en het fietsgebruik was gestegen. Voor interne verplaatsingen is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel!



Of de fietsen nu in vergaanderij liggen (of niet) de fietsers! De Rozengracht in Alkmaar
TEKening: P.Giele

De belangrijkste reden voor deze ontwikkeling is het strenge parkeerbeleid in de stad. Maar al met al is het in de jaren '80 ingezette beleid om autoverkeer te concentreren op hoofdroutes, het inrichten van 30 km gebieden en het fietsbeleid succesvol. Bijvoorbeeld ook de verkeersveiligheid is enorm verbeterd. Voor stadse begrippen is Amsterdam redelijk leefbaar.

Illustratie: tekening van P.Giele uit Oek 1978

Is de Fietsersbond overbodig geworden? Het is na 25 jaar nog steeds niet gelukt om de Binnenring (Marnixstraat richting Westerpark) af te laten maken. Straten als de Van Woustraat en de Rozengracht zijn nog steeds gevaarlijk. Regelmatig moeten we strijden om de afgelopen decennia gerealiseerde verbeteringen te behouden. We bewaken de samenhang van het fietsroutenet. Gevoel voor fietsvriendelijk ontwerpen ontbreekt bij veel verkeersontwerpers. De kwaliteit zit in details. Twee beleidsmedewerkers en een groep vrijwilligers discussiëren nog steeds over iedere straathoek in deze stad.

Van Wou-
straat en
de Rozen-
gracht
zijn nog
steeds
gevaarlijk

De Fietsersbond Amsterdam heeft altijd betrokken beleidsmedewerkers gehad en door de jaren heen een hele grote groep vrijwilligers die op een of andere manier hebben bijgedragen. Daarbij een kleine groep zeer betrokken vrijwilligers die al langer actief zijn. Dat we samen veel tot stand hebben gebracht, en er genoeg is om voor te blijven strijden, maakt het de moeite waard om me al bijna 30 jaar voor de Fietsersbond in te zetten.

Addy Jonker

METROPOOL

São Paulo

Ik kom net terug uit Brazilië, waar ik een vriend in São Paulo heb bezocht. São Paulo telt 18 miljoen inwoners, maar dat kunnen er ook een miljoen meer of minder zijn. Die 18 miljoen moeten het doen met slechts een stuk of 8 metrolijnen. Wel rijden er heel veel bussen, maar die staan grotendeels muurvast in het verkeer. Bijna iedereen die het zich kan veroorloven rijdt namelijk in een auto. Vaak is lopen echter sneller, als je tenminste niet te lang voor de stoplichten moet wachten. Bijna alle straten zijn tot het maximale opgerekt voor het autoverkeer met twee keer drie of zelfs vier rijstroken. Maar

helpen doet dat niet, de echt rijken onttrekken zich dan ook aan de vele files door zich per helikopter te verplaatsen.

Tussen al dat verkeer vallen enkele fietsers te ontdekken, die bijna allemaal links tegen de middenberm rijden, waarschijnlijk om de foutgeparkeerde of afslaande auto's te ontlopen. Of ze rijden tegen de richting in (zonder licht). Fietspaden kennen ze er niet.



Staannde op het hoogste gebouw van São Paulo levert dit alles een beeld op zoals de stedenbouwkundigen in de jaren '50 de stad van de toekomst voor ogen hadden: hoogbouw zo ver het oog reikt, daartussen cirkelen helikopters en overal zesbaanswegen met fly-overs. Kortom, een echte

Foto Addy Jonker.

metropool.

enkele fietsers

Eenmaal terug in Amsterdam is de Wibautstraat een landweggetje, de Zuidas een dorpscentrum, de stille die van een Waddeneiland. En waar je ook kijkt, overal fietsers! Nu wil het gemeentebestuur dat Amsterdam ook een metropool wordt. Maar wat voor metropool moet dat dan zijn? Wat mij betreft blijft deze stad grotendeels zoals die nu is: een compacte, leefbare stad met veel ruimte voor fietsers: een Vélopool dus.

In de zeven jaar die ik voor de Afdeling Amsterdam van de Fietsersbond heb gewerkt, was het me een genoegen daar samen met al die anderen een kleine bijdrage aan te leveren.

Teeja Arissen

Fiets-bikkels

"Denk je dat je ooit lid zou willen worden van de Fietsersbond?" vraag ik aan mijn zoon van 20. Verrast kijkt hij me aan. "Nee! Maar waarom wil je dat weten?" "Nou," zeg ik "de Fietsersbond.....". "Wordt oud?" slaat hij de spijker op zijn kop. "Ja," geef ik toe. "Denk je dat er wel andere jongeren zijn die lid zouden willen worden?" "O ja," meent hij "van die linkse mensjes". "Heb je die dan nog?" vraag ik. "Ja, bijvoorbeeld bij de krakers". "O," zeg ik "maar dat zijn er niet zoveel". En geen van beiden zien we krakers keurig lid worden en contributie betalen.

Even daarvoor had ik dit onderwerp ook aangekaart bij mijn dochter van 22. "De Fietsersbond moet zich meer laten zien bij van die projecten of manifestaties." zei ze welwillend meedenkend. "Deden ze niet eens een keer iets met fietssigneren of fietsverlichting repareren?" En opeens helemaal bij de zaak betrokken gaat ze door: "Het is belangrijk dat bij de Fietsersbond een paar jongeren wat gaan doen. Bijvoorbeeld iets organiseren, zoals de skaters op vrijdagavond (Friday night skating). Maar het moet wel aansluiten bij wat jongeren aanspreekt, het moet wel léuk zijn. Over veiligheid zou ik maar

De Fietsersbond is totaál onbekend

niet beginnen. Een echt leuke website, die meteen pakt. En misschien kunnen jullie ook leuke fiets-accessoires gaan verkopen."

"Je zus," zeg ik tegen mijn zoon, "denkt dat de Fietsersbond meer moet doen om bij jongeren in de aandacht te komen". "Ja de Fietsersbond is totaal onbekend." beaamt mijn zoon. En meteen daarna: "Wat doet de Fietsersbond eigenlijk?" Ik probeer zo kort mogelijk de belangrijkste kenmerken op te noemen: belangenbehartiging van fietsers, vrijwilligers die veel doen, inspreken bij informatiebijeenkomsten over de herinrichting van straten, commentaar geven op politieke beleidsvoornemens die van invloed zijn op de fietser. Ik zie z'n blik al leger worden. "Het is voor een belangrijk deel aan de Fietsersbond te danken," vul ik snel aan, "dat er nu zoveel vrijliggende fietspaden zijn en dat de bromfietzers op de rijbaan moeten. Niemand wilde geloven dat dit veiliger zou zijn, maar het is gebleken dat het echt zo is." Terwijl dit alles nog aan het inzinken is, vertel ik hem de rest van de tips die zijn zus heeft gegeven. En dan veert hij weer helemaal op. Hij is het totaal niet met haar eens. "Dan krijg je allemaal van die losse leden die vanuit een impuls even lid worden, maar ook zo weer weg zijn. De Fietsersbond is er voor de echte fiets-bikkels. Voor de mensen die helemaal voor de fiets gaan! Voor jullie oudjes dus! (grijns) En dat moet zo blijven!" zegt hij met nadruk.

de fiets maakt dat zij onbelemmerd aan het uitgaansleven kunnen deelnemen

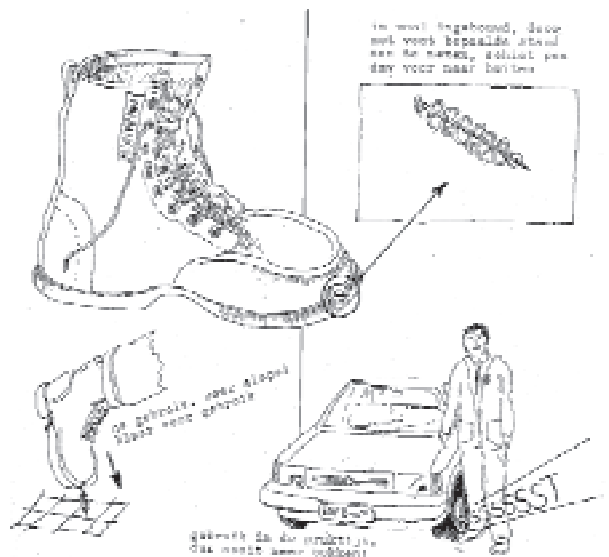
De Fietsersbond als een verzameling die-hards op fietsgebied ziet hij dus dik zitten. Maar niet voor hem zelf.

"Hoe kom je eigenlijk aan het idee dat de Fietsersbond bestaat uit een verzameling linksegeoriënteerde fietsfanaten?" vraag ik hem. "Als het gaat om de behartiging van een algemeen belang," zegt hij "dan zul je daar weinig VVD-ertjes aantreffen. Dat doen alleen linkse mensen. En het moeten wel echte die-hards zijn want anders was de Fietsersbond niet al zo lang in de picture gebleven en werd ze niet zo serieus genomen. Een organisatie draait alleen goed als een aantal mensen met passie het voortouw neemt. Met mensen die vanuit een impuls lid worden zonder hart voor de zaak treedt de verloedering in. Dan zal het niet lang duren of niemand neemt de Fietsersbond meer serieus!"

Mijn dochter en mijn zoon zien zichzelf geen lid worden van de Fietsersbond. Mijn dochter vindt belangenbehartiging op zich wel goed, maar ze vindt het een beetje belegen, niet cool. Zij voelt zich aangetrokken tot dingen die vrolijk zijn, omringt zich graag met mensen die blij en enthousiast zijn. Mijn zoon vindt belangenbehartiging heel goed, maar hij wil er geen deel van uitmaken. "Want," zegt hij "het Wereld Natuur Fonds en Greenpeace zijn ook goede organisaties en zo zijn er nog wel een stuk of dertig. Waarom van de één wel lid worden en van de andere niet?"

Wel zijn ze allebei erg pro-fiets. De fiets maakt onafhankelijk, zeggen ook zij, je hoeft nooit te wachten, zoals bij tram of metro. Maar het meest unieke aan de fiets is dat je op de onmogelijkste tijden de onmogelijkste plekken kunt bereiken en vooral: daar dan ook weer vandaan naar huis kunt komen! De fiets maakt dat zij onbelemmerd aan het uitgaansleven kunnen deelnemen, tot diep in de nacht bij vrienden kunnen blijven, of tot diep in de nacht vrienden of vriendinnen naar huis kunnen brengen.

Inmiddels zijn we er nog niet uit hoe het verder moet met de Fietsersbond, met die oudjes. Misschien een combinatie van ideeën van zoon en dochter? Proberen een paar jonge gepassioneerde fanatiekelingen te vinden en kijken wat die zouden willen doen? Is de website aan verandering toe? Wat zeggen uw kinderen/neefjes/nichtjes/burjongeren?



Illustratie: uit Oek 1984

Journalisten en belangenbehartigers in de Oek

Als Oek-redacteur kan je je vrijblijvend overal lekker tegenaan bemoeien. Je constateert iets, stelt vanaf de zijlijn enkele al dan niet kritische vragen, en eventueel noteer je de antwoorden. Met mijn opschrijfboekje ging ik graag naar gelijkgestemden. Zo reed ik op een middag met een toerfietsclub naar Ouderkerk aan de Amstel, en sprak ik gezellig bij een kopje koffie met een van onze lezeressen voor de rubriek De Achterban.



Illustratie: uit Oek 1990

Voor mijn allereerste stukje in de Oek reed ik mee op lijn 14

Voor mijn allereerste stukje in de Oek reed ik mee op lijn 14. Van de trambestuurder was bekend dat hij als actief lid de Fietsersbond een warm hart toedroeg. Op de tram hield hij rekening met fietsers. Wanneer hij in de verte iemand zag die om auto's moest slalommen, minderde hij alvast een beetje vaart en waarschuwde door het geven van een belletje.

Maar niet iedereen bleek van fietsers te houden. In het eindpunthuisje onder de Amsterdamse brug, waar ik na de tramrit hoopte van een beker-tje soep te genieten, ontmoette ik een regelrechte fietsenhater. "Van mij mogen fietsers allemaal dood-

gereden worden," zei deze GVB-er in niet mis te verstane bewoordingen.

Tijdens redactievergaderingen ten kantore van de Fietsersbond gaat het er vanzelfsprekend minder vijandig aan toe dan in zo'n eindpunthuisje. Eerder is het zo dat iedereen het over alles en nog wat roerend met elkaar eens is. Al zijn er soms ook eigenwijze redacteurs die veel in twijfel trekken en willen bediscussiëren. Zo werd, hoewel de Fietsersbond sinds jaar en dag gepleit had voor fietsenrekken met aanbindmogelijkheden, door een Oeker de noodzaak betwist een fiets ergens aan vast te zetten. Volgens hem was die noodzaak gebaseerd op een sprookje want hij had zijn vijftien jaar oude fiets nog nooit ergens aan vastgezet en reed er nog steeds vrolijk op rond.

De redactie had in die tijd wel vaker de neiging zich als onafhankelijke journalisten te willen opstellen en te vergeten dat de Oek het gezicht is van de Fietsersbond in Amsterdam. Sindsdien is bij elke redactievergadering een vaste medewerker aanwezig, wat de continuïteit waarborgt en de Oek zeker relevanter heeft gemaakt.

Maar er zijn ook nadelen. De Fietsersbond overlegt intensief met politiek en ambtenaren en is tot op zekere hoogte dus medeverantwoordelijk voor het beleid. De Oek behoort kritiek op dat beleid te kunnen uitoefenen en niet gehinderd te worden door politieke afwegingen en overwegingen van haalbaarheid.

De vaste medewerkers hebben een enorme kennis van zaken. Hoewel zij daar niet op uit zijn, neemt hun invloed binnen de Oek toe. Dat komt mede doordat zich de laatste jaren maar weinig nieuwe gegadigden voor de redactie hebben gemeld. Zonder nou meteen de vijfde colonne van fietsenhaters uit te nodigen, wil ik kritische mensen toch wel aanmoedigen zich bij de Oek te melden.

Van knelpunten naar Flitsfietsnet

Als eerstejaars fietste ik in 1970 voor het eerst over de Vijzelgracht na een jeugd in de provincie (Buitenveldert). Ik herinner me nóg het zweet in mijn handen. Maar al fietsend van sporthal naar college naar sporthal leerde ik al snel grote delen van de stad kennen. Precies op het goede moment werd in 1975 de ENWB opgericht en kon ik mijn frustaties over de hindernissen kwijt in de eerste knelpuntennota.

Nog eens bladerend in die oude nota valt op dat vooral veel gevaarlijke punten verbeterd zijn. Veiliger is het vast geworden, maar ik denk niet dat de fiets werkelijk concurrerend geworden is door deze verbeteringen.

Om mensen die niet, zoals veel Fietsersbondleden, met de fiets opgroeien, toch voor de fiets te laten kiezen moet je niet alleen veilig, maar ook comfortabel en snel kunnen fietsen. Helaas leggen de stadsdelen, ondanks de inspanningen van vrijwilligers en de mensen op het kantoor van de Fietsersbond, steeds opnieuw fietsonvriendelijke zaken aan (Museumplein met te scherpe bochten, te steile inritbanden, etc.). Daarnaast ontbreekt de centrale regie en de politieke moed om keuzes te maken, zodat vooral de fietser die wat langere afstanden aflegt merkt wat een samenraapsel de routes van het (hoofd)net Fiets zijn.

Tussen mijn huis (Noord Jordaan) en mijn werk (Slotervaart) blijf ik zoeken naar een optimale route. Recent zijn in West een aantal routes opgewaardeerd: de Brettenroute is (vrijwel) af, het Rembrandtpark heeft nieuw asfalt, het rondje Sloterplas verlengt de Christoffel Plantijnroute. Na 15 jaar neem ik ineens vaak een grote omweg: ik blijf liever bijna de helft om te rijden om kruisingsvrij en comfortabel te fietsen! Jammer alleen dat de stukjes niet aan elkaar zitten. Waarom zijn er in Amsterdam zo weinig fietsviaducten en tunnels, bijvoorbeeld ver de Haarlemmerweg naar Sloterdijk?

Tijd dus voor een FlitsFietsNet binnen (groot) Amsterdam. Gebruikmakend van de structuren die nu de natuurlijke barrières vormen, is een kruisingsvrij net eigenlijk niet eens zo moeilijk te realiseren:

- langs autosnelwegen, spoor- en metrolijnen (parallele routes of relatief goedkoop met aanhangende fietspaden zoals over de grote rivieren);
- langs de Amstel, Singelgracht (Stadhouders- en Nassaukade) en IJ-oeveren (routes op of zelfs iets onder waterniveau onder de bruggen door).

Aangevuld met de parkenroutes, wat ontbrekende schakels in het buitengebied (langs de Sloterplas, de Kalfjeslaan) en enkele fietsbruggen en tunnels, zie ik het FlitsFietsNet zo voor me.

Bijkomend voordeel: deze routes zijn echt veilig. Nu tegenwoordig ongelukken met krijt op straat worden uitgetekend, zie ik nog akelig vaak een fiets voor een auto liggen. We moeten dus zeker niet ophouden met knelpunten oplossen in de stad, want je moet het FlitsFietsNet ook kunnen bereiken.

In een tijd waarin het eind van de aardolie in zicht is, heeft de fiets de wind mee, dus laten we daarvan profiteren. Fietsers rijden ongeveer 5 maal langzamer dan auto's, niet onredelijk dus om een net te willen dat 5 keer zo fijnmazig is als het autosnelwegenet.

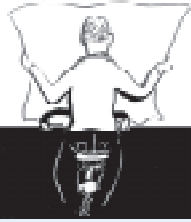
Tot slot wil ik nog even dromen: ook nog een snelfietsweg van CS naar het Vondelpark, en geen brommers op het FlitsFietsNet!

een
kruisings-
vrij fiets-
net

snelfiets-
weg van
CS naar
het
Vondel-
park



Ongeluk met krijt op
straat uitgetekend
Foto Saar Muller



nieuws

Baarsjes, Inspraak Jan Evertsen

De Jan Evertsenstraat krijgt eindelijk fietspaden. De gemiste kans - en grote frustratie van de Fietserbond - om bij de herprofilering 10 jaar geleden fietspaden aan te leggen wordt nu goed gemaakt. Met het vele (fout) parkeren voor de winkels en de drukte met auto's en trams was het er niet veilig fietsen. De Jan Evertsenstraat behoort tot de top van de zogenaamde Red Routes. Dat zijn wegvakken (en dus geen kruispunten) waar veel ongelukken gebeuren. Dit zal met de aanleg van fietspaden verbeteren. De Fietserbond had graag een bredere schampstrook gezien tussen fietspad en geparkeerde auto's, zodat openslaande autodeuren aan de rechterzijde van de geparkeerde auto's geen nietsvermoedende fietsers kunnen raken. (nvb, ml)

Op de bres voor een betere Muiderbrug

De Muiderbrug wordt ook wel de Maxisbrug genoemd. Het is de enige verbinding tussen Diemen en Muider, maar vreselijk om te fietsen. Op een smalle parallelweg langs de A1 rijd je als fietser tussen veel hard rijdende bussen en sluijverkeer. Rijkswaterstaat gaat de brug verbreden (en groot onderhoud plegen) en dat leek een goede aanleiding om ook verbetering voor de fiets te realiseren. Helaas beheldden de plannen opnieuw een onveilige oplossing voor fietsers. En dat ondanks het feit dat het ROA een ontwerp had laten maken en een flink deel van het benodigde geld beschikbaar had gesteld. De Fietserbond heeft officieel bezwaar gemaakt tegen de bouwvergunning omdat hij niet past in het bestemmingsplan. In dat geval moet de gemeente een vrijstellingsprocedure volgen en daarbij moet een ruimtelijke afweging gemaakt worden. Daarbij hoort natuurlijk een goede afweging waarin de verkeersveiligheid wordt betrokken. (ml)

Fietskaart Utrecht

Ook de afdeling Utrecht van de Fietserbond heeft een speciale plattegrond voor fietsers uitgegeven, geïnspireerd op de Amsterdamse versie. Voor geïnteresseerden is hij te koop op ons kantoor aan het WG-plein 84. Voor leden kost de kaart 3 euro en voor niet-leden 3,85 euro. (nvb)

Javastraat

De Javastraat wordt binnenkort geherprofileerd. Jammer genoeg zullen er op deze straat met zijn vele foutparkeerders geen vrijliggende fietspaden komen. Er is nu discussie over de breedte van de rijbaan. Het voorstel is om de rijbaan 5,50 m. te maken. Een prima maat voor een buurtstraat met weinig autoverkeer, maar volgens de Fietserbond in dit geval te smal. Auto's moeten in principe bij tegenliggers achter de fietsers blijven. Ook kunnen fietsers een foutgeparkeerde auto bij deze breedte niet makkelijk inhalen. Wij pleiten er voor om de rijbaan 6,50 m te maken. (nvb)

Oversteek Mahlerlaan-Buitenveldertselaan

Lijn 5 kan door werkzaamheden van de NoordZuidlijn niet blijven rijden via Station Zuid-WTC. Er wordt daarom een bypass aangelegd via de Strawinskylaan. Gevolg daarvan is dat de oversteek Mahlerlaan-Buitenveldertselaan komt te vervallen voor fietsers. Bijzonder jammer, vinden we, ook omdat de Mahlerlaan een verkeers-luwer alternatief is voor de De Boelelaan. (nvb)

Fietsroute door Diemen

Stadsdeel Diemen heeft samen met de Historische Kring Diemen een cultuur-historische fietsroute ontworpen: 'Dwars door Diemen'. Door het volgen van die route kun je veel te weten komen over de kunst, cultuur en geschiedenis van het dorp. Er is bij de opzet rekening gehouden met de fietsvriendelijkheid en ook met de hoeveelheid tijd of energie die men er in wil steken (9 km of 22 km). De route kent niet alleen een routebeschrijving maar ook een kaart en een waaier met een beschrijving van 38 bezienswaardigheden. Bovendien staan er langs de route borden met foto's en nadere informatie. De fietsroute is voor 2,95 euro te koop bij het gemeentehuis en bij boekhandel Vanderhoef in winkelcentrum Diemerplein. Het zou mooi zijn als de route ook via de website van het stadsdeel beschikbaar zou zijn, want je zult maar op een zonnige zondagmiddag ineens zin hebben in een leuk fietstochtje...



opgeloste knelpunten

Centrum

Vijzelgracht stad-in heeft een flinke verbetering ondergaan. Hoewel wij hier graag een vrijliggend fietspad hadden gewild, is de nu aangelegde brede fietsstrook zonder parkeren er naast een winstpunt. (nvb)

Nieuw West

Drie stadsdelen liggen aan de Sloterplas en gezamenlijk zijn zij tot het plan gekomen van een rondje Sloterplas. Een mooie route van zo'n 5 km lang rondom de plas. Voornamelijk door het groen. Fietsers, wandelaars, hardlopers en skaters vinden hier plek voor een plezierig ommetje. Het fietspad is zo breed dat fietsen en skaten er goed samen gaan. Voor de sportievelingen is er elke 200 meter een merkteken dat de afgelegde afstand aangeeft. Eind 2006 moet het klaar zijn. (ml)
Een nieuwe fietsbrug tussen de Osdorperweg en het (ook vrij nieuwe) fietspad langs de volkstuinten naar Geuzenveld biedt een mooie verbinding in de groene westrand van de stad. Hier is het prachtig fietsen op een mooie middag, met lage zon bijvoorbeeld. (ml)

Oost-Watergraafsmeer

De Wethouder Frankeweg en het Galilei-plantsoen hebben vrijliggende fietspaden gekregen. Met name voor de schoolkinderen die daar elke morgen fietsen is dit een grote verbetering. Jammer dat de fietspaden in tegels zijn uitgevoerd en niet in asfalt. (nvb)
Het 's Gravensandeplein heeft vrijliggende fietspaden gekregen. (ml)

Ring Oud Zuid

Van Baerlestraat heeft nu ook fietspaden gekregen tussen het Concertgebouw en de brug over het Vondelpark. Een grote verbetering. Fietsers hebben nu geen last meer van foutparkeerders. Nu ontbreekt alleen nog het stuk tussen het Concertgebouw en de Ruysdaelstraat. (nvb)

Oversteken Stadionweg

Bij Marathonweg-Herculesstraat hoeft nu steeds maar 1 rijstrook overgestoken te worden. Bij de Schubertstraat is een steunpunt aangelegd. Belangrijk aangezien hier veel schoolkinderen oversteken. (nvb)

Hemonystraat

In de Hemonystraat tussen 2^{de} Jan van der Heyden- en 2^{de} Jan Steenstraat is een fietsdoorsteek aangelegd. Het is mooi dat je hier nu legaal kunt doorfietsen nu. (nvb)

Slotervaart

Het Christoffel Plantijnpad is een prettige groene fietsroute van de Sloterplas richting het Nieuwe Meer. Al jaren zien we uit naar de laatste schakel in deze route: een verbinding onder de A4 door om aan te sluiten op de fietspaden in de Oeverlanden bij het Nieuwe Meer. Die verbinding is er nu eindelijk: een viaduct onder de A4 en een oversteek over de Oude Haagseweg. Voor fietsers en paarden. (ml)

Westerpark

De Van Hallstraat heeft—in een wat merkwaardig profiel—vrijliggende fietspaden gekregen. (ml)

Zeeburg

De Cruquiuskade heeft prachtige vrijliggende fietspaden gekregen. (nvb)

Nieuwe knelpunten

Vondelpark afsluiting

De ellende die fietsers in het Vondelpark het afgelopen jaar over zich heen kregen is nog niet ten einde. Eerder al stuitten de fietsers uit Oud West op een onbehoorlijke afzetting. Al een hele tijd hebben fietsers vanuit de PC Hoofdstraat en op de hoofdroute door het park last van rigoureuze afzettingen. Dit alles in verband met groot werk aan de riolering en het park.

Of dit nog niet genoeg was moet er nu ook gewerkt worden aan het deel van het park tussen van Baerlestraat en Stadhouderskade. Een volledige afsluiting voor fietsers en voetgangers is het gevolg. Die zullen 4 maanden - van januari tot 29 april (onder voorbehoud) - om moeten rijden en lopen door de PC Hoofdstraat. Inclusief een vervelende oversteek van de van Baerlestraat. Wij voorzien hier ernstige problemen. Maar onze inspanningen tot verbetering hebben slechts heel beperkt effect gehad. Eén ding hebben we gelukkig kunnen voorkomen en dat is dat tegelijkertijd de Museumbrug wordt afgesloten. (ml)





nieuws uit Amstelveen

Door Cor Roof

Fietsnota

Nadat de nieuwe Fietsnota dit voorjaar is aangenomen heeft de fietscoördinator van de gemeente Amstelveen de opdracht gekregen om een actieplan op te stellen met de voorstellen voor verbetering uit de nota. De actieve leden van de afdeling Amstelveen zullen er kritisch op toezien dat de plannen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. We houden u op de hoogte.

delingen in het zuidelijke ROA-gebied gevraagd ook mee te werken zodat er in geheel Noord-Holland een dekkend netwerk ontstaat. De afdeling Amstelveen heeft voorstellen ingediend.



Fietsknooppuntennetwerk

Is een netwerk van recreatieve routebewegwijzeringen op basis van nummers en infopanelen die nu al bestaat in het noordelijke gedeelte van het ROA-gebied (Waterland, Zaanstreek etc.). Het ROA heeft de af-



1976



1977



1984

T r o t s

Het eerste jaar dat ik in Amsterdam woonde, volgde ik vier cursussen Nederlands. Onvermijdelijk kwam in elke cursus fietsdiefstal ter sprake - gewoonlijk nadat een medestudent zich beklaagd had over het stelen van zijn of haar fiets. Wanneer de docenten ons maanden goed op te letten bij het op slot zetten van onze fiets, volgde de vraag of hun fiets weleens gestolen was. "Natuurlijk," zeiden de docenten, en ze vertelden hoeveel fietsen ze zo kwijt geraakt waren. Van één waren dat er zes, van een ander dertien. Die getallen sloegen de studenten met stomheid. Maar echt geschokt waren ze toen één docent vertelde dat in 25 jaar van hem één fiets per jaar gestolen was - in totaal 25 fietsen.

"Echt waar?"; klonk het door de klas. "Vijfentwintig?!"

De docent grinnikte en leunde achterover in zijn stoel. Hij keek naar onze verbijsterde gezichten en over zijn gezicht trok een brede grijns.

Ik zag dat en stond versteld. Waar was hij zo vrolijk om?

Pas nog kwam een vriend langs om één van mijn reserve-fietsen op te halen. De nacht ervoor was zijn fiets gestolen, losgemaakt van de plek op de Oude Waal waar hij hem had vastgezet.

"Hoeveel fietsen ben jij door diefstal kwijtgeraakt?" vroeg ik.

"Waarschijnlijk zo'n tien of twaalf in de afgelopen 12 jaar," zei hij. Toen glimlachte hij en zei, "Wat wil je? Dit is Amsterdam, nietwaar?"

Drie dagen later kwam een andere vriend binnen in de fietsenzaak waar ik wel eens werk. Zijn fiets was die nacht gejat, in de Pijp, en nu zocht hij een 2^{de} hands vervanger.

"Hoeveel fietsen zijn er van jou gestolen?" vroeg ik.

"De laatste twintig jaar? Ongeveer vijftien," zei hij. "Tja, dat heb je nou eenmaal in Amsterdam," voegde hij er aan toe.

Net als de docent eerder, leek geen van hen kwaad, gefrustreerd of zelfs maar bedroefd over het lot van hun fietsen. Als ze al iets waren, leek het wel of ze er behagen in schepten aan een vreemdeling toe te geven hoe vaak ze bestolen waren. Zoals veel Amsterdammers die ik sprak, gaven beiden hoog op over de vindingrijkheid van fietsendieven, waren ze vol ontzag over de tienduizenden fietsen per jaar die er gestolen werden, en leken ze trots op het feit dat Amsterdam de onbetwiste gestolen-fiets-hoofdstad van de wereld was.

Zo'n gretigheid om dit perverse soort chauvinisme te étaleren door op te scheppen over die plaag van fietsdiefstal, zou niet raar geweest zijn als het van de dieven kwam - maar het waren de slachtoffers die er prat op gingen!

Ik kom oorspronkelijk niet uit Amsterdam, maar ik wil er graag de rest van mijn leven blijven. Alleen hoop ik dat ik nooit trots zal worden op de wijd-verbrede fietsdiefstal in mijn pleegstad.

PETE JORDAN



30 JAAR FIETSEBOND
AFDELING AMSTERDAM

