



Gemeente Amsterdam

Dienst Onderzoek en Statistiek

Fietsen in Amsterdam

Vrijheid, gelijkheid en gratis fietsenstallingen!

De fiets beweegt Amsterdam. Dat is de belangrijkste conclusie na de laatste jaarboekpresentatie van de Dienst Onderzoek en Statistiek, die als thema 'Fietsen in Amsterdam' had. De oer-Hollandse tweewieler heeft zich door zijn populariteit ontwikkeld tot een probleem voor de verkeersveiligheid en de openbare ruimte in Amsterdam. Het is een probleem dat veel Amsterdammers bezighoudt, ofschoon ze er in het buitenland juist om worden benijd. Naast de 'usual suspects' waren daarom veel betrokken Centrubewoners en leden van de Fietzersbond, sommige met het laatste nummer van de *Vogelvrije Fietser* onder hun arm, naar de Rode Hoed gekomen. Daar leerden ze en passant over een verborgen strijd die op de fiets wordt uitgevochten: tussen gelijkheid en het vrije individu.

Fiets als nationale habitus

Niets of niemand dwingt Nederlanders te fietsen. Toch doen we het massaal, tot de burgemeester, de minister en de koningin toe. Het vlakke land is er geschikt voor, maar fietsen behoort ook tot onze 'nationale habitus', de gewoontes waarmee we zijn opgegroeid en waar we niet over nadenken, zegt sociologe Giseline Kuipers. Direct over de Nederlandse grens zijn nauwelijks fietspaden en geen overvolle fietsenrekken. De fiets is daar een stuk speelgoed voor kinderen of een zondags sportattribuut voor mannen, maar geen echt vervoermiddel, zegt de hoogleraar langetermijnprocessen.

Hoe komt het dat de allerrijksten en –machtigsten van Nederland zich verplaatsen met het meest statusloze voertuig dat er bestaat? Een van geval van 'conspicuous non-consumption', stelt Kuipers. Vrij vertaald: opzichtige bescheidenheid. Door de eeuwen heen waren het in Nederland de burgerij en middenklasse die de toon zetten. Niet de adel of het vorstenhuis. In de burgerlijke waarden was ostentatief vertoon van rijkdom en macht niet gepast. De fiets sluit daar goed bij aan; het is zelfs vrijwel onmogelijk er gedistingeerd uit te zien op de fiets.

De fiets onderstreept dus onze gelijkheid en 'gewoonheid', maar die functie lijkt te veranderen, zegt Kuipers. Tegenwoordig moet je vooral 'jezelf zijn', en je niet laten leiden door zoiets als een middenklasse. Dat leidt ertoe dat degelijke Gazelles en Batavussen terrein verliezen aan hippe bakfietsen, Long Johns, kekke vouwfietsjes en trendy 'fixies'. Daarmee kan die eenvoudige fietser zich alsnog als vrij individu onderscheiden van de massa.

Amsterdam als fietsstad

Amsterdam is een fietsstad bij uitstek, maar misschien niet eens de fietshoofdstad van Europa, zegt Carine van Oosteren van O+S. Kopenhagen telt immers meer tweewielerforenzen. Maar de fiets is belangrijk voor Amsterdammers; het is een verlengstuk van hun identiteit, stelt ook Van Oosteren vast. De veelal jonge voormalige eigenaren van 'weesfietsen' - achtergelaten, verwaarloosde rijwielen – zoeken kennelijk nog naar hun identiteit.

Hoeveel fietsen zijn er eigenlijk in de stad? Niemand die het precies weet. Deelnemers aan het, niet-representatieve, O+S-panel mochten er een slag naar slaan. De meesten zeiden 1 miljoen of 500.000. Het gemiddelde van 881.000, oftewel ruim één fiets per inwoner, klinkt velen aannemelijk in de oren.

Vooral de dagelijkse fietsers prijzen het gemak van het vervoermiddel, maar velen zijn minder positief over de veiligheid en vooral over langsrazende scooters. Het meest wordt er gefietst binnen de ring en daar zijn ook de vervelendste kruispunten en straten om fietsend te passeren, blijkt uit onderzoek van O+S. Berucht zijn onder meer de Dam, Centraal Station en Leidseplein, maar ook de Ceintuurbaan, Van Woustraat en Stadhouderskade.

In stadsdeel Centrum zijn de meeste problemen bij het parkeren van de fiets, vooral bij het Centraal Station. Mensen die hun fiets hier stallen vinden het vooral belangrijk dat die fiets er nog staat als zij terug komen. Verder vinden veel Amsterdammers dat parkeren bij het Centraal Station gratis moet zijn. Een derde overweging – geparkeerde fietsen mogen anderen geen overlast bezorgen – wordt vooral genoemd door ouderen. Meer gratis fietsparkeerplaatsen, is voor de meeste Amsterdammers de beste oplossing voor het station, gevolgd door meer handhaving, terwijl een minderheid voor meer betaalde stallingplaatsen is.

Overigens verwachten de meeste Amsterdammers wel dat er uiteindelijk vaker zal moeten worden betaald. Mensen die wél bereid zijn te betalen voor fietsparkeren, willen daar gemiddeld maar liefst 1,75 euro per dag voor neertellen. Bijna een kwart (23%) van de Amsterdammers is niet bereid om te betalen. Het gemiddelde dat de Amsterdammers willen betalen is 1,35 euro, terwijl het werkelijke dagtarief bij het Centraal Station 1,20 euro is.

Verder denken velen creatief mee over oplossingen, variërend van 'valet parking' tot (her-)invoering van de fietsbelasting of een fietswielklem. Anderen noemen Station Zuid als voorbeeld, waar pas na een dag voor de stalling moet worden betaald.

Maar hoe groot is het fietsparkeerprobleem nu in de stad? Volgens een zeer ruwe berekening van O+S staan er nu 295.000 fietsen (exclusief zeven procent weesfietsen) in de openbare ruimte, waarvoor 200.000 officiële plaatsen beschikbaar zijn. Er zijn dus een kleine 100.000 plaatsen extra nodig.

Bereikbaar

De fiets is de afgelopen twintig jaar het dominante vervoermiddel geworden binnen de ring, zegt Bas van den Heuvel van DIVV. Het aandeel van de fietsverplaatsingen is sinds 1990 gestegen van 39 naar 62 procent in 2008. De tweewieler dankt zijn succes voor een belangrijk deel aan het autoparkeerbeleid, waardoor veel mensen de auto laten staan. Verder verkozen vooral hoger opgeleiden de fiets boven het openbaar vervoer en was het verbeterde fietspadennet een stimulerende factor.

Door het succes van de fiets blijft Amsterdam bereikbaar, stelt Van den Heuvel. Nu zijn de verkeersveiligheid en de fietsophopingen in de openbare ruimte de 'uitdagingen'. Voor dat parkeren heeft de stad verschillende opties: extra stallingen, flexibel gebruik van parkeerplaatsen, parkeerduur beperken, tarifiering, fietscoaches en het stimuleren van alternatieven als het OV.

Ter relativering van de parkeerproblemen zegt Van den Heuvel dat de fiets Amsterdam veel goeds heeft geboden: 'In het buitenland zeggen ze: 'Geef ons zo'n probleem''.

De nieuwe auto

Veel toehoorders smachten naar concrete maatregelen en hopen die te horen van Jeanine van Pinxteren. De bestuursvoorzitster van stadsdeel Centrum schetst nog eens het enorme succes van de fiets. Het aantal fietsers dat dagelijks de Singelgracht naar het centrum oversteekt is afgelopen tien jaar gestegen van 30.000 naar 50.000.

'De fiets is de nieuwe auto', zegt Van Pinxteren, waarmee ze bedoelt dat met name geparkeerde fietsen op een aantal plekken in het centrum de openbare ruimte volledig verstoppen. Fietsparkeren in de openbare ruimte in het centrum moet bijvoorbeeld ondergronds worden gebracht. Zo overlegt het stadsdeel met de Bijenkorf over een fietsenkelder onder het Beursplein. In de oude gymzaal van het Barlaeus-gymnasium en op pontons in het water komt tijdelijke parkeerruimte, in afwachting van herinrichting van het Leidseplein en de aanleg van een fietsenkelder. En het is in de toekomst ondenkbaar dat er grote publiekstrekkingen als de bioscoop City en theater De la Mar worden geopend zonder fietsenkelder, zegt Van Pinxteren.

Een mentaliteitsverandering en betere voorlichting helpen ook tegen het fietsparkeerprobleem. 'Als mensen 1,35 euro willen betalen, maar er zijn nog vrije plaatsen voor 1,20 euro, dan moeten we dat over het voetlicht brengen. Maar er is kennelijk ook begrip voor maatregelen waarbij men ook op het eigen gedrag wordt aangesproken.' Daarnaast wil ze een drukke fietsroute als de Haarlemmerstraat in de spits autovrij maken. En het veel gehekkelde 'stickeren' en verwijderen van veronderstelde weesfietsen en hinderlijk geparkeerde rijwielen gaat door, ofschoon het veel geld kost.

Eigen stijl

Maar het afvoeren van deze fietsen naar het Westelijk Havengebied is een te rigoureuze maatregel, meent Jupijn Haffmans van het Milieucentrum Amsterdam. Zoals verwacht bejubelt Haffmans de fiets: die is goedkoop, zowel voor de gebruiker als bij de aanleg van infrastructuur. Origineel is Haffmans met zijn bewering dat fietsen veilig en sociaal is door het oogcontact dat fietsers hebben met andere weggebruikers. Opvallend is ook zijn suggestie aan Amsterdammers om hinderlijk geparkeerde rijwielen van anderen 'net iets verder weg te zetten dan nodig'.

Ronduit opmerkelijk is de laatste oproep die Haffmans doet. Hij sluit daarmee een serie lezingen af die begon met een referentie aan de fietsschool als onderdeel van een beschavingsoffensief in de jaren dertig en een verhandeling over de fiets als symbool van nationale gelijkheid. Daaraan voorafgaand waren er typerende videobeelden te zien van hedendaagse, anarchistische fietsers op het Mr. Visserplein.

We moeten het die anarchistische fietsers niet kwalijk nemen, zegt Haffmans. 'Gun ieder zijn eigen stijl', zo vraagt hij het publiek. Kennelijk wil ook hij met zijn pleidooi voor vrije expressie op de fiets ontsnappen aan het aloude gelijkheidsbeginsel voor fietsers.