



Touringcars en fietsers gaan moeilijk samen

De binnenstad kan de toename van het touringcarverkeer niet aan. Daarom wil de gemeente dat touringcars de beschikbare ruimte efficiënter gebruiken. Toezicht op de haltes leidt tot een betere doorstroming, zodat het touringcarverkeer kan groeien.

De groei van het touringcarverkeer leidt tot ergernis bij de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad en Milieudefensie. Amsterdam behoort – vinden zij – een binnenstad te hebben waar iedereen welkom is om te wonen, te werken en te ontspannen, waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen. Hier zijn auto's en vrachtwagens te gast en touringcars passen daar niet bij.

Wie zich regelmatig per fiets door de stad begeeft zal kunnen beamen dat deze organisaties een punt hebben. In de Raadhuisstraat klopt het hart je in

de keel wanneer een bus weer eens de fietsstrook kruist om te halteren, in de Jodenbreestraat kun je slechts hopen dat de chauffeur van een rechts afslaan de bus je heeft gezien; op het Muntplein, in de Warmoesstraat en zelfs de Nieuwe Spiegelstraat lopen fietsers soms vast wanneer touringcars zich klemgereden hebben.

Gezien de onveranderd grote druk op de openbare ruimte, streeft Stadsdeel Centrum naar schoon, efficiënt en veilig verkeer en wil het touringcars weren uit de binnenstad (Akkoord Bestuurscommissie Stadsdeel Centrum (2014-2018)). Dat is conform het verkiezingsprogramma van GroenLinks, waarin staat dat touringcars geweerd worden uit de Binnenstad en haltes krijgen toegewezen op P+R-terreinen en bij OV-knooppunten nabij de A10.



De Fietsersbond steunt het streven touringcars uit het centrum te weren en is van mening dat ze om te beginnen als regel alleen mogen worden toegelaten op de bestaande corridors (zie zwarte lijnen op de kaart hierboven) en daarlangs het laden en lossen moeten afhandelen. (JPN)

Buitenlandse blik op ons fietsklimaat

Volgens Denker des Vaderlands René Gude wordt ons zelfbeeld sterk bepaald door anderen. Wat kan de ander over je vertellen wat je zelf nog niet wist? Het was een Amerikaan van geboorte, Pete Jordan, die met zijn boek *De Fietsrepubliek* de geschiedenis van de Amsterdamse fietser optekende. Hoewel veel beschreven feiten ons min of meer bekend zijn, stap je na lezing van zijn aanstekelijke ode toch net even anders op de fiets. Als was je vergeten hoe bijzonder ons fietsklimaat eigenlijk is.

Fietsprofeet

In een volgepakt zaaltje van Pakhuis De Zwijger luisteren voornamelijk Amsterdamse fietsers naar het betoog van Australiër Steven Fleming, onderdeel van het minisymposium 'Amsterdam

cycling in international perspective'. "De ontwerpers van de 'car-based city' richten zich op de Amerikaanse moeder. De auto bracht haar het gemak om samen met de baby boodschappen te doen in de shopping mall. De bakfiets kan die rol overnemen, zeker als deze, in speciaal daartoe ontworpen flatgebouwen, in huis kan worden geparkeerd. Als we met de bakfiets dan ook nog de supermarkt in kunnen fietsen, slaapt de baby gewoon door terwijl we boodschappen doen en bij thuiskomst de koelkast vullen."

Fleming is een man met een missie. Hij was werkzaam als architect in onder andere Singapore, maar voelde zich niet langer senang bij de kolossale flatgebouwen. Hij miste de menselijke maat en koos voor een academische carrière.



Als fanatiek fietser probeert hij nu de potentie van het fietsen onder de aandacht van architecten en stadsontwikkelaars te brengen. Een fietsprofeet, met Nederland en Denemarken als beloofde landen, die zijn visioenen bundelde in *Cycle Space, architecture & urban design in the age of the bicycle*. Hij beschrijft hierin onder andere de redenen waarom mensen voor de fiets kiezen en deed hiertoe veldonderzoek in zes wereldsteden.

Fietsprotestantisme

Het hoofdstuk over Amsterdam is ge-



foto Cycle-space.com



foto Shirley Agudo

De fiets kan in speciaal daartoe ontworpen flatgebouwen in huis worden geparkeerd

...vrolijke fietsers op fietsen in alle soorten en maten

titeld *Cycling because it's practical*. Uiteraard stimuleren factoren als hoge bevolkingsdichtheid, vlak land en korte afstanden het fietsgebruik. Maar er is volgens hem een doorslaggevend factor: ons aloude Calvinisme. "Hoewel de fiets pas 300 jaar na het Calvinisme z'n intrede deed, bevatte de nationale ziel nog genoeg stoïcijnse trots om de fiets te omarmen als was het de bijbel zelf." En dit is volgens hem ook terug te zien in de sobere manier waarop wij ons fietsgeloof beleven. Zeker in vergelijking met andere wereldsteden, waar fietsen een statement is en fietsers zich door materiaal en kleding juist willen onderscheiden.

Ook onze aan het fietsen gerelateerde architectuur – zie de fietsflat – is volgens Fleming geen feest voor het oog. "Nederlandse fietsgebouwen doen denken aan protestantse kerken, kale tegenhangers van de barokke godshuizen elders." Fleming gelooft juist in flamboyante architectuur, een middel om de afgevallen schapen in de fietskerk terug te brengen. Maar kiest de weg der ('contrarevolutionaire') geleidelijkheid, zoekt geen confrontatie met de verstokte automobilist en richt zich op zogenaamde witte vlekken in steden. Veel voormalige industriegebieden worden momenteel herontwikkeld. Deze zijn veelal vlak en dus uitermate geschikt voor nieuwe be-

woners die bewust kiezen voor de fiets. Er zal daar op termijn een 'bike community' ontstaan, die een emancipatorische voortrekkersrol vervult, vergelijkbaar met de 'gay community' in bijvoorbeeld San-Francisco.

Fleming richt zijn blik op de snelle, hippe fietser en wil deze ruim baan geven, want wandelen is vermoeiend en saai. En dus pleit hij voor volledig gescheiden fiets- en wandelpaden, zoals viaducten met boven wandelaars en beneden fietsers. Dit neemt – meent hij – meteen een van de redenen weg waarom mensen voor de auto kiezen: slechte weersomstandigheden. Uit het publiek kwam toen de vraag of hij bekend was met de mislukking van de Bijlmer – met zijn sociaal onveilige viaducten – en de opmerking dat fietsers graag in de open lucht fietsen. Maar volgens hem moeten de viaducten gewoon publieksvriendelijker worden ingericht. En de Calvinistische Nederlander fietst dan wel door weer en wind, uit internationaal onderzoek blijkt dat het merendeel der mensheid liever geen nat pak haalt.

Clichébeeld

In 'Cycle Space' is er lof voor ons fietsklimaat, maar Fleming gaat niet over tot Zaligverklaring. Internationaal gezien hebben wij dan wel een hoge fietsdicht-

heid, ook hier wordt het merendeel van de stedelijke trips nog altijd met de auto, brommer of het openbaar vervoer ondernomen. Het clichébeeld van Nederland Fietsland behoeft dus enige bijstelling, ook al omdat "ansichtkaarten niet de jonge jongens laten zien die op hun snorscooters de fietspaden onveilig maken."

Dat een clichébeeld overigens best gemakkelijk kan zijn, bewijst het fotoboek *The Dutch & Their Bikes*. De Amerikaanse fotografe Shirley Agudo, al enige tijd woonachtig in Nederland, heeft daarin haar fascinatie voor de Nederlandse fietser niet onder stoelen of banken gestoken. Bijna zevenhonderd (!) afbeeldingen – haar stijl is die van de straatfotografie – van vrolijke fietsers op fietsen in alle soorten en maten. Hoewel naar waarheid geschoten, levert deze kleurrijke collage een enigszins vertekend beeld op. Er ontbreekt iets. En dat iets kunnen verstokte fietsers missen als kiespijn: onze gemotoriseerde mede-gebruikers. En dus toont het boek een beeld zoals wij, Steven Fleming inclusief, dat zouden wensen: straten en paden vol met fietsers, alleen maar fietsers. Fantastic! (MvK)

Cycle Space, nai010, ISBN 9789462080041
The Dutch & Their Bikes, XPAT Scriptum, ISBN 9789055948994

Opgelost knelpunt

Goed nieuws voor fietsers ten noorden van Amsterdam: het pontje over het Noordhollandsch kanaal (Landsmeer-Het Schouw) is verplaatst en iets dichterbij Amsterdam terechtgekomen. Zo wordt fietsers die vanuit Amsterdam langs de Kanaaldijk rijden en naar Wa-

terland willen, een toch wel vervelende omweg langs de N235 bespaard (hieraan op de kaart in rood aangegeven). De nieuwe verbinding werd op 16 januari j.l. door een prominente VVD-er uit Waterland geopend, maar was toen – tot woede van sommige Landsmeerders – nog niet toegankelijk voor auto's.

Op zon- en feestdagen van 9-19 uur
Overige dagen van 7-19 uur

