

Interview: Fietsen in Amsterdam

AUTEURS Jesper van Loon en Peter Pelzer

FOTOGRAFIE Jesper van Loon

Zet twee Amsterdamse gemeenteraadsleden van uiteenlopende politieke signatuur en een hoogleraar vervoersplanologie bij elkaar in een kamer en laat ze een uur lang fietsen en mobiliteit bekritisieren, prijzen en oplossingen aandragen. AGORA deed een poging wetenschap en de politieke realiteit dichterbij elkaar te brengen. De uitkomsten waren verrassend.

Luca Bertolini is hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is gespecialiseerd in het snijvlak tussen landgebruik en transport. Hij heeft onder andere gepubliceerd over herontwikkeling van stationsgebieden en duurzame mobiliteit in stedelijke regio's

Robert Flos is fractievoorzitter van de VVD in de gemeenteraad van Amsterdam. Voordat hij fractievoorzitter werd in 2010 was hij als gemeenteraadslid onder meer verantwoordelijk voor verkeer en vervoer.

Fjodor Molenaar is lid van de gemeenteraad voor GroenLinks in Amsterdam. Twee recente notities van zijn hand zijn 'De Fietser Koning: fietspaden en fietsstraten voor Amsterdamse tweewielers' en 'GroenLinks Actieplan Fietsparkeren: over vakken, geruimde wrakken en andere gemakken'.

Fietsen is goedkoop, gezond, duurzaam en heeft een klein ruimtebeslag. De investeringen in fietspaden en fietsparkeerplekken vallen in het niet bij de kosten van de aanleg van snelwegen en OV-infrastructuur. Deze ingrediënten hebben ervoor gezorgd dat fietsgebruik in veel Nederlandse binnensteden bijna bezwijkt onder haar eigen succes. Een blik op de fietsparkeerproblematiek op de treinstations van Amsterdam en Utrecht spreekt boekdelen. Want hoewel toeristen de Amsterdamse fietsflat vooral zien als een icoon van fietscultuur, is het voor beleid-

smakers een pragmatische oplossing voor een hoofdpijndossier. Het voorbeeld van Amsterdam dient in dit interview als een reflectie van bredere vraagstukken met betrekking tot vervoer, duurzaamheid en de rol van de fiets hierin.

De deelnemers: twee gemeenteraadsleden met uiteenlopende visies over de rol van vervoer in Amsterdam, maar beiden gepokt en gemazeld in het politieke handwerk, en een academicus met een imposante reeks aan publicaties, maar geen beslissingsbevoegdheid. Het doel: de rol van de fiets in het Amsterdam van nu en de toekomst analyseren. Waar liggen de pijnpunten en, hoopgevender, waar liggen de oplossingen voor het vervoerssysteem van de stad van de 21e eeuw?

Fricities in de openbare ruimte

'Mijn stelling is dat het succes van de fiets weleens zijn eigen graf kan delven', begint Fjodor Molenaar. 'Fietsen wordt vanuit de overheid gestimuleerd; we fietsen dan ook steeds meer en vaker. In Amsterdam vindt bijna 40 procent van de verplaatsingen per fiets plaats en in de binnenstad is dit zelfs 60 procent. Dat zijn goede ontwikkelingen, maar ze leiden ook tot problemen, zoals congestie en fricties in de openbare ruimte. Ik heb een aantal dingen geconstateerd: het wordt steeds drukker op de fiets, het levert chaos of zelf een fietsinfarct op, met name op bepaalde locaties en momenten, en de verplichting voor nieuwe publieke functies om in stallingen te voorzien wordt niet nagekomen.' Robert Flos kan zich vinden in de analyse van de problemen die geschetst worden, maar over de oplossingen heeft de VVD Amsterdam een ander idee. 'GroenLinks wil de fiets alle ruimte geven, terwijl wij de verschillende modaliteiten die mensen kiezen neutraler benaderen. Je moet niet willen treden in de keuze die vrije individuen maken. Voor ons is het belangrijk dat voortdurend de afweging gemaakt wordt tussen verschillende verkeersfuncties, zoals bijvoorbeeld de auto, het openbaar vervoer en taxi's. Wij vinden bijvoorbeeld dat fietsen niet overal zomaar geparkeerd moeten worden en in sommige gevallen kan een fietsparkeerverbod in de openbare ruimte daarom nodig zijn. We



v.l.n.r. Robert Flos, Luca Bertolini en Fjodor Molenaar

geven een mooie en goed ingerichte openbare ruimte nadrukkelijk prioriteit, zeker als je dit afweegt tegen het recht van de fietser om overal maar voor de deur te parkeren.'

Multimodaliteit

De door Molenaar geschetste probleemdefinitie wordt ook door Luca Bertolini gedeeld. Hij pleit daarbij voor het centraal stellen van het begrip multimodaliteit. 'Maar dan moet je dat begrip wel serieus nemen, multimodaal betekent namelijk niet neutraal. Niet alleen mensen zijn anders, maar ook omgevingen zijn anders: een stad is geen dorp en een grote stad is geen kleine stad. Iedere omgeving heeft een vervoerswijze die daarbij past. Op het platteland bereik je weinig met de fiets, waardoor de auto noodzakelijk wordt. In een stad, daarentegen, kun je veel meer plekken en bestemmingen bereiken met de fiets. Bovendien is het druk in de stad en een auto, los van allerlei andere problemen, vreet ruimte. De auto verenigt zich daardoor moeilijk met een omgeving met een hoge dichtheid, niet alleen aan gebouwen maar ook aan gebruik van openbare ruimte. Dat wil niet zeggen dat je niet met een auto in de stad moet kunnen komen. Hoe ver je met die auto moet kunnen komen, daar gaat het om; tot het centrum van de stad of kan je net buiten dat centrum omschakelen naar OV of fiets. Kortom, ik denk dat multimodaliteit ook het bevorderen van de vervoerswijze passend bij de omgeving omvat.'

Externe kosten en financiering

In Amsterdam zijn de parkeerkosten die bezoekers betalen een belangrijke bron van inkomsten en het is daarom de vraag of het verder opheffen van parkeerplaatsen niet leidt tot een afname van de inkomsten. 'Jawel', zegt Molenaar, 'maar je krijgt er iets veel mooiers voor terug: de openbare ruimte, waar meer kwaliteit aan gegeven kan worden, bijvoorbeeld door auto's uit het zicht te halen en ondergronds te stallen. Het gaat dus om wie ervoor betaalt. Nu halen we de bekostiging van de openbare ruimte voornamelijk uit de parkeeropbrengsten. Als we meer

garages bouwen die veel kosten en daardoor minder inkomsten krijgen uit parkeren op straat, wat op zichzelf goedkopere plaatsen zijn, dan is het de vraag hoe de kosten en baten op de lange termijn met elkaar in balans blijven. Moet je dan uit je algemene middelen toelagen op de doelen die je wilt realiseren?'

Volgens Bertolini gaat het om hoe smal of breed je kosten en baten van mobiliteit berekent. 'De gezellige openbare ruimte levert veel geld op door bijvoorbeeld de mensen die komen winkelen in Amsterdam.

"Een auto, los van allerlei andere problemen, vreet ruimte."

– Luca Bertolini

En dat is niet alleen omdat Amsterdam zoveel unieke winkels heeft, maar komt ook door de sfeer als geheel: een mix van winkels, cafés en bioscopen en kunnen rondscharrelen in de stad. Dat is heel anders dan parkeren op het dak van de Villa Arena (grootschalige detailhandel naar Amerikaans voorbeeld van een shopping mall, red.). Het zoveel mogelijk meenemen van niet directe, oftewel externe, kosten is daarom cruciaal. Dit is de ook de redenering achter het betalen voor congestie, wat bij rekeningrijden wel zou kunnen. Congestie betekent dat anderen die weg niet kunnen gebruiken. Het gebruik van niet-hernieuwbare bronnen is een andere voorbeeld van externe effecten die doorberekend zouden moeten worden.'

Molenaar gaat concreet in op het beleid om de openbare ruimte te verbeteren. 'We willen al 20 jaar ondergrondse parkeergarages bouwen, maar er zijn nog bijzonder weinig daadwerkelijk gerealiseerd. Nu we samen met de VVD in de coalitie zitten hebben we besloten werk te maken van de P&R locaties rondom de A10, waar veel geld naartoe gaat. Enerzijds is dat voor het accommoderen van bezoekers van buiten

de stad, zodat de multimodaliteit daar realiteit kan worden door over te stappen op OV, taxi of een gehuurde fiets. Anderzijds betekent het een kwaliteitsslag binnen de ring naar een legere openbare ruimte die goed is ingericht en juist ook is gericht op verblijfskwaliteit voor bezoekers en bewoners.

‘Dhr. Molenaar brengt nu heel mooi in hoe wij als coalitie hierin willen handelen’, reageert Flos, ‘maar daarbij wil ik wel verduidelijken dat wij dat als VVD zo ongeveer voor de poorten van de hel bij GroenLinks en ook PvdA hebben moeten wegslepen. Dat waren keiharde onderhandelingen waarbij wij veel meer wilden en de linkse partijen veel minder. Ook in de stadsdelen sneuvelen deze initiatieven vaak. Qua doel zijn we het wel met elkaar eens, dat er meer ruimte moet komen voor verblijfsfuncties en bijvoorbeeld de fiets, maar we denken heel anders over hoe de compensatie voor het autoverkeer vervolgens moet plaatsvinden. Een verplaatsing van de prioriteit van fysieke naar sociale ingrepen, ook voor wat betreft de inzet van opbrengsten uit parkeren, was het gevolg van links bestuur. Ik vind dat geld dat beschikbaar komt uit de parkeergelden ook ten goede moet komen aan de auto of in ieder geval direct verkeersgerelateerde zaken.’

"Het idee om te betalen voor het parkeren van je fiets vind ik helemaal niet raar en ik denk ook dat je daar in de toekomst niet aan ontkomt gelet op het aanbod."

– Fjodor Molenaar

De rol van de overheid

Opvallend in de discussie over kosten en baten is dat er veel afhangt van de, vaak politieke, keuze die gemaakt wordt. De prioritering van de fiets, zoals de afgelopen jaren het geval was, is daarom niet vanzelfsprekend. Flos stelt dat er de afgelopen jaren al veel aandacht voor de fiets is geweest. ‘Zo is het fietsbudget enorm verhoogd door het afgelopen college (PvdA-GroenLinks, red.) en dat is ten koste gegaan van autogerelateerde uitgaven. Op initiatief van GroenLinks is er een verschuiving geweest in het Mobiliteitsfonds van budget voor gemotoriseerde vormen van verkeer naar de fiets. We waarderen de problemen die andere weggebruikers hebben op een andere manier dan GroenLinks. Dhr. Molenaar noemt de fietser koning en de voetganger keizer, maar daarbij wordt de auto bedelaar en daar zijn we het niet mee eens. De overheid mag natuurlijk bepaalde vervoersvormen stimuleren die weinig negatieve externe effecten hebben, zoals ruimtebeslag en milieueffecten, maar het beleid is hierin al te ver doorgeschoten.’

‘De discussie over de mate van sturing is op zichzelf belangrijk en een typisch politieke aangelegenheid’, zegt Bertolini. ‘Alle soorten prijsprikkels zijn middelen om de externe kosten en baten een rol te laten spelen. Deze zijn namelijk, om een voorbeeld te noemen, niet beperkt tot de automobilist. Congestiekosten bij bedrijven en gezondheidseffecten zijn daar voorbeelden van. Dit is echter wel dusdanig complex dat je

voortdurend discussie zal houden over wat wel en wat niet meegenomen dient te worden. De filosofie is wel sterk, omdat deze erkent dat kosten en baten verder gaan dan wat een individu kan inzien. Daarnaast zal je ook in ogenschouw moeten nemen dat er mensen zijn die geen keuze hebben en afhankelijk zijn van de auto. We komen vervolgens op een belangrijk punt in de discussie, namelijk dat het probleem verder gaat dan de gemeentegrenzen. De meest optimale locatie van een P&R voor Amsterdam is niet per definitie in Amsterdam zelf.’

Flos benadrukt een ander aspect met betrekking tot de rol van de overheid. Hij stelt voor dat er ook prijsbeleid voor fietsen komt. ‘Het gratis stallen van fietsen is helemaal niet zo vanzelfsprekend. Ik kan me voorstellen dat bij stedelijke functies, ook om de financiering van fietsvoorzieningen te kunnen bekostigen, betaald wordt gestald na een gratis startperiode van een paar uur.’ Bertolini vult aan: ‘er zijn ook wel gevolgen van de fiets die niet goed zijn, bijvoorbeeld fietswrakken, en deze zullen hiermee erkend worden. Verder is het zo dat niet alleen individuen of de collectiviteit hebben de lusten en de lasten, maar ook het bedrijfsleven, dat dergelijke investeringen dus ook zelf zou kunnen doen, omdat bedrijven baat hebben bij de bezoekers die op de fiets komen.’

Molenaar deelt deze analyse grotendeels. ‘Het idee om te betalen voor het parkeren van je fiets vind ik helemaal niet raar en ik denk ook dat je daar in de toekomst niet aan ontkomt gelet op het aanbod. Wat dat betreft is het ook gewoon een kwestie van marktwerking. Op een gegeven moment wordt die openbare ruimte zo belast met in dit geval geparkeerde fietsen dat je daar oplossingen voor moet verzinnen. Dat betekent enerzijds stallingen voor kort en lang parkeren aanbieden. Anderzijds zal de maximaal toegestane tijdsduur van het parkeren gehandhaafd moeten worden. Technische oplossingen zoals een chip zouden het betalen vervolgens eenvoudig kunnen maken, maar ook de handhaving kunnen versoepelen door na die maximale periode die fietsen eruit te halen die niet betaald hebben of te lang staan. Maar ik vraag mij wel af of alle kosten die hiervoor gemaakt moeten worden wel opwegen tegen de baten. De komende jaren hoogstwaarschijnlijk nog niet.’ Bertolini’s standpunt sluit hierop aan: ‘Je laat mensen betalen om meer kwaliteit te kunnen bieden. Zo zijn er bijvoorbeeld steeds meer dure fietsen, waar de eigenaren waarschijnlijk best voor willen betalen om deze veilig te kunnen stallen.’

Fietsmarketing

Hoewel Amsterdam jarenlang is beschouwd als de fietshoofdstad van de wereld, krijgt het de laatste jaren stevige concurrentie van Kopenhagen. Deze stad voert niet alleen een agressief fietsbeleid, maar weet dit ook om te zetten naar het imago van de stad in de wereld. Op welke manier kun je fietsen gebruiken om je als stad te positioneren in de wereld? En hoe kan je de bevolking meekrijgen in dat op fietsen gerichte verhaal?

Molenaar: ‘Amsterdam is nog steeds fietsstad nummer één, maar in Kopenhagen doet men een aantal dingen goed. Ze geven fietsers veel ruimte, zelfs fietspaden in twee snelheden, maar die ruimte is daar ook voor handen. Kopenhagen heeft daarmee dus een oplossing voor de discussie over racefietsen, waar hinder door ontstaat bij degenen die rustig willen fietsen. Overigens is het communicatiebeleid van Kopen-

hagen veel beter, maar er gaat ook meer geld naartoe. Amsterdam kan daar een puntje aan zuigen. Wel is er inmiddels de campagne Amsterdam houdt van fietsen [zie foto], die steeds meer de wereld over gaat en veel delegaties uit het buitenland aantrekt.'

Bertolini stelt dat Kopenhagen een relevante stad is voor Amsterdam om naar te kijken. 'De fiets in de openbare ruimte heeft daar veel aandacht. Dat is dan ook eerder een stad om Amsterdam mee te vergelijken dan Londen of Parijs, waar fietsen net opkomt. Naar de eigen inwoners van Kopenhagen wordt ook beter gecommuniceerd. Deze worden bijvoorbeeld betrokken bij de keuzen om een straat af te sluiten of niet en de monitoring daarvan. Overigens is het ideale fietsbeleid niet in absolute zin te definiëren. Je zou juist meer moeten experimenteren, om te begrijpen wat in een bepaalde situatie werkt.'

"Dhr. Molenaar noemt de fietser koning en de voetganger keizer, maar daarbij wordt de auto bedelaar en daar zijn we het niet mee eens."

– Robert Flos

Oplossingen en de toekomst

Tenslotte spreken we nog over oplossingen voor de huidige problematiek en de toekomst van vervoer in de stad. Hoe kan de fietsparkeerproblematiek worden aangepakt? En zou bijvoorbeeld elektrisch vervoer kunnen betekenen dat de negatieve effecten van de auto, zoals luchtvervuiling en geluidshinder, weggenomen worden en dat het dan minder erg is om auto's in de stad te hebben?

Allereerst is er bij fietsen, hoewel ontegenzeggelijk een duurzaam vervoermiddel, frictie tussen een goed functionerende openbare ruimte en de aanwezigheid van – met name geparkeerde – fietsen. Molenaar bepleit een ander type parkeerfaciliteiten. 'Al dat staal in de openbare ruimte staat in de weg en lokt tevens uit dat daar weesfietsen achterblijven. Waar rekken zijn weggehaald, zoals bij de Albert Heijn aan de Haarlemmerdijk, wordt aangetoond dat geen rekken juist leiden tot een beter functionerend geheel. Ook komen er steeds meer grotere fietsen, bijvoorbeeld met bakken om kinderen of spullen mee te vervoeren, en zijn er meer scooters, die meer ruimte nodig hebben. Je zult dus iets moeten met de breedte van de fietspaden en de inrichting van de openbare ruimte. Tenslotte wijst Molenaar nog op deeltijdoplossingen, waarbij een straat op bepaalde dagen of tijden autovrij is. Deze oplossing wordt ook door Flos als haalbaar gezien, die aangeeft dat de kosten hiervan gering zijn. Wel stelt hij dat het alleen kan werken voor 'specifieke sublokale straten zonder doorgaand autoverkeer en mét draagvlak onder bedrijven en bewoners in de directe omgeving'. 'Definitieve afsluitingen en een plaats maar op één manier bereikbaar maken zou een enorme kwaliteit van een stad tegenwerken, namelijk dat verschillende soorten mensen verschillende dingen kunnen blijven doen', besluit Bertolini.

Een andere oplossing die vaak wordt aangedragen in het debat over duurzame mobiliteit in de stad is elektrisch vervoer. Amsterdam heeft de afgelopen tijd actief ingezet op stimulering daarvan. Hoewel deze modaliteit mogelijkheden biedt is het bepaald geen panacee voor stedelijke mobiliteitsproblematiek. Volgens Bertolini zullen elektrische auto's nog niet binnen tien jaar gemeengoed worden, maar los daarvan is juist het ruimtebeslag van de auto in een stad zo'n groot probleem. 'Ik verbaas me wat dat betreft over de mate waarin Amsterdam inzet op elektrisch vervoer, terwijl de stad mijns inziens meer zou moeten inzetten op multimodaliteit en de rol van nieuwe informatie en communicatie technologieën. Die laatste zaken passen nu al bij Amsterdam, terwijl we hier geen auto-industrie hebben die de stimulans nodig heeft om weer concurrerend te worden middels elektrische oplossingen. De toekomst zijn de slimme oplossingen, zoals ook met bijvoorbeeld smartphones als toegang tot allerlei verschillende mobiliteitsdiensten. Wat er nog verkeerd gaat zijn soms vrij basale dingen, zoals dat dienstregelingen niet op elkaar afgestemd zijn en P&R locaties niet op de juiste plekken liggen.'



Flos heeft een iets andere invalshoek, maar legt ook de nadruk op ruimtebeslag: 'Aan de ene kant heb ik geen overdreven hoge verwachtingen van de toename van elektrisch vervoer. Voor bepaalde vormen van stedelijk vervoer denk ik dat het wel kan, maar dat vijf procent van alle autokilometers elektrisch wordt afgelegd over vijf jaar is wel heel ambitieus. Aan de andere kant denk ik ook dat de problemen met vervuiling steeds meer zullen worden opgelost. Wij zijn bijvoorbeeld ook voor het minder betalen voor parkeren als je een schonere auto hebt. Desondanks blijft het ruimtebeslag van de rijdende of stilstaande auto en fiets een belangrijk punt. Daarom voel ik veel voor het grootscheeps onder de grond brengen van autoverkeer; niet alleen parkeergarages, maar ook verkeer. Strukton heeft zo'n plan bedacht en laat die nou eens een

experiment doen om onder de grachten rijdende auto's te faciliteren en ook de voorzieningen daarbij te betrekken. Laten we eerlijk zijn, waarom moet je een bioscoopfilm in een donkere ruimte tien meter boven de grond zien.'

Elektrisch vervoer kan verschillende uitwerkingen hebben, naast auto's ook bijvoorbeeld scooters. Die laatste vorm maakt de laatste jaren een stormachtige opmars door op de Amsterdamse fietspaden. Molenaar merkt op dat er aandacht besteed moet worden aan dit punt in de discussie over mobiliteit. 'Er wordt nu onderzoek gedaan naar wie er eigenlijk vooral van scooters gebruik maken in Amsterdam. Ik weet zeker dat daaruit gaat komen dat jongeren van 15 tot 25 jaar die buiten de A10 wonen en graag binnen de A10 verblijven om daar uit te gaan, te eten en naar de bioscoop te gaan, de primaire gebruiker van de scooter zijn. Daar moet je op aanhaken dat je beter elektrisch kan scooteren en dat je die scooters dan ook ergens kan stallen zonder problemen. Dat staat nog los van de gezondheidsproblematiek en de schrikbarende hoge ongevallencijfers, maar die jongeren gaan niet fietsen. De scooter is dus niet weg te denken, komt er steeds meer en uiteraard kan je voor het ruimtebeslag beter een scooter hebben dan een auto.'

Alle drie de geïnterviewden gaven aan dat de fiets belangrijke rol zal spelen in de mobiele stad van de toekomst. Er was echter verschil van mening over hoe het vervoermiddel precies gewaardeerd en geprijsd moet worden. In het kielzog van de enorme belangstelling voor klimaatverandering is er recentelijk vooral aandacht voor externe kosten met betrekking tot broeikasgassen. Dit is een te beperkte definitie van het debat over mobiliteit. Ruimtegebruik en de waardering hiervan ten aanzien van verschillende modaliteiten verdient meer aandacht in beleid en wetenschappelijk onderzoek. De fiets dient nadrukkelijk te worden meegenomen in deze discussie, omdat het behalve schoon ook een vervoermiddel is met positieve gezondheidseffecten en een klein ruimtebeslag.

Reactie van Govert de With, Fietsersbond Amsterdam

Alle sprekers ondersteunen het belang van de fiets, maar streven ook naar een mooie, goed ingerichte, gezellige openbare ruimte. De suggestie wordt gewekt dat die twee elkaar bijten. Dat is alleen maar zo als je de fiets extra toevoegt aan een al goed functionerende openbare ruimte, en er niets uithaalt. Voor Amsterdam is dit een verkeerde veronderstelling: de fiets is juist de reden dat de openbare ruimte überhaupt nog goed functioneert. De stad wordt steeds drukker en mensen worden steeds mobieler. Alleen als je die groei opvangt met fietsen, en tegelijk de auto terugdringt, blijft het passen. In de discussie over fietsparkeerproblematiek ligt de nadruk teveel op manieren om fietsen te verwijderen, bijvoorbeeld door beprijzing. Vergeten wordt daarbij dat 'minder fietsen' betekent dat er van iets anders meer komt. Gezien de inefficiëntie van alleen al het ruimtegebruik van auto's, zullen we moeten blijven doorgaan met het vervangen van rijdende en geparkeerde auto's door fietsen. Dáár moet (beprijzings) beleid op gericht zijn. In bijzondere gevallen kan dat

gecombineerd worden met het maken van extra ruimte voor ondergronds autoparkeren. Dan kun je bovengronds die ruimte een andere functie geven. Méér autoparkeren zit er echter niet in. Parkeerplekken trekken namelijk ook rijdende auto's aan en die verhouden zich op hun beurt weer slecht met toegankelijke openbare ruimte. Dit geldt overigens ook voor elektrische auto's, zoals Luca Bertolini terecht opmerkt. Je kunt nu eenmaal niet een mooie openbare ruimte willen en tegelijk iedereen de vrije keuze geven in wat ze met die ruimte doen. Politici moeten keuzes maken en al geeft Robert Flos aan dat hij iedereen zelf vrij wil laten kiezen, ook hij kan niet vermijden een keuze voor anderen te maken: 'We geven een mooie en goed ingerichte openbare ruimte nadrukkelijk prioriteit, zeker als je dit afweegt tegen het recht van de fietser om overal maar voor de deur te parkeren.' De fietser wordt daarmee beperkt, ten faveure van de openbare ruimte die er juist is dankzij diezelfde fietser. Mede omdat fietsers overal voor de deur kunnen parkeren, is het vervoermiddel zo populair. Dáárdoor gaan mensen met dit efficiënte middel naar de stad, en is er überhaupt nog ruimte om ergens te (fiets) parkeren. Hierdoor kan de keuze van verreweg de meeste Amsterdammers en toeristen gefaciliteerd worden. Omdat echter tegelijk de auto geen bedelaar mag worden, blijft het dringen. Dat wordt er niet beter op als je de koning van efficiënt ruimtegebruik degradeert tot gewone burger en weer meer plek maakt voor de auto. Dan is de keuze van de Fietsersbond duidelijker. Ook als het ten koste gaat van andere modaliteiten ruim baan voor de fiets als efficiëntste vervoermiddel in Amsterdam. Als je dat consequent doet, levert het iedereen meer ruimte op.

Jesper van Loon (jespervanloon@gmail.com) en Peter Pelzer (peter_pelzer@hotmail.com) zijn respectievelijk hoofdredacteur en redacteur van AGORA. Bovenstaand interview is afgenomen op 22 september 2010 in Amsterdam. De geïnterviewden hebben hier op persoonlijke titel aan meegewerkt.