



Fietsenzwermen

Kunstenaar manipuleert fietsparkeerders

Terwijl Jan en alleman zich kapot ergert aan al die ogenschijnlijk lukraak geparkeerde fietsen is kunstenaar Roosmarijn Vergouw vooral gefascineerd. Haar project 'Fietszwermen' trok de aandacht van de gemeente Amsterdam.

Heeft Roosmarijn Vergouw (33) dé oplossing voor fietsenchaos bij de kroeg of concertzaal gevonden? Haar afstudeerproject, Fietsenzwermen, is in elk geval lumineus: ze creëert parkeervakken met lichtprojectie op de grond. Naarmate de avond vordert en de drukte van fietsen rond een uitgaansgelegenheid toeneemt, komen er lichtvakken bij. Na een piekmoment neemt het aantal vakken langzaam weer af. Het lijkt écht te werken: wanneer een fietser een leeg parkeervak ziet, zet hij zijn fiets zonder nadenken keurig binnen de lijntjes, in plaats van midden op de stoep of tegen een boom of winkelpui.

SPRINKHANEN

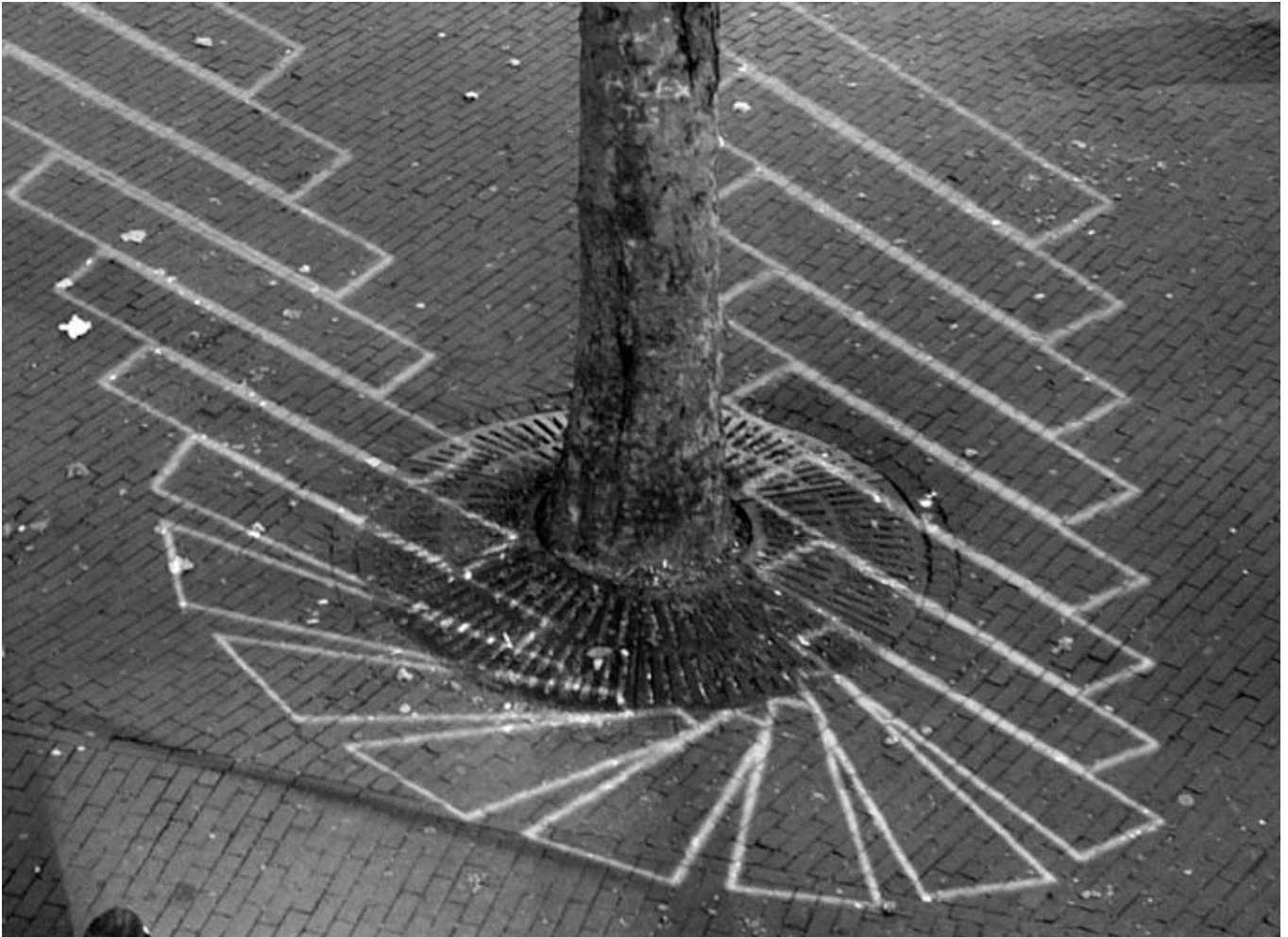
De gemeente Amsterdam heeft haar vinding inmiddels omarmd: ze heeft Vergouw de opdracht gegeven om haar eigen ideeën verder uit te werken. 'Fantastisch natuurlijk. Ik had nooit gedacht dat mijn scriptie over fietsparkeren dit teweeg zou brengen', zegt ze in een café in Amsterdam-West, dicht bij haar atelier.

Atelier? Inderdaad. Want Vergouw is kunstenaar. Met Fietsenzwermen heeft ze onlangs haar studie aan de Gerrit Rietveld Academie in Amsterdam succesvol afgerond. Haar studierichting: architectonische vormgeving. Vergouw: 'Ik ben in principe opgeleid tot interieurarchitect. Ik hou me bijvoorbeeld bezig met de inrichting van grote restaurants. Maar voor mij houdt de ruimte niet op bij vier muren. Ik vind de openbare ruimte minstens zo boeiend.'

De fascinatie voor fietsparkeren is ontstaan in haar eerste studiejaar aan de Gerrit Rietveld Academie, toen ze van een docent de opdracht kreeg om de publieke ruimte rond de Zuidas te onderzoeken. Wat haar vooral opviel, was 'het contrast tussen de statige, hoge gebouwen en de enorme hoeveelheid rommelig gestalde fietsen'. Ze vergeleek die fietsen met 'zwermen sprinkhanen die de glimmende reuzen aanvreten'. Vergouw maakte een serie foto's, maar deed er verder niks mee.

Vergouw: 'Zelf ben ik een hele gewone fietser met een hele gewone fiets. In die zin wijk ik niet af van de gemiddelde





Amsterdammer. Als kunstenaar kijk ik alleen anders naar bepaalde dingen. Ik zie groepen fietsen niet als hinder of overlast, maar als een vast gegeven. Maar wel een heel interessant gegeven.'

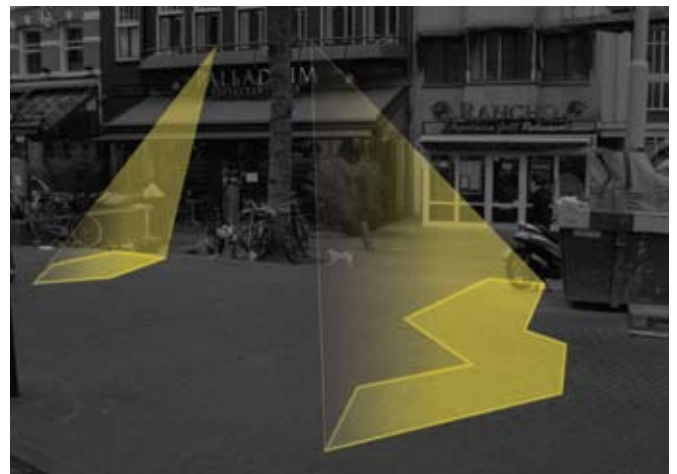
KUDDEGEDRAG

In de winter van 2008 werd haar aandacht getrokken door de zee van fietsen voor de ingang van de Bijenkorf, vlak bij het Nationaal Monument op de Dam. Daar ligt een gladde, betonnen plaat van tien bij tien meter, die wordt omlijnd door een

Geparkeerde fietsen als 'zwermen sprinkhanen die de glimmende reuzen aanvreten'

metalen strook. De plaat, ooit gelegd in verband met werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn, steekt behoorlijk af tegen de keitjes op de Dam. Vergouw: 'Die plaat werkt als een magneet op fietsers. Nog voordat de Bijenkorf opengaat, wordt de eerste fiets al keurig in de linkerhoek van de straat neergezet. En dan begint het.'

Vergouw laat een filmpje zien, de beelden versneld afgespeeld. Het filmpje bestaat uit honderden foto's, die ze gedurende één dag vanaf het dak van Grand Hotel Krasnapolsky heeft genomen, van 's ochtends vroeg tot begin van de avond. Met zicht op die betonnen plaat voor de Bijenkorf. Wat volgt, is een prachtig



schouwspel. Met die allereerste geparkeerde fiets is de toon gezet. Aarzelend volgen meer fietsen, in keurige rijen ernaast. Dan, ineens, komen ze uit alle hoeken en gaten naar die betonnen plaat toe. Alsof iemand een startsein heeft gegeven en roept: nu! Kuddegedrag in optima forma.

'Net een zwerm vogels die neerstrijkt in een boom; prachtig toch? En de fietsen worden op ongeveer dezelfde afstand van elkaar neergezet. Wanneer de plaat vol is, stallen de fietsers hun fietsen in steeds grotere kringen rondom de plaat. Ik zie die verzameling fietsen als één organisme. Eerst klein, dan groot, vervolgens weer klein. Een zelfregulerende, maar ook georganiseerde chaos die lijkt te ademen en permanent in beweging is.'

PSYCHE VAN DE PARKEERDER

Het idee voor een onderzoek en scriptie was geboren. Vergouw



Audry Hepburn en Gregory Peck

vroeg zich af of ze mensen door het aanbieden van tijdelijke parkeervakken hun fiets kon laten parkeren waar zij wil. Of ze als een dirigent de vorm van een groep geparkeerde fietsen kon bepalen. Vergouw dook in theorieboeken over menselijk gedrag, onderzocht de psychologie van de fietsparkeerder en bekeek locaties die in korte tijd veel publiek trekken. Ze koos het Kleine Gartmanplantsoen in de Leidsebuurt uiteindelijk uit als oefenlocatie. 'Een van de drukste uitgaansgebieden van Amsterdam. Een plek waar parkeervoorzieningen verre van toereikend zijn, waar je 's avonds door die enorme fietschaos niet meer over het trottoir kunt lopen.'

Ze plaatste een webcam. Aan de hand van de beelden maakte ze een uitgebreide analyse: waar de fietsers precies vandaan komen, op welke tijdstippen, waar ze hun fiets neerzetten, hoe ze hun fiets neerzetten, wanneer ze weer weggaan. Op basis van deze analyse is het ontwerp van de parkeervakken gemaakt.

TAPE

Aanvankelijk maakte Vergouw zelf parkeervakken, simpelweg door tape op de grond te plakken. Hoe drukker het werd, hoe meer vakken ze er bij plakte. Er gebeurde wat Vergouw hoopte: mensen parkeerden daadwerkelijk in de vakken. Dus ja, ze heeft invloed. Het ontwerp is later vertaald naar een animatie, die door lichtprojectoren op het trottoir worden geprojecteerd.

Vergouw heeft bewezen dat het mogelijk is om zogenaamde wildparkeerders te verleiden hun fiets op een bepaalde locatie te parkeren. Dat haar idee mogelijk gaat bijdragen aan het oplossen van de fietschaos in de stad, is mooi meegenomen. 'Ik ben een kunstenaar, geen probleemoplosser. Maar wel een kunstenaar die zeer praktisch is ingesteld. Er zitten best wat haken en ogen aan: wanneer het nog niet donker is, werkt lichtprojectie niet. Misschien dat je iets kunt doen met afwijkende bestrating. Er valt nog genoeg te onderzoeken.' ←

De oproep van de Fietsersbond om scooteroverlast te melden heeft een lawine aan reacties opgeleverd. Op het bureau van de Fietsersbond regende het steunbetuigingen, maar ook doodsverwensingen. Uit de peiling zou blijken dat fietsers veel last hebben van scooters en dat scooterrijders horkerige proleten zijn. Dat laatste werd door het scooterrijders zelf min of meer bevestigd. De arme fietsers kregen van alles naar het hoofd geslingerd, waaronder opvallend veel variaties op enge kwalen en geslachtsdelen. Zelf vond ik de omkering 'kutfietsen' en 'fietskuten' overigens wel aardig.

Toch kan ik geen hekel aan scooters hebben. Eigenlijk zijn het wat ongelukkige, maar daardoor weer aandoenlijke apparaten, met die kleine wieltjes en lullige knieschotten. Ze doen mij denken aan pastelkleurige vakanties in Italië in de jaren zestig, en aan de film 'Roman Holiday', waarin Audry Hepburn en Gregory Peck in een zonnig Rome verliefd op een Vespa rond het Colosseum crossen.

Dus wat die machootjes van tegenwoordig in zo'n ding zien, begrijp ik niet. Kijk, in mijn tijd reden we op brommers! Maar zo begrijp ik wel meer niet als het om hedendaagse trends gaat. Kan iemand mij bijvoorbeeld vertellen waarom de halve wereld opeens op crocs rondloopt? Een verontrustende ontwikkeling, als je het mij vraagt. Want als zo veel mensen opeens denken dat ze op crocs moeten lopen, dan lopen ze voor hetzelfde geld ook opeens achter een rare vlag of 'een sterke leider' aan.

Zelf vond ik de omkering 'kutfietsen' en 'fietskuten' wel aardig

Ja, ook ik heb een rijwiel met hulpmotor gehad. Een Puch Skytrack met voetversnelling, bij elkaar gespaard door mijn Märklin-spoorbaan te verkopen – nu nóg spijt van – en een vakantie lang slavenarbeid te verrichten in een visverwerkingsbedrijf. En dat alles om bij de roedel te horen en indruk te maken op het wijfje. Een kansloze miserie overigens; het 'acne-effect' was sterker. Toen ik ging studeren heb ik de Puch weer verkocht. Van het geld kon ik onder meer een nieuwe fiets kopen, die in Utrecht vrijwel onmiddellijk werd gejat. Ik bedoel maar, voor studenten moet je ook uitkijken.

Dat de scooter tegenwoordig zijn imago ontleent aan pizzakoeriers en halfmoeben, die er een behagen in scheppen om er zo hard mogelijk mee door het verkeer te scheuren en medeweggebruikers de stuipen op het lijf te jagen, wie had dat kunnen denken? Ik blijf het een braaf ding vinden. Maar het is met scooters in feite net als met honden: overlast wordt meestal veroorzaakt door het baasje. ←

Harder dan 25 per uur?

'Helm op en naar de rijbaan'

Dat snorscooters fietsers een doorn in het oog zijn bleek wel uit de honderden mails die we kregen. Politici hebben dat ook opgemerkt. PvdA-kamerlid Sharon Dijksma zwaaide met de *Vogelvrije Fietser* tijdens een overleg met minister Schultz. Beleidsmedewerker Wim Bot van de Fietsersbond: 'We hebben het onderwerp goed op de agenda gezet.'

Wat viel je op aan de reacties van de lezers?

'Opmerkelijk vind ik dat de mailtjes echt uit het hele land komen. Het is niet alleen een Amsterdams probleem, zoals sommigen denken. Waar ik van schrok, is dat veel ouders ons schrijven dat hun kinderen bang zijn voor scooters. Als kinderen bang zijn om op het fietspad te fietsen, gaat er iets niet goed. Er is echt iets aan de hand. Dat blijkt ook uit het aantal mailtjes. Nog nooit zijn er zo veel reacties binnengekomen op een oproep in de *Vogelvrije Fietser*. Het is duidelijk dat het onderwerp leeft bij fietsers.'

Wat kan de Fietsersbond aan scooteroverlast doen?

'Het eerste wat je moet doen, is het onderwerp op de agenda krijgen. Daar zijn we glansrijk in geslaagd. Dat blijkt uit de politieke reacties. Tweede Kamerlid Sharon Dijksma van de PvdA is in de Telegraaf behoorlijk tekeergegaan tegen scooters. De algemene tendens in de Tweede Kamer is dat er iets tegen scooteroverlast moet worden gedaan. Vooral over de hoge snelheid maakt men zich zorgen. Tijdens het overleg met minister Melanie Schultz van Infrastructuur stelden Kamerleden voor om de snorscooters van het fietspad te halen, of anders een snelfietspad te maken. Dat zijn interessante voorstellen. Wat ik prettig vond, was dat Schultz onomwonden stelde dat de snorscooters een probleem zijn.'

Kunnen we nog wat verwachten van de minister en de Tweede Kamer?

'Op het ministerie is men bezig met een onderzoek naar snorscooters. Dat is een verkenning van de mogelijkheden om de snorscooter van het fietspad te halen. De minister heeft gezegd dat ze begin 2011 bekendmaakt wat ze gaat doen om het probleem aan te pakken.'

Wat moet er volgens de Fietsersbond gebeuren?

'We willen dat de politie meteen iets aan de snelheidshandhaving gaat doen. Bij snelheidsovertredingen moeten stevige

'Met zware sancties is de scooter niet meer aantrekkelijk'

sancties volgen, zoals het in beslag nemen van de scooter. En er moet natuurlijk regelmatig gecontroleerd worden. Op die manier kan de snorscooter zijn aantrekkelijkheid verliezen.'

Op de snelheidsmeting van de politie is kritiek. Wat is er precies mis mee?

'Van de Amsterdamse politie weten we dat agenten pas verbaliseren vanaf 39 kilometer per uur. Wij snappen best dat er enige marge mogelijk is, maar dit is

veel te hard. Daarmee gedoog je eigenlijk dat snorscooters bijna even hard gaan als bromscooters. Daarmee wordt het voor fietsers wel érg gevaarlijk op het fietspad.'

De kans is groot dat de politie niet de hele tijd prioriteit aan snelheidscontroles kan geven. Dan blijft het probleem bestaan. Wat moet er dan gebeuren?

'In 1999 zijn de brommers vanwege de grote snelheidsverschillen met fietsers ook naar de rijbaan verplaatst. Onderzoek van Rijkswaterstaat toont aan dat 96 procent van de snorscooters te hard rijdt. Dat zijn dus bijna alle snorscooters. Als de snorscooters feitelijk met de snelheid van een brommer rijden, moeten ze ook als een brommer behandeld worden. Dat betekent dan: helm op en naar de rijbaan. Je kunt veilig stellen dat het uit de hand is gelopen met die snorscooters. De handelaren zijn natuurlijk verheugd over de hoge verkoopcijfers van snorscooters. Maar voor de meeste mensen die nu snorscooter rijden, is die snorfietscategorie helemaal niet bedoeld. De snorfiet is ooit ontstaan als een fiets met een hulpmotor en bedoeld voor mensen die behoefte hadden aan ondersteuning bij het fietsen. Wij hebben geen enkel bezwaar tegen een Spartamet-achtige fiets voor mensen die ondersteuning nodig hebben. Maar dan moeten het ook echt snorfietzen zijn, die niet harder dan 25 per uur gaan.'