

> Fietzers in **Kopenhagen**



Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Naast Nederland is Denemarken het 'andere' fietsland van Europa. En binnen Denemarken worden altijd vooral Kopenhagen en Odense genoemd als dé fietssteden van het noorden. In het voorjaar van 2009 bezocht een delegatie uit het Fietsberaad Kopenhagen voor een verkenning. Maar er waren vooral ook intensieve gesprekken met lokale ambtenaren. Een impressie.



'Wij veel met promotie bezig?' In een lang gesprek vol herkenning met de Kopenhaagse fietsambtenaren is dit een punt waarop verwarring ontstaat. In Nederland is toch het beeld dat men in Denemarken veel meer aan soft measures in fietsbeleid doet. En voor zover het om infrastructuur gaat, ook in sterke mate met technische innovaties bezig is. In Kopenhagen snappen ze niet waar we dat vandaan halen. Ze schamen zich juist een beetje voor hun, zeker tot voor kort, beperkte inspanningen op alle gebieden, behalve fietspaden en fietsparkeren. Promotie, dat is Odense en helemaal niet Kopenhagen.

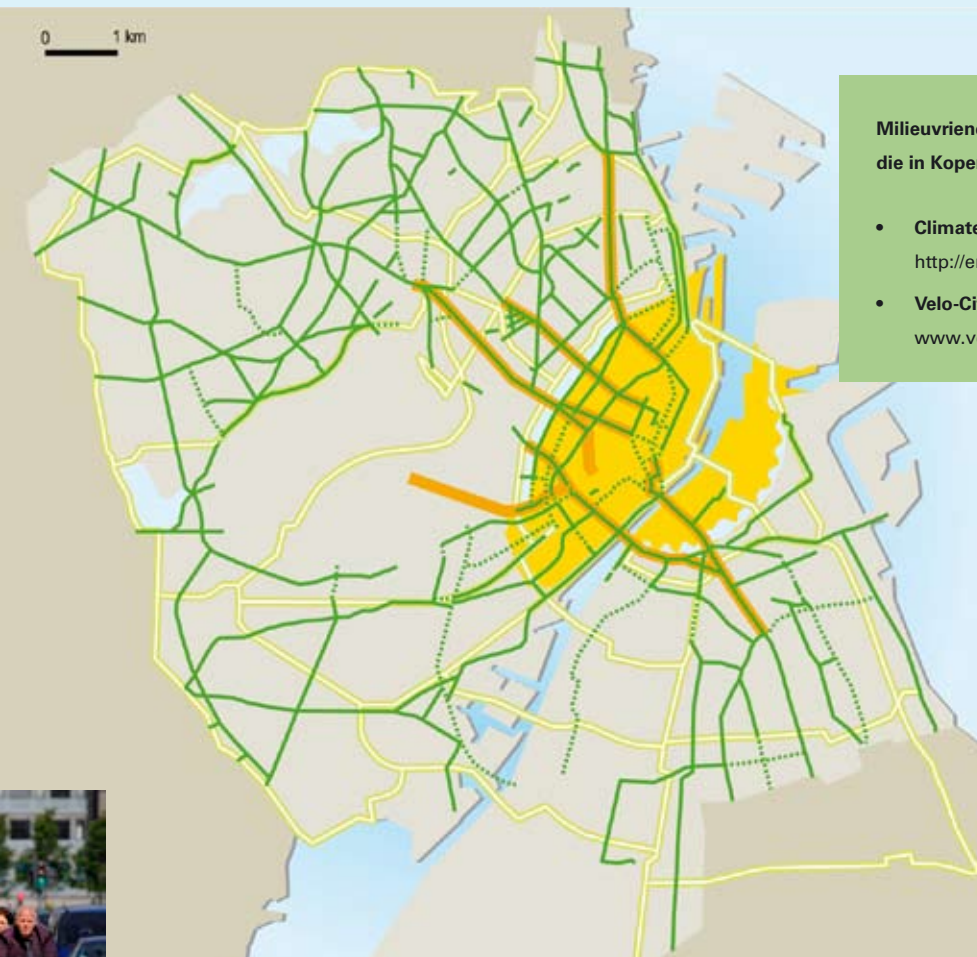
Verschillen Kopenhagen en Odense

Sowieso zijn het op allerlei aspecten duidelijk verschillende steden, met volstrekt andere onderwerpen wat ze voor fietsdeskundigen interessant maakt. Odense kent inderdaad veel,

veelsoortige en langdurige promotie. En tal van innovaties tot op het niveau van gimmicks. Daarnaast is er ook de perfecte fietsinfrastructuur die past bij een klein, wat gezapig stadje met aanzienlijke - maar voor Nederlanders ook weer niet opzienbarende - aantallen fietsers.

Kopenhagen lijkt naast Odense een andere wereld. De grootstad, duidelijk cosmopolitair. Waar fietsgebruik en fietsbeleid iets heel anders is. Kopenhagen kent nu 518.000 inwoners; de Kopenhaagse agglomeratie ruim 1,5 miljoen inwoners. Dat is vooral erg veel in verhouding tot het totale aantal Denen: 5 miljoen.

Geen promotie in Kopenhagen. Bijna geen belangrijke technische of infrastructurele innovaties, alleen de groene golf voor fietsers. Wel een sterke relatie tussen (ambtelijk) fietsbeleid en de politiek. In de lokale politiek lééft fietsbeleid. Het was bij de laatste



Milieuvriendelijk vervoer speelt een rol op twee belangrijke conferenties die in Kopenhagen plaatshebben:

- **Climate Conference 2009 7-18 december 2009**
<http://en.cop15.dk>
- **Velo-City Global 2010 22-25 juni 2010**
www.velo-city2010.com

Fietsnetwerk van Kopenhagen

- bestaande fietsroutes
- routes met meer dan 10.000 fietsers en brommers per dag
- gebied met gratis leenfietsen



lokale verkiezingen werkelijk een politiek item. En algemeen wordt aangenomen dat pro-fiets keuzes van kandidaat-politici echt effectief waren in die verkiezingen. Fietsbeleid is politiek omdat velen, van links tot rechts, snappen dat het fietsklimaat ertoe doet bij de kiezers als 60% van die kiezers de fiets als belangrijkste dagelijkse vervoermiddel heeft. De Kopenhaagse ambtenaren vinden dit eigenlijk een a-b-c'tje: Natuurlijk snappen politici wat burgers raakt; dat zal in Nederland toch niet anders zijn...

Bij deze sterkere politieke drive achter het lokale fietsbeleid passen ook verregaande en heldere doelstellingen. En vervolgens ook een hoogwaardige monitoring, extern gericht. In de inmiddels beroemde Bicycle Account worden sinds 1996 tweemaaljaarlijks de belangrijkste ontwikkelingen in fietsgebruik en veiligheid bijgehouden.

I bike CPH

Geen promotie in Kopenhagen maar sinds ruim een jaar zijn er wel initiatieven op dit vlak. Men poogt fietsgebruik nadrukkelijk aan lifestyle te koppelen. Geen eenmalige, 'losse' campagne, maar een bijkans wetenschappelijk onderbouwde visie die zich richt op 'mainstreaming of cycling'. Als en omdat fietsen mainstream cultuur is, kan het flexibel genoeg zijn om steeds weer nieuwe groepen en subculturen aan te spreken, is de gedachte. Erg concreet is het op dit moment nog niet, maar dat kan snel veranderen. De eerste werkelijke maatregel is toch weer een tamelijk klassieke promotiecampagne: 'I bike CPH'. Dat wordt als brand, als merk neergezet. Er moeten evenementen bij gaan horen en een web 2.0 community. De campagne heeft ook duidelijke relaties met de veelgelezen en nadrukkelijk ook op fietscultuur gerichte blogs uit Kopenhagen, www.copenhagenize.com en vooral www.copenhagencyclechic.com.



Fietsers, heel veel fietsers

Kopenhagen is dan misschien niet de stad van fietspromotie, het is zeker wel de stad van een 'reëel existierende' fietscultuur. Of om het simpeler te zeggen: het lijkt erop dat iedereen fietst en vaak fietst. Het zou dé toeristische attractie van Kopenhagen mogen zijn: in de ochtendspits naar fietsers kijken. De aantallen fietsers die continu zichtbaar zijn op de drukste routes, zijn onvoorstelbaar. Op de drukste routes meer dan 30.000 fietsers per dag. Dat zijn hoeveelheden die ook in Nederland echt niet gekend worden. In spitsuren geeft het unieke beelden: continue inhaalbewegingen, een soort in zichzelf langzaam ronddraaiende fietsrups. En bij elk verkeerslicht een fietserfile, drie breed.

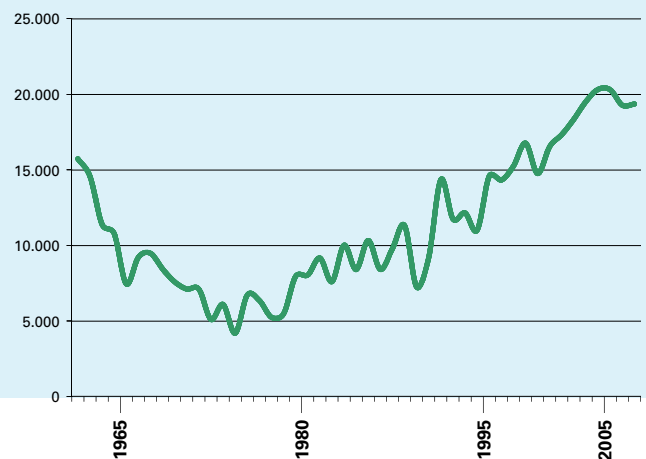
Het is fascinerend veel en het neemt al sinds de jaren zeventig steeds maar weer toe. De tellingen op het binnenstadscordon laten dat goed zien (zie grafiek).

In 30 jaar een verviervoudiging van het aantal fietsers dat in die tamelijk beperkte binnenstad op straat zichtbaar is in de ochtendspits; in de laatste 15 jaar een verdubbeling.

Capaciteitsproblemen op 'verhoogd aanliggende fietspaden'

Kopenhagen is door die enorme aantallen wellicht de enige stad waar het in het fietsbeleid in belangrijke mate gaat om de capaciteit van de routes. We kennen in Nederland de grote capaciteitsproblemen van geparkeerde fietsen. Dat speelt in Kopenhagen veel minder; de capaciteit van de fietspaden des te meer. Een specifiek Kopenhaags probleem, ook door het verleden bepaald. Een groot deel van het stedelijk fietsnet was al voor de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd. Toen, logischerwijs, vooral als fietspaden langs de drukke radialen. Door de vroege start waren er ook later weinig kansen om geheel andere lijnen te volgen in de netwerkopbouw. Het bleef wat het was.

Ontwikkeling van het fietsgebruik in Kopenhagen: fietsers richting centrum over binnenstadscordon, ochtendpiekuur.



Fietsen in Kopenhagen is daardoor fietsen in het lawaai en de uitstoot van autoverkeer. Het is tegelijk echter ook heel direct fietsen. En van de vele noodzakelijke verkeerslichten op die drukke routes hebben de fietsers op de radialen zelf relatief weinig last omdat ze meeliften met de lange groenfasen voor het autoverkeer ernaast. Enorme aantallen fietsers doen dit dagelijks, omdat de radialen zo aantrekkelijk zijn voor fietsers én automobilisten. Zie het kaartbeeld van figuur 2. De drukste routes van Kopenhagen zijn vooral de laatste 3 à 4 km puur radiale routes. Plus, ietsje minder klassiek-radiaal, de route over de Langebro en Andersens Boulevard.

De variëteit in fietsvoorzieningen langs die drukke hoofdwegen is uitermate beperkt. In veel andere steden zie je, afhankelijk van de aanlegperiode en de omgeving, vele typen fietsstroken en fietspaden door elkaar. In Kopenhagen zijn bijna geen fietsstroken te vinden die slechts met een markering van de autorij-

Aandacht voor de twee fiets hoofdsteden

Kopenhagen krijgt ook veel aandacht in de geactualiseerde versie van Fietsberaad-publicatie 7 (de beschrijving van 10 fietssteden in en buiten Nederland, daterend uit april 2006) die binnenkort verschijnt in het Nederland en Engels. Daarnaast komt er, met steun van de Gemeente Amsterdam, binnenkort een special uit met een uitgebreidere vergelijking van Amsterdam en Kopenhagen. Twee redelijk vergelijkbare hoofdsteden van twee redelijk vergelijkbare Noordwest-Europese landen. Twee heel echte fiets hoofdsteden van de wereld. De special moet de overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik, fietsvoorzieningen, cultuur en huidig beleid helder maken: twee varianten op de weg naar duurzame verkeerssystemen.



baan gescheiden zijn (18 km fietsstrook tegen 338 km fietspad). Regulier zijn fietspaden, aan beide zijden van de rijloper aangelegd, minstens 2 meter, meestal 2,20 breed en soms al 2,50 meter. En dan bijna altijd van het type, in de Nederlandse terminologie, 'verhoogd aanliggende fietspaden'.

Fietspaden van 2,20 meter breed kunnen zo'n 2000 fietsers per uur aan, heeft men in Kopenhagen gemerkt. Terwijl op de drukste routes het aanbod in de spits al richting 3000 fietsers gaat. Een verbreding tot 3 meter is op de drukste routes eigenlijk nodig, maar mede door de samenloopkeuzes is daar zelden ruimte voor. Steeds meer zullen dan echt ingrijpende keuzes nodig zijn, zoals nu reeds gemaakt op de allerdrukste fietsroute van Kopenhagen, de Nørrebrograde (> 30.000 fietsers per etmaal). Daar heeft vooral het fietscapaciteitsprobleem geleid tot een herverdeling van de ruimte. Van de 2 x 2 rijstroken voor autoverkeer (die niet eens zoveel breder waren dan de fietspaden ernaast), is er in allebei de richtingen één aan de fietsers gegeven. Dat kon alleen door de lange radiale route af te sluiten voor doorgaand autoverkeer.

Tevreden over aanliggend

Kopenhaagse fietsers klagen, ook in de Bicycle Account, over het capaciteitsprobleem van de verhoogd aanliggende fietspaden. Verder bevallen deze fietsvoorzieningen iedereen; zelden wordt gepleit voor fundamenteel andere typen voorzieningen. Juist in combinatie met de zeer hoge intensiteiten, is dat toch best opvallend. In Nederland zou het wellicht als iets angstigs worden gezien: (alleen) stoeprandjes tussen fietspad en de rijbaan voor snelrijdend en druk autoverkeer, dus veel kans om bij inhalen vallend op de rijbaan te belanden. Zo niet in Kopenhagen. Deels misschien omdat er naar verhouding veel minder vaak mensen met 2 (of 3) naast elkaar lijken te fietsen.

Standaardkruispunten

Net als bij de wegvakken - verhoogd aanliggende paden - wordt ook bij de kruispunten gezocht naar de beste standaardoplossingen. Waar 'beste' al snel vooral 'veiligste' is. Omdat het fietspad zo dichtbij de autorijbanen ligt, is inbuigen op kruispunten in principe het meest logische en gebruikelijke mechanisme. De fietsers in het zicht brengen. Kopenhaagse fietspaden gaan meestal een aantal meters voor het kruispunt over in een fietsstrook, worden rechtdoor over het kruispunt geleid (sinds de jaren '90 vaak blauw gemarkeerd met witte fietssymbolen), om daarna weer over te gaan in een fietspad. De ervaringen met de blauwe markeringen op de kruispunten zijn positief. Vooral het aantal ongevallen tussen rechtdoorgaande fietsers en tegemoetkomende, links afslaan auto's is duidelijk gedaald.

Naar de beste oplossingen op de kruispunten met al of niet verlengde of juist verkorte verhoogd aanliggende fietspaden wordt echter nog gezocht. Voor een deel van de conflicten is de oplossing wel duidelijk: fietsers die aankomen bij rood licht moeten zich iets voor de wachtende auto's opstellen. Het probleem zit bij de fietsers die op het kruispunt aankomen wanneer het licht op groen staat. En dat zijn er nogal wat, door de enorme aantallen fietsers op die radialen en de lange groentijden op die radialen voor fiets en auto (samen). Rechtsafstroken voor het autoverkeer zijn daardoor sowieso erg gewenst. Het blijven echter zichtbaar 'foute' situaties op de drukste momenten. Automobilisten gaan uiteindelijk het kleinste gaatje in die snelle stroom fietsers gebruiken. Wat dat betreft lijkt het onvermijdelijk dat vaker gekozen wordt voor een conflictvrije regeling tussen rechtdoorgaande fietsers en rechtsafslaan auto's.