



Biking in the USA



Hans Voerknecht, Fietsberaad

Amerika is een typisch autoland waar men nog steeds de auto pakt om een brief te gaan posten. Het lijkt dus een hopeloze missie om Amerika aan het fietsen te krijgen. De Harvard School of Public Health probeert het tij te keren met een speciale bicycle course. Het Fietsberaad werd uitgenodigd om colleges te geven over de Nederlandse ervaringen. In dit artikel een impressie van het fietsbeleid in Amerika, waar veel beleidsmakers fietspaden maar gevaarlijk vinden.

Amerika is nog steeds een extreem autogeorieënterd land. 84% van alle verplaatsingen gaat met de auto, tegen 45% in Nederland. Maar de tijden voor het fietsen lijken te keren, steeds meer steden gaan dit vervoermiddel stimuleren. Fietsinitiatieven in de Verenigde Staten ontstaan vooral wanneer een beleidsmaker uit de VS Nederland of Denemarken heeft bezocht en daar de inspiratie opdeed voor kleine oases van fietsbeleid. Portland (Oregon) is daar een voorbeeld van. Portland wordt gezien als dé fietsstad van de VS, waar men al jaren zeer actief is met het aanleggen van een consistent fietsnetwerk, fietspromotie, maar ook met het actief informeren van (nieuwe) bewoners van de voordelen van fietsen. Toch is het aandeel fietsgebruik daar maar 6% tegen 27% in Nederland.

Koploper in de VS is Davis in Californië met een fietsaandeel van 22%. Davis is met 60.000 inwoners een stuk kleiner dan Portland en een groot deel van het fietsgebruik is ontstaan

door de aanleg van een coherent fietsnetwerk in de jaren '60 in de vorige eeuw. De laatste jaren gaat het minder in Davis. De nieuwe Transport Manager van Davis hanteert de richtlijnen van het AASHTO (American Association of State Highway Transport Officials, zie kader) en dat houdt in: geen gescheiden fietspaden. Er worden daar zelfs gescheiden fietsvoorzieningen afgebroken. Gevolg is een duidelijke afname van het fietsgebruik.

Nieuwe positieve ontwikkelingen zijn er in Washington, New York, Boston en Cambridge.

Gezondheid

Het fietsen wordt in de VS primair ingestoken vanuit het gezondheidsaspect. Niet verwonderlijk, momenteel lijdt 35% van de Amerikanen aan ernstig overgewicht (Nederland 10%) en dat percentage groeit nog steeds. Maar ook de andere ziekten die het gevolg zijn van bewegingsarmoede (hart- en vaatziekten, suikerziekte, osteoporose, enzovoort) zijn in de VS veel pregnanter aanwezig dan in Nederland.

Daarom probeert bijvoorbeeld de Harvard School of Public Health actief het fietsen in Amerika te promoten. De onderwijsinstelling organiseerde op initiatief van dr. Anne Lusk van Harvard zelfs een speciale 'bicycle course'. Hiervoor was ik als internationaal fietscoördinator van het Fietsberaad uitgenodigd om college te geven. Ook prof. Peter Furth (Northeastern University, Boston) zit in de organisatie, bij veel Nederlandse fietsbeleidsmakers bekend aangezien hij geregeld met studenten naar Nederland komt om het fietsen hier te bestuderen.

De vehicular bicyclist

In Amerika heeft de 'vehicular bicyclist' in verhouding veel macht. Deze groep wil maar één ding: zo hard mogelijk fietsen (minstens 40 km/uur). Ze zijn tegen aparte fietspaden en vaak ook fietsstroken, want daar worden ze in de weg gezeten door andere fietsers. Zij willen als fietser tussen het autoverkeer fietsen en vinden de acties voor gescheiden fietspaden acties van automobilisten die hen van de weg af willen houden. Hun visie op meer fietsen: education, je moet gewoon mensen opvoeden tot 'advanced bikers' die in staat zijn zich in het gewone verkeer te handhaven. Merkwaardig is dat deze club fanatiek ondersteund wordt door – op dit moment – een belangrijk deel van de fietswetenschappers in de Verenigde Staten. John Forester, Amerikaanse goeroe voor fietsinfra, zegt het zo: 'The Dutch produced a very dangerous bikeway system, compared to cycling on the road, but they have overcompensated for those dangers by installing protective measures that make it extremely inconvenient, again compared to cycling on the road.' En veel andere Amerikaanse mobiliteitsorganisaties denken er net zo over. De gezaghebbende 'Guide for the Development of Bicycle Facilities' van de AASHTO (American Association of

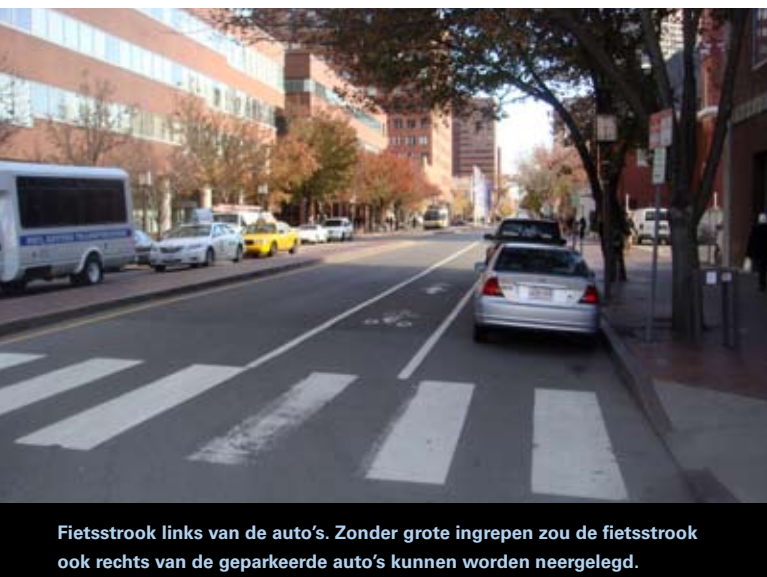
State Highway Transport Officials, 1999) noemt het gescheiden fietspad in het geheel niet. Wat als gevolg heeft dat de \$100 miljoen die het Amerikaanse congres beschikbaar heeft gesteld om de effectiviteit van meer fietspromotie te testen in vier Amerikaanse steden, waarschijnlijk weggegooid geld is. Want dat geld moet volgens de AASHTO-richtlijnen besteed worden. En dat betekent dus geen aparte fietsinfra. Bovendien wordt dit project ook nog eens gerund door de Federal Highway Administration, wat betekent 'to let the fox watch the henhouse'. Groot gevaar hiervan is dat men naar aanleiding daarvan concludeert dat het stimuleren van het fietsen in de VS een hopeloze zaak is.

Een tweede hobbel op de weg zijn de ingenieurs. Die weigeren eenvoudig om iets te doen aan fietspaden bij wegconstructies of 'traffic calming'. Ik hoorde in Cambridge dat de ingenieur die mee moest werken aan de realisatie van een apart fietspad door zijn collega's als een 'Willie', een watje, werd bestempeld. Echte mannen bouwen snelwegen! En wat traffic calming betreft: Wij, ingenieurs, zijn al jaren bezig om te zorgen dat het autoverkeer zo hard mogelijk kan gaan. Nu gaan we niet ineens het verkeer afremmen!

Nederland als inspirator

Wat kunnen wij vanuit Nederland betekenen voor de Amerikaanse beleidsmakers? Allereerst is de Nederlandse situatie al zeer inspirerend voor Amerikanen. De gescheiden fietspaden, de fietsvriendelijke woonwijken, de fietsverkeerslichten, de fietsenstallingen. Ze laten zien hoe gewoon fietsen is, niet als sport (dat doen ze in Amerika ook), maar voor naar school, de boodschappen, naar het werk, de sportclub. De serie van 82 foto's van fietsers genomen op de Nieuwmarkt in Amsterdam: mensen in nette pakken, met boodschappen, met kinderen, honden op de fiets (zie website Fietsberaad). En ook de statistieken slaan aan: hoe veilig fietsen in Nederland is, ondanks - of wie weet wel dankzij - het feit dat niemand een helm draagt.

Opvallend zijn ook de reacties als het gaat om de wijze waarop Nederlanders het fietsen beleven. Zo vertelde Peter Furth dat men in Amerika fietsers in drie groepen indeelt: A (Advanced), fietsers die in staat zijn zich op de fiets midden in het drukke verkeer te handhaven; B (Beginner), die liever op aparte fietspaden fietsen en C (Children). 'Jij bent duidelijk een Advanced Cyclist en toch zou jij liever op gescheiden fietspaden rijden.' Mijn antwoord luidde: 'Ja, ik red me hier wel, maar het is alleen maar stressen, terwijl ik liever ontspannen fiets.' Het bleek bijna revolutionair voor mijn Amerikaanse toehoorders, dat het belangrijk is dat fietsen prettig en ontspannend is (naast flexibel en efficiënt). Het grafiekje uit een KIM-onder-



Fietsstrook links van de auto's. Zonder grote ingrepen zou de fietsstrook ook rechts van de geparkeerde auto's kunnen worden neergelegd.



Gescheiden fietspad in Vassar Street, Cambridge.



Brede straten met voldoende ruimte voor nieuwe fietsinfrastructuur.

zoek, waaruit blijkt dat vreugde de overheersende emotie in Nederland is bij fietsen (meer nog dan bij autogebruik), wordt steeds opgevraagd. Het ontspannen fietsen is voor veel mensen in Harvard nu het aangrijpingspunt om het fietsen als alledaagse verplaatsingswijze voor iedereen te positioneren. Verder kijken Amerikaanse beleidsmakers vaak anders tegen de veiligheid van fietsers aan. In Amerika zegt men dat fietsen gevaarlijk is en moet worden vermeden. Zo zijn er in de VS veel middelbare scholen die het zo ongeveer verbieden om op de fiets naar school te gaan. De visie van veel Nederlandse beleidsmakers is dat niet het fietsen gevaarlijk is, maar dat het de auto's zijn die voor het gevaar zorgen. Een eye-opener die bijna overal als logisch en rechtvaardig wordt gezien.

Gescheiden fietsvoorzieningen

Vraag voor de Amerikanen is hoe je het fietsen meer in beeld kan krijgen.

Duidelijk is dat de aanpak volgens de richtlijnen van de AASHTO - het opleiden van fietsers zodat ze zich temidden van het autoverkeer staande kunnen houden - alleen maar averechts werkt. Net als Nederlanders zullen ook voor Amerikanen veiligheid, plezier, ontspanning en flexibiliteit belangrijke 'feel-good' argumenten zijn.

Daarnaast is het van belang dat kinderen al op jonge leeftijd gaan fietsen. Als je dat wilt, zul je daar radicaal in moeten gaan investeren. Want met de huidige verkeersjungle voor jonge verkeersdeelnemers zullen er weinig jonge mensen op de fiets stappen, als hun ouders hun dat al niet verbieden.

Een voorbeeld van de bescheiden aanpak van traffic calming, een chicane die nauwelijks snelheid remt.



Zo kom je uit op een systeem van gescheiden fietsvoorzieningen op drukke wegen. Daarnaast zal er veel meer aan fietsvriendelijk stedelijk ontwerp moeten worden gedaan. Met veel meer traffic calming, maar ook de creatie van rustige buurten en/of woonerven.

Samenwerking

Voor dergelijke infrastructurele ingrepen is nog een lange weg te gaan. Het voorbeeld Nederland kan daarbij dienen als wenkend perspectief, maar de Amerikanen hebben daarnaast behoefte aan voorbeelden van steden waar een fietscultuur vanaf nul is opgebouwd. Deze voorbeelden zijn er, maar nog nauwelijks gedocumenteerd.

Daarnaast moet de visie van beleidsmakers op de wensen van de fietser veranderen. Uitgangspunt moet de 'gewone fietser' zijn, die gesteld is op veiligheid en comfort. En niet de geofende, die zo hard mogelijk door het stadverkeer wil scheuren. Om die belangen van de gewone fietser te bevorderen zijn twee samenwerkingsacties ingezet. Allereerst willen de lobbyisten van het gewone fietsen een grote conferentie organiseren. Daarnaast wil het Fietsberaad samen met NHTV en I-ce een Harvard-assistent (een stedenbouwkundige) naar Nederland krijgen die ook gekoppeld wordt aan concrete projecten in Cambridge en Boston om de Nederlandse kennis en ervaring direct inzetbaar te maken.

En ten slotte proberen we veel Amerikanen naar de door Fietsberaad, NHTV en I-ce te organiseren cursus Cycle Friendly Urban Planning te krijgen in mei 2009.