

Enkele deelnemers van de Nederlandse delegatie hadden een eigen alternatief voor de fietshelm.



Velo-city Global 2012

Otto van Boggelen

Vancouver was deze zomer enkele dagen het mondiale hart van het fietsbeleid. Ruim 800 beleidsmakers, adviseurs en belangenbehartigers uit met name Europa en Noord-Amerika wisselden kennis en ervaringen uit op de Velo-cityconferentie. Over fietsen in Vancouver, Bogota, Beijing en tal van andere plaatsen. Maar er waren ook fietsoptochten door de stad, al dan niet met een helm op. Voor de deelnemers waren hippe leenfietsen beschikbaar, die je wel naar je hotelkamer moest meenemen omdat stallingen schaars zijn. Een impressie van vijf dagen wereldfietsen.

Dag 1 - Maandag 25 juni - de aanloop

De Bixi is de hippe leenfiets uit Montreal. Vergelijkbaar met de Vélib uit Parijs, maar dan van een concurrerend (Canadees) bedrijf. Ter gelegenheid van Velo-city zijn een paar honderd Bixi's naar Vancouver getransporteerd. De deelnemers van de conferentie mogen er gebruik van maken en je ziet dat dat wat losmaakt bij de inwoners van Vancouver. Want hoewel men inmiddels gewend is aan fietsen in het straatbeeld (twee procent van de verplaatsingen gaat per fiets), trekken de Bixi's toch veel bekijks. Voorbijgangers willen weten wat voor soort fiets het is en reageren positief op de uitleg.

De hotels zijn nog niet ingericht op congresgangers die 's nacht hun hippe leenfiets veilig willen stallen. De receptionist adviseert de Bixi mee te nemen naar de hotelkamer. Overigens lijkt het voor de inwoners van Vancouver niet ongebruikelijk om de eigen fiets in de lift mee te nemen naar het appartement. Op verschillende balkons staan fietsen, soms half over de balustrade.

Bij de Nederlandse congresgangers (het gaat om enkele tientallen landgenoten) maakt juist de helm die bij de Bixi gele-

verd wordt de tongen los. In Vancouver schrijft de wet voor dat fietsers een helm dragen. Dat stelt veel Nederlanders voor een dilemma. Is het dragen van een helm niet een knieval aan een slechte beleidsmaatregel? Een veteraan uit de fietswereld weigert om principiële redenen zelfs de helm in ontvangst te nemen. Een andere deelnemer roept op tot een ludieke actie van de Nederlandse deelnemers tijdens de Bike Parade op woensdagavond. Veel Nederlanders hebben de helm in ontvangst genomen (een mooi Belgisch ontwerp), maar zetten hem niet op. Uit principiële of praktische redenen. Een inwoner van Vancouver zegt dat ze zich geen zorgen hoeven te maken. De meeste politieagenten zien het door de vingers.

Het bedrijf dat de Bixi's levert (Public Bike System Company, PBSC) neemt geen enkel risico. Als je gebruik wil maken van de Bixi moet je een verklaring ondertekenen. 'I understand, acknowledge, and agree that bicycle riding is an inherently risky activity, and that there is a high risk of serious bodily injury or even death when riding a bike.' De medewerker van PBSC geeft toe dat het niet echt een reclametekst is om het fietsen te promoten.



Voor automobilisten in Vancouver zijn het zware tijden.
In vier dagen tijd zijn er drie fietsoptochten door de stad.

Dag 2 – Dinsdag 26 juni

De burgemeester van Vancouver, Gregor Robertson, opende dinsdagochtend Velo-city Global 2012. Al voor zijn verkiezing tot burgemeester stond Robertson bekend als een fervent fietser. Hij vertelt dat fietsen voor hemzelf een belangrijke manier is om contact te houden met zijn stad. Enig oponthoud bij de kruispunten vindt hij dan ook niet zo erg, want dat biedt weer gelegenheid voor een praatje met zijn inwoners. Volgens Robertson is meer fietsgebruik niet alleen goed voor de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook voor de sociale samenhang in een stad. Veel snelgroeïende steden worstelen met 'the loss of community'. Grote steden moeten volgens hem investeren in het gevoel van erbij horen en er is volgens Robertson geen betere manier om dat te doen dan het promoten van de fiets. De burgemeester meent dat Vancouver op de goede weg is. Hoewel het aantal inwoners en banen in downtown de laatste jaren flink is gestegen, daalde het aantal autoritten met een vijfde.

De toespraak van Wan-Su, burgemeester van de Zuid-Koreaanse stad Changwon City, doet beseffen hoe groot de verschillen in de wereld zijn als het gaat om het ontwikkelen en implementeren van beleid. Zijn stad is in 30 jaar tijd uit de grond gestampt en telt inmiddels meer dan een miljoen inwoners. Enkele jaren geleden reisden Wan-Su en zijn medewerkers naar Parijs om de Vélib te bekijken. Inmiddels hebben ze het fietsverhuursysteem gekopieerd en verbeterd. In vergelijking daarmee mag het allemaal wel wat doortastender in Vancouver (en veel andere Amerikaanse en Europese steden). Een belangrijke overeenkomst is wel dat de burgemeester van Changwon eveneens een fervent fietser is en daarmee een stuwende kracht achter het fietsbeleid.

Nog twee notities uit een sessie over elektrische fietsen. De Zweed Michael concludeert dat de opkomst van de elektrische fiets een aantal aanpassingen vergt in de fietsinfrastructuur, waar ook de gewone fietsers van zullen profiteren. Fietspaden moeten breder vanwege de grotere snelheidsverschillen, fietsparkeervoorzieningen moeten beter omdat de e-fietsen gevoeliger zijn voor weersinvloeden en diefstal en in fietsnetwerken moet meer aandacht komen voor gestrektere routes over langere afstanden. Tot slot: Elizabeth Gordon uit de Verenigde Staten ontdekte dat gebruikers van elektrische fietsen zich beter houden aan de regels op 4-way-stop-kruispunten, omdat stoppen en optrekken minder moeite kost.

Dag 3 – Woensdag 27 juni

De dag begon in alle vroegte met een side-meeting van nationale fietscoördinatoren van een aantal Europese landen, variërend van Noorwegen via Frankrijk tot Hongarije. De mate waarin de nationale overheden werk maken van het fietsbeleid verschilt sterk. Over het algemeen hebben de nationale overheden in de landen om ons heen meer speciale fietsambtenaren in dienst dan de Nederlandse rijksoverheid. De aanpak van Duitsland oogt degelijk, met een heuse Fahrradakademie om gemeentelijke verkeersmedewerkers bij te scholen. Hongarije ontbeert daarentegen een fietsprofessional op nationaal niveau. De Hongaarse vertegenwoordiger deed zijn verhaal in zijn vrije tijd. Dat neemt niet weg dat Hongarije buiten Boedapest een echte fietscultuur heeft. In platte-landsstadjes ligt het aandeel van de fiets volgens hem vaak rond de 50 procent.

De Franse nationale overheid heeft een speciale 'monsieur Vélo' aangesteld die beleid van de verschillende ministeries op elkaar moet afstemmen. Hij vertelde dat de openbare fietsverhuursystemen een enorme impuls geweest zijn voor het fietsgebruik. Inmiddels hebben 34 Franse steden zo'n systeem. In Parijs is mede door de Vélib in vijf jaar tijd het aantal fietsers gegroeid met 42 procent. 1 op de 3 fietsen die je daar voorbij ziet komen is een Vélib. Maar de introductie van een fietsverhuursysteem is geen garantie voor succes. In Marseille blijft de groei van het fietsverkeer uit. En in Aix-en-Provence, een stad met zo'n 100.000 inwoners, wordt het verhuursysteem alweer opgeruimd. Tot ergernis van veel Nederlandse deelnemers komt Nederland nauwelijks voor in het plenaire programma van Velo-city. Loopt Nederland te ver op de troepen vooruit of weten we ons gewoon slecht in de spotlights te plaatsen? In het plenaire programma van de woensdag is de vloer voor Kopenhagen, Wenen of de Australische stad Adelaide. Het verhaal van Morten Kabell uit Kopenhagen kan in ieder geval ook Nederlandse steden inspireren. Om forensen uit de omliggende gemeenten op de fiets te krijgen worden de komende 12 jaar 26 cycle-superhighways aangelegd. Kosten: 170 miljoen dollar. Kabell relateert: 'Dat is vergelijkbaar met de kosten voor de aanleg van 1 km metro.' Onlangs is de eerste cycle-superhighway met een lengte van 17 kilometer geopend. Wat er precies superhighway aan is, is op de foto's niet echt te zien. Het zijn keurige fietspaden. Er is aandacht besteed aan de doorstroming, onder andere door een groene golf voor fietsers. Dat neemt niet weg dat de resultaten indrukwekkend zijn. Het aantal fietsers op het traject is toegenomen met 50 procent. In absolute aantallen: 4.200 extra fietsers per dag.



Als je gebruik wil maken van de huurfiets in Vancouver moet je een verklaring ondertekenen. 'I understand, acknowledge, and agree that bicycle riding is an inherently risky activity...'. En een helm op.

De openbaarvervoerbussen in Vancouver hebben een fietsrek voorop, met ruimte voor twee fietsen.

Dag 4 - Donderdag 28 juni

Tussen alle opgetogen verhalen van steden over de wereld die goed bezig zijn, een somber verhaal uit China. Assistent-professor Jinhua Zhao zet de cijfers op een rijtje. Het aandeel van de fiets in Beijing is in 20 jaar tijd gedaald van 60 procent in 1986 naar ongeveer 16 procent nu. Het liefst had Zhao zijn presentatie dan ook de titel 'De onmogelijkheid van duurzaam transport in China' meegegeven, maar dat vond hij te zwartgallig. Uiteindelijk is het geworden 'Het smalle pad voor fietsers in China'. Aan de andere kant: in Vancouver moet het fietsgebruik verviervoudigen om op het niveau van Beijing te komen.

Het verhaal over China doet denken aan de ontwikkelingen in Nederland in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw. Ook bij ons daalde het fietsgebruik in 20 jaar tijd dramatisch. Gelukkig herstelde het zich weer enigszins na de ommekeer in de jaren zeventig. Volgens Zhao zijn de condities voor een revival van de fiets in China wel aanwezig: het land kent een lange fiets-traditie, het fietsbezit is hoog en de royale fietsinfrastructuur uit de hoogtijdagen is op veel plekken nog aanwezig. Het grote probleem, zegt Zhao, is het imago van de fiets als vervoermiddel voor de armen. Hij laat een reclameposter zien van een wulpsse filmster, met de tekst: 'I would rather cry in a BMW than smile on your bike'. In die zin heeft Vancouver betere perspectieven dan Beijing, omdat de fiets hier meer iets is voor de jonge en gezonde stadsbewoners. Maar Zhao houdt hoop. Ook de voorkeuren van mensen kunnen in 20 jaar tijd drastisch veranderen.

Dag 5 - Vrijdag 29 juni - slot

Honderd procent van de openbaarvervoerbussen in Vancouver hebben een fietsrek voorop, met ruimte voor twee fietsen. Dat is bijzonder. Een passagier die een fiets wil meenemen moet het rek zelf uitklappen en - onder het toezien van de buschauffeur die achter het stuur blijft zitten - zelf de fiets erop zetten. Dit past in het fietsbeleid van Translink, een soort regionale vervoerautoriteit, die niet alleen het ov exploiteert maar ook eigenaar is van bruggen en zelfs actief is in het vervoersmanagement. De fiets mag gratis mee op de bus (maximaal 2), in de metro/skytrain (uitgezonderd enkele drukke spitslijnen), in de seabus (maximaal 6) en voor 1 dollar in de westcoast-express. Verder legt Translink fietspaden onder de skytrain aan. Omdat ze toch beschikken over de grond. Wellicht ook een idee voor ProRail?

De fietsrekken voorop de bussen werden halverwege de jaren negentig geïntroduceerd op een buslijn richting de veerboot naar Vancouver Island. Het was erg moeilijk hier fietsend te komen vanwege een tunnel met een fietsverbod. Belangenorganisaties hebben toen geopperd de bussen naar de veerboot te voorzien van fietsrekken. Aanvankelijk bleef dit beperkt tot enkele lijnen, maar op een gegeven moment heeft de directie van Translink besloten alle bussen te voorzien van een fietsrek. Het maakt de bedrijfsvoering veel flexibeler, omdat alle bussen overal ingezet kunnen worden. En voor de consument is het natuurlijk ook veel eenduidiger.

Op enkele lijnen, zoals naar de universiteit en naar de veerboten, worden de rekken heel goed gebruikt. Bijna elke bus vervoert wel één of twee fietsen. Omdat er per bus maar twee

Sleutelrol voor de fiets in wereldsteden

Martijn te Lintelo

Ook op Velo-city werd duidelijk dat de fiets in steeds meer wereldsteden terrein wint. De voordelen voor leefbaarheid en bereikbaarheid zijn immers evident. Dat werd onder meer trefvend naar voren gebracht door Gil Penalosa, broer van de voormalige burgemeester van Bogota, Colombia.

De 'machinegun of cycle advocacy' hield een aansprekend en krachtig betoog over de rol van de fiets in de stad van de toekomst. Over 'must haves' versus 'nice to haves' en 'streets for people', 'making the case' en 'speeding up' als het gaat over fietsbeleid. Voor ons moeilijk te bevatten, we hebben immers al een fiets-inclusive aanpak. Maar voor de stad van de 21e eeuw is een stevig aandeel fiets in de modal split een onmisbare voorwaarde voor stedelijke leefbaarheid en functioneren. Tot 2050 groeit de wereldbevolking enorm; 80% daarvan komt in steden te wonen. Alleen al in Canada betekent dit dat de stedelijke bevolking toeneemt met de bevolkingsomvang van Toronto, Montreal, Vancouver en Calgary. Bij dit soort aantallen is het autosysteem volstrekt ontoereikend, maar ook openbaar vervoer is slechts een deel van de oplossing. Fietsen is ook individuele mobiliteit en daarmee sterk onderscheidend van grootschalig openbaar vervoer zoals BRT (bus rapid transport). Bovendien blijkt keer op keer dat 70% van de dagelijkse verplaatsingen korter is dan 7 km; dat is dus niet iets typisch Nederlands.

Fietsen is mobiliteit, goedkoop en gezond, maar een hoger fietsgebruik betekent ook meer ruimte in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Met een massale overstap naar de fiets kan in dezelfde openbare ruimte veel meer individueel verkeer worden afgewikkeld. Die kan ten goede komen aan parken en groen.

Om tijdig tot een robuuste stad te komen pleit Penalosa voor versnelling van de realisatie van 'dedicated' fietsinfrastructuur in die grote steden. Dat is dus meer dan alleen wat lijnen trekken, borden ophangen of fiets-

Gil Penalosa:
Veel wereldsteden zijn topografisch, klimatologisch en qua bevolking gewoon geschikt voor meer fietsgebruik.



kaarten uitdelen. Veel wereldsteden zijn topografisch, klimatologisch en qua bevolking gewoon geschikt voor meer fietsgebruik. Versnellen moet vooral, stelt Penalosa, als de sterren gunstig staan, ofwel het politiek tij gunstig is. Dat is in gaststad Vancouver het geval, maar de ambities zijn wat Penalosa betreft te 'timide'. Geen valse bescheidenheid met 20% fietsaandeel in 2040 of 2% erbij in 2015. 10% extra in 2015 zou meer recht doen aan het belang voor de stad volgens Penalosa.

Politici moeten het doen. De aanleg van robuuste fietsinfrastructuur in Noord-Amerika of elders in de wereld is overduidelijk geen technische of financiële opgave, het is vooral een politieke keuze. En het is ook niet cultureel bepaald, 'build it, they will use it'. Dan merk je telkens weer het belang van de gekozen burgemeester. Die kennen wij ook niet in Nederland, maar die is zeer gebruikelijk in de rest van de wereld. En gunstig als het gaat om de realisatie van veilige en kansrijke fietsinfrastructuur. Dat geldt voor Kopenhagen (ambitie: 50% (!) van alle forensen per fiets in 2020), Zuid-Korea of Bogota. Maar vooral ook in de VS en Canada. De gekozen burgemeesters (Bloomberg-New York, Rahm-Chicago, Robertson-Vancouver) zorgen voor die onmisbare omwenteling waarbij binnensteden en wijken weer befietsbaar worden en mensen weer de keuze hebben om naar hun werk of voor de boodschappen te fietsen.

fietsen meegenomen kunnen worden, gebeurt het regelmatig dat het rek al vol is. Vanwege de hoge frequentie (elke drie minuten) is dat meestal geen probleem. Op de bussen die door downtown rijden, zie je slechts af en toe een fiets.

In Nederland zijn in het verleden ook wel pogingen geweest om bussen te voorzien van fietsenrekken aan de voorkant. Dit stuitte onder andere op verkeersveiligheidsbezwaren. Bij een aanrijding met een fietser of voetganger zou het rek extra letsel kunnen veroorzaken. Voor Rachel Jamieson, die namens Translink een rondetafelsessie verzorgt, is dit helemaal nieuw. Sinds de introductie halverwege de jaren negen is veiligheid nooit een punt van discussie geweest.

Voor automobilisten in Vancouver zijn het zware tijden. In vier dagen tijd zijn er drie fietsoptochten door de stad: donderdag de officiële Velo-city Bike Parade, vrijdag - zoals elke laatste vrijdag - van de licht anarchistische Critical Mass en op zondag de Naked Ride. De grote groepen fietsers die de volledige

breedte van de weg gebruiken, veroorzaken de nodige opstoppingen voor het verkeer. Hoewel, de leus van de Critical Mass is: we don't block the traffic, we are the traffic!

De Critical Mass is een bijzonder fenomeen. Een groep van enkele honderden, misschien wel duizend fietsers nemen de brede straten van Vancouver over. Veel deelnemers hebben zich bijzonder uitgedost. De groep wordt begeleid door agenten op de fiets en op de motor. Voor de autoriteiten is het op elk kruispunt weer een verrassing waar de groep heen gaat. Er is geen route uitgestippeld. Er zijn geen leiders, want 'iedereen is een leider.' De mensen die voorop fietsen, mogen bepalen waar ze heen gaan. En dan maar hopen dat de meute volgt. Vandaag gaat de Critical Mass na wat omzwervingen over de Lions Gate Bridge: 61 meter hoog. De automobilisten in de files die aan beide zijden van de brug ontstaan, moeten zo'n half uur geduld hebben. Na een flinke klim hebben we een schitterend uitzicht op downtown Vancouver in de avondzon.