

Nederland helpt Amerika in het zadel

> Bikes flow like water

Ron Hendriks



Nederland heeft een naam hoog te houden op het gebied van waterbeheer. Experts reizen de hele wereld rond om Nederlandse kennis uit te dragen. Dat gebeurt inmiddels ook steeds vaker als het gaat om de fiets. Zo helpen Nederlandse fietsexperts Canada en Amerika bij het opzetten van fietsbeleid. De parallel gaat nog verder. 'Bikes flow like water', zo leren de Nederlandse verkeerskundigen hun Amerikaanse collega's.

Onder de noemer ThinkBike trokken afgelopen jaar – en trekken dit jaar – fietsdeskundigen van Nederlandse gemeenten en provincies de oceaan over om fietskennis te delen met hun Amerikaanse en Canadese collega's. Dat gebeurde op initiatief van de Nederlandse ambassade in de VS en de internationale tak van het Fietsberaad. Pex Langenberg, Verkeersraad aan de ambassade in Washington, is een van de trekkers van het project. Langenberg: 'Een Verkeersraad behartigt de belangen van het ministerie van Infra en milieu en de VS. Een week nadat ik in Washington kwam wonen, heb ik een fiets gekocht. Ik heb daarvoor aan den lijve ondervonden hoe het is om hier te fietsen. Nou, dat valt niet mee. Fietsen in Amerika doe je voor fitness en gezondheid. En fietsen ziet men hier toch als iets voor alternatievelingen. Daardoor leveren fietsers soms meer gevaar op dan dat ze bijdragen aan de duurzaamheid van een stad. Het leek me daarom zinnig om te kijken of we meer van de Nederlandse aanpak naar hier zouden kunnen overbrengen. Nederland is immers al lang actief met het uitdragen van kennis over waterbeheer in Amerika. En ik dacht dat zoiets ook voor de fiets mogelijk moest zijn. In overleg met Hans Voerknecht van het Fietsberaad hebben we ervoor gezorgd dat nu Nederlanders worden ingevlogen om vooral het utilitaire fietsen te promoten. In 2009 zijn we bescheiden begonnen in New York, met vanaf 2010 tweedaagse workshops in diverse steden. Daar gaan de Nederlanders de discussie aan met lokale experts en doen voorstellen voor aanpassingen.'

In Toronto fietst iedereen: jong en oud, blank en zwart, man en vrouw.

Veel potentie

Hoewel een liter benzine nog steeds maar zes dubbeltjes kost en de afstanden groot zijn, is er ook in landen als Canada en de VS genoeg potentie voor de fiets, vertelt Voerknecht. 'Ruim de helft van de trips is korter dan 7,5 km. In de modal split komt de fiets echter niet verder dan 1 procent.' Volgens Langenberg is dat gedeeltelijk verklaarbaar door de grote afstanden en het ruimtelijke ordeningsbeleid. 'Dat speelt vooral in het midden van het land. Steden als San Francisco, Seattle, Portland en Los Angeles zijn sterk bezig met het thema duurzaamheid. En daar liggen kansen voor de fiets.' Herbert Tiemens van de gemeente Houten, een van Amerikaanse collega's, beaamt dat. 'Het is natuurlijk een echte autocultuur.'



Pex Langenberg, Verkeersraad Washington:
Een week nadat ik in Washington kwam wonen, heb ik een fiets gekocht. Ik heb daardoor aan den lijve ondervonden hoe het is om hier te fietsen.

Tijdens de groepssessies werkten Nederlandse, Canadese en Amerikaanse deskundigen samen aan korte- en langetermijnoplossingen.



De Nederlandse experts kregen ook de nodige media-aandacht, hier bijvoorbeeld van de Canadese TV.

Je ziet aan alles dat ze honderd jaar niet aan de fiets hebben gedacht. Langzamerhand begint men echter in te zien dat de compacte stad heel veel voordelen heeft, zowel voor het transport maar ook voor milieu en leefbaarheid.'

En de Amerikanen en Canadezen blijken leergierig, zo is de ervaring van zowel Voerknecht als van de andere Nederlandse experts die al op bezoek gingen in Toronto, Chicago, Washington en Miami. Daarbij ging het zeker niet alleen over infrastructuur, maar ook verkeersveiligheid, woon-werkietsen, fietsen en leefbaarheid van de stad, fietsen naar school, fietsparkeren en de combinatie fiets en ov kwamen aan de orde. 'Daarbij moet je niet te grote stappen in één keer willen maken', aldus Tiemens. 'Daarom zijn de ThinkBike workshops een goede opzet. Daarbij zijn we bijvoorbeeld met teams van Nederlandse en Amerikaanse deskundigen op locaties gaan kijken en hebben we samen adviezen opgesteld voor concrete situaties. Zo krijg je te horen wat de Amerikanen willen weten en niet wat wij ze per se willen vertellen.'

Dat is ook de ervaring van Voerknecht. 'Zo kwamen de teams in Toronto bijvoorbeeld tot de conclusie dat met eenvoudige ingrepen al aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn. Je kunt

bijvoorbeeld denken aan het toepassen van gekleurd asfalt om fietsroutes beter herkenbaar te maken. En het scheiden van het fietsverkeer en het autoverkeer, bijvoorbeeld door een fietsstrook rechts van de geparkeerde auto's te leggen in plaats van zoals gebruikelijk langs de linkerkant, met het risico van openzwaaiende portieren. Verder werd in Toronto een aanzet gegeven tot een mogelijke communicatiecampagne om het fietsen te promoten: 'This is Toronto, and this is where I bike'. Duidelijk werd ook dat zal moeten worden ingezet op fietsprogramma's om kinderen van jongs af aan met de fiets als alledaags vervoermiddel vertrouwd te maken.' Voerknecht: 'Wat verder opvalt, is dat er eigenlijk al best veel gefietst wordt, waarbij ook de gemengde samenstelling van de groep fietsers in het oog loopt: jong, oud, man, vrouw, blank, zwart. Dat is belangrijk voor de communicatie, omdat daardoor iedereen wel fietsers kent en men zich kan identificeren met mensen die al fietsen.'

Nadruk op leuk en veilig

Ook in de andere steden konden de Nederlanders rekenen op een aandachtig gehoor en waren de sessies constructief. 'We



Chicago kent inmiddels een fietsverhuursysteem.

Op locatie in Grand Rapids in Michigan.



hebben een inhoudelijke bijdrage kunnen leveren aan het stimuleren van het fietsbeleid van Washington door uitleg te geven over het Nederlandse fietsbeleid en voorbeeldoplossingen aan te dragen', vertelt Cor van der Klaauw van de provincie Groningen. 'Onze rol was niet zozeer het kopiëren van Nederlandse fietsmaatregelen naar situaties in Washington maar de functie van 'katalysator'. Onze aanwezigheid droeg ook bij aan integraal werken: planners, constructors, engineers, landscapers, consultants en public transport managers, allemaal in één hok. In Washington wordt overigens relatief veel gefietst. Er is een aantal fietsstroken aangelegd en er is een 'wittefietsenplan' ingevoerd. Bij het station is een prachtige design fietsenstalling met plaats voor 150 fietsen. Ook is er een fietsenmaker in gevestigd.'

Tijdens de bezoeken van de fietsexperts kwamen ook de verschillen tussen de Nederlandse en de Amerikaanse fietscultuur aan de orde. Zo benadrukte Voerknecht in de workshops dat de belangrijkste ingrediënten van de Nederlandse fietsfilosofie zijn terug te voeren tot de begrippen: 'joy and perceived safety'. Voerknecht: 'We hebben geprobeerd duidelijk te maken dat de fiets een aantal voordelen heeft, maar vooral dat fietsen leuk is. En verder dat – en dat geldt zeker voor Canada en de VS – mensen zich veilig moeten voelen op de fiets. Ook geldt daar natuurlijk dat je alleen een substantieel aandeel voor de fiets bereikt als er goede infrastructuur beschikbaar is. Dat betekent scheiden waar het kan of extra maatregelen nemen waar het niet kan.'

Nog twee observaties van Voerknecht: 'Met categoriseren van wegen kan nog gemakkelijk veel gewonnen worden. Dus sommige wegen helemaal autoweg maken en andere juist safe cycle routes maken. Je wilt juist mensen die nog niet of nauwelijks fietsen op de fiets krijgen en dan helpt als je voor hen duidelijk aangegeven, kwalitatieve en herkenbaar veilige routes maakt.'

'Anderzijds merkten we dat je nog meer impact hebt als je het niet insteekt vanuit het fietsen alleen. Het blijkt, dat een meer fietsvriendelijke inrichting van straten ook leidt tot een duidelijke kwaliteitsslag voor de openbare ruimte en aan neighbourhood improvement ofwel verbetering van de leefbaarheid van woonwijken. Daar kunnen de Amerikanen zelf in Portland een mooi voorbeeld van zien. Daar zijn de wegen die door de woonwijken gaan omgetoverd tot bike boulevards. Door verkeerscheiders kunnen automobilisten op veel kruispunten niet rechtdoor en worden teruggedleid tot de arterials, maar fietsen kunnen wel door. Daar zijn de bewoners ook heel enthousiast over, omdat de enige auto's die er nu komen bewoners of bezoekers zijn.'

Belangrijke hinderpaal op weg naar een meer 'fietsminded' cultuur is overigens de Amerikaanse wetgeving, zo meent Tiemens. 'In Amerika is precies vastgelegd hoe breed bijvoorbeeld een lane of een bikelane moet zijn en daar wijken ze niet van af. In Nederland zijn we daar veel flexibeler in. Verder moet men leren dat de kosten voor de baten uitgaan. Dat je niet een fietspad met een 6-strooks autoweg moet

Plaatsbesparend fietsparkeren in Toronto.



Fietsberaad Internationaal

Sinds drie jaar voert het Fietsberaad een aantal activiteiten uit om de Nederlandse fietskennis toegankelijk te maken voor de vakwereld in het buitenland. Enkele voorbeelden: de website is deels meertalig, een groot aantal artikelen is vertaald in het Engels, samen met het ministerie is het glossy boekwerk 'Cycling in the Netherlands' uitgegeven, 3 maal per jaar verschijnt een Engelstalige nieuwsbrief en beleidsmakers uit het buitenland die het Nederlandse fietslaboratorium met eigen ogen willen zien, kunnen aankloppen bij het Fietsberaad.

laten kruisen – zoals we in Miami tegenkwamen - maar dat je dan toch echt moet investeren in een tunnel.' Van der Klaauw observeerde in het verlengde hiervan dat in Miami het fietsbeleid nog volledig moet worden ontwikkeld. 'Er zijn fietsroutes naar Miami Beach, maar in Miami zie je nauwelijks fietsers. Bovendien is het geen pretje om op 6-baans wegen te fietsen. Ik heb slechts één straat met een fietsstrook, een simpele witte lijn, gezien.'

Dutch Cycling Embassy

Het enthousiaste onthaal in de VS heeft er inmiddels toe geleid dat er serieuze plannen zijn om een Dutch Cycling Embassy van de grond te tillen. Daarin moeten overheden, bedrijfsleven en adviesbureaus samenwerken om de fiets als exportproduct een vaste plaats te geven. Een goed plan, zo vindt ook Pex Langenberg. 'We brengen nu Nederlanders naar Amerika, maar Amerikanen willen ook in Nederland komen kijken. Gemeenten wordt vaak gevraagd om rondleidingen en uitleg te geven. Dat gebeurt dan veelal gratis – dat moet zo blijven - maar het zou goed zijn als er een gespecialiseerde club is die daarbij kan helpen. De overheid wil daaraan meewerken omdat het van belang voor Nederland is dat we werken aan het versterken van ons imago als duurzaam land. Dat we een bijdrage leveren aan CO2-reductie en dat we laten zien dat we zorgvuldig omgaan met autogebruik. Een tweede reden is het bevorderen van de verkoop van Nederlandse fietsen, bijvoorbeeld de typische Nederlandse stadsfiets. We hebben con-

tacten met Gazelle en Batavus. Die hebben allebei een importeur in de VS. Bij dit soort events kunnen ze hun fietsen neerzetten. En dan helpt ook een berichtje in de lokale krant of op de tv. We hebben nu vooral bijdragen van experts van verschillende Nederlandse gemeenten. Maar Nederland kent ook een aantal goede consultancybureaus die veel van fietsen weten. We hopen dat die hier meer voet aan de grond kunnen krijgen. Daarvoor hebben we de Economische Voorlichtingsdienst ingeschakeld. Die kan dan een marktscan doen voor dit soort consultancybureaus. De EVD doet dan het voorwerk, kijkt in welke steden vraag is naar de bureaus en helpt ze vervolgens op weg met mensen en namen. We leveren het opstapje, voor de rest moeten ze het natuurlijk vooral zelf doen.'

Vergelijkbare conclusies trekt Van der Klaauw: 'Het bedrijfsleven kan baat hebben bij de activiteiten van de ambassade om fietsbeleid in Amerikaanse steden te stimuleren. Voor fietsproducenten als Gazelle en Batavus liggen er zeker kansen. Ik heb een aantal mensen gesproken die graag een 'Dutch bicycle' willen kopen. Daarnaast liggen er mogelijkheden voor adviesbureaus en kennisinstellingen op het gebied van fietsbeleid. Niet voor niets dat de workshops een samenwerkingsverband zijn van de Nederlandse ambassade en Fietsberaad International. Maar vergeet niet dat wij op onze beurt ook kunnen leren van de Amerikaanse voorbeelden. Denk aan verkeersveiligheid en hun inzet en expertise op het gebied van marketing en communicatie van fietsbeleid.'