

Fietsgebruik en fietsbeleid in Denemarken

Geredigeerd door Hugh McClintock verscheen in 2002 een Europees standaardwerk over fietsbeleid: *Planning for cycling: Principles, practice and solutions for urban planners*. Daarin schreef de Deense fietsconsultant Thomas Krag een hoofdstuk over 'Urban cycling in Denmark'. Omdat Denemarken - terecht - in Nederland altijd in de belangstelling staat als het meest nabije fietsland, volgt hier een vertaling van dit hoofdstuk. Het is uiteraard niet speciaal voor Nederlanders geschreven, maar voor een breder, minder met fietsverkeer bekend publiek. Dat is goed te zien in verschillende als opvallend gebrachte zaken, die echter ook in Nederland regulier zijn.

Thomas Krag

Inleiding

Fietsen is in Denemarken een normale, dagelijkse activiteit, vooral in stedelijk gebied, met cijfers van de gemiddelde omvang als in Tabel 1.

Tabel 1. Vervoerwijzeverdeling in Deense steden (1997)

	gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag	modal split
auto	1,52	52%
openbaar vervoer	0,23	8%
fiets	0,66	22%
lopen	0,54	18%
totaal	2,95	100%

Een factor die bijdraagt aan het hoge niveau van fietsgebruik is het relatief geringe autobezit in Denemarken. Gemiddeld zijn er 347 personenauto's per 1000 inwoners (2000). Het autobezit in Denemarken is daarmee nog laag vergeleken bij buurlanden, vooral door de relatief hoge belastingen op auto's. Het verschil wordt echter snel kleiner dankzij de toegenomen welvaart in Denemarken. Daardoor is het aantal auto's de laatste vijftien jaar sterk toegenomen. Parallel aan de toename van het aantal personenauto's kende Denemarken - met enkele uitzonderingen - een afname van het fietsgebruik sinds midden jaren '80. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de belangrijkste reden hiervoor is dat ook Denen gewone, nogal luie mensen zijn: als ze eenmaal een auto bezitten, is het erg gemakkelijk en verleidelijk om die ook te gebruiken - de fiets wordt zelfs voor korte ritjes thuis gelaten, terwijl die fiets toch een snel en gezond alternatief is. Daarnaast heeft de algemene opvatting van wat veilig en verantwoordelijk gedrag is, veel ouders ertoe gebracht hun kinde-

ren per auto naar opvang en school te brengen.

Niettemin zijn er interessante uitzonderingen op deze algemene trend. In de centrale wijken van Kopenhagen bijvoorbeeld, nam het fietsgebruik de afgelopen 25 jaar meer dan 100% toe, met de sterkste groei in de laatste tien jaar, toen ook het autobezit duidelijk toenam. Ook in Odense is het fietsgebruik toegenomen. Het autobezit in

Kopenhagen en Odense bedraagt nu 223 respectievelijk 303 auto's per 1000 inwoners.

De positieve ontwikkeling in fietsverkeer kan gezien worden als een effect van de inspanningen van beide gemeenten om het fietsgebruik te stimuleren. Kopenhagen en Odense hebben beide een goede fietsinfrastructuur ontwikkeld en veel promotieactiviteiten ondernomen. Odense werd in 1997 benoemd tot 'Fietsstad van Denemarken' en kreeg daardoor financiële steun van de Deense regering om gedurende vijf jaar te experimenteren met maatregelen die veilig fietsverkeer stimuleren.

Stimulerende maatregelen voor fietsgebruik kunnen echter op zichzelf de positieve ontwikkeling van het fietsverkeer in Kopenhagen en Odense niet voldoende verklaren. Andere belangrijke factoren zijn maatregelen die het autogebruik verminderen, zoals parkeertarieven, beperking van de parkeercapaciteit en beperking van de auto-toegankelijkheid van de binnenstad. Congestie tijdens spitsuren, terwijl fietsverkeer ongehinderd kan doorstromen, draagt evenals het vaak langzame - of ontbrekende - openbaar vervoer bij aan de populariteit van de fiets. Wat tijd en kosten betreft, is de fiets zeer concurrerend in de steden en wordt daarom veel gebruikt.

Geschiedenis

Zeker tot in de jaren '50 is de geschiedenis van het fietsverkeer in Deense steden waarschijnlijk weinig anders dan in de meeste andere Europese steden. De fiets werd zeer algemeen





gebruikt en was het belangrijkste transportmiddel. Daarna kwam de sterke suburbanisatie en de nog sterkere toename van het autogebruik, en verloor de fiets terrein. In de jaren '60 breidde het autonetwerk zich sterk uit en werden bestaande fietspaden vaak verwijderd om plaats te maken voor de auto. In steden was menige grote doorbraak te zien; woonblokken en zelfs complete buurten werden gesloopt om ruimte te creëren voor nieuwe, brede wegen. Wat Denemarken onderscheidt van veel andere Europese landen, met Nederland als belangrijkste uitzondering, is dat fietsverkeer toch nooit verdween als een 'normale' vervoerwijze. De afname van het fietsgebruik was groot, maar de fiets bleef toch duidelijk zichtbaar in stedelijk gebied. De dalende trend in fietsgebruik veranderde rond 1975. De combinatie van (zorgen om) de energiecrisis en een groeiende bewustwording voor gezondheids- en milieukwesties, leidde tot een toename van het fietsgebruik. Het herstel van het fietsverkeer bracht ook grote fietsdemonstraties met zich mee en eisen aan de overheden om meer aandacht te besteden aan fietsverkeer. Sindsdien zijn veel nieuwe fietspaden langs wegen aangelegd en worden geen fietspaden meer afgebroken. De (sterke) toename van het fietsgebruik hield aan tot ongeveer 1985. Op nationaal niveau is sindsdien een stabilisatie en lichte afname van

het fietsgebruik te zien, maar op stedelijk niveau zijn er minstens enkele positieve uitzonderingen op deze trend.

Nationaal fietsbeleid

Het autoverkeer is, zij het wat schommelend, de laatste decennia steeds gegroeid - en groeit nog steeds. Landelijke verkeersplannen laten zien dat een reductie van CO₂-emissies, en misschien wel van het autogebruik op zich, noodzakelijk is. In de jaren '90 leidde dit inzicht in Denemarken tot de ontwikkeling van een nationaal fietsbeleid. Het beleid is nieuw in de zin dat het niet alleen over de facilitering van bestaand fietsverkeer met (veilige) fietsvoorzieningen gaat. Het doel van het fietsbeleid is nu om nieuw, extra fietsverkeer te genereren: verplaatsingen met de fiets in plaats van binnenstedelijke verplaatsingen per auto. Veiliger condities voor het fietsen worden nog steeds gezien als het belangrijkste middel, maar ook het belang van promotie en de noodzaak van een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van steden worden genoemd.

Fietspaden en fietsstroken

De aanleg van fietspaden heeft een lange traditie in Denemarken. Het gebruikelijke fietspad in de stad ligt tussen rijloper en troittoir en wordt van beide gescheiden door zowel een band als een niveauverschil van 10 tot 15 cm ('verhoogd aanliggend fietspad'). In eerste instantie werden fiets-

paden aangelegd om het comfort van het fietsgebruik te verhogen, door het fietspad van een vlakke verharding te voorzien dan de klinkerbestrating van gewone straten. Later, in de jaren '30, werden fietspaden aangelegd om verkeersstromen beter te organiseren, deze te scheiden voor een betere doorstroming. Men kan ook zeggen dat het doel was de fietsers van de weg te halen, zodat auto's sneller konden rijden. Want oude foto's van Kopenhagen laten zien hoezeer auto's vast konden komen te staan in een zee van fietsers.

Sinds 1950 is verkeersveiligheid de belangrijkste reden om fietspaden aan te leggen. Het comfort op veel fietspaden is tegenwoordig niet beter dan op de wegen die bestemd zijn voor autoverkeer, vooral omdat er te weinig aandacht aan onderhoud van fietspaden wordt besteed. In het algemeen komen de fietspaden zeker tegemoet aan de wensen van fietsers en vormen ze de kern van de fietsroutenetwerken in Deense steden; ze stellen fietsers in staat om de hoofdwegen op een veilige en comfortabele wijze te gebruiken. Fietspaden zijn simpelweg populair, bij zowel fietsers als verkeerskundigen, en worden als een voorwaarde voor fietsgebruik gezien. Vrij algemeen wordt zelfs een volledige scheiding tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer als het grote ideaal gezien.



De les die Denemarken geleerd heeft, is dat het heel belangrijk is dat in het ontwerp alle soorten verkeersdeelnemers optimale mogelijkheden krijgen om anderen waar te nemen. Concreet: nooit een berm tussen weg en fietspad dichtbij het kruispunt! Ten minste de laatste 30 meter moeten de weg en het fietspad direct naast elkaar liggen, zo mogelijk zonder niveauverschil. (NB: Deense - verhoogd aanliggende - fietspaden gaan dus vlak voor kruisingen vaak over in een fietsstrook.) De 'uitloper' van het fietspad over het kruispunt moet duidelijk zichtbaar zijn met een afwijkende verhardingskleur en fietssymbolen op het wegdek. Daarnaast dienen bij met verkeerslichten geregelde kruispunten de stopstrepen voor het autoverkeer zo mogelijk 5 meter achter de stopstrepen voor fietsers te liggen, zodat fietsers niet over het hoofd worden gezien. Regelmatig ziet men in Denemarken ook ontwerpen, waarbij over circa 30 meter een fietsstrook en een rechtsafvak voor autoverkeer zijn gecombineerd. Fietsers hoeven zich zeker niet veiliger te voelen door deze maatregel, die ook eigenlijk meer een capaciteitsmaatregel is. Maar in de objectieve veiligheid, uitgedrukt in aantallen ongevallen, blijkt dit helemaal geen slechte keuze.

Volledig gescheiden structuren - met 'solitaire fietspaden', in de Nederlandse terminologie - zijn als concept eind jaren '60 ontwikkeld en populair geworden. Het werd in belangrijke mate toegepast in nieuwe stedelijke gebieden vanaf de jaren '70. Tot nu toe zijn de resultaten echter niet beter dan voorheen. Volledig gescheiden fietspadennetwerken zijn ongetwijfeld prettig en veilig voor kinderen in het schoolverkeer. In het algemeen worden de solitaire paden echter als sociaal onveilig gezien en qua routing verwarrend en indirect. Vaak zijn de (auto)routes korter, directer, waardoor mensen lopen en fietsen langs wegen die daar niet voor bedoeld zijn. Vergelijkbare ervaringen zijn overigens (eerder) opgedaan in Engeland. Tegenwoordig neigen ontwerpers meer naar de menging van auto's en fietsen als de autosnelheden beperkt zijn, en naar een scheiding met aparte fietspaden alleen daar waar de autosnelheden hoger zijn. Fietsers rijden in het algemeen veilig op de fietspaden langs wegen. Zijstraten en kruispunten geven echter belangrijke veiligheidsproblemen, en rotondes nog meer. In de Deense

verkeersregels worden fietsers in het algemeen behandeld als andere voertuigen, waardoor bijvoorbeeld een auto voorrang moet geven aan een fietser op een weg van een hogere orde, en een rechtsafslaanende auto voorrang moet geven aan een doorgaande fietser op het fietspad langs de weg. En fietsers op een rotonde hebben, net als het andere verkeer daar, voorrang op verkeer dat de rotonde op wil gaan. Onderzoek heeft aangetoond dat de veiligheidsproblemen op kruispunten en bij rotondes in het algemeen te maken hebben met het feit dat automobilisten de fietsers niet opmerken en daardoor geen voorrang geven. Stedelijk verkeer is zeer complex en het is voor automobilisten moeilijk om rekening te houden met een 'nieuw' element daarin als de fietser. Dit werd bijvoorbeeld zichtbaar in de evaluatie van enkele belangrijke nieuwe fietspaden, aangelegd in de jaren '70 en '80. Het werd als zeer verrassend ervaren dat deze fietspaden, gerealiseerd om fietsverkeer veiliger te maken, in de praktijk leidden tot een toename van het aantal ongevallen op kruispunten.

De nieuwe Ontwerpwijzer over kruispunten

In Denemarken worden fietspaden bij kruispunten in principe ingebogen en/of verlaagd tot goed zichtbare fietsstroken. In Nederland zijn de richtlijnen minder strikt. De nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer van CROW (april 2006) spreekt bij de hoofdeis veiligheid op kruispunten over het belang van zichtbaarheid. Daarom het advies: op 20 tot 30 meter voor het kruispunt vrijliggende fietspaden inbuigen tot op 0 tot 200 cm van de hoofdrijbaan (pag. 188 en 196). Althans, bij wegen binnen de bebouwde kom. Voor kruispunten van wat drukkere gebiedsontsluitingswegen (> 1000 auto's per uur) wordt de aanbeveling om in te buigen aangescherpt: Fietspaden gaan bij voorkeur 20 tot 30 meter voor het kruispunt over in fietsstroken (pag. 198).