

Fietsdenken

Een verzameling weblogs en artikelen over de fiets in onze samenleving



Wim Bot

Augustus 2016

Wim Bot, *Fietsdenken*

Een verzameling weblogs en artikelen over de fiets in onze samenleving

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Tonio, een requiemroman voor een dode fietser | 3 |
| Hèt boek over de Nederlandse fietscultuur | 6 |
| De fiets in de mobiele stad | 9 |
| Snorfiets naar de rijbaan is juist een goed medicijn | 14 |
| Weg van Mobiliteit | 17 |
| De fiets maakt Nederland | 21 |
| Prikkelende essays over de fiets in 2015 | 25 |
| Cycling cities, een onmisbaar naslagwerk | 28 |

Tonio, een requiemroman voor een dode fietser

24-08-2011

In 2010 kwamen er in Nederland 162 fietsers om het leven bij verkeersongevallen. Eén daarvan was de 21-jarige Tonio, zoon van de schrijver A.F.Th. van der Heijden. Tonio werd 's nachts door een auto geschept op de hoek van de Hobbemastraat en de Stadhouderskade in Amsterdam. Artsen vochten daarna twaalf uur lang vergeefs voor zijn leven. Over zijn zoon en het ongeluk schreef A.F.Th. van der Heijden een "requiemroman", een 633 pagina's dik monument voor Tonio.

Voor A.F.Th. Van der Heijden was het schrijven van dit boek de enige manier om niet aan zijn onnoemelijke verdriet te bezwijken. In het boek komt Tonio tot leven als een intens goede en levenslustige jonge volwassene. Het verdriet van zijn ouders, familie en vrienden na het fatale ongeluk is zo groot en zo tastbaar dat ik soms bijna niet verder kon lezen in de roman, het werd me letterlijk en figuurlijk teveel.

A.F.Th. van der Heijden en zijn vrouw proberen de laatste periode van Tonio's leven helemaal te reconstrueren, inclusief de precieze toedracht van het ongeluk en de uren in het ziekenhuis. Meeslepend en ijsingwekkend zijn de passages waarin de ouders praten met de verantwoordelijke politieagenten en de artsen. Zo gaat Van der Heijden tekeer tegen het 's nachts niet aanstaan van de stoplichten op de plaats van het ongeluk. De politie zegt dat aan laten staan gevaarlijker is dan uitzetten, omdat 's nachts iedereen door rood rijdt. Voor de vader telt alleen dat zijn zoon misschien nog had



geleefd wanneer het stoplicht wèl had aangestaan. De formele bureaucratische rationaliteit van de beleidsmakers botst hier ongenadig en onherroepelijk met de emoties van de nabestaanden. Van der Heijden schrijft: "Het is nou eenmaal ingecalculeerd. Het gevolg is dat niemand zich over ons buigt. Geen verontschuldigend woord, niets. Ijskoude stilte. Wij blijven gewoon belasting betalen voor de nachtelijke organisatie van de Amsterdamse stoplichten. Niemand maalt er verder om. Wij dienen ons verlies te nemen zoals zij hun verlies nemen. Als een bedrijfsongevalletje".

Lang lijkt het erop dat Tonio, die voorrang had moeten geven aan de auto, fors te veel gedronken had en dat de bestuurder van de auto, die niet had gedronken, iets te hard reed. Uiteindelijk blijkt dat Tonio zes pilsjes ophad na een lange avond en nacht uitgaan en dat de auto maar liefst 67 a 69 kilometer had gereden. Een snelheid waarbij een fietser in het geval van een aanrijding volstrekt kansloos is. A.F.Th. van der Heijden en zijn vrouw Mirjam voelen niets voor vervolging. Ze rouwen, hebben last van schuldgevoel en zijn woedend, maar wraakgevoelens ontbreken. Ze beseffen dat ze daar Tonio niet mee terugkrijgen. Aan het onvergetelijke eind van de roman brengen ze het zelfs op de videobeelden van het ongeval te bekijken die camera's van het Holland Casino hebben geregistreerd.

Ik las Tonio tijdens mijn vakantie, soms moest ik het boek even wegleggen, maar ik wilde toch vooral doorlezen in het prachtige eerbetoon van de schrijver en vader aan zijn zoon. Door deze roman zal Tonio niet worden vergeten. Die 161 overige dode fietsers uit 2010 hebben ook allemaal rouwende familieleden, beminde en vrienden achtergelaten. Ook zij waren geen cijfer, maar unieke persoonlijkheden met een gezicht. Laten we ook hen niet vergeten.

A.F.Th. van der Heijden, Tonio. Een requiemroman. De Bezige Bij, 632 pagina's, € 15.

A.F.TH.
VAN DER
HEIJDEN

TONIO



TONIO

Een requiemroman

A.F.TH. VAN DER HEIJDEN

DE BEZIGE BIJ FILMEDITIE

Hèt boek over de Nederlandse fietscultuur

10-5-2013

De fietsrepubliek van Pete Jordan is een magnifieke studie, hèt boek over de Amsterdamse en daarmee ook de Nederlandse fietscultuur. Een boek van 384 pagina's dat werkelijk bol staat van originele observaties, anekdotes en analyses.

PETE JORDAN



DE FIETS REPUBLIC

In 2002 kwam fietsgek Pete Jordan vanuit Amerika naar Nederland, omdat hij graag in de fietshoofdstad van de wereld wilde leven. In

delen van het boek observeert en beschrijft hij de dingen die hem opvallen: de aantallen fietsers, de soorten fietsers van zwangere vrouwen en boodschappenjongens tot fietsende nonnen, de spullen die ze vervoeren op hun fiets, het elkaar vast houden bij de pols, het achterop zitten, het door rood rijden, het rijden zonder licht, de handelaren in gestolen fietsen op de Grimburgwal, de fietsenvissers die fietsen uit de grachten halen. Het zijn observaties die een Nederlander minder snel zal maken, omdat wij teveel van onze fietscultuur als vanzelfsprekend zien. Pete Jordan geniet van die cultuur, elke dag weer.

Pete Jordan heeft niet alleen geobserveerd, maar ook een diepgaande studie gemaakt van de ontwikkeling van het fietsgebruik en de fietscultuur. Hij geeft een uitputtende opsomming van alle dieren waarmee Amsterdamse fietsers zijn vergeleken van dansende muggen tot sombere zwanen; hij heeft in alle Nederlandse films die hij heeft gezien gelet op de plaats van de fiets; hij schreef een fraai hoofdstuk over de verschillen in auto- en fietsgebruik tussen Amerika en Nederland; hij maakt duidelijk waar de "ik wil mijn fiets terug"-houding tegenover Duitsers precies op is gebaseerd; hij beschrijft de houding van de monarchie tegenover het fietsen; hij memoreert de lange geschiedenis van de fietstunnel onder het Rijksmuseum en de permanente wens van de museumdirectie om de onderdoorgang af te sluiten voor fietsers; hij noemt de traditie van het fietsen op de weg leggen bij de Luilakviering; last but not least debunkt hij het zogenaamde succes van het witte-fietsenplan van Provo (in werkelijkheid nooit echt operationeel).

De Fietsrepubliek schetst ook de historische ontwikkeling van de fiets, als een nieuw voertuig van de elite aan het eind van de negentiende eeuw naar het massatransportmiddel van de eerste helft van de twintigste eeuw, daarna de opkomst van de automaatschappij en het in de verdrukking raken van de fietsers en de herontdekking van de fiets vanaf de jaren zeventig, mede door de Fietsersbond en de voorlopers daarvan.

Boven alles is De Fietsrepubliek een eerbetoon aan de anarchistische Amsterdamse fietser, die het niet zo nauw neemt met de regels en moeilijk te sturen valt. Pete Jordan laat zien dat bestuurders al vanaf het begin van de twintigste eeuw moeite hadden het gedrag van fietsers te beïnvloeden. De fietsers weigerden te accepteren dat straten waren afgesloten, zetten hun fiets niet op slot, hadden een hekel aan het belastingplaatsje, bleven ondanks Duitse regels gewoon naast elkaar fietsen, voerden geen licht, zetten hun fiets niet op slot, reden door rood, lieten fietsen zomaar achter op straat, enzovoort enzovoort. In de Amsterdamse fietsrepubliek zijn fietsers de baas, zo is het en niet anders.

Iedereen die het fietsen in Nederland een warm hart toedraagt moet het boek van Pete Jordan lezen. En voor beleidsmakers die het gedrag van fietsers willen veranderen is het verplichte kost, ze kunnen ervan leren dat veel van hun voorgangers van een koude kermis thuiskwamen, omdat ze niet aansloten bij de vogelvrije psychologie van de fietser.



Pete Jordan, De fietsrepubliek, Uitgeverij Podium, 384 pagina's, € 19.95

De fiets in de mobiele stad

Kanttekeningen bij een fascinerend boek

30-9-2013

De mobiele stad is een fascinerend boek. Het is geschreven in opdracht van het College van Rijksadviseurs en gaat in op de samenhang tussen duurzaamheid, economische concurrentiekracht, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit. Wim Bot, medewerker landelijke beleidsbeïnvloeding bij de Fietzersbond is onder de indruk van deze nieuwe visie op de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Toch mist hij iets: een eigen plek, of 'land' zoals de auteurs dat noemen, voor de fiets als autonoom en steeds belangrijker vervoermiddel.



Uitgangspunten

Het boek bevat prachtige uitgangspunten, zoals: “Door ruimte en mobiliteit te laten versmelten ontstaat de stad van de eenentwintigste eeuw. Zoals de auto het startpunt was om

woningen, bedrijven en voorzieningen in lage dichtheid uit te smeren – met de suburbs en shopping malls als resultaat - , zo biedt een samenhangend systeem van openbaar vervoer, auto en fiets een logische basis voor verdere vervlechting van stad, platteland en alles daartussen, voor een landschapsmetropool, die tegelijk visioen en noodzaak is. Want op de oude voet verdergaan betekent dat het verkeer vastloopt, de ruimte dichtslibt, het milieu uitgeput raakt en de economie zich niet kan vernieuwen.”

Bereikbaarheid

Zeer positief en belangrijk is de invulling die de auteurs geven aan het begrip bereikbaarheid: “Daarbij gaat het om bereikbaarheid in brede zin: het aantal banen, winkels en voorzieningen dat je binnen een bepaalde reistijd kunt bereiken, met zo veel mogelijk verschillende vervoerswijzen. Snelheid is alleen interessant in combinatie met de bestemming die je wilt bereiken: we willen niet van niks naar nergens. Bovendien is snelheid niet los te zien van de mogelijkheid om te kiezen tussen verschillende vervoerswijzen – auto, ov, fiets, lopen. De beschikbaarheid van alternatieven maakt het systeem flexibel en beperkt de afhankelijkheid van de auto”. Deze benadering brengt de discussie over bereikbaarheid daadwerkelijk op een hoger niveau en breekt met de eenzijdige verkeerskundige nadruk op snelheid, die volgens de auteurs alleen maar leidt tot de aanleg van meer autoasfalt. Zij hebben dan ook oog voor de nadelen van de auto; ze halen de Britse socioloog John Urry aan: “Automobiliteit dwingt mensen met stukjes tijd te jongleren om zo de beperkingen in ruimte en tijd op te lossen die ze zelf veroorzaakt”.

Fiets genoemd, maar in analyse ondergeschoven

Op heel veel plekken in het boek gaat het om de grote rol van de fiets in de stad, “voor onze steden een zegen”. De actuele discussies rond het fietsparkeren bij stations en in binnensteden krijgen aandacht in een apart hoofdstuk.

Allemaal even positief dus, zou je zeggen. Maar op een iets dieper niveau blijft de fiets een ondergeschoven kind in de analyse. In de inleiding staat dat Nederland beschikt over twee complete vervoernetwerken, een autonetwerk en een ov-netwerk. Het fietsnetwerk is, met zijn 35.000 kilometer vrijliggende fietspaden (het spoor telt 3000 km) en meer dan een kwart van alle verplaatsingen, blijkbaar geen nationaal vervoernetwerk. In het boek wordt uitgegaan van een driedeling in Nederland in autoland, ov-land en tussenland. Autoland zijn gebieden met meer dan 80% autoverplaatsingen. Voor ov-land worden de verplaatsingen van fiets en ov bij elkaar opgeteld, bij meer dan 40% verplaatsingen per fiets en ov zijn we in ov-land. In een stad als Utrecht heeft de fiets op afstanden tot 7,5 km een aandeel van 40 % en het stedelijk ov een aandeel van 5%. Om dergelijke steden als OV-land te betitelen is analytisch gezien opmerkelijk. Daardoor blijven de auteurs hangen in de tegenstelling tussen auto en ov die in de verkeerskundige discussies helaas vaak dominant is. Dat is jammer, omdat de fiets in Nederland bij uitstek een vervoermiddel is dat onze steden bepaalt en definieert. In 2012 werden er bovendien voor het eerst meer kilometers met de fiets gemaakt dan per spoor.

Meer fiets, meer ruimte in de stad

Helaas wreekt deze analytische blinde vlek zich in de verdere uitwerkingen. Nergens in het boek komen de specifieke mogelijkheden van de fiets in het stedelijk gebied, de beperkingen van de huidige infrastructuur en de strijd om de ruimte met de auto aan de orde. De Fietsersbond heeft in het document *Meer fiets, meer ruimte* een agenda voorgesteld waardoor de fiets in het stedelijk gebied een schaa sprong kan maken, mede door een betere samenwerking tussen de werelden van infrastructuur en ruimtelijke inrichting, waar overigens ook de auteurs van dit boek vurig voor pleiten.. Nadere analyse van de fiets op wijk- en stedelijk niveau ontbreekt in het boek, alleen op de potentie van de grote stedelijke knooppunten wordt uitgebreid ingegaan – vandaar ook het hoofdstuk over fietsparkeren bij stations.

Een stad waarin voetgangers en fietsers op de eerste plaats komen biedt extra mogelijkheden tot verdichting en stimuleert stedelijke ontwikkeling- en voorzieningen in lintvorm in plaats van het kralensnoer van ov en transferia: “Gecombineerd met een goed stedenbouwkundig ontwerp, krijgt een fietspad dezelfde stedelijke allure als een ov-verbinding. Een gemeente krijgt voor veel minder geld een stedenbouwkundige drager met een vergelijkbare of zelfs grotere vervoerwaarde. Daarbij kan de ruimte rondom zo’n fietsverbinding ook nog eens intensiever en met minder kosten ontwikkeld worden.” Van den Boomen en Venhoeven komen daarentegen niet veel verder dan de constatering: “Waar het ov zorgt voor goed ontsloten punten en slecht ontsloten gebieden of vlakken, is dat bij de auto en de fiets precies andersom: die zorgen voor een vlakontsluiting, terwijl punten juist nauwelijks een rol spelen”.

Regionale kansen niet gezien

Op regionaal niveau hebben de auteurs veel aandacht voor de modaliteiten ov en auto. Het is jammer dat ze hierbij de recente, gecombineerde, opkomst van snelfietsroutes enerzijds en de e-bike anderzijds over het hoofd hebben gezien. Deze, ten opzichte van auto en ov, relatief kleinschalige ontwikkelingen op het gebied van investeringsniveaus hebben een groot effect op de bereikbaarheid. Goudappel Coffeng heeft voor de Haagse regio laten zien welke gevolgen deze ontwikkelingen hebben voor het verzorgingsgebied van winkels en voorzieningen. Ook in krimpgebieden kan de fiets door een grotere actieradius en eminente fietsverbindingen meer dan nu bijdragen aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen die minder fijnmazig worden.

Juist in de concrete hoofdstukken over stedelijke regio’s en hun knelpunten en mogelijkheden (Utrecht/Uithof, de zone tussen Amsterdam en Utrecht, Arnhem-Nijmegen, Deventer, de Utrechtse kantorenmarkt, slechte bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor laaggeschoolde werknemers) ontbreekt de potentie van de fiets op

wijk, stedelijk en regionaal schaalniveau. Een verkeerskundige en ruimtelijke potentie die juist het uitgangspunt is van het interessante boek *Fietsinfrastructuur* met internationale case-studies van Stefan Bendiks en Aglaée Degros



Gemiste kans

Een gemiste kans in een boek dat in alle andere opzichten boeiend en voortreffelijk is. In de conclusie wordt nog aangeduid dat in het themanummer van het tijdschrift *S+RO* (nummer 3, 2012) verder wordt ingegaan op kansen en problemen van de fiets. Hopelijk leiden dat themanummer en de ideeën van de Fietsersbond over de schaa sprong ertoe dat de fiets in volgende algemene publicaties over mobiliteit en ruimte daadwerkelijk een volwaardige plaats krijgt op alle niveaus.

Tijs van den Boomen en Ton Venhoeven, De mobiele stad, Over de wisselwerking van stad, spoor en snelweg, Nai010 uitgevers, 240 pagina's, € 24,95

Snorfiets naar de rijbaan is juist een goed medicijn

2-10-2014

Ferry Smith ageert in zijn blog tegen het Amsterdamse plan om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen, met helm. In tegenstelling tot de ANWB vindt de Fietzersbond het wel een goed plan: geen ongeneeslijke ziekte, maar en goed medicijn. Graag ga ik namens de Fietzersbond wat uitgebreider in op het betoog van Ferry Smith.



Nergens in het blog lijkt Ferry Smith zich te realiseren dat er echt een groot probleem is met de snorfietsen, met name in Amsterdam. De Fietzersbond vraagt daarvoor al vier jaar aandacht, op uitdrukkelijk verzoek van onze leden. Op onze actiewebsite www.scooterverlast.nl werden in korte tijd meer dan 300 reacties geplaatst, vaak schokkende verhalen van fietsers die door scooters werden aangereden of van het fietspad gereden, verhalen ook van ouders die niet meer durven te fietsen met hun kinderen. De urgentie van een oplossing voor de fietsers klinkt nergens door in het stuk.

Ook ontbreekt een duidelijk inzicht in de hedendaagse snorfiets. Smith schaarde de snorfiets onder de slimme vervoerswijzen in het stedelijk verkeer. Mij ontgaat wat er slim is aan een voertuig dat in de overgrote meerderheid van de gevallen opgevoerd is (vaak al in de winkel) en extreem energie-inefficiënt en vervuilend is en enorme geluidsoverlast oplevert. Het is kortom een voertuig dat heel slecht is voor de gezondheid van de mensen in het stedelijk gebied. Een vorig jaar verschenen TNO-rapport liet zien hoe slecht het met de emissies van de gekeurde voertuigen (ook viertakt) was gesteld. Dat rapport noemt Smith niet, evenmin als de snelheidsmetingen van Rijkswaterstaat, Fietzersbond Amsterdam en gemeente Amsterdam: metingen die allemaal aantonen dat het veel te hard rijden van de snorfiets een regel is een geen uitzondering. Wel schrijft hij dat er nog steeds weggebruikers zijn die bewust kiezen voor een snorfiets die niet harder kan dan 25 kilometer per uur. Tsjja, het is maar wat je wilt benadrukken...

De snorfiets van tegenwoordig is al lang niet meer de fiets met hulpmotor (de Spartamet) van vroeger. Het is gewoon hetzelfde voertuig als een bromfiets, hij heeft alleen een andere kleur kenteken en mag daarom wel op het fietspad en de bestuurder hoeft geen helm op. Dat is ook de voornaamste reden voor het succes van de snorfiets, het is een bromfiets waarvoor de regels van de bromfiets niet gelden. Ten opzichte van de gewone bromfiets, die voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven in ieder geval in een mobiliteitsbehoefte voorziet, heeft de snorfiets op de keper beschouwd geen eigen mobiliteitwaarde. En voor zover die dat nog enigszins had, heeft de elektrische fiets die teniet gedaan. Er is immers geen enkele reden waarom de berijder van de snorfiets in de stad geen gebruik zou kunnen maken van de elektrische fiets, die ook 25 mag rijden met trapondersteuning.

Er is een situatie gegroeid die ongewenst is en niet makkelijk op te lossen. Het veranderen van de Europese regelgeving duurt vele jaren. Voorstellen om landelijk de plek op de weg te veranderen kunnen niet op een meerderheid rekenen. Vandaar dat de gemeente Amsterdam met het eigen voorstel gekomen is. Met volle steun van

de burgemeester, het oude en het nieuwe college en de oude en nieuwe gemeenteraad. De SWOV geeft in het rapport dat op verzoek van de gemeente is gemaakt aan dat de maatregel naar verachting zal leiden tot 38% minder slachtoffers *onder de bestuurders van de snorfietsen*. Voor de fietsers zal er uiteraard ook een groot positief effect zijn. Het klopt dat deze inschattingen “educated guesses” zijn. Er is immer geen ervaring mee, er kan alleen een analogie worden gemaakt met de bromfiets op de rijbaan. De Fietsersbond vindt het daarom verstandig de maatregel goed voorbereid in te voeren in de stad waarde overlast verreweg het grootst is en deze conform de aanbevelingen van de SWOV zorgvuldig te monitoren en verder onderzoek te verrichten.

De oproep van Smith tot een heroriëntatie op het stedelijk verkeer en een andere verdeling van de beschikbare ruimte onderschrijf ik van harte. De discussie daarover voert de Fietsersbond ook al geruime tijd met Smiths ANWB en de branchepartijen Rai Verenigingen BOVAG. Die discussie zullen we echter niet op korte termijn kunnen afronden, terwijl er voor de snorfietsproblematiek nu een oplossing nodig is. De snorfiets op de rijbaan is geen ongeneeslijke ziekte, maar het beste medicijn dat we op dit moment hebben. Doen dus, want de Snorfiets op het Fietspad: dat is een sof.

Blog geplaatst op website *Verkeerskunde*

Weg van Mobiliteit

27-11-2014

In de debatten over mobiliteit staat de filedruk centraal. Toch kost het de automobilist gemiddeld maar een paar minuten per dag. En in de pretparken noemen we de files voor de attracties wachtrijen en vormen ze onderdeel van de unieke beleving.



Het is één van de vele honderden trefzekere voorbeelden en argumenten tegen de autoheerschappij in *Weg van mobiliteit*, het nieuwste boek van de Vlaamse auteur Kris Peeters.

Peeters gaat in tegen de vanzelfsprekendheid van meer en langere fysieke verplaatsingen. “De weg van de versnelling blijkt een onzalige weg te zijn. Hij leidt naar meer ongelukken, minder sociale contacten, meer uitsluiting, groeiende afstanden, dreigende energieschaarste en grote capaciteits- en ruimteproblemen.” Tegenover mobiliteit stelt hij MobiliTijd, die toekomstbestendig/volhoudbaar is en rekening houdt met het menselijk tijdsbudget. Die mobiliTijd geeft mensen de kans de dingen te doen die ze nodig hebben om gelukkig te zijn.

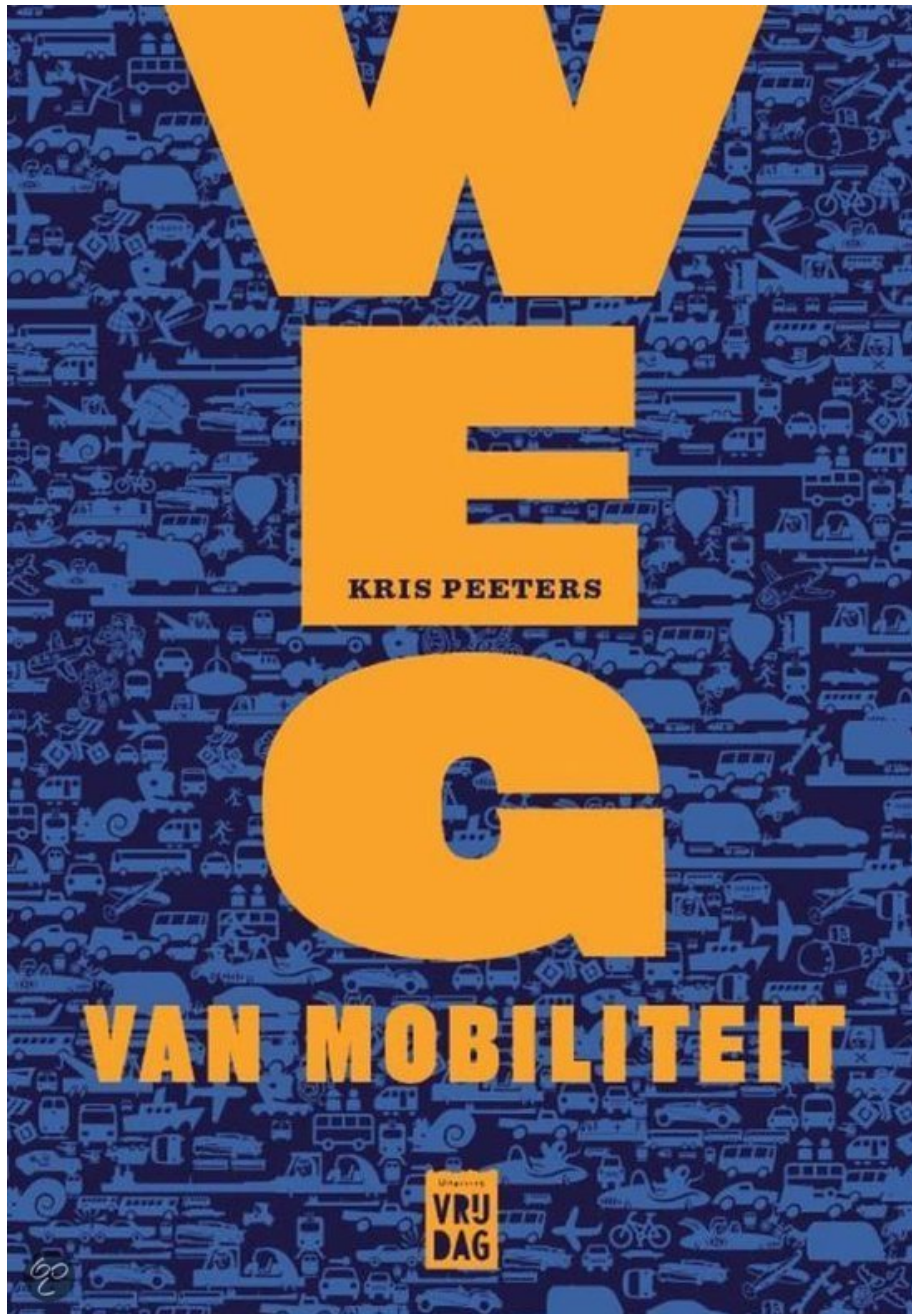
Centraal in de benadering van Peeters staat het begrip nabijheid: in onze ruimtelijke plannen moeten we ervoor zorgen dat zoveel mogelijk voorzieningen op korte afstand zijn. Dat maakt het mogelijk om ze lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te bereiken. Het zijn de “gelukkige vervoerswijzen”, die bijdragen aan het “Goede Leven”. Een goed leven dat gaat van meer-naar-minder en leidt tot een “bloei-economie” in plaats van een “groei-economie”. Vooral de stad leent zich daar bij uitstek voor.

Verfrissend is dat Peeters bijna niets zegt over smart cities, zelfsturende auto’s en high-techsnufjes. Niet omdat hij er niets in ziet, maar omdat hij de noodzakelijke veranderingen er niet afhankelijk van wil maken. De bestaande “gelukkige vervoerswijzen” zijn namelijk beter bestand tegen onvoorziene veranderingen. De gelukkige vervoerswijzen zijn antifragiel en kunnen zich aanpassen in plotselinge extreme omstandigheden.

Utopie? Niet volgens Peeters: “De meesten zijn niet verhangen aan hun auto, wel aan de activiteiten die ze met die auto kunnen doen. Als we ervoor kunnen zorgen dat mensen ook zonder auto hun ding kunnen doen (en zelfs beter, gezonder, veiliger, vlotter, goedkoper...), dan maken ze van die auto geen punt meer”. “De val van de Muur, de mobiele telefoon, de afschaffing van de legerdienst, de comeback van de fiets en de tram in de steden, de introductie van het rookverbod in openbare gebouwen en in de horeca... ze bewezen het een voor een. In de vier jaar waarin ik aan dit boek werkte, rukten voorheen marginale fenomenen als bakfietsen, elektrische fietsen, deelfietsen, deelauto’s, stadslandbouw en cohousing op van de marge naar het centrum van de maatschappelijke en politieke actie – meestal in die volgorde.”

Weg van mobiliteit is geen boek van een autohater of een geitenwollensokkenfietser, maar een prikkelend essay van een mobiliteitsfilosoof die de heilige huisjes van het dominante

mobiliteitsenken vakkundig analyseert en omver schopt. Een betoog dat je langzaam tot je moet nemen en op je in moet laten werken, een betoog ook dat een breed lezerspubliek en een fundamentele discussie verdient.



Kris Peeters, Weg van mobiliteit, Uitgeverij Vrijdag, 288 pagina's, € 25.

De fiets maakt Nederland

Bijdrage manifest Wij maken Nederland

23-8-2015

De fiets kan een grote rol spelen in de ruimtelijke opgaven van ons land. Dat is de reden waarom de Fietzersbond een van de partners is van het Jaar van de Ruimte. Nederland is internationaal het land met het hoogste fietsaandeel. Op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer) wordt een derde van alle ritten met de fiets afgelegd. In de koplopersteden stijgt dat percentage tot ongeveer de helft, in wereldfietsstad Groningen wordt 60% van de ritten binnen de stad op de fiets gemaakt.

Fietsland

Merkwaardig genoeg wordt in het boek *De mobiele stad* van Tijs van de Boomen en Ton Venhoeven – waarin een onderscheid wordt gemaakt binnen Nederland- het deel waarin de auto niet dominant is *ov-land* genoemd. De term *fietsland* zou hier veel meer op zijn plaats zijn omdat de fiets in deze steden een veel hoger aandeel heeft dan het openbaar vervoer.

Internationaal komt er steeds meer belangstelling voor de sterke plaats van de fiets in Nederland en ook in eigen land beginnen we ons te beseffen dat we goud in handen hebben. De sterke positie van de fiets in Nederland kan worden verklaard door een combinatie van ruimtelijke, geografische, sociale, culturele en politieke factoren. De daling van het fietsgebruik vanaf de jaren zestig kon worden gekeerd door bewuste interventies, op een moment dat het fietsaandeel nog hoog was in vergelijking met ons omringende landen. Door het aanleggen van een excellent netwerk van fietsinfrastructuur kon de verdere daling van het fietsgebruik in ons land, met zijn compacte steden en geringe afstanden tussen de steden, worden tegen gegaan.

Fiets in de stad

In de toekomst kan de fiets verder bijdragen aan de versterking van de steden in Nederland. In de groeiende steden loopt de bestaande fietsinfrastructuur tegen zijn grenzen aan, er is behoefte aan een andere verdeling van de ruimte in de stad. Ook de ANWB onderzoekt andere, robuuste, stedelijke routenetwerken. Evident is dat er door de opkomst van smart mobility veel gaat veranderen, ook in de manier waarop we verschillende modaliteiten ruimte veilig kunnen toebedelen in de stad. De Fietsersbond pleit al enkele jaren voor een schaa sprong in het fietsbeleid. Meer ruimte geven aan de fiets (en aan voetgangers) betekent ook dat de fiets kan gaan functioneren als een drager van ruimtelijke ontwikkeling. De fijnmazige fietsnetwerken passen perfect in de moderne, dynamische stad waarin wonen en kleinschalige bedrijvigheid dominant zijn. Dat de fiets op die manier ook een belangrijke economische factor is (bikenomics), begint langzaam maar zeker ook door te dringen. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte moeten fietsers en voetgangers daarom als eerste op het netvlies staan en niet als laatste. Heel relevant in dit verband is het te kijken naar de diverse ervaringen in de Vinex-wijken.

Steden voor 8-80

Door dit principe van omgekeerd ontwerpen toe te passen scheppen we steden die voor jong en oud aantrekkelijk zijn. Afgelopen voorjaar was inspirator Gil Penalosa van de beweging 8-80cities op uitnodiging van de Fietsersbond in ons land, om bestuurders ervan te overtuigen dat ze moeten kiezen voor groene steden met hoogwaardige openbare verblijfsruimte en netwerken voor voetgangers en fietsers. Steden die daar niet voor kiezen zetten volgens Penalosa hun leefbaarheid en verblijfskwaliteit op een roekeloze manier op het spel. Wanneer we overgewicht en minder bewegen niet tegengaan schepen we de generatie na ons op met een onbetaalbare gezondheidszorg. En gezondere burgers die meer dagelijks bewegen krijgen we alleen wanneer we keuzes durven te maken in onze

ruimtelijke ontwikkeling. De Fietzersbond wil discussies over verkeersveiligheid dan ook verbreden naar *verkeersgezondheid*, waarin de nadelen van niet-actieve vormen van mobiliteit centraal staan.

Fiets en krimp

In de krimpgebieden kan de fiets een grote rol spelen in het bereikbaar houden van voorzieningen, mede door de opkomst van de e-bike (meer dan 1,5 miljoen exemplaren verkocht in ons land), waardoor ook afstanden van 7,5 tot 20 kilometer meer dan met een gewone fiets binnen fietsbereik komen. En met de nicheproducten als ligfiets en speed pedelec komen ook nog langere afstanden in beeld.

Stedelijke netwerken en de fiets

In de versterking van stedelijke netwerken groeit de rol van de fiets door een aantal ontwikkelingen:

- De opkomst van comfortabele en directe snelfietsroutes, die steden en woon-en werklocaties op stadregionaal niveau met elkaar verbinden. De Fietzersbond heeft de ambitie deze op termijn uit te laten groeien tot een F-wegennet, dat een belangrijk onderdeel is van de nationale mobiliteitsinfrastructuur;
- Het grote succes van de combinatie fiets-trein. Meer dan 40% van de treinreizigers komt de fiets naar het station, in het natransport is het fietsaandeel mede door het succes van de ov-fiets 10-15%. De combinatie fiets-trein is volgens onderzoeker Roland Kager de enige modaliteit in Nederland die een autonome groei laat zien. Investeren in stedelijke netwerken betekent investeren in fietsparkeervoorzieningen bij stations en ov-knooppunten, verder uitbouwen van de ov-fiets als op Nederland toegesneden deelfietsstelsel en het spoorstelsel ontwikkelen met een visie op de fietsbereikbaarheid van stations.

- De grotere afstand tot fietsvoorzieningen en de bezuinigingen op het ov in krimpgebieden betekenen dat de (elektrische) fiets daar in de keten regionaal ov-fiets een cruciale rol kan gaan spelen, het enige alternatief voor de auto.

Partner

De Fietsersbond is ervan overtuigd dat de fiets niet weg te denken is bij het oppakken van de belangrijkste ruimtelijke opgaven van ons land en denkt en werkt daarover graag mee met alle andere landmakers. We onderschrijven de vijf ontwikkelingsprincipes en denken vooral te kunnen bijdragen aan de centrale opgaven versterk stedelijke netwerken, zorg voor een gezonde leefomgeving en integreer technologie en ruimte.

Prikkelende essays over de fiets in 2025

25-2-2016

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het Ministerie voor Infrastructuur & Milieu begint de fiets eindelijk echt serieus te ontdekken. Na de waardevolle publicatie *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit* is er nu een e-bundel met vijf prikkelende essays verschenen over de toekomst van de fiets in Nederland ([Toekomstbeelden fietsgebruik](#)). Vragen daarbij zijn of het fietsgebruik verder blijft groeien of dat er ook ontwikkelingen zijn die die groei afremmen. Tweede vraag is of de ruimtelijke en sociale verschillen in fietsgebruik toe of af zullen nemen.



In het eerste essay gaan consultant Angela van der Kloof en Mobycon-directeur Johan Diepens in op de groei van de e-bike. Zij voorzien door de e-bike (en meer algemeen door een diverse

moderne loop- en fietsfamilie, zoals e-bakfietsen) in de stad in 2025 een minder grote rol voor auto en grofmaziger ov. Ze voorzien daarbij ook een maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer van 30km/uur. Maatschappelijk resultaat: meer verkeersveiligheid, betere luchtkwaliteit, meer sociale interactie op straat en betere gezondheid.

Onderzoeker Roland Kager vat zijn baanbrekende onderzoek naar de combinatie fiets-trein samen. Juist dat gecombineerde gebruik is sinds 2000 erg succesvol gebleken en zal de komende tien jaar verder groeien. Hij spreekt daarbij over de “trein-fietsmodaliteit” als een enkelvoudig, integraal vervoersysteem. Hij berekent dat de fiets voor 64% van de reizigers de snelste wijze is om bij het station te komen. Vooral op totale reisafstanden van 10 tot 50 kilometer is dat cruciaal. Kager voorspelt een indicatieve vraag in 2025 die minimaal 2 a 2,5 maal zo groot is als het huidige fietssysteem, leidend tot 8 minuten reistijdwinst per reis voor de hele reizigerspopulatie.

Wat gebeurt er als we 10% van de ruimte van de auto teruggeven aan de fietser en de voetganger? Dat is de vraag die Ineke Spapé en Egbert Kalle van SOAB zich stellen. Zij zien 2015 als een keerpunt, benadrukken dat het gaat om *terugkrijgen* en het belang van nabijheid als kwaliteit voor ruimtelijk beleid. Met voorbeelden uit binnen- en buitenland illustreren ze hoe verandering door bewoners van onderop tot stand kan komen. “Meer stad, minder auto”, mede door de technologische ontwikkeling in mobiliteit en communicatie.

In hun essay pleiten Mark van Hagen en Miranda Thüsh ervoor om te breken met de fixatie op snelheid in discussies over mobiliteit. Zij zien beleving als uitgangspunt voor beleid, ruimtelijke ordening en inrichting. Inrichting kan en moet dan verschillen naar snelheid, verblijfs- of verplaatsruimtes en activiteit. Inzichten uit architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur kunnen gebruikt worden om de reistijdbeleving te verbeteren.

Wetenschappers Karel Martens en Kevin Kriezek kiezen voor een dwarse benadering: zij gaan in op de hypothetische situatie dat Rijk en provincies zich radicaal terugtrekken uit de ruimtelijke ordening. Gemeenten ruiken hun kans en richten nieuwe winkel- en dienstcentra op, op suburbane locaties langs de snelwegen. Technologie, internet en andere winkelformules versterken die ontwikkeling. Stadscentra moeten het vooral van horeca en cultuur hebben, winkels verdwijnen, buurtwinkelcentra verpieteren. Daar komt dan de schaalvergroting van supermarkten en voorzieningen nog bij. Gevolg: toenemend belang van auto, afname van belang van lopen en fietsen, verschuiving naar e-bike met snelle eigen fietspaden, vervoersarmoede bij kwetsbare groepen, groei van aantal “buzz bikes”, hoge uitgaven voor vervoer. De auteurs laten aan de hand van het voorbeeld van de verzonnen gemeenten Tildoorn en Apelduyn zien dat gemeenten in hun beleid verschillend om kunnen gaan met het probleem van de vervoersarmoede, reactief of proactief. Martens en Kriezek sluiten af met de constatering dat het dweilen met de kraan open blijft zolang congestie in plaats van bereikbaarheid voor alle burgers centraal blijft staan in het nationale mobiliteitsbeleid.

De verschillende essays in de bundel zijn allemaal de moeite waard, maar ook erg verschillend van aard. De bijdragen van Van der Kloof/Diepens en Spapé/Kalle trekken een aantal huidige trends lineair door, maar gaan niet in op de tegengestelde ontwikkeling die Martens en Kriezek beschrijven. De bijdrage van Kager is wetenschappelijk gezien het best onderbouwd en vernieuwend met zijn integrale trein-fietsmodaliteit. Het pleidooi van Van Hagen en Thüsh voor reistijdbeleving is aantrekkelijk, maar blijft redelijk abstract.

Alle essays nopen ons echter na te denken over de mobiliteit van de toekomst en de plaats van de fiets daarin. Het is daarbij goed je te realiseren dat we geen glazen bol hebben en dat verschillende

maatschappelijke ontwikkelingen ook tot een verschillend resultaat kunnen leiden in verschillende steden.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Toekomstbeelden fietsgebruik*, e-boek.

Cycling cities, een onmisbaar naslagwerk

14-6-2016

Waarom is de fiets in Amsterdam en Kopenhagen zo populair en in steden als Manchester en Lyon niet? Op die vraag probeert het onlangs verschenen boek *Cycling Cities: The European Experience* een antwoord te geven.

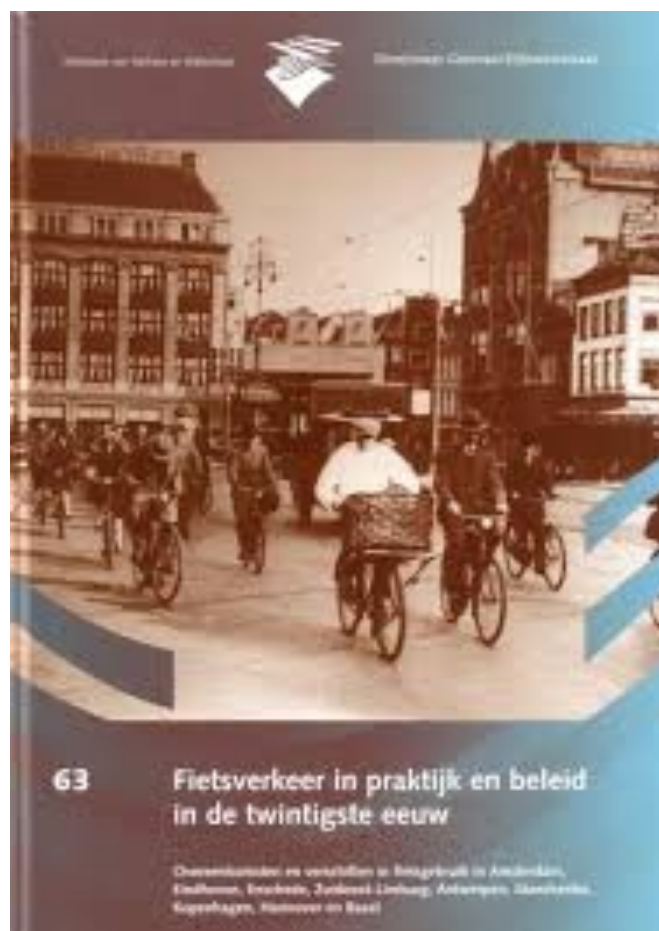
Cycling Cities kwam tot stand onder redactie van Ruth Oldenziel, Martin Emanuel, Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart en met steun van onder meer het ministerie voor Infrastructuur & Milieu en Rijkswaterstaat. Het is de opvolger van *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*, dat lange tijd gold als de bijbel voor iedereen die meer wil weten van het fietsbeleid.



Verschillen met eerdere uitgave

Cycling Cities voegt veel toe aan de eerdere uitgave. Door de publicatie in de Engelse taal kan nu ook een internationaal publiek kennis nemen van de uitkomsten. Het boek is veel aantrekkelijker

vormgegeven en bevat meer en vooral zeer fraaie illustraties. De bijlage met cijfermateriaal is veel uitgebreider. Inhoudelijk is er – terecht en met medewerking van de Fietsersbond – veel meer aandacht voor de grote rol van belangenorganisaties bij de herontdekking van de fiets vanaf de jaren zeventig. Belangrijkste is dat er in de nieuwe uitgave meer steden worden behandeld. Ging het in de oorspronkelijke uitgave om Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel, nu zijn Utrecht, Malmö, Stockholm, Budapest en Lyon toegevoegd met elk een eigen hoofdstuk.



Overeenkomsten en verschillen tussen de steden

De auteurs komen tot de algemene conclusie dat er in de steden vier periodes zijn te onderscheiden: een hoog fietsaandeel van 1920 tot 1950, afname van 1950 tot 1975, stabilisering en groei van 1975 tot

1995 en verdere groei vanaf 1995. Ze wijzen daarbij op het enorme aantal fietsen tijdens de neergang, in 1960 waren in Kopenhagen en de Nederlandse steden 50 tot 60% van de getelde voertuigen fietsen. De onderzochte steden worden in drie groepen verdeeld: die met een fietsaandeel van 30% of hoger (Amsterdam, Kopenhagen, Enschede, Malmö en Utrecht); gemiddelde steden met 10-30% (Antwerpen, Budapest, Eindhoven, Hannover, de Mijnstreek) en de steden met minder dan 10% fiets (Stockholm, Manchester, Lyon en Basel).

Om de verschillen te verklaren wijzen de auteurs op vijf factoren: de stedelijke opbouw en de fietsafstanden; de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van openbaar vervoer en automobilititeit; het verkeersbeleid van de steden; de impact van sociale bewegingen; de culturele status van de fiets. De betekenis van deze factoren kan door de tijd heen verschillend zijn. Duidelijk is dat de opkomst van sociale bewegingen in de jaren zeventig die de dominantie van de auto betwistten een doorslaggevende rol heeft gespeeld in de trendbreuk die daarna plaatsvond. Een sterk punt van het boek is dat de verklaring niet wordt gesimplificeerd tot een schematisch model, zoals in de oorspronkelijke uitgave wel het geval was; toon en benadering zijn open.

Onderzoeksagenda

Diezelfde openheid zit ook in het slothoofdstuk, waarin een onderzoeksagenda voor de toekomst wordt geschetst. Hoe komen we aan echt betrouwbare data? Wat bepaalt of innovaties ook werken op andere plekken? Zal technologie tot een nieuwe innovatiefase leiden? Welke kansen biedt de keten fiets-ov? Kan fietsen hoger op de nationale agenda komen? Wat is de relatie tussen beleid en fietscultuur?

In dat slothoofdstuk worden ook de aanpak van gescheiden fietsinfrastructuur (duur maar niet bedreigend voor de auto) tegenover die van traffic calming (lagere snelheden voor autoverkeer) gezet. De auteurs lijken daarbij te willen zeggen dat

snelheidsbeperking meer politieke moed vergt en effectiever is dan aanleggen van geschieden fietsinfra. Zij vergeten daarbij mijns inziens dat juist de combinatie van gescheiden fietspaden op doorgaande wegen met een 30-kilometerregime (of minder) in verblijfsgebieden tot het grote succes van de fiets in de Nederlandse steden heeft geleid.

Deze kritische noot neemt niet weg dat *Cycling Cities* een onmisbaar naslagwerk is voor iedereen op de wereld die serieus werk wil maken met fietsbeleid en het nadenken daarover.

Ruth Oldenziel, Martin Emanuel, Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart (red.), Cycling Cities. The European Experience. Uitgave Stichting Historie der Techniek, Eindhoven, € 37,50.