

Fietzers in de file

In de grote steden kiezen steeds meer mensen voor de fiets, blijkt uit de tweede ronde van de Fietsbalans. Met als gevolg dat het nu ook dringen is op het fietspad.

‘De vraag is: aan wie gun je de spaarzame ruimte in de binnenstad?’ Ook vroegen we fietsers in Utrecht of ze last hebben van de drukte.

Het begint erop te lijken dat in stadscentra de wal het schip keert. Nog meer auto's passen er gewoonweg niet in. Maar mensen willen natuurlijk nog wel steeds de stad in, om te werken, te winkelen of om naar de bioscoop te gaan. ‘De mobiliteit blijft groeien’, stelt Frank Borgman, projectleider van de Fietsbalans. De Fietsbalans is een onderzoek van de Fietsersbond naar het gemeentelijk fietsklimaat. ‘Mensen gaan vaker op pad. Maar met de auto wordt het lastiger om de binnenstad te bereiken. Als gevolg daarvan neemt het fietsgebruik in de grotere steden sneller toe dan in de rest van Nederland’, zegt Borgman.

Hij heeft de meetgegevens van de eerste elf steden geanalyseerd die voor de tweede keer bezoek hebben gehad van het team van de Fietsbalans. Rond de eeuwwisseling heeft de Fietsersbond het fietsklimaat in 125 gemeenten onderzocht. De Fietsbalans wordt herhaald om te zien of gemeenten vorderingen hebben geboekt.

Sneller

De eerste resultaten zijn nu bekend. ‘Een werkelijk opzienbarend verschil is de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto’, zegt Borgman. ‘Net als in de eerste ronde van de Fietsbalans hebben we onderzocht hoe snel de fiets is in vergelijking met de auto. Op basis

van de snelste route laten we een auto en een fietser naar dezelfde bestemming rijden. Zes jaar geleden haalde de fietser de door ons gestelde norm

fietser gaat ineens tien procent sneller dan de auto.’

Gemeenten hebben natuurlijk niet alle verkeerslichten op groen gezet

‘Alleen met de fiets krijg je op een kleine ruimte heel veel mensen van en naar de stad’

niet: met een snelheid van achttien kilometer per uur minstens even snel zijn als de auto. Dat is veranderd. De

om de fietser ruim baan te geven. De fietser wint het omdat de automobilist onderweg naar het centrum veel tijd

Michiel de Monchy, 26 jaar, barkeeper in Club Tivoli:

‘Misschien dat er meer mensen op de fiets gaan met mooi weer, maar ik heb er niet zo'n last van. Ik fiets ook vooral 's nachts, naar mijn werk, dan is er niet zoveel verkeer. Waar ik overdag wel behoorlijk last van heb, zijn de voetgangers in het centrum van de stad. Als je door het centrum fietst, loopt iedereen in de weg. Ze denken dat ze het recht hebben overal te lopen en nemen het je kwalijk als je er fietst, terwijl het wel mag. Een oplossing zou zijn duidelijker aan te geven dat het een fietspad is of het fietsen helemaal verbieden. Zo schiet het niet op.’



Tekst: Michiel Slütter en
Monique Koudijs
Foto's: Bas de Meijer

vermorst. 'Dat komt voornamelijk door de drukte op de wegen.' Maar ook door het antwoord van gemeenten op de toevloed van auto's. Om alle auto's een plekje te gunnen, hebben gemeentes veel parkeergarages aan de randen van stadscentra gebouwd. Dat lijkt een verbetering voor de automobilist. Maar sneller wordt de auto er niet van. Je moet namelijk de parkeergarage inrijden en weer naar buiten lopen. Dan volgt nog een wandeling naar het winkelgebied. De fietser heeft geen last van omslachtige parkeerperikelen of opstoppingen. Die kunnen ongehinderd doorrijden tot bijna op de drempel van de winkel.

Steeds drukker

De inwoners van grotere steden hebben de laatste jaren ontdekt dat de fiets sneller en praktischer is. En daarom neemt daar nu het fietsgebruik sneller toe dan in de rest van Nederland. 'Gemiddeld is het aandeel van de fiets op de ritjes tot 7,5 kilometer toegenomen van 32 naar 34 procent', zegt Borgman.

Zelfs in steden waar het minder aantrekkelijk is om te fietsen, het heuvelachtige Maastricht bijvoorbeeld, stijgt de populariteit van de fiets. In Maastricht groeide het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen van 26 naar 30 procent. In Zwolle en Groningen, waar al veel gefietst werd, nam het aandeel zelfs verder toe van 44 naar 49 procent.

En dan te bedenken dat het al niet slecht ging met de fiets. In de statistieken van het CBS en van Verkeer en Waterstaat staat dat in het hele land mensen steeds vaker de fiets kiezen voor korte ritjes. En iedereen is ook nog eens meer kilometers gaan fietsen. Zoals zo vaak heeft succes een keerzijde. Borgman: 'Door de toegenomen drukte zitten in de grotere steden fietsers elkaar steeds vaker in de weg.

Tijdens onze metingen registreren we altijd of je naast elkaar kunt fietsen of niet. Dat vinden wij belangrijk, omdat je alleen op die manier veilig met jonge kinderen kunt fietsen. In vergelijking met de eerste ronde van

de Fietsbalans zien we dat fietsers steeds minder vaak naast elkaar kunnen fietsen. Een teken dat het drukker is geworden. De strijd om de ruimte is groter geworden.'

Dat het drukker is geworden, merkt

Evelien Brouwers, 57 jaar, werkt in de verzorging:

'Mensen die je afsnijden, afgesloten fietspaden of opgebroken straten: daar erger ik mij wel eens aan. In de stad is het nogal rommelig, vind ik. Het is wel drukker geworden op de fietspaden. Bij de Nachtegaalstraat (Schouwburg) bijvoorbeeld is het fietspad vrij smal, en sta je als fietser in lange files voor het stoplicht. Voordat de rij goed en wel in beweging komt, springt het stoplicht weer op oranje. Bredere fietspaden en snellere doorstroming: ik denk dat dat wel scheelt. Maar ik houd het fietsen nog wel relaxed hoor, ik neem af en toe gewoon een ander weggetje. Ik erger mij toch altijd meer aan auto's.'



Rein Brouwer, 56 jaar, jurist:

'Dramatisch! Aan deze kant van de stad is het echt verschrikkelijk. Ze hebben het gebied rond het station zo ingericht dat je wel door rood móet rijden wil je een beetje ongestoord kunnen doorrijden. Van alle kanten komen ze aanzetten en claimen ze voorrang. De sterkste wint op deze manier. Als je in rijtjes voor de stoplichten gaat staan wachten en je sukkel een beetje mee, dan is het rood op het moment dat je er feitelijk doorheen komt. Je zou hier met *fly-overs* moeten gaan werken of onder de grond. Gescheiden verkeer dus, want alles komt hier bij elkaar. Dat is de enige oplossing die ik zo snel even zie binnen mijn beperkte mogelijkheden.'





de fietser wanneer hij zijn fiets wil stallen. Het is moeilijk een plekje te vinden. 'Wij hebben voor het eerst ook het fietsparkeren onderzocht. We wilden weten of de rekken op de goede plekken staan, of er voldoende rekken zijn en of je je fiets er goed aan vast kunt maken. We weten dat gemeenten veel geïnvesteerd hebben, maar het blijkt niet genoeg. De behoefte is veel groter dan het aantal beschikbare rekken.'

Beste oplossing

Borgman vindt dat er meer ruimte voor de fietser moet komen. 'Als we niets doen, neemt de aantrekkelijkheid van het fietsen af. Het gevaar dreigt dat de brutale fietsers de minder vaardige fietsers – ouderen en kinderen – angstig maken. Dat kun je voorkomen door meer ruimte aan de fietser te bieden. Dat zal dan ten koste van de ruimte voor de auto gaan; het moet immers ergens vandaan komen.'

We komen in een andere fase. De druk op de binnenstad neemt vanuit de fiets en de auto alleen maar toe. De vraag is: aan wie gun je de spaarzame ruimte? Gemeenten zullen gedwongen worden om keuzes te maken. Als je een duurzaam en efficiënt systeem wilt, is de fiets echt de beste oplossing. Alleen met de fiets krijg je op een kleine ruimte heel veel mensen van en naar de stad.' ←

Marie-Louise Groenland, 65 jaar, met pensioen:

'Af en toe scheldt iemand je uit. Dan denk ik: jij hebt een probleem, niet ik. Ik heb wel bewust een oude-damesfiets met lage instap. Als iemand mij afsnijdt, heb ik zo mijn voeten aan de grond. Het is drukker geworden. Dat zie ik aan de toename van geparkeerde fietsen in de stad. Zou fietspaden verbreden iets oplossen? Misschien geldt hiervoor wel hetzelfde als voor autowegen: iedere

weg erbij, brengt meer verkeer mee. En voordat het allemaal klaar is, geeft het veel oponthoud. Meer stallingen zouden al flink helpen. Kijk, daar ligt weer een fiets op de grond. Je kunt er niet meer door. Nog een oplossing: slimmer met stoplichten omgaan, vaker de fietsen doorlaten. Meer gezond verstand en minder techniek, zou ik zeggen.'

