

Fietsers klagen steeds meer over fietsers

Sinds er fietsers zijn, wordt gemopperd over hun gedrag. Nieuw is dat fietsers over fietsers klagen. De Fietsersbond werkt aan een campagne: 'Verplaats je eens in een ander'. Zijn fietsers zich echt slechter gaan gedragen? We vroegen het de fietsers en vijf deskundigen.

Tekst: Michiel Slütter en

Astrid Standhardt

Foto's: Peter Arno Broer

en Emiel van Lint

Over het gedrag van fietsers heeft bijna iedereen een mening. 'Er komen voortdurend berichten binnen over wangedrag van fietsers', zegt Arien de Jong van de Fietsersbond. 'Als we in het nieuws zijn geweest, over wat voor onderwerp dan ook, komen er mails met de boodschap: 'jullie moeten eerst die fietsers maar eens opvoeden en niet zo zielig doen.' Maar wij gaan niet over het handhaven van de regels, daarvoor is de politie.'

Meer klachten

Natuurlijk, zo erkent De Jong, zijn er fietsers die zich slecht gedragen. 'Ik veroordeel uiteraard asociaal gedrag. Het heeft te maken met de houding van de fietser, met wellevendheid. Wij vinden dat je in het verkeer rekening met elkaar moet houden.'

De Jong heeft gemerkt dat klagers in vier categorieën zijn in te delen. Er zijn fietshatende automobilisten, die De Jong bestoken met vaak grove scheldkanonnades. De tweede groep zijn de redelijke automobilisten die klagen over onvoorspelbaar gedrag en het ontbreken van verlichting. Zij maken zich zorgen over de verkeersveiligheid. Dan zijn er voetgangers die mopperen over fietsers op het trottoir, fietsen die de doorgang belemmeren en fietsers die niet stoppen voor zebrapaden. En in toenemende mate krijgt De Jong klachten van fietsers over het gedrag van andere fietsers. Vooral oudere fietsers zijn geïntimideerd door de verruwing. Ze beklaagen zich over het negeren van stoplichten, spookrijden, geen richting aangeven en het uitschelden van fietsers die wel voor het rode licht wachten. En sinds de massale opkomst van mobiele telefoon zijn er veel klachten over telefonerende fietsers die slingeren en geen ruimte laten om te passeren.

Fatsoen

De Jong geeft bijna iedereen antwoord. 'De fietsershaters geef ik meestal geen antwoord. Daar vragen ze ook niet om, ze willen alleen hun gal spuwen. Schrijvers die blijik geven van oprechte betrokkenheid krijgen altijd serieus antwoord. Het gaat meestal om mensen die het gedrag van fietsers als gevaarlijk, bedreigend of onbeschoft ervaren. Dat gedrag ontken ik zeker niet, want het gebeurt en het zou niet moeten gebeuren. Het gaat om rekening houden met elkaar. Dat

is natuurlijk vooral een kwestie van opvoeding en fatsoen. En daar kunnen wij weinig aan veranderen', zegt De Jong. 'Toch denken wij na over een wat grotere campagne waarmee we fietsers, voetgangers en automobilisten willen oproepen zich eens te verplaatsen in de ander. We hebben niet de illusie dat we daar iedereen mee bereiken, maar we vermoeden dat de verschillende verkeersdeelnemers niet altijd door hebben wat hun gedrag voor anderen betekent.' De Jong benadrukt dat de Fietsersbond nu al veel doet om de verkeersveiligheid te vergroten. 'Jaarlijks verspreiden we onze folder met tips over fietsverlichting en lokale afdelingen houden verlichtingsacties.' Ook heeft de Fietsersbond een lespakket voor het voortgezet onderwijs ontwikkeld – *Meneer Willems leert Fietsen* – over duidelijk en veilig fietsgedrag. En van de brochure *Het recht van de sterkste*, over veilig en plezierig fietsgedrag, verschijnt binnenkort de vijfde druk.

Gedragen fietsers zich steeds slechter in het verkeer?

Hans Buiter

historicus aan de TU Eindhoven:

'Achteraf valt op hoe gedisciplineerd fietsers in de jaren vijftig en zestig waren. Ze hielden zich toen netjes aan de regels. Een voorbeeld uit Utrecht illustreert dit. In die tijd was de snelste oost-west route door het centrum alleen open voor auto's. Fietsers moesten omrijden; ze zouden de auto's anders maar ophouden. En opmerkelijk genoeg deden fietsers dat ook zonder morren. Eigenlijk is die periode een uitzondering, want al sinds de opkomst van de fiets wordt er geklaagd over het gedrag van fietsers. Eind negentiende eeuw, toen je vooral voetgangers en paard en wagens op straat zag, beschouwden velen fietsers als gevaarlijk snelverkeer. Aan het begin van de twintigste eeuw voerden



Hans Buiten: 'Rechts rijden was een noviteit'

de gemeenten daarom een maximum-snelheid. Je mocht niet harder fietsen dan een paard in gestrekte draf. Dat kwam neer op 10 tot 12 kilometer per uur. In de jaren twintig brak de fiets massaal door en domineerde die het straatbeeld. De politie probeerde grip te krijgen op al die fietsers. Fietsers werden verplicht rechts te rijden. Dat was een noviteit, tot dan toe fietste iedereen gewoon midden op straat. Op belangrijke kruispunten zette de politie verkeersregelaars in. Maar veel fietsers stoorden zich hier niet aan, ze negeerden de bevelen. De regelaars konden fluiten wat ze wilden, fietsers wisten dat ze toch niet konden worden ingehaald. Voor journalisten was de verkeerschaos een mooi onderwerp. Zo ken ik een artikel waarin een journalist beschrijft hoe een 'jongedame' een verkeersagent negeerde, doorreed en triomfantelijk zwaaide. Het artikel vertelt met smaak hoe een automobilist de agent vervolgens een lift gaf om gezamenlijk de achtervolging in te zetten. De politie in Amsterdam maakte zich zoveel zorgen over het gevaarlijke verkeersgedrag van fietsers dat ze voorlichtingsfilms liet maken. De films toonden de kijkers dat ze niet moesten slingeren of naast elkaar mochten rijden. Ook mochten fietsers zich niet vastklampen aan rijdende vrachtwagens. En ze moesten leren voorrang te verlenen. Ik denk niet dat het ongedisciplineerde gedrag van fietsers voortkomt uit het feit dat ze fietsers zijn. Het zal eerder met de hoeveelheid fietsers samenhangen. In de massaliteit kun je gemakkelijker straffeloos de regels overtreden.'

Frank Borgman van de Fietsersbond, onderzocht voor de Fietsbalans het fietsklimaat in meer dan 120 gemeenten:

'Het belangrijkste is dat het verkeer – auto's en fietsen – drukker is geworden. We zien in onze meetgegevens dat er meer gefietst wordt. In sommige steden is het fietsgebruik met wel tien procent gestegen. Daarnaast is ook het bestaan hectischer geworden. Wellicht gaan mensen zich door de stress meer permitteren in het verkeer. En als je

gehaast bent, erger je je waarschijnlijk sneller aan anderen. Het is idioot te veronderstellen dat de fietser slechter is dan de automobilist. Al was het alleen maar omdat automobilisten wel eens fietser zijn en omgekeerd. Maar hoe kan het dan dat de fietser zich minder aan de regels houdt? Het ligt aan de aard van het vervoermiddel. Een auto staat vaak vast tussen andere auto's. Een fiets is flexibel en wendbaar, je kunt overal gemakkelijk

Frank Borgman: 'Als er geen verkeerslicht staat, kun je ook niet door rood rijden'



doorheen glippen. De fietser heeft ook nog eens een onovertroffen overzicht, waardoor je verkeerssituaties goed kunt inschatten. Ik kan me daarom voorstellen dat fietsers wel eens de regels overtreden. Maar het blijft natuurlijk verschrikkelijk irritant als er ineens een fiets vlak voor jouw auto door rood rijdt. Of als een fietser op een smal fietspad aan het spookrijden is. Veel overtredingen zijn te herleiden tot een slechte weginrichting of een slechte afstelling van verkeerslichten. De acceptatie neemt af als je zonder reden staat te wachten. Ook staan er in sommige gemeenten gewoonweg teveel verkeerslichten. Dat weten we, omdat we in ons Fietsbalans-onderzoek gemeentes met elkaar vergeleken hebben. Je kunt de verkeersstromen best op zo'n manier inrichten dat er minder verkeerslichten nodig zijn. En als er geen verkeerslicht staat, kun je ook niet door rood rijden.'

*Vincent van Engelen:
'Door rood licht rijden, stijgt explosief'*

Vincent van Engelen verkeerscoördinator van de politie Utrecht:

'Of fietsers zich slechter zijn gaan gedragen? Dat weet ik niet. Ik weet wel dat de verkeersintensiteit de laatste vijf jaar enorm is toegenomen. Er zijn veel meer fietsers. Utrecht is een studentenstad. En de universiteit blijft maar groeien. Als er meer studenten bijkomen, gaat het aantal fietsbewegingen ook stijgen. Wat wij constateren, is dat het aantal verkeers-overtredingen van fietsers in Utrecht gigantisch hoog is. Vooral het rijden door rood licht is explosief aan het stijgen. Men neemt het niet meer zo nauw. De fietser maakt een calculatie en denkt: de politie pakt me niet zo gauw. Een andere reden is dat de fietser vindt dat de risico's aanvaardbaar zijn en dat hij de gevaren zelf goed in kan schatten. En tenslotte zou misschien een rol kunnen spelen dat de automobilist bij een ongeluk

altijd aansprakelijk is. De intensiteit van het verkeer kan er ook toe leiden dat mensen het rode licht negeren. Ze willen opschieten, op bijvoorbeeld hun vaste route naar het werk. En wat we de laatste tijd steeds meer zien, is een toename van het alcoholgebruik onder fietsers. Ze denken: als ik ga drinken, laat ik de auto staan en pak ik de fiets. Ze zijn dan niet een beetje aangeschoten, maar echt stomdronken. Ze zwalken over de weg. Men heeft kennelijk de stelregel: op de fiets mag alles. Verder is het opvallend dat de oudere en de jongere fietsers zich het beste aan de regels houden. Die hebben ook altijd de verlichting goed voor elkaar. Maar zodra de kinderen van de basisschool komen, wordt het rap minder.'

Jolieke Mesken promoveerde op een proefschrift over emoties in het verkeer:

'Over het algemeen hebben mensen



het gevoel dat asociaal gedrag toeneemt, maar cijfers wijzen dat niet uit. Asociaal fietsgedrag komt misschien voort uit het gevoel dat fietsers geen direct gevaar voor hun omgeving vormen, ze zijn een gevaar voor zichzelf en handelen daar ook naar. Fietsers negeren bijvoorbeeld eerder een rood stoplicht omdat dat riskant is voor henzelf en niet zozeer voor hun omgeving. Stemmingen en gevoelens in

het verkeer zijn overwegend neutraal of positief, pas bij specifieke situaties veranderen ze. Wanneer een verkeerssituatie ingewikkeld of gevaarlijk is, krijgen mensen het gevoel dat ze geen controle over de situatie hebben en worden ze angstig of nerveus. Boosheid wordt vooral veroorzaakt door anderen, bijvoorbeeld als men moet remmen voor of wachten op iemand. De uitwerking van emoties verschilt.

Bij boosheid hebben we de neiging in de aanval te gaan; angst en nervositeit resulteren in vluchtgedrag. Deze emoties dwingen tot actie, zijn heel sturend en kunnen de taak van het fietsen bemoeilijken. Alles wat je aan het doen bent, laat je vallen om je emotie in daden om te zetten. Mensen die boos zijn worden vaak overmoedig, hebben het gevoel dat ze de situatie aankunnen, dat ze *in control* zijn. Ze nemen meer risico en gaan zich roekelozer gedragen. Mensen die nerveus of angstig zijn zien gevaar. Hierdoor zijn ze voorzichtiger, maar maken ze ook meer fouten. Emoties halen de aandacht van het verkeer af, hoewel ze ook positieve effecten hebben, zoals alerter reageren. Het beste zou zijn in het verkeer emoties te temperen, ermee om te leren gaan. Daarvoor moeten we duidelijkheid scheppen. Onduidelijke verkeerssituaties en -regels lokken onduidelijk gedrag uit. Dat vergroot de kans op irritaties. De infrastructuur moet daarom zo duidelijk en herkenbaar mogelijk gemaakt worden. En het gedrag van fietsers zouden we positiever moeten benaderen. We worden boos als iemand zich niet netjes gedraagt maar doet iemand dat wél, dan worden we daar niet blijer van, sterker nog, we verwachten het. Terwijl het een kleine moeite is om even te bedanken als iemand zomaar voorrang verleent.'

Jolieke Mesken: 'Het gedrag van fietsers moeten we positiever benaderen'



Marjolein de Lange van de Fietsersbond in Amsterdam, de stad met de meest vrijgevochten fietsers van Nederland:

'Ik kan eigenlijk niet zeggen dat het gedrag van fietsers slechter is geworden. We krijgen niet meer klachten dan vijf jaar geleden. Wel stromen ze binnen zodra wij onze nek uitsteken over lastige besluiten. Als er parkeerplaatsen of bomen moeten wijken voor een fietspad. Dan krijgen we steevast klachten over het gedrag van fietsers. Het is een onderwerp dat leeft bij onze leden. Ik heb de achterban via de mail gevraagd wat die ervan vindt en ik kreeg meteen veel reacties. De teneur is dat de



heid en onoplettendheid zie je ook bij het parkeren. Sommige fietsers kwakken hem zo maar ergens neer zonder na te denken of gehandicapten of mensen met kinderwagens er wel langs kunnen. Daar hebben we het afgelopen jaar actie over gevoerd met gehandicaptenorganisaties. We wijzen fietsers erop dat slordig geparkeerde fietsen anderen enorm hinderen. Tegelijkertijd pleiten we bij de gemeente voor duidelijke en goede parkeervoorzieningen. Dan blijft de schaarse ruimte voor iedereen toegankelijk. Hetzelfde geldt voor de weginrichting. Als die goed en logisch is, zie je dat fietsers zich over het algemeen goed gedragen.'

Marjolein de Lange:
'Lompheid zie je ook bij het parkeren'

fietsers niet bestaat. Je hebt allerlei soorten fietsers: lompe fietsers, nette fietsers, onoplettende fietsers en anarchistische fietsers. Maar ze benadrukten dat er inderdaad fietsers

zijn die zich slecht gedragen, dat moeten we ook niet wegpoetsen. Die fietsers houden geen rekening met anderen, rijden door rood, over de stoep, of tegen de richting in. Lomp-

De folder 'Het recht van de sterkste' is te bestellen via info@fietsersbond.nl of postbus 2828, 3500 GV Utrecht.

Reageren op dit artikel? Surf dan meteen naar www.vogelvrijefietsers.nl

Irritant!

We ergeren ons wat af op de fiets. Meer dan driehonderd fietsers lieten hun stem gelden in de ergernissenpoll op onze site. Onoplettende fietsers voeren de top 5 aan. Opvallend vaak vulden stemmers bij de opmerkingen 'fietsen zonder licht' in. Zeker in deze donkere dagen een grote bron van ergernis.

De Top 5

1. Niet opletten
2. Geen ruimte krijgen om in te halen
3. Spookrijden
4. Afsnijden
5. Met hoge snelheid inhalen zonder te bellen

Een greep uit de kwellingen:

'Helemaal vooraan willen staan bij het stoplicht – al is het op de andere weghelft – en dan tergend langzaam wegrijden...'

'Zonder licht rijden. Alsof je goed zichtbaar bent! Rij je zonder licht, gedraag je daar dan naar. Vooral studenten laten dit ergerlijke gedrag zien. Misschien moet voortgezette fietsen herhaald worden in het eerste jaar van de studie?'

'(Oudere) fietsers die met een snelheid van 11 kilometer per uur fietsen en boos opmerken als je wilt inhalen 'Nou, nou, wat een haast' of 'Het is zondag hoor, we hebben de tijd.'

'Ouders. Kind op de fiets, zonder licht, telefonierend dus geen hand vrij om richting aan te geven. Ze brengen het kind in gevaar. Net als op bakfietsen met kinderen voorop. Levensgevaarlijk.'

'Voor de zeventienhonderdste keer de heel gevatte opmerking 'Welterusten' of 'Luie fietser' horen als je op een ligfiets rijdt.'

'Onbeschoftheid, regels aan de laars lappen, er vanuit gaan dat de andere weggebruiker wel rekening met je houdt, geen richting aangeven, op een onhandige plek uitgebreid staan kletsen, etc.'

'Spatbordkleven (analoog aan bumperkleven).'

'Geen voorrang krijgen van andere fietsers, zelfs waar stoplichten staan. Onvoorspelbaar gedrag waardoor je in gevaar wordt gebracht. Asociaal parkeren, de fiets op slot zetten aan mijn fiets! Kom dan nog maar eens weg.'

'Fietsers die achterop je bagagedrager knallen als jij wél voor rood licht wacht...'

'Staan kletsen op het fietspad, fiets overdwers. Links afslaan zonder achterom te kijken. Moeders die hun kinderen maar laten aanmodderen.'

'Fietsers zonder licht op tweerichting paden. Zelfs op verlichte fietspaden zijn ze niet te zien door verblindende autoverlichting.'

'Als ik met mijn dochter (5) fiets en tegenliggers naast elkaar blijven fietsen. Het zou plezierig zijn als wij niet achter elkaar hoeven te gaan fietsen maar dat zij dat doen.'

'Niet opletten: veel (vakantie)fietsers hebben de onhebbelijke gewoonte midden op straat af te stappen en daar te blijven staan.'

'Telefoneren op de fiets. Dit leidt af, is gevaarlijk en zou toch echt verboden moeten worden.'