

## **Kiezen of Delen: hoe we fiets-(inclusieve)steden organiseren**

Kampsessie CVS-congres  
Birgit Cannegieter, Sven Huysmans

23-24 november 2017, Gent

De fiets is geen doel op zich, maar een mooie oplossing en aanvulling voor verplaatsingen binnen steden en tussen steden. Gebruikers willen duurzaam bereikbare steden en fijne plekken om te zijn en elkaar te ontmoeten. Daarnaast geeft fietsen een gevoel van vrijheid. Dit is een van de redenen waarom we in onze vrije tijd op de fiets te stappen en met de wind door onze haren van ons prachtige land te genieten. Niet alleen de bestemming, maar ook de reis staat dus centraal. Door de fiets meer ruimte te geven werken we aan prettige steden om te wonen, verblijven of bezoeken. De tijd van keuzes maken is aangebroken: keuzes voor toekomstbestendige plannen voor de aantrekkelijke stad van nu, maar ook voor onze kinderen.

Voor auto en OV zijn we gewend om te ontwikkelen op basis van toekomstscenario's en verwachte aantal reizigers. Hiermee kijken we veel verder vooruit om te kunnen voorzien in toekomstige (groeiende) vraag. De fiets is er – sinds de jaren '70, toen we vanuit verkeersveiligheidsmotieven gericht gingen plannen voor de fiets - altijd vanzelfsprekend geweest. We zijn voor de fiets jarenlang gewend geweest om te faciliteren wat er nu is: voor het huidige aantal fietsers (met kleine plus voor de zeer nabije toekomst) en huidige type fietsen. Zo bouwen we fietsparkeergarages, fietsvoorzieningen en leggen we fietsroutes aan. De beleidshorizon voor fiets is korter dan die van OV en auto. Zien we nu iets gebeuren, dan acteren we daar op. Voorzieningen en infra zijn achterhaald en worden op niveau gebracht naar huidige behoefte of behoefte van zeer nabije toekomst (horizon 2-3 jaar). Aan alle kanten worden we daarbij voorbij gestreefd door o.a. een toename in het aantal fietsers (en daarmee een groeiende ruimtevraag voor zowel infra als voorzieningen) en ook het type fietsen (e-bike, speedpedelec, bakfietsen, fietskoeriers), waar we letterlijk geen ruimte voor voorzien hadden. De fiets lijkt aan zijn eigen succes ten onder te gaan, en de stad aan het gebrek aan keuzes. Van oudsher zijn we gewend om sectoraal te denken: er is een aparte afdeling voor auto, OV en fiets. Budgetten zijn zo gelabeld en ook de ruimteverdeling is navenant.

### **Een doorbraak voor de stad**

Om tot een doorbraak te komen ten gunste van de stad, haar bewoners en bezoekers, is het nodig om steviger keuzes te maken. Dit vraagt om een mind-switch. Inmiddels zien we dat de fiets steeds meer in verband wordt gebracht met andere doelstellingen, verder dan alleen bereikbaarheid:

- Doorstroming/bereikbaarheid (fiets als vervanging voor andere modaliteiten),
- Leefbaarheid (minder geluid, minder CO2 uitstoot),
- Duurzaamheid (minder fossiele brandstoffen, minder CO2 uitstoot),
- Ruimtegebruik (auto vs fiets-parkeervoorzieningen, beschikbare ruimte in steden),
- Gezondheid (beweging).

### **Het is nu tijd om te kiezen of te blijven delen**

In onze steden verdelen we de ruimte netjes: een stukje voor de auto, een strook voor de bus, een stoep voor de voetganger en daarnaast een fietspad. In steden klagen we niet alleen over drukte op het fietspad, maar ook geparkeerde fietsen in de openbare ruimte leiden tot hinder of onwenselijk gebruik. Op de plek van 1 geparkeerde auto langs de weg kunnen 8 fietsen in een fietsenrek staan. Een auto geparkeerd op een parkeerterrein neemt maar liefst 16x zoveel ruimte in. We kunnen onze steden dus slimmer, efficiënter, duurzamer en beter bereikbaar inrichten.

Een nieuwe indeling van de ruimte heeft niet alleen voordelen voor de verkeerskundige capaciteit (meer reizigers per uur) maar kan ook veel opleveren aan ruimtelijke kwaliteit. Meer plek voor groen, voor verblijfsruimte voor bezoekers en terrassen om elkaar te ontmoeten, levert een aantrekkelijke leefomgeving op. Dat is prettig voor de bewoners, en levert ook economische voordelen. Als bezoekers het aantrekkelijker vinden om langer in een stad te verblijven zullen ze ook meer besteden aan de lokale middenstand en horeca.

Durf te kiezen:

- We roepen overheden daarom ook op om in hun budgetten en de inrichting van de openbare ruimte van steden actief te kiezen voor een modaliteit die daar bij past: de fiets...maar ook de voetganger! Trek het faciliteren (financieel en ruimtelijk) beide gelijk aan de gewenste modal shift: wil je 60% fietsers in de stad, besteed dan ook 60% van je budgetten aan de fiets, en durf te kiezen.

- Richt de openbare ruimte zo in dat de fietsers en voetgangers zich uitgenodigd voelen. Alleen dan is het aantrekkelijk om de auto te laten staan, het OV vaker te laten gaan en de fiets te pakken of er te voet op uit te trekken.

Anders blijf je delen:

- Zorg dat fiets niet langer de sluitpost is van zowel de begroting als ook de verdeling van openbare ruimte. Alleen door fietsen aantrekkelijk te maken en fietsen een serieuze plek – gelijk aan.

Dit raakt niet alleen aan rijdende voertuigen, maar juist ook aan geparkeerde voertuigen. De schaarse (en dure!) openbare ruimte en stallings-/parkeermogelijkheden die we zowel voor auto als voor fietsen realiseren vragen veel van onze budgetten (aanleg, maar ook beheer en onderhoud), terwijl we hier slimmer mee om kunnen gaan:

- Niet iedere fietser hoeft immers een nieuwe fiets te betekenen
- Durven we te denken in gebruik ipv bezit en wat is er nodig om in de hoeden van gebruikers ook zover te komen? Gaan we belonen (privileges voor gebruik ipv bezit) of voelen we ons gedwongen om te bestraffen (belastingen, betaalde stallingen, betaald gebruik)
- En durven we bestaande uitgangspunten, bezittingen en (parkeer)normen los te laten om nieuwe manieren van verplaatsen te omarmen?

We zijn erg benieuwd hoe u hierover denkt en benoemen graag met u in onze kampvuursessie 5 cruciale stappen om te kiezen....of om te blijven delen.