

Stelling: De promotie van de fiets in steden moet stoppen omdat dit leidt tot fietsfiles.

Fietsfiles, in Vlaanderen kijken we er met een zekere afgunst naar. Al romantiserend verlangen we naar onze eigen fietsfiles en beschouwen we ze als hét bewijs van een geslaagd fietsbeleid. Het Vlaamse Fietsberaad omschrijft fietsfiles als “plaatsen waar fietsers niet binnen eenzelfde groentijd aan de overzijde van het kruispunt geraken”. In Nederland lijkt men met het begrip fietsfile eerder te verwijzen naar het mogelijk snelheidsverlies dat fietsers ervaren omwille van de toegenomen drukte op fietspaden en, naar analogie met de Vlaamse omschrijving, het tweemaal moeten wachten aan de verkeerslichten.

Onderzoek dat nagaat waar fietsers het langste stilstaan, wijst duidelijk in de richting van verkeerslichten (Blankers, 2012). Deze vaststelling doet onvermijdelijk concluderen dat de stelling simpelweg fout is: het is niet de promotie van de fiets die tot fietsfiles leidt. Het zijn verkeerslichten, waar tijdens de roodfase het aantal fietsers snel aandikt, die de files veroorzaken. De ironie zal velen niet ontgaan: file, een fenomeen dat we voornamelijk associëren met wagengebruik, zien we nu ook bij de fiets verschijnen, en de oorzaak van dat fenomeen zijn verkeerslichten, nota bene “de iconen bij uitstek van het automobieltijdperk” (Weber, 2010). De uitvinding van verkeerslichten ging immers hand in hand met de opmars van de auto begin 20^{ste} eeuw.

Op plekken waar fietsfiles ontstaan, kan het zinvol zijn om de roodtijd voor fietsers te verkorten, zodat het aantal fietsers dat in eenzelfde groenfase over moet verkleint. Maar, zo’n louter technische oplossing staat een origineler en radicaler voorstel in de weg, en heeft te maken met het anders framen van stedelijke mobiliteit – van een systeem dat techniek, snelheid en efficiëntie centraal stelt naar een systeem met veel meer aandacht voor sociale en ruimtelijke interactie (Te Brömmelstroet, 2012). Onze onweerstaanbare drang om files op te lossen, en nu dus ook fietsfiles, situeert zich in die eerste logica waar efficiëntie primeert. Dat betekent niet dat doorstroming voor fietsers bijzaak is, maar wel dat we in ons denken over mobiliteit niet altijd gebaat zijn met een mogelijk beperkende efficiëntielogica.

Wanneer we sociale en ruimtelijke interactie in het bad trekken, krijgen we oog voor het uitstekend zelfregulerend vermogen van fietsers en voetgangers. Veel meer dan automobilisten zijn ze in staat om te “onderhandelen in beweging” (Jensen, 2010). Op basis van lichaamstaal en oogcontact maken ze onderling uit wie eerst over kan. (Overigens, wat betreft dat zelfregulerend vermogen: fietsfiles zijn minder lang doordat een aantal fietsers besluit om zelf te bepalen wanneer het veilig is om over te steken, en aldus het rode licht negeert). Waar lichten de verkeersafwikkeling organiseren, blijft de auto het maatgevend voertuig. In een stedelijke context lijkt dat stilaan een anachronisme, en dat doet de vraag opwerpen of verkeerslichten op sommige plekken überhaupt nog een plaats hebben. Dit is dan ook een pleidooi om fietsfiles voornamelijk te beschouwen als indicator voor de stedelijke kruispunten waar fietsers en voetgangers de auto als maatgevend voertuig kunnen vervangen, en waar we menselijke interactie voorrang kunnen geven op technische oplossingen.

Ten slotte loont het de moeite om nog even stil te staan bij het eerste deel van de stelling. Mag de promotie van de fiets intussen niet stoppen? Mijn inziens is het antwoord duidelijk nee. Dat er in Nederland – en intussen ook in een groeiend aantal Vlaamse steden – zoveel gefietst wordt is niet toevallig, maar het resultaat van een voortdurende inspanning. Een fietscultuur is kwetsbaar (Te Brömmelstroet, 2016), helder geïllustreerd door de immense terugval van het fietsen na de Tweede Wereldoorlog, tegen de achtergrond van opkomend autogebruik (Oldenziel & de la Bruhèze, 2016). Gezien het groeiende aandeel in de bevolkingssamenstelling van groepen die minder geneigd zijn om te fietsen (ouderen en mensen met een migratieachtergrond) en de evoluties richting elektrische en zelfsturende wagens die claimen garant te staan voor een duurzame mobiliteit, blijft het nodig om fietsgebruik te stimuleren. Hoge fietsaantallen – en fietsfiles - zijn nooit gegarandeerd of definitief.

Referenties

Blankers, C. (2012), *Fietsfiles. Een onderzoek naar snelheid en intensiteit op fietspaden*, Goudappel Coffeng & Hogeschool Windesheim, 149 p.

Jensen, O. (2010), Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility, *Space and Culture*, 13, 4, pp. 389-402.

Te Brömmelstroet, M. (2012), Stedelijke drukte? Herijk! Retrieved from <http://www.verkeerskunde.nl/marco-te-brommelstroet-stedelijke-drukke-herijk!.44470.lynkx>

Te Brömmelstroet M. (2016), Cycling is an acquired skill. A cycling city is created through trial and error. In: Mamadouh, V., & Wageningen, A. (2016). *Urban Europe. Fifty Tales of the City*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 243-250.

Oldenziel, R., Emanuel, M., de la Bruhèze, A. A. & Veraart, F. (2016). *Cycling Cities: The European Experience: Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Weber, D. (2010), *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Gent: Academia Press ism AMSAB-ISG.