

# Lang leve de file voor rijwielen

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

We fietsen in Nederland steeds meer. Met name in de grote steden is de fiets aan een indrukwekkende opmars bezig (Hendriks, 2014). Vanuit verschillende invalshoeken is dat een positieve ontwikkeling te noemen, maar toch is niet iedereen het daar mee eens. Sommigen stellen zelfs dat de promotie van de fiets moet stoppen, vanwege het toenemende aantal fietsfiles. Fietsfiles, fietsinfarcten en fietskwellingen zijn namelijk niet alleen rijke aanvullingen voor de Van Dale, maar ook een doorn in het oog van stadsbestuurders en bewoners.

*Achter de eerdergenoemde stellingname schuilt eigenlijk de vraag: willen we in de steden nog wel meer mensen op de fiets hebben? Een volmondig 'ja' of een instemmend knikje voldoen allebei. Alle commotie rond fietsfiles ten spijt, de promotie van de fiets in steden moet vooral niet stoppen.*

Fietspromotie kan dan wel betiteld worden als 'aanstichter' van het fenomeen fietsfile, een nadere verkenning levert toch ook andere inzichten op. Allereerst is het te kort door de bocht om te denken dat fietspromotie gelijk staat aan de verheerlijking van de tweewieler. Fietspromotie is het totaalpakket aan communicatieve en verkeerskundige maatregelen, dat erop gericht is fietsgebruik zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Onder fietspromotie valt ook de promotie van stedelijke fietsroutes. Tegenwoordig zijn de fietspaden die gebukt gaan onder de fietsfiledruk steeds meer het onderwerp van gesprek; zo ook in de stad Utrecht. Daar maken per dag gemiddeld 33.000 fietsers gebruik van de route over het Vredenburg, met vaak reepjes fietsfile als resultaat. De gemeente Utrecht heeft daarom enkele jaren geleden besloten om alternatieve routes door het centrum te promoten, teneinde de Vredenburgroute te ontlasten. Met de zogeheten Herenroute een belangrijke, alternatieve route aangewezen. Uit het evaluatierapport van de Herenroute (2016) blijkt echter de onbekendheid van het geboden alternatief; meer dan 70% van de ondervraagden blijkt onbekend met de Herenroute als alternatief voor de Vredenburgroute.

Het is daarom van paradoxale aard: inderdaad zorgt fietspromotie er in zekere zin voor dat fietsfiles ontstaan, maar tegelijkertijd draagt adequate fietspromotie bij aan de oplossing van diezelfde fietsfiles. Is de fietsfile onoverkomelijk, of nodigt het juist uit tot het bedenken van slimmere verkeersstructuren in de stad? Het zijn juist deze 'bijwerkingen' van het fietssucces die de behoefte aan innovatieve ingrepen in de infrastructuur van de stad aanwakkeren.

Dan nu even over die 'slimmere verkeersstructuren'. Een kansrijke interventie die ondergetekende nog niet voorbij heeft zien komen, is de 'road zipper'. Op de Golden Gate Bridge in San Francisco wordt een zipper ingezet om de wegafscheiding op de brug te verzetten, waardoor de weg aan beide kanten zowel twee als drie banen breed kan zijn: dit brengt flexibiliteit bij piekdruk. Het achterliggende idee van de 'zipper' kun je toepassen op de fietspiekroutes in steden. Op juist deze piekroutes kun je in bepaalde tijdzones (bijvoorbeeld van 16:00 tot 18:00 uur) de fietsbanen verbreden met een direct aanliggende rijstrook. Door deze aanpassing ontstaat tijdelijk een verhoogde capaciteit van de stedelijke fietsinfrastructuur. Tegelijkertijd ontmoedig je hiermee het autogebruik, omdat voor auto's soms alleen een enkele rijstrook overblijft en sommige wegen tijdelijk eenrichtingswegen worden.

Gaat de zipper-methodiek elke binnenstedelijke infrastructuur fietsdrukte-robust maken? Nee. Het meeste 'laaghangende fruit' in het kader van ruimte voor de fiets is ondertussen echter al geplukt of in ontwikkeling. In de lijn van Harms & Te Brömmelstroet (2014) zijn rigoureuze keuzes op infrastructureel niveau nodig om de fiets in meerdere opzichten meer ruimte te verschaffen: de 'next-level' fietspromotie. Met de menselijke maat als prioriteit en de auto als 'gast'.

Fietsfiles zijn ontegenzeggelijk een 'probleem', maar daarenboven is een dichtslibbende stedelijke fietsstructuur de voorbode van een transitie naar een nieuwe verkeersopzet van de stad. Fietspromotie zal weliswaar aanvankelijk in de aanwas van fietsfiles resulteren, bij een steeds slimmere fietspromotie zal de tegengestelde beweging gaan plaatsvinden: fietsfiles lopen terug. Dit vraagt om een stedelijke omgeving met innovaties in routing, technische én fysieke maatregelen. Innovaties die ervoor zorgen dat we op meerdere schaalniveaus toewerken naar de optimale fietsstad; en waarbij impactvolle keuzes niet geschuwd moeten worden. Promotie van de fiets in steden werkt innovatie in de hand. Met dank aan de fietsfile.

Ferenc Horváth,  
9 juli 2018



**Figuur 1** | Zipper-methodiek (links: normale situatie, rechts: piekperiode)

### Bronvermelding

Gemeente Utrecht (2016). Evaluatie Herenroute.

Harms, L. & te Brömmelstroet, M. (2014). Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country: exploring differences and trends. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 232-242.

Hendriks, R. (2014). Waar komen al die fietsers vandaan? *Fietsverkeer* 35.