



# NEDERLANDSE VS BELGISCHE FIETSERSBOND

Midden december 2020 had Agora een boeiend en geanimeerd online dubbelinterview met de Belgische (voor Vlaanderen en Brussel) en de Nederlandse Fietsersbond. Aan Nederlandse zijde stond kersvers directeur Esther van Garderen ons te woord, aan Vlaamse zijde is er op dit moment geen directeur (vacature is onlangs afgesloten) en beantwoordde woordvoerder en beleidsmedewerker Wies Callens met plezier onze vragen.

**AGORA:** Wat is de missie van de Fietsersbonden en welke problemen komen jullie tegen in jullie dagelijkse werking?

**Wies:** Scherp gesteld zijn wij een belangenbehartiger en lobbyorganisatie die fietsen vanzelfsprekend wil maken op twee verschillende manieren: enerzijds door campagnes die mensen motiveren om te fietsen en anderzijds door bestaande drempels om te fietsen in kaart te brengen en aan te klagen bij alle mogelijke beleidsniveaus (van lokaal tot Europees).

**Esther:** Hoewel de Nederlandse Fietsersbond al 45 jaar bestaat en de voorbereidingen voor het 50-jarige jubileum bezig zijn, is de strijd voor de fiets nog niet voorbij. Zo zien we bijvoorbeeld dat, hoewel Utrecht de duurzaamste modal split heeft, de stad nu te veel fietsers kent tijdens de spitsuren. Daarnaast zien we ook dat 60-plussers minder durven te fietsen.

**AGORA:** Hoe verhouden Nederland en België - en hun Fietsersbonden - zich ten opzichte van elkaar op het vlak van fietsen?

**Esther:** De modal split voor fietsen is in Nederlandse steden zeer hoog (50-60% in sommige steden). Door die hoge hoeveelheden

is het soms wel minder aangenaam en veilig tijdens spitsuren. We gaan deels ten onder aan ons eigen succes omdat overheden amper meer investeren in fietsinfrastructuur, wat ze wel doen voor infrastructuur voor de auto en het openbaar vervoer (OV). Juist nu moet opnieuw geïnvesteerd worden om fietsen aangenaam en veilig te houden in de toekomst.

**Wies:** Nederland heeft op dit moment 20 à 25 jaar voorsprong. Het activisme in de jaren '70 door organisaties zoals "Stop de kindermoord" (organisatie die zich inzette om de vele jeugdige verkeersslachtoffers tegen te gaan – red.) was er in Vlaanderen niet op dat moment. Vlaanderen is de derde fietsregio van Europa en de achterstand ten opzichte van Nederland wordt jaar na jaar wel wat kleiner. De Belgische Fietsersbond is wel blij met de investeringen in de fiets. We zouden verwaand klinken als we zeggen dat die 335 miljoen euro investeringen in Vlaanderen in 2021 onvoldoende is. Soms kijk ik toch nog met afgunst naar wat sommige projecten in Nederland hebben kunnen realiseren, waardoor ze een enorme sprong hebben gemaakt (zoals bijvoorbeeld de OV-fiets). Toch blijven in Vlaanderen sommige politici weinig ambitieus. Er wordt steeds meer gefietst, ondanks in plaats van dankzij het Vlaamse

beleid. Er zijn wel bepaalde schepenen (Vlaamse wethouders) van mobiliteit die zaken proberen te bereiken via mobiliteitsplanning zoals bijvoorbeeld David Dessers in Leuven, Filip Watteuw in Gent en Carl Hanssens in Sint-Niklaas. Maar er is nog een hele weg af te leggen, want ook de tegenvoorbeelden blijven bestaan. Iedereen beseft wel dat het nu moet gaan gebeuren, maar er beweegt nog vrij weinig op dit moment. Zo denk ik aan de grote Sturm und Drang van Brussels minister Elke Van den Brandt. Die toont hierbij ook aan dat er toch nog een groot verschil is in mindset (bijvoorbeeld de agressiegevallen tussen automobilisten en fietsers). Daarnaast zien wij ook een grotere kritische massa van doorgewinterde fietsers ontstaan; enkel wat verf voor een tijdelijk fietspad is voor hen onvoldoende. Die basishouding toont aan dat ze willen dat het een grondrecht is om zich altijd veilig met de fiets te kunnen verplaatsen. Een andere systeemfout in België is de salariswage: werknemers in auto's betalen in plaats van in euro's. Dat helpt de mobiliteitsproblematiek uiteraard niet vooruit. Ondanks de bestaande ruimtelijke wanorde is Vlaanderen echter wel koploper in één facet in fietsbeleid: de speedpedelec. De Vlaamse en Belgische Fietsersbonden hebben deze snel proberen gelijkschakelen aan de fiets. Vlaanderen is koploper in het aantal speedpedelec-gebruikers, vooral voor langere woon-werkverplaatsingen. Het concept van de fietsstraat (vaak roodgekleurde straat waarbij auto's fietsers niet mogen inhalen – red.) werd ook eerder in Vlaanderen ingevoerd dan in Nederland.

**Esther:** Bij minder dan 3000 voertuigen per etmaal vind ik de fietsstraat ook een fantastisch inrichtingsprincipe. Daarnaast merk ik dat de autolobby er vaak op aanstuurt om bij wegen met maximale snelheden hoger dan 50 km/u van het fietspad een soort riool te maken, voor alle vervoersmiddelen die ze niet op de weg willen, zoals speedpedelecs. Hier pleiten wij dus zeker niet voor.

## Goed fietsbeleid begint altijd bij een goede ruimtelijke ordening

**AGORA: Wat is de reden hiervoor? Focust Nederland meer op veiligheid?**

**Esther:** De plaats van speedpedelecs en soortgelijken op de weg is een heel dubbel en ingewikkeld dossier. Enerzijds wil je dat cargobikes online pakketjes kunnen afleveren in de stad en wil je hen plaats geven op wegen waar je 50 km/u mag rijden. Anderzijds moet het voor een moeder met kinderen in een bakfiets ook nog steeds mogelijk zijn om rustig op het fietspad te rijden. Daarom stellen wij voor om vooral de aansprakelijkheid te gebruiken en niet alles zomaar naar het fietspad te drukken, want dan wil niemand nog met kleine kinderen door de drukte fietsen.

**Wies:** Een metafoor die ik hierbij vaak gebruik is de volgende: "In België zitten we nog steeds met inbel-modem-bandbreedte op het fietspad, terwijl we stilaan 5G-breedte nodig hebben." België loopt hard achter met zijn infrastructuur en dat blijft een enorm pijnpunt. De breedte van de fietspaden is niet aangepast aan de huidige intensiteit en diversiteit van fietsers. Daarbij komend moet nu al worden beslist wat de volgende tien jaar qua fietsinfrastructuur gebouwd zal worden.

Daarnaast ontstaan ook steeds meer conflicten tussen voetgangers en fietsers in autoluwe gebieden. De voetgangers- en fietsersverenigingen worden soms zelfs wat politiek tegen elkaar uitgespeeld, en de relatief nieuwe vormen van lichte elektrische voertuigen zoals elektrische steps helpen daar ook niet bij.

**AGORA: In welke mate beschouwen jullie jezelf activistisch? Of zijn jullie al meer geïnstitutionaliseerd doorheen de jaren?**

**Esther:** De kracht van de Fietsersbond is volgens mij vooral om enkele activistische acties te ondernemen, maar tegelijkertijd wel te overleggen met overheden; een soort van professioneel activisme zou ik het noemen. In onze beginjaren was er uiteraard veel activisme, maar al snel ontstond ook veel dialoog met wethouders. Afhankelijk van de afdeling zien we dat de toon verschillend is, maar we proberen lokale afdelingen hierin zo goed mogelijk te begeleiden. Onze uitingen naar buiten mogen af en toe wel wat scherper wat mij betreft.

## De Fietsersbond is professioneler geworden, we hebben meer ervaring

**Wies:** Voor ons is het een gelijkaardig verhaal. 25 jaar geleden hadden we een slogan bij de Fietsersbond: "Blijven zagen, fietspaden vragen". Dat was activistischer van inslag dan een slogan van enkele jaren geleden "Wij willen een geïntegreerd fietsbeleid". We zijn professioneler geworden, we hebben meer ervaring. Een rechtszaak aanspannen is niet altijd handig om een stem te hebben in het debat.

**Esther:** Met stroop vang je meer vliegen dan met azijn!

**Wies:** Het spel meespelen is slimmer om zaken te bereiken als belangenbehartiger. Af en toe op de Bühne lawaai maken helpt om een snaar te raken. Hier blijven we op inzetten. Overleg met beleid op voorhand creëert goodwill ten opzichte van elkaar. De tendens binnen de administraties tot voorruitperspectief (de focus op de auto – red.) neemt stilaan af. Achter de schermen is er steeds meer een fietsbewustzijn. Elkaar kennen helpt ook om vergevingsgezindheid te hebben als je in de media af en toe rake taal spreekt.

**AGORA: Zetten jullie even sterk in op landelijke gebieden? En heeft de algemene toename aan fietsers geleid tot verschillende vormen van fietsen die een ander beleid vragen?**

**Esther:** Je ziet steeds meer – ook nu door de corona crisis – dat het recreatieve fietsen als economisch beleid vaker impulsen krijgt. Een recreatief fietspad tussen twee dorpen in landelijk gebied voor een recreatieve fietser hoeft niet verschillend te zijn van dat voor een kind dat naar school fietst. Daar zijn nieuwe bondgenootschappen te sluiten. In krimpgebieden waar vervoersarmoede soms om de hoek loert zien we ook kinderen met de elektrische fiets naar school gaan, maar dat moet uiteraard steeds veilig kunnen.

**Wies:** Het vervagen van de grenzen tussen recreatief en functioneel fietsen zien we ook zeker in Vlaanderen gebeuren. Die evolutie is al een tijdje bezig. We kennen nog steeds de wielertoeristen die in groep veel snelheid halen en veel kilometers malen. Maar ook zij willen veilig en aangenaam kunnen fietsen, net zoals elk type fietser.

**Esther:** Vroeger was de Fietsersbond vooral gericht op fietsinfrastructuur (het juiste type asfalt, boogstralen, etc.), maar de beleving tijdens het fietsen is minstens even belangrijk. Sociale veiligheid en vervoersarmoede mogen hierbij zeker niet vergeten worden. Voor sommige groepen is fietsen en fietsbezit helemaal niet vanzelfsprekend. Fietsen kan juist een enorme emancipator zijn.



**Wies:** Wij proberen ook in te zetten op die vervoersarmoede door onder andere fietsparkeren te faciliteren in wijken waar een aparte ruimte om de fiets te stockeren niet evident is. En dit voor zowel jongeren als voor werklozen. Hierbij is infrastructuur zeer belangrijk, zoals bijvoorbeeld de jobs in de Gentse haven die niet ingevuld geraken doordat juist geschoolden er niet geraken door een gebrek aan openbaar vervoer of omdat ze geen toegang hebben tot een fiets. Daarnaast wou ik nog aanhalen dat in sommige regio's, zoals bijvoorbeeld de Vlaamse Ardennen, het doordeweeks fietsen erg moeilijk blijft voor bijvoorbeeld schoolkinderen, terwijl in het weekend de wielertoeristen in groten getale afzakken naar het hart van de Ronde van Vlaanderen met hun leasewagen. Een gebrek aan feeling bij verantwoordelijken van mobiliteit in die regio en gebrekkige ruimtelijke ordening helpen die zaak ook niet vooruit. In Nederland voel ik me wel veilig als ik tussen twee steden moet fietsen. Als je in Vlaanderen nog moet werken met het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk – red.), dat uitgetekend werd op basis van een visie uit 2002, dan zit er iets fout...

**Esther:** Dat is voor mij geen visie meer, maar het verleden!

Voor auto's kunnen bepaalde zaken wel, maar voor fietsers gaat dit niet. Zo gaat de Afsluitdijk niet echt dicht voor auto's, maar wel voor fietsers? Daarnaast is slecht fietsbeleid vaak te wijten aan verkeerskundig voorrang geven aan een goede doorstroming van de auto, zoals bijvoorbeeld bij vele voorbeelden van slecht geregelde drukknoppen die fietsers moeten toelaten een kruispunt over te steken.

**Wies:** Een ander voorbeeld van slecht fietsbeleid is het en-en-en-beleid in Vlaanderen. Beleidsmakers maken geen keuze, zowel de auto als duurzame modi (fiets, bus en trein) worden gesubsidieerd. Esther: Ik denk dat goed fietsbeleid altijd begint bij een goede ruimtelijke ordening.

**Wies:** Een bijkomend probleem van slechte ruimtelijke ordening is het feit dat overheden lapmiddel na lapmiddel beginnen te ontwikkelen: het pendelfonds, subsidies voor fietsbare bedrijventerreinen, de vervoerregio's, etc. Is het verantwoord om in die lapmiddelen te investeren als de oorzaak niet wordt aangepakt? Juist doordat de slechte ruimtelijke ordening niet wordt aangepakt zal ook in de toekomst de Fietsersbond nog veel werk hebben. Ik hoop oprecht dat we ooit kunnen zeggen: "onze missie en onze visie zijn verwezenlijkt" en "we hebben vision zero bereikt" (nul verkeersdoden tegen 2050 – red.). Maar realistisch is dat waarschijnlijk niet. Ook het emancipatorische zal in de toekomst meer aandacht verdienen, naast uiteraard het infrastructurele en verkeersveilige. Daarnaast zal het ook belangrijk zijn om de plaats van de fietser en voetganger te verdedigen als ze ooit omringd worden door (semi-)autonome voertuigen.

**AGORA:** Dank voor dit fijne en interessante gesprek!

## De strijd voor de fiets is nog niet gestreden

**AGORA:** Wat is goed of slecht fietsbeleid? En wat is jullie visie voor 2050?

**Esther:** Goed fietsbeleid is duurzaam en veilig, en gaat over wijkontsluitingswegen en vrij liggende fietspaden naast de weg. Toch zijn er nog heel wat grijze zones, zoals bijvoorbeeld fietssuggestiestroken. Gemeenten hebben veel moeite om hiermee om te gaan.

**Corneel Casier** (corneel.casier@ugent.be) is als assistent en onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur bij AGORA. **Koos Franssen** (koos.franssen@vub.be) is als postdoctoraal onderzoeker verbonden aan de onderzoeksgroepen Cosmopolis Centre for Urban Studies (Vrije Universiteit Brussel) en Intelligent System Engineering (Universiteit Gent), is oprichter van de doe- en denktank STR.AAT, en is redacteur bij AGORA.