



NEDERLAND ALS GIDS IN WERELDWIJDE FIETSREVOLUTIE

Door de coronacrisis zijn steden overal ter wereld gaan investeren in tijdelijke fietsinfrastructuur, vaak als alternatief voor druk openbaar vervoer. Nederlandse steden en gemeenten hebben veel ervaring met het herinrichten van straten en het aanleggen van fietsinfrastructuur. De kennis en expertise die hierover is opgebouwd, is daarmee een exportproduct geworden dat steeds meer aan belang wint.

In februari van 2020 verkende ik per fiets de straten en boulevards van Parijs. Vijf jaar eerder had ik ook al eens een poging gewaagd, maar dat liep toen uit op een bij vlagen levensgevaarlijke onderneming. Begin 2020 was er tot mijn aangename verrassing veel meer ruimte voor de fiets. Met het laagdrempelige deelfietsstelsel Vélip¹ was het uiterst gemakkelijk om korte verplaatsingen in de metropool te maken, daarbij gebruikmakend van de vele recent aangebrachte, vrij liggende fietspaden. Zelfs op plekken waar nog maar een paar jaar geleden de auto het alleenrecht had, domineert nu de menselijke maat van fietsers en voetgangers, zoals de boulevards die langs de Seine lopen, soms zelfs door tunnels heen. Deze vormen nu snelle en levendige fietsverbindingen, met hier en daar zelfs de eerste gezellige terrassen aan de rand van de Seine.

Reeds voor de uitbraak van de coronacrisis en de herverkiezing van burgemeester Anne Hidalgo werden al grootse plannen gelanceerd om de stad een fietsvriendelijker karakter te geven. Parijs zou het internationale voorbeeld moeten worden voor stedelijke duurzaamheid en de 15-minutenstad zou daarbij het uitgangspunt gaan vormen: een kwartier reistijd als maximale bovengrens voor

het bereiken van essentiële dagelijkse activiteiten, zoals werk, kinderopvang, scholen en toegang tot winkels. De coronacrisis heeft de transformatie van Parijs tot fiets- en loopstad echter een enorme boost gegeven. Om een alternatief te bieden voor het gebruik van propvolle metro's zijn er in korte tijd *pop-up bike lanes* aangelegd en ging men voortvarend aan de slag met een netwerk van 650 kilometer aan fietsinfrastructuur, die de voorsteden met het centrum moeten verbinden. Een unieke versnelling van de transformatie van Parijs tot een stad waar duurzame en sociaal inclusieve mobiliteit een steeds prominentere plek inneemt. *Trending* op sociale media zijn de beelden van de Rue de Rivoli, de grote verkeersader die langs het Louvre loopt: een paar jaar geleden een met gemotoriseerd verkeer verstopte boulevard, in 2020 een fietsstraat die associaties oproept met het Vredenburg in Utrecht (één van de drukste fietspaden van Nederland).

Corona als kans

Door de coronacrisis is het fietsgebruik niet alleen in Parijs maar in steden overal ter wereld sterk toegenomen en hebben

vele lokale overheden geïnvesteerd in de aanleg van tijdelijke fietsinfrastructuur. Vaak wordt de fiets daarbij gezien als gezond alternatief voor overvol openbaar vervoer (dat in tijden van de pandemie te veel risico's op besmetting met zich meebrengt), maar in veel gevallen wordt het ook aangemerkt als een alternatief voor gemotoriseerd verkeer en de hoeksteen van de gezonde, duurzame en sociaal inclusieve stad van de toekomst.

Veel Europese steden hebben snel gehandeld en een netwerk van (tijdelijke) fietsstraten aangelegd, van Berlijn tot Milaan en van Brussel tot Wenen. Maar ook buiten Europa heeft de coronapandemie een enorme boost gegeven aan de plannen voor meer fietsvriendelijke steden. Zo zijn de mobiliteitsplannen die de stad Sydney in Australië ambieerde voor de komende 30 jaar naar voren gehaald en streeft men er nu naar om deze in drie jaar uit te voeren en een heuse *modal shift* richting fietsgebruik te bewerkstelligen. In Latijns-Amerikaanse steden zoals Lima (Peru) en Santiago (Chili) is de aanleg van nieuwe fietsstraten in een stroomversnelling terechtgekomen, en zelfs in traditioneel autominnend Noord-Amerika zijn er steden aan de slag gegaan met tijdelijke maatregelen, zoals het autoluw maken van straten in Philadelphia of het aanleggen van nieuwe comfortabele fietsverbindingen in de archetypische autostad Los Angeles.

Zelfs in autominnend Noord-Amerika zijn steden aan de slag gegaan met tijdelijke maatregelen

Uitdaging: van pop-up naar permanent

Veel van de tijdelijke maatregelen kunnen een definitief karakter krijgen indien ze op een veilige en verantwoorde manier worden ingepast in de stedelijke infrastructuur. Helaas is dit in veel steden op diverse plekken in de wereld nog niet altijd het geval, simpelweg omdat het beleidsmakers aan de inhoudelijke en verkeerstechnische kennis ontbeert om fietsinfrastructuur een serieuze plek te geven in het mobiliteitssysteem. Nederland kan een unieke rol spelen als voorloper in de transformatie van tijdelijke fietsvoorzieningen naar definitieve infrastructuur. Nu al exporteert Nederland als geen ander land zeer veel kennis en kunde rond het aanleggen van veilige en verantwoorde fietsvoorzieningen. Nergens anders ter wereld wordt er per hoofd van de bevolking immers zo veel gefietst als in Nederland en nergens anders bieden steden zoveel ruimte voor de fiets. Mede daardoor behoren Nederlandse steden tot de meest verkeersveilige, duurzame, gezonde en van de wereld.

Crisis als kantelpunt

Nederland is echter niet altijd een fietsparadijs geweest en pas door tussenkomst van twee crises in de jaren zeventig is er een kentering ingezet in het mobiliteitsbeleid die tot meer fietsgebruik heeft geleid. Met de stijgende populariteit van de auto in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw daalde het fietsniveau en raakten de straten van Nederlandse steden elk jaar meer verstopt, vervuild en onveiliger. In het begin van de jaren zeventig ontstond de "Stop de Kindermoord"-beweging als reactie op de verkeersveiligheids crisis die jaarlijks ruim 3.000 mensen het leven kostte, waaronder 450 kinderen. Steeds meer Nederlanders werden zich bewust van het gebrekkige ontwerp van het Nederlandse verkeerssysteem, en er werden diverse massademonstraties georganiseerd waaruit later de Fietsersbond is voortgekomen. In dezelfde jaren was Nederland het doelwit van een olie-embargo van de OPEC-landen. Een enorme

piek in de brandstofprijzen dwong vele Nederlanders om opnieuw kennis te maken met de fiets, waardoor het collectief verlangen naar veiligere verkeersstraten nog toenam. Deze verschuiving werd versterkt door de introductie van het beleid van de 'Autovrije Zondag' door de rijksoverheid. Op deze zondagen werden de onveilige straten weer teruggegeven aan fietsers en voetgangers. Het was een *eye-opening* moment in de Nederlandse geschiedenis, waardoor steeds meer burgers zich gingen realiseren dat veilig fietsen niet als vanzelfsprekend kon worden beschouwd, tenzij het autominnend ontwerp van hun stad ingrijpend werd aangepast.

Positieve fietsdiplomatie

De coronacrisis is uiteraard van een andere aard en proportie dan de Nederlandse crises van begin jaren zeventig, maar het daagt steden wereldwijd eveneens uit om na te denken over het functioneren van hun vervoersnetwerken. De ervaringen en kennis vanuit Nederland kunnen hierbij behulpzaam zijn, onder andere via de Dutch Cycling Embassy: een publiek-privaat netwerk waarin alle expertise over Nederland Fietsland is gebundeld en dat hulp en begeleiding kan bieden bij het implementeren van op Nederlandse leest geschoeide oplossingen in het buitenland. Meer nog dan voorheen zijn we het afgelopen jaar actief in gesprek gegaan met steden overal ter wereld en hebben we experts uit ons publiek-private netwerk aan het werk gezet met uiteenlopende *webinars* en op maat gemaakte digitale *ThinkBike Workshops*. Zo hebben we met beleidsmakers van de gemeente Parijs gesproken over de herinrichting van boulevards en stedelijke pleinen, hebben we voor Duitse steden een reeks *webinars* georganiseerd over onder andere *Hollandische kruisungen* (kruispunten die op basis van Nederlandse inrichtingsprincipes op een voor alle verkeersdeelnemers veilige manier zijn ontworpen) en hebben we samengewerkt met Britse, Ierse en Italiaanse steden. Buiten Europa zijn we ook op uiteenlopende continenten actief en zijn vorig jaar onder andere Chileense en Filipijnse steden geïnspireerd geraakt door Nederlandse kennis en kunde.

Glorieuze rol van de fiets in steden van de toekomst

De wereldwijde pandemie heeft ons laten zien dat steden over de hele wereld behoefte hebben aan meer duurzame en gezonde vormen van mobiliteit - niet alleen om de coronacrisis te doorstaan, maar ook om zich voor te bereiden op de klimaatcrisis. Zoals EU-vicevoorzitter Frans Timmermans onlangs zei: "de fiets heeft een fantastisch en romantisch verleden, maar ook een glorieuze toekomst en kan een belangrijke en doorslaggevende rol spelen bij de herinrichting van de stedelijke openbare ruimte". Nederland heeft uit de eerste hand geleerd dat de fiets niet alleen een zeer 'bescheiden' vervoermiddel is, maar ook een zeer krachtig transformatie-instrument, dat steden duurzamer, veiliger, socialer, rijker en gezonder maakt om te wonen. Met die wens en ambitie in gedachten hopen we bij de Dutch Cycling Embassy dat niet alleen Parijs, maar ook andere steden wereldwijd geïnspireerd raken door de kennis en expertise die wij de voorbije jaren in Nederland hebben opgebouwd.

Lucas Harms is directeur van de Dutch Cycling Embassy, een publiek-privaat netwerk van ongeveer 75 organisaties waarmee kennis, ervaring, producten en diensten gerelateerd aan Nederland Fietsland in het buitenland over het voetlicht worden gebracht. Voor meer informatie zie de website van de Dutch Cycling Embassy (www.dutchcycling.nl) of stuur een email naar info@dutchcycling.nl