

REDACTIONEEL

Moeizame verplaatsingen?

Op het vlak van reizen en mobiliteit is er het afgelopen jaar logischerwijs veel veranderd. Vakanties hebben grotendeels niet kunnen plaatsvinden, maar ook essentiële verplaatsingen zijn niet meer zo evident. Op het moment van schrijven ben ik vanwege familiale redenen de grens overgestoken. Dat gaat tegenwoordig gepaard met verklaringen op eer, bewijs van essentiële redenen, en negatieve coronatesten. Maar vooral: met niet op elkaar afgestemde regels, die het verlenen van bijvoorbeeld essentiële zorg niet gemakkelijk of zelfs onmogelijk maken. De manier van reizen en het vervoermiddel spelen daarbij een belangrijke rol. Zo moet ik bijvoorbeeld omdat ik met de internationale trein reis een negatieve test kunnen overleggen om Nederland binnen te komen. Op zich is dat nog niet eens het probleem, ware het niet dat wanneer ik dezelfde grens was overschreden met de auto, lopend, met de fiets, of met een regionale bus of trein, dit niet nodig was geweest. Thuisquarantaine in Nederland is niet nodig als het gaat om het bezoek van een geliefde, kind of ouder. Bij terugkomst in België is dan weer geen test vereist, die geldt gek genoeg alleen voor niet-inwoners, tenzij die met de auto komen en korter dan 48 uur blijven. Een quarantaine is wel nodig, en die mag opgeheven worden na de tweede test op de 7e dag na aankomst. Om nog maar even door te gaan: in België is het toegestaan om 10 mensen op afstand te zien, indien je dat wilt, aan de andere kant van het land. Maar de grens oversteken om 1 persoon te zien is nog altijd verboden.

Maar genoeg over de coronamaatregelenfrustraties, het bovenstaande is waarschijnlijk toch al weer een aantal keer veranderd wanneer u dit leest. Inmiddels ben ik dan de grens over en fiets ik na meer dan anderhalf jaar weer eens door Amsterdam. En dat is toch wel een verademing. Om te beginnen goede, brede en strakke fietspaden met intelligente, of in ieder geval (meer) fietsvriendelijke, stoplichten. En het maakt eigenlijk niet zoveel uit waar je fietst, of het nou midden in de stad is, of een buitenwijk, het lijkt overal prima. Zelfs in het Amsterdamse bos zijn de fietspaden goed, en indien een stukje wat minder goed is, staat dat netjes aangegeven met een verkeersbordje. Ik vraag mij af hoeveel van die verkeersbordjes er in de regio Leuven nodig zullen zijn, maar geef het tellen al snel op. Wat nog belangrijker is dan goede infrastructuur is misschien wel dat andere weggebruikers, in het bijzonder automobilisten, meer rekening houden met fietsers. Eventjes met mijn nichtje van 3 jaar een rondje gaan fietsen, zal ik in Leuven niet meteen aandurven, maar in Almere zonder twijfel. Waar ik in Leuven bij wijze van spreken elke dag mijn fiets tegen een auto kan zetten als ik wat assertief fiets, ligt dat in Nederland toch iets anders. Tegelijkertijd voelt het wat vreemd als ik verschillende keren wachtend voor een rood licht door een fiets wordt gepasseerd. In Leuven is dat een stuk minder geaccepteerd, hoewel er recent wel enkele kruispunten zijn aangepast waardoor fietsers rechtsaf en/of rechtdoor door rood mogen. De frustratie om te wachten voor het licht is begrijpelijk. Op de website van de Belgische Fietsersbond valt te lezen dat fietsers soms 20 procent van hun reistijd kwijt zijn aan stilstaan. Marco te Brömmelstroet heeft er bijvoorbeeld verschillende keren voor gepleit om het fietsen door rood licht toe te staan, omdat dit zou kunnen leiden tot meer veiligheid doordat automobilisten meer waakzaam zijn, en het tegelijkertijd de doorstroming ten goede zou komen.

De laatste jaren is er in Leuven veel veranderd wanneer het op fietsen aankomt, al zijn niet alle toevoegingen even relevant of begrijpelijk. De gele fietsstroken langs de weg – zonder wettelijke betekenis – zijn wat mij betreft geen toegevoegde waarde, zeker niet als ze uit het niets ophouden te bestaan en niet overgaan in een fietspad. Een andere ontwikkeling zijn de fietsstraten. Een goed idee, maar een drukke weg wordt niet opeens veiliger als er aan de ruimtelijke inrichting niets is veranderd en enkel een bord 'fietsstraat' wordt neergezet. En dan zijn er in de Vaartkom wat zijstraten waar enkel wat bestemmingsverkeer de ondergrondse parkeergarages inrijdt en overigens ook nauwelijks fietsers zijn te vinden, maar waar wel borden en symbolen op de weg zijn aangebracht dat het fietsstraten betreft. Ik vraag mij dan af of een woonerf niet een beter plan is? Ook heel vervelend blijft de overdekte fietsstalling aan het station, die op de meeste plekken net te laag is voor twee lagen fietsen, en waarbij je dikwijls in zone 33 een plaatsje vindt en toch nog 600 meter moet lopen naar het station. Dit terwijl de fietsen die het dichtste bij het spoor staan er vaak dagen, weken, of maanden geparkeerd staan. Daar zijn tegenwoordig toch écht wel oplossingen en systemen voor. De achterste zone kan gemakkelijk behouden worden voor het lang parkeren, terwijl het gedeelte dicht bij de sporen dan een maximale parkeerduur kan worden opgelegd van 24 uur. Maar goed, eigenlijk zijn het allemaal maar kleinigheden, en is het allang goed dat er steeds meer aandacht gaat naar het fietsen en nabijheid in het algemeen. En in korte tijd kan er veel gebeuren, want zoals de nieuwe documentaire 'Together We Cycle' laat zien, is het eigenlijk pas vanaf de jaren 90 dat grootschalige fietsinfrastructuur in Nederland werd ontwikkeld, waar dat nu allemaal als vanzelfsprekend wordt beschouwd. Dat biedt dus perspectief aan vele wereldsteden met een minder goed aanbod van fietsinfrastructuur en waarin het fietsen nu een extra stimulans krijgt door de coronacrisis. Het zal een goede, maar ook één van de vele stappen zijn naar meer leefbare en duurzame steden.

Wesley Gruijthuijsen, Hoofdredactie AGORA

COVERFOTO

Bron: Dovile Ramoskaite (Unsplash)

ACHTERGROND

Bron: Wesley Gruijthuijsen

INFOGRAPHIC

Samengesteld: Koos Fransen

Design: Julia Arts