

Diversity in cycle policies

A study on the 2011 elections for the Dutch provincial councils

Peter van Bekkum, Maarten Heckman, Ida Sabelis, Maarten Sneepe,

published in the magazine **Ligfiets&**



Criticizing paradise



Cycling cultures II

Unravelling Dutch cycling culture



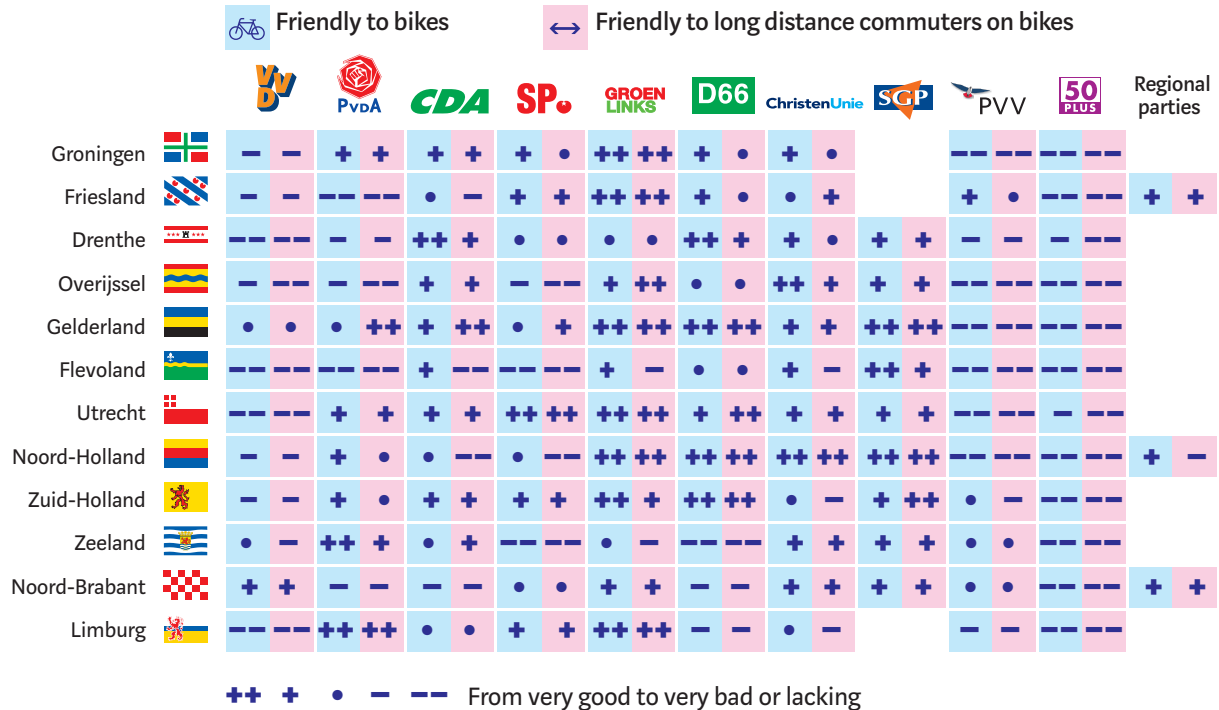


'Bicycle' in party programmes

												
Groningen		2	4	5	3	10	2	8	–	–	–	34
Friesland		3	–	1	3	19	–	2	–	–	–	28
Drenthe		–	3	18	–	3	10	–	8	–	–	42
Overijssel		4	3	8	–	7	3	5	5	–	–	35
Gelderland		0	7	10	9	16	7	12	7	–	–	68
Flevoland		1	–	2	–	7	–	5	–	–	–	15
Utrecht		1	12	–	11	24	24	12	6	–	–	90
Noord-Holland		6	5	2	4	12	17	3	15	–	–	67
Zuid-Holland		2	9	18	–	42	9	3	6	–	–	89
Zeeland		1	3	7	3	2	–	6	5	–	–	27
Noord-Brabant		7	2	7	6	8	3	5	5	–	–	43
Limburg		1	4	–	6	10	5	6	–	–	–	32
		28	52	78	45	162	80	67	57	–	–	

Cycling cultures II

Score on cycle-friendliness



What is under the surface



Policies, politics and the status of cycling



Icing on the cake



Conclusions



Thank you for your attention

I am open for feedback, ideas and questions.



Ida Sabelis, i.sabelis@vu.nl

Fietzers, die zijn als een zwerm spreeuwen

De stromen fietsers in Amsterdam ogen vaak chaotisch. Maar bestudeer ze een uur, en je ziet al snel patronen waar experts iets mee kunnen.

Door onze correspondent

BAS BLOKKER
AMSTERDAM. Illeceek. Het bestelwagentje remt net op tijd, het meisje met de fietshelm op ook. Haar vader, met nog een geklemd kind achterop, wisselt een korte blik met de automobilist, dan rijdt de bestelwagen door. Een auto die voorrang speist, zegt Marco te Brömmelstroot.

Het is half negen en spitsuur op de kruising Vondelpark/Amstelveenseweg. Te Brömmelstroot, planoloog bij de Universiteit van Amsterdam, onderzoekt de wisselwerking tussen stedelijke inrichting en mobiliteitsgedrag. We hebben vanochtend de verkeerslichten werken niet. Dat betekent dat iedereen op eigen instinct het kruispunt over moet.

We kijken een uur, van acht tot negen. Er passeren honderden fietsers, tientallen auto's en enkele scooters. We zien geen aanrijdingen en, misschien nog veelzeggender, ook geen opstoppingen voor het kruispunt.

„Als het verkeerslicht aan was, zou je in *no time* een fietseftie tot aan de brug krijgen. En waarom? Omdat het kruispuntontwerp uitgaat van de auto, zelfs als er tien keer zoveel fietsers zijn als automobilisten.”

Zo zijn de verhoudingen. Het fietsgebruik in Amsterdam groeide de afgelopen twintig jaar met meer dan 40 procent, tot een half miljoen fietsritten per dag. In de binnenstad, waar het autogebruik in twintig jaar halverde, gaat 70 procent van alle verplaatsingen per fiets.

Gemeenteraadslid Fjodor Mole-naar (GroenLinks) zegt dat de fietser in Amsterdam aan zijn eigen succes ten onder dreigt te gaan. Hij ziet fietsefties ontstaan. „Soms moet een fietser twee keer het groene licht aan zich voorbij laten gaan voor hij aan de beurt is. De infrastructuur is niet berekend op de massaliteit van het Amsterdamse fietsverkeer.”

De oplossing die Amsterdam kiest, heet 'Pluustek' per traject wordt één dominant verkeersmiddel bevoordeld. Andere moeten uitwijken naar andere routes. Voor de Fietserbond gaat dat niet ver genoeg, die vindt dat de fiets in de binnenstad overal moet domineren.

Te Brömmelstroot is een fervent fietser en als planoloog ook voorstander van de fiets als stadsvervoermiddel. „Hij houdt de berijder gezond, de stad leefbaar en”, zegt hij wijzend naar de fietsstroom in en uit het park, „het is bijna mooi”.

Te Brömmelstroot heeft een vrolijk dag, want vandaag behaalt de fietser een symbolische overwinning in Amsterdam: de doorgang onder het Rijksmuseum is opengesteld voor fietsers. De meningen zijn erover verdeeld of de Amsterdamse fietsers nog wel symbolische overwinningen nodig hebben. Dat zijn toch die mensen die uit luheid hele stukken over de steep fietsen? Die sm'end tegen het verkeer in rijden? Die ijskoud door rood fietsen op een rijwiel zonder remmen?

Hoe gedragen zij zich deze ochtend? Dit is de situatie: het autoverkeer rijdt voornamelijk noord-zuid, de fietsers voornamelijk west-centrum en in mindere mate centrum-west. Nu de verkeerslichten niet werken, hebben auto's voorrang. De fietsers zouden dus regelmatig stil moeten staan. Maar dat is niet wat we zien. We zien een fluidum, een voortdurend bewegen van alle verkeersdeelnemers. Vrijwel niemand staat opeens stil. En als iemand stopt, is het eerder de auto dan de fiets.

Te Brömmelstroot: „De meeste fietsers willen hun voet niet aan de grond zetten. Dan verliezen ze momentum. Om op gang te komen, heb

‘Als iedereen zich aan de regels houdt, werkt het systeem niet meer’

je een even grote inspanning nodig als voor een paar honderd meter fietsen.”

Dus zie je de fietsers al van tevoren de situatie inschatten, afrekenen of juist even remmen. „Ze berekenen, razendsnel en onbewust bijna, hoe hard de andere weggebruikers rijden en hoe dominant die zijn.”

Een rijwiel komt in strak tempo het Vondelpark uitgefietst. Ze remt niet af voor de haaiantanden die op het wegdek in haar richting bijten. Op het kruispunt geharkt ze een groene Volkswagen met haar hand tot stilstand – de auto heeft voorrang. Zij rijdt voorrang.

Waarom dwingen fietsers voorrang af van een auto die veel sneller,



Fietzers nemen voorrang op de Amstelveenseweg bij de ingang van het Vondelpark. De verkeerslichten werken niet. Foto Olivier Middendorp

massiever, dodelijker is dan zichzelf?

Het is een spel, zegt Te Brömmelstroot. Veel fietsers weten tijdig of ze zullen winnen of verliezen en passen daaraan hun gedrag aan. „Het spel gaat over macht, het is agressief en elk spel zelf ook graag. Niet iedereen is daartoe in staat.” „Hij wijst naar de overkant, waar twee fietsers wachten, hun voet aan de grond. „Sommige mensen kiezen ervoor niet aan het spel mee te doen.”

Het doet denken aan zwermgedrag, zegt Te Brömmelstroot. Mensen op de fiets zijn vooral met zichzelf bezig, zoals spreeuwen in de zwerm. Maar intussen letten ze heel goed op hun buren, voor, achter en naast ze. „Juist doordat het verkeer

in Amsterdam zo gevaarlijk is, is het veilig. Alle fietsers zijn alert. Je hebt hier al je zintuigen nodig.”

Nederlanders zijn er heel goed in, die fietsen hun hele leven. Nieuwkomers kunnen al die signalen moeilijk doorgronden. Buitenlandse collega's van Te Brömmelstroot die zich in Amsterdam op de fiets wagen, ervaren het fietsverkeer als overweldigend, vooral door het gedrag van andere fietsers. Ze rijden bang rond. Gebrek aan angst kenmerkt juist de Amsterdamse fietser. Daarom riep de Deense fietslobbygroep Copenhagenize Amsterdam vorige week uit tot 's werelds beste fietsstad. „This is the one place on the planet where fear-mongering about cycling is non-existent.”

Wat zou de Amsterdamse fietser ook vrezen, zegt Te Brömmelstroot. „Elke automobilist in Amsterdam is zelf ook een fietser. Die is helemaal ingesteld op fietsgedrag.” Dat gedrag is hyperindividueel en berekend. Wel voor een persoon nauw langs schieten, maar wachten tot een taxi passeert („de haviken in de spreeuwenzwerm”).

Te Brömmelstroot vraagt zich waarom op dit kruispunt verkeerslichten staan. Het is spitsuur, maar niemand hoeft lang te wachten. Verf het kruispunt rood, zegt hij, en formaliseer de situatie die feitelijk al bestaat: bescherm de fietser die dit kruispunt domineert en laat die paar auto's rustig wachten tot ze door kunnen.

Verkeersontwerpers gaan nog altijd primair uit van de auto bij het inrichten van kruispunten. Daarom overtrekken fietsers zo vaak de regels. Daarom maken ze 'oifantepaadjes', zoals Te Brömmelstroot ze noemt, om te scherpe bochten af te snijden.

Beleidsmakers in Amsterdam reageren volgens hem nog te vaak restrictief, met hun drempels of hun hekkies. „Moeten mensen zich gedragen naar aan jouw ontwerp? Of moet je ontwerpen naar het gedrag van de mensen?”

Hij werpt nog een blik op de zwerm die over de Amstelveenseweg scheert. „Als iedereen zich hier aan de regels ging houden, dan werkte het systeem niet meer.”