

# De fiets als maat voor de stedenbouw

Het aanleggen van extra fietspaden zou meer mensen aan het fietsen moeten krijgen. Werkt dat ook zo? Kan de ruimtelijke inrichting het gedrag van fietsend Nederland beïnvloeden? De polycentrische structuur van ons land past in ieder geval goed bij de maat van de fiets en is bepalend voor de manier waarop de fietser het land ervaart. Maar wat zet de gemiddelde Nederlander nu werkelijk aan tot fietsen?

Iedere ochtend fiets ik van mijn woning in Amsterdam-Osdorp naar mijn werk in de binnenstad van Amsterdam en daarvoor staat zo ongeveer de beste fietsinfrastructuur van de wereld tot mijn beschikking. In stadsdeel Nieuw-West voert mijn tocht louter over vrijliggende fietspaden, ik kan steeds kiezen tussen een rustige route door het groen en een levendige stadsstraat. Maar ondanks alle faciliteiten ben ik slechts één van de weinige fietsers. Naarmate ik de stad nader, wordt de fietsinfrastructuur zienderogen slechter. Logisch, want hier is minder ruimte beschikbaar voor aparte fietspaden.

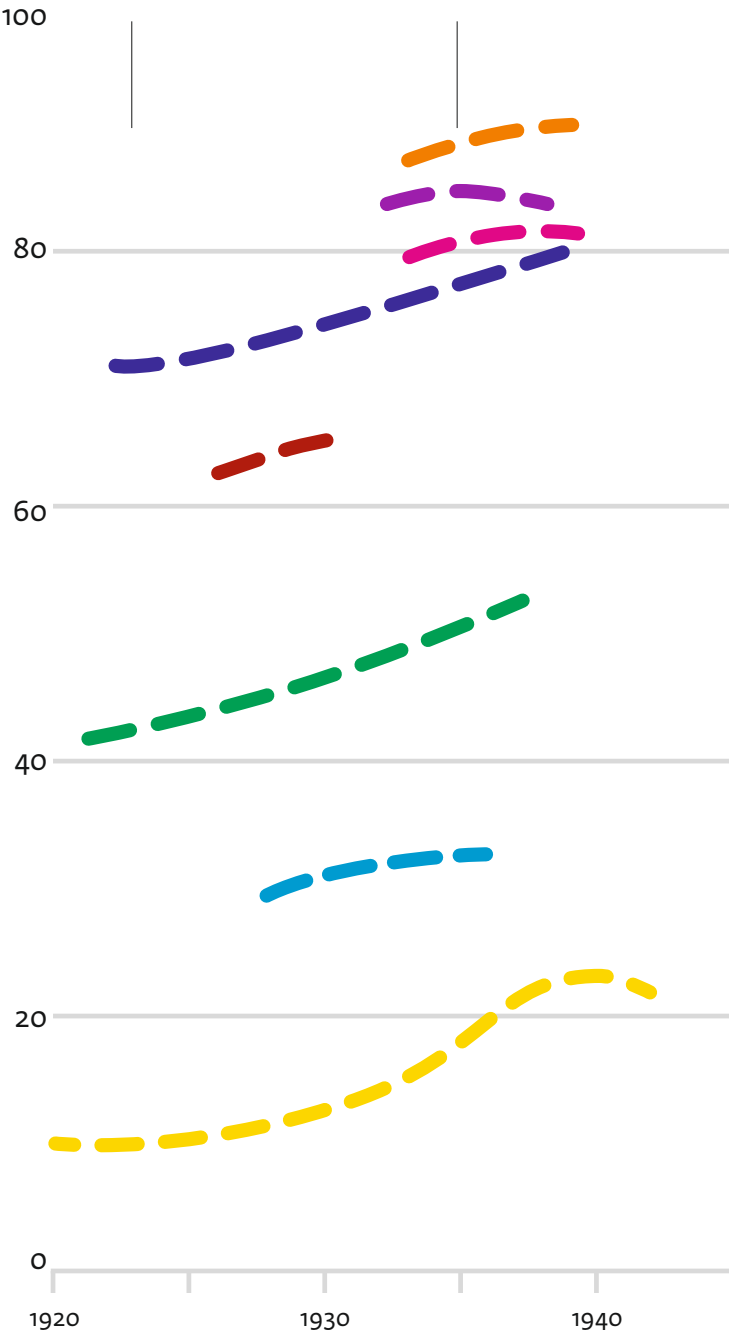
Toch neemt het aantal fietsers toe. Hoe is dat te verklaren?

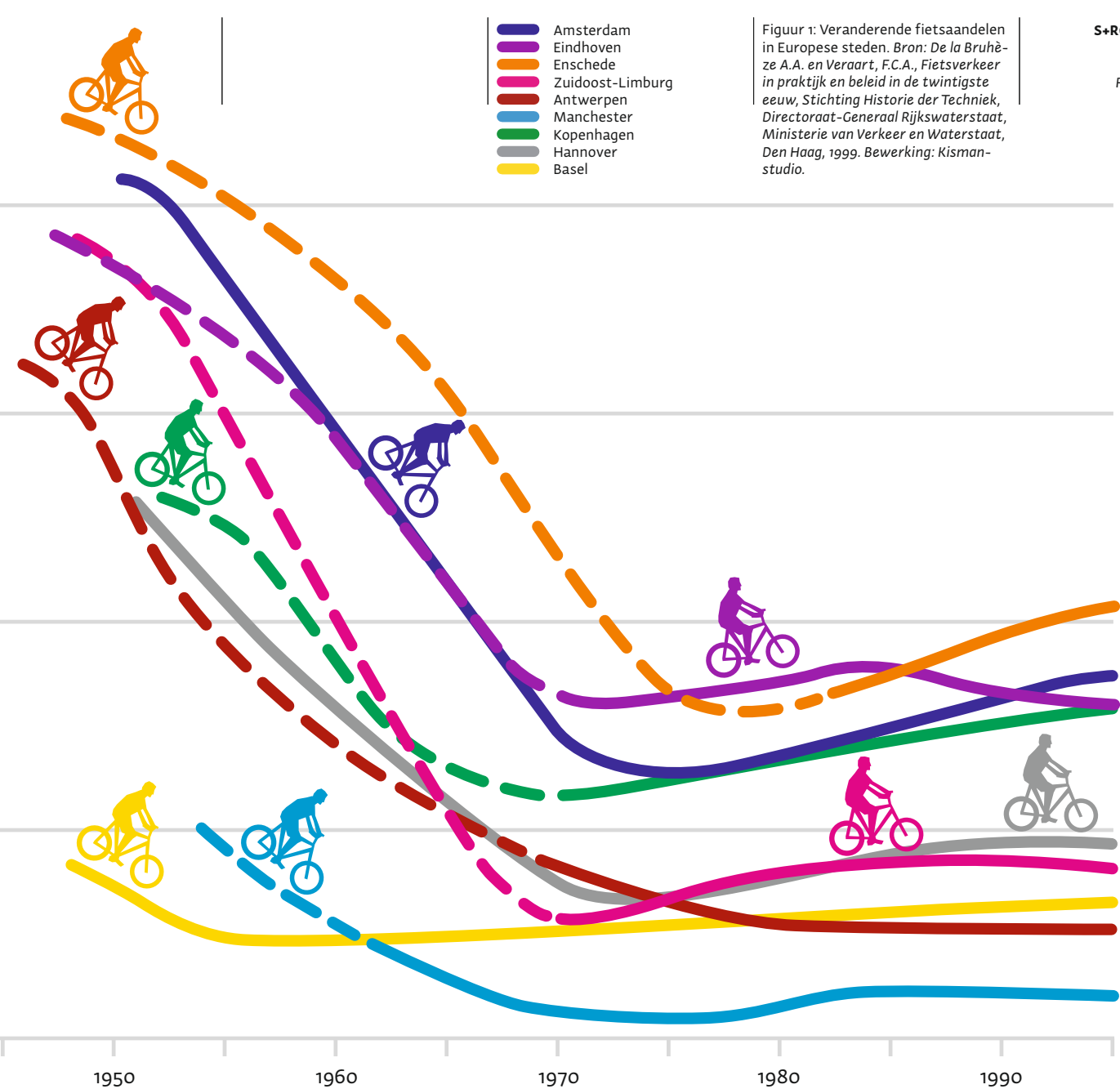
Als we de fiets als serieus stedelijk vervoermiddel willen stimuleren – en daar is alle reden voor, want hij is schoon, goedkoop en gezond – dan moeten we ook aandacht hebben voor de ruimtelijke configuratie van de stad. Om te bepalen welke morfologie geschikt is voor de fiets, kunnen we gebruik maken van inzichten en concepten uit de vervoersplanologie. Hier wordt al decennia gewerkt aan een theorie om de wederkerige relaties tussen de kenmerken van het ruimtelijk systeem en

het mobiliteitssysteem beter te begrijpen. In het midden van de jaren negentig werd hiervoor het inmiddels breed gebruikte concept van de 'Ruimte Mobiliteit Feedback Cyclus' geïntroduceerd.<sup>1</sup> Vreemd genoeg is dit nog nooit specifiek toegepast op de fiets (zie kadertekst op pagina 16).

## Zelfversterkend

Het ruimte- en mobiliteitssysteem beïnvloeden elkaar niet alleen, ze blijken ook zelfversterkend te zijn. Het is niet eenvoudig om een bepaalde ontwikkeling terug te draaien. Denk bijvoorbeeld aan lage dichtheden en auto-afhankelijkheid.





De grote afstanden tot supermarkten, winkels en werk leiden er bijvoorbeeld in Leidsche Rijn toe dat veel mensen de auto gebruiken. Als zo'n gebied vervolgens goed wordt ontsloten voor de auto en niet met het openbaar vervoer, dan zal een later toegevoegde hoogwaardige-openbaarvervoerlijn niet genoeg draagvlak hebben. En omgekeerd zal een streng parkeerbeleid met hoge tarieven in een dichtbebouwde stad zorgen voor groei van het fietsen en lopen. Lange tijd is er een ruimte- en mobiliteitsbeleid gevoerd dat de stad ongeschikt maakte om te fietsen, zie figuur 1 op pagina 15. Steeds lagere

dichtheden en snellere vervoersalternatieven drongen de rol van de fiets terug. Kortom, de feedbackcyclus werkte lange tijd de verkeerde kant op.

Deze trend is rond 1970 grotendeels gestopt. Dat heeft (deels) te maken met een verandering in onze ruimte- en mobiliteitsplannen. Zo eisten de inwoners van Amsterdam betaalbare woningen in de binnenstad en een einde aan de aanleg van grote wegen en snelle verbindingen met de buitenwijken. De Nieuwmarktrelen zou je dan ook kunnen beschouwen als de eerste en enige echte 'bereikbaarheidsrellen'. Een

recente studie van de Gemeente Amsterdam laat zien dat dit succes vooral beperkt is gebleven tot het centrum van de stad. Zo zien we dat daar het autobezit in de afgelopen twintig jaar met zes procentpunt is afgenomen terwijl het fietsgebruik evenveel steeg. In Amsterdam Nieuw-West zien we echter het tegenovergestelde gebeuren; het autobezit nam met acht procent toe, terwijl het fietsgebruik ongeveer gelijk bleef. Opvallend hierbij is dat in deze wijk vooral bij inwoners onder de dertig jaar een afname van het fietsen te zien is. >>

## Ruimte Mobiliteit Feedback Cyclus

Simpel gezegd laat de Ruimte Mobiliteit Feedback Cyclus zien dat twee systemen die op het eerste gezicht los van elkaar staan, elkaar wederzijds en via verschillende verbanden sterk beïnvloeden:

- De aanwezige infrastructuur beïnvloedt direct de (on)bereikbaarheid van verschillende plekken;
- de bereikbaarheid van een plek bepaalt deels de locatie van ruimtelijke ontwikkelingen en functies;
- de verdeling van functies (bijvoorbeeld wonen, werken, winkels) over de ruimte bepaalt waar mensen hun activiteiten ondernemen;
- de activiteiten van mensen en hun ruimtelijke organisatie bepalen voor een groot deel de vraag naar een type mobiliteit en daarmee de vraag naar infrastructuur.

Deze versimpelde redenering maakt een aantal belangrijke stedelijke ontwikkelingen begrijpelijk. Zo kunnen we voor West-Europese steden grofweg drie verschillende ruimte- en mobiliteitsfasen onderscheiden. Voor 1900 waren de meeste mensen afhankelijk van wat we nu langzaam verkeer noemen (lopen en voor 'the happy few' een paard). Dit betekende dat woonplekken, werkplekken en markten zich op relatief korte afstanden van elkaar moesten bevinden. In veel van onze historische binnensteden is deze situatie behouden gebleven, zowel ruimtelijk als qua mobiliteit.

Na de introductie van de tram en de trein werd het rond 1900 plotseling mogelijk om op grotere afstand van de dichtbevolkte binnenstad te gaan wonen. Vooral de wat rijkere bevolking koos ervoor om de dichtbevolkte stad in te ruilen voor een ruim huis in het groen. Op beperkte afstand van stations ontstonden vervolgens kleine voorsteden van mensen die daar gingen wonen en toch nog naar werk en winkel konden reizen. Sommige steden, zoals Hongkong hebben dit model grotendeels weten vast te houden, met een hoog openbaar vervoeraandeel als gevolg.

De derde periode, die in Nederland rond 1950 begon, werd gedomineerd door de auto. Dit vervoermiddel maakte het voor een individu mogelijk om activiteiten over een groot gespreid gebied te bereiken. Woonwijken, kantoorlocaties en winkelgebieden die in deze tijd zijn gebouwd, zoals Amsterdam Nieuw-West, kenmerken zich vooral door relatief lage dichtheden en grote afstanden tussen verschillende ruimtelijke functies. Hier is de auto nu nog steeds vaak het dominante vervoermiddel.

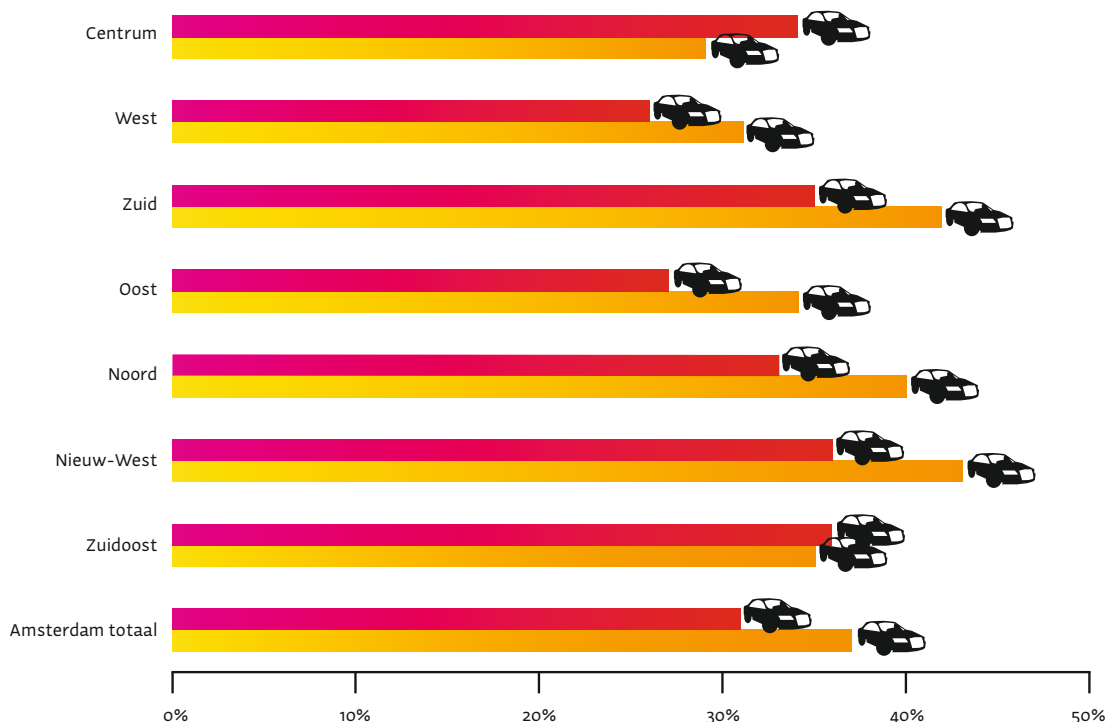
## Slim beleid

Het is dus noodzakelijk om slim beleid te voeren, dat rekening houdt met de 'Ruimte Mobiliteit Feedback Cyclus'. Om mensen de auto in te laten ruilen voor het openbaar vervoer, is deze logica inmiddels tamelijk gangbaar en is ze vertaald in concepten als Transit Oriented Development: het aansluiten van stedelijke ontwikkelingen op de knooppunten van een openbaar vervoersysteem. Bij de discussie over de fiets als stedelijk vervoermiddel ontbreekt dit denken echter nog grotendeels. Onterecht, want ook hier kan het tot relevante inzichten leiden. Zo geeft Almere recentelijk aan dat 'ondanks het voor de fietser goede fietsnetwerk' het fietsgebruik achterblijft bij andere vergelijkbare steden. De oorzaak ziet de stad in 'de meerkernige opzet met relatief lage dichtheden waarin Almere is gebouwd'.<sup>2</sup> Hierdoor zijn de gemiddelde afstanden groot. Ook is er sprake van een te lage mix van wonen en werken, waardoor mensen voor het woon-werkverkeer vaak op de auto zijn aangewezen. Als reactie wil de stad nu minder investeren in fietspaden, waardoor de feedbackcyclus waarschijnlijk verder de verkeerde kant op zal gaan bewegen. Hoe moet het dan wel?

## Niet rationeel

Fietsvriendelijke steden hebben niet alleen mooie fietspaden, maar ook korte gemiddelde afstanden door hoge dicht-





heden en een diversiteit aan functies. Alleen daar kunnen mensen, gezinnen en bedrijven hun dagelijkse activiteiten bereiken met de fiets. Een duidelijke indicatie hiervan zijn bakfietsen. Steeds meer gezinnen kiezen er weer voor om in de binnenstad te wonen, en met deze fiets kun je de kinderen naar school brengen, boodschappen halen en naar je werk gaan. De planoloog zou als maat dus een acceptabele fietsreistijd moeten hanteren. Ieder plan zou bewoners of winkels in staat moeten stellen om op de fiets een standaardpakket aan voorzieningen en functies (winkels, scholen, kinderopvang, apotheek, enzovoort) te bereiken. Daarnaast moet er ook actief ruimte worden gecreëerd voor fietsondersteunende functies: in Amsterdam Nieuw-West is bijvoorbeeld een groot tekort aan fietsenmakers. Voor veel mensen kan het ontbreken van dit soort voorzieningen een belangrijke drempel vormen om daadwerkelijk te gaan fietsen.

Een dergelijk ruimtelijk beleid moet daarbij gepaard gaan met ondersteunend beleid op het gebied van mobi-

liteit. Ontmoedig de auto door niet overal gratis parkeren aan te bieden. Zo heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) onlangs in een studie laten zien dat het succes van een winkelgebied niet samenhangt met het aantal (gratis) parkeerplekken.<sup>3</sup> Andere studies bevestigen het beeld dat vooral de fietser en voetganger de belangrijkste klanten vormen: zij komen vaker en geven daardoor in totaal meer uit dan automobilisten.<sup>4</sup> Zorg bij dit soort voorzieningen dus voor genoeg fietsparkeervoorzieningen, waarbij vooral de kwaliteit voorop moet staan. *Last but not least*, zorg dat fietsen 'cool' is. Vooral jongeren hebben meer nodig dan rationele redenen om te fietsen.

### Veel verbeteren

Ondertussen is Osdorp voorzichtig op de goede weg: verdichting van woongebieden in combinatie met de toevoeging van een functiemix. Ik kom 's ochtends niet alleen een groeiend aantal snorfietzen tegen, ook de klassieke omafiets blijkt onder de middelbareschoolejagers weer populair. En ik zie niet langer

uitsluitend oude bakstenen, maar ook luxe lifestyle fietsen. Maar op de langere afstanden, bijvoorbeeld tussen Osdorp en de binnenstad, blijft de fiets nog steeds achter bij de succesvolle trams. Hier overheersen de onaantrekkelijke rechte wegen, met weinig ruimtelijke functies onderweg. Op wijkniveau wordt er dus hard gewerkt aan de stedenbouwkundige morfologie, maar op een hoger schaalniveau valt er nog veel te verbeteren. De stedenbouwkundige en de planoloog zijn dus belangrijke spelers in het in stand houden en uitbreiden van de fietscultuur. Deze is niet zo stabiel als we soms denken. Voorzichtigheid is dus geboden! ■

### Noten

- 1 Wegener M. en Fürst F., *Land-use transport interaction: State of the Art*, Institut für Raumplanung, Dortmund, 1999.
- 2 Fietsberaad, 29 Februari 2012: <http://bit.ly/wUJZV0>
- 3 Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), 2011: <http://bit.ly/wd4vt6>
- 4 Bijvoorbeeld Goudappel Coffeng, 2012: <http://bit.ly/yLXPq6>