

Ga toch

In Nederland is er altijd veel aandacht voor de fietser. Terecht, want de fiets is prominent aanwezig in het straatbeeld. De fiets wordt alom bejubeld. Het fietsgebruik houdt de Nederlander gezond, het reduceert de kans op overgewicht, hart- en vaatziekten, diabetes en depressies. Maar... er is ook een keerzijde van de medaille. Fietsen gaat namelijk ten koste van lopen en daarmee ook ten koste van de gebouwde omgeving.

Vaak wordt beweerd, de fietserslobby voorop, dat het lokale openbaar vervoer de verdere ontwikkeling van het

fietsverkeer belemmert. Er zou daarom minder geïnvesteerd moeten worden in lokaal openbaar vervoer en meer in fietspaden. De bewering dat het openbaar vervoer de fiets verdringt is echter slechts deels waar, zo blijkt uit internationale vergelijkingen. Als we de statistieken van de *modal splits* van enkele buurlanden erbij pakken, valt op dat daar inderdaad minder wordt gefietst en dat het lokale openbaar vervoer er een grotere rol speelt. Maar wat vooral opvalt is dat er veel meer wordt gelopen in de buurlanden. De fiets verdringt dus vooral de benenwagen!

De Zwitser bijvoorbeeld loopt gemiddeld 2.100 meter per dag, de Duitser 1.120 meter en de Brit 850 meter. De Nederlander wandelt dagelijks slechts een schamele 600 meter. Naar de brievenbus en terug bij wijze van spreken.

De Nederlander loopt dus nauwelijks. Ik durf te beweren dat dit bijdraagt aan de grootschalige inrichting van Nederland. De Nederlandse grofkorrelige stedenbouw is natuurlijk niet het directe gevolg van de fiets, maar is eerder te herleiden tot de wijkgedachte, schaalvoordelen en gemeentelijke grondpolitiek.



lopen!

Maar het is wel de fietsende Nederlander die de grootschalige Nederlandse ruimtelijke ordening mogelijk maakt. Dankzij het fietsgebruik komen er namelijk weinig mensen in opstand tegen de grootschalige stedenbouw.

Voor voetgangers is het fijn dat er op ooghoogte veel afwisseling te zien is en dat voorzieningen zich op loopafstand bevinden, zo bevestigde Jane Jacobs. Nou, in de Nederlandse woonwijken van de voorbije honderd jaar zien we geen afwisseling op ooghoogte. Voor voorzieningen is men aangewezen op een geïsoleerd gelegen

winkelcentrum en voor een park is men aangewezen op de stadsrand. Illustratief is het Rotterdamse Roel Langerakpark, dat ingeklemd ligt tussen de Kwantumhallen, de Gamma, de parkeerplaats van de dierentuin, volkstuintjes en een honkbalveld. Grootstedelijke infrastructuur vormt een forse barrière, je kunt er eigenlijk alleen per fiets goed komen.

Het park is vooral in trek bij frisbeegolfers, die vanuit heel Europa hier toernooien organiseren, maar niet bij omwonenden. Die zijn er namelijk niet. Talloze Nederlandse parken liggen niet op

loopafstand voor omwonenden, maar op fietsafstand. Zo ook vele andere voorzieningen. De fietser gedooft dat er tweehonderd dezelfde woningen verdeeld over drie straatjes in zijn buurt staan. De fietser rijdt er immers met vijftien kilometer per uur langs. Met het tempo van de fiets kan de Nederlander ontkomen aan de saaiheid van de grootschaligheid en de functiescheiding. Vaak wordt beweerd dat de auto de maat der dingen is in Nederland, maar misschien is dat eerder de fiets. ■

