



FIETSEN IN
NIEUW-ZEELAND



- **Leo de Jong** 59, getrouwd, 1 dochter
- **Woonplaats:** Enschede
- **Beroep:** Civiel ingenieur bij Keypoint Consultancy
- **Project:** Cycleway Project Christchurch (Nieuw-Zeeland)



Fietsers en automobilisten delen de weg bij snelheden van 100 km/uur



Na de aardbeving in 2011, is intussen 80 procent van de gebouwen in het centrum van Christchurch neergehaald



Er is veel media-aandacht voor het bezoek uit Nederland



De weg splitst zich met in het midden een verkeerseland. Wil je linksaf als fietser dan rijd je aan de rechterkant van de rijstrook en wil je rechtaf dan eindig je aan de andere kant

Christchurch, let's go Dutch!

Christchurch, de grootste stad op het zuidoosteiland van Nieuw-Zeeland, werd in 2011 getroffen door een zware aardbeving. Het centrum is grotendeels verwoest, 185 mensen kwamen om. Ondertussen is 80 procent van de gebouwen in het centrum neergehaald: een desolaat gebied waar je eigenlijk niet wilt zijn. Toch lees je terecht 'welkom in de bruisende stad in transitie, die weerbaar en creatief omgaat met de naweën van de aardbeving'.

Kort na de aardbeving heeft de Nederlandse ambassade haar hulp aangeboden bij de wederopbouw. Er ging enige tijd overheen voor er een reactie kwam. De gemeente Christchurch ruimde puin en maakte plannen. In 2013 verscheen de 'Christchurch Cycle Design Guidelines'. Nieuw-Zeeland zocht Nederlandse expertise om de guidelines kritisch te reviewen en vond daarvoor mij en Mark Brussel (Universiteit Twente).

Sinds de jaren 70 houd ik me bezig met verkeersinfrastructuur, zowel in Nederland als in het buitenland. Daar spelen naast techniek, andere factoren een minstens even belangrijke rol. Politiek-bestuurlijke processen, positie spel en het ontbreken van een multi-disciplinaire aanpak leiden er vaak tot ondermaatse oplossingen. Terug in Nederland, was deze ervaring de aanleiding om Keypoint Consultancy op te richten: werken op het snijvlak van bestuurskunde en techniek.

Terug naar Nieuw Zeeland

Twee jaar na de aardbeving publiceerde de Canterbury Earthquake Recovery Authority het document 'An accessible city'. Hierin is volop aandacht voor fiets en ov. Ambitueus, want het aandeel fietsverkeer telt slechts 7 procent. Na de wederopbouw worden sommige straten in het centrum vooral bestemd voor de bus en er komen routes met prioriteit voor de fiets. Met een Amerikaanse rechthoekige grid in het centrum blijkt routing en netwerkplanning niet de moeilijkste opgave.

In november 2013 vertrekken we naar Christchurch om het ontwerpteam ter plekke te ondersteunen. We worden welkom geheten door John, de projectmanager. De volgende ochtend, nog slaperig door 12 uur tijdverschil, ontmoeten we de transportplanner. Hij brengt ons twee fietsen uit het gemeentelijke fietspromotieproject. We fietsen onze jetlag eruit en begrijpen onmiddellijk waarom er zo weinig wordt gefietst. Deze stad is niet ontworpen voor mensen, maar voor auto's. Overal asfalt.

Veiligheid voor fietsers is een groot issue, en ook de belangrijkste reden om niet op de fiets te gaan. Wij, fietsgrage Nederlanders, hebben

ook grote stukken op het trottoir gefietst. De wederopbouw wordt aangegrepen om snel ingrijpende maatregelen te treffen. Er staat druk op de ketel. De centrale overheid is verantwoordelijk voor de wederopbouw van het centrum. Tegelijkertijd ontwerpt de gemeente 13 toeleidende fietsroutes naar het centrum, die over 5 jaar gerealiseerd moeten zijn. Daarnaast hebben buurtschappen zeggenschap over vormgeving en inpassing. Zorg dan maar eens voor uniformiteit in ontwerp.

We bespreken met het ontwerpteam de principes van Duurzaam veilig. Verblijfsgebieden, snelheidsregiems, scheiding bij grote verschillen in massa of snelheid. Ondanks dat we ergens een Engelstalige CROW-publicatie zien liggen, zijn het onbekende begrippen.

Toch lijkt het Mark en mij geen onmogelijke opgave om van Christchurch een fietsstad te maken. Christchurch ligt in een vlakte aan de kust. Een fris windje en geen heuvels. De stad is ruim opgezet: grote plakken asfalt, met nauwelijks belijning. In de praktijk blijkt dit een speelveld voor de auto van 20 meter breed. Ongelooflijk, maar zo'n dwarsprofiel is er zelfs in woonwijken met lage dichtheid en weinig

autoverkeer. Alleen al door een herindeling van de ruimte kan veel winst worden behaald. Het verbeteren van de veiligheid moet de eerste prioriteit zijn. De veiligheidsmaatregelen die tot nu toe zijn bedacht komen niet verder dan afscheidingen tussen rijbaan en (heel smalle) fietsstroken met hoge trottoirbanden. Ook zien we onvoorspelbare technenutoplossingen, waarbij je als linksrijdende fietser opeens aan de rechterkant van de weg eindigt. We zien ook geen schrikstrook, waardoor de effectieve fietsbreedte veel te smal is. Als we zelf door de stad fietsen, kiezen ook wij er op veel van deze verbeterde wegvakken toch voor om op het voetpad te rijden.

Er is veel aandacht voor ons bezoek. We doen workshops met het ontwerpteam

en delen Nederlandse ervaringen met het fietseducatie- en promotieteam. Ook hebben we een live optreden in een praatprogramma op de radio, krijgen we coverage in het nationale

tv nieuws en hebben niet minder dan vier gesprekken met de schrijvende pers. Ook geven we een openbare presentatie met discussie-avond en praten met delegaties van de gemeenteraad, de regionale overheid en de universiteit. Het verbeteren van de fietsveiligheid leeft, daarover bestaat bij ons geen twijfel.

Bij terugkomst in Nederland ligt er een bericht van John, de projectmanager. Of we in maart weer willen komen om het team een volgende stap vooruit te helpen. In een lokale krant stond het al: Christchurch, let's go Dutch. ←

