



→ Karin Broer, getrouwd, 2 dochters  
 → Woonplaats: Grou  
 → Beroep: Journalist  
 → Project: Cosmobike bezoeken op uitnodiging van Nederlandse Ambassade en Dutch Cycling Embassy



In Verona wordt zo'n 10 procent van de ritten per fiets afgelegd.



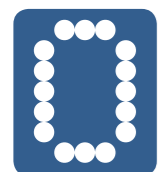
Nederlands ambassadeur Joep Wijnands, opent de beurs en krijgt later de Italiaanse staatssecretaris van milieu, Barbara Degani, zover om een rondje te fietsen bij de Nederlandse stand



Hier en daar liggen stukjes fietspad of fietsstroken, er is een bikesharing programma en ik zie een paar toeristische wegwijzers

# Italië wil overstap van racefiets naar stadfiets

Italië is een wielrenland, geen fietsland. Maar dat gaat veranderen. Zo blijkt tijdens de CosmoBike Show in Verona. Ik ben er van 11-14 september op uitnodiging van de Nederlandse Ambassade en Dutch Cycling Embassy. Ook Italië heeft door dat er in de steden meer ruimte moet komen voor het dagelijks gebruik van de fiets en minder voor de auto.



Op de Corso Porta Nuovo ontdek ik een fietsstrook, maar waar gaat hij heen? Naar het trottoir, en dan? Hield hier de aandacht van gemeentelijke verkeerskundigen op, of is het advies hier lopen?

Toch zijn er tekenen van fietsbeleid. Hier en daar liggen stukjes fietspad of fietsstroken, er is een bikesharing programma Verona Bike en ik zie een paar toeristische wegwijzers. Maar het blijft makkelijk om de manco's van fietsen in de stad te noemen, zoals het ontbreken van een duidelijk netwerk. In Verona

wordt zo'n 10 procent van de ritten per fiets afgelegd. Vergeleken met Rome (0,6 procent van de ritten per fiets) is dat veel. Maar er zijn ook steden als Bolzano en Ferrara, waar het fietsgebruik met 30 procent tot Nederlandse hoogten reikt.

Op de CosmoBike Show, merk ik dat Italië aan het veranderen is wat betreft fietsen. De fiets is niet langer alleen een sportding. Naast vier hallen vol racefietsen, mountainbikes, designfietsen en sportvoeding, vind ik 'CosmoBike Mobility', een conferentie over de vraag hoe de fiets in Italië een betere plek kan krij-

gen. Hier zijn politici, fietsactivisten, beleidsmakers en consultants. Het samenbrengen van fietsindustrie en de wereld van beleid en politiek gebeurt niet vaak, ook in Nederland niet.

## Enthousiaste ambassadeur

Nederland is prominent aanwezig met de Dutch Cycling Embassy, de Nederlandse ambassade en een aantal producenten van bijzondere fietsen. De kersverse ambassadeur van Nederland, Joep Wijnands, opent de beurs samen met (oud-) wielrenners Francesco Moser en Damiano Cunego. De enthousiaste ambassadeur krijgt de Italiaanse staatssecretaris van milieu, Barbara Degani, zover om een rondje te fietsen bij de Nederlandse stand. Hier presenteert Nederland zich als land van fietskennis. Er ligt informatie over fietsroutes en een aantal ingenieursbureaus is met een logo, een informatiefolder of een video aanwezig. Vorig jaar tijdens een vergelijkbare beurs in Padua, waren er vertegenwoordigers van Nederlandse adviesbureaus. Maar dat heeft niet veel opgeleverd, begrijp ik van betrokkenen. De beurs was toch vooral een consumentenbeurs en in Italië moet je je Italiaans kunnen spreken.

## Voorhoede

Ook nu is het vooral een consumentenbeurs, maar in het bovenzaaltje waar Cosmo Bike Mobility plaatsvindt, verenigt zich toch de voorhoede die zich met fietsbeleid bezig houdt. Hier hoor ik dat het momentum voor de fiets er nu is.

## Autorijk land

Paolo Gandolfi, een Italiaans parlements lid (van de regerende PD) en indiener van een wetsvoorstel dat de positie van de fietser moet verbeteren, houdt een gloedvol betoog. Italië heeft te lang ingezet op het aanleggen van snelwegen, zegt hij. Er moet volgens hem meer geld naar stedelijk verkeer. 80 procent van de verplaatsingen vindt plaats binnen de stad. Als mensen gaan fietsen, gaan méér mensen fietsen. En met meer fietsers in de stad is er meer draagvlak om te investeren in fietspaden en het gebruik van auto's in de steden terug te dringen. Met name dat laatste ligt in dit auto-rijke land gevoelig.

## Vrienden van de fiets

Giulietta Pagliaccio, presidente van de FIAB

('de vrienden van de fiets'), de Italiaanse belangenvereniging van fietsers, gelooft dat Italië aan de vooravond van een verandering staat. 'Over de voordelen van fietsen is iedereen het eens. Maar het probleem is om verbeteringen voor de fiets gerealiseerd te krijgen. De politici moeten nu moedig zijn, en maatregelen durven nemen waar automobilisten niet blij mee zullen zijn.'



## Oude, niet opgeruimde wetten

Meerdere keren beluister ik de noodzaak wetten te veranderen en de stroperigheid van dat proces. Waar Nederland misschien 1500 wetten heeft, heeft Italië er 50.000. Soms maken oude, niet opgeruimde wetten dingen lastig. Alfredo Drufulca, werkzaam bij een verkeerskundig adviesbureau gespecialiseerd in fietsen en lopen: 'We hebben nu ambtenaren en politici nodig die durven zeggen: oké, volgens de wet kan het zo niet maar we doen het wel.' Hij geeft het voorbeeld van fietsstroken. 'In Milaan leggen ze alleen fietspaden aan omdat fietsstroken niet kunnen volgens de wet. Bedenk eens wat dat betekent voor het budget?'

## Biciplan

Drufulca houdt een pleidooi voor het 'biciplan', het gemeentelijke fietsplan, 'met duidelijk afspraken over wat we gaan doen, hoe we het aanpakken en met jaarlijkse evaluaties. En dat is ongebruikelijk in Italië, hoor.' In verschillende steden wordt met een biciplan gewerkt, zoals in Venetië, Bolzano en Rimini. Tijdens deze sessie komen kaarten voorbij van steden met uitgewerkte fietsroutes. Het mag misschien allemaal wat kleinmaziger voor een echt goed fietsplan, maar het begin is er.

## Belabberde tarieven

Hebben Nederlandse ingenieursbureaus iets te zoeken in Italië? Drufulca begint te lachen en vertelt over de belabberde tarieven. 'Fietskennis is er wel, maar misschien kan juist een 'foreign voice' hier af en toe wel helpen. Ook bij tenders zie ik wel dat bedrijven die samenwerken met buitenlandse bedrijven eerder winnen.'

Op [www.verkeerskunde.nl/rddw](http://www.verkeerskunde.nl/rddw) vindt u deze en eerdere afleveringen.