



'Met de camper op werkbezoek: nuttig en zo kom je nog eens ergens'

- Ineke Spapé
- Woonplaats: Breda,
- getrouwd 4 kinderen
- Functie: Directeur SOAB, Lector Mobiliteitsmanagement, en 'Radprofessor' aan de NHTV
- Project: Snelfietsroutes in opdracht van de regio's Münster, Enschede-Gronau en Frankfurt



Recreatief fietspad, de Nordbahntrasse, is door burgers op een oude spoorlijn ontwikkeld

Snelfietsroutes in Duitsland: Um die Ecke gehen, maar toch heel anders ...

Wie had dat gedacht.... Ik studeerde lang geleden Stadtplanung aan de TU Aken en nu werk ik sinds een paar jaar regelmatig bij onze oosterburen. Ik krijg, omdat ik het land, de taal en de cultuur een beetje ken én fietsexpert ben, vaak uitnodigingen voor presentaties over hoe we als Nederlanders 'dat fietsen toch voor elkaar hebben gekregen'. Met SOAB krijgen we er steeds meer (snel)fietsprojecten, en vanuit de NHTV-help ik als 'Radprofessor' met studenten, in opdracht van het Duitse verkeersministerie, vier Duitse steden (Wuppertal, Mönchengladbach, Chemnitz en Kassel) bij hun fietsplannen. Zurück in die Heimat... dus.



enoeig te doen... Fietsen is hot bij onze oosterburen. In hun Masterplan Fiets (Nationaler RadverkehrsPlan 2020) ligt de lat voor Duitse begrippen hoog: van 10 naar 15 procent fietsaandeel in 2020 voor heel Duitsland. Overigens wordt de fiets vooral gezien als een antwoord op klimaatverbetering voor Duitse (binnen)steden. Fietsen is allesbehalve ingebed in het alledaagse verkeer. De fietsinfrastructuur is niet zo compleet,

logisch en samenhangend als bij ons en wisselt van kwaliteit. Positief gesteld: de potentie is groot. Er is in de grotere steden een groeiende fietscultuur te bespeuren en ook 'pedelecs' (e-bikes) zijn in opkomst. Kortom, genoeg te doen. En de eerste vragen vanuit Duitse steden om afgestudeerde NHTV'ers als 'Radexperten' hebben de NHTV al bereikt.

Verwachting fietsers onduidelijk

Toch mag in de grote steden 'meer fietsen'

vooral niet ten koste gaan van autoruimte. 'Das Auto ist heilig'. Echt autovrije voetgangersgebieden zijn over heel Duitsland schaarser dan bij ons: je kunt per auto tot hartje binnenstad komen (en er goedkoop parkeren). In Duitsland bestaan er nog hele stadsdelen die alleen met de auto bereikbaar zijn en voor de fiets helemaal niet. Ook ben ik al menig keer op een Duits kruispunt van de fiets gestapt om te bestuderen hoe ik dat kruispunt moest 'nemen' met de fiets.

Andere cultuur

Duitsland is - cliché maar waar - formeler in werkcultuur en regelgeving. Vanaf de introductie van de snelfietsroutes in Nederland, waaraan wij vanaf 2006 met de Fietzersbond in 'FietsFilevrij' werken, was en is het doel snelfietsroutes te realiseren. Na de realisatie en de eerste tellingen leverden we pas de CROW-publicatie 'Snelle Fietsroutes' met



Fietswasstraat in stationsstalling Münster



Nordbahnstrasse: 4 meter fietspad en 2 meter voetpad



Fiets als CO2-middel

richtlijnen (geen regelgeving!) en volgde er onderzoek. Duitsland bewondert onze pioniersaanpak, maar pakt het omgekeerd aan: eerst onderzoeken, dan het 'technische regelwerk' en dan pas de realisatie. En dat betekent dat een fietssnelweg altijd 4 meter breed is met 2 meter voetpad ernaast, potentie of niet.

Holländische Weise

Als je je als gemeente of regio niet houdt aan deze standaarden, ontvang je geen subsidie. Daarmee vraag je de politiek nogal wat, met name kleine gemeenten: weinig fietsers, veel investeringen. Duitse overheden zien daarom te weinig potentie voor een dure Radschnellweg en gaan liever voor meer, maar goedkopere snelfietsroutes.

Deze typisch Nederlandse 'meer-maar-minder'-benadering past beter bij de lagere, maar groeiende fietspotentie en blijkt politiek wél haalbaar. Met deze Hollandse aanpak werk(t) en wij met Duitse partnerbureaus aan snelfietsroutes in opdracht van de regio's Münster, Enschede-Gronau en Frankfurt. Zo leidt Nederlands pragmatisme tot meer snelfietsroutes in Duitsland. En natuurlijk knopen we er dan - op zijn Hollands - een minicamper-

vakantie aan: praktisch én zo kom je (gezellig met manlief) nog eens ergens.

Ja, we kunnen ook van de Duitsers leren! De fietsstraat komt uit Duitsland. Alleen voeren wij die bij ons wat herkenbaarder uit. En elke twee jaar laat de Duitse Fietsersbond (ADFC) met de 'Klimatest' fietsers in alle steden bepalen wat ze van hun stad vinden. Deze gebruikersbenchmark geeft gemeenten veel inzicht in verbeterpunten. Verder kan Nederland op fietsrecreatief vlak van Duitsland leren, bijvoorbeeld met het inzetten van oude spoortrajecten als recreatief (fiets)pad, zoals de Nordbahnstrasse in Wuppertal. Die is er gekomen op initiatief van een groep betrokken burgers (Wuppertalbewegung). Een mooi staaltje burgerzelfwerkzaamheid. En wat te denken van een fietswasstraat!

Ga naar je fietspad!

Groot verschil tussen beide landen is, dat wij in Nederland zowel fietser als automobilist zijn. Je kent dus elkaars gedrag en zwakheden. In Duitsland is dat minder en zijn fietsers toch die anarchistische, vrijgevochten weggebruikers. Dat vertaalt zich in een voor ons onbegrijpelijk fenomeen: het zogeheten

'Fahrbahnverbot'. Omdat de kwaliteit van fietsvoorzieningen op veel plekken slecht is en fietsers bij gebrek aan een fietspad het trottoir moeten delen met voetgangers, ontstaan conflicten op straat tussen auto- en fietsverkeer. Automobilisten toeteren letterlijk de fietsers van 'hun' rijbaan af, naar het fietspad of de stoep. Ongeacht de kwaliteit.

Stressvrij fietsen....

Maar het allergrootste verschil, fietsen zonder stress, ging ik pas goed op waarde schatten tijdens een interview met een Duits vaktijdschrift (FairVerkehr): de reporter bleek stomverbaasd dat ik halverwege het interview meldde, even op te moeten letten, omdat ik al fietsend op een Utrechtse snelfietsroute een druk kruispunt over wilde steken. Zij had toen pas door, dat het halve interview al op de fiets had plaats gevonden. 'Dat is pas relaxed fietsen en kan alleen maar in Nederland', zo meldde zij in haar artikel. 'Bei uns' is het zo slecht nog niet...'

i Op www.verkeerskunde.nl/rddw vindt u deze en eerdere bijdragen.