



Davis, Californië: 'The Bicycle Capital of the World'

Eva Heinen, Technische Universiteit Delft, Onderzoeksinstituut OTB

Het beeld van de Verenigde Staten als autoafhankelijk en fietsonvriendelijk is wijdverspreid. De fiets is niet zozeer een vervoermiddel maar louter ter recreatie of een stuk speelgoed. Hoewel de verkeerssituatie in veel steden dit (voor-)oordeel bevestigt, is er een duidelijke beweging zichtbaar naar een positievere houding richting fietsplanning. Een voorloper is de stad Davis in Californië. Dankzij een hoog aandeel studenten, dat wel.

'The Bicycle Capital of the World', ofwel de fiets hoofdstad van de wereld. Zo noemt Davis zichzelf graag. De stad kent in tegenstelling tot haar omliggende gemeenten een hoog percentage verplaatsingen per fiets, ongeveer 20-25 procent. Davis heeft het dus voor elkaar gekregen om een met Nederlandse steden vergelijkbaar fietsaandeel op te bouwen, zij het dat het vooral studenten zijn die het straatbeeld bepalen. Ondanks deze overeenkomst bestaan er grote verschillen tussen Davis en Nederland.

Autocultuur

Al sinds 1960 staat Davis bekend als de Amerikaanse stad met het hoogste fietspercentage. De fiets was al populair als vervoermiddel voordat met de aanleg van een in Amerikaanse ogen innovatieve fietsinfrastructuur begonnen werd. In 1952 zag men de fiets al als hoofdtransportmiddel voor studenten en de plannen voor de stad waren zeer positief voor fietsen. In de jaren zestig verschoof de lokale en nationale politieke voorkeur ten gunste van gemotoriseerd transport. De Amerikaanse transportplanning richtte zich niet langer op de traditionele mix van lopen, rijden, fietsen. Dit is ook in de stad Davis waar te nemen.

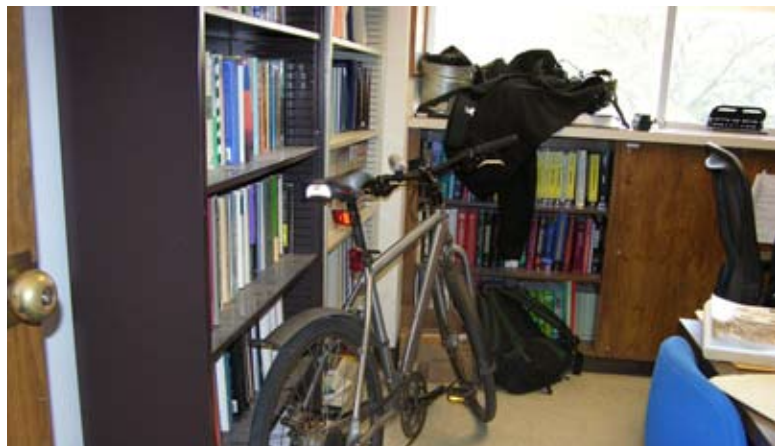
Op de campus van de University of California Davis (UC Davis) bestond begin zestiger jaren echter nog steeds een positieve houding ten aanzien van fietsen. Het Long Range Development Plan wist uitbreidingen van de campus te combineren met promotie van fietsen. Er werden doorgaande fietsroutes gecreëerd, grote parkeerterreinen aangelegd aan de rand van de campus en auto's verdwenen van het terrein.

In de stad Davis verergerden de problemen tussen auto's en fietsers echter. Begin jaren zestig werd de 'bicycling movement' opgericht, mede door berichten in de lokale krant, geschreven door een familie die na een verblijf in Nederland pleitte voor het benutten van het fietspotentieel van Davis. Na een politiek spel begon de stad in 1966 met de aanleg van de eerste fietspaden. De meeste fietspaden werden in de daarop

volgende jaren aangelegd. In 1972 waren de belangrijkste elementen van het huidige fietspadennetwerk in Davis aanwezig op bijna alle zogenaamde 'arterial and collector streets', de grotere straten in de stad. In datzelfde jaar had de stad een uniforme vorm voor fietspaden ontwikkeld, een door middel van een doorgetrokken witte lijn afgescheiden fietsstrook op de rijbaan. Deze fietspaden zijn een voorloper van de nu veel toegepaste uitvoeringsvorm in de VS en Canada en zijn sindsdien onveranderd in Davis.

Huidig fietsbeleid

Het doel van de gemeente is om weer 25 procent van alle trips per fiets te laten plaatsvinden. Goede actuele data over het aantal fietsverplaatsingen bestaan echter niet. Wel laat de nationale huishoudenssurvey zien dat sinds 1990 het percentage voor alleen woon-werkreizen per fiets afneemt, van een 23% mode share in 1990 tot 17% in 2000 (Buehler, 2007). Dit is des te opvallender, omdat het fietsgebruik elders in de VS toeneemt. De verklaring voor de afname is de beperkte werkgelegenheid in Davis zelf, waardoor veel mensen naar andere



Ondanks extra aandacht voor fietsenstallingen, is het niet ongebruikelijk om de fiets mee te nemen naar de werkkamer.

Davis

Locatie	Californië (bevolking 36,5 miljoen)
Bevolking	65.000 inwoners
UC Davis	30.000 studenten
Bevolkingsdichtheid	2.396 inw/km ²
Oppervlak	27,1 km ²
Arbeidsplaatsen	38.878
Afstanden	San Francisco 119 km
	Sacramento 24,6 km
	Woodland 15,1 km
	Dixon 14,8 km

Bron: City of Davis, 2008

steden reizen voor werk. De dichtstbijzijnde gemeente ligt op 15 kilometer. Met huidige en nieuwe werkgevers wordt geprobeerd afspraken te maken. Een goede, aparte fietsenstalling voor de werknemers was bijvoorbeeld een voorwaarde voor opening van een nieuwe supermarkt in september 2009. De andere grote werkgever in de stad is de universiteit. Deze maakt echter een eigen beleid voor haar grondoppervlak, en hierop kan de stad weinig invloed uitoefenen. Dit maakt een integrale aanpak voor de stad soms lastig.

Het huidige fietsbeleid in Davis richt zich op twee zaken in het bijzonder: goede stallingen en fietseducatie op school (interview Tara Goddard). Om fietsen al op jonge leeftijd te stimuleren, vooral met het oog op obesitas, organiseert de stad samen met politie en scholen zogenaamde 'bike rodeos'. Op deze dagen leren kinderen hoe ze goed kunnen fietsen. Ze krijgen regels uitgelegd en hun fietsen worden gecontroleerd. Vervolgens rijden ze een parcours. Ook al is meedoen vrijwillig, er is een hoge participatie.

Ook het verbeteren van verkeersveiligheid krijgt de nodige aandacht. Op 5th street, een belangrijke oost-west corridor van de stad, vindt 25 procent van alle fietsongelukken plaats (interview Leo Rainer). Deze straat heeft in tegenstelling tot veel andere wegen in Davis geen fietsstroken of -paden. De fietspromotiegroep 'Davis Bicycles!' heeft een nieuw ontwerp voorgesteld, waarin het aantal rijstroken van 4 naar 2 gaat en

er op de gewonnen ruimte fietspaden komen. Vorig jaar vond hierover een townmeeting (openbare zitting stadsbestuur) plaats. Daarin passeerden argumenten over veiligheid en gezondheid. Iedereen was het erover eens dat Davis haar koppositie in de VS niet mag verliezen. Belangrijke was dat de stad het ontwerp moest steunen om een financieringsvoorstel in te kunnen dienen bij de staat (met de deadline de volgende dag). Het voorstel is met 5 tegen 0 aangenomen.

Aandacht voor stallingen

Goede stallingen bieden is een speerpunt van het huidige stadsbestuur. Tera Goddard, de beleidsmedewerker van de gemeente Davis voor fietsers, zegt dat zij het als haar belangrijkste taak ziet om meer goede stallingen in de stad te faciliteren. De oude stallingen bestaan uit een goot in de grond of in een betonblok. Daarnaast is de fiets nergens aan vast te zetten. Fietsendiefstal is dan ook misdaad nummer één in Davis. Ook het aantal stallingsmogelijkheden is beperkt. Buehler (2007) stelt zelfs dat de helft van de fietspopulatie overdag geen veilige stalling heeft op de campus. Dit aantal lijkt overdreven, maar de stalling is afwezig of beperkt op de noodzakelijke locaties. Opvallend is ook dat veel werknemers hun fiets mee het kantoor binnennemen. Veel werkgevers gedogen dit, mits het andere collega's niet hindert. Dit is zelfs toegestaan als er een goede stalling aanwezig is.





De fietsrotonde op de universiteitscampus voldoet goed in Davis.

Net als veel Nederlandse steden kent Davis problemen met weesfietsen en fietswrakken. De campus lost dit op met twee diensten: het gratis ophalen van fietswrakken en een jaarlijkse veiling van ongebruikte fietsen. Op deze manier kunnen nieuwe studenten goedkoop een fiets bemachtigen (interview David Takemoto-Weerts).

Infrastructuur

Davis heeft een fietsnetwerk aangelegd door de hele stad. Een belangrijk onderdeel hiervan is de zogenaamde 'bike loop', een recreatieve route door heel Davis. Deze 20 kilometer lange route bestaat voornamelijk uit vrijliggende fietspaden. Deze wordt bovendien veel gebruikt voor utilitaire verplaatsingen vanwege de veilige en snelle routes. Naast dit fietspadennetwerk bevinden zich in de meeste straten in het centrum en enkele grote straten erbuiten fietsstroken. Deze zijn gemarkeerd met een witte streep. Langs de grootste wegen liggen vrijliggende fietspaden. Het netwerk in Davis is echter beperkt in vergelijking met Nederlandse steden. Een reis is zelden alleen over fietspaden te maken. De overgangen van fietspad naar fietsstrook of fietsen tussen het verkeer zorgen voor gevaarlijke situaties, omdat deze overgangen meestal vanuit het perspectief van een autorijder ontworpen zijn. Een tweede nadelig kenmerk van de infrastructuur zijn de vele stopsignalen. Op lokale wegen moet je op elke kruising stoppen en je voet aan de vloer zetten. Bij het negeren van het stopteken geldt een boete van 150 dollar. Trots zijn de inwoners van Davis op enkele speciale fietsvoorzieningen, zoals een verkeerslicht speciaal voor fietsers en speciale fietsrotondes op de campus.

Geen auto's op de campus

De campus heeft, in tegenstelling tot de rest van de stad, een grote verscheidenheid aan fietsvoorzieningen. De auto is verboden van het campusterrein. Grote parkeergarages en

-plaatsen bevinden zich aan de randen van de campus. Zowel studenten als werknemers moeten hiervoor betalen (zes dollar per dag). Mede daarom kiezen velen, die in Davis wonen, ervoor naar de campus te fietsen. Aangezien de campus - ook voor Amerikaanse maatstaven - groot is, is fietsen daar naast lopen dé manier van transport. Dit laatste is echter niet zonder gevaar. Vaak delen fietsers en voetgangers één pad. En dit levert soms problemen op door de onervarenheid van sommige fietsers en voetgangers met fietsers.

Wisselend verkeersgedrag

Verkeersdeelnemers zijn in de VS beleefder dan in Nederland. Bij inhalen is het beleefd om te zeggen aan welke kant je dit doet: 'to your left'. Zo weten voetgangers en andere fietsers waar ze aan toe zijn en het is het teken om opzij te gaan. De grote hoeveelheid 'import-studenten' zorgt voor verwarrend fietsgedrag. Veel nieuwe studenten zijn onbekend met de fietsregels, waardoor grote verschillen in snelheid bestaan, aan de verkeerde kant van de weg of fietspad wordt gereden of geen richting wordt aangegeven bij het afslaan.

Niet iedereen weet om te gaan met de grote hoeveelheid fietsers. Hierdoor ontstaan vaak onhandige situaties. Automobilisten wisselen sterk in gedrag: sommige laten fietsers meestal voorgaan, andere houden juist weer te weinig rekening met fietsers. Ook geven automobilisten pas op het laatste moment richting aan, waardoor fietsers hierop pas laat kunnen anticiperen. Door het wisselende gedrag van fietsers is er verwarring bij automobilisten en als gevolg hiervan wisselen ook hun reacties hierop sterk.

Duurzame levenshouding

Fietsen is in Davis algemeen geaccepteerd. Vooral naar de campus kiezen veel mensen om te fietsen. Voor ritten naar de stad wordt ook het fietsen gestimuleerd, maar autorijden blijft populair. Hoewel veel mensen klagen over het moeilijk kunnen

vinden van een parkeerplek, is de auto in het algemeen toch makkelijk te parkeren op minder dan vijf minuten lopen van de eindbestemming. Parkeren in de stad is gratis met beperkte tijdsduur.

Davis is een progressieve en milieubewuste stad. Veel inwoners geven aan dat Davis een 'bubble' (bel) is, omringd door conservatieve steden. De bevolking is relatief hoogopgeleid en welvarend en hierdoor kunnen de inwoners zich keuzes permitteren die andere Amerikanen zich niet kunnen veroorloven. Duurzaam leven past hierin. Een belangrijke reden om te fietsen is dan ook het milieu: een voor volgende generaties acceptabele 'carbon footprint' willen achterlaten.

Aanbevelingen

Tot slot enkele aanbevelingen op basis van het fietsklimaat in Davis. Een goed werkend infrastructuurelement aldaar is de fietsrotonde. Deze rotondes bevinden zich op de campus. Kort voor het begin en na afloop van de college-uren is het spijtstijd.

Door de 'grid-structuur' zouden er zonder maatregelen opstoppingen ontstaan op kruispunten. De rotondes zorgen echter voor een goede fietsdoorstroming. Ook in Nederland zou de toepassing van deze rotondes kunnen zorgen voor een snellere en veiligere doorstroming op locaties met intensief fietsverkeer.

De veiling in Davis om zwerffietsen een nieuw leven te geven, zou goed navolging kunnen krijgen in Nederland. Met name in de grotere studentensteden zou een veiling aan het begin van het collegejaar een extra manier zijn om fietsen te hergebruiken.

Ondanks het hoge fietspercentage en de positieve houding van de inwoners van Davis ten aanzien van fietsen lijkt de integrale Nederlandse benadering beter te werken. De fiets neemt in Davis nog steeds een ondergeschikte rol in de verkeersplanning in. De onbekendheid met fietsen en zodoende het gedrag en de behoefte van fietsers zorgt voor onlogische ontwerpen van infrastructuur en wisselend gedrag op de weg.

Bronnen

- Buehler, T.J. (2007), Fifty years of bicycle policy in Davis, CA, MasterThesis, University of California Davis.
- City of Davis, 2008, Demographic & Economic Profile. Davis: City of Davis. Via <http://cityofDavis.org/ed/demographics.cfm>.
- Interview Tera Goddard, fiets- en voetgangerscoördinator.
- Interview Leo Rainer, voorzitter van Davis Bicycles!, equivalent van Fietsersbond in Davis.
- Interview David Takemoto-Weerts, fietsprogrammacoördinator van UC Davis.

Het onderzoeksverblijf in Davis is mede mogelijk gemaakt door de Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen Stichting.



Voetganger en fietser delen vaak dezelfde infrastructuur (foto op Campus).



Stopborden karakteriseren kruisingen.