

A close-up portrait of a middle-aged man with short, light-colored hair and a slight stubble. He is wearing a black leather jacket and looking directly at the camera with a neutral expression. The background is blurred, showing what appears to be a bicycle rack with several bicycles.

Stefan Bendiks over Nederland en het buitenland:

Kijken hoe je de stad beter maakt

'Ik kom geregeld in verschillende Europese landen. Dan besef je steeds weer hoe gewoon fietsen in Nederland is.'

tijd voorbij dat we projecten opzetten om mensen te enthousiasmeren voor de fiets.'

Nederlandse fietsers snappen automobilisten

'Ik kom geregeld in verschillende Europese landen. Dan besef je steeds weer hoe gewoon fietsen in Nederland is. En hoe de dingen hier meestal simpel en goed geregeld zijn, zonder dat je het erover hoeft te hebben. In de eerste plaats de vanzelfsprekendheid waarmee fietsers en automobilisten met elkaar omgaan. Dat heeft ermee te maken dat een fietser weet hoe het is om auto te rijden en andersom. Die snapt dat een automobilist hem niet altijd kan zien. En dat je een beetje extra moet uitkijken als je licht het niet doet. In de meeste andere landen zit een automobilist nooit op een fiets. Dat is het grote verschil met het buitenland. Dat kan overigens wel eens omslaan als jongeren hier minder gaan autorijden. Een hipster op de fiets zal wellicht niet goed weten hoe een automobilist denkt. En aan de andere kant is bekend dat allochtonen in verhouding meer autorijden dan fietsen.'

Maar terug naar die kantstrepen: is een ander belangrijk verschil misschien dat we hier langzamerhand te veel geregeld hebben? Is de Nederlandse aanpak vergeleken met het buitenland een beetje doorgesloten? Bendiks: 'In Nederland

Hij is directeur van het stedenbouwkundig bureau Artgineering en auteur van het boekwerk *Fietsinfrastructuur*. Van huis uit architect richt hij zich vooral op de combinatie stedelijke inrichting en (fiets)infrastructuur. Stefan Bendiks is geboren in Duitsland, hij werkte lange tijd vanuit Rotterdam en inmiddels is zijn kantoor naar Brussel verhuisd. Maar je kunt hem geregeld ook elders in Europa aantreffen, bijvoorbeeld om presentaties te geven over Nederland Fietsland. Vergelijkingsmateriaal genoeg dus.

Ron Hendriks

'Als ik op fietscongressen laat zien hoe het fietspad langs de haven van Lisabon eruitziet, krijg ik van Nederlandse diehard verkeerskundigen te horen dat de kantstrepen niet kloppen. Maar het is wel een schitterende route langs het water, met gezellige cafeetjes en restaurants. Niet alleen geeft dat het fietsen een boost, een heel gebied wordt opgewaardeerd. En dat mis ik in Nederland wel.'

Verwacht van Stefan Bendiks geen slimme kruispuntoplossingen, coole gedragscampagnes of hightech deel-fietsprojecten als je hem vraagt wat we in Nederland kunnen opsteken van het fietsbeleid in andere landen. Niet dat er weinig gebeurt buiten onze landsgrenzen. In landen als Denemarken en Duitsland zien we geslaagde fietsprojecten voorbijkomen. Maar meestal gaat het dan toch om een soort inhaalslag, aldus Bendiks. 'In Nederland zijn we de

'Als ik op fietscongressen laat zien hoe het fietspad langs de haven van Lissabon eruitziet, krijg ik van Nederlandse diehard verkeerskundigen te horen dat de kantstrepen niet kloppen.'



Foto: João Silveira Ramos

probeer je voortdurend zaken te verbeteren. En dat is een goede zaak. Als je in Brussel fietst weet je die Nederlandse aanpak weer te waarderen. In dat opzicht kun je niet veel leren van elders. Maar misschien moet je dat laatste beetje winst in Nederland ook niet meer zien te bereiken met nog meer technische oplossingen, met het nog beter inrichten van rotondes of andere kruispuntoplossingen. Je moet niet alleen kijken naar waar je goed in bent. Zoek het in meer sociale oplossingen. Er is niets mis met een discussie over fiets-snelwegen. Soms is dat best zinvol. Maar misschien kun je beter investeren in programma's om meer allochtonen op de fiets te krijgen. Andere landen doen daar vaak wat meer aan, vooral omdat het voor hen zo moeilijk is om bijvoorbeeld straatprofielen compleet opnieuw in te richten. Daarom is men daar wellicht wat meer geneigd in de sociale en economische oplossingen te investeren.'

Ontbijtje voor de fietser

'Niet dat dit in Nederland helemaal niet gebeurt', vervolgt Bendiks. 'Neem een

maatregel als vier-richtingen-groen voor fietsers. Je hoeft niets aan de infrastructuur te veranderen, je investeert in een soort systeem waarbij fietsers het met elkaar moeten uitzoeken. Daar heb je alleen wat communicatie voor nodig. Je investeert in bewustmaking. Dat staat tegenover alles regelen, met de beste bedoelingen. Verkeerslichten met drukknoppen, voorsorteerstroken, rotondes, groene golven voor fietsers. Dingen die voor de auto bedacht zijn. Daardoor wordt de fietser tot een automobilistachtig wezen en haal je het sociale aspect eruit.' Horen daar ook de bewustwordingscampagne bij met loterijen, fotowedstrijden of een ontbijtje voor de fietser, zoals we dat in de landen om ons heen zien? 'In Nederland weten we wel dat fietsen leuk is. Je moet voorzichtig zijn wat je aan buitenlandse cases hierheen haalt. Wethouders zijn nogal eens geneigd dat soort voorbeelden op te pikken. Zoiets kun je nog makkelijk doen voor een paar duizend euro. Maar op de markt fietsers fotograferen heeft hier weinig zin meer. Of het moet zijn dat je zoiets doet op een school waar

weinig kinderen fietsen'.

Bendiks ziet ook weinig in de deelfiets voor Nederland. 'Het is de bedoeling mensen kennis te laten maken met de fiets, maar hier heeft iedereen een paar fietsen. Omdat het in Antwerpen goed werkt, wil dat nog niet zeggen dat het in Lelystad werkt. En je hebt hier natuurlijk de OV-fiets en dat is toch de allerbeste oplossing voor mensen die met de trein van buiten de stad komen.'

Zo'n flat voor fietsers zoals we die kennen uit Wenen en sinds kort ook uit Malmö spreekt Bendiks wel aan, maar om een andere reden dan waarvoor ze in het buitenland zijn gebouwd. 'Fietsen is bij ons zo vanzelfsprekend dat architecten daar niet op kicken. Maar misschien is het wel een goed principe. Om de fiets expliciet te maken. Om de typologie van bestaande gebouwen om te zetten naar de fiets. In Wenen is het echt een statement als je daar woont. In Nederland is het voor promotie van de fiets niet zo nodig. Maar dat neemt niet weg dat in Nederland bij veel projecten geen rekening wordt gehouden met de fiets. Dus daar kun je wel wat van leren.'



Cycle Snake brug

Moet je ook fietsinfrastructuur nadrukkelijker laten zien zoals men bijvoorbeeld in Denemarken doet met Cycle Snake brug in Kopenhagen? Stefan Bendiks denkt van wel. 'Hoewel het in het buitenland uit nood geboren is, wij hebben dat minder nodig. Maar op termijn kan het wel nuttig zijn om te laten zien dat de fiets nog altijd belangrijk is, dat we die koesteren. Maar ook vanwege citymarketing. Dat heeft men in Kopenhagen goed door en dat zouden steden als Amsterdam en Utrecht beter op de agenda kunnen zetten. Want je kunt in die steden nog altijd beter fietsen dan in Kopenhagen. Dat zou je meer in beeld kunnen brengen. Laten zien dat je er lekker kunt leven en dat de lucht er goed is. Daarin loopt Nederland achter. Ik geloof wel dat je het fietsen

'In Nederland heb je veel fietsexperts die een goed verhaal kunnen vertellen, maar geen fietsgoeroes zoals in Denemarken. We zijn er te nuchter voor.'

soms uit de vanzelfsprekendheid moet halen. Laten zien dat het ook leuk is en dat je er voor gaat. Wat dat betreft moet Nederland wat uit de comfortzone komen. Ook al hebben we soms 50% modal split in de binnenstad.' 'In het buitenland kijken ze voor fietsexperts eerst naar Kopenhagen en later pas naar Nederland. In Nederland heb je veel fietsexperts die een goed verhaal kunnen vertellen, maar geen fietsgoeroes zoals in Denemarken. We zijn er te nuchter voor. Je kunt ook zeggen dat het de superioriteit van het Nederlandse fietssysteem onderschrijft, daar hoeft je niet zo opschepperig over te doen. Dat is ook een kwaliteit. Maar als je wilt weten hoe je fietsen sexy maakt in een stad moet je misschien bij een Deen zijn of zelfs bij een Duitser. De CROW-Ontwerpwijzer – waar ik overigens zelf een steentje aan heb mogen bijdragen – is nu eenmaal niet het meest sexy boekwerk. In Amerika en Denemarken heb je Ontwerpwijsers die in de gewone boekenwinkel liggen. Maar als je echt wilt weten hoe je het voor elkaar krijgt, dan kijk je toch naar Nederland.'

Sectorale aanpak

Terug naar Lissabon. Waarin verschilt die aanpak precies? 'In Lissabon en ook in Parijs investeert men in het aantrekkelijk maken van fietsroutes. Opmerkelijk is dat het vaak niet om fietsprojecten gaat, maar projecten in de openbare ruimte. Ook in België hebben we als bureau geen enkel puur fietsproject

'Misschien moet je niet altijd streven naar nog meer fietsers.'

onder handen. Het gaat altijd over een park of de herinrichting van een spoorzone of een plein. Dan pas je daar de fietsinfrastructuur in.'

'In Nederland is dat bijna altijd sectoraal ingericht. Je krijgt opdracht voor een fietspad of een snelfietsroute. In Lissabon en Parijs is de fiets onderdeel van een plan. De opdracht is daar om de kade in te richten en te zorgen dat de fiets er ook in past. In Lissabon ging het om het hele havengebied en het resultaat is dat er geen perfecte fietsroute ligt, maar het hele gebied is opgewaard. Dat is het grote verschil.'

'Je kunt het vergelijken met de medische wereld. Nederland heeft heel goede chirurgen. Als je een keizersnede nodig hebt, word je perfect geholpen. Maar als je je gewoon niet zo goed voelt, is er geen generalist meer die zegt hoe het verder moet. Dat heb je in België nog wel. De huisarts stuurt je naar een generalist en die bepaalt naar welke specialist je moet. Zo heb je in Nederland ontzettend goede mensen voor fietspaden, voor woningbouw, voor een masterplan. Maar er tussenin zijn weinigen die weten hoe verkeer werkt, hoe voorzieningen werken en hoe publieke ruimte werkt. Je moet de fiets ook niet zien als doel op zich. En modal split is niet de heilige graal. Je moet je afvragen wat je ermee bereikt. In Groningen, waar we hebben gewerkt, ging het er eerst ook over hoe je de modal split kunt verhogen. Maar je moet je afvragen wat het doel is: leefbaarheid, kwaliteit, aantrekkelijkheid, economische dynamiek. Misschien moet je niet altijd streven naar nog meer fietsers, maar hoe je de stad beter maakt. En dan blijkt soms dat je meer voor de voetgangers moet doen of voor het ov.'