

Ingenieursbureau Movares won onlangs de prijsvraag 'Fietspad van de Toekomst' met de inzending UpCycling. Hierbij wordt de fiets centraal gesteld, boven de auto. Het concept wordt binnenkort uitgetest in kernen langs de provinciale weg N225 in de provincie Utrecht. Spannend!

Inzending 'Upcycling' wint prijsvraag

# Fietspad van de Toekomst

**M**et een koud gezicht van de regen, opgesteld staan bij een kruising, wachtend op je beurt om over te steken ná het autoverkeer; als fietser bekruipt je regelmatig het idee dat je als tweederangs verkeersdeelnemer wordt beschouwd ten opzichte van het autoverkeer. De fietser buigt immers keurig uit bij een kruising, of staat stil bij een fietsoversteek wachtend op de automobilist - die in een pluche stoel voorbij glijdt. Hoofdzaak in het verkeerssysteem is het snel overbruggen van een afstand en het langzaam verkeer is traditioneel bijzaak. De auto bevindt zich midden op de weg, de fiets houdt zich op in de kantlijn of in uitzonderlijke situaties op een eigen losgelegen fietspad. Het verkeersvak is tot op heden vooral gericht op de heilige koe.

Ondertussen is er in de beleidsvorming wel een omslag zichtbaar: terwijl fietsinfrastructuur eerst en vooral een lokale aan-

gelegenheid was, staat de fiets nu zelfs op de agenda bij het Rijk. Het zal nog wel even duren voordat we een rijksfietsweg krijgen, maar investeringen in fietsnetwerken en ambities nemen sterk toe. Zo heeft regio Utrecht de ambitie om dé fietsregio van Europa te worden.

## Fiets heeft de toekomst

Met de innovatieprijsvraag 'Fietspad van de Toekomst' zijn maar liefst 208 ideeën ingediend door bedrijven en particulieren als antwoord op de vraag 'Hoe kunnen we fietsen nog aantrekkelijker maken?' De winnende inzending van Movares is gericht op een fundamentele omslag in het denken over hoofd- en bijzaken. Onder het motto 'UpCycling' komt de fiets in de doorgaande route door de kernen centraal te staan en wordt de auto gedoopt op de suggestiestrook, tussen de voetgangers.

Fietsen maakt gezonder en maakt je hoofd

leeg. Ook biedt fietsinfrastructuur een hoge piekcapaciteit. Het is voor sommigen de ultieme vorm van vrijheid en onafhankelijkheid. En *last but not least*: het is relatief goedkoop in aanschaf en onderhoud en geeft je meer gevoel bij je omgeving (lokaliteit). In binnensteden groeit het besef dat de auto niet langer houdbaar is en groeit het aandeel van de fiets met haar eigen nieuwe knelpunten (onder andere oversteekbaarheid van fietsstromen en gebrek aan stallingsmogelijkheden). Op de regionale schaal wordt geïnvesteerd in de aanleg van snelfietsroutes als alternatief op de auto voor woon-werkverkeer en scholieren.

## Vooruitgangdenken

In het vooruitgangdenken heeft de auto ons versneld (en ironisch genoeg zijn we vooral vast komen te staan). Dit hebben we vastgelegd in wet- en regelgeving en verkeerskundige normen en richtlijnen.



BEELD MOVARES

De dominantie van de auto is tot een sleetse gewoonte geworden in onze samenleving. In Nederland fietsland hebben we weliswaar plaatselijk een uniek eigen systeem van fietspaden met ongelijkvloerse kruisingen over wegen, sporen en kanalen. Echter, zo'n apart systeem is uiterst kostbaar en er is vooral binnen het stedelijk gebied geen ruimte om dit in te passen. Op doorgaande wegen in kernen zien we dat, als de ruimte krap is, fietsen de rijbaan opgeduwd worden: een fietssuggestiestrook - of vaak zelfs dat niet - waarmee de fietser feitelijk wordt ingezet als snelheidsremmer voor het autoverkeer. Er bestaan al concepten als de fietsstraat en *shared space* om de ruimte anders in te richten en terug te geven aan het langzaam verkeer. Het

primaat van de auto is dan ook onhoudbaar als standaard in de verkeersinrichting. Onder meer door de opkomst van de elektrische fiets gaat de snelheid omhoog en de standaard vormgeving van fietsinfrastructuur is hier niet op toegesneden.

### Zijn we klaar voor een volgende stap?

De prijsvraaginzending UpCycling wil het traditionele denken doorbreken door op de provinciale weg N225 binnen de kernen de fiets letterlijk centraal te stellen. De auto als regionaal vervoersmiddel wordt naar het hoofdwegennet, de A12, gedirigeerd en de fietser krijgt, samen met het openbaar vervoer, lokaal de centrale positie. De kentering in het denken start met een tijdelijk

experiment. Wij gaan meten welke effecten dit heeft op het autoverkeer en op het fietsverkeer. Daarnaast peilen we het draagvlak voor dit soort interventies: lopen bewoners en passanten warm voor dit alledaagse maar verkeerskundig schokkende experiment?

De vraag is of de professionele mobiliteitswereld klaar is voor deze overstap van de fiets als bijzaak naar hoofdzaak. Het is een spannend en uitdagend sociaal experiment. Kunnen wij rekenen op de bestuurlijke ruimte, krijgen we bijval van bewoners en kunnen wij deze beweging zelf meemaken? Wat zijn de effecten op het vlak van duurzaamheid, leefbaarheid en beleving van de openbare ruimte? Niets dan het experiment gaat ons dit leren! Op naar het experiment, op naar een volwaardige positie van de fiets in de ruimtelijke ordening van ons land, te beginnen met een fietsfeestje! 🌱

## Het primaat van de auto is onhoudbaar als standaard in de verkeersinrichting