

Saskia Kluit, Fietzersbond: 'Met fiets maatschappelijke vraagstukken aanpakken'

De fiets kan meer

Voor Saskia Kluit is de fiets een middel om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken. De directeur van de Fietzersbond wil daarom dat er breder wordt nagedacht over de fiets. 'Niet de fiets is het hoogste doel, maar dat we allemaal een prettig en gezond leven kunnen leiden. Ik geloof dat fietsen daar bij uitstek een bijdrage aan kan leveren.'

KARIN BROER, NETTIE BAKKER



De loopbaan van Saskia Kluit is geworteld in duurzaamheid. In Flevoland begon zij als projectmedewerker schone stadswijken & mobiliteit bij de natuur- en milieufederatie. Waar zij toen kennis mee maakte, zit nog steeds in haar hart: duurzaamheid, burgerinitiatief en zelf verantwoordelijkheid nemen om de wereld mooier te maken. 'Niet wachten tot overheden en bedrijven actie ondernemen. Dat is eigenlijk een rode draad in mijn leven.' De fiets heeft daar alles mee te maken. Kluit: 'Fietsen verbeeldt op vele manieren de doelstellingen voor duurzaamheid: het is schoon, gezond, heeft niet veel ruimte nodig. Het gaat met kleine stapjes vooruit.'

De afgelopen jaren is de aandacht voor de fiets enorm gegroeid, maar de politiek ziet nog regelmatig de fiets over het hoofd, stelt Kluit. 'Zo werd ik door mijn Europese collega's gebeld: De gemeente Amsterdam heeft een nota geschreven over elektrisch vervoer zonder e-bike en de elektrische cargobike. Dan ben ik echt verbaasd.'

Hoe kan dat?

'Overheden beseffen nog onvoldoende dat 47 procent van alle mobiliteit in Nederland fietsen en lopen is. Hierdoor wordt de potentie van fietsen zelden strategisch benut. Er wordt veel ruimte en geld besteed aan de auto en het OV krijgt gemakkelijk voorrang. De overheid trekt 250 miljoen uit voor de verbouwing van station Schiphol, deels om werknemers naar Schiphol te laten reizen. Maar waar wonen die mensen? In Hoofddorp, Haarlem, dat soort plaatsen. Allemaal

plaatsen die met de fiets of de e-bike op fietsafstand liggen! Dat zit nog onvoldoende tussen de oren. Er is een schaa sprong in het denken nodig. Het daily urban system speelt zich voor de meeste mensen af in een straal van 15 kilometer. Dat is een e-bike afstand. Dat geldt niet alleen voor Schiphol en Amsterdam; het hele gebied rond Den Haag en Rotterdam ligt grotendeels in de invloedssfeer van de e-bike.'

Wat moet er gebeuren?

'Er moet breder worden nagedacht over de fiets. De fiets is een middel, geen doel op zich. Het hoogste doel is dat we allemaal een prettig en gezond leven kunnen leiden, en fietsen kan daar bij uitstek een bijdrage aan leveren. We kijken, ook in fietsbeleid, te veel vanuit problemen: we hebben een probleem met stallen bij stations, daar doen we iets aan. We hebben een probleem met verkeersveilig-

fietsen wordt soms wel erg smal bekeken. Dat kan ook binnen de Fietzersbond soms nog beter. Een goed fietsklimaat is meer dan alleen goede infrastructuur aanleggen' Gezondheid is zo'n thema waar de fiets van grote betekenis kan zijn. 'Ik heb een stapenteller om en ik kan je vertellen: het gaat niet goed met mijn dagelijkse beweging. De iPad en andere digitale middelen nodigen allemaal uit tot stilzitten. En dat geldt niet alleen voor mij. Willen we de laatste tien jaar van ons leven gezond doorkomen, dan zullen we onze levensstijl moeten veranderen. Met de sportschool alleen red je het niet. Je moet actieve mobiliteit, fietsen en wandelen, inzetten om typische welvaartsziekten te voorkomen. Dat betekent dat we daar meer ruimte voor moeten maken.'

Amsterdam en Utrecht lopen nu al tegen de grenzen aan met fietsfiles en overvolle stallingen. Wat moeten ze doen?

'Toch allereerst fysiek nog meer ruimte maken. Voorbeeld: ga je de openbare ruimte gebruiken om een auto neer te zetten die 23 uur per dag stilstaat? Of plant je een boom? Die boom kan een hogere maatschappelijke waarde hebben. Ook kun je op de plek van een auto acht fietsen stallen. Maak er een deelfiets-systeem van en er profiteren misschien wel 20 mensen van.' En daarvoor is ook draagvlak, denkt Kluit. 'De meeste mensen willen toch hetzelfde in hun woonomgeving: een leefbare en gezellige plek waar je goed oud kunt worden.' Lot van Hooijdonk, wethouder in Utrecht, vraagt bij herinrichtingen aan mensen: 'Hoe wil je dat je wijk eruit komt te zien? In wat voor straat wil je

'Overheden beseffen nog onvoldoende dat 47 procent van onze mobiliteit fietsen en lopen is'

heid, dus we doen iets aan veiligheid. Terwijl je ook kunt zeggen: we maken de combinatie OV en fiets optimaal. Of: we zorgen ervoor dat fietsen en wandelen onze gezondheid gaat verbeteren. Dan wel; we gaan nadenken hoe we in krimpgebieden de fiets of e-fiets kunnen inzetten om een vervoersoplossing voor die gebieden te realiseren. Het thema

wonen?’ En dan komen mensen vaak met: meer kinderspeelplaatsen, meer bomen, meer fietsenstallingen en meer geveltuin-tjes. Dan wordt de conclusie vanzelf dat er minder plaats is voor de auto. Dan begin je het gesprek anders dan wanneer je zegt: we gaan parkeerplekken opheffen. Niemand wil zijn parkeerplaats kwijt, maar nog minder mensen vinden het leuk om uit te kijken op rijen auto’s.’

De opkomst van de deelauto helpt ook. ‘De deelauto is een van de knoppen om het fiet-

sen te propageren. Als mensen net iets meer moeten doen. Zoals: de auto reserveren, iets organiseren - hoe simpel ook - dan maakt dat al dat mensen nadenken over de vraag: heb ik de auto echt nodig? Kan ik het eigenlijk niet fietsen?’

De Fietzersbond propageert de deelauto?

‘Ik roep al 2 à 3 jaar ‘de Fietzersbond goes automotive’. Technologie is het belangrijkste, omdat veiligheidstechnologie in auto’s, fiet-

sers het leven kan redden. En er zijn veel gebieden waar je niet zonder auto kunt. De bus verdwijnt daar, er komen drie dorpsauto’s op het plein. Ons mobiliteitsstelsel wordt vloeiender: fiets, e-bike, deelauto, deelfiets, OV. Mensen maken daar wisselend gebruik van. Het fietsgebruik gaat groeien als er meer deelauto’s komen, daar ben ik van overtuigd.’

Scenario’s en nieuwe verzuiling

De Fietzersbond is bezig met een verkenning naar alle maatschappelijke trends en welke gevolgen die hebben voor het werk van de Fietzersbond. Een van de trends is wat Kluit nieuwe verzuiling noemt. ‘Een trend die bijvoorbeeld door de OECD gesignaleerd is: mensen met verschillende denkwerelden komen elkaar steeds minder tegen. Dat remt de creativiteit en dus ook de economische groei. De digitale zoekmachines versterken deze trend enorm. Het geven van aangepaste informatie gaat best ver. De profielen op Funda worden zo aangepast dat er voor mij huizen te zien zijn in progressieve buurttjes. Voor mijn buurman, die timmerman was, komen in dezelfde prijsklassen heel andere buurten tevoorschijn. Zo wonen gelijkgestemden weer steeds meer bij elkaar. Vroeger had je traditionele verzuiling: als je rooms was ging je naar de katholieke school en de katholieke voetbalclub. Nu zijn we onzichtbaar voor elkaar opnieuw aan het verzuilen.’ En wat heeft dat met fietsen te maken?

‘Fietsen en wandelen biedt tegenwicht. De actieve modaliteiten zorgen voor wat wel ‘serendipity’ wordt genoemd; positieve toevalligheid. Door fietsen en wandelen blijven we elkaar tegenkomen, trekken we weer naar elkaar toe en bouwt het mee aan het sociale weefsel. Als je met je hond loopt, spreek je andere hondenbezitters. Dat leidt tot verrassende ontmoetingen. Ik las een interview met geluksprofessor Patrick van Hees over glimlachen en elkaar groeten: na een glimlach voelt iemand zich beter. Dat geeft een positief gevoel meer vertrouwen in elkaar. In een auto kun je niet makkelijk naar elkaar glimlachen maar op de fiets en lopend wel.’

Industrie

Trends in de fietsindustrie zullen ook van invloed zijn. ‘Naar verwachting worden er in het buitenland steeds meer voertuigen





ontwikkeld die we hier niet willen hebben. E-bikes die 80 km/uur kunnen; dat soort dingen. We zien ook dat, dankzij de e-bike, fietsproducenten weer werk terughalen naar Europa, bijvoorbeeld naar wat 'bike valley' wordt genoemd in Roemenië. Ook in Vlaanderen wordt daarin geïnvesteerd, en zo zijn er meer regio's. Maar vervolgens merk je dat Europese regelgeving traag werkt. Voordat een nieuw type product door de Europese

regelgeving is, ben je zo'n twee jaar verder. In Azië is de regelgeving binnen een half jaar geregeld. Dus daar kunnen fabrikanten al anderhalf jaar producten verkopen voor dat het hier in Europa wordt toegelaten. Je hebt e-bikes met heel veel ondersteuning of brede afmetingen - die in Azië wel mogen - die willen we hier niet. Ik ben bang dat die dan toch ook hier komen en daardoor het fietsklimaat in Nederland aantasten.'

De Aziatische productie kan ook op andere manieren een bedreiging zijn voor fietsers, zegt Kluit. 'Laatst kreeg ik 2 strookjes reflectiemateriaal te zien. Die twee strookjes zagen er gelijk uit, maar de fabrikant vertelde dat de ene een illegale kopie was die 70 procent minder reflecteerde. Beide producten worden onder dezelfde naam verkocht aan consumenten.'

Wat moet de Fietzersbond hiermee?

'Het gaat deels over Europese regelgeving, dus dat pakt de ECF (European Cyclist Federation) op, maar ook lokaal moeten we nadenken over hoe we omgaan met nieuwe voertuigen. Ik was gecharmeerd van het

ANWB-rapport 'Drukke in de stad', waarin verschillende voertuigfamilies worden benoemd met name ook van de reactie van het samenwerkingsverband 'Mensenstraat' hierop. Zij schreven dat de basissnelheid in sommige delen van de stad niet meer dan 10, 20 of 40 km/u zou moeten zijn, 50 km/u mag in die visie niet meer voorkomen in de stad. Met zulke snelheden kun je veel verschillende types verkeer met elkaar mengen en blijft het voor iedereen prettig en veilig.'

Kijken jullie ook naar een scenario dat iedereen gaat fietsen?

'Jazeker. Als iedereen voor actieve modaliteit gaat kiezen, verbetert de gezondheid en worden steden en dorpen veel prettigere plekken om te wonen. Maar dan worden fietsers, tenminste zonder nieuw beleid, wel een groot probleem voor voetgangers. En zoals automobilisten een verantwoordelijkheid hebben ten opzichte van fietsers, hebben fietsers dat ten opzichte van voetgangers. In dit scenario komen auto's alleen nog aan de randen van de stad, en stappen mensen dan over op allerlei fietsverhuur-mogelijkheden.'

Saskia Kluit over:

Appen op de fiets

'Dat moet je gewoon technisch onmogelijk maken, vooral ook in de auto trouwens. Verbieden helpt niet. In België is het verboden voor auto en fiets en daar helpt het ook niet. Gewoon een knopje op de telefoon maken of een speciale houder waardoor de telefoon automatisch in de 'mobiliteitsmodus' gaat.'

Als ik minister van I en M was

'Ik zou dan minister van mobiliteit en gezondheid willen zijn. Gezondheid is vanuit de nationale overheid een heel belangrijke waarde en tegelijkertijd een zeer grote kostenpost. Je kunt gezondheidsproblemen voorkomen met mobiliteit. Zet je in op gezondheid, dan komt het met het milieu ook goed. Daarnaast wil ik graag dat er een minister van klimaat komt.'

Fietsverlichting

'Ongelooflijk dat dat zo weinig wordt gebruikt. Tip: zet een bak met van die knooplampjes bij de deur en geef mensen die slecht verlicht zijn er een paar mee.'

Landbouwverkeer

'Wordt levensgevaarlijk en neemt toe. Er zitten jonge chauffeurs op steeds groter wordende voertuigen en de afstanden die op de openbare weg worden afgelegd worden ook steeds groter door schaalvergroting in de landbouw. In steden worden grote tractoren ook steeds vaker ingezet voor grondverzet.'

Alexandra van Huffelen

'Heeft zich teruggetrokken als voorzitter van de Fietzersbond, omdat ze meer tijd en energie aan het GVB wil besteden. Jammer. Ik ben heel erg door haar geïnspireerd omdat ze niet uitgaat van strijd, maar van oplossingen. Dat is ook mijn houding. Gebruik je creativiteit, dan is er voor de meeste problemen wel een oplossing te vinden. Ik hoop dat de nieuwe voorzitter deze houding ook zal hebben.'

De zelfrijdende auto

'Ik weet het niet. Dan zie ik al die zelfrijdende auto's naar het station rijden; dat wordt een grote opstopping.'

Ouderen op de fiets

'Hartstikke goed. Verkeersveiligheidscijfers zijn soms ook mooie cijfers. Ze laten zien dat tachtig-plussers nog fietsen in Nederland. Van 8 tot 80 is het thema van de Fietzersbond, we willen steden waarin alle mensen goed kunnen fietsen. Je kunt beter op de fiets doodgaan dan thuis voor de tv, denk ik.'

ANWB

'We hebben een ander type achterban en andere leden, maar de doelstellingen van de ANWB en de Fietzersbond trekken steeds meer naar elkaar toe. We zien allebei in de toekomst een combinatie van fiets, deelauto, deelfiets, OV, en daarnaast de dienstverleners die ervoor zorgen dat je alles gemakkelijk kunt combineren.'