

# De fietsrevolutie

Columns - 27 augustus 2019 - Auteur: Merlijn Schoonenboom

Een beetje bibberend staan ze er op, met zijn tweeën. De jongeman, een vroege twintiger met pilotenbril, houdt zijn handen stevig aan het stuur geklemd; zijn vriendin staat tussen zijn armen, direct voor hem. Grappig ziet het eruit, zo samen op één step - ware het niet dat ze met zo'n 20 kilometer per uur over een van de drukste autowegen van Berlijn crossen.

Als er deze zomer in de Duitse hoofdstad één onderwerp was waar iedereen vol overgave op heeft gescholden, dan is het wel de komst van de elektrische step. Ineens waren ze er, naar schatting duizenden tegelijk, te huur aangeboden door inmiddels acht firma's die tot voor kort niemand kende.

Typisch Berlijns is het fenomeen natuurlijk niet. Ik was de afgelopen weken in Brussel, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag; overall zie je de steps, overgekomen uit Amerika. Maar nergens zag ik er zoveel als in Berlijn. Of misschien: nergens vallen ze zo sterk op, omdat er nergens op hetzelfde moment zoveel nieuwe mogelijkheden zijn gekomen om je ecologisch verantwoord voort te bewegen.

De massa aan initiatieven begon een jaar of twee geleden met de komst van duizenden huurfietsen die lukraak in de stad via de mobiel konden worden gehuurd. De Lidl bood ze aan, onduidelijke firma's uit China boden ze aan. Toen kwamen de elektrische scooters, daarna kwamen de elektrische fietsen van Uber. Vorig jaar doken ook de eerste Swapfietsen op - ooit een idee van Nederlandse studenten. En nu dus, sinds juli, de steps.

Merlijn Schoonenboom verbindt in zijn maandelijkse column persoonlijke ervaringen met bredere maatschappelijke ontwikkelingen in Duitsland

De extreme activiteit op dit gebied is een logische commerciële consequentie van twee politieke ontwikkelingen. Allereerst heeft Berlijn met de komst van de linksgroene stadsregering in 2016 zijn ecologische ambities verhoogd. Binnen tien jaar dient de Duitse hoofdstad een 'fietsstad' te zijn. Tegelijk heeft Duitsland de markt voor ecologische alternatieven voor de auto geopend, omdat steeds meer Duitse steden in CO2-uitstoot-studies bedreigend dieproud oplichten.

Op zichzelf is dit verlangen naar een 'revolutie in mobiliteit' natuurlijk de hoogste tijd. Het traditionele autoland Duitsland raakt onder druk, de meest succesvolle vernieuwingen komen allang niet meer uit Duitsland. Deze week is Ferdinand Piëch gestorven, de oude patriarch van Volkswagen, het bedrijf dat door de vele schandalen als geen ander symbool staat voor gesjoemel in de autobranche met CO2-cijfers.

Alleen: in Berlijn is goed zichtbaar wat de nadelen van beleid zonder ervaring is. Mijn onderbuurman werkt bij de gemeente, bij de afdeling fietsverkeer, sectie fietspaden. Hij is speciaal overgekomen uit 'West-Duitsland' om vol overgave aan de 'mobiliteitsrevolutie' mee te werken.

Bevlogen dromen stranden in een ondoordringbare bureaucratie en de onbuigzame opvatting dat Duitsland toch eigenlijk een autoland is. Hij begon erg vrolijk, maar als ik hem er nu naar vraag, kijkt hij opvallend gekweld. Ja, ze hebben na maanden vergaderen nu 200 meter fietspad met veiligheidspaaltjes op de Holzmarkt geregeld. In de stadsdelen Lichtenberg en Prenzlauer Berg is er ook wat gekomen. Zijn anekdotes tonen de tragikomische werkelijkheid van de Berlijnse ambtenarij: bevlogen dromen stranden er in een ondoordringbare bureaucratie en de onbuigzame opvatting dat Duitsland toch eigenlijk een autoland is.

De cijfers van het Duitse CBS laten zien dat er een hele harde consequentie zit aan dit verschil tussen droom en werkelijkheid: het aantal doden in het fietsverkeer is in Duitsland sinds 2010 met 16,8 procent gestegen. Volgens de Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) 'sterft er iedere dag wel een fietser op de Duitse wegen'.

Het is een direct gevolg van de toename van het aantal fietsers in Duitsland. De fietsers zelf zijn vaak onervaren, automobilisten zijn er niet aan gewend en er is geen passende infrastructuur. Omdat de afgelopen twee jaar zoveel nieuwe initiatieven zijn gekomen, verwacht de ADFC dat het aantal doden nog verder zal stijgen - met name door de komst van de elektrische step.

De revolutie in mobiliteit gaat dus te snel voor een land dat nog moet wennen aan gewóón fietsverkeer. Wat dat betreft is de elektrostep in Berlijn op het goede moment gekomen. Nu zoveel onervaren mensen door de volgepakte Berlijnse autostraten crossen, móeten de ouderwetse bureaucraten het fietspadennet wel uitbouwen.

*Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://duitslandinstituut.nl).*

*Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/33066/de-fietsrevolutie>*