



- Johan Diepens, getrouwd, 4 kinderen
- Woonplaats: Nootdorp
- Beroep: Oprichter en directeur Mobycon
- Project: fietsbeleid Moskou



'In dit gebied van Moskou lijkt de straat van de auto te zijn. Oversteken kan alleen bij de verkeerslichten'



'Drie maanden later bezoek ik de eerste gerealiseerde fietspaden. We zien er nauwelijks een fietser, des te meer mensen op een stepje'



'Een (onbewaakte) fiets/voet oversteeke over de rails, verwacht je niet op een belangrijke voetverbinding van een woonwijk naar een klein winkelcentrum. Je duurzaam-veilig-hart slaat hier echt drie keer over als de trein voorbij raast'

## De fietsfamilie in Moskou

'Sinds we vorig jaar een bedrijf zijn gestart in Canada is het voor mij gebruikelijk dat het vliegtuig koers zet richting het westen. Maar nu ga ik naar het oosten, een voor mij nog onbekend gebied: Rusland en dan specifiek Moskou.'



Op uitnodiging van het ministerie van Infrastructuur van Moskou en de Friedrich-Ebert-Stichting ben ik één van de sprekers op de conferentie 'creating a bicycle friendly city'. Een conferentie met drie andere sprekers uit Montreal, Londen en Belgrado en een sterke Russische delegatie. Naast de conferentie zal ik ook met de mensen van het ministerie de discussie starten over het project 'de Greencircle', een fietsverbinding tussen verschillende parken in Moskou.

De eerste stappen van de reis verlopen voo- spoedig. Na de vlucht en de treinreis met de Areoexpress vanaf de luchthaven naar Mos-

kou, kom ik aan op station Belerussky. Dit station ligt aan de rand van het centrum van Moskou.

Aan de treinzijde van het station heerst een relatieve rust, maar dan kom ik aan bij de voorzijde. Voor mij zie ik een zee van auto's op een enorm plein. Het lijkt wel een grote parkeerplaats, toch blijken er verschillende stromen over het plein te gaan. Mijn chauffeur sluit even later aan in één van de vele rijen. Het is een voorteken van wat gaat komen. Over een stukje van 4 km doen we deze middag meer dan anderhalf uur. Kortom, we zijn in een wereldstad aangekomen, die zich qua autosnelheid kan meten met steden als Mexico City en New York.

### Verkennen

Voordat het officiële programma begint, heb ik nog even tijd om Moskou te verkennen. Als voetganger is dat toch even een verschil ten opzichte van een autopassagier. In dit gebied van Moskou lijkt de straat van de auto te zijn. Oversteken kan alleen bij de verkeerslichten. Hier krijg je zowaar informatie hoe lang je nog mag wachten. We starten met 152 seconden en daarna krijgen we zowaar 25 seconden groen. Jammer dat dan ook een stroom auto's groen krijgt. Goed op je tellen passen bij het oversteken, dus.

Bij het wandelen richting het kloppend hart van Moskou kom ik bij een 10-baans eenrichtingsweg. Gelukkig is hier een voetgangers-tunnel aangelegd. Aan de overzijde kom ik aan in een oase van (auto)rust. In het gebied rondom het Kremlin is de voetganger de baas. Moskou toont hier voor het eerst haar vriendelijk gezicht.

### Een feest

De conferentie is in een buitenwijk, in een fabriekshal uit 1918. Een verrassende locatie tussen de woonblokken. De reis hier naartoe gaat met de metro, een feest na de eerste ervaringen met de auto. De entree is niet onverdeeld indrukwekkend, maar beneden zijn de stations stuk voor stuk fraai en goed onderhouden. Een contrast met het metro-systeem van New York. Op de conferentie blijkt dat in veel Russische steden de fiets is ontdekt. Alleen nog niet overal door de gemeentelijke overheid. Een situatie die in veel steden ter wereld voorkomt. Veel voordrachten zijn van fietsactivisten, die geweldig werk verrichten. Uit de presentaties blijkt dat St. Petersburg fietsstad nr 1 is (toch nog een beetje de Nederlandse invloed?). De uitwisseling van informatie, geeft de Russische delegatie veel energie.

### 100 parken

De volgende dag gaan we aan de slag met de plannen voor Moskou. De stad met meer dan 12 miljoen (officiële) inwoners heeft meer dan 100 parken. Een structurele aanpak van het verkeerssysteem lijkt nu nog een brug te

ver. De algehele focus ligt sterk op de auto, zonder dat er sprake is van duidelijke structuur in het wegennet. Deze prioriteit blijft merkwaardig als je weet dat 70 procent van de verplaatsingen hier met het OV gaan. Door fietsverbindingen te ontwikkelen tussen de vele parken in Moskou, kan op een relatief eenvoudige wijze een eerste stap gezet worden in het stimuleren van het fietsverkeer over een wat grotere afstand.

### Het dagelijks leven in Moskou

Het blijft niet alleen bij een bespreking. We trekken er ook samen op uit. Hiermee beland ik in het dagelijks leven in Moskou. Ik zie straten en flatgebouwen die ik verwacht, maar ook groene woonbuurten en prachtige parken.

Het blijkt dat veel gedeelten van het beoogde netwerk relatief makkelijk om te bouwen zijn. Zeker als er naar de structuur van de wijk gekeken en gehandeld zou kunnen worden. Maar er zijn ook plekken waar (zeker naar onze maatstaven) flinke investeringen noodzakelijk zijn. De 2x4 wegen waren verwacht, maar een (onbewaakte) fiets/voet

oversteek over de rails toch niet. Dit is een belangrijke voetverbinding voor een woonwijk naar een klein winkelcentrum. Je duurzaam-veilig-hart slaat hier echt drie keer over als de trein voorbij raast. Kortom, er moeten echt keuzes gemaakt worden.

Drie maanden later ben ik weer in Moskou en bezoek met het team de eerste gerealiseerde fietspaden. Hoewel logisch, maar toch bijzonder, is dat we nauwelijks een fietser zien, maar des te meer mensen op een stepje. De verklaring zit in het enorme aandeel van de metro in de verplaatsingen. Een opklapbaar stepje is voor veel Moskovieten een ideaal en goedkoop vervoermiddel voor het voor- en natransport. En, laten we eerlijk zijn, stappen op een vrijliggend pad is voor jong en oud een verademing in een drukke wereldstad.'

Op [www.verkeerskunde.nl/rddw](http://www.verkeerskunde.nl/rddw) vindt u deze en eerdere bijdragen.