

China:

Bicycle Skyway
pagina 16

Deelfietsexplosie Chinese steden
pagina 26

Zweden:

Fietsflat in Malmö
pagina 20

Nieuw Zeeland:

The Pink Cyclepath
pagina 19

België:

Schoolstraat
pagina 29

Portugal:

Langs de haven van Lissabon
pagina 15

Duitsland:

Fietsvriendelijke werkgevers gecertificeerd
pagina 31

Engeland:

Fietsen met dementie
pagina 30



Dossier Buitenland

Van 13 tot en met 16 juni heeft in Arnhem/Nijmegen het grootste fietscongres ter wereld plaats. Voor buitenlanders de ideale gelegenheid iets van de Nederlandse fietscultuur en -kennis op te pikken.

Voor Fietsverkeer aanleiding om een dossier te wijden aan ontwikkelingen buiten onze landsgrenzen waar wij wellicht nog iets van kunnen opsteken.

Zoals de fietsflat in Malmö of de Schoolstraat in België. Maar we kijken ook naar China. Hier is de deelfiets meer dan booming, hetgeen je doet afvragen wat ons hier te wachten staat.

Over dit en andere zaken spraken we met Stefan Bendiks, wereldburger en architect met een bijzondere kijk op stedenbouw en fietsinfrastructuur. Wat maakt het verschil tussen Nederland en de rest van de wereld?

Tsjechië:


Fiets met de bus mee
pagina 31

Denemarken:

Bicycle Snake
pagina 18

Recreatieve wegen in Zuidwest Jutland
pagina 32

Nudging in Kopenhagen
pagina 24

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 doorgeschoten? 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 opgewaardeerd. 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 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.'

HOGEROP

Ron Hendriks

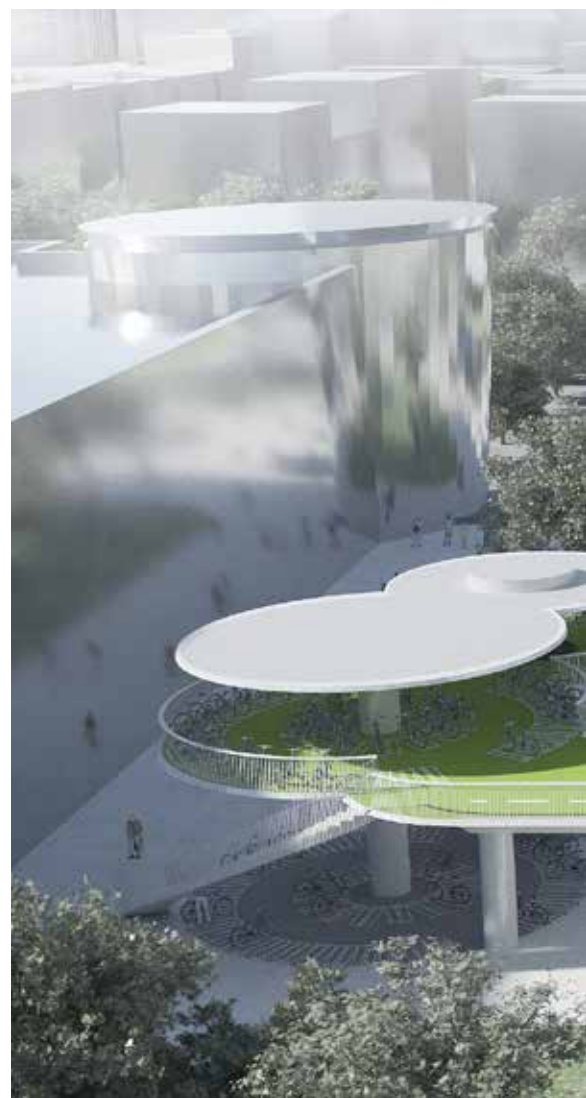
Het zal niet altijd en overal de meest efficiënte oplossing zijn. Maar een fietsverbinding hoog in de lucht vormt wel meteen een niet te onderschatten landmark in de stad.

Xiamen Bicycle Skyway

Het Deense architectenbureau DISSING+WEITLING ontwierp twee van dergelijke landmarks. De meest recente is meteen ook de langste fietsbrug ter wereld met een totale lengte van 7,6 kilometer.

De brug ligt in de Zuid-Chinese stad Xiamen (3,5 miljoen inwoners). De stad maakte in korte tijd een enorme groei door met de bijbehorende mobiliteitsproblemen. Ook de Chinese overheid ziet de fiets steeds nadrukkelijker als oplossing.

De Bicycle Skyway bevindt zich 5 meter boven het maaiveld, onder een busbaan. De 4,6 meter brede fietsverbinding doet vijf grote woonwijken aan en drie businessdistricten. Fietspendelaars hebben makkelijk toegang tot (snel)bussen, metro, winkelcentra en publieke gebouwen. Op 11 punten kun je erop en eraf. En er zijn ook deelfietsen langs de route beschikbaar.

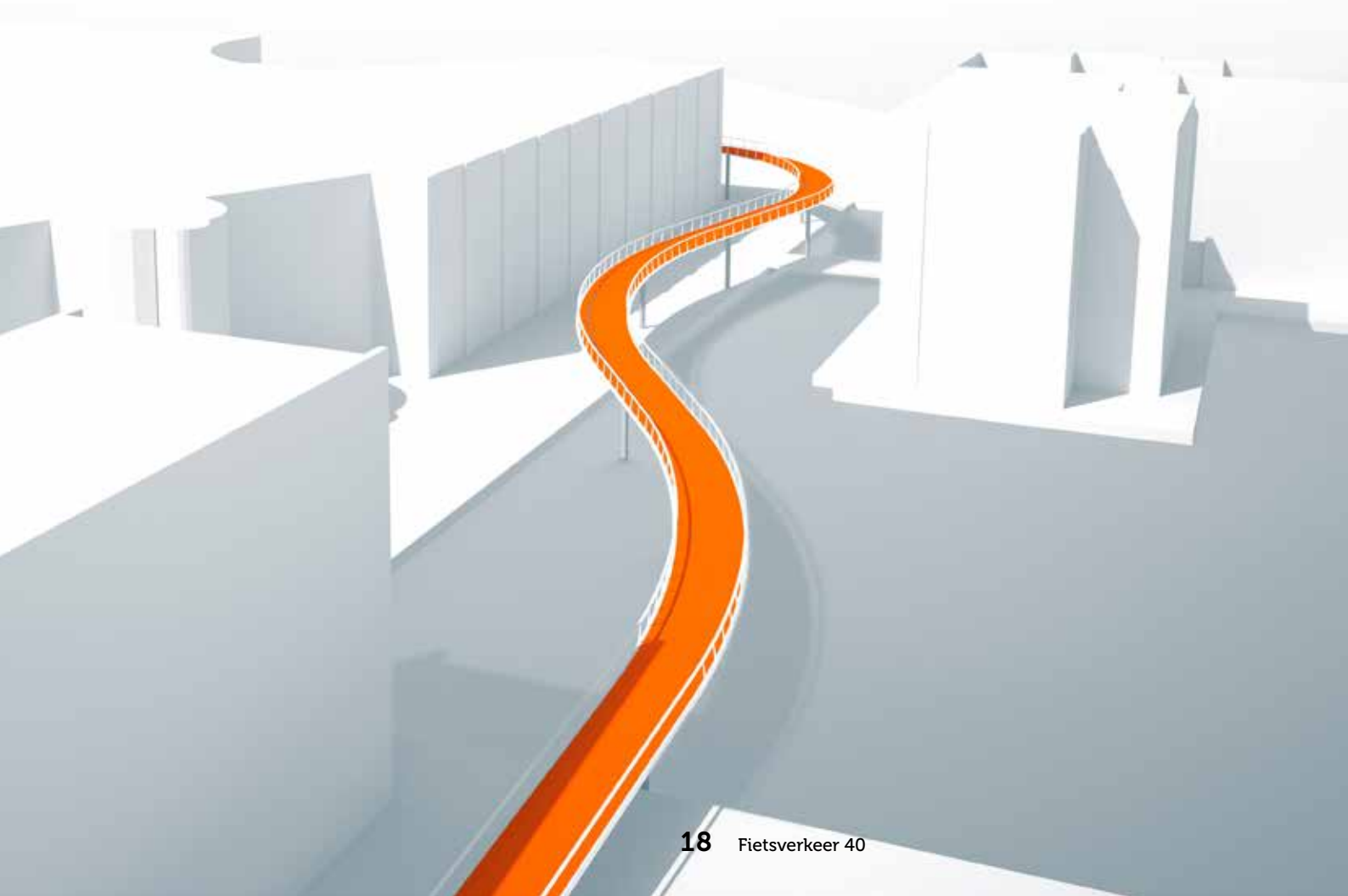




Bicycle Snake

De inspiratie voor de Xiamen fietsroute werd opgedaan met de inmiddels befaamde Bicycle Snake in Kopenhagen, van hetzelfde architectenbureau. De 230 meter lange brug ligt boven de haven van Kopenhagen. Dagelijks maken 12.500 fietsers van de verbinding gebruik.

Jesper B. Hendriksen, ontwerper van de brug, legt uit hoe een fietsbrug een icoon werd. 'Er is vraag naar iconische kunstwerken. Maar dergelijke bouwwerken hebben vaak de neiging om van alles te veel te bieden. Uiteraard hebben we iets gedaan met kleur en licht en met de boogstralen. Maar onze filosofie is om je zoveel mogelijk te beperken tot datgene wat absoluut nodig is. De kracht van dit ontwerp is dat het niet meer lijkt dan het is.'





The Pink Cyclepath

Maar het hoeft niet altijd nieuwbouw te zijn. In Auckland (Nieuw Zeeland) is een ongebruikt stuk autosnelweg, eigenlijk een lange afrit, omgebouwd tot fietsvoorziening. Het drie meter brede tweerichtingenfietspad is opvallend roze gekleurd en staat dan ook bekend als the Pink Cyclepath. De 600 meter lange fietsbrug biedt spectaculaire uitzichten over de stad. 300 ledlampjes, aangestuurd door sensoren die reageren op fietsintensiteiten, zorgen ervoor dat de brug 's nachts licht 'ademt'. Om die reden luidt de officiële naam: The Lightpath.

Het ontwerp sleepte al diverse architectuurprijzen in de wacht. Het complete project kostte rond de € 12 miljoen. De roze deklaag was overigens na een half jaar al aan vernieuwing toe, omdat de kleur verdween, maar dat is inmiddels gedaan.





OhBoy - de fietsflat in Malmö

Jennie Fasth, Malmö

Eind 2015 ging de spade de grond in voor de eerste flat speciaal voor fietsers in Zweden. Het complex in het westelijk havengebied van Malmö kreeg de naam OhBoy mee. Onlangs is het appartementencomplex in gebruik genomen door de bewoners. Hoe ziet zo'n fietsflat eruit? Wie zijn de bewoners en wat vinden ze van hun nieuwe woning?

Het westelijk havengebied van Malmö wordt op dit ogenblik omgevormd tot een aantrekkelijk en duurzaam woongebied. Het begint daardoor steeds meer in trek te raken, ook vanwege de ligging bij kust en dicht bij het centrum. De 55 appartementen in OhBoy zijn allemaal verhuurd en het leidt geen twijfel dat het vooral fietsers zijn die het complex

bewonen. Overal kom je fietsen tegen. Het begint al bij de toegangen tot het gebouw maar ook op de galerijen staan fietsen en bakfietsen geparkeerd. Het hele gebouw is er op ingericht. In tegenstelling tot traditionele flatgebouwen krijgen de fietser en zijn fiets volop de ruimte. Zo zijn de galerijen extra breed uitgevoerd zodat ze

Ola Fagerstrom is een enthousiaste veel-fietser. Hij werkte een tijdje bij een bakfietsleverancier en hij bezit zelf een bakfiets, maar ook een crossfiets en een mountainbike. Twee jaar geleden verkocht hij zijn auto. De verhuizing naar de fietsflat is hem goed bevallen. Zijn zoon Malte moest eerst 10 km naar school fietsen en dat is nu aanzienlijk minder. De industriële omgeving, de verkeersluwe straten en het vrije uitzicht op het nabijgelegen park spreken Ola ook aan. Ola levert ook de nodige inbreng als het gaat om de aanschaf van gereedschappen voor de fietswerkplaatsen en de leenfietsen. En hij geniet er nog steeds van om zijn vol beladen bakfiets de lift in te duwen en voor zijn deur te parkeren.



voldoende ruimte bieden voor bakfietsen, zonder in strijd te raken met brandweervoorschriften. Verder zijn ze voorzien van versterkte relingen.

Deuren 10 cm breder

Het maakt niet uit door welke deur je binnenkomt. Alle deuren zijn 10 cm breder dan de norm en iedere deur is voorzien van een deuropener voor makkelijke toegang. De lift – die breder en dieper is dan gebruikelijk – gaat aan twee kanten open zodat je nooit met je fiets hoeft te keren om uit te stappen. Je kunt je fiets zelfs meenemen tot in je appartement en doorrijden tot aan de koelkast om je boodschappen uit te laden. De open plattegrond van de appartementen

biedt voldoende mogelijkheden om de ruimte naar eigen wensen in te richten. Opvallend is overigens dat de muren en plafonds van beton zijn en het niet is toegestaan om ze te verven. De voorzieningen om schilderijen en gordijnen op te hangen worden door de beheerder verzorgd. En wie een gat wil boren moet daarvoor toestemming vragen. De architecten hebben er ook aan gedacht dat een fiets meer ruimte nodig heeft als je hem de trap op of af sjuwt. Ook het trappenhuis is extra breed uitgevoerd. De fietsflat is ontworpen én gebouwd door architectenbureau Hauschild + Siegel. Dat beheert ook het gebouw. Huurprijzen variëren van circa 1000 euro voor een appartement van 60 m² tot 1400 euro voor een appartement van 84 m².

Johanna Ekne woont in het gebouw en werkt bij het Fietshotel. En hoewel ze eigenlijk verhuisde omdat het werk dat vroeg, gaf het innovatieve ontwerp van het gebouw de doorslag. Het appartement verschilt sterk van haar vorige woning, met vier trappen zonder lift waar de familie nauwelijks fietsen kwijt kon. Nu staan ze pal voor haar deur en Johanna is opgetogen.

De familie woont op de bovenverdieping. Het appartement heeft twee niveaus, met een groot terras. Bewoners zonder terras kunnen overigens terecht op het dakterras met orangerie. Johanna beschikt nog wel over een auto, maar die gaat er binnenkort uit. 'Alles is makkelijker met de fiets.'



Het bureau heeft veel tijd geïnvesteerd in oplossingen om het gebouw zo fietsvriendelijk mogelijk te maken. Zo telt de flat drie werkruimten om aan de fiets te sleutelen, twee buiten en één in de kelder. De bewoners kunnen er het benodigde gereedschap huren. Verder kan men bakfietsen lenen. Een goederenbakfiets voor grote spullen, een kinderbakfiets met ruimte voor zes kinderen of een fietstaxi voor twee personen. Ook zijn er vouwfietsen beschikbaar.

Fietshotel

De bakfietsen hebben een eigen parkeerplaats onder een afdak bij de autoparkeerplaats en de fietswasgelegenheid. Voor de wasplaats is een milieuvriendelijke oplossing ontwikkeld waarbij het traditionele oliescheidingsfilter is vervangen door planten met dezelfde functie. Milieuoverwegingen hebben sowieso een grote rol gespeeld bij de keuze van de beplanting en de bouwmaterialen. En uiteraard liggen er zonnepanelen op het dak.

Je kunt een hele dag rondwandelen in de flat en steeds weer ontdek je bijzondere fietsgerelateerde oplossingen en details. Zo zijn de brievenbussen geschikt om ook grotere pakketten

te ontvangen. Het idee is dat de bewoners zonder auto vanuit huis kunnen winkelen en dan makkelijker pakketten kunnen ontvangen. Overigens is er ook een deelautoprogramma voor de bewoners opgezet.

Inmiddels is ook een Fietshotel in bedrijf. Gasten kunnen voor kortere of langere tijd gebruik maken van 32 appartementen op de begane grond. Ze hebben een eigen ingang, een klein tuintje en tijdens hun verblijf kunnen ze gratis een fiets lenen en gebruik maken van een wasmachine bij de receptie.



Nudging in Kopenhagen

Karin Broer

'Hé, fietser, dank voor het veilig rijden.' Op Velo-city 2017 komt een aantal sprekers van de gemeente Kopenhagen iets vertellen over gedragscampagnes en nudging in de Deense hoofdstad. We vroegen Jacqueline Vink van Schuttelaar en partners, auteur van de Nederlandse inspiratiegids nudging, of we iets van de Denen kunnen leren.

'Kopenhagen is voortdurend bezig om met campagnes en nudging mensen te verleiden tot gewenst gedrag', meldt Morten Steen van het fietsprogramma van Kopenhagen. Hij geeft drie voorbeelden waar ze trots op zijn: de Havneringen (de Havenring), Sikker Cykelby (een veilige fietsstad), een campagne gericht op veilig fietsgedrag, en Indsats målrettet færre korte bilture, ofwel een doelgerichte poging het aantal korte autoritten in de stad te verminderen.

Havneringen

De Havneringen is een 13 kilometer lange fietsroute rond de haven van Kopenhagen. De route, feestelijk geopend in 2016, is mogelijk gemaakt door de aanleg van verschillende fietsbruggen. De route telt er nu 10. Er zijn nieuwe verbindingen gemaakt tussen stadsdelen waardoor lokale bedrijven een boost hebben gekregen. En het fietsgebruik is flink toegenomen, meldt Steen. De Havneringen is niet alleen een fietsroute, het is ook een samenwerkingsverband van 24 bedrijven en organisaties dat zorgt voor voortdu-

rende bedrijvigheid rond de route. De route wordt gepromoot als toeristische attractie maar is ook voor gewone fietsers in Kopenhagen een aanwinst. Het project is een combinatie van infrastructuur (nieuwe bruggen), bewegwijzering en marketing.

Vink: 'Ik vind dit een mooie combinatie. Door de aanleg van bruggen maak je fietsen daadwerkelijk gemakkelijker en aantrekkelijker. Tegelijkertijd betrek je bedrijven erbij en heeft het project naast gezondheidseffecten ook economische betekenis. Het integrale van het project spreekt mij erg aan. Met één project meerdere doelstellingen bereiken en intersectoraal werken. Je zou dit vaker kunnen doen bij het fietsvriendelijk maken van binnensteden of een nieuwe wijk.'

Sikker Cykelby

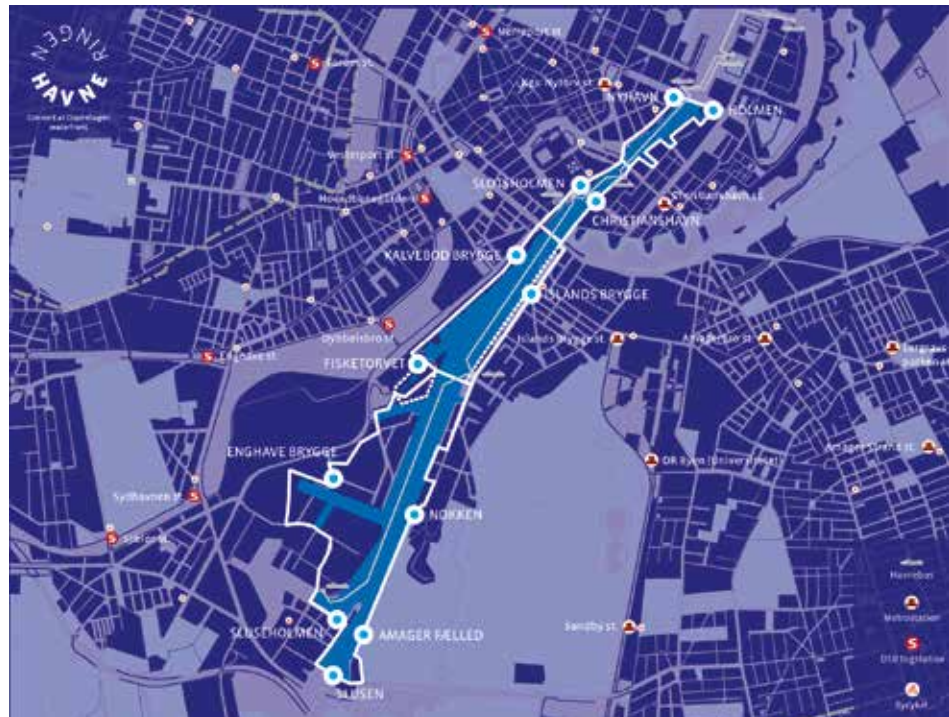
Sikker Cykelby was een campagne in 2015 en 2016 gericht op veiliger gedrag in het verkeer. Het project richtte zich via infostands langs drukke routes en informatiemateriaal vooral op het conflict tussen fietsers en voetgangers en fietsers onderling. Campagneslogans



De Havneringen is een fietsroute rond de haven van Kopenhagen voor gewone fietsers en voor toeristen.

(‘Hé fietser, dank voor het veilig rijden’) waren op de belangrijkste doorgaande fietsroutes en in sociale media te zien. Belangrijkste doelgroep waren jonge mensen tussen 16 en 29 jaar.

Wat vindt Jacqueline Vink – auteur van de Nederlandse nudginggids – van het initiatief? ‘Een complimentje, dank voor het veilig rijden, is positief. Goed gedrag wordt beloond. Of dit wat is voor Amsterdam? Ik weet het niet. Je moet eerst onderzoeken wat het verkeerde gedrag triggert, waarom gedragen mensen zich zo en hoe kan je dat dan beïnvloeden. Alleen informatie werkt meestal niet echt. Complimenten maken kan een duwtje in de goede richting zijn. Het maakt dat je sneller het gewenste gedrag vertoont. Maar, nee, ik val niet van mijn stoel.’



Korte ritten

15 tot 18 procent van de autoritten in Kopenhagen zijn korter dan 5 kilometer. Om dit te verminderen zijn er campagnes gestart gericht op drie doelgroepen: ouders die de kinderen met de auto naar school brengen, mensen die in buitenwijken wonen en mensen die de auto gebruiken voor recreatieve tochtjes.

Om die doelgroepen te bedienen werden projecten opgezet als een campagne gericht op fietsgebruik van schoolkinderen, een fietsreparatieservice voor mensen in buitenwijken zonder fietsmaker en de promotie van een fietsrouteplanner met groene fietsroutes. De Denen claimen dat dergelijke campagnes mede hebben geleid tot een reductie van het aantal korte ritjes met 15% en een toename van het aantal korte fietsritjes met 5% tussen 2010 en 2015.

Vink: ‘Wat ik goed vind, is dat ze een oplossing zoeken voor de barrières, zoals die fietsreparatieservice. Kinderen op de fiets, daarvoor hebben we in Nederland ook aardige projecten. In de Inspiratiegids staan de Rotterdamse

Doortrappers. Dat komt voort uit beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren, en is ook gericht op die korte ritjes naar school. Dus ook hier meerdere doelstellingen. De campagne maakt fietsen stoer en leuk met onder andere BMX-training en een competitie om iedereen op de fiets naar school te laten komen.’

Conclusie

Kunnen we wat leren van Kopenhagen? Vink: ‘We kunnen in Nederland nog een hele slag maken door meer gebruik te maken van kennis van gedragswetenschappers en marketeers. In de huidige gezondheids- en fietsbevordering wordt nog te vaak traditioneel gedacht vanuit kennisvergroting, maar het merendeel van ons gedrag is automatisch gedrag. De uitdaging is om de fysieke en sociale omgeving zo aan te passen dat deze automatisch uitnodigt tot het gewenste gedrag. Het gaat vaak om kleine triggers die zorgen voor gewenst gedrag. We kunnen zeker wat leren van de Denen, maar we kunnen ook nog veel leren van elkaar. Ik heb wel de indruk dat de Denen het nudgen van fietsen al hoger op de agenda hebben staan.’



Krijgt Nederland net als China een deelfietsexplosie?

Karin Broer

Wat we in Nederland zeker niet hebben, is de deelfiets-explosie zoals die in de grote Chinese steden te zien is. Wat kunnen we opsteken van China?

De opkomst van deelfietsen in China heeft het afgelopen jaar gezorgd voor een ander straatbeeld in de grote steden. Na jaren van teruglopend fietsgebruik maakt de fiets daar nu een comeback. En dat kan geen kwaad in steden met veel congestie en een enorm slechte luchtkwaliteit. Overal in de grote steden zijn nu kleurige deelfietsen te zien. Het gebruik ervan werkt ongeveer eender: via een app ziet de gebruiker waar een fiets beschikbaar is, hij krijgt een nummercode waarmee hij

de fiets opent of kan via een QR-code de fiets open 'appen'. Na een ritje kan de gebruiker de fiets achterlaten binnen een (vrij groot) afgebakend gebied.

Geen rekken

De Chinese fietsdeelnitiatieven werken dus zonder dockingstations. Dat geeft de gebruiker veel vrijheid, maar een dergelijk systeem heeft wel een keerzijde. Mét dockingstations is het herverdelen van fietsen over de locaties al een flinke klus. Zonder dockingstations





wordt herverdeling, distributie én onderhoud een uitdaging.

Het is niet voor niks dat er afgelopen maanden in de media foto's te zien waren van bergen neergegooide deelfietsen, bijvoorbeeld bij een station in Shenzhen, of van rijen kapotte en fout geparkeerde fietsen die ambtenaren in Shanghai van de straat haalden. In de krant verschijnen nu berichten over nieuwe regels. Shanghai heeft bijvoorbeeld de technische eisen voor deel-

fietsen verscherpt. Zo moet elke deelfiets een goede gps-functie hebben, zodat de fiets beter terug te vinden is.

Enorme aantallen

Hoeveel publieke fietsen en hoeveel gebruikers er inmiddels in China zijn, is moeilijk bij te houden. Gesteund

door miljoeneninvesteringen breiden de grootste fietsdeelbedrijven voortdurend uit, zozeer zelfs dat fabrikanten van fietsonderdelen leveringsproblemen hebben. De krant China Daily schreef begin april dat het Chinese fietsdeelplatform Ofo 2,5 miljoen fietsen op de straat had, met 30 miljoen gebruikers in 47 steden. Naar schatting worden er

'Het straatbeeld is compleet veranderd met overal gele, oranje, blauwe fietsen.'

Patrick Haverman, broer van deelfietsexpert Ronald, werkt voor de VN in Beijing. 'De meeste gebruikers zijn jongere mensen maar in principe is het bruikbaar voor iedereen. Nu is het nog hip en modern, ik verwacht dat langzaam iedereen er gebruik van zal maken. Borg is ongeveer 50 dollar. Dat kan voor de allerarmsten wel een belemmering zijn. Deelfietsen zijn beschikbaar in de meeste grote steden en dat wordt nu uitgebreid naar andere steden. Ik kom net thuis van een klein roadtripje en kwam twee keer een volle vrachtwagen tegen met nieuwe fietsen. Het lijkt erop dat de fietsen volop worden geproduceerd en verspreid over de steden.'

Patrick Haverman gebruikt de deelfietsen geregeld. 'Kleine ritjes van mijn huis naar kantoor of na een etentje (er is nul tolerantie voor drinking and driving in China). Kortom, een ideale oplossing voor kleine stukjes. De meeste van mijn collega's op kantoor gebruiken ze ook. Ofo en Mobike hebben beide een goede service. Bij Mobike experimenteren ze met plastic banden (geen binnenbanden), dat fietst iets langzamer. Ook voor grote mensen (ik ben 1,98m) is het wat zwaar fietsen op de kleine fietsen.'

Onhandig is dat je voor de verschillende merken verschillende lidmaatschappen moet hebben.'

De in de media verschenen beelden van een chaos van geparkeerde deelfietsen heeft Patrick Haverman nooit gezien. 'Nee, ik denk wel dat er opstartproblemen zijn. In steden met miljoenen inwoners lijkt er genoeg markt. Vroeger waren er kleine elektrische driewielers die je van de metro naar huis konden brengen. Die hebben nu veel werk verloren. In het begin waren er verhalen dat deze mensen fietsen vernielden. Tegenwoordig zijn er wel mannetjes met kleine brommerlaadbakjes die de fietsen netjes neerzetten bij ons metrostation. Er zijn ook bepaalde zones waar je een 'e-kortingcoupon' krijgt als je daar parkeert. Dit is een stimulans om in een bepaald vak bij de metro te parkeren.'

'Ik vind het een geweldig initiatief voor het milieu. Je ziet honderden mensen op de fietsen door de stad rijden. Ook voor gezondheid en 'humanity', samen dingen delen in plaats van kopen en bezitten, is dit goed.'



Ronald Haverman:
 'Ik denk dat een blik op China,
 een blik op de toekomst is:
 fietsdeelsystemen zonder rekken,
 te bedienen met je smartphone.'

10 miljoen ritjes per dag gemaakt. Marktleader Mobike belooft in 2017 5,6 miljoen fietsen te laten produceren. Voor Shanghai is de schatting dat er in juni 500.000 deelfietsen op straat staan. Schattingen voor Shenzhen gaan uit van 520.000 fietsen met 9 miljoen gebruikers.

Buitenland

De Chinese fietsdeelbedrijven hebben inmiddels ook de eerste stappen buiten China gezet. Mobike en Ofo zijn geland in Singapore. Ofo gaat een proef starten met 500 fietsen in het Engelse Cambridge. Wanneer is op moment van schrijven nog de vraag. Ritjes zouden 50 pence gaan kosten, veel minder dan de 2 pond van de 'Boris Bikes' in London.

San Francisco

Een iets minder bekend Chinees fietsdeelbedrijf, Bluegogo (derde in markt-aandeel), probeerde in San Francisco voet aan de grond te krijgen. Daar is een regulier deelfietsstelsel (Bay Area Bikeshare) in werking, met dockingstations en gesubsidieerd door de gemeente. Toen Bluegogo aankondigde duizenden fietsen neer te zetten in San Francisco, schrok het stadsbestuur. De lokale overheid was bang dat er overal blauwe deelfietsen zouden staan en schreef een brief dat het geen businessmodel accepteert dat 'een gevaar is voor de openbare orde en het 'right of way' bedreigt'. Het Chinese bedrijf huurde daarop een aantal particuliere parkeerplaatsen, waar gebrui-

kers de fietsen ook weer terug moeten brengen.

Nederland

Wat kunnen we leren van de ontwikkelingen in China? Is het een kans, een deelfietsstelsel zonder subsidie en (op dit moment) spotgoedkoop voor de gebruiker? Of meer een bedreiging? Hebben we straks niet alleen een fietsparkeerprobleem, maar ook een deelfietsparkeerprobleem?

Ronald Haverman, uitvinder van de OV-fiets en nu betrokken bij het Tour de Force-project voor een standaard voor huur- en deelfietsen, is enthousiast. Hij noemt de ontwikkelingen 'fantastisch mooi'. Hij ziet vooral de technische ontwikkeling van een succesvol deelfietsstelsel, zonder dockingstations, als winst. Haverman: 'Na de introductie van OV-fiets is de rest van de wereld deelfietsen in speciale rekken gaan zetten. Denk aan Parijs, London en New York. Wij kunnen die, inmiddels ouderwetse, stap overslaan en meteen naar 'free floating bikes' gaan, zoals ze die in China hebben.'

Haverman is bang dat door de veelheid van aanbieders, de gebruikers voor al die systemen aparte pasjes en apps moeten hebben en door de bomen het bos niet meer zien. Daarom werkt hij samen met de Ketenploeg van de Tour de Force aan een open standaard voor huur- en deelfietsen. Op Velo-city 2017 wordt een eerste proeve gedemonstreerd van 'Overall een fiets met één

account'. Haverman: 'Overheden kunnen deze ontwikkeling ook beïnvloeden door te eisen van fietsdeelbedrijven dat ze voldoen aan deze open standaard.'

Met de intrede van de Chinese deelfietsbedrijven veranderen verhoudingen tussen overheden en bedrijfsleven echter wel. Als er dockingstations moeten worden geplaatst, hebben overheden automatisch een vinger in de pap. Veel deelfietsstelsels in Nederland kregen de afgelopen jaren subsidie. Ook dat betekende invloed van de overheid. Maar als een Chinees bedrijf met eigen geld fietsen in de openbare ruimte wil zetten, zonder dockingstations, dan is dat een situatie waar overheden minder invloed op hebben. Haverman blijft desondanks hoopvol gestemd. 'Voor de reiziger kan het ontzettend veel beter worden. Ik denk dat een blik op China, een blik op de toekomst is: deelfietsstelsels zonder rekken, te bedienen met je smartphone.'

Drie leerpunten

Haverman vindt dat we in Nederland veel kunnen leren van China. 'Ten eerste op het gebied van technische ontwikkeling. Ten tweede wat het systeem betekent voor gebruikers: worden mensen er blij van? En ten slotte met betrekking tot handhaving: hoe wordt voorkomen dat het een chaos op straat wordt? We zitten in een ontzettend interessante periode. De komende twee jaar gaat er heel veel gebeuren.'

buitenland *kort*



België: Schoolstraat slaat aan

De vicieuze cirkel kennen we ook in ons land. Ouders brengen hun kinderen met de auto naar school omdat het te gevaarlijk is om te lopen of te fietsen. Vanwege al die auto's.

In Nederland kennen we vooral schoolzones. Met veelkleurig straatmeubilair, Nijntjeborden en blauwe stippen op de straat probeert men met wisselend succes schoolomgevingen veiliger te maken. In België gaat men wat rigouzeur te werk. Daar worden schoolstraten compleet afgesloten tijdens de breng- en ophaalmomenten.

Het concept Schoolstraat komt oorspronkelijk uit het Italiaanse Bolzana, waar men al zo'n 20 jaar geleden besloot om op een tiental locaties autoverkeer een kwartier voor het begin van de school en een kwartier na het einde van de schooltijd te weren. Gewoon, met borden.

Afgelopen jaren volgde men dit voorbeeld in enkele tientallen Vlaamse gemeenten, waaronder Gent, Tervuren, Vilvoorde, Wijnegem en Zwijndrecht.

En hoewel sommige ouders en de omwonenden soms wel een beetje

moeten wennen, is uiteindelijk bijna iedereen tevreden over het resultaat. Van de ouders vinden 9 van de 10 het een goed initiatief. Van alle betrokkenen (ouders, kinderen, schoolpersoneel en omwonenden) vindt 80 procent het prima, zo blijkt uit eerdere onderzoeken.

Het doel van de Schoolstraat is in de eerste plaats de directe veiligheid rond de scholen te verbeteren. Verder hoopt men op een verschuiving van autobruik naar fietsen en wandelen. Beide doelstellingen worden gevoelsmatig meestal gehaald, al zijn er weinig harde cijfers over. Wel bleek uit een enquête over de invoering van een van de eerste schoolstraten dat 7% van de ouders niet meer met de auto naar school kwam.

Het Vlaamse Fietsberaad signaleert dat Schoolstraten er voor zorgen dat kinderen meer bewegen, aangezien ze nu niet meer vlak voor de schoolpoort

afgezet worden. En er heerst een aangename sfeer aan de schoolpoorten, wat het contact tussen de ouders en het schoolpersoneel bevordert. Het Vlaamse Fietsberaad heeft een aantal tips voor wie zo'n Schoolstraat wil invoeren. Overleg bijvoorbeeld goed met bewoners rond de school. Kunnen die in de bloktijden wél aankomen en vertrekken? Meestal wordt dit wel toegelaten, maar zij moeten uiteraard wel rekening houden met de aanwezige fietsers en voetgangers.

Rond de invoering is het in ieder geval zinvol voorlichtingsmateriaal te verstrekken in de school en in de buurt. Niet alleen vooraf maar ook tijdens de eerste weken van de invoering. Herhalingscampagnes kunnen nuttig zijn bij de start van elk schooljaar, via de school- of buurtkrant, het gemeentelijk informatieblad, enzovoort.

In Vlaanderen worden de verbodsborden soms eerst tijdelijk op proef geplaatst rond de begin- en eindtijden van de school. Als zo'n proef aanslaat, kan men de borden met onderborden (die de tijdzones en de uitzonderingen aangeven) een definitieve plek geven. RH



Geen Nijntjeborden maar een complete wegafsluiting tijdens de breng- en ophaalmomenten.

foto: James Arthur Photography

buitenland *kort*



Engeland: Fietsen met dementie

In Londen zijn er speciale fietsprojecten voor mensen met dementie en hun verzorgers. Iets voor Nederland? 'Dat zouden wij ook moeten doen', zegt neuropsycholoog Annebet Leeuwis van het VUmc.

In de Londense stadsdelen Hackney en Lambeth loopt al een aantal jaren Positive Spin, een project om mensen met dementie en hun mantelzorgers weer te laten fietsen. Het is een acht weken durend programma waarbij verschillende soorten fietsen beschikbaar zijn, zoals duofietsen en driewielers. Het wordt uitgevoerd door Cycling Training UK, een not-for-profit organisatie die fietsen promoot. Inmiddels wordt Positive Spin ook als social franchise aangeboden.

De resultaten zijn heel positief, zo blijkt uit een evaluatie. Mensen met dementie kunnen vaak nog goed fietsen. Soms is het evenwicht een probleem, maar hiervoor zijn de aangepaste fietsen beschikbaar. Mensen blijken enorm te genieten van het fietsen. Het geeft hen weer een gevoel van controle en doet hen vaak herinneren aan hun jeugd. Ook het sociale aspect, het fietsen met een groep, is van meerwaarde. Mantelzorgers, vaak de partner, zijn blij met het wekelijkse fietsuitje. Eindelijk doen ze gewoon weer iets samen met hun partner, zonder dat de ziekte de boventoon voert.

Mensen met dementie kunnen vaak nog goed fietsen.



De groepen in Londen worden begeleid door vier fietstrainers. In het Journal of Dementia Care (maart/april 2017) legt Claire Morris, de psychotherapeut die bij het project betrokken is, uit waarom fietsen aansluit bij mensen met dementie. 'Mensen met dementie hebben vaak symptomen als impulsiviteit, kunnen vaak slecht plannen en slecht een situatie beoordelen.' Dat lijkt slecht te combineren met fietsen, 'maar', schrijft Morris, 'fietsen steunt vooral op het procedureel geheugen en dat gedeelte is vaak nog intact.' Net zoals zwemmen, schaatsen en andere motorische vaardigheden die mensen in hun jeugd hebben geleerd, zit dat nog 'in het systeem'.

KB

IN NEDERLAND

Fietsen met mensen met dementie gebeurt ook in Nederland, zij het meer incidenteel. Zo is er de organisatie Samen Opfietsen in Amersfoort die een vierwielers heeft die geregeld voor mensen met dementie wordt ingezet (<http://samenopfietsen.nl>). Samen fietsen (samenfietsen.nl) probeert mensen met allerlei beperkingen samen te brengen op een duofiets. In verzorgingstehuizen wordt door mensen met dementie wel virtueel gefietst, op een hometrainer voor een beeldscherm.

Is het Britse project iets voor Nederland? 'Ja', zegt neuropsycholoog Annebet Leeuwis van het VUmc meteen. 'Dat zouden wij ook moeten doen. Voor mensen met dementie is beweging heel goed. Daarnaast is het sociale aspect van een groep prima. Patiënten worden zo op meerdere manieren geprikkeld. En het is goed voor de hersens om op zoveel mogelijk manieren te worden geprikkeld.' Ook het aanbod van verschillende soorten



Met brons, zilver of goud kun je je als werkgever afficheren als fietsvriendelijke werkgever.



Duitsland: Fietsvriendelijke werkgevers gecertificeerd

De Duitse fietsersbond ADFC gaat bedrijven certificeren die zich inspannen om de fiets in het woon-werkverkeer te bevorderen. Zo'n certificaat kan een bedrijf aantrekkelijker maken als werkgever, vooral voor young professionals. Bovendien bespaart men op de kosten van autoparkeervoorzieningen.

Om fietsvriendelijke werkgever te worden, kun je beginnen met een zelftest op de speciale website www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de. Vervolgens kun je je aanmelden voor een audit. Er komen dan ADFC-auditoren langs die advies geven over mogelijkheden de fietstoegankelijkheid te verbeteren. Ook bekijken ze welke voorzieningen al aanwezig zijn. Dat kan dan leiden tot een bronzen, zilveren of gouden certificering, die drie jaar geldig is.

Om in aanmerking te komen voor een certificaat moet men in ieder geval een mobiliteits-/fietscoördinator aanstellen. Vervolgens zijn er punten te verdienen op een aantal deelterreinen. Zo krijgt men punten voor deelname aan de campagne 'Fiets naar het werk', voor het geven van individuele reisadviezen aan werknemers en bedrijfsuitjes met de fiets. Verder telt de ligging en kwaliteit van de stallingsvoorzieningen mee, evenals omkleedmogelijkheden, douches e.d.

Ook scoort men met fietsreparatiemogelijkheden en de aanschaf van dienstfietsen en de inzet van bijvoorbeeld bakfietsen voor de eigen bedrijfsvoering. Maar ook het creëren van alternatieve vervoermogelijkheden, zoals ov, deelauto's en deelfietsen, wordt beloond. Bedrijven met klanten verdienen punten met goede fietsvoorzieningen voor de bezoekers.

Volgens een recente Duitse studie zijn werknemers die te voet of met de fiets naar het werk gaan gemiddeld twee dagen per jaar minder ziek dan automobilisten. Dat geldt echter alleen als men het hele jaar door fietst. Zomerfietsers ondervinden nauwelijks positieve gezondheidseffecten. Ook voor de BMI is het hele jaar fietsen gunstig. Het verlaagt de score tot 24, tegen 26 voor automobilisten.

RH

fietsen noemt Leeuwis een pluspunt. 'Problemen met balans komen heel vaak voor bij deze groep, dan is een driewieler een goed idee. En ik denk dat samen fietsen voor de partner ook fijn is, gewoon even iets samen doen.'

Dus wat Leeuwis betreft zou het goed zijn als gemeenten, net als de Londense stadsdelen, hier budget voor vrijmaken. Zelf doet zij op dit moment samen met de universiteit Utrecht een onderzoek naar het effect van fietsbeweging op de doorbloeding van de hersenen met mensen met 'vasculaire cognitieve stoornissen' (beginnende dementieklachten). 'We gaan onderzoeken of beweging het proces van dementie kan vertragen of misschien zelfs voorkomen. Inmiddels is vele malen aangetoond dat beweging goed is voor de hersenen, en fietsen is goede beweging. We doen het onderzoek op hometrainers omdat dat voor wetenschappelijk onderzoek gemakkelijk is, iedereen fietst dan op dezelfde fiets.' In 2018 worden de resultaten verwacht.



Tsjechië: Fiets met de bus mee



In Nederland is er vaak over gesproken, maar het idee is nooit aangeslagen. In het buitenland zien we het vaker: de fiets mee met de bus. Dit voorbeeld komt uit Tsjechië waar de interlokale bus van Dejvická naar Suchdol de mogelijkheid biedt om de fiets achterop de bus mee te nemen. Er is plaats voor zes fietsen en het vervoer kost niets extra.

buitenland *kort*



Denemarken: Recreatieve wegen in Zuidwest Jutland

Hoe maak je plattelandsweggetjes veiliger? Jesper Pørksen, manager van Danish Cycling Tourism, brengt op Velo-city 2017 een project over de aanpak van plattelandswegen in Zuidwest Jutland onder de aandacht.

De aanleiding voor dit project was de constatering dat het fietsgebruik op het platteland in Denemarken terugloopt. Dit in tegenstelling tot de steden, waar het fietsgebruik net als in Nederland 'boomt'. Deze afname heeft verschillende oorzaken. Ook in Denemarken nemen de reisafstanden naar werk en school toe op het platteland: scholen fuseren en werkgelegenheid concentreert zich in de steden. Daarnaast vinden veel mensen fietsen op de plattelandswegen gevaarlijk, zegt Pørksen. 'Vroeger fietsten de mensen in deze gemeenten op dezelfde wegen. Maar mensen willen meer veiligheid, ook al zijn deze wegen nu eigenlijk veiliger omdat de auto's verbeterd zijn, ze hebben bijvoorbeeld betere remmen. Dus de objectieve veiligheid is beter, maar mensen stellen meer eisen aan veiligheid.'

Verder is het fietstoerisme in opkomst, net als in de rest van Europa. Pørksen: 'Fietsen in rurale gebieden is dus een uitdaging. Het gewone fietsen neemt af, het fietstoerisme neemt toe en er is de vraag naar meer veiligheid.'

Voor de in Denemarken zo geliefde gescheiden fietsinfrastructuur rijden er niet genoeg fietsers. Hoe kunnen we nu plattelandsweggetjes zo aanpassen dat ze aantrekkelijker worden voor fietsers, zowel de toeristische als utilitaire? Die vraag staat centraal in dit project. Verschillende opties werden onderzocht: het concept fietsstraat transformeren naar het platteland, een variabele snelheidslimiet of iets doen aan belijning waardoor er minder hard wordt gereden.

Recreatieve wegen

Uiteindelijk is gekozen voor een proef met 'recreatieve wegen'. Pørksen: 'We gaan wegen aanwijzen als 'recreatieve wegen'. Die wegen zijn dus niet alleen voor fietsers, maar ook voor wandelaars, skeelers, skaters, longboarders en der-



gelijke. Auto's zijn toegestaan, maar ze moeten respect tonen aan deze andere gebruikers. Het heeft iets van een fietsstraat in een rurale context.'

De uitvoering wordt gedaan met posters en verf. Niet met officiële borden, want dan hadden de wegenwetten aangepast moeten worden en dat kost tijd. Pørksen: 'We gaan op het asfalt afbeeldingen van alle gebruikers aanbrengen, van skeelers, fietsers etc., zodat iedereen steeds herinnerd wordt aan alle gebruikers.' De oplossingen moesten vooral goedkoop en makkelijk te implementeren zijn. Voor het hele project (inclusief onderzoek) is ongeveer 1,2 miljoen euro beschikbaar.

Het concept wordt waarschijnlijk op vijf plaatsen uitgevoerd in de gemeenten Tønder, Esbjerg en Varde, op weggedeelten in lengte variërend van 400 meter tot 5 kilometer. De eerste meters zijn over 2 à 3 maanden te zien, denkt Pørksen. De kosten worden deels betaald door de gemeenten. Er is ook een bijdrage van Realdania, een privaat fonds dat bijzondere architectuur en infraprojecten steunt.

KB

IN NEDERLAND

In Nederland hebben we het concept van fietsstraten buiten de bebouwde kom, ook wel fietswegen genaamd, op een aantal plekken. Zo legde het Zeeuwse waterschap Scheldestromen in het verleden vijf fietswegen aan, juist op voor toerisme interessante routes (zie de Kennisbank op fietsberaad.nl). Tussen Putten en Nulde ligt een van de langste fietsstraten van Nederland: de Steenenkamersweg.

Eric Nijland van stichting Landelijk Fietsplatform vindt het Deense project niet nieuw maar wel interessant. 'Je zou fietsstraten vaker in landelijk gebied kunnen doorvoeren. Onlangs reed ik een rondje Amersfoort - Wijk bij Duurstede - Amerongen. Op de Rijndijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen zou een toepassing van een fietsstraat niet verkeerd zijn. Of zoals in Duitsland veel voorkomt: 'Anlieger Frei'. Een combi daarvan zag ik ter hoogte van Woudenberg: een plattelandsweg die op bepaalde tijden gesloten is voor auto's (m.u.v. aanwonenden/bestemmingsverkeer). Dat verdient op meer plekken navolging! Ook een vorm van Beter Benutten (programma I&M), zou ik zeggen.'



Malta: Fiets drive-in

Met een fietsaandeel van pakweg 1 procent is er nog veel werk te verzetten in Malta. Om de fiets te promoten en degenen die al wel fietsen een hart onder de riem te steken, organiseerde men een fiets drive-in bioscoop met medewerking van de Nederlandse ambassade. Toegang alleen op vertoon van je fiets.

Op het programma stond onder andere de fietsscène uit Turks Fruit, Mama Agatha (over fietsles voor migranten) en de Italiaanse film Ladri di Biciclette (Fietsendieven).