





Fietsberaad-voorzitter Tymon de Weger:

“ **Stedelijke regio's moeten meer zeggenschap krijgen over besteding van de middelen** ”

Ron Hendriks

De nieuwe voorzitter van het Fietsberaad, Tymon de Weger, is zo'n beetje het archetype van de moderne forens. Met een fiets voor de rit van huis naar station én een fiets om van het station op het werk te komen. En een knots van een accu aan de lader naast het bureau. Voor de elektrische fiets.

De Weger is wethouder Volkshuisvesting en milieu in de gemeente Lansingerland, waar hij ooit opgroeide. Hij bleef er echter niet, want zijn - vooral politieke - carrière voerde hem langs steden als Enschede, Utrecht en Breukelen. Doorgewinterd in het politieke vak en dat is te merken. 'Het Fietsberaad is geen lobbyclub, maar de fietsambtenaar is wel het verlengde van de politieke bestuurder.'

“

Aan het einde van mijn werkdag fiets ik van het stadhuis in Lansingerland naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht. Je kunt je fiets hier veilig stallen.

Eigenlijk vind ik dat je fietsers minstens zoveel comfort moet bieden als de automobilist. Dat zouden ze goed in bouwbesluiten moeten regelen. De douche hier heb ik niet nodig, je gaat zo snel op een elektrisch fiets dat je zomers gekoeld wordt door rijwind en 's winters blijf je trappend net warm genoeg. Er is een fietsregeling van de zaak, maar daar maak ik zelf geen gebruik van.

”

Ik fiets van hieruit binnen het half uur naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht.



Als je eenmaal op een elektrische fiets hebt gereden wil je niet anders meer.

“

Bij vertrek moet ik eerst 400 meter de verkeerde kant op fietsen want je kunt hier niet direct de weg oversteken. Dat moet je bij de rotonde doen. Ik snap wel waarom, maar als fietser wil je toch graag de kortste weg nemen. Het heeft ermee te maken dat de infrastructuur rond het stadhuis nog niet helemaal af is. Maar men denkt er ook niet altijd bij na. Zo verbaast het me als ik zie dat een fietspad aan beide kanten van de weg is afgesloten voor onderhoud. Dat zou je bij een autoweg niet in je hoofd halen.

”



Het moderne stadhuis van Lansingerland, in 2007 ontstaan uit een fusie van Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek, staat te midden van een wat somber ogend zandlandschap. Het levende bewijs dat de recessie ook Lansingerland niet onberoerd heeft gelaten. De gemeente kampt met forse tekorten op de grondexploitatie, hetgeen de voorganger van De Weger zijn functie kostte. Aan Tymon de Weger, met onder meer 'wonen' in zijn portefeuille, en zijn collega van financiën de opgave het tij te keren. En dat naast de toch al opgelegde bezuinigingen. Een herkenbaar probleem voor veel gemeenten. 'Je moet de gemeentebegroting uitkleeden en de inkomsten proberen te verhogen. Maar er komt maar pakweg 8 procent uit gemeentelijke heffingen zoals de WOZ - de rest komt van het Rijk - dus daar kun je niet echt mee sturen', verzucht De Weger bij binnenkomst, net uit weer een begrotingsvergadering.

De Weger heeft bijna een dagtaak aan de financiële perikelen van de gemeente. Waarom dan nog een functie erbij als voorzitter van het Fietsberaad? 'De fiets heeft mijn hart. Ik ben van huis uit verkeerskundige en heel lang werkzaam geweest in het openbaar vervoer. Ik zie ov en fiets als bondgenoten in de strijd tegen de nadelen van autoverkeer, zoals de verkeersonveiligheid en de milieubelasting. Ze kunnen veel vervuilende autokilometers vervangen.'

Maar het Fietsberaad is toch geen lobbyclub? De Weger: 'Het Fietsberaad is in de eerste plaats een deskundigenplatform dat vooral tot doel heeft gemeenten en overheden instrumenten te bieden om het fietsgebruik te bevorderen. Tot nut toe ligt er nog weinig nadruk op communicatie en marketing. Maar die skills moet je wel meer binnenhalen als fietsambtenaar, denk ik. Daar liggen de kansen.'

Dat geldt zowel voor de gebruikers als richting politiek. De fietsambtenaar is geneigd vooral vanuit de aanbodkant te



We hebben hier op het stadhuis een goede met een pasje beveiligde fietsenstalling.

Hij is wel open aan twee kanten en dus niet helemaal sneeuw- en regenvrij.



Dan fiets ik stukje over het bedrijventerrein. Daar moet je oppassen, want er steken auto's in en uit. Niet te hard rijden. Wel zijn de drempels hinderlijk. Die zou je voor fietsers aan de zijkant moeten afzwakken. Wat volgt is een stukje recreatiegebied. Ik kom daar wel veel honden tegen, weer opletten dus en afremmen tot normale fietssnelheid. Ik heb speciaal een bel aangeschaft die je al van ver hoort. Het pad slingert nogal en op de elektrische fiets moet ik afremmen in de bochten. Op zich logisch, maar je voelt het toch als belemmering. Ook met dergelijke zaken moet je rekening gaan houden bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur.

De elektrische aandrijving komt ook van pas als ik daarna vanuit de polder weer omhoog klim en een steile brug moet nemen over de Rotte. Met een gewone fiets kom je bijna niet boven, met de elektrische fiets is dat geen probleem. Alleen 's winters is het wel eens lastig, want daar wordt niet gestrooid.

Wordt vervolgd

denken maar het gaat erom wat de gebruikers willen. En hij moet de politieke besluitvorming ondersteunen. De schakel tussen verkeerstechniek en politiek ontbreekt nog wel eens. Of je daar nu meer tools voor moet ontwikkelen als Fietsbeeraad weet ik nog niet, maar wel dat je er meer energie in moet steken.'

'In marketingtermen is de auto een A-product. Fiets en ov zijn eigenlijk B- en C-producten. Met de fiets kun je nog zelf kiezen wanneer je weggaat, maar er zijn beperkingen aan de afstand. Bij het ov kun je niet zelf je vertrektijd kiezen en het ov is vaak het langzaamst. Maar het is sterk op de lange afstand. Ze vullen elkaar goed aan. Daar moet de nadruk op worden gelegd.'

'Het is een misverstand om te denken dat die 'zachte kant' lastig hard te maken is. Gedragswetenschap is een feitelijke wetenschap. Bovendien, de mens is holistisch. Alles hangt met

elkaar samen. Hoe de infrastructuur beleefd wordt, heeft ook te maken met hoe iemand in elkaar zit. Dat moet je niet te veel uit elkaar trekken. De vier marketing-P's moeten kloppen: prijs, product, plaats en promotie. Dat is integraal denken.'

'Alleen met snelfietsroutes aanleggen ben je er bijvoorbeeld niet. Ligt die op de goede plek? Is hij wel bekend bij de gebruikers? Neem het snelfietspad tussen Breukelen en Utrecht. Dat is niet mijn favoriete route, langs het open water. Ik fiets liever langs de Vecht. Er spelen dus ook andere facetten een rol.'

Dat neemt niet De Weger wel tot de categorie snelle fietsers behoort. Dat begon al ten tijde van het wethouderschap in Breukelen. 'Ik fietste daar elke dag, zomer en winter, vanuit Utrecht naar toe op de elektrische fiets.'

De forse accu naast zijn bureau laat zien dat ook in Lansingerland een e-fiets wordt ingezet voor het natransport. De Weger is laaiend enthousiast over het vervoermiddel. 'Ik fiets van

Daarna door de wijk Ommoord, daar ligt een goede fietsinfrastructuur en kun je vaart maken. Het is wel een saaie route. Ik heb alle binnendoorweggetjes geprobeerd, maar dat duurt toch te lang.

Als ik 's avonds een vergadering heb pak ik wel de auto. De trein rijdt dan ieder half uur, in plaats van overdag om het kwartier.

Bij het station heb ik een fietskluis. Eerst was daar een bewaakte stalling, dat was wat prettiger. Je komt een persoon tegen die je even gedag zegt en die op je fiets past. Je moet wel zoeken op internet hoe je zo'n kluis huurt. Uiteindelijk vind je wel een aanmeldingsformulier, maar dan wordt het weer amateuristisch. Je krijgt een kartonnen kaartje met een sleutel met het kluisnummer toegevoerd. Bovendien moet je een jaarabonnement nemen en hoewel je geld terugkrijgt als je er eerder vanaf wilt, is dat toch een drempel. Het zou ideaal zijn als je daarvoor je OV-pas kunt gebruiken. Het heeft toch iets te maken met traditioneel denken, om je alleen over langparkeerders te bekommeren, terwijl mensen flexibel willen zijn. Je weet immers niet hoe lang je ergens werkt, zeker niet als wethouder. Het is trouwens wel een solide kluis, hoewel wat onhandig te openen omdat je hem met enige fysieke kracht moet openmaken terwijl je ondertussen de sleutel moet omdraaien.'



In Utrecht stap ik over op de trein naar Overvecht. Daar staat weer een fiets. Een kluis hebben ze daar niet. Dus ik leg de fiets met een ketting vast. Na vijf minuten fietsen ben ik thuis.

hieruit binnen het half uur naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht. Als je eenmaal op een elektrische fiets hebt gereden wil je niet anders meer. Ik denk dat de e-fiets nog maar aan het begin staat van een enorme ontwikkeling. Het is opmerkelijk dat een product als de fiets zo geïnnoveerd is dat je er lange afstanden mee kunt rijden. Het is bijna een rechtvaardiging achteraf van de snel-fietsroutes.'

Die snelfietsroutes zijn grotendeels met rijksgeld gefinancierd, maar verder lijkt het Rijk de handen af te trekken van de fiets door steeds meer zaken bij de lokale overheden neer te leggen. Volgens Tymon de Weger is men daarin te ver doorgeschoten. 'Het stimuleren van het gebruik van de fiets moet je landelijk aansturen. Want de individuele gemeenten zijn inmiddels wel doordrongen van het belang maar er moet een gemeenschappelijke lijn in komen.'

'In Nederland doet het Rijk veel aan zware landelijke infrastructuur: de Betuwelijn, de HSL, extra rijstroken. Men kijkt niet of de regionale structuur daar op past. Een stad als Utrecht krijgt steeds meer te maken met problemen van auto's die dan toch

de stad in willen. Rijkswaterstaat is daarin dominant. Ik heb in mijn Utrechtse tijd als wethouder verkeer hele gesprekken met Rijkswaterstaat gevoerd over de vraag of die zevende rijstrook misschien niet nodig is als je meer in fiets en ov investeert. Ik vind dat je de stedelijke regio's waar de economische ontwikkeling plaatsheeft meer zeggenschap moet geven over de besteding van de middelen. Dat leidt er ook toe dat de politieke discussie meer in de regio plaatsvindt en dat het bedrijfsleven er automatisch meer bij betrokken wordt. Ik ben ervan overtuigd dat de fiets en het ov dan automatisch meer naar voren komen.'

Want de fiets heeft erg veel te bieden, vindt Tymon de Weger. 'Het imago van de fiets als gezond, flexibel en goedkoop voermiddel moeten we daarom nog veel meer onder de aandacht brengen. Daar zet ik me als voorzitter van het Fietsberaad graag voor in. Ze hebben een politiek bestuurder gevraagd om voorzitter te worden, dus ik zal dat aspect ook aandacht geven. De tijd is er rijp voor. De fiets meer op de kaart zetten, richting politiek, richting gebruikers. Er zijn nog vele mensen te overtuigen dat de fiets zo gek niet is.'