

Fietsberaad hoog gewaardeerd in evaluatie

Het Fietsberaad startte in juni 2001, op basis van een subsidiebesluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de regeling werd het budget voor het Fietsberaad vastgelegd tot 1 januari 2006. Ook werd een evaluatie tegen het einde van de looptijd van de regeling afgesproken. Die evaluatie is nu uitgevoerd, door het Utrechtse bureau XTNT, in opdracht van V&W.

XTNT heeft voor de evaluatie mensen uit de doelgroepen van het Fietsberaad bevraagd. Hun meningen over de waarde van het Fietsberaad geven een eenduidig en positief beeld.

Ambtenaren

Ambtenaren van decentrale overheden 'zien het Fietsberaad als een kennisorganisatie, die advies geeft en deskundig is. Dit imago wordt bepaald door alle producten van het Fietsberaad.' Ze vinden dat de producten en diensten hen goed helpen in de beleidsvoorbereiding, de ambtelijke en bestuurlijke besluitvorming. Het Fietsberaad fungeert als kennis- en informatiebron. Door deze kennis kunnen keuzes beter worden onderbouwd en staat de beleidsmedewerker sterker in discussies.

Ook over de specifieke producten van het Fietsberaad bestaat vooral waar-



dering. Bijna alle ondervraagde ambtenaren kennen het blad *Fietsverkeer* en ongeveer driekwart gebruikt het ook daadwerkelijk. 'De respondenten zijn tevreden over de inhoudelijke kwaliteit en de presentatie van het blad *Fietsverkeer*.' De opzet, organisatie en inhoudelijke kwaliteit van de gemeentebijeenkomsten wordt als goed beoordeeld. 'De uitkomsten van de bijeenkomsten kunnen goed worden gebruikt in het dagelijks werk.' Van de beleidsmedewerkers gebruikt eenderde deel de uitgaven in de publicatiereeks van het Fietsberaad (de rapporten) ook 'daadwerkelijk in de

beleidsvoorbereiding'. De kwaliteit van de publicaties wordt goed gewaardeerd.

Bestuurders

Bij bestuurders, zeker op papier ook een doelgroep van het Fietsberaad, is de situatie beduidend anders. Velen van hen geven aan dat zij het Fietsberaad niet kennen. Dat is ook niet zo vreemd, want het Fietsberaad heeft zich in de praktijk nooit specifiek op bestuurders gericht, anders dan met de toezending van *Fietsverkeer* –

vervolg op pagina 3

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2	Fietsstroken in Duitsland	15	Stappenplan fietsparkeren	28
Netwerk Veenendaal	4	Netwerkplanning	20	Verwijdering fietsen mist vaak juridische basis	29
Fietsbeleid in Nijmegen	8	Nieuwe Ontwerpwijzer	23	Fietsmachine en fietspaviljoen	30
De ruggengraat van Venlo	10	Fietsbeleid vijf grootste steden		Bike & Ride in Keulen	32
Fietsroute Breda - Etten-Leur	12	Noord-Brabant	24	Fietsdiefstalscan	34
Fietscoördinator Haarlem	14	Fietsbruggen als kunst	26		

Doelstelling

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad helpt de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies en medewerkers van adviesbureaus om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Knelpunten en oplossingen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, bestuurlijk, intersectoraal of maatschappelijk. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm schriftelijk en mondeling te verspreiden. Verder draagt het Fietsberaad bij aan de afstemming van (landelijke) activiteiten die een relatie hebben met fietsbeleid; hiervoor werkt het samen met beleidsinstanties en kennisorganisaties. Tot slot bevordert het beraad de aandacht voor fietsverkeer in relevante beroepsopleidingen.

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Peter van Wijlick, gemeente Venlo
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Wilma Slinger, KPVV
- Theo Michels, CROW

Gezag en deskundigheid

Dit voorjaar is het evaluatieonderzoek over ruim vier jaar Fietsberaad afgesloten – zoals afgesproken bij de start in 2001. Onafhankelijk onderzoek zou moeten aantonen of voortzetting van deze activiteit gewenst is. Vol trots mogen we constateren dat we vanuit het niets iets waardevols tot stand hebben gebracht. Iets dat gezag heeft bij de doelgroep.



Het Fietsberaad bedankt de leden voor hun inzet, en vooral ook de coördinator gedurende drieënhalf jaar, Ton Welleman. De kracht van onze werkwijze zit in de aansturing van ons werkprogramma door praktijkmensen en de kleine professionele staf. Zij beschouwen het Fietsberaad als iets van henzelf. Al deze leden zijn meer dan gemiddeld deskundig op dit beleidsterrein en ze zijn bereid om, naast hun normale dagtaak, deze taak (min of meer als vrijwilliger) in te vullen. Zonder bureaucratische rimram gewoon lekker werken aan een betere positie van de fiets.

Gezaghebbende publicaties met een grote praktische waarde zijn uitgebracht. Een goede positie is opgebouwd, onafhankelijk, zelfstandig en herkenbaar, met inmiddels bekende gezichten voor de doelgroep. Kortom, er heerst enthousiasme over wat bereikt is. Iedereen is het er dan ook over eens dat de activiteit moet worden voortgezet.

Iedereen? Nou, uit de doelgroepen van het Fietsberaad eigenlijk wel, ja. Maar daarnaast waren er de afgelopen maanden ook de nodige weerstanden te overwinnen bij, laten we het maar wat algemeen houden, 'landelijke actoren'. We zullen hierover niet verder uitwijden, maar voor iedereen in en rond het Fietsberaad is in elk geval duidelijk geworden dat het niet eenvoudig is om aan buitenstaanders uit te leggen wat de waarde is van het reguliere, concrete verkeersbeleid van die vele 'gewone' verkeersambtenaren bij provincies, kaderwetgebieden, waterschappen en gemeenten.

Desondanks, de uiteindelijke beslissing in het Nationaal Mobiliteitsberaad is dat het Fietsberaad doorgaat als een groep praktijkmensen, met een door V&W verstrekt eigen (ongewijzigd) budget, een eigen coördinator en vooral: een eigen programmering. Daar ben ik dan toch best trots op. Wij zullen ons best doen onze succesvolle werkwijze te continueren: praktijkgerichte kennis over fietsbeleid ontwikkelen en verspreiden, niet meer en niet minder. We hopen dat ook de komende jaren te kunnen doen zonder modieuze termen en concepten – een fietser is gelukkig nog steeds een fietser. Tegelijkertijd hebben we uit de evaluatie zeker ook het nodige geleerd over wat er nog beter kan. Daar willen we snel mee aan de slag.

Waar het Fietsberaad zich de komende jaren concreet mee moet gaan bezighouden en op welke manieren, dat zijn de vragen die centraal staan op ons landelijk congres, op 8 december in Nijmegen. U bent daarvoor uitgenodigd en we hopen u daar te treffen.

Dick Buursink, voorzitter

Congres over de toekomst van het fietsbeleid in Nederland

PROJECT
FIETS  BERAAD

Op 8 december 2005 organiseert het Fietsberaad onder de naam 'Fietsbeleid in de 21ste eeuw' in De Vereniging in Nijmegen een landelijk congres. Dit ter afsluiting van de eerste periode van het Fietsberaad (2000-2005) en als opmaat voor een nieuwe termijn. Wethouders, gedeputeerden en ervaren gemeenteambtenaren discussiëren over kansen en

bedreigingen voor decentraal fietsbeleid – en de gewenste rol daarbij van het Fietsberaad. Ambtenaren en bestuurders van decentrale overheden die betrokken zijn bij fietsbeleid en medewerkers van belangenorganisaties, kennisinstututen en adviesbureaus hebben inmiddels een uitnodiging gekregen voor dit zonder kosten toegankelijke congres.

Fietsberaad hoog gewaardeerd in evaluatie

en of het blad dan echt bij wethouders op het bureau belandt, is natuurlijk de vraag. In de praktijk zijn bestuurders meer als 'eind-doelgroep' beschouwd. Ambtenaren vormen met adviseurs de directe doelgroep, en het zou zo moeten werken dat zij de opgedane kennis en argumentaties overbrengen tot bij de bestuurders.

Fietsberaad blijft bestaan

In de evaluatie van XTNT komt nadrukkelijk ook de toekomstvraag aan de orde: Moet het Fietsberaad, al of niet in gewijzigde vorm, blijven bestaan? Het antwoord van de ondervraagden is helder en in lijn met hun waarderingen: 'Vanuit alle doelgroepen komt een duidelijk signaal dat het Fietsberaad moet blijven bestaan. De respondenten hebben behoefte aan een organisatie die kennis op het gebied van fietsbeleid verspreidt en die het fietsbeleid onder de aandacht houdt. (...) Het Fietsberaad moet een eigen gezicht houden.'

In het Nationaal Mobiliteitsberaad medio september hebben alle overheden dan ook afgesproken dat het Fietsberaad blijft bestaan, voor in ieder geval een periode van drie jaar en met hetzelfde werkbudget als nu beschikbaar is.

Het Fietsberaad blijft ook een zelfstandige organisatie in de zin dat het onafhankelijk een eigen werkprogramma samenstelt. Wel wordt de 'ophanging' gewijzigd. Formeel is het Fietsberaad nu in juridische en administratieve zin onderdeel van CROW. Voor CROW komt nu het Kennisplatform Verkeer en Vervoer in de plaats, met op papier echter een ongewijzigde zelfstandigheid.

De programmaraad van het KPVV krijgt geen vetorecht of recht van amendement op het programma van het Fietsberaad.

Als motivering voor deze wijziging wordt gegeven dat V&W, IPO, UvW, SKVV en VNG 'destijds hebben afgesproken dat we met het KPVV één helder kennisloket willen creëren voor de decentrale overheden op het gebied van het verkeers- en vervoersbeleid. Het zou vreemd zijn als een belangrijk onderwerp als het fietsbeleid geen onderdeel zou vormen van dit algemene kennisloket'.

Het Fietsberaad vond dit voorstel weinig gelukkig. Wie immers de activiteiten van Fietsberaad en KPVV vergelijkt, ziet toch dat ze niet zo vreselijk bij elkaar passen. Dat was trouwens in 2001 ook al de reden om het Fietsberaad meer aan CROW dan aan het destijdsse Kennisplatform VERDI te relateren. Verder is het natuurlijk niet zo dat decentrale ambtenaren slechts

met één 'kennisloket' op verkeersgebied te maken hebben. En sowieso: als het Fietsberaad zo zelfstandig moet blijven als nu op papier voorgesteld wordt, heeft het weinig zin om tijd en energie te gaan besteden aan slechts een wijziging van de 'ophanging'.

Lessen trekken

Hoe het ook zij, deze 'ophangingskwesatie' is nu geregeld en het is voor het Fietsberaad zeker niet het belangrijkste punt. Het Fietsberaad is blij – en dat gevoel overheerst – dat de waardering voor de activiteiten in de afgelopen jaren geleid heeft tot de beslissing het Fietsberaad vooralsnog ongewijzigd voort te zetten. Een nieuwe periode, waarin het Fietsberaad hopelijk weer bruikbare ondersteuning kan bieden aan de mensen die het fietsbeleid op decentraal niveau ontwikkelen en uitvoeren. Daarbij zal het Fietsberaad de komende maanden terdege proberen om de lessen die uit de evaluatie te trekken zijn (want het is natuurlijk zeker op details niet alleen rozengeur en maneschijn), te vertalen in het activiteitenprogramma.

XTNT, Evaluatie Fietsberaad, Utrecht, 20 april 2005 (opgenomen in de kennisbank op www.fietsberaad.nl, onder 'Rijk')

Vier jaargangen Fietsverkeer; respondenten zijn goed te spreken over het blad.



Het comfortabele netwerk van Veenendaal

Een dorp dat stad werd: van 5.345 inwoners in 1900 naar ruim 61.000 in 2005. Veenendaal is een van die vele 'nieuwbouwsteden' in Nederland. Dat levert kenmerken op die we ook kennen van bijvoorbeeld Capelle aan den IJssel, Zoetermeer, Hoofddorp en Nieuwegein: eenvormige woonwijken, grote bedrijventerreinen en uitwisselbare 'dozen' langs de snelweg. Veenendaal heeft echter ook een kenmerk dat die andere gemeenten missen: een zeer hoog fietsgebruik, behorend bij de top-10 van Nederlandse steden. Bijna 31% van al hun verplaatsingen maken Veenendalers per fiets. Hoe komt het dat er nu juist in deze nieuwbouwwijk zoveel wordt gefietst? Leo Smolders, tot voor kort hoofdverkeer van de gemeente Veenendaal, aan het woord.

Voor Leo Smolders start het verhaal ver buiten het fietsbeleid. De ruimtelijke structuur van Veenendaal is een bepalende factor. De bebouwing komt in de buurt van een vierkant van 4,5 bij 4,5 km, met het stadshart keurig in het midden. Ideaal voor fietsgebruik. Die structuur heeft weer te maken met 'toevalligheden' als het beperkte grondgebied van de gemeente, maar zeker ook met bewust ruimtelijk beleid in de laatste decennia. Nu had Veenendaal in die jaren ook veel kansen voor een effectief ruimtelijk beleid, om twee redenen.

Vele ruimtelijke kansen

In de eerste plaats is Veenendaal zeker niet het klassieke agrarische dorp dat in de naoorlogse tijd plotseling groeikern werd. Gesticht als veenkolonie kent Veenendaal nog steeds een patroon van rechte wegen, dat ontstaan is uit de structuur van de veenkanalen. Reeds in de 18de eeuw was het een relatief groot dorp, met de nodige industrie en nijverheid. In de eerste helft van de 20ste eeuw bloeiden de textiel- en de tabaksindustrie. Na 1970 gingen deze oude

Een fietsstraatoplossing in de J.G. Sandbrinkstraat.



industrieën snel teloor. De vrijkomende locaties, centraal in de stad, boden vele ruimtelijke kansen. Wellicht ook mede als gevolg van die industriële geschiedenis was er in Veenendaal langdurig sprake van sturing op ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Lange tijd werd er een evenwichtige woon-werkbalans nagestreefd, met succes. Tot in de jaren '80 lukte het goed om een situatie van 'werkgelegenheid voor de inwoners' te handhaven. Ook in de detailhandel werd zo'n balans nagestreefd, met nog veel meer succes. Veenendaal kent nu een bijna perfecte koopkrachtbinding van de eigen inwoners. Dat heeft natuurlijk belangrijke gevolgen voor het verkeer: veel lokale, befietsbare verplaatsingen.

In de tweede plaats is van belang dat Veenendaal in de Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland (1966) een groeitaak kreeg. Het dorp zou moeten groeien tot een stad van 100.000 inwoners. Dat is het niet helemaal geworden, maar vanaf de jaren '70 zijn in Veenendaal wel continu grote woonwijken gebouwd. Hierdoor konden goede fietsvoorzieningen vaak direct gerealiseerd worden, op structuur- en op ontwerpniveau, en gefinancierd binnen de totale exploitatiebegroting van de nieuwbouwwijken. En met een scherpe aandacht voor een goede bereikbaarheid per fiets van alle voorzieningen in de wijken. Zie kaart 2, van het fietsnetwerk: alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn direct aan fietsroutes verbonden.

Consistentie in verkeersbeleid

De onstuimige groei van Veenendaal vond plaats in een periode waarin er voor de gemeente al lang een aanvaard structuurplan lag, in 1948 gemaakt door stedenbouwkundige Van Embden. In dat plan was de Rondweg-West ook werkelijk een rondweg. Zo werd het niet. De oorspronkelijke plannen om nieuwbouw aan de zuidkant te realiseren, werden gewijzigd toen er zicht kwam op heropening van de spoorlijn naar Utrecht. NS eiste daarbij echter wel een uitbreiding (ruim 5000 woningen) naar de westkant van Veenendaal. Hierdoor werd de Rondweg-West tot een centrum-as; tevens de enige aansluiting op het snelwegennet.

De mooi gedetailleerde overgang van eenzijdig naar tweezijdig fietspad in de Ambachtsstraat.



Tegen die tijd was ook het denken over een nieuwe hoofdroute, de Rondweg-Oost, al gestart. Die route, nagenoeg op de oostelijke gemeentegrens, zou in ieder geval het doorgaand noord-zuidverkeer moeten overnemen – en is inmiddels ook bedoeld om de zuidelijke bedrijventerreinen (300 bedrijven) plus de nieuwe woonwijken Dragonder-oost en Veenendaal-oost te ontsluiten. Eind 2007 moet de route helemaal gereed zijn.

Het door Goudappel Coffeng gemaakte Verkeersstructuurplan, vastgesteld in 1998, laat de waarde van de oostelijke rondweg goed zien: doorgaand verkeer nagenoeg buitenom en centrumverkeer via beide rondwegen snel afgewikkeld. Samen met de mooie lokaliserings van bedrijventerreinen (allemaal aan de stadsrand, nabij de uitvalswegen) zorgt dit ervoor dat er in Veenendaal een min of meer aaneengesloten woongebied ontstaat, zonder zware verkeersfuncties.

Fietsen naar het winkelhart

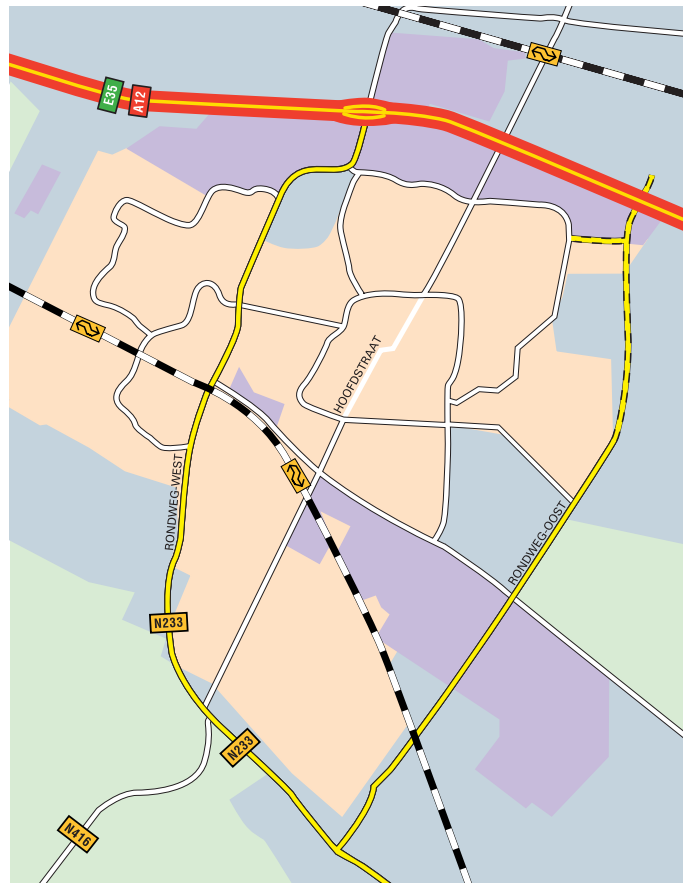
Met de Rondweg-West ontstonden er ook mogelijkheden om het centrum autolouwer te maken. Doorgaand noord-zuidverkeer kon nu immers een andere route nemen. De oude noord-zuidroute via de centrale winkelstraat (de Hoofdstraat) werd heringericht, eerst met een erfinrichting met eenrichtingsverkeer voor auto's, later (1988) als voetgangersgebied, op de meeste tijden ook toegankelijk voor fietsers.

Het terugdringen van de auto uit het stadshart werd nog verder gestimuleerd door de geleidelijke aanleg van een centrumring. Eind jaren '70 kon deze centrumring afge maakt worden doordat enkele bedrijventerreinen aan de westkant van het centrum vrijkwamen.

Cultuur

Hoe moeilijk grijpbaar en hoe lastig te kopiëren naar andere gemeenten ook, voor Smolders is de brede en langdurige maatschappelijke steun een centraal punt. Dan gaat het om brede steun in het ambtelijk apparaat, maar ook in de politiek. Tot aan burgemeester en wethouders toe, die zeker in het verleden bijna alles per fiets deden, zonder dat het een demonstratief karakter had. "We hoeven het belang van fietsen niet uit te leggen in de raad. Fietsen is de norm, dat zit er hier in gebakken." Zo kwam de eerste bewaakte stalling er in 1990 op aandrang van een winkeliersvereniging. Een supermarkt betaalde zelfs mee aan het inleveren van enkele parkeerplaatsen voor de deur om daar fietsparkeervoorzieningen te kunnen plaatsen.

Het solitaire fietspad door de wijk Veenendaal-West heeft voorrang bij de kruising met de Dichterslaan en markeert daar het punt waar de Dichterslaan een 30km/uur-weg wordt. Het fietspad loopt daarna onder station Veenendaal-West door naar het winkelcentrum Ellekoot.



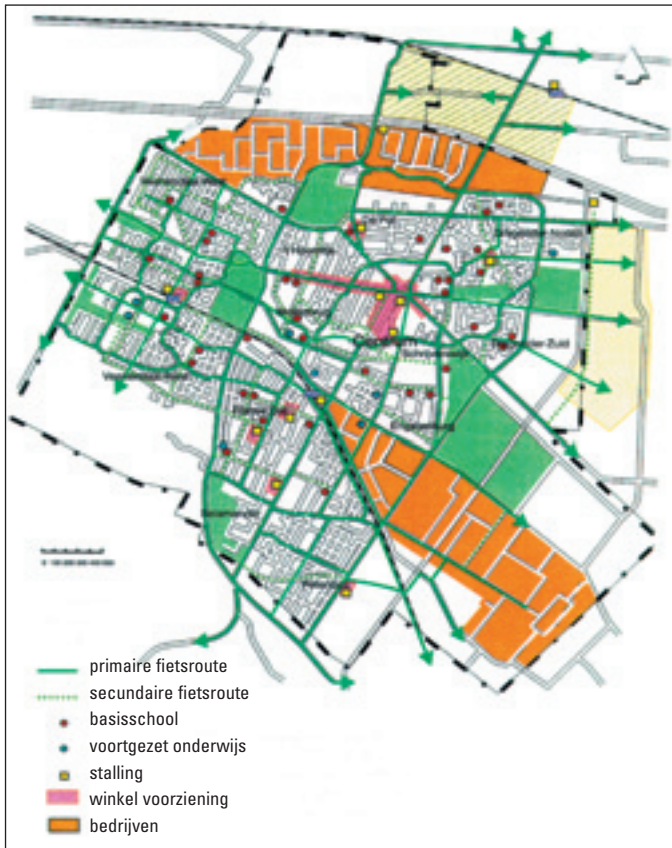
Kaart 1. Veenendaal

Smolders gebruikt graag het woord 'organisch': fietsen is 'gewoon' en 'logisch' in Veenendaal. Fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar, steeds meer. Het beleid is ook gericht op versterking van die cultuur; educatieve maatregelen nemen in het gemeentelijk beleid al lange tijd een vaste plaats in. Kinderen krijgen bijvoorbeeld een fietsvlag als ze vijf jaar worden. Er wordt, in samenwerking met 3VO, veel werk gemaakt van het verkeersexamen. Voor middelbare scholen is er een interactief programma over verkeersveiligheid en een fietskeuring.

Barrière van auto's

Ook na de voltooiing van de Rondweg-Oost en het verdwijnen van doorgaand autoverkeer uit de stad, zal de Rondweg-West een drukke route blijven. Modelberekeningen gaan





Kaart 2.

Het fietsroutenetwerk van Veenendaal, inclusief de bewaakte stallingen.

uit van 22.000 mtv/etm in 2010 (tegen dan 25.000 à 30.000 op de Rondweg-Oost) op deze barrière tussen Veenendaal-West en het centrum. Van de kruisingen tussen de Rondweg-West en de oost-west fietsroutes is er slechts één ongelijkvloers uitgevoerd. Dit in tegenstelling tot de fietskruisingen met de Rondweg-Oost, die grotendeels met tunnels worden opgelost. Toch is Smolders ervan overtuigd dat ook in de toekomst de barrièrewerking van de Rondweg-West wel zal meevallen. Mede omdat enkele kruisingen voor autoverkeer T-kruisingen zijn, terwijl de kruisende fietsroute een doorsteek heeft op de 'vierde poot' van de kruising. Dat maakt snelle VRI-regelingen mogelijk.

Maaswijdte

Wat bij de kruisingen met beide rondwegen al zichtbaar is, is een essentieel kenmerk van de fietsvoorzieningen in



Leo Smolders (r) met de beheerder van de gratis bewaakte stalling bij station Veenendaal Centrum.

Veenendaal: de geringe en vooral systematisch doorgevoerde maaswijdte van het netwerk. Het fietsroutenetwerk van Delft, waaraan stevig werd meebetaald door het rijk, is ver buiten Nederland bekend. In dit voorbeeldproject uit begin jaren '80 werd systematisch met maaswijdten gewerkt: 500 m voor de hoofdroutes, 200 à 300 m voor het wijknet en 100 m voor het buurtnet. Weinig steden zijn de laatste decennia hiermee werkelijk tot op de laatste route aan de slag gegaan. Veenendaal wel, zij het met een eigen filosofie: geen of nagenoeg geen onderscheid in niveaus in het netwerk (anders gezegd: hoofdnet en wijknet vallen samen) en een zeer strakke maaswijdte van 300 m. Die 300 m werd al gehanteerd bij de tunnels onder de spoorlijn in Veenendaal-West begin jaren '70. Bij de nieuwe Rondweg-Oost wordt deze maaswijdte nog steeds strak nagevolgd: twaalf kruisingen op 4 km.

Smolders: "We hebben op deze manier een fijnmazig netwerk gekregen, waarin de ideale lijn altijd bijna bereikt wordt. Geringe omrij-afstanden dus en vooral: op verplaatsingen naar bijvoorbeeld het centrum hebben veel inwoners de keuze uit twee of drie mogelijke routes. Verschillende routes met uiteenlopende kenmerken; voor elk wat wils. Je ziet ook dat het zo werkt: de sociaal minder veilige routes door parken worden 's avonds relatief minder gebruikt dan de nabije alternatieven. Zo bedien je je burgers echt goed met een passend aanbod."

Fietspad naast de woonstraat in de Boslaan. Na de voorrangskruising met de Middellaan is er voor de fietser een doorsteek naar de zuidelijke wijk Petenbos.





Op de drukke Buurtlaan Oost (sluiproute naar Ede) is vanwege de beperkte ruimte een gecombineerde verharding voor fietsers en voetgangers, alleen in kleur onderscheiden.

Ook kwantitatief is aantoonbaar dat het systeem met verschillende gelijkwaardige parallelle fietsroutes werkt. Op bijvoorbeeld alledrie de routes vanuit de zuidelijke wijken naar het centrum rijden 2.000 tot 4.000 fietsers per etmaal (zie kaart 3).

Comfort tot in de goot

Leo Smolders is ervan overtuigd dat het systematisch en langjarig werken aan goede fietsvoorzieningen de verklaring is voor het hoge fietsgebruik in nieuwbouwwstad Veenendaal. Naast de al genoemde aspecten, zoals een fijnmazig netwerk en versterking van de fietscultuur, is evenzeer het ontwerp van de fietsvoorzieningen van groot belang: comfort en snelheid over een gehele route. In Veenendaal heeft dat op tal van trajecten geleid tot de opvallende keuze voor fietspaden – meestal in twee richtingen bereden – naast een woonstraat met zeer beperkt autoverkeer.

De redenering hierachter is dat het bieden van een kwalitatief hoogwaardige en echt doorlopende fietsroute prevaleert boven de voordelen in ruimtebeslag en kosten van fietsroutes die deels via autoluwe woonstraten lopen. En inderdaad, voor de fietser zijn dit perfecte routes!

De meeste fietsroutes in Veenendaal vormen hierdoor een samenstel van solitaire trajecten, vooral in de nieuwste wij-

Kastanjelaan en Ambachtsstraat: fietspaden langs een woonstraat.



Kaart 3.

Fietsintensiteiten in Veenendaal: relatief veel (parallelle) drukke routes.

ken, en fietspaden naast woonstraten, vooral in de oudere schil rond het centrum. In deze 30km/uur-gebieden hebben de fietsroutes consequent voorrang.

De aandacht voor goede fietsvoorzieningen stopt in Veenendaal niet bij fijnmazigheid en doorlopende routes. De details doen terzake. Fietsend door Veenendaal wijst Smolders steeds weer op goede en foute details. Meest sprekend: het asfalt van fietspaden loopt op kruisingen volledig vlak door, over de goot heen. Behalve op het nieuwe pad langs de Prins Bernhardlaan. Smolders schudt zijn hoofd, teleurgesteld dat dit er tussendoor heeft kunnen glippen.



Drie jaar fietsbeleid nieuwe stijl in Nijmegen

Stel, je hebt een nieuw, links college dat flink wil investeren in fietsinfrastructuur, een onderzoek van de Fietsersbond dat aantoonde dat het slecht gesteld is met de kwaliteit en het comfort van fietspaden, en een plan van de Gelderse Milieufederatie voor een snelle fietsroute tussen Wijchen en Nijmegen. Daarmee lijken genoeg ingrediënten aanwezig om voor de fiets iets beters en mooiers te realiseren. Een verslag uit Nijmegen van drie jaar uitvoerend fietsbeleid met een ambitieus college.

Hans van Vliet, Cyrus, en Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen

In 2002 treedt in Nijmegen een nieuw college aan – PvdA, GroenLinks en SP – met een bijzondere ambitie. De partijen willen stevig investeren in fietsinfrastructuur: 10 miljoen euro in vier jaar. En ze willen snel resultaten zien. Belangrijke randvoorwaarde voor verantwoordelijk wethouder Ton Hirdes (GroenLinks) is het bestedingsdoel: geen losse bijdragen in allerlei projecten, maar middelen gericht besteden aan lange, doorlopende fietsroutes. Voor het ambtelijk apparaat betekent de nieuwe ambitie een ommezwaai. Plotseling is er geld voor fietsbeleid, en relatief veel ook voor een gemeente zonder cultuur van investeren in de fiets. Bovendien moet de ambtenarij af van het denken in ontbrekende schakels: het nieuwe credo is 'het bestaande fietsnetwerk opwaarderen', met het behalen van een hoog rendement als uitgangspunt (rendement = de inzet van middelen versus de hoeveelheid profiterende fietsers). Op dat moment is overigens het plan voor de Snelbinder over de Waal – een nieuw 2 km lang fietspad, hangend aan de spoorbrug – al in volle gang. Dit project is onderdeel van de ontsluiting van het nieuwe stadsdeel in Nijmegen-Noord en drukt niet op het nieuwe fietsbudget.

Snelfietsroute

Eerste actie: aan het slag, met als inzet de realisatie van de Snelfietsroute Nijmegen-Wijchen. Deze 6 km lange fietsverbinding op Nijmeegs grondgebied was als voorbeeldroute benoemd. Dit gaf gelegenheid meteen te starten met de planvorming en er kwam uitzicht op een spoedige uitvoering. De basis voor de route werd vastgelegd in het Planboek en al in december 2002 – zes maanden na aanvang! – werd een schetsontwerp de inspraak ingebracht.

Parallel hieraan was het nodig een Fietsinvesteringsprogramma (Fip) met alle overige aan te pakken routes op te stellen. Vormgegeven als een soort hitlijst kan het Fip jaarlijks worden bijgesteld op basis van nieuwe ideeën en wensen van wethouder, raad of ambtenarij. Bij de nominatie van fietsprojecten spelen de haalbaarheid van realisatie binnen de collegeperiode en het kenmerk 'drukke fietsverbindingen' een belangrijke rol. Fietsparkeren is er geen onderdeel van; daarvoor bestaat een apart programma. Het Fietsinvesteringsprogramma maakte voor de gemeenteraad duidelijk waaraan en waarom de fietsgelden zouden worden besteed. Dat bleek nodig: de raad besloot na een heftige discussie om voor de Snelfietsroute niet de gewenste € 4,3 miljoen, maar slechts € 1,2 miljoen beschikbaar te stellen. Gelukkig leverde het vernieuwende concept van de doorlopende

route substantiële bijdragen op van Knooppunt Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland. Hiermee werden de belangrijkste stukken aangepakt. Voorts werd onder meer intern 'werk met werk' gemaakt, werden budgetten toegevoegd voor de ont koppeling van hemelwater en verkeersregelinstanties, maar ook wijkrichtingsbudgetten. Achteraf bezien is duidelijk dat een geheel vernieuwde fietsroute van 6 km een brug te ver was, maar het resultaat mag er gelukkig toch wezen. Overigens blijft waakzaamheid te allen tijde geboden, om te voorkomen dat er een graai in de pot wordt gedaan om elders financiële gaten te dichten onder het mom van: 'we doen toch iets voor de fiets', of: 'overal moet bezuinigd worden', of: 'zit er nog geld in het potje?'





Snelbinder

Procesmanagement

Voor het bereiken van de ambities is een beroep gedaan op vaardigheden die zijn te karakteriseren als 'procesmanagement'. Projecten uitvoeren is dagelijks werk voor de gemeente, maar in dit geval zijn in de organisatie specifiek fietsambassadeurs gezocht. Hun uitgangspunt: kansen voor de fiets signaleren en deze uitdragen. Kwaliteit voor de fiets moet bij iedereen tussen de oren komen en dat vergt een langdurige en blijvende investering in de communicatie erover binnen de gemeentelijke muren. Bij de afdeling Verkeersbeleid is een trekker en tevens interne opdrachtgever gekomen, plus een verkeersontwerper met een vernieuwende en bevoordelende kijk op fietsen en fietsroutes. Ook bij Beheer is gezocht naar een win-winsituatie voor de fiets. De nieuwe aanpak heeft geleid tot een andere benadering van de Fietzersbond: niet meer 'tegen', maar 'met' de gemeente. Daarnaast hebben Fietzersbond en actieve bewoners de gelegenheid gekregen om projecten te steunen. Vanuit een positieve setting met rechtstreekse lijnen heerst in Nijmegen nu de sfeer om samen voor te gaan.

Obstakels

In het duale stelsel stelt de raad de kaders. De eerste taak was dus om de raad het Fip te laten vaststellen, met daarin het fietsnetwerk en de kwaliteitseisen waaraan fietsverbindingen moeten voldoen. Een raad mag dan de kaders stellen, maar er zijn altijd 'buurt- en straatprioriteiten'. Het fietsprogramma bood ruimte om hieraan

gevolg te geven, passend binnen de filosofie om volledige routes aan te pakken.

Een tweede obstakel kwam naar voren bij de uitwerking van de projecten in concrete maatregelen. In de organisatie zat verankerd dat rode tegels voor fietsers de standaard waren. De aanleg van 4 m breed asfalt voor de fiets was wel heel iets anders. De vastgestelde kwaliteitseisen vormden bij het verstrekken van opdrachten een belangrijke leidraad om duidelijk te maken waaraan de routes moeten voldoen. Een mooi voorbeeld hiervan is de Snelbinder, die wat betreft kwaliteitsniveau een trendbreuk met het verleden is.

Een fietsambassadeur moet continu alert blijven en collega's wijzen op de kwaliteitseisen die gelden om fietsen aantrekkelijker te maken. Een woonstraat die onderdeel wordt van een fietsroute kan weerstand opwekken, simpelweg doordat er een andere voorrangssituatie voor auto's komt. Hierbij is het volharden in kwaliteit voor fietsers een vereiste. Een groentijdverlenging door radardetectie, in de ogen van automobilisten een nutteloze investering, moet ook bevochten worden. Stuitte de fietser eerst op rood licht zonder dat verkeer uit de zijrichting kwam, nu wordt er gedetecteerd of een fietsers nadert en de groentijd automatisch verlengd, zodat hij kan doorrijden. Op een totale VRI-investering van 2,5 miljoen is dit een klein bedrag, maar het geeft naast het positieve effect op de rijtijd een serieus

psychologisch signaal: fietsers doen ertoe in Nijmegen en krijgen voorrang. Ten slotte vormde de enorme tijd die nodig is voor een grondige voorbereiding, inspraak, kostenraming en bijstellingen naar aanleiding van wensen van de raad en dergelijke een obstakel. Dat een grondige voorbereiding twee jaar vergt, is met een politieke horizon van vier jaar niet acceptabel. Uiteindelijk werden een aantal snel te realiseren onderdelen naar voren gehaald en uitgevoerd, om in ieder geval de zichtbaarheid op straat te vergroten.

Nog steeds foutjes

Is Nijmegen nu een groot succesverhaal? Nog niet. De ambities staan nog steeds, projecten worden uitgevoerd, bewoners en Fietzersbond zijn blij met alle verbeteringen en er zit nog het een en ander in de planning, zoals een grote nieuwe fietsenstalling bij het Centraal Station. Desondanks glippen er nog steeds foutjes tussendoor, komen er toch weer ergens tegels en worden ambities op het gebied van de verlichting van fietspaden (net) niet gehaald. De fietsambassadeurs moeten continu scherp blijven op dit soort zaken. Voorbeelden als Zwolle en Groningen laten zien dat alleen jarenlange aandacht en investeringen voor de fiets leiden tot het gewenste effect en draagvlak bij politiek en bewoners. Om het netwerk in Nijmegen op niveau te krijgen, moet voorlopig nog jaren fors geïnvesteerd worden. En de grote vraag is natuurlijk of een volgend college hiervoor ook weer geld gaat uittrekken.



Ton Hirdes

'Een genot om hier te fietsen'

Gemeenten streven naar een samenhangend fietsroutenetwerk, al dan niet met verschillende schaalniveaus. Delft hanteert bijvoorbeeld een klassieke driedeling in niveaus. Veenendaal legt het accent op een dicht netwerk van gelijkwaardige routes. Venlo kent weer een andere variant. Het Venlose fietsplan voor de komende jaren onderscheidt naast (of boven) primaire en secundaire fietsroutes een *ruggengraat*. 'Voor de grote groepen fietsers die gebruik gaan maken van de ruggengraat moet het een genot zijn hier te fietsen.'



foto: Wim van der Wijk, Royal Haskoning

De Regentessestraat op dit moment...

Het Veenendaalse principe om in de fietsinfrastructuur alle nadruk te leggen op een dicht netwerk van 'even hoogwaardige' fietsroutes, is tamelijk ongebruikelijk. Natuurlijk, getekende fietsnetwerken hebben doorgaans wel een even hoge dichtheid, maar in de prioritering en budget-toedeling wordt toch vaak een aanzienlijk onderscheid in niveaus gemaakt. Daarbij is zelden de klassieke niveau-driedeling van Delft in volle omvang zichtbaar: verbindend net – stadsniveau; verdelend net – wijkniveau; ontsluitend net – buurtniveau. Meestal ligt er een sterk accent op het hoogste niveau, welke benaming er ook voor gehanteerd wordt: primair net, hoofdroutes, snelnet, sternet e.v.a. Bij die concentratie op het hoogste niveau, zeg op de *hoofd fietsroutes*, is dan vaak te zien dat men een tamelijk grote hoeveelheid routes dat hoogste niveau meegeeft. Zie bijvoorbeeld het verhaal over Zwolle in de vorige *Fietsverkeer*, nr 11.

On-verkeerskundig taaltje

Weer een andere variant is te vinden in het nieuwe verkeersplan en fietsplan van de gemeente Venlo. In *Venlo leefbaar en bereikbaar, GVVP 2005-2015, Deelnota Fiets* worden primaire routes (stadsniveau) en secundaire routes (wijkniveau) onderscheiden, maar daarnaast of daarboven een ruggengraat. Op de ruggengraat komen

de grote fietsstromen van diverse herkomsten en naar belangrijke bestemmingen samen. De kwaliteit voor de fietsers is hier van het hoogste niveau: rechtstreeks, geen verkeerslichten, voorrang of – bij hoofdautoroutes – ongelijkvloerse kruisingen, voldoende ruimte (3.5 - 4.0 m) en comfortabel (vlak, breed en vloeiend). Om de waarde hiervan te benadrukken, gebruikt het fietsplan een nogal on-verkeerskundig taaltje:

'De ruggengraat is ijzersterk. Als de ruggengraat sterk is, is het hele systeem, het hele fietsroutenetwerk sterk. Voor de grote groepen fietsers die gebruik (gaan) maken van de ruggengraat moet het een genot zijn hier te fietsen. (...) De centrale as van een hoogwaardig fietsroutenetwerk is een plek waar je je thuis voelt. Fietsen is de hoofdfunctie van de ruggengraat. Dat betekent dat de fiets er een prominente plaats in de ruimte heeft. Dus niet, zoals in het standaard (Nederlandse) wegontwerp, verdrongen naar de marge van de ruimte. (...) Het beeld van de ruggengraat moet meer zijn zoals in sommige Zuidoost-Aziatische steden: brede banen, waar fietsers het straatbeeld bepalen, waar auto's eventueel als gast in mee kunnen liften. Het getal is van belang voor het beeld: veel fietsers, weinig auto's. De ruimte met het kamerbrede tapijt (wat meer is dan een rode loper, want die rol je niet

thuis uit; als je over de rode loper mag ben je per definitie te gast) wordt als een huiskamer ingericht met (stijl)meubelen: fietsenstallingen, servicepunten, schuilplaatsen, rustbankjes, kiosken, openbare verlichting; alle gesitueerd op een logische locatie. En (wand)versieringen door een herkenbare groenstructuur, (verzorgde) gevels en voortuinen en kunstobjecten. Als potentiële gebruiker van de ruggengraat bedenken je je wel drie keer voor je toch de auto neemt.'

Fietsstraten-plus

Opvallend is dat in Venlo zelfs bij deze hoogste categorie fietsroutes niet (alleen) aan fietspaden wordt gedacht; de tekst verwijst vooral naar een soort fietsstraten-plus, met in beperkte mate bestemmingsverkeer per auto 'te gast'. Het is ook interessant om te zien waar het feitelijk om gaat bij die ruggengraat: een driepoot van korte trajectdelen, elk nog geen kilometer lang. Dat lijkt ook opgeteld misschien teleurstellend weinig, maar tegelijk is er zeker een logica in te vinden. Het gaat namelijk om het hart van Venlo en van het fietsroutenetwerk. De drie trajecten zijn in drie richtingen het routedeel waarop nog een zeer sterke bundeling is; tezamen verbinden ze de drie stadsdelen (Venlo, Tegelen en Blerick). Ook raken ze aan alle belangrijke Venlose fietsbestemmingen, zoals het stads-



...en hoe het moet worden.

centrum, station, ziekenhuis en hogeschool. Daar een perfecte kwaliteit bieden, kan inderdaad misschien de gewenste uitstraling geven.

Aan de andere kant, de grote les uit de voorbeeldroutes in Den Haag en Tilburg (1975) en de les die ten grondslag lag aan het fietsroutenetwerk van Delft (1987), is toch echt dat fietsgebruik alleen door een geheel netwerk met voldoende kwaliteit goed bevorderd kan worden. Natuurlijk is Venlo dat ook van plan, maar het accent op de ruggengraat is toch ook realiteit. Misschien is het echter juist in situaties waarin het fietsbeleid en fietsgebruik onder druk staan en het gemeentebestuur een werkelijke koerswijziging wenst, wel verstandig of zelfs noodzakelijk om, net als Venlo, te kiezen voor de concentratie van middelenbesteding. Ook in Nijmegen (zie het artikel op pagina 8 en 9) is zoiets aan de hand.

Doelformuleringen

Dat er in Venlo een koerswijziging wordt uitgezet in het nieuwe verkeersplan, is ook te zien in de doelformuleringen: 'Het stimuleren van het fietsgebruik op een verplaatsingsafstand tot 7,5 km, waardoor het gebruik van de auto beperkt wordt. (...) Voor het bereiken van dit doel is het nodig de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto te verbeteren.' In een

voorgaande Verkenningnota stond het nog wat uitgebreider: 'De gemeente Venlo is in hoge mate georiënteerd op de bereikbaarheid voor het autoverkeer. Om de stad ook op termijn leefbaar te houden is meer aandacht

voor andere vervoerwijzen nodig en dan met name voor het langzaam verkeer. Venlo dient zich (...) te ontwikkelen tot een "fietsstad". Waar het voor korte ritten vanzelfsprekender is de fiets te nemen in plaats van de auto.' Dat zijn heel wat scherpere keuzes dan we kennen uit de Nota Mobiliteit van V&W.

Vertaald naar fietsroutes betekent dit dat Venlo op grote schaal behoefte heeft aan nieuwe routes, vanwege de specifieke (verkeers)structuur van de stad. De hoofdroutes voor de auto zijn in Venlo van oudsher sterk overheersend. Een hoofdader (Eindhovenseweg/Koninginnesingel) raakt zelfs aan het voetgangersgebied in het stadscentrum. Fietsroutes vielen in sterke mate samen met deze hoofdroutes voor het autoverkeer. Primaire fietsroutes wil Venlo nu niet meer langs de verkeersaders laten lopen. Anders, zo erkent de gemeente, zal de fiets door de vertragingen (vooral door de vele verkeersregelinstanties), onveiligheid en hinder nooit de gewenste concurrentiepositie krijgen.

tekening: Wim van der Wijk, Royal Haskoning



Fietsroutenetwerk Venlo met in blauw de ruggengraat.

Zeven kilometer voorrang voor fietsers

Wie bij het begrip 'fiets snelweg' denkt aan een overkapt fietspad voor futuristische ligfietsen, zit er in Breda flink naast. De voorbeeldroute tussen Etten-Leur en het hart van Breda is zeker een 'snelweg voor fietsers', maar dan wel op functionele wijze. Met strak asfalt, overal voorrang voor de fiets en slechts een enkel verkeerslicht.

Ron Hendriks, Global Image

De route werd eind 2003 voor het grootste deel voltooid (zie Fietsverkeer nr. 8, febr. 2004). De officiële opening volgde eind 2004. Het snelle fietspad kwam er, omdat Breda een door de provincie Noord-Brabant uitgeschreven prijsvraag won. Inzet was een voorbeeldfietsroute te ontwerpen, met als doel het interlokale fietsverkeer te stimuleren. Daartoe werd een route met smalle tegel- en klinkerpaadjes, waar de fietser zelden voorrang had, omgebouwd tot een ruim zeven kilometer lange, directe fietsverbinding, comfortabel uitgevoerd in rood asfalt, met een breedte van vrijwel overal 3,5 m. En met overal voorrang voor de fietser. Het fietspad loopt vanaf de rand van Etten-Leur enkele kilometers in rechte



foto's: Ron Hendriks, Global Image

lijn langs het Liesbosch. Daarna duikt het onder de A16 en de toekomstige HSL door, loopt langs Prinsenbeek, om in het centrum van Breda te eindigen. De hele route is voorzien van verlichting en om de eenheid te benadrukken zijn er over de volledige lengte bomen langs geplant met een tussenruimte van acht meter. De brommer wordt consequent naar de rijbaan verbannen.

Aanzienlijke kosten

Onderweg passeert de fietser drie futuristische 'schuilhutten', met onder meer een plattegrond van de route. In totaal komt hij circa twintig kruisingen tegen. Meestal gaat het om ondergeschikte wegen, maar op vier plaatsen kruist de fietssnelweg drukke wijkontsluitingswegen, met autointensiteiten tot zo'n 10.000 voertuigen per dag. Plateaus zorgen ervoor dat de auto-



snelheden op die plaatsen teruggedrongen worden. De oversteek met de stadontsluitingsweg Westerparklaan is de enige kruising die met een verkeerslicht is geregeld. De intensiteiten zullen daar in de toekomst zo hoog oplopen, dat fietsers anders nauwelijks meer de mogelijkheid krijgen om er veilig over te steken.

De kosten om de fietssnelweg aan te leggen waren aanzienlijk. In totaal werd er € 3,5 miljoen geïnvesteerd, exclusief de tunnel onder de HSL, die voor rekening kwam van het HSL-project. Een half miljoen euro per kilometer dus, waarvan 80% voor rekening van de provincie Noord-Brabant kwam. De rest legde Breda op tafel. Marc Hulleman van de gemeente Breda erkent dat dit veel lijkt. "Maar dat komt voor een belangrijk deel door de ingrijpende wegverleggingen en herschikkingen van het profiel die hier en daar hebben plaatsgevonden, zoals in de Meidoornstraat. Elders moesten bomen worden gerooid. De kosten voor de schuilhutten vielen relatief mee."

De Meidoornstraat vormde een tijdje de achilleshiel van de route. Een krap wegprofiel en bewoners die het niet echt voorzien hadden op de nieuwe 'snelweg', zorgden voor de nodige vertraging. Zij vreesden dat het voorrangspad het lastiger zou maken om vanuit de zijstraten met de auto de



drukke Meidoornstraat op te draaien. Na veel overleg werd hiervoor een oplossing bedacht. Met als resultaat dat hier het meest opvallende deel van de fietsroute te zien is: een eenzijdig, tweerichtingsfietspad met consequent doorgevoerde voorrang op de kruisingen. Zelfs een goed functionerende rotonde moest ervoor wijken.

Intensiteit verdubbeld

Op de route kom je alle soorten fietsers tegen: recreanten, scholieren en forenzen. Ook skaters weten het gladdere asfalt te waarderen. Uit tellingen blijkt dat het aantal fietsers aanzienlijk is toegenomen: op sommige plaatsen is de intensiteit verdubbeld. Op andere plaatsen binnen de bebouwde kom, zoals in de Meidoornstraat, is de groei minder spectaculair. Hulleman: "Een deel zal nieuwe fietsers zijn, een deel komt vanaf parallelroutes. Er is echter geen uitgebreid voor- en naonderzoek gedaan. We hebben ons beperkt tot tellingen op enkele vaste punten. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat er in de afgelopen periode veel is veranderd in de weginfrastructuur in het gebied."

Linda de Klein-Bevers van de provincie Noord-Brabant, de belangrijkste subsidieverstrekker, erkent dat er niet zoveel te melden valt over de feitelijke resultaten van de route. "De prijsvraag was vooral opgezet om gemeenten ertoe te bewegen plannen die op de plank lagen, ten uitvoer te brengen. Dat is in Breda dus gelukt. Vooraf is wel geformuleerd waaraan het plan – ook cijfermatig – moest voldoen en wat de verwachtingen waren. Maar dat is achteraf niet meer getoetst."

Het aantal ongevallen is in elk geval

afgenomen. Feitelijk zijn er nauwelijks meer ongevallen geregistreerd, afgezien van één dodelijk ongeluk op de met verkeerslichten beveiligde kruising. Vermoedelijk was daar sprake van een tragisch misverstand tussen een automobilist en een fietser.

Dat Breda wat minder opvallend aan de weg heeft getimmerd dan bijvoorbeeld Oss, waar vorig jaar een zogeheten fietsstraat in gebruik werd genomen (waar fietsers en auto's zich mengen), verbaast De Klein-Bevers niet. "In Oss is sprake van een nieuw concept. Weggebruikers moeten weten hoe daarmee om te gaan, en dan is communicatie en educatie nuttig. In Breda gaat het meer om een traditionele route."

Nutsbedrijven

Overigens zijn rammelende tegelpaden in Breda weinig meer te bekennen. "Wij draaien tegenwoordig consequent asfalt over de kabels en leidingen heen", zegt Hulleman. "De nutsbedrijven hebben daar steeds minder problemen mee. Door gebruik van een puinfundering kan eventueel ontsnappend gas een uitweg vinden. Soms zijn ze er zelfs blij mee. Er wordt niet meer zomaar gerommeld met nieuwe kabels. En voor de aannemer die een reparatie moet verrichten, lijkt het ook geen al te groot probleem. Met een slijptol is een gat gauw gemaakt. In de praktijk komt dat overigens nauwelijks voor."

De belangrijkste les die Breda uit het project heeft geleerd? Marc Hulleman: "Het ligt eigenlijk nogal voor de hand: doe het meteen goed. Kies voor een route met veel potentieel, leg het pad vrij. En geef fietsers de ruimte."



De waarde van een fietscoördinator

Haarlem kent geen uitzonderlijk hoog fietsgebruik. Nóg niet, als het aan fietscoördinator Otto van den Berg ligt. Want Haarlem, dat in het verleden niet direct bekendstond als de gemeente met het beste fietsbeleid, heeft nu juist een ambitieus fietsbeleid. Meer fietsgebruik, minder slachtoffers en minder fietsdiefstal, de ambities komen bekend voor. Alleen zijn ze in het Haarlemse beleid inmiddels niet alleen papieren doelen meer. Hoe valt deze verbetering te verklaren? Over de aanjaag-functie van een fietscoördinator.

Meer fietsen is een mooi doel, maar er zijn wel concrete maatregelen nodig om mensen te verleiden vaker de fiets te nemen. Of nog beter: de fiets in plaats van de auto. In het HVVP – inderdaad, het *Haarlems Verkeer- en Vervoerplan* – zijn de maatregelen al gedeeltelijk uitgewerkt. Nadruk krijgt de verbetering van bestaande fietsroutes en voorzieningen, waar comfort en veiligheid moeten toenemen. Verkeerslichten krijgen zo mogelijk een tweede groenfase voor fietsers, waardoor die nog maar half zo lang hoeven te wachten. Verder moeten ontbrekende schakels aan het fietsnetwerk worden toegevoegd. Tot zover is er niet zoveel bijzonders. In het beleid van veel middelgrote steden neemt de fiets immers een prominente positie in, in elk geval op papier.

Wederzijds begrip

Het feit dat er in Haarlem een fietscoördinator bestaat, is al een succesfactor, meent Otto van den Berg. "Ik

onderhoud een directe relatie met de verkeersontwerpers, waardoor ik zie waar ze mee bezig zijn. Niet dat ik ontwerpen ga toetsen, maar meer in het algemeen let ik er wel op dat het beleid wordt uitgevoerd." Bij andere collega's probeert Van den Berg al bij het beleid maken de fiets een rol te laten spelen. In het begin zocht hij ze zelf op en gaf zijn mening vanuit het perspectief van de fietser. Inmiddels werken ze met de naslagwerken die hij heeft aanbevolen en komen zij vanzelf naar hem toe. "Verkeersontwerpers en stedenbouwkundigen ontmoeten elkaar, discussiëren over oplossingen en er ontstaat wederzijds begrip. Dat was vroeger wel anders. Het was frappant hoe sommige mensen blind konden zijn voor de fiets." Niet dat het allemaal van een leien dakje gaat. "Het is wel een kwestie van doorzetten."

Otto van den Berg heeft een stevige basis onder zijn voeten. "Haarlem heeft duidelijke beleidsdoelstellingen

voor het fietsverkeer. Die kunnen we uitvoeren doordat het college een programma heeft dat daarbij past. De samenstelling van de gemeenteraad draagt er ook toe bij dat we voor fietsers goede maatregelen kunnen treffen. We zijn nu bezig met een uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur, een uitvloeisel van ons beleidsplan. Mooi voorbeeld is de fietsroute die langs het Spaarne loopt. Bij de Buitenrustbruggen moeten ze een druk kruispunt met veel autoverkeer passeren. We willen nu een verbinding onder de bruggen door maken, zodat ze ongelijkvloers langs het kruispunt komen. Dat scheelt een hoop tijd." Het fietsparkeren in de binnenstad blijft een heikel punt, maar is wel verbeterd. "Er zijn een paar flinke fietsenstallingen in het winkelgebied, bewaakt en gratis. Aan de zuidkant is nog uitbreiding nodig, maar door bezuinigingen ligt dat nu stil. Waar we rekken hebben bijgeplaatst en er toch sprake is van wildparkeren, gaan we handhaven. Voorlopig op een vriendelijke manier, door toezichthouders die overtreders aanspreken of een waarschuwing aan het stuur hangen. Dat doen we trouwens nog maar kort, dus daar zijn nog geen resultaten van bekend."

Nuttig werk

Het stationsgebied is ook een probleem waar Haarlem niet omheen loopt. "Samen met ProRail werken we aan een plan voor twee onbewaakte stallingen van samen bijna 5000 plaatsen en een bewaakte stalling van 2000 plaatsen. Het ontwerp is volgend jaar klaar en in 2008 stáát de stalling er. Erg ambitieus, maar dat kan geen kwaad."

Ook in Haarlem heeft de Fietsersbond een Fietsbalans uitgevoerd. Sterke punten bleken de stedelijke dichtheid, het comfort en de concurrentiepositie van de fiets tegenover de auto. Zolang de fietsers nog niet tevreden zijn, timmert de Haarlemse Fietsersbond stevig aan de weg. "Je hoort ze veel inspreken, overleggen met raadsfracties, ze komen geregeld bij de wethouder langs of praten rechtstreeks met allerlei ambtenaren. Ik vind dat de bond hier nuttig werk doet."



Ervaringen met fietsstroken in Duitsland en Zwitserland

Fietsstroken worden in veel Europese steden toegepast. Wat uiterlijk op elkaar lijkt, vertoont verder grote verschillen. Zie alleen al de vele begrippen ervoor in het Duitse taalgebied: Radstreifen, Radfahrstreifen, Suggestivstreifen, Radspur, Angebotsstreifen, Schutzstreifen, Mehrzweckstreifen. Ook qua geschiedenis, wettelijk kader, toepassingscriteria én ervaringen zijn er veel verschillen. De kennis over fietsstroken in vooral Duitsland en Zwitserland op een rij gezet – met een uitstapje naar Kopenhagen.

Ursula Lehner-Lierz, velo:consult

De Zwitserse voorgeschiedenis

Het Zwitserse kanton Basel-Stadt kent fietsstroken sinds eind jaren '40. Al in 1942 had de kantonale regering de beslissing genomen om geen fietspaden meer aan te leggen. Voorzover ruimte voor fietsers in de toekomst überhaupt nog nodig zou zijn nu de auto norm was geworden, volstond een markering van fietsstroken. In het kanton Bern werden in 1964 de eerste fietsstroken gemarkeerd op de uitvalweg naar Lausanne: 1,00 m breed en afgescheiden door een gele onderbroken lijn. De jaren '70 brachten een langzame ommezwaai. Toenemend autoverkeer, de oliecrisis in 1973 en toenemend milieubewustzijn leidden tot een herontdekking van de fiets. Helaas was de vakwereld inmiddels de fietsdeskundigheid kwijtgeraakt. Daarom publiceerde de landsregering in 1973 een aanwijzing voor het aanleggen van fietsstroken, met de aanbeveling aan gemeenten en kantons om hun wegen met fietsstroken van 1,00 m breedte te voorzien.

Het protest tegen deze veel te smalle fietsstroken, die de fietsers op kruispunten in de kou lieten staan, was een van de eerste activiteiten van de fietsersorganisatie IG Velo. Ter gele-



foto: Graham P. Smith

Basel. De Rijnbrug. Een tweerichtingsfietspad, omdat veel fietsers van rechts komen, de Rijn oversteken en rechts afslaan. In rijrichting wordt het voor de kruising ingebogen en gaat het na kruising van de andere rijrichting over in een fietsstrook.



foto: Graham P. Smith

Basel. Voor de kruising wordt het gecombineerde voet-fietspad ingebogen en gaat over in een fietsstrook met OFOS. Vanwege de doorgetrokken lijn is de fietsstrook hier uitsluitend voor fietsers.

genheid van een door IG Velo georganiseerd internationaal congres in Bern in 1986 werd op een hoofdweg een fietsstrook doorgetrokken over een kruising, en wel links van het rechtsafvak. Een primeur! De uit achttien landen komende deelnemers konden zich tijdens het congres ervan over-

tuigen dat dit werkte. Voortrekker was Oskar Balsiger, die een jaar later fietscoördinator werd van het kanton Bern en in 1988 hoofdauteur van de door het kanton Bern geïntroduceerde 'rode ordner', met gedetailleerde beschrijvingen en onderbouwingen van alle gemarkeerde fietsvoorzieningen (op



Basel. Voor de kruising gaat het aanliggende fietspad over in een fietsstrook met aparte opstelvakken voor de verschillende richtingen. Links afslaande fietsers gebruiken het rechte opstelvak om indirect links af te slaan – met een aparte groenfase.



Basel. Verkeerseilanden met een dubbele functie: ze beschermen begin en einde van de fietsstrook bij een kruising en geven voetgangers de mogelijkheid om in twee etappes over te steken.

wegvakken en vooral kruispunten). De rode ordner werd al snel een basisinstrument van planologen bij overheden en adviesbureaus in heel Zwitserland en de andere Duitstalige landen. De belangrijkste inhoudelijke keuzes in de rode ordner zijn nog steeds uitgangspunt van het tegenwoordige verkeersbeleid, dat gebaseerd is op het grondbeginsel *Koexistenz auf Mischverkehrsflächen*: 'samenleven' op een gemengd profiel. Fietsstroken werden de standaardmaatregel in Zwitserland.

De praktijk in Bern en Basel

Het kanton Bern heeft voor fietsvoorzieningen duidelijke planologische grondbeginselen geformuleerd. De concrete keuze voor een maatregel hangt af van lokale omstandigheden, intensiteit, snelheid, veiligheid, haalbaarheid en onderhoud. Op wegen met een helling van < 2% is de standaardbreedte van fietsstroken 1,50 m (min. 1,25 m), bij hellingspercentages > 2% wordt er bergop een fietsstrook van 1,80 m (minimaal 1,40 m) breedte aangelegd, terwijl fietsers bergaf meerijden tussen

het autoverkeer. Ook in Basel bestaan tamelijk strikte toepassingsregels. Behalve bij bruggen en hoofdwegen buiten de bebouwde kom, zijn fietsstroken eerste keus. De standaardbreedte van fietsstroken is 1,50 m (1,60 m bij een parkeerstrook aan de rechterkant). In Bern en Basel zijn fietsstroken nu al sinds twintig jaar een geïntegreerd onderdeel van het wegontwerp. Bern heeft ruim 50% van de wegen met een breedte > 7.5 m (in totaal 500 km weg-lengte) voorzien van fietsstroken. In het kanton Basel bestaat ruim 90% van het kantonale fietsrouten netwerk van 140 km lengte uit fietsstroken.

De beperkte kosten van aanleg en onderhoud, afgezet tegen een hoge effectiviteit qua veiligheid en comfort, spelen daarbij een belangrijke rol. Christof Bähler, fietscoördinator van het kanton Bern, vat de ervaringen met fietsstroken als volgt samen: "Ze verbeteren het comfort en de veiligheid van fietsers en worden door alle weggebruikers goed geaccepteerd. Wel speelt de breedte een essentiële rol. Het positieve effect moet niet worden ondergraven door te smalle fietsstroken. Verkeerd aangelegde of te smalle fietsstroken suggereren een veiligheid die feitelijk niet bestaat."

Ook voor Barbara Auer, coördinator Langzaam Verkeer van het kanton Basel-Stadt, zijn veiligheids- en comfortaspecten het belangrijkste: "Fietsers zijn steeds zichtbaar, ze hebben hun eigen ruimte en kunnen bij stoplichten rechts langs de rij auto's naar voren fietsen. Het snelheidsverschil tussen auto en fiets wordt verminderd." Problemen zijn er in Basel met laden en lossen en met parkeerstroken langs fietsstroken. In zowel Bern als Basel wordt bijzondere aandacht besteed aan maatregelen om fietsers veilig en comfortabel over kruispunten heen te leiden: opstelvakken voor de belangrijkste richtingen, OFOS'en, weefstroken, vroeger groen bij stoplichten, enz. Bij rotondes wordt de fietsstrook ruim 20 meter voor de rotonde opgeheven en direct daarna weer voortgezet. Daarbij wordt erop gelet dat de overgang van fiets- naar rijstrook veilig en comfortabel is. Gekleurde wegedeelten worden in Bern vermeden vanwege kosten en onderhoudsproblemen. Net als in Bern zijn veilige kruispunten ook in Basel een hoofdaandachtspunt. In Basel worden gevaarlijke gedeelten rood gekleurd (over kruisingen heen, weefstroken) om andere weggebruikers op fietsers attent te maken.

foto: Graham P. Smith

foto: Graham P. Smith



foto: Graham P. Smith

Bern. Omgeving Centraal Station, met een provisorische herinrichting van het kruispunt. Een fietsstrook met aparte opstelvakken voor de verschillende richtingen, een OFOS voor rechtdoor en rechtsaf. De ruimte voor de fietsstrook is gewonnen door de rijstroken te versmallen naar 3,00 m.



foto: Graham P. Smith

Bern. Hetzelfde punt als hierboven: omgeving Centraal Station. De definitieve herinrichting van het kruispunt: de hermarkering van fietsstroken en opstelvakken, een fietsverkeerslicht met detectielus.

Fietsstroken in Duitsland

Ook Duitsland herontdekte eind jaren '70 de fiets. De nog bestaande fietspaden waren smal en slecht onderhouden. Als er van een fietspad al geen officiële parkeerstrook was gemaakt, stonden er in de praktijk vaak wel auto's op geparkeerd. Werkelijke fietsnetwerken waren er niet (meer) en vooral de kruispunten leverden grote veiligheidsproblemen op. Toch was en bleef een fietspad voor velen de eerste keuze. 'Scheiden' was ook in Duitsland al sinds decennia de leuze en 'fiets-

paden aanleggen' het synoniem voor 'het fietsverkeer bevorderen'. De nieuw opgerichte fietsersbond ADFC eiste dat 'de fiets als een voertuig op de weg hoort en niet op de stoep'. Er ontstonden felle discussies over scheiden of mengen – die tot heden voortduren. Vooral in Nordrhein-Westfalen werd in de jaren '90 geëxperimenteerd met markeringen, gesubsidieerd via een 'experimenteerclausule' van het programma *Fietsvriendelijke gemeenten in Nordrhein-Westfalen*. Zo kon de gemeente Troisdorf binnen zeven jaar

een stedelijk fietsroutenetwerk aanleggen, vooral door de herindelung van rijbanen, de versmalling van rijstroken en de markering van fietsvoorzieningen. Het effect was een forse stijging van het aantal verplaatsingen per fiets (van 16 tot 21%), een daling van het aantal autoritten (van 45 naar 41%) en een duidelijke toename van de subjectieve veiligheid van fietsers. Naar aanleiding van de vele positieve ervaringen werden de markeringsvoorzieningen in 1995 opgenomen in de herziene ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (ERA '95) en twee jaar later ook eindelijk in de herziene StVO (de Duitse pendant van het RVV). Daarin werden echter ook toepassingscriteria en breedtes voorgeschreven (zie tabel 1), die in de praktijk problemen opleveren en het toepassingsgebied tezeer inperken.

"Cijfers zijn nuttig voor gemeenten en diensten die kritisch staan tegenover de fiets of er nog niet veel ervaring mee hebben", vindt Uwe Redecker, fietscoördinator van de stad Kiel. Persoonlijk geeft hij aan kwalitatieve eisen de voorkeur, maar vindt wel dat daarvoor een bepaald ontwikkelingsniveau van het fietsverkeer, ervaring en draagvlak nodig zijn. Inmiddels zijn zoveel – doorgaans positieve – ervaringen met gemarkeerde fietsvoorzieningen opgedaan, dat er binnenkort een verdere StVO-herziening komt, zonder grenswaarden en breedtes. Nadat 'scheiden' sinds decennia de doctrine was in Duitsland, met aparte fietspaden als eerste keuze, zullen in de komende StVO-herziening fietspad en fietsstrook als gelijkwaardig worden beschouwd.

Kiel

De Noord-Duitse stad Kiel heeft begin jaren '90 de eerste proeffietsstroken aangelegd. Ze werden geel gemarkeerd (in Duitsland de kleur voor werk in uitvoering) en voorzien van fietsymbolen. Ook na de opname van fietsstroken in de StVO (1997) werd deze aanpak gehandhaafd om de maatregelen bij 'kritische wegen' te kunnen uitproberen en het draagvlak te vergroten.

Fietsstroken worden in Kiel op hoofdwegen aangelegd in breedtes tussen 1,50 en 2,50 m. Een bovengrens voor het aantal motorvoertuigen per etmaal wordt niet gehanteerd; er zijn fietsstroken aangelegd op wegen met 12.000 tot 17.000 mtv/etm. Door de markeringen wist de stad Kiel het



foto: Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel

Kiel. Bij de recente herinrichting van het Stationsplein werd het plein verkleind ten bate van een bus- en een fietsstrook. De fietsstrook wordt rechts en links gemarkeerd door middel van een 25 cm brede witte doorgetrokken streep. Voorbij het kruispunt gaat de strook over in een (aanliggend) fietspad.



foto: Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel

Kiel. Als proef (gele werk-in-uitvoering-markering) worden de drie rijbanen vervangen door twee rijbanen plus fietsstrook. Als het bevalt, komt er na enige tijd de permanente witte markering.

fietsroutenetwerk binnen enkele jaren fors uit te breiden. Volgens fiets-coördinator Redecker zijn fiets- en -suggiestroken belangrijk omdat ze effectief, veilig, snel en goedkoop te realiseren zijn en, op een paar uitzonderingen na, door alle weggebruikers goed geaccepteerd worden. Ook de politie steunt het parool 'meer veiligheid door meer zichtbaarheid'. Nog niet echt opgelost is het probleem van foutparkeeders wanneer een parkeerstrook links van de fietsstrook wordt aangelegd.

Overzicht

In tabel 1 zijn de belangrijkste kenmerken van de verschillende soorten fietsstroken op een rij gezet. De diversiteit in details is opvallend, ook in geadviseerde breedten. De minimummaten zijn vooral in Zwitserland en Denemarken smaller dan in Nederland. Veel lijkt te maken te hebben met regels omtrent naast elkaar fietsen (in Duitsland en Zwitserland verboden) en met fietsintensiteiten en daaraan gekoppelde inhaalbewegingen. Twee fietsers naast elkaar is op de stroken in Duitsland en Zwitserland niet goed te doen. Aan de andere kant, in de Nederlandse praktijk zijn ook vele stroken te zien waar dat niet goed kan. Want we hebben in Nederland wel richtlijnen, maar met een beduidend lagere status dan de juridische voorschriften in Duitsland en Zwitserland.

Tabel 1. Fietsstroken: voorschriften, maten en toepassingscriteria

	Duitsland		Zwitserland		Denemarken
	Radfahrstreifen	Schutzstreifen (voorheen: Suggestivstreifen, Radspur, Angebotsstreifen)	Radstreifen	Kernfahrbahn	Cykelbaner
markering	wit, doorgetrokken, 25 cm breed	wit, onderbroken (1-1), 12 cm breed	geel, onderbroken (3-3) of doorgetrokken, 20 cm breed	geel, onderbroken (3-3)	wit, doorgetrokken, 30 cm
breedte	standaard 1,85 m, minimum 1,50 m	standaard 1,60 m, minimum 1,25 m	minimum 1,20 m	minimum 1,20 m	standaard 1,50 m, minimum 1,20 m
gebruik	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers (verplicht) • verboden voor anderen 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers (verplicht) • mag worden verlaten om fietsers in te halen • mag gebruikt worden door anderen indien nodig 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers (verplicht) • mag gebruikt worden door anderen indien nodig, als de lijn is onderbroken 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers (verplicht) • mag gebruikt worden door anderen indien nodig, als de lijn is onderbroken 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers (verplicht) • verboden voor anderen
harde voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> • rijbaanbreedte \geq 9,00 m • max. 18.000 mtv/etm bij 2 rijstroken en 25.000 bij 4 rijstroken 	<ul style="list-style-type: none"> • rijbaanbreedte \geq 7,00 m, maar $<$ 8,50 m • rijstrook voor gemotoriseerd verkeer min. 4,50 m, max 5,50 m • max. 10.000 mtv/etm • $<$ 5% vrachtwagens 		<ul style="list-style-type: none"> • rijloper voor tweerichtingsverkeer van mvt, zonder asmarkering, van $<$ 6,00 m breedte tussen fietsstroken 	

Kernfahrbahnen

Opvallend zijn de Zwitserse Kernfahrbahnen, die een strak concept hebben: een rijloper van maximaal 6,00 m zonder asmarkering. Een ontwerp dat in

Nederland, vooral met suggestiestrook erlangs, ook regelmatig te zien is. In Zwitserland zijn er binnen de bebouwde kom ook veel en vaak goede ervaringen mee opgedaan. Buiten de

bebouwde kom wordt er nu onderzoek naar gedaan – met vooralsnog minder positieve ervaringen (zie www.kernfahrbahn.ch).

De Nederlandse fietsstroken

Om het geheugen even op te frissen. Nederland kent twee hoofdvormen, met daarbinnen weer belangrijke onderscheidingen in belijning en regelgeving:

1. Fietsstroken. Deze hebben bij voorkeur een rood oppervlak en noodzakelijk een fietssymbool op het wegdek. Parkeren en stoppen op de strook of de rijbaan ernaast is verboden. Er zijn twee varianten:
 - met onderbroken streep: andere bestuurders mogen op de fietsstrook komen, mits zij de fietser en bestuurder van een gehandicapt voertuig niet hinderen of in gevaar brengen;
 - met doorgetrokken streep: andere bestuurders dan fietsers mogen niet op de fietsstrook komen.

Een fietsstrook is in de CROW-richtlijnen minimaal 1,50 m breed; gewenste breedte 2,00 m.

2. Suggestiestroken. Dit zijn door een onderbroken streep van de rijbaan afgescheiden weggedeelten zonder afbeelding van een fiets. Deze stroken hebben geen officiële status (ook niet bij een rood oppervlak) en houden dus ook geen stop- en parkeerverbod in; andere weggebruikers mogen de suggestiestrook

gewoon gebruiken en erop parkeren als er geen parkeerverbod geldt. De gewenste breedte volgens CROW is 1,75 m en dient minimaal 1,00 m te zijn.

De verschillen zijn zo complex, dat het moeilijk is voor te stellen dat weggebruikers (zowel fietsers als automobilisten) ze doorgronden. Bijvoorbeeld: een suggestiestrook in een straat met een parkeerverbod is in de praktijk ongeveer hetzelfde als een fietsstrook met onderbroken streep.

De laatste jaren is de verwarring nog wat groter geworden. In de eerste plaats door de trend om fietssuggestiestroken te gebruiken op wegen van minder dan 6,00 m breed: auto's die elkaar daar tegenkomen, moeten simpelweg de strook gebruiken. In de tweede plaats door de nieuwe kantmarkeringen op erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom), die vaak op wat grotere afstand van de berm worden geplaatst. Hierdoor lijkt het soms of de wegen uiterst smalle suggestiestroken zonder rood oppervlak hebben en regelmatig is te zien hoe fietsers buiten die kantmarkering proberen te fietsen.

Fietsstroken in Kopenhagen

Al sinds de jaren '30 zijn fietsstroken in Denemarken bekend, ook al genieten tot op heden fietspaden de voorkeur. Een opvallende aanpak heeft de stad Kopenhagen, met zijn uitgebreide stedelijke netwerk van goede fietspaden met een totale lengte van 329 km. Kopenhaagse fietspaden gaan een aantal meters voor het kruispunt over in een fietsstrook, worden rechtdoor over het kruispunt geleid – sinds de jaren '90 vaak blauw gemarkeerd met witte fietssymbolen – om daarna weer over te gaan in een fietspad.

In het kader van het *Fietpadenprioriteitsplan 2001-2016* wil de gemeente het stedelijke fietstroutennetwerk completeren door de laatste 51 km fietsvoorzieningen aan te leggen. Om op korte termijn met weinig geld veel succes te kunnen boeken, worden behalve fietspaden ook een aantal fietsstroken aangelegd, en wel versterkte fietsstroken, een combinatie van fietsstroken, korte fietspaadjes (bijvoorbeeld bij bushaltes) en verkeers-eilanden die het fietsverkeer van het gemotoriseerde verkeer scheiden. Deze versterkte fietsstroken zijn als goedkope tijdelijke maatregelen bedoeld, die later door fietspaden als permanente maatregelen worden vervangen. Daarom worden de fietsstroken in dezelfde breedte (2,2 m) en op dezelfde tracés aangelegd als de

latere fietspaden. Ze zijn door een trottoirband van het voetpad gescheiden en gemarkeerd met een 30 cm dikke doorgetrokken witte lijn. Door de witte streep door een tweede trottoirband te vervangen en de fietsstrook op te hogen en van een asfaltwegdek te voorzien, wordt er later een fietspad van gemaakt. Eventuele parkeerstroken worden links van de fietsstrook aangelegd.

Uit onderzoek blijkt dat de van fietspaden bekende kruispuntproblemen ook door dit soort naar scheiding neigende fietsstroken niet kunnen worden opgelost. Daarbij komen problemen met foutparkeerders, omdat fiets- en parkeerstrook op hetzelfde niveau liggen, terwijl er normaal tussen fietspad en parkeerstrook een hoogteverschil is van 7 à 12 cm. Volgens Niels Jensen, verkeersplanner bij de stad Kopenhagen, zijn deze ervaringen een van de redenen waarom het fietsstrookprogramma in Kopenhagen niet zo intensief wordt vervolgd als oorspronkelijk gepland was.

Positief zijn de ervaringen met de blauwe markeringen op de kruispunten. Uit onderzoek blijkt dat daardoor de veiligheid wordt verbeterd. Vooral het aantal ongevallen tussen rechtdoorgaande fietsers en tegemoetkomende links afslaande auto's is duidelijk gedaald.

'Geen enkele methode wordt van begin tot eind gevolgd'

In de *Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur* is een hoofdstuk gewijd aan fietsnetwerken en modellen. In de voorbereiding van de herziening van de *Ontwerpwijzer* (zie pagina 23) werd duidelijk dat gebruikers dit hoofdstuk als nogal theoretisch beschouwden en dat de inhoud meer op de praktijk toegesneden zou mogen zijn. DHV voerde in opdracht van het Fietsberaad het onderzoeksproject uit dat de bouwstenen voor dit verbeterde hoofdstuk moest aanleveren. Projectleider Albert Nauta vertelt over de uitkomsten van dit onderzoek. Aanvullend een samenvatting van de resultaten die DHV vond.

"In de praktijk zijn diverse methoden in zwang, maar geen enkele wordt van begin tot eind gevolgd", zegt Albert Nauta over de totstandkoming van fietsnetwerken. "Met een enquête hebben we ambtenaren en adviseurs gevraagd welke methode zij toepassen om zowel het utilitaire als het recreatieve netwerk vast te stellen, welke gegevens ze daarvoor gebruiken en of ze ook modellen hanteren." En doen ze dat? "De praktische benadering heeft de overhand. In de meeste gevallen is het een kwestie van lokale kennis gebruiken en van gezond verstand. Beoordelingscriteria worden meestal kwalitatief ingevuld en maar zelden kwantitatief – behalve als het gaat om veiligheid. Tot slot is draagvlak in de politiek en de samenleving belangrijk."

Grote mogelijkheden

Verkeersmodellen worden in bij het ontwerpen van fietsnetwerken nauwelijks als onderbouwing gebruikt, zo kwam duidelijk uit Nauta's onderzoek naar voren. "Ik zie dan ook grote mogelijkheden voor modellen bij grootschalige plannen, zoals op Vinex-locaties. Daar ligt dan een stedenbouwkundig ontwerp en met modelberekeningen kun je bepalen of dat voor de fiets gunstig uitpakt. Op die manier kun je het nut van een tunnel aantonen of het effect van twee infrastructurele werken met elkaar vergelijken. In Breda hebben we bijvoorbeeld met een model een aantal locaties bij de rondweg onderzocht. Daar kwam uit dat je met twee groenfasen bij ver-

keerslichten voor fietsers hetzelfde effect bereikt als met een tunnel. Met die informatie kun je prioriteiten bepalen." Overigens is het gebruik van verkeersmodellen ook binnen een gemeente niet erg bekend. "Het komt voor dat men niet weet dat ze een kamer verderop wel met modellen werken."

Voor brede verkeersplannen worden meestal multimodale verkeersmodellen toegepast. De meeste aandacht daarin gaat naar het autoverkeer; de fiets is veel minder zichtbaar. Nauta heeft daar wel een verklaring voor: "Voor fietsers zijn nauwelijks alternatieve routes mogelijk. Voor hen is het verband tussen afstand en snelheid vrij direct, terwijl voor automobilisten een langere route best sneller kan zijn. De afwikkeling van het autoverkeer krijgt daarom veel aandacht in die verkeersmodellen. Natuurlijk kun je

voor fietsers wel streven naar een verschuiving naar snelle routes, maar meestal komt het neer op een kwaliteitsverbetering van bestaande routes. Twee keer groen in een verkeerslichten-cyclus, zoals ik net van Breda noemde, kan bijvoorbeeld heel goed werken. Snelle fietsroutes trekken namelijk veel nieuwe fietsers aan."

Recreatief fietsen

Recreatieve fietsnetwerken zijn in het beleid nog een ondergeschoven kindje. "Zo'n netwerk is meestal geen beleidspunt van een gemeentelijke afdeling Verkeer, maar zit in de recreatiehoek", zegt Nauta. "Dat geldt vaak ook voor de financiering. Omdat men het liefst recreatief fietst dichtbij huis, moet de kwaliteit van fietsvoorzieningen in de omgeving en ernaartoe goed zijn. Fietsers moeten natuurlijk op een plezierige manier buiten de bebouwde kom kunnen komen, anders pakken ze alsnog de auto. De kwaliteit van de overgang van de bebouwde kom naar het buitengebied blijkt vaak nog ondermaats."

Tweederde van de bevolking pakt de fiets voor recreatie. "Die mensen moet je serieus nemen. Dat betekent dat beleidsmakers niet alleen naar herkomst-bestemmingsrelaties moeten kijken, want voor recreatie gelden heel andere criteria. Daar is fietsen geen middel maar een doel op zichzelf."



Samenvatting van de belangrijkste tekstdelen van het rapport *Gebruik fietsmodellen voor netwerkplanning en onderzoek naar fietsnetwerken, DHV, Amersfoort, maart 2005.*

Gebruikte methoden voor netwerkplanning

DHV heeft een enquête gehouden onder 76 beleidsmedewerkers fiets bij provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen plus adviseurs bij adviesbureaus. Er is onder meer gevraagd naar de aanpak voor fietsnetwerken. Figuur 1 laat zien dat er zeker geen sprake is van een eenduidige werkwijze. Zowel medewerkers van overheden als van adviesbureaus gaan bij het vaststellen van fietsnetwerken voor-al erg pragmatisch te werk:

veel gebruik van kennis van de lokale situatie en gezond verstand.

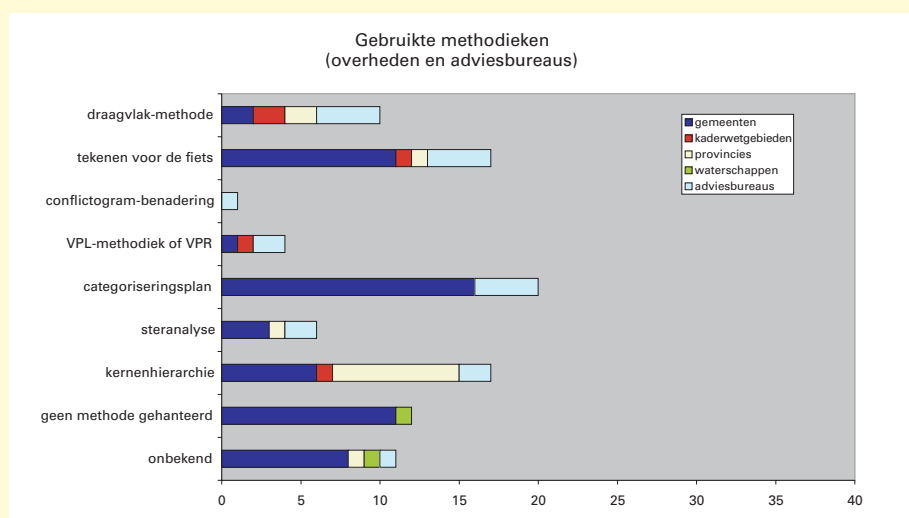
Mate van modelgebruik

DHV heeft 94 GVVP's geanalyseerd op vermeldingen van of signalen over het gebruik van modellen in de totstandkoming van de gemeentelijke verkeersplannen. Slechts vijf GVVP's maken melding van het gebruik van fietsmodellen, zie tabel 1 op pagina 22. Het vermoeden bestaat dat er vaker van meer gegevens wordt gebruikge- maakt dan vermeld. In het verleden

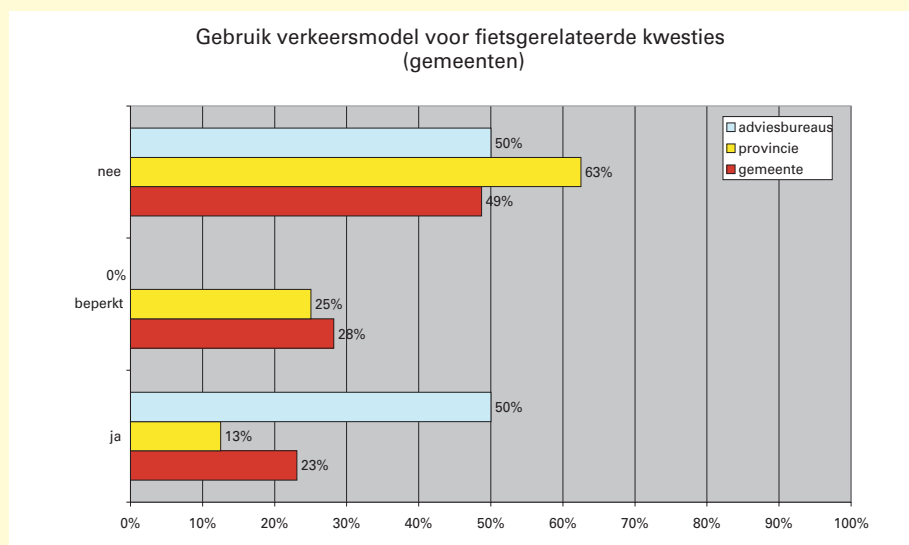
zijn vaak analyses voor het verkeersbeleid gemaakt. Hieruit zijn knelpunten naar voren gekomen, waarbij de onderbouwing of de aanpak niet meer opnieuw wordt vermeld. Dat blijkt ook uit de vermelding van het gebruik van fietstellingen en (fiets)ongevalgegevens. De enquête levert een hoger gebruik van deze gegevens op, wat het vermoeden bevestigt. Een basisfietsnetwerk is, gelet op de aandacht voor fietsverkeer bij veel gemeenten, al geruime tijd aanwezig.

De conclusies uit de GVVP-analyse worden ondersteund door de conclusies uit de DHV-enquête. Van de gemeentelijke beleidsmedewerkers zegt ongeveer de helft dat modellen niet gebruikt worden en 28% dat ze beperkt gebruikt worden (figuur 2). En dat terwijl bij de overheidsorganisaties waar de 76 respondenten werken modellen vaak wel aanwezig zijn, zie tabel 2 op pagina 22.

Figuur 1. Gebruikte methodieken om fietsnetwerken vast te stellen.



Figuur 2. Het gebruik van een beschikbaar (verkeers)model voor fietsgerelateerde kwesties.



Reden voor het beperkte modelgebruik

Het beperkte gebruik van verkeersmodellen is mede verklaarbaar uit het feit dat de fietsnetwerken bij gemeenten en provincies over het algemeen al aardig compleet zijn. Natuurlijk ontbreken er nog steeds enkele schakels, maar over het algemeen staat het fietsnetwerk er toch goed voor. Men richt zich dan ook veel meer op kwaliteit dan op kwantiteit.

Die compleetheid is in het verleden (voor een deel) wel met behulp van verkeersmodellen inzichtelijk gemaakt. Ontbrekende schakels werden uitgebreid geanalyseerd en op de kaart gezet. Deze kaarten gingen in de vervolgotrajecten een eigen leven leiden in bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeers-

Tabel 1. Het gebruik van modellen in 94 gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (voor zover vermeld).

	ja	nee
gebruik verkeersmodel	17	77
gebruik fietsmodel	5	89

en vervoersplan. De achterliggende rapporten (berekeningen) zijn in de loop der jaren in het archief verdwenen. Deze reden komt bovenop de bezwaren tegen modelgebruik die al uit eerder onderzoek bekend waren (de evaluatie van het fietsmodel Quovadis door Diepens en Okkema in 1996): de hoge kosten aan tijd en/of geld en de noodzaak om specialistische kennis te hebben of in te huren.

Tabel 2. Beschikbaarheid van (verkeers)model bij de verschillende organisaties

Organisatie:	gemeente (# 49)	provincie (# 8), kaderwetgebied (# 5) en waterschap (# 3)
Type model:		
unimodaal automodel	21	1
multimodaal model	19	10
geen model	8	4
onbekend	1	1

Relevante modellen

Verkeersmodellen

De belangrijkste in Nederland toegepaste verkeerskundige softwarepakketten zijn: Questor, Omnitrans en Trips. Hoewel unimodale fietsmodellen relatief eenvoudig toepasbaar zijn, worden de modelberekeningen nu veelal met een multimodaal auto-fiets-openbaarvervoermodel uitgevoerd. Zulke verkeersmodellen komen bij uitstek tot hun recht bij grotere steden en stadsregio's. Buitenlandse modellen die in de literatuur worden genoemd, zoals TRIPS en START, worden in Nederland wat betreft fietsanalyses in zeer beperkte mate toegepast. Deze modellen verwijzen hiervoor veelal naar (het eerder ontwikkelde) fietsmodel Quovadis. De NRM-modellen kennen de fiets als vervoerwijze. Op strategisch niveau kunnen daarmee analyses

gemaakt worden van modalsplit-verschuivingen in beleidsscenario's. Voor lokale netwerken en routes heeft een NRM-model te weinig detailniveau. Het beschikbaar hebben van een multimodaal model verklaart waarschijnlijk ook dat er niet meer aanvullend is geïnvesteerd in een specifiek fietsmodel.

GIS

Een instrument om fietsbeleid te monitoren kan een Geo-Informatie Systeem (GIS) zijn. Dit is een computersysteem waarin diverse gegevens zijn gekoppeld aan geografische informatie. Voordeel van GIS is dat snel inzicht kan worden verkregen in de knelpunten die er ten aanzien van het netwerk bestaan. Deze beschikbare gegevens kunnen door een eenduidige manier van

invoeren worden geanalyseerd en vervolgens vertaald naar acties, niet alleen voor beheer en onderhoud, maar ook voor eventuele bijstelling van het beleid.

Ook kan GIS, mits compleet en actueel, voor een provincie of stadsgewest een zeer bruikbaar instrument zijn bij de subsidieverlening aan gemeenten. Dit geldt met name voor de mogelijkheden die GIS biedt om inzicht te geven in kwaliteitsverschillen, of het nu infrastructuur betreft, bereikbaarheid of veiligheid. De in het DHV-rapport opgenomen kaartbeelden van de gemeente Groningen zijn hiervan goede voorbeelden.

GIS levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het zorgdragen voor goede fietsvoorzieningen, zowel op regionale als lokale schaal.



Nieuwe Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur

Deze maanden legt een werkgroep van het CROW, onder leiding van dezelfde voorzitter als in de jaren '90, de laatste hand aan een nieuwe *Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. Als de nieuwe uitgave begin volgend jaar van de drukpers rolt, zijn alle hedendaagse inzichten op het gebied van fietsvriendelijke infrastructuur overzichtelijk bijeengebracht.

Overzichtelijkheid is meteen een van de hoofdthema's bij de herziening. Daaraan bleek het de huidige *Ontwerpwijzer* te ontbreken: een evaluatie wees uit dat gebruikers het minst enthousiast waren over de vindbaarheid van informatie, de leesbaarheid van de teksten en de moeilijk toegankelijke structuur. Hieraan is nu dus extra aandacht besteed. Waar de huidige versie twaalf hoofdstukken omvat, die soms veel aandacht besteden aan detailkwesties als foutparkeren en snelheidsremmers, kent de nieuwe uitgave een veel strakker onderscheid in een beperkt aantal hoofdonderwerpen en evenwichtiger lengten van teksten. De informatie in de nieuwe *Ontwerpwijzer* wordt gebundeld naar de thema's:

- netwerken en routes;
- wegvakken;
- kruispunten;
- fietsparkeren;
- uitvoering en aankleding;
- onderhoud en beheer.

Wat niet verandert, is de filosofie achter de *Ontwerpwijzer*. Het ontwerpen van fietsvriendelijke infrastructuur vergt immers nog steeds een ontwerpproces dat uitgaat van de kenmerken van fietser en fietssysteem. Vandaar dat in de nieuwe uitgave weer veel aandacht wordt besteed aan dit soort gegevens. Nieuw daarbij is dat alle basisinformatie is bijeengebracht in één hoofdstuk.

Vorbereidingen

De herziening kenmerkt zich door een grondige voorbereiding. Nadat CROW al in 1997 een evaluatie van de *Ontwerpwijzer* uitvoerde en AVV dit in 2003 uitgebreid herhaalde, heeft het Fietsberaad onderzoek laten doen naar enkele als meest relevant beoordeelde onderwerpen/vernieuwingen:

- de onderscheiding van fietsnetwerken en het gebruik van verkeersmodellen bij de planning van fietsvoorzieningen;
- keuzeschema's voor wegvak- en kruis-

puntvoorzieningen, zowel binnen de bebouwde kom als erbuiten;

- fietsers in voetgangersgebieden.
- Dit zijn dan ook de onderwerpen die in de nieuwe *Ontwerpwijzer* het meest gewijzigd zijn.

Duurzaam Veilig

Een relevant onderwerp was daarnaast uiteraard de verwerkingen van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Hoewel veel discussies rondom Duurzaam Veilig zich concentreren op autovoorzieningen, zijn er zeker ook consequenties voor het fietsverkeer. De opvallendste aanbeveling is misschien wel om vrijliggende fietspaden bij kruispunten in wegen met een maximumsnelheid van < 70 km/uur in te buigen. Waar de huidige *Ontwerpwijzer* spreekt van verschillende ontwerpsholen en uiteindelijk tot een compromisoplossing komt, wordt in de nieuwe druk veel nadrukkelijker gewezen op functionele veiligheidseisen, met als resultaat een veel stellerig aanbeveling.

Wegvakvoorzieningen

Nieuw zijn ook de keuzeschema's voor wegvakvoorzieningen. De meest gebruikte en gekopieerde bladzijde uit de huidige *Ontwerpwijzer* is waarschijnlijk pagina 80, waarop het keuzeschema voor scheiden en mengen is opgenomen. Heel bewust stelt die oude *Ontwerpwijzer* dat de intensiteit van het fietsverkeer bij de keuze van de fietsvoorziening geen rol mag spelen, onder het motto 'een voorziening moet altijd veilig zijn, los van het gebruik'. Dat vindt ook de nieuwe, maar die stelt tegelijk dat voorzieningen die door heel veel fietsers worden gebruikt (zoals bij hoofdfietsroutes) meer kwaliteit mogen bieden dan routes die een laag gebruik kennen. In dat verband wordt onder meer de fietsstraat onderscheiden, een voorziening die in de huidige *Ontwerpwijzer* nog niet voorkomt. Ook wordt

meer aandacht gevraagd voor de gehele verkeersomgeving, want fietsvriendelijke infrastructuur zit 'm niet alleen in de feitelijke fietsvoorzieningen.

Kruispuntvoorzieningen

Terwijl het keuzeschema scheiden-mengen voor wegvakken een van de meest gebruikte elementen van het boek was, ontbrak zo'n schema voor kruispunten. De ontwerper werd op dat punt aan zijn lot overgelaten. De nieuwe *Ontwerpwijzer* heeft dit manco opgevuld, door evenals voor wegvakken ook voor kruispunten te komen met een keuzeschema.

Opvallend bij de keuzeschema's is ook de vormgeving. Door te werken met intensiteitsklassen die elkaar overlappen, wordt de ontwerper gedwongen om aan de randen van een klasse zelf keuzes te maken die passen bij de filosofie achter de *Ontwerpwijzer*. Want evenals bij de huidige versie wil de nieuwe geen boek zijn dat standaardoplossingen aanlevert, maar een handboek dat de ontwerper aanzet tot nadenken en aangeeft dat voor een specifieke verkeerssituatie meerdere oplossingen mogelijk zijn.

Voorzieningenbladen

In strijd met de wens om aan te zetten tot nadenken, lijkt misschien de toepassing van voorzieningenbladen. Waar in de huidige *Ontwerpwijzer* maatvoeringen, oplossingen en voorbeelden zijn geïntegreerd in de tekst, heeft de werkgroep ervoor gekozen om in de nieuwe versie dit soort informatie te bundelen op voorzieningenbladen. Hoewel dat enerzijds het risico in zich heeft van het klakkeloos overnemen van het voorbeeld, geven de voorzieningenbladen anderzijds zoveel gebruiksgemak, dat dit voor de werkgroep de doorslag gaf. Wel worden de voorzieningenbladen gebundeld per hoofdstuk, zodat maatregelen en toelichtende tekst zoveel mogelijk één geheel vormen.

Kansen voor de fiets in vijf grote Brabantse steden

Het fietsbeleid van de provincie Noord-Brabant reikt verder dan de fietspaden langs provinciale wegen en het doorsluizen van subsidiegelden. De laatste tien jaar stond het FietsAdviesTeam (FAT) gemeenten met raad en geld terzijde.

Ook bij de ontwikkeling van het nieuwe Provinciale Verkeers- en Vervoersplan gaat Noord-Brabant een stap verder dan gebruikelijk. Vanuit de gedachte dat de fiets vooral oplossingen kan bieden in stedelijke gebieden, heeft de provincie onderzoek laten uitvoeren naar de kansen voor de fiets in de vijf grootste gemeenten: Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond, ofwel 'de B5'. Centrale vraag in dit onderzoek: waarom ligt het fietsgebruik in de B5 (gemiddeld 24% van de verplaatsingen) aanzienlijk lager dan in de typische fietssteden Groningen, Veenendaal en Zwolle (gemiddeld 34%)? En welke lessen vallen daaruit te trekken voor het beleid in deze Brabantse steden?

Otto van Boggelen, Goudappel Coffeng,
en Linda de Klein, Provincie Noord-Brabant

Beantwoording van de vragen kan het best gebeuren aan de hand van een schematische weergave van alle invloedsfactoren die het fietsgebruik bepalen. Figuur 1 toont de verschillende factoren en hun onderlinge samenhang. Drie blokken van factoren spelen daarin een centrale rol: blok 1 – de mens, blok 3 – de weerstand om verplaatsingen per fiets af te leggen, en blok 4 – de weerstand om verplaatsingen per auto of openbaar vervoer te maken. Bij weerstand gaat het om

zaken als tijd, kosten en ongemak. Per factor is zo goed mogelijk bepaald of de situatie in de B5 gunstiger of ongunstiger is dan in de typische fietssteden.

De mens

In het blok 'Mens' maken we onderscheid tussen de samenstelling van de bevolking, de beeldvorming en mentaliteit van de bevolking en de beeldvorming van de beleidsmakers en beslissers.

Verschillende bevolkingsgroepen

maken om uiteenlopende redenen gemiddeld meer of minder gebruik van de fiets. In de literatuur worden significante verbanden gesignaleerd tussen fietsgebruik en bijvoorbeeld leeftijd, inkomen, grootte van het huishouden, studenten, VVD-stemmers, gereformeerden en allochtonen in een gemeente. Deels heeft dit te maken met lichamelijke en economische beperkingen van bepaalde bevolkingsgroepen. Denk aan ouderen, die gemiddeld minder fietsen vanwege de vereiste lichamelijke inspanning. Vaak is er ook een relatie met autobezit en autobeschikbaarheid (blok 4). Zo hebben hogere inkomens vaker de beschikking over een of meer auto's. Op een aantal punten is de bevolkingsamenstelling van de B5 minder gunstig voor het fietsgebruik dan in de typische fietssteden: relatief weinig tieners en wat meer 65-plussers, wat meer allochtonen, en hoewel ook Breda en Eindhoven studentensteden zijn (12%), steekt de studentenpopulatie van Groningen er met kop en schouders bovenuit (21%).

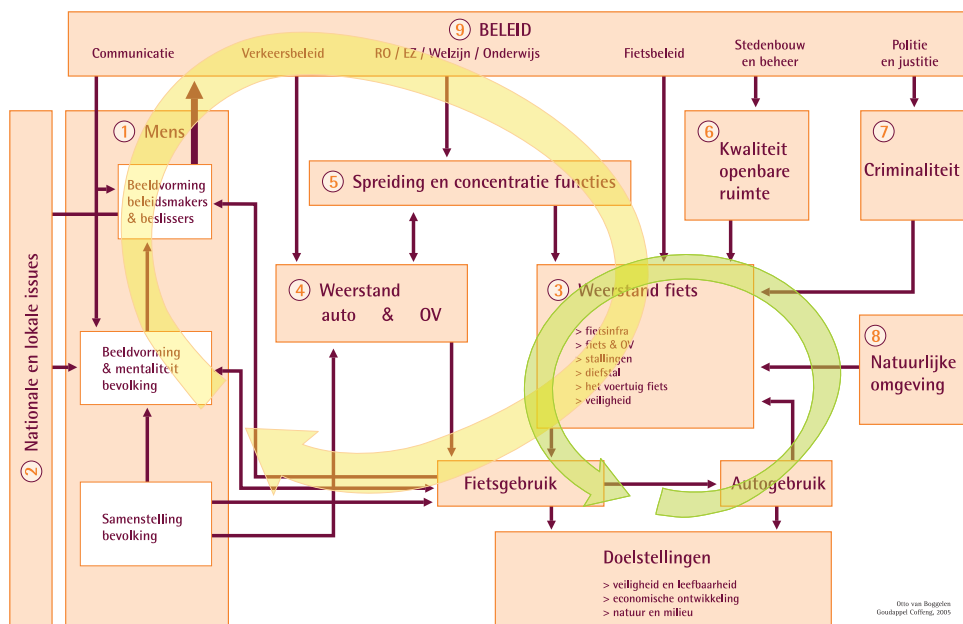
Beeldvorming en mentaliteit

Voor een belangrijk deel heeft het verband tussen bevolkingsamenstelling en fietsgebruik ook te maken met de beeldvorming en mentaliteit binnen bevolkingsgroepen. Hoewel de fiets in heel Nederland een redelijk geaccepteerd vervoermiddel is gebleven, zijn er ook in de Nederlandse context verschillen zichtbaar. In het van oorsprong calvinistische en nuchtere noorden gedijt het fietsgebruik (nog) beter dan onder de grote rivieren, waar men een meer Bourgondische inslag heeft. Wat dat betreft is de voedingsbodem voor het fietsgebruik in de B5 iets minder gunstig dan in de typische fietssteden.

Beeldvorming en mentaliteit zijn niet eenvoudig te veranderen. De voorzichtige groei van het fietsgebruik onder Nederlandse allochtonen leert echter wel dat een goed fietsklimaat aanstekelijk kan werken. Houten bewijst dat, onder gunstige omstandigheden, binnen een decennium uit het niets een gemeenschap met een sterke fietsmentaliteit kan ontstaan. Beleidsmakers, politici en bestuurders komen veelal voort uit de lokale bevolking. Bij hen mag in grote lijnen dezelfde beeldvorming verwacht worden en dat werkt door in de prioriteiten bij talloze grote en kleine beslissingen op allerlei beleidsterreinen

Figuur 1. Twee zichzelf versterkende processen, waardoor het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terecht kan komen.

Verklarende factoren voor het fietsgebruik



(blok 9). Verkeersambtenaren die van werkgever veranderen, kunnen vertellen over de grote verschillen in de fietscultuur op het gemeentehuis.

Weerstand voor de fiets

Vanzelfsprekend hebben de weerstanden die een fietser moet overwinnen om op zijn bestemming te komen grote invloed op het fietsgebruik (blok 3). Het gaat om bijvoorbeeld afstand, weer en tegenwind, hoogteverschillen, hinder van auto's en bussen, kans op fietsendiefstal, beschikbaarheid van een goed onderhouden fiets, enzovoort. Ook vervoer van bagage en kinderen wordt in de literatuur genoemd als belangrijke belemmering voor het fietsgebruik.

Slechts voor een deel van deze weerstanden was het mogelijk de situatie in de B5 te bepalen. Vaak zijn ze in de B5 iets groter. In 's-Hertogenbosch en Eindhoven zijn bijvoorbeeld de verplaatsingsafstanden wat langer, hoewel nog steeds de helft van de verplaatsingen korter dan 5 kilometer is. Ook zijn in de B5 vaker fietsparkeerverboden ingesteld in centrumgebieden. Op sociale veiligheid (subjectief en objectief) scoren de B5 minder goed. In 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond is de kans dat je fiets gestolen wordt wat groter, in Breda en Tilburg juist kleiner dan in Groningen en Zwolle. En een ander lichtpuntje: het tekort aan onbewaakte stallingsvoorzieningen bij treinstations is in de B5 veel minder groot.

Infrastructuur

Traditioneel probeert het fietsbeleid vooral met verbeteringen van de infrastructuur de fietsweerstand te verlagen. Ook als we kijken naar de infrastructuur waarvan fietsers gebruikmaken, komen er aanzienlijke verschillen aan het licht (bron: de Fietsbalans). In de B5 passeert een fietser twee tot drie keer zoveel verkeerslichten per kilometer. In de B5 moeten fietsers vaker gebruikmaken van fietspaden en fietsstroken langs drukke wegen, terwijl zij in de typische fietssteden meer over rustige wegen met gemengd verkeer en solitaire fietspaden in verblijfsgebieden worden geleid. Hierdoor ondervinden fietsers in de B5 meer oponthoud en hinder van andere verkeersdeelnemers. Ook het comfort van het wegdek is minder goed, doordat fietsers in de B5 aanzienlijk minder over asfalt (48%) rijden dan in de typische fietssteden (75%).

Over het algemeen hebben grotere steden meer moeite om een fietsvriendelijke infrastructuur aan te bieden, vanwege de vele conflicten met het autoverkeer. Breda, 's-Hertogenbosch en Eindhoven scoren relatief slecht. De fietsinfrastructuur in Tilburg en Helmond heeft een gemiddeld kwaliteitsniveau, maar is nog aanzienlijk minder goed dan in de typische fietssteden Veenendaal en Zwolle.

Weerstand voor de auto en het ov

Voor het fietsgebruik is ook de weerstand van concurrerende alternatieven van belang. Het gaat dan vooral om de auto. Het autogebruik in de B5 ligt aanzienlijk hoger dan in de typische fietssteden (40% van de verplaatsingen korter dan 7,5 km tegen 31% in de typische fietssteden). Aan de reistijdverhouding fiets-auto en de parkeerkosten kan het niet liggen. In de meeste B5-steden is de concurrentiepositie van de fiets beter dan in de typische fietssteden Veenendaal en Zwolle. Opvallend is dat een automobilist in Zwolle vaak sneller is dan een fietser. De rechtstreekse routes voor de fiets in Zwolle geven echter wel het gevoel dat je met de fiets sneller bent. In Groningen is de concurrentiepositie van de fiets overigens aanzienlijk sterker dan in alle andere steden uit de vergelijking. Vergeleken met Groningen valt er in alle steden dus nog veel te winnen op het gebied van reistijdverhouding en parkeerkosten. Dit is met name relevant voor Eindhoven, dat qua omvang het meest vergelijkbaar is met Groningen. Behalve door reistijdverhouding en parkeerkosten wordt de weerstand om de auto te gebruiken sterk bepaald door de autobeschikbaarheid. In alle B5-steden is het autobezit hoger dan in de typische fietssteden. Met name in 's-Hertogenbosch en Breda is het autobezit fors hoger.

Samenhang tussen de factoren

Het mag duidelijk zijn dat een groot aantal factoren van invloed is op het fietsgebruik. Op geen enkele factor scoren de B5 gemiddeld beter dan de typische fietssteden. Soms scoren de B5 substantieel slechter. Om kansen voor de fiets in de B5 te benutten, is een brede aanpak nodig. Aanbevolen wordt om een of enkele gemeentelijke of provinciale aanjagers voor het fietsbeleid aan te stellen, met een breder werkveld dan alleen de verkeerssector. Dit is des te meer van belang, omdat

de verschillende beperkende factoren voor het fietsgebruik elkaar kunnen versterken. Daardoor kan het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terechtkomen. In figuur 1 wordt dit weergegeven met gele en groene pijlen.

De eerste spiraal loopt via de menskant (gele pijl). In een stad of land is beeldvorming gunstig voor de fiets, want hierdoor houden beleidsmakers meer rekening met deze vervoerwijze. Dit leidt tot betere omstandigheden voor de fiets, waardoor het gebruik stijgt of op niveau blijft. Het hoge fietsgebruik versterkt de fietsmentaliteit, wat positief is voor de beeldvorming. En de cirkel is rond. Het fietsgebruik zit in een opwaartse spiraal. De spiraal kan echter ook in een neergaande beweging terechtkomen. Ervaringen in het buitenland leren dat het zeer moeilijk is om weer in een opwaartse spiraal te komen als het fietsgebruik geminimaliseerd en de fietstraditie verdwenen is (Antwerpen, Parijs). In de B5 is dit zeker niet het geval. Hoewel de situatie iets minder gunstig is dan in de typische fietssteden, is de fietstraditie ook stevig verankerd in de Brabantse steden. Het beleid moet er wel op gericht zijn deze fietstraditie te voeden en te onderhouden.

Automatische rem

De tweede spiraal loopt via het auto-gebruik (groene pijl). Een toename van het auto-gebruik kan, afhankelijk van de infrastructuur, leiden tot meer hinder en gevaar voor fietsers. Dit verhoogt de weerstand om te fietsen. Het gevolg is een afname van het fietsgebruik en een verdere toename van het auto-gebruik. En de neergaande spiraal begint aan de volgende ronde. Deze neergaande spiraal heeft echter een 'automatische rem': het toenemende auto-gebruik zit ook het autoverkeer in de weg. Dit versterkt de concurrentiepositie van de fiets, waardoor het fietsgebruik weer toeneemt of stabiel blijft. Er ontstaat een nieuw evenwicht. Aanpassing van de infrastructuur, waardoor de weerstand voor de fiets of de auto verandert, leidt tot een nieuw evenwicht. In de meeste B5-steden is in de spits sprake van een evenwichtssituatie met congestie. Ook de typische fietsstad Groningen kent zo'n evenwichtssituatie, alleen dan met een substantieel lager aandeel auto en een hoger aandeel fiets.

Fietsbruggen als kunstwerken

De laatste jaren lijkt de aandacht voor kwaliteit, uitstraling en stedenbouwkundige inpassing bij fietsvoorzieningen duidelijk toe te nemen. In het aanbod van fietsparkeervoorzieningen is dat bijvoorbeeld al goed te zien. Maar ook bij dure voorzieningen als fietsbruggen hoeft het tegenwoordig niet allemaal meer op een koopje. Een mooie ontwikkeling!



Haarlemmermeer - de Luit

Haarlemmermeer heeft een drietal opzienbarende fietsbruggen: de Harp, de Citer en de Luit. De Spaanse architect Santiago Calatrava ontwierp de tuibruggen over de Hoofdvaart, die zomer 2004 werden geopend. De enorme constructies zijn eerder bedoeld om aandacht te trekken dan een technische noodzaak. Calatrava bedacht eerder het ontwerp van de Alamillobrug in Sevilla (waar de Rotterdamse Erasmusbrug wat op lijkt) en het Olympisch stadion van Athene.



Amsterdam - Nesciobrug

De Nesciobrug in Amsterdam verbindt de nieuwe wijk IJburg met de Watergraafsmeer, waar de schrijver heeft gewoond.

De brug splitst zich aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal in een fietspad en een voetpad, dat met een trap eindigt. Ook hier is voor het ontwerp niet de eerste de beste architect gevraagd. De ontwerpers tekenden ook voor de kunstig gebogen Millenniumbrug in het Noord-Engelse Gateshead.



Nijmegen - de Snelbinder

Nijmegen heeft sinds begin 2004 een fietsbrug die de nieuwe wijken aan de noordzijde van de Waal met de binnenstad verbindt. De brug leunt tegen de bestaande spoorbrug aan. Doorzichtige windschermen zorgen voor beschutting. Het brede fietspad heeft een heerlijk befietsbare flauwe helling. Het voetpad op de brug wordt vooral gebruikt om over de stad en de rivier uit te kijken. Aan de stadskant komt de brug met een boog bij de Stieltjesstraat uit. Fietsers rijden daar een stukje op een voor Nederland ongekende wijze 'boven' de stad.

Purmerend - Stokkenbrug

Aan de westkant van Purmerend ligt de nieuwe wijk Weidevenne. Voor de verbinding met fietsroutes in omliggende natuurgebieden is een licht gebouwde fietsbrug gemaakt. Het brugdek hangt aan de stalen kolommen, die op stokken lijken; vandaar de naam Stokkenbrug. 'De schuine stand van de kolommen en brugleuning benadrukt de openheid naar de lucht. De kolommen doen denken aan de rijen populieren in de buurt', schreef de jury van de Nationale Staalprijs in haar rapport.



Gewenst: stappenplan voor fietsparkeren bij stations

De laatste maanden kreeg (ook) het Fietsberaad de nodige telefoontjes en e-mails met vragen over aspecten van fietsparkeren bij stations. Opvallend was dat het nogal eens ging over de vraag hoe gemeenten op een gemakkelijke en goede manier fietsen kunnen verwijderen uit stationsomgevingen. Vaak waren het dan ook nog uiterst gedetailleerde (en juridische) vragen, die niet zo eenvoudig te beantwoorden waren.

Voor het Fietsberaad was en is dit een nogal heikel onderwerp. Wij hebben er de afgelopen jaren verschillende malen aandacht aan besteed – zie Publicatie nr 3, vooral over langdurig geparkeerde fietsen bij stations, en de bijeenkomst over opruimacties in augustus 2003. We constateren inderdaad een toenemende aandacht in Nederland voor het zo effectief mogelijk ‘opruimen’ van fietsen bij stations. Het Fietsberaad zou echter graag zien dat dit blijft gebeuren in een zeker evenwicht: eerst goede en voldoende parkeervoorzieningen aanbieden, op logische locaties, en daarna is het zeker verstandig, en ook voor fietsers zelf wenselijk, om nutteloze of hinderlijk geplaatste fietsen weg te halen, gebruikmakend van heldere procedures. Fietsen verwijderen is hopelijk bij gemeenten slechts een noodzakelijk sluitstuk van een doordacht beleid om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein te bevorderen. Besloten is dat het Fietsberaad in 2006 een stappenplan gaat maken dat recht doet aan bovenstaande formuleringen over de beleidsdoelen en de plaats van opruimacties. Om budgettaire redenen kon dit project in 2005 nog niet werkelijk worden opgepakt. Wel is er, in april 2005, een eerste bijeenkomst over gehouden. Het daar gepresenteerde ‘skelet’ voor een zodanig stappenplan werd algemeen aanvaard. Duidelijk werd ook dat er inderdaad voor tal van stappen in een dergelijk format al voldoende kennis bestaat om concrete aanbevelingen te kunnen doen.

Het stappenplan wil allereerst meer duidelijkheid verschaffen over verantwoordelijkheden (stap 1). Verantwoordelijkheden (en mogelijkheden) die enerzijds te maken hebben formele taken van vooral ProRail, maar anderzijds zeker ook met grondeigendom, en die vervolgens per ontwikkelings-

Kennis-skelet voor een stappenplan

De eerste versie van dit stappenplan voor fietsparkeren bij stations heeft de volgende vorm:

Verdeling in verantwoordelijkheden en bevoegdheden	1	a. ProRail b. NS-stations c. gemeente
Analyse toekomstige vraag kwantiteit naar bewaakt/ onbewaakt en aanrijrichting	2	a. verwachte benodigde piekcapaciteit b. langdurig ongebruikte fietsen
Voorzieningenplan	3	a. typen fietsparkeervoorzieningen b. locaties, omrijmogelijkheden, kwaliteit/uitstraling en loopafstanden c. kosten
(Nood-) Oplossingen als het ruimtelijk niet past	4	a. herprioritering van (andere) functies in het gebied b. alternatieve aanrijroutes en/of stationsingangen stimuleren c. intensief ruimtegebruik: etagerekken en automatische compacte stallingen d. parkeerduurbepering, totaal of in ringen (en etmaaltermijnen) e. opruimen langdurig ongebruikte fietsen en weesfietsen
(Organisatie van) Beheer	5	a. hinderlijk/gevaarlijk geplaatste fietsen b. fietswrakken c. ‘ongewenst geplaatste’ fietsen? d. pleinwachten, preventie en bekeuringen

fase ook nog kunnen verschillen. Informatie hieromtrent, ook als het gaat om het functioneren van afspraken tussen partijen in de praktijk, is inmiddels voldoende aanwezig.

De stappen 2 en 3 gaan over het maken van een goed plan voor fietsparkeervoorzieningen bij stations en het daartoe benodigde onderzoek. Te hanteren normwaarden hierbij (maximale bezettingsgraden, loopafstanden, omrijaf-

standen, e.d.) zijn al jaren geleden geformuleerd, waardoor er de nodige praktijkervaring is over de juistheid hiervan. Nieuwe factor is wellicht wat onder 2b genoemd staat: langdurig ongebruikte fietsen. Gezien de resultaten van het onderzoek van Groen Licht (Fietsberaad- publicatie 3) lijkt het voor veel wat grotere stations al snel zinvol te overwegen om een zone van meest aantrekkelijke parkeerlocat-

ties te reserveren voor 'korter parkeren' – en dan is wel informatie nodig over aandelen langparkeeders. Praktijkervaringen met een zodanig beleid (zie verder 4d) zijn er echter bij ons weten in Nederland nog niet.

Denkrichtingen

In stap 4 komen vijf uiteenlopende denkrichtingen aan de orde, die relevant kunnen zijn in die situaties waarin het met de te hanteren normwaarden niet goed lukt om (stap 3) een werkelijk goed voorzieningsplan te maken. Het zal dan vaak gaan om een 'gevecht om de schaarse ruimte'. En misschien (zie 4a) is het toch zinvol om een andere functie in het stationsgebied minder accent, lees minder ruimte, te geven. Ook alternatieve aanrijroutes stimuleren, zodat een meer gewenste vraagverdeling over de locaties ontstaat, is in principe mogelijk, evenals natuurlijk het intensiever gebruiken van de oppervlakte voor fietsparkeren (3c) – waarbij ook inmiddels met de (duurdere) oplossingen van automatisch compacte stallingen ervaringen zijn opgedaan. Het verwijderen (4e) dan wel 'naar buiten verbannen' (4d) van langduriger geparkeerde fietsen, is reeds eerder toegelicht.

Tot slot komt in stap 5 het noodzakelijke beheer aan de orde, het onderwerp waar de discussie steeds vaker over gaat en waarover zeker wat de juridische mogelijkheden en onmogelijkheden betreft vaak onduidelijkheid bestond. Inmiddels lijkt door toedoen van de Fietzersbond duidelijk te zijn wat er wel en niet kan, een duidelijkheid die wellicht aanzienlijke consequenties heeft.



Verwijdering fietsen mist vaak juridische basis

Als veel mensen fietsen, is dat een lust voor de wegbeheerder. Maar geparkeerde fietsen kunnen als een last worden gezien, als ze staan waar ze niet mogen staan, als ze in de steek zijn gelaten en helemaal als ze een wrak zijn.

Voor veel gemeenten is dan het devies: opruimen!



Gevaarlijk of hinderlijk geparkeerde fietsen kunnen op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet direct worden verwijderd. Het wegslepen van fietswrakken, weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen moet echter via de APV, de Algemene Plaatselijke Verordening, geregeld zijn. De overheid heeft daarmee de bevoegdheid om situaties die tegen de regels ingaan op te heffen, de zogeheten bestuursdwang. 'Foutparkeren' is een fiets neerzetten waar dat verboden is. Een 'fietswrak' is rijtechnisch onvoldoende, verwaarloosd en van weinig nut: opknappen kost meer dan de fiets waard is. Een 'weesfiets' is nog wel bruikbaar, maar kennelijk door de eigenaar in de steek gelaten. Uit onderzoek van het Fietsberaad (Publicatie nr. 3) blijkt dat bij grotere stations vaak zo'n 15% van de onbewaakt geparkeerde fietsen er langer dan vier weken staat. Omdat de ruimte er schaars is, is het terecht om wrakken en weesfietsen weg te halen.

Weghalen mag echter niet zomaar, wanneer er geen direct gevaar of hinder is. In de APV moet een bepaling over een maximale parkeerduur staan, een verbod op foutparkeren en/of het plaatsen van wrakken. In een uitvoeringsbesluit moeten b. en w. de APV-bepaling van toepassing verklaren op een of meer

gebieden. Via borden moet het publiek worden geïnformeerd en gewaarschuwd. Vaststellen dat een fiets niet meer wordt gebruikt is simpel, maar wel tijdrovend: met een krijtstreep op straat en op de fietsband (na verplaatsing passen de streepjes niet meer bij elkaar) of met een dun touwtje tussen frame en wiel, dat breekt als de fiets wordt gebruikt. Als is vastgesteld dat een fiets ergens te lang staat, moet de eigenaar via een 'beschikking' – een waarschuwingssticker bijvoorbeeld – nog wel de gelegenheid krijgen om hem zelf weg te halen. Pas na het verstrijken van een daarin genoemde termijn mag de gemeente de fiets verwijderen. Vervolgens moet hij minimaal dertien weken worden opgeslagen; alleen fietswrakken slechts twee weken. De kosten van verwijdering en opslag mag men op de eigenaar verhalen.

In de praktijk werd meestal geen beschikking afgegeven en meteen tot verwijdering overgegaan. Gemeenten gingen er vaak vanuit dat dit mag, want er geldt immers een fietsparkeerverbod en er is met borden gewaarschuwd. De Fietzersbond heeft nu duidelijk gemaakt dat dit niet zo is. Zonder beschikkingen en passende termijnen zijn opruimacties formeel vaak fietsdiefstal.

Niet-hinderlijk foutgeparkeerde fietsen
Weesfietsen verwijderen, fietswrakken verwijderen, hinderlijk of gevaarlijk geplaatste fietsen verwijderen: het is allemaal goed te doen, ook juridisch, en iedereen is het er ook wel over eens dat het wenselijk is. De discussie zit echter in de vierde categorie fietsen die vaak voor verwijdering in aanmerking komen: fout geplaatste. Sommige gemeenten gaan daar erg ver in: elke fiets die niet precies in een klem staat, wordt verwijderd. De procedure is in principe hetzelfde als bij weesfietsen en fietswrakken, alleen kan je daaraan een waarschuwing bevestigen, want die staan er immers de volgende dag ook nog wel. Bij fietsen die 'slechts' fout geplaatst zijn, is dat in het algemeen niet zo. Dan moet die waarschuwing juridisch gezien dus uitgereikt worden aan de overtreder, die vervolgens ook nog de tijd moet krijgen om de fout ongedaan te maken. En tja, die dagelijkse fietser weet wel hoe hij de overtreding ongedaan moet maken: gewoon naar huis fietsen!

Is er dan helemaal geen optreden tegen foutief geplaatste fietsen meer mogelijk en is dat dan geen groot gemis? In de eerste plaats is het van belang te beseffen dat het hier gaat om niet-hinderlijk, niet-gevaarlijk (maar wel volgens de gemeentelijke regels foutief) geplaatste fietsen. Is dat nou echt (altijd) zo vreselijk of valt hier toch ook iets van de overdreven Nederlandse ordelelijkheidszin te bespeuren? Ten tweede: indien gewenst is er zeker iets tegen te doen, alleen vraagt dat misschien wel de inzet van meer en vooral ook andersoortig personeels. Want wat gewoon kan – en wat we met z'n allen doodnormaal vinden als het om auto's gaat (die worden namelijk ook niet zomaar weggesleept) – is ook bij fietsen mogelijk: een bekeuring geven aan de fietser die zijn fiets op een ongewenste plaats neerzet of van die plaats weghaalt. Vervolgens zal het zo zijn dat een opsporingsambtenaar die klaarstaat om overtreders te beboeten vooral een preventief effect sorteert. Mooi toch? Of moeten we de uitkomst van deze juridische verwickelingen toch niet zo positief beschouwen, ook niet vanuit het oogpunt van goed fietsbeleid? Of sterker nog, is het juridisch toch niet zo helder als de Fietsersbond nu meent? Het Fietsberaad hoort graag onderbouwde meningen!

Zie voor meer informatie de website www.fietsersbond.nl, dossier 'Goed stallingsbeleid'.

Stalling wordt fietsmachine

Fietsenstallingen zijn tot op heden zelden een toonbeeld van geslaagde architectuur. Als er al overdekt gestald kan worden, is een goed verlichte ondergrondse ruimte vaak het hoogst haalbare. "Voor de herkenbaarheid moet dan vaak een bord 'fietsenstalling' uitkomst bieden", zo constateert architect Johan van de Ven. Hij ontwierp een stalling in het centrum van Apeldoorn, die breekt met het traditionele sombere beeld. Ook Zoetermeer kan sinds kort bogen op een fietsenstalling met charisma.

Ron Hendriks, Global Image

Een fietsenstalling die haar functie uitstraalt. Dat was de opdracht die Van de Ven meekreeg van de gemeente Apeldoorn. Door gebruik te maken van een glazen gevel met een in het glas verwerkt boomschorsmotief kreeg de stalling een opmerkelijk uiterlijk. Een 'fietsmachine', zoals Van de Ven het aanduidt, doelend op het feit dat de transparante gevel aan voorbijgangers laat zien wat zich in het gebouw afspeelt. Omgekeerd kun je vanuit het gebouw de voorbijgangers zien langlopen. De nieuwe stalling ligt aan de Kanaalstraat, aan de rand van het winkelgebied van de stad, direct achter V&D. Op deze locatie is grote behoefte aan een veilige plek voor de fiets, gezien het aantal fietsen dat tot nu toe lukraak werd weggezet. Bovendien is de situering gunstig ten opzichte van de verschillende hoofd fietsroutes uit Apeldoorn-Zuid.

Dubbel gebruik

De stalling telt zo'n 600 plaatsen. Omdat maar een beperkt oppervlak beschikbaar was, werd gekozen voor een stal-

ling in drie lagen met hellingbanen, waarbij de fietsen op de hellingen worden gestald. Bovendien is de capaciteit nog eens bijna verdubbeld door de introductie van het zogeheten Velovatorsysteem. Daarbij hangt de fietser zijn fiets op aan haken. Met behulp van twee gasdrukveren lift de fiets omhoog en kan vervolgens boven de onderste fiets worden 'gerold'. Bij het ontwerp moest ook rekening worden gehouden met plannen om in de toekomst het achtergelegen binnenterrein te ontsluiten. Doordat een deel van de stalling op verdiepingniveau uitsteekt, accentueert deze de toegang tot het binnenterrein op een markante manier. Bovendien zorgt dit op beganegrondniveau voor een beschutte entree.

De stalling aan de Kanaalstraat is net als de andere fietsenstallingen in het centrum gratis toegankelijk. Gratis stallen werd in Apeldoorn eind jaren '90 ingevoerd. Het gebruik van de stallingen is in vijf jaar verdrievoudigd en het aantal gestolen fietsen nam af met 25%.



Exterieur stalling Zoetermeer.

en fietspaviljoen



Exterieur stalling Apeldoorn.

Passe-partout

Ook in Zoetermeer werd onlangs een nieuwe stalling geopend die zich qua vormgeving onderscheidt. Om de nieuwe opvattingen over het stallen van fietsen te accentueren, wordt het gebouw aangeduid als 'fietspaviljoen'. De in twee lagen uitgevoerde bewaakte stalling bestaat uit een stalen constructie (net als die in Apeldoorn trouwens) met wanden van houten lamellen. Deze lamellen staan onder een bepaalde hoek, zodat daglicht en frisse lucht toegang hebben. De functie van het gebouw is ook hier aan de buitenzijde zichtbaar gemaakt. Aan de straatzijde hangt een soort balkon, het zogenoemde passe-partout; fietsers die via de entree en de beheerder naar de eerste verdieping gaan, zie je daar voorbijkomen. Aan de kant van het winkelgebied worden drie eetkiosken geïntegreerd.

In traditionele fietsenrekken is plaats voor 385 fietsen. De stalling heeft verder openbare toiletten (inclusief invalidentoilet), een babyverschoonruimte, kluisjes en een beheedersruimte. Ook verkoopt de beheerder regenponcho's

en paraplu's en verhuurt hij buggy's en boodschappenwagentjes voor een euro per dag. En je kan er een OV-fiets huren. De fietser betaalt 15 eurocent voor het stallen.

De fietsenstalling is een werkgelegenheidsproject van de afdeling Sociale Zaken van de gemeente Zoetermeer. De totale kosten liggen rond de € 500.000, met de kanttekening dat voor dat bedrag ook de aanvullende voorzieningen zoals de eetkiosken zijn

gerealiseerd. Het ontwerp van de stalling is van de gemeente Zoetermeer, met ondersteuning van bureau ipv Delft.

In totaal telt het Zoetermeerse centrum nu 2896 fietsparkeerplaatsen, waarvan 1260 bewaakt. Na de voltooiing van voorlopig de laatste grote stalling eind september – goed voor 700 plaatsen – is in het Stadshart met ingang van 1 oktober tijdens winkeluren een fietsparkeerverbod van kracht.



Interieur stalling Apeldoorn.

Tien jaar Bike & Ride in Keulen



foto: Ursula Lehner-Lierz

Station Keulen-Zuendorf.

Sinds 1994 heeft Keulen de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij stations, metro-, tram- en sneltramhaltes continu verbeterd en het aantal fietsparkeerplaatsen met tweederde uitgebreid. Met succes: de gemiddelde bezettingsgraad blijft schommelen rond 80%. Vergeleken met Nederlandse omstandigheden zijn de inmiddels ruim 11.000 stallingsplaatsen bij stations en ov-haltes in deze miljoenenstad wellicht niet zo opvallend. Het gehele projectmanagement van het Keulse Bike & Ride-programma is dat wel.

Ursula Lehner-Lierz, velo:consult

Tot in de jaren '70 volgde de gemeente Keulen het ideaal van de *autogerechte* stad en was er letterlijk geen ruimte voor de fiets. Sinds begin jaren '90 heeft de fiets weer een vaste plaats op de politieke agenda. Fietsparkeren speelt een centrale rol in het fietsbeleid.

Een van de bouwstenen is het in 1994 gestarte Bike & Ride-programma (B&R) met als doelstelling de vervoerketen ov-fiets binnen tien jaar duidelijk te verbeteren. Daarvoor

zouden alle stations en alle relevante haltes voorzien worden van een gedifferentieerd aanbod aan voldoende fietsparkeervoorzieningen. Het potentieel is groot: Keulen is een van de grote spoorwegknooppunten in Duitsland en heeft een dicht (snel)tram- en metronetwerk. Bijna ieder punt in de stad heeft een station, een (snel)tram- of metrohalte binnen 1 km.

Nieuw terrein ontsluiten

Met haar B&R-programma is de gemeente vooruitstrevend, want Keulen is de eerste grote Duitse stad met zo'n veelomvattende en systematische aanpak. Het project vergde veel discussie en afstemming, want al met al waren er meer dan twintig diensten, afdelingen, ov-bedrijven, belang- en vakorganisaties bij betrokken.

Het programma startte met een systematische inventarisatie van alle 210 stations, (snel)tram- en metrohaltes. Daarbij hoorden aantal, kwaliteit en bezettingsgraad van fietsparkeervoorzieningen, hun bereikbaarheid met de fiets, en vooral een beoordeling van de overstapfunctie van ieder station, onderscheiden naar voor- en natransport. Uit deze analyse bleek dat er een totale behoefte van 6.000 fietsparkeerplaatsen was en dat bestaande fietsparkeervoorzieningen bij de helft van de haltes moesten worden vervangen, omdat ze niet meer aan de kwaliteitseisen voldeden. Gemiddeld hadden de bestaande fietsparkeer-

voorzieningen een bezettingsgraad van 80%. Vol dus, maar vooral in de binnenstad was er een aanzienlijk capaciteitstekort. Van de 210 stations en haltes werden er 94 geclassificeerd als B&R-relevant, met een totaalbehoefte aan 10.500 B&R-parkeerplaatsen alsmede 2.160 parkeerplaatsen bij niet B&R-relevante haltes. Voor de investeringen werd een budget geraamd van € 9,11 miljoen.

B&R-handboek

Om een hoge kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen te waarborgen (ze moeten voldoen aan de eisen die elke locatie met haar specifieke gebruikersprofiel stelt) en een vlotte, efficiënte realisering van het programma te garanderen, werden kwaliteitsstandaards gedefinieerd en in een B&R-handboek gedocumenteerd. Daarnaast zijn voor iedere halte analyseresultaten beschikbaar: het aandeel zwerf-fietsen en fietswrakken, kenmerken, aanbevelingen, kostenraming, detailplannen en de resultaten van monitoring. Bij de fietsparkeervoorzieningen zelf is gekozen voor een paar standaardtypen, die geschikt zijn voor grote B&R-locaties, maar ook voor kleine, stedenbouwkundig gevoelige locaties. Studenten van de Keulse International School of Design hebben in 2003 in het kader van een designcompetitie de 'Keulse fietskluis' ontwikkeld, waarvan de eerste inmiddels geplaatst zijn. Bij het centraal station werd eind 2003 de eerste stationsfietsstalling opengesteld met bijna 1.000 stallingsplaatsen en met fietsverhuur en fietsreparatie, die door een werkgelegenheidsorganisatie worden geëxploiteerd. Er bestaan plannen voor bewaakt fietsparkeren bij andere stations met veel forenzen.

B&R-beleid werkt

Eind 2004 was 83% van het B&R-programma gerealiseerd. Een aanzienlijk deel ervan betreft de vervanging van fietsenrekken die niet meer aan de hoge kwaliteitseisen voldoen door voorzieningen met aanbindmogelijkheid en overkapping. Regelmatige monitoring met jaarlijkse totaal- en maandelijks deelinventarisaties houdt de projectgroep steeds op de hoogte van de actuele behoefte en optredende problemen, zodat flexibel en snel gereageerd kan worden. In 2003 hadden de fietsparkeervoorzieningen een gemiddelde bezettingsgraad van 87%; negentien locaties waren bijna vol (iets onder de 80%), maar 64 waren er ten volle



foto: Stadt Köln

'Keulse fietskluis'.

benut of hadden een aanzienlijke onder-capaciteit. Ook al is het totale aantal fietsparkeerplaatsen sinds 1994 met tweederde toegenomen, de gemiddelde bezettingsgraad ligt nog steeds boven 80%. Dat betekent dus een flinke toename van de vraag.

Meer draagvlak

De fietsparkeervoorzieningen hebben de fiets zichtbaarder in het stadsbeeld gemaakt en ze trekken steeds meer fietsers. Na tien jaar ervaring was het daarom ook voor het ov-bedrijf vanzelfsprekend dat bij de aanleg van een nieuwe metrolijn van meet af aan rekening moest worden gehouden met de fiets. Ook het bestuurlijke draagvlak is duidelijk toegenomen. Ervaringen en cijfers spreken klare taal. Uit de cijfers blijkt bovendien dat investeringen in B&R effectiever en efficiënter zijn dan in P&R. Eind 2003 heeft de gemeenteraad voor B&R € 500.000 extra beschikbaar gesteld.

Bron: Stadt Köln, Stadtplanungsamt, 2004

Station Flehbachstraße.



Slechte rekken en naïeve fietsers

De Fietsersbond onderzoekt in twaalf gemeenten de kansen en problemen van een lokale aanpak van fietsdiefstal. Een van de conclusies: ook op het gebied van fietsparkeerbeleid is nog veel werk aan de winkel.

Karin Broer

Fietsdiefstal is een grote belemmering om meer mensen op de fiets te krijgen. Uit een enquête die de Fietsersbond in het kader van de fietsdiefstalscan door 12.000 fietsers liet invullen, bleek dat 45% naar sommige bestemmingen, zoals het station of de binnenstad, de fiets laat staan uit angst voor diefstal. Om diezelfde reden gaf 32% aan geen nieuwe fiets te durven kopen. Het zijn conclusies die eerdere onderzoeksresultaten bevestigen en weer eens haarscherp aangeven dat vanuit het fietsbeleid aandacht voor fietsdiefstal dringend noodzakelijk is. Maar fietsdiefstal is een veiligheidsprobleem en ligt daarmee niet op de eerste plaats op het bureau van de verkeersambtenaar.

Top-3

Door verschillende ontwikkelingen op het beleidsterrein 'veiligheid' is fietsdiefstal meer in the picture komen te staan. Zo is de regierol van gemeenten voor de lokale veiligheid versterkt. Gemeenten starten vaak met het benoemen van de belangrijkste veiligheidsproblemen in de wijk en de hele gemeente. Fietsdiefstal staat vrijwel altijd in de top-3 van veelvoorkomende delicten. Daarnaast zijn er landelijke beleidsdoelstellingen die aandacht voor fietsdiefstal genereren. Zo is er de doelstelling: 20 tot 25% minder overlast en criminaliteit in de publieke ruimte in de periode 2003-2006. Bestrijding van fietsdiefstal past hier uitstekend in. Ook de aandacht voor veelplegers, belangrijk in de beleidsvoornemens van alle politiekorpsen, helpt. Onder veelplegers zijn immers ook fietsendieven te vinden. Het klimaat lijkt dus gunstig. Maar hoe is de huidige praktijk? De Fietsersbond heeft het afgelopen jaar in twaalf gemeenten een fietsdiefstalscan uitgevoerd (dertien andere komen nog aan de beurt). In elke gemeente is het beleid van gemeente en politie doorgelicht, zijn de huidige activiteiten geïnventariseerd en is een zogenaamde locatiescan uitgevoerd. De belangrijkste risicolocaties zijn onder de loep genomen: staan er genoeg fietsenrekken, zijn die kwalitatief goed, hoe is het gesteld met de sociale veiligheid, met het toezicht? Op basis hiervan valt een beeld te schetsen van de kansen en problemen van de lokale aanpak van fietsdiefstal. Te beginnen met fietsparkeerbeleid, want ook op dit terrein, waarvoor de afdeling Verkeer meestal zelf verantwoordelijk is, blijkt veel te verbeteren.

FietsParkeur

Door goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden, kan diefstal worden voorkomen. In de twaalf onderzochte gemeenten valt op dat de meeste wel iets van fietsparkeerbeleid op papier hebben staan, maar dat de aandacht vrijwel altijd alleen naar het centrumgebied gaat. In de helft van deze gemeenten is de aanbeveling vastgelegd om



voortaan rekken met FietsParkeur aan te schaffen. Dit was overigens vaak geen harde afspraak.

Als we op straat gaan kijken, valt iets anders op. Voor de locatiescan werden steeds plekken bekeken die er in de fietsdiefstalcijfers uitsprongen: risicolocaties dus. Met uitzondering van de in het kader van *Ruimte voor de Fiets* al aangepakte stationsomgevingen, blijken er nog veel slechte rekken te staan. Rekken zonder aanbindmogelijkheid, met weinig ruimte tussen de fietsen. Voor risicolocaties buiten het centrum, zoals zwembaden of scholen, geldt dat in bijzondere mate. Fietsparkeerbeleid zou veel meer dan nu het geval is, vanuit het perspectief van fietsdiefstalbestrijding moeten worden opgezet: zorg dat er op de belangrijkste risicolocaties goede rekken staan.

Een andere opmerkelijke conclusie uit de locatiescan is dat fietsers hun bezit slecht beveiligen. Het gros van de fietsen staat, ook op risicolocaties, maar op één slot. Als er goede rekken staan, blijken fietsers vaak de aanbindmogelijkheid niet te gebruiken. Alleen in stationsomgevingen zijn ze verstandiger. Maar ook daar staat, met uitzondering van station Den Haag, nooit meer dan 50% met twee sloten vast. Schatten fietsers het risico toch als laag in, zeker in relatie tot de tijdsduur? Is het goed vastzetten te veel moeite? Of gebruiken ze inmiddels zulke oude fietsen dat de kans op diefstal ingecalculleerd is? Het is zeker nog niet duidelijk

wat hier speelt. Dat laat echter onverlet dat inspanningen op het gebied van communicatie waardevol kunnen zijn. Zet daarom voldoende en kwalitatief goede rekken (met aanbindmogelijkheid) neer en licht dan fietsers voor over het juiste gebruik ervan. Dat inzetten op communicatie dan succes kan hebben, laat het voorbeeld van Harlingen zien. Daar wisten vier politieagenten een daling van 32% te realiseren door met voorlichting burgers duidelijk te maken hoe ze hun fiets beter op slot konden zetten bij het station. Zie voor meer goede voorbeelden www.fietsersbond.nl/aanpakfietsdiefstal.

Woonomgeving

Op het gebied van fietsparkeerbeleid kwam nog een belangrijke leemte naar voren: de woonomgeving. Uit de enquête die in het kader van de Fietsdiefstalscan werd uitgevoerd, bleek dat meer dan 30% van de gestolen fietsen in de woonomgeving werd gestolen, maar dat mensen zich daar absoluut niet van bewust zijn. De eigen woning en woonomgeving belandden steevast onderaan in het rijtje te herkennen risicolocaties. Nu klopt het natuurlijk dat 'woonlocaties' een dusdanig brede en omvangrijke locatie-aanduiding is, dat de dichtheid van fietsdiefstallen wel zal meevallen, maar het blijft een feit dat de optelsom van alle fietsdiefstallen nabij de eigen woningen verrassend hoog uitkomt.

Ook beleidsmakers hebben weinig aandacht voor de woonomgeving. In het fietsparkeerbeleid ligt de aandacht bij het centrumgebied en eventueel ov-locaties. Afdelingen Bouwen woningtoezicht stellen nauwelijks eisen op het gebied van fietsparkeren, zo blijkt uit de antwoorden op de vragenlijst die in het kader van de fietsdiefstalscan werd toegestuurd.

Sinds de fietsenberging niet meer in het Bouwbesluit staat en geen onderdeel meer vormt van de vaste eisen voor nieuwbouw, is het gevaar toegenomen dat in nieuwbouwprojecten schuren die bruikbaar zijn voor fietsenstalling, schaarser worden. Waarmee het probleem van veel 19e eeuwse woonwijken in de grote steden weer zou terugkomen. Inmiddels is er wel een ander instrument: het Politie Keurmerk Veilig Wonen. Tot nu toe wordt dit keurmerk vooral gebruikt als instrument om de gevel inbraak- en vandalismeveilig te maken. Maar per 1 januari 2005 werden de eisen aangepast en er zijn er nu behoorlijk wat relevant voor fietsdiefstalpreventie.

Hoewel het keurmerk niet echt een fietsenberging verplicht stelt, wordt er wel uitgegaan van één inbraakwerende bergruimte. Bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt onverkort gesteld dat 'het aantal fietsparkeervoorzieningen in overeenstemming moet zijn met het aantal gebruikers en bezoekers. Fietsparkeerplaatsen dienen Fiets-Parkeer en een aanbindmogelijkheid te hebben, zo dicht mogelijk bij de entree en goed in het zicht vanaf de openbare weg te zijn'. Ook zijn er eisen voor de verlichting van stallingsvoorzieningen.

Als gemeenten deze eisen vaker gaan toepassen of in ieder geval woningbouwverenigingen en projectontwikkelaars tot een uiterste inspanning dwingen op dit terrein, zijn we een grote stap verder.

Belangrijke partner

De politie is uiteraard een belangrijke partner bij de bestrijding van fietsdiefstal. Uit de diefstalscan blijkt dat de inzet en houding van de politie sterk wisselt. Opvallend was dat

van de twaalf gemeenten er maar één was (Dordrecht) die fietsdiefstal als prioriteit had benoemd en waar ook de politie fietsdiefstal bij de prioriteiten had staan. Gemeenten die iets willen, hebben dus vaak te maken met een politiekorps met andere prioriteiten.

Typische politietaken als posten, toezichthouden en controleren, gebeuren in de meeste onderzochte gemeenten alleen 'incidenteel als daar aanleiding toe is.' De politie in bijvoorbeeld Gouda gaf toe dat er de laatste jaren niets van was gekomen. Gruthok-controles (Gruthok is gevormd van de beginletters van de verkopers die volgens het Wetboek van Strafrecht moeten bijhouden van wie ze hun spullen krijgen: goud- of zilversmid, rijwielhandelaar, uitdrager, tagrijn, horlogemaker, opkoper en kashouder) – in dit geval het controleren van handelaren in tweedehands fietsen – worden bijna nergens meer structureel gedaan, zo blijkt uit de fietsdiefstalscan.

Nu hoeven sommige taken niet per se door de politie te worden uitgevoerd. Ook stadswachten of toezichthouders kunnen bijvoorbeeld controleren of toezichthouden. Dan moeten ze wel beschikken over goede informatie en moeten er goede afspraken zijn voor als er werkelijk een fietsendief of heler kan worden aangehouden, want dat is echt politiewerk. In Amsterdam, waar regelmatig grote controleacties worden gehouden en de gruthok-controles in ere zijn hersteld, zijn die taken weggelegd voor de reinigingspolitie. Pas als zij beet hebben, zoeken ze contact met de politie. Controles om gestolen fietsen op te sporen, kunnen veel opleveren, zo blijkt bijvoorbeeld uit acties van agenten in Groningen en Eindhoven. De stapels fietsen die bij gemeente of politie terechtkomen omdat ze op straat zijn gevonden of bij opruimacties zijn weggeknipt, zouden beter gecontroleerd moeten worden. Nu, zo blijkt uit de fietsdiefstalscan, worden bijvoorbeeld gevonden fietsen vaak wel gecontroleerd, maar slechts één keer: direct bij binnenkomst. Dan kan het voorkomen dat een fietser nog geen aangifte heeft gedaan en dat de betreffende fiets nog niet in de bestanden zit. Bovendien wordt er bijna altijd alleen maar gecontroleerd op framenummer in het bestand van het betreffende politiekorps. Het bovenregionale HKS-systeem wordt zelden geraadpleegd. Ingegraveerde postcodes nabellen of proberen via de stickers van fietsenwinkels op het achterspatbord de herkomst van een fiets te achterhalen, gebeurt evenmin. Kortom, controleren zou met meer inzet moeten gebeuren. Het opsporen van gestolen fietsen maakt immers de aanpak van heling mogelijk. Ook kunnen fietsen bij de oorspronkelijke eigenaars worden terugbezorgd, waardoor mensen weer het nut inzien van aangifte doen.



Andere prioriteiten

In de twaalf onderzochte gemeenten kwam fietsdiefstal regelmatig naar voren als een van de onderwerpen in het lokale veiligheidsbeleid. Maar de stap naar een daadwerkelijk integrale aanpak ervan blijkt moeilijk. Dat heeft niet alleen te maken met bijvoorbeeld andere prioriteiten van de politie, maar ook met gebrek aan kennis van welke maatregelen gemeenten zelf of in samenwerking met andere kunnen nemen. Activiteiten blijven soms beperkt tot bijvoorbeeld een postcodegraveeractie of extra toezichthouden bij het station. Terwijl juist de meeste winst is te behalen door een scala van maatregelen te nemen, in samenwerking met diverse partners als politie, justitie en de fietsbranche. Amsterdam en Winterswijk laten dit bijvoorbeeld zien. Verkeersambtenaren kunnen met name op het terrein van fietsparkeerbeleid een belangrijke rol spelen. Politici en be-

leidsmakers die fietsgebruik een warm hart toedragen, kunnen in het huidige veiligheidsbeleid genoeg aanknopingspunten vinden om fietsdiefstal op de agenda te zetten.

Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid heeft in samenwerking met de Fietsersbond een boekje uitgegeven: *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*. Daarin staan aanwijzingen voor het opzetten van een integrale aanpak van fietsdiefstal. Te bestellen bij het centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid, e-mail: info@hetccv.nl. Het boekje is opgenomen in de kennisbank op www.fietsberaad.nl.

Op de website van de Fietsersbond is een database te vinden met goede voorbeelden van fietsdiefstalbestrijding: www.fietsersbond.nl/aanpakfietsdiefstal.

Project 'Verklaringsmodel'

In *Fietsverkeer* nr. 10 is aangekondigd dat een project 'Verklaringsmodel' wordt opgestart. Het project wordt uitgevoerd door Research voor Beleid uit Leiden en is inmiddels nagenoeg afgerond. Er is, mede op basis van verschillende eerdere pogingen daartoe (o.a. door de Fietsersbond en de Vrije Universiteit, zie ook *Fietsverkeer* nr 10), een model gemaakt dat verschillen tussen Nederlandse gemeenten in de mate van fietsgebruik voor een belangrijk deel kan verklaren. Een mooi model, met een statistisch grote verklaringskracht en een heldere, evenwichtige set aan relevante factoren, die laat zien dat fietsbeleid niet alles is (veel is min of meer 'autonoom'), maar ook zeker niet niks: ook fietsbeleid doet ertoe bij de verklaring van fietsgebruik. Behalve het model zelf maakt Research voor Beleid ook een instrument voor (vooral) gemeente-ambtenaren. Daarmee kunnen voor een specifieke gemeente de effectiviteit van beleidskeuzes in hoofdlijnen doorgerekend worden, door te spelen met factoren die door beleidsmaatregelen beïnvloed kunnen worden. Dit instrument zal later dit najaar verspreid worden. De inhoudelijke resultaten van het project, het verklaringsmodel, worden opgenomen in de nieuwe *Beleidswijzer*, die in december wordt gepresenteerd.

PROJECT

FIETS  BERAAD

Beleidswijzer voor doelgericht fietsbeleid

Er is een nieuwe *Beleidswijzer* in de maak. Hartog Communicatie heeft de tekst gereed. Het is een toegankelijk geschreven boekje geworden, dat de gehele breedte van fietsbeleid benoemt en per onderdeel een kort overzicht geeft van wat we weten. Argumenten voor fietsbeleid en de organisatie en planvorming komen aan de orde, evenals specifieke kwesties per reismotief en het mogelijke instrumentarium voor gemeentelijk beleid. Voor al die onderwerpen worden ook doorverwijzingen naar de kennisbank op www.fietsberaad.nl gegeven.

De *Beleidswijzer* wordt in december gepresenteerd op het landelijke congres van het Fietsberaad. Ook wordt hij dan kosteloos toegestuurd aan onder meer alle gemeenten, provincies, kaderwetgebieden, waterschappen en relevante adviesbureaus.

PROJECT

FIETS  BERAAD

colofon

FIETS  BERAAD

november 2005 - nummer 12

uitgave: Fietsberaad
verschijning: driemaal per jaar
oplage: 4.200 ex.

samenstelling:
Dirk Ligtermoet
redactie, vormgeving en productie:
Klats publiciteit, Delft

redactieadres:
Fietsverkeer / Fietsberaad,
Postbus 37, 6710 BA Ede

Artikelen uit *Fietsverkeer* mogen zonder toestemming, met bronvermelding, worden overgenomen.

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die is betrokken bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid en

anderen die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen blijven van ontwikkelingen rond het fietsverkeer.

Tijdelijke coördinator van het Fietsberaad is Theo Michels; bereikbaar per:
- post: Postbus 37, 6710 BA Ede
- telefoon: 0318 695 312
- e-mail: michels@fietsberaad.nl

www.fietsberaad.nl