

Fiets- en parkeerbeleid verbetert bereikbaarheid aanzienlijk

Aanscherping van het fiets- en parkeerbeleid kan een forse bijdrage leveren aan de doorstroming op de overbelaste invalswegen van de stad Utrecht. Uit aanvullende berekeningen van het Fietsberaad op de netwerkanalyse Utrecht blijkt dat de autointensiteit op de hoofdinvalsweg vanaf de A2 afneemt met 11%. De invloed van fiets- en parkeerbeleid op de snelwegen blijft beperkt tot een reductie van enkele procenten.

Meer netwerkanalyses op pagina 10.



Fietsers wijken uit op fietsstraten

Bijna 40% van de fietsers op een fietsstraat in Haarlem wijkt uit naar de klinkerstrook aan de zijkant, als een auto van achteren nadert. De meeste automobilisten rijden midden op het rode asfalt. De gemeente Haarlem gaat een asmarkering aanbrengen om de gewenste positie van fietsers en automobilisten te benadrukken.

Meer fietsstraten op pagina 18.

Zutphen opent eerste gratis bewaakte NS-stationsstalling

Op 14 oktober wordt in Zutphen de eerste gratis bewaakte NS-stalling geopend. Wethouder Luesink en de NS hebben overeenstemming bereikt over een geheel nieuw concept. Alle treinreizigers kunnen twintig uur per dag gratis hun fiets stallen in de nieuwe ondergrondse stalling, die 5,5 miljoen euro heeft gekost. Een gedeelte van de gratis stalling is extra beveiligd met geautomatiseerde toegangscontrole. Alleen fietsers die in het bezit zijn van een pas (eveneens gratis) hebben toegang tot dit gedeelte. De gemeente betaalt jaarlijks 250.000 euro aan de NS voor de exploitatie. **Meer stationsstallingen op pagina 4.**

Doelstelling

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad helpt de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, waterschappen, stadsregio's 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.

Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm schriftelijk en mondeling te verspreiden.

Leden van het beraad

- Victor Molkenboer, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Monique de Jong, gemeente Winterswijk
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Eric Nijland, Stichting Landelijk Fietsplatform
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Jan van Selm, provincie Flevoland
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Hillie Talens, CROW
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat



Wildparkeerders doorgrond

Groningen staat bekend als een stad waar fietsers in het centrum op weinig restricties stuiten. Tegelijkertijd, en misschien wel mede daardoor, is het aantal fietsers naar en in de binnenstad enorm. Concentraties van los of wild geparkeerde fietsen worden op een aantal plaatsen in de binnenstad in toenemende mate als probleem ervaren. Groningen liet een stagiaire onderzoeken waarom die wildparkeerders niet keurig een fietsenrek of - liever nog - bewaakte stalling opzoeken. Op de probleemlocaties werden 388 wildparkeerders ondervraagd. Het blijken vaak scholieren/studenten (52%), maar ook werkenden (41%) te zijn. Ze zetten hun fiets vooral neer om boodschappen te doen (68%) en blijven in verband daarmee vaak kort (64% korter dan 30 minuten). Die kenmerken geven al een beetje aan wat de belangrijkste redenen zijn om geen plaats in een stalling te zoeken: wildparkeren is snel, gemakkelijk en kosteloos. Slechts een minderheid zou een van de bewaakte stallingen gebruiken als die goedkoper of gratis was (18%) of dichtbij de bestemming (9%). De wildparkeerders naar onbewaakte klemmen geleiden, lijkt heel wat gemakkelijker: 42% zou de klemmen (vaker) gebruiken als er meer capaciteit zou zijn en 19% als ze dichterbij zouden staan. De ondervraagden zijn ook zelden 'principeel' wildparkeerders: 60% zet de fiets ook wel eens in een klem. Maar vrijwel niemand (2%) stalt wel eens bewaakt.

E.M.T. Hanssen, Groninger binnenstad één grote fietsenstalling?; afstudeeropdracht Hanzehogeschool Groningen, juni 2006.

Fiets voor luchtkwaliteit

Voor de Stichting Natuur & Milieu (SNM) is fietsbeleid een belangrijk middel om de luchtkwaliteit te verbete-



Victor Molkenboer



Hillie Talens



Monique de Jong



Eric Nijland

Vertrekkers en nieuwkomers

Het Fietsberaad kent de nodige personele mutaties.

- Victor Molkenboer heeft Dick Buursink opgevolgd als voorzitter van het beraad. Victor is sinds vorig jaar burgemeester van Leerdam en was eerder wethouder in Leiderdorp. Op de achterpagina een profiel van hem.
- Namens CROW heeft niet langer Theo Michels zitting in het beraad, maar Hillie Talens.
- Peter van Wijlick (gemeente Venlo) is opgevolgd door Monique de Jong, verkeersambtenaar bij de gemeente Winterswijk.
- Linda de Klein (provincie Noord-Brabant) heeft het beraad verlaten; haar provincie-plaats is ingenomen door Jan van Selm, hoofd Bureau Verkeer en Vervoer bij de provincie Flevoland.
- Ook Wilma Slinger (KPVV) is gestopt met haar lidmaatschap van het Fietsberaad. Besloten is een vertegenwoordiger van een andere landelijke organisatie uit te nodigen: Eric Nijland, directeur van het Landelijk Fietsplatform.

Korte berichten

ren. 'Investeer in fietsvriendelijke steden' is een van de top 10-maatregelen die SNM adviseert als zijnde het meest effectief. Het bureau CE heeft de effectiviteit van de top 10-maatregelen doorgerekend. Daarbij is ervan uitgegaan dat 10% van de korte autoritten (korter dan 7,5 km) is vervangen door de fiets. Ook in CROW-publicatie 218b *Maatregelen voor een schonere lucht* wordt 'bevordering fietsverkeer' neergezet als een nogal (kosten)effectieve luchtkwaliteitsmaatregel. Hoe anders is de praktijk, zo lijkt het. Eind 2005 heeft Natuur & Milieu op een rij gezet hoe het staat bij de 61 gemeenten die een luchtkwaliteitsplan moeten opstellen. In het algemeen was SNM weinig tevreden: 24 van de 61 hadden een plan zonder ambitie of zicht op uitvoering, 23 hadden zelfs helemaal nog geen plan. Slechts 14 plannen werden als 'redelijk ambitieus' betiteld. Fietsmaatregelen werden nog relatief vaak genoemd in de luchtkwaliteitsplannen (19 van de 38) en ook wel relatief vaak als 'harde' maatregel (12 keer), maar dan vooral omdat de andere thema's nog minder uit de verf kwamen. *De publicaties van SNM en CE zijn te downloaden van www.snm.nl en ook opgenomen in de digitale kennisbank op www.fietsberaad.nl.*

Trendbreuk Stadsregio Arnhem-Nijmegen

'Wij moeten ons nu vooral richten op de bereikbaarheid binnen de regio. Deze keuze heeft behoorlijke gevolgen voor het soort projecten dat de stadsregio financiert. De focus verschuift van

lokale naar (boven)regionale projecten.' Stevige woorden in een persbericht van Stadsregio Arnhem-Nijmegen bij het uitbrengen van een concept van de *Regionale Nota Mobiliteit* (mei 2006). Zal de trendbreuk (negatieve) consequenties hebben voor het fietsbeleid van de stadsregio? Het persbericht is er niet zo duidelijk over: 'Ook het fietsbeleid wordt anders ingevuld. Het richt zich uitsluitend op het afronden van het regionaal fietsrouten netwerk en het realiseren van betere fietsvoorzieningen.' Was het eerdere beleid daar dan niet op gericht? Ambtenaar Henk Driessen legt uit: "Meer dan voorheen zal er alleen nog geld gaan naar fietsprojecten als die echt de kwaliteit van het regionale netwerk of de fietsbereikbaarheid van ov-knooppunten sterk verbeteren. Voorheen ging er toch ook het nodige naar puur lokale projecten." Maar meer nog dan een wat sterker accent op 'alleen de regionale fietsvoorzieningen' moet de verandering in het regionale fietsbeleid zichtbaar worden in de rol van de stadsregio. "Niet afwachten tot gemeenten met fietsprojecten komen, maar zelf de analyse maken en naar gemeenten toe gaan als we ergens verbeteringen noodzakelijk vinden."

Utrecht Centraal krijgt de allergrootste

Nu de plannen voor de omgeving van Utrecht Centraal steeds concreter worden, ontstaat er ook duidelijkheid over het fietsparkeren bij het station. In totaal zullen er in elk geval 17.500

THEMABIJENKOMSTEN

FIETS BERAAD

2 november 2006, Zutphen: gratis inpandig stallen bij stations

7 december 2006, Utrecht: fietsverkeer in netwerk analyses

plaatsen komen. Zo'n 9.000 daarvan komen in een groot 'fietsparkeerhuis', als onbewaakte plaatsen, zeggen ProRail en de projectorganisatie. Op straat is dan geen plek meer voor fietsen. Naast dit gebouw met meerdere verdiepingen aan de oostkant van het station, blijven er bewaakte stallingen bestaan. Het gaat bij Utrecht Centraal om enorme aantallen, heel wat hoger dan de ruim 10.000 plaatsen die voor zowel Leiden Centraal als Amsterdam CS gepland staan. Maar volgens de Fietsersbond moeten het er nog veel meer zijn. De Utrechtse afdeling heeft het aantal fietsen geteld dat nu rond het station staat en dat zijn er al zo'n 9.400. Plus nog eens zo'n 5.000 in de vier bewaakte stallingen. Het huidige aantal fietsen komt dus al akelig dicht in de buurt van de geplande 17.500 plaatsen, die dan toereikend zouden moeten zijn tot in 2025. Met de aanzienlijke toename in aantallen treinreizigers die ProRail op Utrecht Centraal verwacht, zou nu al duidelijk zijn dat de beoogde capaciteit enkele duizenden te weinig is. Opvallend: voor de 9.400 fietsen die er nu onbewaakt staan, zijn in totaal 3.431 klemmen beschikbaar. Knap lastig om niet fout te parkeren!

IN DIT NUMMER

Gratis bewaakt NS	4	Netwerkanalyses	10	Fietsberaad-publicatie 10	22
Fietspromotie Breukelen	7	Fietsplan Londen	14	Aansprakelijkheid wegbeheerders	24
Parkeerinnovaties Eindhoven	8	Geschiedenis fietsbeleid Zürich	15	Fietsrouteplanners	26
		Zwitserse fietsstad Winterthur	16	Nulmeting fietsbeleid Delft	28
		Nieuwe fietsstraten	18	Verkeerseducatie op scholen	29
		Handhaving 30km-gebieden	21	Portret Victor Molkenboek	32

Nieuwe ontwikkelingen en kansen voor gemeenten

“De komende jaren gaat iedereen in Zutphen kijken. De stationsstalling daar is een belangrijke ontwikkeling. Ik denk en hoop echt dat het een nieuwe trend wordt.”
Dat zegt Ben van Westing, directeur van NS Fiets. Bij station Zutphen wordt in oktober een inpandige gratis stalling met 3.000 plaatsen geopend. Het is de eerste NS-stalling met bewaking, beveiliging of toezicht zonder dat de klant ervoor hoeft te betalen. De trend van ‘gratis bewaakt’, die het laatste jaar Nederlandse stadscentra overspoelt, zet nu misschien ook door naar NS-stallingen.

Dirk Ligtermoet

‘Gratis bewaakt bij NS-stations’ is zeker al sinds het midden van de jaren negentig onderwerp van discussie. Steeds vaker kwamen plannen op tafel om bij grotere stations niet langer (alleen) in de open lucht en op maaiveldniveau voor de ingang plaats in te ruimen voor onbewaakt gestalde fietsen. Reden was veelal dat men de nogal chaotische aanblik van zo’n fietsenzee lelijk vond. Ook was er vaak te weinig ruimte om al die fietsen goed kwijt te kunnen. Niet op het voorplein betekent, als loopafstanden kort moeten zijn, al snel inpandig en als het even kan ook nog ondergronds. Als fietsers hun rijwiel inpandig moeten stallen, is er voor de sociale veiligheid toezicht nodig. Toezichthouders bij de ingang van een (onbewaakte) inpandige stalling, dat lijkt wel erg op een bewaakte stalling. Als dat ‘onbewaakt met toezicht’ dan gratis blijft, zou - zo werd vaak gevreesd - de bewaakte stalling leeg geconcurrereerd worden. Zodat er weer te weinig plaatsen zijn.

Moeizame gesprekken

Deze vrees was in verschillende projecten aanleiding voor gemeenten om met NS te gaan praten over een betere afstemming tussen, of zelfs combinatie van, de bewaakte en (toekomstig inpandige) onbewaakte stallingen. Vele jaren bleven dat moeizame gesprekken. Lokaal afwijkende - lees: lagere - tarieven wees NS af; NS-stallingen moesten een landelijke formule blijven. Het bewaakte deel ook gratis maken, was in principe wel bespreekbaar, maar op een weinig realistische manier: de omzetsderving moest ruimschoots afgekocht worden. Daarmee werd het voor een gemeente al snel onbetaalbaar. Zo bleven bijvoorbeeld bij Leiden Centraal uiteindelijk bewaakt en onbewaakt duidelijk gescheiden.

In Apeldoorn wordt een nieuwe ondergrondse bewaakte stalling gerealiseerd, waaraan de gemeente stevig meebetaalt (ca. 4 miljoen van de 9 miljoen euro bouwkosten). Juist in Apeldoorn, de voorbeeldstad als het om ‘gratis bewaakt’ in het stadshart gaat, kwam natuurlijk ook het idee bovendrijven om die kelder gratis te maken. Wim Mulder van de gemeente Apeldoorn: “Het was al snel duidelijk dat de jaarlijkse omzet die wij dan zouden moeten compenseren,

voor ons veel te hoog zou zijn. Die bedragen stonden in geen verhouding tot het bedrag dat de exploitatie van alle gratis bewaakte stallingen in het centrum ons kost.”

Onderscheid behouden

De instandhouding van een zeker kwaliteitsverschil tussen bewaakt en onbewaakt was in alle plannen steeds een kernpunt. Bij Leiden Centraal is dat verschil er nu in de praktijk, omdat de nieuwe onbewaakte, halfverdiepte stalling op het voorplein duidelijk meer risico’s voor de gestalde fietsen oplevert (vandalisme, diefstal) dan de bewaakte stalling. Mede omdat er in de praktijk van geregeld toezicht geen sprake is. In Groningen gaat het misschien lastiger worden om voldoende onderscheid te behouden. De fietsenstalling onder het nieuwe Stadsbalkon, in juli 2006 al grotendeels opengesteld, zal uiteindelijk plaats bieden aan 4.000 fietsen in een ruimte onder het maaiveld. Het voorplein wordt dan voetgangersdomein. De gemeente wil niet spreken van een ‘fietsenkelder’, een ‘gebouw’, want: “Elke fietser die het stationsgebied van oost naar west of in tegengestelde richting passeert, komt door de fietsenstalling. Het nieuwe centrale fietspad door het stationsgebied maakt deel uit van de fietsenstalling.” Maar er zal wel sprake zijn van ‘dagelijks toezicht’, met toezichthouders in een centrale ruimte - en dat lijkt dan toch weer op bewaking.

Echt lastig zal het worden aan bijvoorbeeld de achterkant van Leiden Centraal (zijde LUMC), als de gemeente het plan doorzet om daar op een perfecte locatie een grote onbewaakte kelder te bouwen, met een sterke mate van toezicht. Daar dreigt leegzuigen van de bewaakte stalling ten eerste, omdat - in tegenstelling tot de ‘bak’ op het voorplein in Leiden of het Stadsbalkon in Groningen - hier echt sprake is van een inpandige stalling met één toegang voor fietsen. Als dat leegzuigen werkelijkheid wordt, zijn de problemen groot: dan is er direct weer te weinig ruimte in het onbewaakte of gratis deel en wordt de exploitatie van de bewaakte stalling aangetast.

Zutphen combineert

Kwaliteitsverschil handhaven tussen ‘gratis inpandig onbewaakt’ (met noodzakelijkerwijs toezicht) en ‘betaald inpandig bewaakt’, zal altijd lastig blijven. Zutphen is het eerste voorbeeld van een andere oplossing: als onderscheid te moeilijk wordt, voeg ze dan samen! Het slimme van de Zutphense oplossing is dat de bewaakte en onbewaakte

THEMABIJEENKOMST

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad organiseert over gratis inpandig stallen bij stations een themabijeenkomst op 2 november 2006, met bezoek aan de nieuwe stalling van station Zutphen. De bijeenkomst (vanaf 12.30 uur) is zoals altijd gratis en is bedoeld voor verkeersambtenaren en -adviseurs die betrokken zijn bij fietsbeleid. Zie voor meer informatie www.fietsberaad.nl.



De nieuwe fietsenkelder bij station Zutphen. In de tijdelijke situatie (rechtsboven) is het behelpen.

delen ruimtelijk gezien samengevoegd worden, maar dat er toch een zeker veiligheidsonderscheid blijft. Want volledig gelijkstellen zouden klanten niet waarderen. Immers, het bewakingsniveau van de huidige NS-stallingen is verbonden aan het systeem van 'kaartjes kopen': een controle op de toegang en op het bij elkaar horen van staller en fiets. Slechts ingangstoezicht zonder die controle betekent een lager beveiligingsniveau. Daar zal niet elke bewaakte staller blij mee zijn. Andersom zal de extra rompslomp van kaartjes kopen en controleren, ook al is het gratis, veel onbewaakte stallen afschrikken.

In de Zutphense stallingskelder wordt ruim de helft van de plaatsen 'vrij toegankelijk' en iets minder dan de helft 'geautomatiseerd toegankelijk' - en allemaal gratis (deze nieuwe aanduidingen voor onderscheid zijn nodig, omdat de oude woorden 'bewaakt' en 'onbewaakt' niet meer passen). De kelder heeft één toegang. Continu zijn er twee toezichthouders. In de lengterichting van de kelder staat een hekwerk dat de beide delen scheidt. Via het vrij toegankelijke deel kunnen de stallen via drie tourniquets naar het geautomatiseerd toegankelijke deel. Daarvoor hebben zij een op naam gesteld pasje nodig, dat gratis verkrijgbaar is (wel met borg). Het geautomatiseerd toegankelijke deel heeft zo een wat hoger beveiligingsniveau, eigenlijk een dubbele beveiliging (eerst de toezichthouders, daarna de automati-

sche toegang). De initiators zijn niet bang dat een van beide delen alle stallen trekt. John Immink van de gemeente Zutphen: "Sommige mensen zullen die extra beveiliging wensen, vooral degenen die nu bewaakte stallen. Anderen zullen dat, mede door de extra loopafstand, teveel gedoe vinden. Als de verhouding tussen die twee groepen anders is dan we nu verwachten, kunnen we simpel het scheidende hekwerk wat naar links of rechts verplaatsen."

De bouw van de stalling kostte ca. 5,5 miljoen euro. Daarvan betaalde het rijk 3,6 miljoen en Zutphen 1,9 miljoen. Daar komen nog de jaarlijkse exploitatiekosten bij, voor de gemeente zo'n 250.000 euro. De stalling kent ruime openingstijden: er wordt uitgegaan van negentien tot twintig uur per dag. De gemeente wil steeds twee toezichthouders ter plekke hebben, waarbij overdag personeel gecombineerd wordt met de fietswinkel in de stalling.

Lokaal maatwerk

Het hoeft natuurlijk niet zo positief af te lopen als in Zutphen. Over een gratis bewaakte stalling in Houten praten gemeente en NS al langere tijd, maar vooralsnog zonder resultaat. Onder het nieuwe station Houten komt een grote ruimte voor fietsen, met een capaciteit van minstens 2.200 en mogelijk 2.900 fietsen: een 'fietstransferium'. De gemeente heeft dit mogelijk gemaakt door de extra kosten te betalen

van het één meter hoger aanleggen van de nieuwe spoorbaan (viersporig). Herbert Tiemens van de gemeente Houten: "Momenteel is er een bewaakte stalling bij het station, maar die heeft niets met NS te maken. In de gesprekken met NS Fiets zien we te weinig lokaal maatwerk en kwaliteit terug. Dan ligt het voor de hand om het op een andere manier uit te werken en op te lossen, zo nodig zonder NS Fiets." De gemeente weet echter nog niet hoe de indeling en het beveiligingsregiem van het fietstransferium precies gaan worden.

De Zutphense innovatie is er overigens ook niet zonder slag of stoot gekomen. Onderhandelingen waren langdurig en vaak moeizaam. Maar wethouder Kees Luesink, al vele jaren in functie, heeft al die tijd volgehouden om zijn geesteskind tot leven te brengen. Omdat het een mooi voetgangersgebied op maaiveldniveau oplevert, maar ook omdat het fietsers de ideale stalling geeft. En nu er één schaap over de dam is, lijken er meer te volgen. Ook NS Fiets is enthousiast over deze oplossing en ziet die op veel meer plaatsen toegepast gaan worden.

Dat ook station Delft iets dergelijks gaat krijgen in het nieuwe station, als de spoorbaan ondergronds is gebracht, staat al vast. Ook daar speelde mee dat een wethouder, Rik Grashoff, het belang ervan inzag. Grashoff, wethouder tot april 2006: "Vanaf 2012 hebben we een 'stationsfietsgarage', die 24 uur per etmaal open is en 5.000 fietsen kan herbergen, waarvan 3.400 op gratis stallingsplaatsen." Bij Utrecht CS komt er een groot fietsengebouw van enkele verdiepingen met, volgens de laatste plannen, plaats voor 9.000 fietsen. Gratis plaatsen; het gebouw vervangt de rekken in de stationsomgeving. Er blijven bewaakte stallingen op aparte locaties, maar in die nieuwe superstalling is natuurlijk ook een sterk toezicht nodig. Bij Rotterdam CS komt eveneens één grote ruimte voor alle fietsen. Bij station Haarlem wordt erover gedacht.

NS Fiets positief

NS Fiets staat er in ieder geval positief tegenover. Al blijft het een feit dat de NS gebonden is aan de vervoerconcessie:

voldoende beveiligde plaatsen van begin tot eind van de treindienst aanbieden, en wel zodanig dat alle stallingen opgeteld kostendekkend geëxploiteerd kunnen worden. Om die reden zou de NS graag zien dat gemeenten juist voor stations met kleinere stallingen dit soort plannen realiseren. Want als de stallingen nu verliesgevend zijn of om en nabij quitte spelen, is het gesprek beduidend eenvoudiger dan wanneer een goed draaiende stalling gratis zou moeten worden. Ben van Westing van NS Fiets: "Als men in een kleinere stalling bijvoorbeeld van 7 tot 19 uur toezicht wil en op de andere tijden geautomatiseerde toegang, zou dat een gemeente echt niet meer dan zo'n 90.000 euro per jaar hoeven te kosten. Natuurlijk zullen er vaak wel investeringskosten zijn, want degenen die nu onbewaakt stallen moeten ook plaats hebben. Maar het hoeft bij kleine stations lang niet altijd in een dure kelder."

Automatisering van NS-stallingen

De geautomatiseerde toegang tot een deel van de gratis stalling speelt in het plan voor station Zutphen een cruciale rol. In 2000 maakte NS ingrijpende plannen bekend om een groot aantal stallingen te automatiseren: de 31 kleinste volledig automatisch, 26 grotere buiten de spitsuren en 30 nog grotere (600-1.100 fietsen) 's avonds. In die tijd waren en werden ook de eerste praktijkproeven gedaan. Op dit moment zijn de plannen wat minder verregaand. Zo'n 15 stallingen zijn reeds geautomatiseerd en dat moeten er van NS zo'n 50 worden, om de exploitatie van alle stallingen ongeveer quitte te laten draaien. Vlakbij Zutphen is in Deventer in 2002 een nieuwe fietsenkelder onder het station geopend, met ruimte voor 1.200 fietsen. In 2004 is deze stalling geautomatiseerd. Enigszins vergelijkbaar met Zutphen dus, maar puur 'betaald bewaakt'.



Deventer: een nieuwe stalling met geautomatiseerde toegang, maar verder een klassieke betaald-bewaakte stalling.

Breukelen doet aan Vlaamse promotie

Vlaanderen kent sinds 2002 de promotieactie *Met belgerinkel naar de winkel*. In 2006 nemen daar 155 gemeenten aan de actie deel (zie ook *Fietsverkeer* nr. 11, pag 14-15). Breukelen is de eerste Nederlandse gemeente die de Vlaamse actie importeert - en dat in het kader van luchtkwaliteitsbeleid.

Voor Breukelen was de aanleiding om de promotieactie te introduceren heel concreet: het drukke autoverkeer op de Straatweg, parallel aan de A2 en daarom erg gevoelig voor sluipverkeer (44% doorgaand verkeer), geeft overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. In het *Luchtkwaliteitsplan Breukelen* uit december 2005 worden verschillende ingrijpende maatregelen genoemd. De Straatweg moet een 30km-weg worden en daarnaast wordt aan een doseerinstallatie gedacht. Het plan legt opvallend veel nadruk op lokaal autoverkeer. Geconstateerd wordt dat een kwart van het verkeer op de Straatweg 'korte ritten' betreft, en dat 53% van het bestemmingsverkeer naar het centrum afkomstig is uit Breukelen. Dat percentage zou, gezien de makkelijk te fietsen afstanden, omlaag kunnen. Dit kan met goed fietsbeleid ('goede en snelle fietsroutes, overzichtelijke kruisingen en voldoende stallingen'), met parkeerbeleid (uitbreiding betaalde zone en verhoging van het tarief), maar ook met educatie en communicatie: in het plan worden verschillende campagnes voorgesteld, niet alleen gericht op fietsgebruik.

Stempelkaart

Met belgerinkel naar de winkel was de eerste campagne. Deze werd in mei en juni 2006 voor Breukelen uitgevoerd door het IVN-consulentschap Utrecht. Bij een bezoek met de fiets aan een van de 43 deelnemende winkels konden inwoners tijdens die twee maanden een stempel krijgen. Bij een volle stempelkaart (tien stempels voor tien winkelbezoeken per fiets) maakten zij kans op enkele fietsprijzen. Er zijn 550 volle stempelkaarten ingeleverd, wat dus neerkomt op 5.500 winkelbezoeken. Meer dan tweehon-



Simon Miske in het centrum van Breukelen.

derd mensen hebben op de spaarkart tips gegeven over hoe de gemeente haar fietsvriendelijkheid kan verbeteren. De meeste tips gaan over verbetering van de bestrating, meer en betere stallingmogelijkheden en voorrang en veiligheid in het dorp. Simon Miske, de ambtenaar achter het



luchtkwaliteitsplan en de campagnes in Breukelen, is geen verkeerskundige, maar afkomstig uit de wereld van natuur- en milieucommunicatie. Hij denkt dat die achtergrond ook wel meespeelt in de gekozen maatregelen. "Ik geloof dat gedragscampagnes goed kunnen werken, al is het wel zaak om ze enkele jaren vol te houden." Breukelen gaat dan ook door met deze en andere campagnes, mede omdat de campagne goed is ontvangen bij zowel de deelnemende fietsers als de winkeliers. Van beide groepen is 80-90% tevreden over dit jaar en doet volgend jaar weer mee. Voor volgend jaar ziet Miske nog wel wat verbeterpunten. Bijvoorbeeld de mensen meer en beter informeren over wat de campagne inhoudt, het afstempelen in supermarkten vergemakkelijken en de aandacht beter proberen vast te houden, ook bij winkeliers (die nu na enkele weken soms vergaten stempelkaarten mee te geven).

Op de Vlaamse website van de campagne, www.belgerinkel.be, is een leuke rekenmodule te vinden. De 550 stempelkaarten in Breukelen zouden geleid hebben tot 2.420 kg CO₂-besparing, € 3.509 aan bespaarde autokosten en € 5.566 aan 'besparing maatschappelijke kosten autoverkeer'.

Overigens kreeg de campagne in een gemiddelde Vlaamse gemeente vorig jaar veel meer respons dan nu in Breukelen: gemiddeld 1.860 volle stempelkaarten per gemeente, ook in twee maanden tijd. Voor een kern als Breukelen (ca 10.000 inwoners) is 5.500 fietsritten hoe dan ook niet veel: 10.000 gemiddelde Nederlanders maken in twee maanden tijd zo'n 90.000 korte fietsverplaatsingen om boodschappen te doen.

Eindhoven experimenteert met fietsparkeren

In Eindhoven zijn ongeveer tegelijkertijd praktijkproeven gestart met twee totaal verschillende innovaties in fietsparkeren: de *Bikedispenser* en *Lock'n'Go*. De eerste ervaringen.

Dirk Ligtermoet

Van zowel Lock'n'Go als de Bikedispenser ging begin dit jaar in Eindhoven een pilotproject van start. Lock'n'Go is een geautomatiseerd, beveiligd fietsparkeersysteem dat werkt met een pasje. De fiets wordt bij het frame veilig vastgezet in een speciale klem, die alleen de pashouder kan openen en sluiten. Daarmee komt Lock'n'Go qua functionaliteit een



Lock'n'Go

beetje in de buurt van een fietskluis, maar met veel minder ruimtebeslag en zonder bescherming tegen vandalisme. De gemeente Eindhoven gaf fietsers de kans om tijdens een proefperiode van zes maanden gratis kennis te maken met Lock'n'Go, op twee locaties: bij het NS-station Eindhoven, en bij het winkelcentrum Woensel. Fietsers hadden direct belangstelling. Van de 1.000 beschikbare gratis fietspassen in de proefperiode, waren er na anderhalve maand al 500 uitgedeeld. Inmiddels is duidelijk dat deze eerste praktijkproef simpelweg geslaagd is. Veel interesse, een redelijk tot goed gebruik (bij het station wel heel wat meer dan bij het winkelcentrum), zeer weinig technische problemen, tevreden gebruikers, en effectiviteit: geen enkele klem is opengebroken.

Werkelijk succesvol

De Fietsersbond in Eindhoven is zeer te spreken over Lock'n'Go, ook al vergt het gebruik, zeker in het begin, enige oefening. "Je moet wel even goed letten op de lampjes, die aangeven of de klem vrij of bezet is, en de handelingen in de juiste volgorde uitvoeren. Maar na een keer oefenen is het systeem eenvoudig te bedienen." Belangrijkste bezwaar is dat in het huidige ontwerp lang niet alle fietsen er goed in passen.

Gebruikers tonen zich in een afsluitend klanttevredenheids-onderzoek (augustus 2006) ook tevreden. Ruim 350 gebruikers vulden een enquête in. De veiligheid, de betrouwbaarheid en het gebruiksgemak scoren hoog. Ook zou 96% van hen meer Lock'n'Go-stallingen willen zien, terwijl 86% ze zou missen als ze zouden verdwijnen.

Al met al een werkelijk succesvolle innovatie! Eindhoven denkt ook al aan uitbreiding van het aantal locaties. Er wordt zelfs gedacht aan plaatsing van de Lock'n'Go in de nieuw te bouwen fietsenkelder (bijna 2.000 plaatsen) onder het 18 Septemberplein - te gebruiken in een deel van de ruimte





Bikedispenser

zonder toezicht of bewaking of op tijdstippen dat er geen bewaking is. Ook wordt gedacht aan een overkapping, waarvoor Eindhovenenaar Ton Kooymans, de man achter de vorige Eindhovense fietsparkeerinnovatie de Tulip, al een ontwerp heeft gemaakt.

Lock'n'Go is niet alleen mooi voor Eindhoven en de mensen erachter (vooral Paul van Loon van de gemeente, jarenlang de drijvende kracht achter het idee). Het lijkt voorstelbaar dat ook veel andere gemeenten interesse gaan tonen. Immers, Lock'n'Go benadert de functionaliteit van een bewaakte stalling, maar is toepasbaar op locaties waar, en tijdstippen waarop, de vraag daarvoor te klein is.

Bikedispenser

Aan volledig geautomatiseerde stallingen, waarbij niet alleen de toegang geautomatiseerd is, maar ook de inname en uitgifte van fietsen, wordt al sinds begin jaren negentig gewerkt. Inmiddels functioneren er enkele in de praktijk, zoals de Fietsmolen bij station Nieuw-Vennep (sinds eind 2003) en de Velominck bij de IJ-pont in Amsterdam (sinds eind 2005). Dit zijn tamelijk grote en vooral qua investering dure systemen.

De nieuwe Bikedispenser is een veel kleinschaliger oplossing. Fundamenteel is het kenmerk dat de Bikedispenser met 'eigen', speciale fietsen werkt. Dat levert aanzienlijke winsten in het ruimtegebruik op: de op maat gemaakte fietsen kunnen heel compact opgeslagen worden. Voor deze aan de automatische stalling 'gebonden' fietsen heeft het Bikedispenser-systeem een soort van geautomatiseerde verhuur - en komt daarmee in de buurt van de automatische OV-Fietskluis, die op acht NS-stations operationeel is. Het systeem van de Bikedispenser werkt simpel. De reiziger houdt een pas voor een uitleesscherm bij de poort van de stalling. Binnen vijftien seconden haalt een automatisch systeem een fiets uit de kluis. Bij terugkomst houdt de fietser de pas weer voor het uitleesscherm, opent de deur van de kluis en zet de fiets erin. Vervolgens wordt de fiets in de stalling gezet. Punt is wel dat de ingenomen fietsen in goede staat moeten zijn voor de volgende gebruiker. Anders dan Lock'n'Go is de Bikedispenser geen Eindhovens



initiatief. Drijvende kracht is het Amsterdamse ontwerp-bureau Springtime en SenterNovem verleent al langere tijd steun. Dat is ook het geval bij de proef in Eindhoven. In de buurt van industrieterrein De Hurk is bij een Phileas-halte op de Noord-Brabantlaan een stalling met 45 fietsen geplaatst. In de proefperiode is het gebruik van fiets plus stalling gratis (voor daarna wordt gedacht aan € 27,50 voor een maandabonnement of € 2,75 per keer).

Gebruik minimaal

Degenen die de Bikedispenser gebruiken, zijn na een paar maanden proef tevreden. Het aantal gebruikers is echter minimaal, ondanks pogingen om via de bedrijven op het terrein meer klanten te winnen. Springtime denkt dat het aan de locatie ligt: "Relatief weinig werknemers komen met de bus vanaf het station naar het bedrijventerrein en de afstand Veldhoven-De Hurk is sowieso goed te doen met de eigen fiets." Inderdaad is de klaarblijkelijk beoogde vervoerketen voortransport-trein-bus-huurfiets wel een erg ingewikkelde. Plaatsing bij een treinstation was wellicht beter geweest. Immers, het fietsgebruik in het voortransport van de trein is hoog (en een kernpunt is dus om het ook in het natransport hoog te krijgen), terwijl er in combinatie met de bus (gemiddeld) in Nederland erg weinig gefietst wordt. Een oude les is ook dat complexe vervoerketens met ov en fiets erin in het woon-werkverkeer, als het om relatief korte afstanden gaat, weinig gebruikers trekken.

Meer informatie: www.lockngo.nl en www.bikedispenser.com.

Fietsverkeer speelt bescheiden rol in regionale netwerk



't Goylaan in Utrecht.



Meernbrug in Utrecht.



De A2 bij Utrecht.

Meer mobiliteit per euro. Dat is de gedachte van minister Peijs achter de netwerkanalyses. Bereikbaarheidsproblemen kunnen effectiever opgelost worden door het rijkswegennet en het onderliggende wegennet in samenhang te bekijken en ook andere vervoerwijzen dan de auto erbij te betrekken. In de *Nota Mobiliteit* is afgesproken dat elf regio's een netwerkanalyse maken. Nog eens acht regio's hebben het op eigen initiatief gedaan. In september zijn de analyses aangeboden aan de minister. In de meeste regionale netwerkanalyses is ook aandacht voor de fiets, zij het bescheiden. In de regio Utrecht is wel serieus naar het fietsverkeer gekeken.

Otto van Boggelen

Leidraad voor de netwerkanalyses is de 'Zevensprong van Verdaas', genoemd naar het PvdA-Kamerlid dat bij de behandeling van de *Nota Mobiliteit* een motie indiende. Volgens deze motie moet bij het zoeken naar oplossingen de volgende fases doorlopen worden:

1. ruimtelijke ordening,
2. anders betalen voor mobiliteit,
3. mobiliteitsmanagement,
4. openbaar vervoer,
5. bestaande infrastructuur benutten,
6. bestaande infrastructuur aanpassen,
7. nieuwe infrastructuur aanleggen.

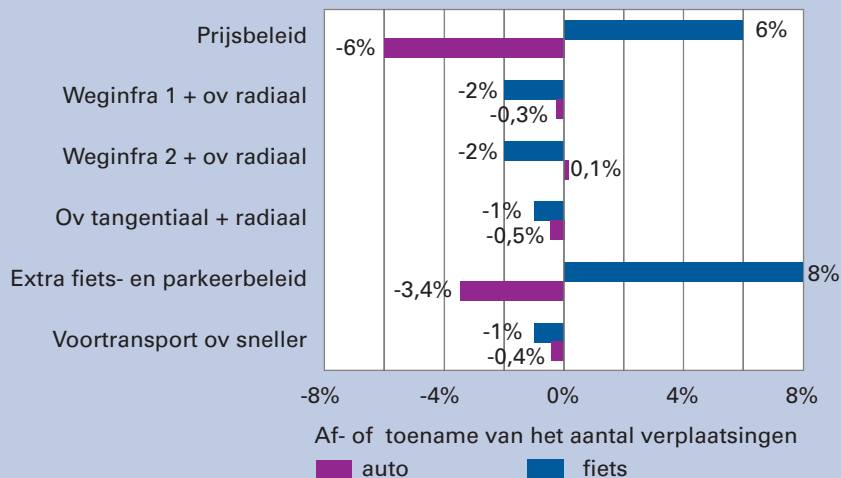
De fiets krijgt meestal een plek in fase 3, mobiliteitsmanagement. Meerwaarde van de analyses is dat de effectiviteit van de verschillende oplossingsrichtingen goed met elkaar vergeleken kunnen worden. In het algemeen heeft men wel moeite om mobiliteitsmanagement te concretiseren. Hierdoor heeft dit vaak geen volwaardige plaats in de (model) analyses gekregen.

In de netwerkanalyses zijn verder bestaande plannen en wensen opgenomen. Knopen over de uitvoering van projecten of de besteding van gelden

Op 7 december 2006 organiseert het Fietsberaad over netwerkanalyses en de positie van de fiets een themabijeenkomst. De bijeenkomst is gratis en bedoeld voor bij fietsverkeer betrokken ambtenaren en adviseurs. Zie voor meer informatie www.fietsberaad.nl.

Netwerkanalyse Assen-Groningen

Ook in de netwerkanalyse voor de regio Assen-Groningen staan veel modelberekeningen van de effecten van capaciteitsuitbreidingen voor auto en ov. Pogingen om de effecten van (meer) fietsbeleid in te schatten, zijn niet terug te vinden. De regio maakt zich, net als veel andere regio's, zorgen over congestieheffing in de spitsperioden op de Ring van Groningen. 'Hoewel er sprake is van vermindering van het aantal autobewegingen in de spitsperiode, zoekt een belangrijk deel van de autogebruikers van de Ring alternatieve (goedkopere) routes, die hierop onvoldoende zijn ingericht. Per saldo leidt dit tot een verslechtering van de bereikbaarheid van de stad Groningen en een toename van leefbaarheidproblemen in het stedelijk gebied.' De regio geeft daarom de voorkeur aan gebiedsgericht beprijzen, in eerste instantie door uitbreiding van betaald parkeren. Op termijn kan dit aangevuld worden met een zonale heffing (naar tijd en plaats) in drukke stedelijke gebieden. Hoewel de fiets geen rol speelt in de effectenanalyses, hecht de regio Assen-Groningen wel veel waarde aan de fiets als vervoermiddel in de deur-tot-deurverplaatsingen. In stedelijke gebieden, en dan met name in de stad Groningen, krijgt de fiets een belangrijke rol toebedeeld. Daarnaast stelt de regio extra kwaliteitseisen aan de fietsverbindingen met forensenplaatsen. In het maatregelenpakket staat negen keer de realisatie van een 'fietsrouteplus' genoemd.



Grafiek 1. Maatregelen en hun effecten op auto- en fietsgebruik

worden maar weinig doorgehaakt. Alle opties worden zoveel mogelijk opengehouden. Volgens sommigen is de grootste meerwaarde van de netwerkanalyses dan ook dat verschillende partijen in de regio intensief samenwerkten hebben.

Utrechtse netwerkanalyse

Rijkswaterstaat is, net als in de noord- en zuidvleugel van de Randstad, ook in Utrecht de trekker van de netwerkanalyse. In de Utrechtse netwerkanalyse staan analyses met een verkeersmodel (NRM) centraal. Voor ruim tien pakketten met maatregelen is berekend wat de effecten zijn op de aantallen (auto) verplaatsingen, kilometers, voertuigverliesuren, enzovoort. Naast de 'traditionele' uitbreidingen van rijkswegen zijn zaken als prijsbeleid en uitbreiding van het openbaar vervoer in de doorgerekende pakketten opgenomen. Eén pakket bevat maatregelen op fietsgebied. Om de effecten van intensivering van het fietsbeleid te berekenen, zijn in het model geen afzonderlijke fietsmaatregelen ingevoerd, zoals wel is gebeurd voor investeringen in de rijkswegen. Voor de fiets gaat het om een veel groter aantal relatief kleine maatregelen, zoals de aanpassing van verkeerslichten en de asfaltering van hoofdfietsroutes. Het zou te bewerkelijk zijn om al deze maatregelen apart in het model in te voeren. Bovendien is er maar weinig bekend van het effect van individuele maatregelen op reis-

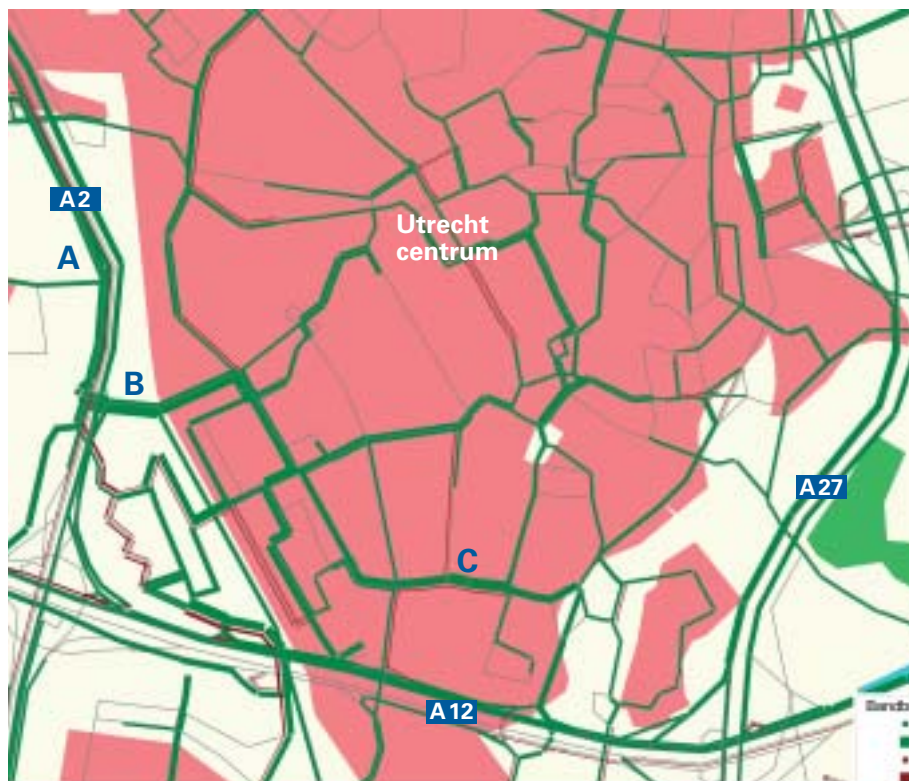
weerstanden voor de fiets. Daarom is gekozen voor een pragmatische oplossing: om de extra fietsinvesteringen na te bootsen, is de snelheid van de fiets met 10% verhoogd. Het gaat dus eigenlijk om een soort gevoeligheidsanalyse. Wat is het effect als we de fiets 10% aantrekkelijker maken? Als blijkt dat dit inderdaad effect heeft op bijvoorbeeld de congestie, kan vervolgens bepaald worden wat de beste maatregelen zijn om de fiets aantrekkelijker te maken. Dat hoeven niet alleen maatregelen te zijn die de reistijd met de fiets verkorten. Het kan ook gaan om vergroting van de subjectieve veiligheid, het comfort of de aanpak van fietsendiefstal.

In de Utrechtse netwerkanalyse zijn de modelberekeningen voor de fietsmaatregelen steeds gekoppeld aan een stringenter parkeerbeleid voor auto's. Enerzijds is dat jammer, omdat hierdoor niet zichtbaar wordt wat de effecten zijn van alleen intensivering van het fietsbeleid. Anderzijds is de integratie van fiets- en parkeerbeleid in één variant ook wel weer mooi. Een goed integraal gemeentelijk verkeersbeleid bevat immers een afgewogen mix van honing- (fietsbeleid) en azijnmaatregelen (parkeerbeleid). Om het aangescherpte parkeerbeleid na te bootsen, zijn de parkeertarieven in centrumgebieden met 50% verhoogd. Daarnaast is in werkgebieden waar nu al een parkeernorm geldt het aantal parkeerplaatsen beperkt tot één per vijf

à tien werknemers. Op basis van eerdere onderzoeken mag wel verwacht worden dat deze parkeermaatregelen effectiever zijn dan de fietsmaatregelen waarmee ze gecombineerd zijn.

Effecten op het fietsgebruik

Van de onderzochte maatregelen heeft het fiets- en parkeerbeleid het meeste effect op het fietsgebruik. Het aantal fietsverplaatsingen neemt bijna 8% toe (zie Grafiek 1). Maar ook het prijsbeleid pakt redelijk positief uit voor het fietsgebruik. Door de algemene heffing van het autoverkeer van 3,4 cent per km en een congestieheffing op overbelaste wegvakken van 11 cent per km, wordt de concurrentiepositie sterker. Het fietsgebruik in de onderzochte regio stijgt hierdoor met 6%. De meer traditionele maatregelenpakketten, met uitbreiding van de weg- en ov-infrastructuur, hebben daarentegen een negatief effect op het fietsgebruik. Een verbetering van het voor- en natransport van het ov belooft op het eerste gezicht ook licht negatief uit te pakken voor het fietsgebruik. Dat lijkt tegenstrijdig. Verbetering van het voor- en natransport leidt namelijk wel tot een forse groei van met name het aantal treinritten (+13%) en een flink deel van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. De verklaring is



Figuur 1. Effecten van fiets- en parkeermaatregelen op autointensiteit in een ochtendspitsuur.

dat alleen naar de hoofdvervoerswijze is gekeken. Dus bij de combinatie fiets-trein telt alleen de toename van het aantal treinverplaatsingen mee. Wanneer de fiets in de ritketen wel wordt meegenomen in de berekeningen, leidt de verbetering van het voor-

en natransport tot een toename van het fietsgebruik met 1 à 2%.

Effecten op het autogebruik

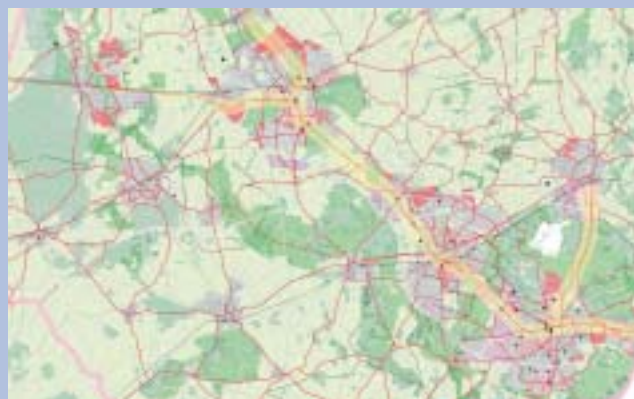
De effecten op het fietsgebruik zijn mooi en aardig, maar in de netwerk-analyse draait het toch in de eerste

Netwerkanalyse Twente

Behalve op de gebruikelijke korte afstanden en de ritketens, wil de regio Twente het fietsgebruik ook stimuleren op de middellange afstanden (7,5 tot 15 km) tussen de kernen van de netwerkstad. Alle kernen met meer dan 2.000 inwoners zijn onderling met elkaar verbonden door het Hoogwaardige Fietsnet Twente.

De ruggengraat wordt gevormd door een fietssnelweg, die Almelo, Hengelo, Enschede en Oldenzaal met elkaar verbindt. De opheffing van barrières en ontbrekende schakels in het HFT wordt begroot op 25 miljoen euro. De complete realisatie van de fietssnelweg kost, inclusief kunstwerken, 45 miljoen euro. Deze bedragen zijn (nog) niet gereserveerd. Men verwacht dat de fietssnelweg deels kan profiteren van andere projecten, zoals de ondertunneling van het spoor.

De fiets speelt op verschillende momenten een rol in de analyse van de effectiviteit van maatregelen. In de eerste plaats natuurlijk bij de inschatting van de effectiviteit van het fietsbeleid zelf. Om dit na te bootsen is 20% van alle korte autoritten vervangen door fietsverplaatsingen. Met name binnen de bebouwde kom neemt het aantal kilometers en verliesuren voor de auto licht af. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid. Een deel van dit effect gaat echter weer verloren, doordat de ruimte die ontstaat op het stedelijk wegennet wordt benut door automobilis-



Hoogwaardige Fietsnet Twente met fietssnelweg.

ten van buiten de stad. De fiets speelt daarnaast een rol in het modelmatig nabootsen van mobiliteitsmanagement en verblijfsheffingen. Mobiliteitsmanagement wordt het meest kansrijk geacht op relaties met veel vertragingen. Er wordt onder andere verondersteld dat hier 30% van de korte autoritten vervangen wordt door de fiets. Eenzelfde truc is toegepast voor zogenoemde verblijfsheffingen in stedelijke gebieden. Een vindingrijke toepassing ten slotte is de capaciteitsverruiming van een aantal zwaarbelaste kruispunten met 20%. Op deze manier wordt gesimuleerd dat het fietsverkeer ongelijkvloers wordt afgewikkeld en uit de verkeerslichtenregeling geschrapt kan worden.

plaats om de effecten op het auto-gebruik. De aanpak van congestie heeft immers hoge prioriteit en congestie wordt veroorzaakt door auto's. Prijsbeleid heeft het meeste effect op het auto-gebruik (6% minder ritten, zie ook Grafiek 1). Op de tweede plaats staat de aanscherping van het fiets- en parkeerbeleid, dat een afname van het auto-gebruik met 3% tot gevolg heeft. Kijken we alleen naar de autoritten binnen het onderzoeksgebied, dan is de afname zelfs 6%. De pakketten met alleen uitbreidingen van weg- en ov-infrastructuur hebben volgens de modelberekeningen nauwelijks invloed op het auto-gebruik, maar door de uitbreiding van de wegcapaciteit neemt de congestie wel af. De verschillende ov-investeringen hebben nauwelijks invloed op het aantal auto-verplaatsingen en de reistijd voor het autoverkeer, maar de reistijdwinst voor trein- en busreizigers is zeer fors.

Lokale effecten

De berekende effecten op fiets- en auto-gebruik gelden voor het gehele onderzoeksgebied van de netwerk-analyse, dat zich uitstrekt van Bodegraven tot Amersfoort en van Hilversum tot Vianen. Lokaal kunnen de effecten veel groter of kleiner zijn. Daarom heeft de Grontmij in opdracht van het Fietsberaad een kaart gemaakt met de effecten aan de zuidkant van de stad Utrecht. Op de kaart (zie Figuur 1) wordt per wegvak de afname van de autointensiteit weergegeven als gevolg van het aangescherpte fiets- en parkeerbeleid. Hoe dikker de lijnen, hoe groter de afname. De rijkswegen rond Utrecht zijn nog duidelijk zichtbaar. Binnen de kom is de afname echter vaak net zo groot of zelfs groter. Ter illustratie worden vier locaties nader bekeken: twee op de rijkswegen, een op een stedelijke invalsweg en een op een verkeersader binnen de stad.

De A2 aan de oostzijde van Utrecht (punt A) is in 2020 gesplitst in parallelbanen voor het regionale autoverkeer en aparte rijbanen voor het doorgaande verkeer. Op de doorgaande rijbanen is nauwelijks effect zichtbaar van het fiets- en parkeerbeleid. Op de parallelbaan neemt de autointensiteit met ca. 5% af. Niet schokkend, hoewel een relatief kleine afname het verschil kan zijn tussen wel of geen file. Over het algemeen beperkte de afname op de snelwegen rond Utrecht zich tot enkele procenten, vooral vanwege het

Netwerkanalyse Stedendriehoek

Stimulering van het fietsgebruik wordt in de netwerkanalyses van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen gezien als *quick win*. De regio gaat zich inzetten voor meer conflictvrije fietsroutes zonder vertraging. De routes worden overigens niet concreet benoemd. Een hoger fietsgebruik creëert volgens de analyses op het stedelijke wegennet ruimte voor automobilisten van buiten, wat de bereikbaarheid van de stad ten goede komt. En juist op het stedelijke wegennet ondervindt de automobilist het meeste oponthoud. Hoewel de stadsontsluitingswegen in de Stedendriehoek slechts 13% van de autokilometers verwerken, zijn ze wel verantwoordelijk voor de helft van de voertuigverliesuren. Vermeldenswaardig is het streven om de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen op de snelwegen. Kennelijk is de regio niet zo gecharmeerd van de recente HWN-OWN-ideeën om het onderliggende wegennet een bijdrage te laten leveren aan het oplossen van congestieproblemen op de snelwegen.

Klantenpotentieel als maat voor bereikbaarheid

In verschillende netwerkanalyses, zoals voor de Stedendriehoek, Twente en de Kop van Overijssel, wordt gewerkt met enkele relatief nieuwe manieren om bereikbaarheid te definiëren. Een voorbeeld daarvan is het marktpotentieel van koopcentra. Hierbij wordt berekend hoeveel inwoners binnen een aantal (auto)minuten reistijd van een koopcentrum wonen. Bijvoorbeeld: binnen twintig autominuten rond het centrum van Apeldoorn wonen 232.000 inwoners ofwel potentiële klanten. Door de verwachte toename van de congestie daalt dit aantal tot 208.000 in 2020. De bereikbaarheid neemt af. Hetzelfde wordt berekend voor langere reistijden.

Bij deze berekeningen kunnen wel enkele kanttekeningen geplaatst worden, die te maken hebben met fietsgebruik en nabijheid. Zo wordt er impliciet van uitgegaan dat iedere inwoner altijd over een auto kan beschikken. In werkelijkheid is er per 2,3 inwoners één auto beschikbaar. Van de inwoners die niet op loop- of fietsafstand van het koopcentrum wonen, zou daarom maar een deel mogen meetellen in het klantenpotentieel. Anderzijds hebben inwoners die dichtbij wonen de keuze uit meerdere vervoerwijzen (lopen, fiets en auto en eventueel bus), wat de kans aanzienlijk vergroot dat ze komen kopen. Ook de gevolgen van de toename van congestie op het klantenpotentieel zijn minder groot als rekening wordt gehouden met de nabijheid. Meer dan de helft van de klanten uit de eigen stad komt immers te voet of op de fiets. Zij ondervinden veel minder hinder van de toenemende congestie op het stedelijke wegennet, waardoor de bereikbaarheid minder daalt dan nu berekend in het klantenpotentieel.

Nog meer fiets en files

Momenteel worden er twee studies uitgevoerd die raakvlakken hebben met de netwerkanalyses. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) voert adviesbureau Goudappel Coffeng de studie 'Fiets en files' uit. Deze moet inzicht geven in de bijdrage die fietsbeleid kan leveren aan vermindering van de congestie op het hoofdwegennet. Enerzijds doordat automobilisten voortaan de fiets nemen, anderzijds doordat auto- en fietsinfrastructuur zijn losgekoppeld (bijvoorbeeld door ongelijkvloerse kruisingen), zodat op kruispunten meer afwikkelingscapaciteit beschikbaar komt voor het autoverkeer. Groningen, Utrecht en Deventer dienen als cases. De tweede studie, 'Met de fiets minder files', is van de Fietsersbond. Deze komt voort uit 'Fileproof', het fileaanvalsplan van minister Peijs. Op beruchte filelocaties gaat de Fietsersbond samen met lokale overheden kijken of parallelle fietsroutes verbeterd kunnen worden.

hoge percentage doorgaand verkeer in de regio. Op de stedelijke invalsweg vanaf de A2 via de De Meernbrug (punt B) is wel een aanzienlijke afname zichtbaar. Hier zou de autoïntensiteit als gevolg van het aangescherpte fiets- en parkeerbeleid met ca. 11% afnemen (-400 mvt per ochtendspitsuur richting stad). Met name voor het eerste zwaarbelaste kruispunt binnen de stad zou deze afname erg gunstig zijn. Ook voor het rijkswegennet kan de aanzienlijke afname op deze invalsweg positieve gevolgen hebben. Het verkleint de kans dat de files op de invalsweg terugslaan op het rijkswegennet. De afname op de verkeersaders binnen de stad is, zoals te verwachten viel,

het sterkst: tussen -20 en -30%. Als voorbeeld de 't Goylaan (punt C): de autoïntensiteit neemt hier toe met 27% ofwel ca. 350 auto per spitsuur per richting. Naast de positieve gevolgen voor de doorstroming zou de vermindering van de uitstoot en de geluidhinder ook goed nieuws zijn voor de bewoners die langs deze weg wonen. Overigens past hier wel de kanttekening dat het gebruikte model (NRM) niet bedoeld is voor gedetailleerde uitspraken over het stedelijke wegennet. De uitkomsten zijn daarom indicatief.

Met dank aan Hans Degenaar van Rijks-waterstaat Utrecht en Willem Otto Hazelhorst van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.



Amsterdam wil dynamisch verkeersmanagement voor fietsers

De gemeente Amsterdam wil dynamisch verkeersmanagement (DVM) ook inzetten voor het fietsverkeer. Bij DVM kan de weggebruiker met behulp van actuele informatie zijn gedrag aanpassen. Momenteel worden enkele ideeën uitgewerkt.

Het eerste idee is de toepassing van dynamische route-informatiepanelen (DRIP's) bij de ponten uit Amsterdam-Noord. Fietsers kunnen kiezen uit twee ponten: vanaf de Buiksloterweg en vanaf het IJplein. Zij moeten hun keuze echter al een kilometer voor de ponten maken, omdat de aanlegsteigers aan weerszijden van het Noordhollands Kanaal liggen. Een verkeerde gok kan, vooral buiten de spits, veel tijdverlies tot gevolg hebben. Een DRIP bij de laatste brug over het kanaal kan onnodig wachten voorkomen. Aan de centrumzijde kan actuele informatie over de veerponten gebruikt worden om VRI's op de drukke De Ruijterkade te beïnvloeden. Arriveert een pont, dan gaan de lichten voor voetgangers en fietsers op groen, zodat de grote meute zonder opont-houd door kan.

De andere ideeën hebben eveneens te maken met VRI's. De dynamische voor-aanmelding borduurt verder op de wachttijdvoorspeller. Op enige afstand voor het verkeerslicht krijgen fietsers het advies om rustiger aan te doen of juist wat extra kracht op de pedalen te zetten. Lastig is alleen dat fietsers steeds slechter gedetecteerd worden door lussen in het wegdek, bijvoorbeeld vanwege aluminium frames. Een op afstand afleesbare chip (RFID) op elke fiets kan uitkomst bieden. Op deze manier kunnen VRI's ook pelotons met fietsers waarnemen, wat uiteindelijk moet resulteren in groene golven.

'Creating a chain reaction' heette het London Cycling Action Plan uit februari 2004. Een schitterend fietsplan, dat alsnog aandacht verdient.

De kwaliteit van het plan is tijdloos: voldoende data, die in heldere analyses worden omgezet; een duidelijke verbinding met 'politieke wil'; scherpe, goed onderbouwde doelen; en concrete, controleerbare acties en planningen. Uiteindelijk moet het plan zorgen voor een toename van het fietsgebruik in Londen van maar liefst 200% in twintig jaar (periode 2000-2020). Dat zou in de Nederlandse situatie natuurlijk onmogelijk zijn. In Londen kan het misschien nog wel, want het fietsgebruik is er nu relatief erg laag: 2% van alle verplaatsingen. Absoluut gezien levert dat bij meer dan 10 miljoen inwoners natuurlijk nog heel wat verplaatsingen op.



Groei in het fietsgebruik

		aantal jaren
Straatsburg	1996-2002	6
Wenen	1986-1999	13
Graz	1979-1991	12
München	1980-2002	22
Hannover	1979-1990	11
Nottingham	1991-2001	10
Freiburg	1976-1992	16
Münster	1981-1992	11
Berlijn	2002-2015	13
Zürich	1981-2001	20
Delft	1979-1985	6

ses in Londen

Maar ook met 200% toename zou het fietsaandeel nog weinig indrukwekkend zijn.

Het plan is ook mooi door de sterke mix van infrastructurele en communicatieve maatregelen, die daadwerkelijk zo wordt uitgevoerd. Aan de 'harde kant' draait het vooral om de realisatie van een *London Cycle Network Plus*, dat in 2010 in totaal 900 km moet omvatten. De stand is nu 500 km; vorig jaar werd er 63 km aan toegevoegd. Kosten: 11 miljoen euro. Per kilometer is dat niet veel; het gaat dan ook vooral om fietsstroken.

Meest opvallend in het plan is de onderbouwing van de 200%-doelstelling. Daartoe is voor een aantal Europese steden op een rij gezet welke groei in het fietsgebruik jaarlijks gemiddeld gerealiseerd werd (zie tabel). Vervolgens heeft men ook, voor een deel van de steden, achterhaald wat het bereiken van deze resultaten heeft gekost. Er bleek een kengetal uit te ontleiden: elke miljoen euro investering in fietsbeleid levert 0,23% groei in fietsaandeel op. Om in twintig jaar tijd die 200% groei te bereiken, streeft Londen naar 7% groei in fietsaandeel per jaar - wat neerkomt op een jaarlijkse investering van ruim 30 miljoen euro.

Natuurlijk zitten er aan deze zienswijze tal van haken en ogen qua effectiviteit en doelen. En in de Nederlandse situatie zal alles anders werken dan in steden waar het fietsaandeel nog minimaal is. Maar als methode om in elk geval enig gevoel te krijgen voor mogelijke of waarschijnlijke effecten, zou die toch ook door Nederlandse steden toegepast kunnen worden.

fietsaandeel eerste jaar	fietsaandeel laatste jaar	gemiddelde jaarl. stijging
8%	12%	+ 7,0%
2%	4,5%	+ 6,4%
7%	14%	+ 5,9%
4%	13%	+ 5,5%
9%	16%	+ 5,4%
3%	4,8%	+ 4,8%
10%	20%	+ 4,4%
29%	43%	+ 3,6%
10%	15%	+ 3,2%
7%	11%	+ 2,3%
40%	43%	+ 1,2%

Zürich blikt terug op fietsbeleid

Wat in Nederland nog zelden of nooit gebeurt, doet een Zwitserse stad waar slechts zo'n 7% van de interne verplaatsingen per fiets gaat: Zürich blikt terug op dertig jaar fietsbeleid. De geschiedenis laat de grote lijn in beleidskeuzes en in het leren van praktijkervaringen zien.

In Zürich startte het fietsbeleid pas in 1975, met de bewegwijzering van een lange stedelijke route. In de jaren tachtig kwam er, door een volksraadpleging, een aanzienlijk budget beschikbaar: 25 miljoen francs (ca. 16 miljoen euro) om in tien jaar het routenet te realiseren. Goede fietsvoorzieningen realiseren, bleek vooral op (kruisingen met) hoofdaders niet gemakkelijk. Politieke keuzes zoals de vastlegging van prioritaire verkeerssoorten (naast het ov ook fietsers en voetganger bevoorraden) gaven het beleid weer een zetje. Ook werden promotiecampagnes geïntensiveerd - met succes. In het verhaal van het fietsbeleid in Zürich zijn dezelfde stappen te zien die veel Nederlandse steden doorlopen hebben - vaak ook met vallen en

opstaan: inhoudelijk het fietsbeleid steeds beter integreren in het totale verkeersbeleid en de organisatie daarvan; na vele jaren uiteindelijk toch ook de lastigste locaties aanpakken, waar oplossingen duur zijn en altijd wel iemand pijn doen; fietsparkeren aanmerken als serieus deelonderwerp. Meer dan het fietsgebruik lijkt het fietsbeleid van Zürich inmiddels aardig volwassen. In uitbreidingswijken worden goede fietsvoorzieningen al zoveel mogelijk direct gerealiseerd. Vier doorgaande hoofdroutes dwars door de stad hebben inmiddels voldoende kwaliteit. En op verschillende bestemmingen zijn honderden goede fietsparkerplaatsen gerealiseerd. Het aandeel van 7% fiets in het interne verkeer is natuurlijk niet veel. De toename van het fietsgebruik in de laatste decennia is echter wel spectaculair: het was 4% in 1990 en tien jaar eerder nog beduidend minder. In het huidige beleid is een fietsaandeel in het interne verkeer van 12% in 2010 het doel.

Stadt Zürich, 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich: 1975 bis 2005, april 2006 (46 pag), is opgenomen in de digitale kennisbank op www.fietsberaad.nl.



Fietsvoorzieningen gestaag uitbreiden en verbeteren

In 1994 werden in het boekje *Ruimte voor de fiets* een aantal fietssteden binnen en buiten Nederland geportretteerd. Eén daarvan was Winterthur in Zwitserland. Hoe heeft het fietsbeleid in deze *Schweizer Velohauptstadt*, waar de fiets al meer dan honderd jaar tot het straatbeeld hoort, zich sindsdien ontwikkeld?

Gunstige condities voor de fiets en een goede leefbaarheid zijn nauw met elkaar verbonden. *Stadtmarketing Winterthur* gebruikt het als argument om de stad te promoten. Dat Winterthur fietshoofdstad is en daarvoor de afgelopen tien jaar diverse prijzen heeft gewonnen, is meer dan eens op de gemeentelijke website te lezen. Ook de fietsers zelf waarderen het fietsbeleid. Winterthur eindigde verreweg als nummer één in de landelijke *Veloklimatest*, die de Zwitserse fietsersbond *IG Velo Schweiz* in 2006 voor het eerst uitvoerde. Toch valt er volgens de gebruikers nog het een en ander te verbeteren.

Ursula Lehner-Lierz

Winterthur heeft ruim 95.000 inwoners en biedt werk aan ongeveer 53.000 mensen. Gelegen op een knooppunt van wegen en spoorlijnen, ten noordoosten van Zurich, is de stad voor ruim 3,5 miljoen mensen binnen een uur bereikbaar. Winterthur bestaat uit zeven stadsdelen, dichtbij elkaar gelegen tussen zeven heuvels. De bebouwde kommen en de verbindingen daartussen zijn vlak. Het centrum is vanuit de buitenwijken binnen 20 minuut per fiets bereikbaar. De ligging van de stad heeft voor een natuurlijke kanalisatie van de verkeersstromen gezorgd. Gelukkig beseften de stedenbouwkundigen altijd de waarde van deze 'natuurlijke' situatie en wisten zij de

leefbaarheid van de rustige stadsdelen te bewaren. "Dankzij een gunstige uitgangspositie waren er alleen nog goede verbindingen tussen de stadsdelen nodig om een stedelijk fietsroutenetwerk te verwezenlijken", zegt Herbert Ernst, gemeentelijk verkeersplanoloog.

Verschuivingen

Dankzij een consequent verkeersbeleid konden de milieuvriendelijke vervoermiddelen sinds 1990 hun sterke positie behouden, ondanks infrastructurele veranderingen, de dynamische verkeersgroei, het toegenomen autobezit en de veranderde mobiliteitsbehoeften. Wie in Winterthur leeft of werkt, gebruikt nu, net als vijftien jaar geleden, voor 70% van de verplaatsingen de fiets, het openbaar vervoer, of loopt. Wel hebben er door de introductie van het *Zürcher Verkehrsverbund* en het kantonale *S-Bahn-systeem* in 1990 duidelijke verschuivingen ten nadele van de fiets plaatsgevonden. Zo kreeg Winterthur zeven treinstations in plaats van één, mét aansluitingen van de stadsbussen. Die rijden om de 15 minuten (elke 5 minuten tijdens de spits) in een dicht netwerk. Elk adres heeft

een bus- of treinstation op maximaal 400 m. Door de stations zijn veel fietsritten vervangen door ov-verplaatsingen. In 2000 had de fiets in het woon-school- en woon-werkverkeer een aandeel van 21% (naast ov 31%, auto 30% en lopen 18%). Dit was in 1990 hoger: bijna 25%.

Alternatieve routes

De eerste fietsvoorzieningen dateren al uit de jaren 1950. Door motorvoertuigen te weren van enkele evenwijdig aan hoofdwegen lopende routes, ontstonden de eerste voor Winterthur kenmerkende alternatieve routes. Na de aanleg van aanliggende gecombineerde fiets-voetpaden en de eerste fietsstroken in het kader van de uitbreiding van de invalswegen in de jaren '60, zette de stad al in de jaren '70 een werkelijk fietsbeleid op poten. Een spoedige realisatie van een omvangrijk fietsroutenetwerk stond daarin centraal. In 1983 werd een nog wat aangevuld fietsroutenetwerk, met een totale lengte van 100 km, onderdeel van het *Verkehrsrichtplan* - en dit plan werd bindend voor de overheid. Doelmatig werden ontbrekende schakels toegevoegd en barrières geslecht



Foto's Ursula Lehner-Lierz



Veel functies in de krappe ruimte voor het station.



De stationsomgeving staat vol met fietsen.

(ook met fietstunnels). Steeds meer ook werd gestreefd naar kwaliteitsverbetering van de bestaande fietsroutes en naar de doorstroming op en veiligheid van kruispunten.

Toch was het fietsroutenetwerk nog steeds gebaseerd op alternatieve routes langs autovrije of autoluwe wegen en straten. Dit veranderde pas begin jaren '90 toen uit observaties en tellingen bleek dat een realisering van het *Richtplan*-netwerk niet meer voldeed vanwege de grote toename van het fietsverkeer. Het fietsroutenetwerk werd aangevuld met directe fietsverbindingen - meestal fietsstroken - langs de hoofdwegen, kreeg een totale lengte van 175 km en werd in 1996 vastgelegd in het herziene *Richtplan*.

Eind jaren '80 was ruim 80 km van het fietsroutenetwerk gerealiseerd, vijftien jaar later bijna twee keer zoveel.

In 2005 was 87% gerealiseerd en is er, op een paar ontbrekende schakels na, een samenhangend en fijnmazig netwerk ontstaan dat alle wijken onderling en met de binnenstad verbindt (zie de tabel).

Naar kwaliteit

Wat zijn de verdere plannen? "We willen ons fietsnetwerk doelmatig completeren en de kwaliteit verbeteren",

legt Herbert Ernst uit. "De veranderingsprocessen in onze stad zijn een uitdaging die om nieuwe oplossingen vraagt." Door het ontstaan van een enorm ontwikkelingsgebied pal achter het station (een voormalig industrie-terrein) is het station zelf nu in het hart van de binnenstad komen te liggen. Een verbeterde oversteekbaarheid van het stationsgebied heeft daarom de hoogste prioriteit. Daarmee moet ook het fietsparkeerprobleem rond het station opgelost worden. Een ideeën-wedstrijd leidde in 2004 tot het 'ladderproject'. Hierbij rijden fietsers aan weerszijden langs het spoor en kunnen dit kruisen via de 'treden': wegen, fietsbruggen, fietstunnels. Een nieuwe fietstunnel onder de perrons door zal direct verbonden worden met een nieuw aan te leggen fietsenstalling met 800 plaatsen, in de kelder van een nieuw spoorweggebouw pal naast het station.

Fietsparkeren bij station

Fietsparkeren was tien jaar geleden een van de zwakke punten van Winterthurs fietsbeleid. Nog steeds eigenlijk, maar er wordt hard aan gewerkt. In 1994 was er een groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen, vooral in de stationsomgeving. Meestal waren er

alleen maar parkeervakken op de straat geschilderd en bewaakte stallen was er helemaal niet. Dit is inmiddels sterk veranderd. Zo is het aantal stalingsplaatsen in de stationsomgeving fors gegroeid: naast 260 bewaakte plaatsen in twee fietsenstallingen zijn er ruim 3.000 onbewaakte plaatsen achter het station en in alle naar het station leidende straten. Ook Winterthur kampt met schaarse ruimte in de stationsomgeving, wat zwerffietsen en fietswrakken tot een item maakt. Met een strikte wegsleepregeling (na 48 uur) hoopt men het probleem onder controle te kunnen houden. Ernst: "Als het openbaar vervoer zich ontwikkelt zoals verwacht en hetzelfde aandeel mensen naar het station fietst, moeten we rekening houden met een totale behoefte aan ruim 6.000 stalingsplaatsen in de stationsgebied. We gaan opnieuw analyseren als het ladderproject is afgesloten."

Ruimte voor de fiets: voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland; Verkeer en Waterstaat, VNG; november 1994.

De tekst over Winterthur is ook te vinden in de kennisbank op www.fietsberaad.nl (> plan en proces gemeenten > buitenland).

Ontwikkeling van het fietsroutenetwerk in Winterthur (in km)

	1960	1970	1983	1990	1995	2000	2005
totale lengte fietsroutenetwerk (op papier)			100	145	175	175	175
lengte wegvakken met fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsstroken)	8	13	20	50	60	63	68
lengte straten in verblijfsgebieden (30km/uur-gebieden)	0	0	20	25	30	30	34
lengte wegen met een lage mvt-intensiteit	0	0		35	55	55	53
totaal gerealiseerd van het netwerk (km)	8	13	40	110	145	148	155
			40%	76%	83%	85%	89%

Bron: Stadt Winterthur, Verkehrsplanung

Fietsstraten, het modieuze voorbij

In april 2005 bracht het Fietsberaad samen met CROW de publicatie *Fietsstraten in hoofdfietsroutes: Toepassingen in de praktijk* uit. De term 'fietsstraat' wordt daarin als een functioneel begrip beschouwd, met vier hoofdvormen van ontwerp: Woonstraat (type 1), Fietsers ruim aan de zijkant (type 2), Fietsers meer middenop (type 3) en Rijbaanscheiding (type 4). Hoe is het sindsdien met fietsstraten in Nederland gegaan en heeft de systematiek in deze publicatie - fietsstraten zien als functionele term, met diverse uitvoeringsvormen - navolging gekregen?

Dirk Ligtermoet

'Fietsstraat na zeven jaar nog sporadische verschijning', berichtte *Verkeerskunde* in augustus 2004. Dat was toen, en ook een jaar later, een constatering die hoogstens klopte bij een beperkte invulling van het begrip 'fietsstraat': alleen als een wegbeheerder zelf die term gebruikt en er een hoogst specifieke inrichting wordt gekozen die auto's letterlijk achter fietsen plaatst. Inmiddels is het begrip op uitvoeringsniveau duidelijk meer ingeburgerd. De Google-score van fietsstraten is 1.120. Meer inhoudelijk: de internetvermeldingen laten zien dat in tal van gemeenten de laatste twee jaar discussies over fietsstraten zijn gevoerd en dat er heel wat bijgekomen zijn. Het basisidee

- dat hoofdfietsroutes met enige nadruk op een veilige en aantrekkelijke manier over woonstraten met gemengd verkeer geleid kunnen worden - lijkt algemeen aanvaard.

Fietsstratenplan Zwolle

Gemeenten die met hun fietsstraten bekend zijn geworden, gaan ermee door. In Zwolle is zelfs een 'Fietsstratenplan' gemaakt, dat B en W in oktober 2005 heeft vastgesteld.

Het eerste nadrukkelijk als fietsstraat heringerichte wegvak, de Vondelkade, functioneert namelijk goed. Er is een lijst gemaakt van straten die geschikt zijn om in te richten als fietsstraat. Daarvan moeten in elk geval meer fiet-

sers dan auto's gebruikmaken. Als een van deze straten toe is aan een opknappbeurt, wordt er in principe een fietsstraat van gemaakt. Zwolle hanteert daarbij een eenduidige vormgeving, van het type 'meer midden op': het midden van de weg is roodgekleurd, net als een fietspad, en smalle stroken aan de linker- en rechterzijde van de weg zijn zwart.

Als eerste staan in Zwolle de Spoolderbergweg (richting Wezep/Hattem), de Zwarteweg (nu als type 'woonstraat' ook al duidelijk als fietstraat functionerend) en de Eemlaan (in noord) op het programma. Het werk aan de Spoolderbergweg - de parallelweg en in het verlengde daarvan de Ruiterslaan - is juist afgerond. De herinrichting van de Zwarteweg is vertraagd. Bewoners maakten bezwaar tegen de smalle trottoirs in het ontwerp (ten gunste van parkeerruimte) en het weghalen van de drempels die er nu liggen. Ze vrezen onder meer de snelheid van bromfietzers.

Andere plannen

Ook bij een herinrichting tot fietsstraat zijn er regelmatig bezwaren en protesten; de Zwarteweg in Zwolle is daarin zeker niet uniek. Recent ontmoette bijvoorbeeld ook een fietsstraatplan in Amersfoort enige weerstand. Het gaat om een deel van de fietsroute Vathorstcentrum, waar op drie wegvakken (Keerkring, parallelweg Holkerweg en Nijenrode) is gekozen voor een eenduidige vormgeving van de fietsstraat: een rode asfaltloper van 4,00 meter breed met aan weerszijden een rabatstrook van 56 cm (grijze klinkers). De wegvakken voldoen aan de eisen in de Fietsberaad-/CROW-publicatie: een intensiteit tot 2.500 mvt/etm en een minstens tweemaal zo grote fietsintensiteit. Een voetbalvereniging maakte bezwaar vanwege het drukke autoverkeer en -parkeren op bepaalde tijden. De vereniging pleitte voor een apart fietspad. De gemeente gaat er opnieuw naar kijken. In veel andere gemeenten zijn fietsstraten echter tamelijk soepel gerealiseerd. Een selectie:

- Oss gaat de lange fietsstraat aan de zuidkant, van Heesch naar het centrum, doortrekken naar het noorden: van het centrum langs het haven-



De Rielersweg in Deventer.



Regulierstraat in Beverwijk.



De Bankenlaan in Beverwijk.



De Westlandseweg in Delft.

industrieterrein naar Macharen en Megen. Voor de verbetering van deze fietsroute is in de *Fietsnota* van Oss 1,1 miljoen euro geraamd.

- In Boxtel kozen bewoners eind 2005

voor een fietsstraatrichting van de Van Randerodestraat. Vervolgens konden ze uit drie varianten kiezen. Bart Christiaens van SOAB, dat het proces begeleidde: "Er lag een voor-

stel voor een fietsstraat met middenberm, waarop aan twee kanten fietsers konden rijden en auto's achter hen moesten blijven. De tweede variant behelsde een fietsstraat zonder middenberm, waarop auto's mochten blijven rijden en ook inhalen. In de laatste variant werden automobilisten nog maar in één richting op de straat toegelaten, waardoor die weliswaar smaller zou worden, maar die ruimte benut kon worden voor meer openbaar groen. Voor deze laatste variant is uiteindelijk gekozen."

- Deventer heeft z'n tweede fietsstraat: de Rielersweg. Deze verbinding met Colmschate is uitgevoerd in rood asfalt met klinkerstroken van 50 cm breed.
- Delft heeft een deel van de Westlandseweg (parallelweg) tot fietsstraat heringericht. Een apart ontwerp, met overrijdbare middenberm en parkeren aan beide zijden.
- In Hardenberg is het westelijk deel van de Gramsbergerweg een fietsstraat geworden.
- Woerden heeft al de Zandwijkstraat tot fietsstraat gemaakt en gaat dit nu ook doen met een deel van de Jozef Israëlslaan: met een 'niet overrijdbare middenberm' (type 4).
- In Beverwijk is de Reguliersstraat als eerste fietsstraat geopend, uitgevoerd als type 2 ('fietsers ruim aan de zijkant'), met fietsstroken in rode klinkers. Een dag later volgden de Belgiëlaan en een deel van de Bankenlaan.
- 's-Hertogenbosch maakt in Rosmalen-Zuid de Hendrik Wiegersmalaan tot fietsstraat.

Evaluatie

Steeds meer fietsstraten, maar werken ze ook goed? De evaluatie in Oss was in grote lijnen positief en Zwolle is ook te spreken over de Vondelkade. Twee gemeenten hebben recent een fietsstraat uitgebreider geëvalueerd.

Apeldoorn: Badhuisweg en Soerenseweg

De Badhuisweg en de Soerenseweg zijn onderdeel van een fietsdoorstroomas, de Apeldoornse aanduiding van een hoofdfietsroute, waarop de fiets prioriteit krijgt. Vanwege de ruimte op en het karakter van de Badhuisweg is daar niet gekozen voor fietspaden of fietsstroken, maar voor menging van verkeersdeelnemers. Alleen waren de autointensiteiten op de Badhuisweg in de voorsituatie wel te hoog om de fiet-

sers voldoende kwaliteit te kunnen bieden. Daarom werd besloten om op de Badhuisweg en de Soerenseweg eenrichtingsverkeer in te stellen. De route werd heringericht met een smalle rijbaan in zwart asfalt en brede stroken in grind erlangs, voor parkeren en voetgangers. Samen met enkele straten eromheen werd het een 30km-zone. De intensiteiten op de Soerenseweg en de Badhuisweg zijn door deze maatregelen flink gedaald, tot 1.300-1.700 mtv/etm. Snelheden zijn evenzeer afgenomen. De V85 ging in beide straten van 46 naar 39-42 km/u. Het minst geslaagd is het eenrichtingsverkeer. Op de Badhuisweg rijdt 15-20% van de auto's in de verboden richting. Misschien is het nog wennen; in ieder geval zal hier de handhaving intensiever worden.

Haarlem: Venkelstraat

De Venkelstraat in Schalkwijk is een deel van de fietsroute naar het centrum van Haarlem. De straat is heringericht als fietsstraat, met rood asfalt in het midden en zwarte klinkerstroken aan de kanten. De gemeente wilde weten wat gebruikers ervan vonden. Een enquête werd door 200 omwonenden en 130 leerlingen van een nabije school ingevuld. De gebruikers zijn in het algemeen best tevreden met de fietsstraat, ook met de vormgeving en het aantal snelheidsremmers erin. Toch zijn er ook minder mooie resultaten. Van degenen die de Venkelstraat (ook) als automobilist gebruiken, vindt 44% het niet duidelijk dat de inrichting wil benadrukken dat fietsers hoofdgebruikers zijn; 61% zegt op het rode asfalt in het midden te rijden; 39% rijdt ook op de klinkerstrook aan de zijkant. Van de fietsers zegt 55% ook op die klinkerstrook te rijden; liefst 39% gaat opzij als een auto van achteren nadert.

Rammelstroken

Betekent dit dat de fietsstraat niet goed functioneert? De enquête wijst niet uit dat fietsers in groten getale naar de rand van de straat worden 'getoeterd'; eerder dat ze daar zelf vaak voor kiezen. Dat heeft dan mede te maken met het feit dat de klinkerstrook ook voor fietsers goed berijdbaar is. In de ontstaansgeschiedenis van fietsstraten ging het eerst om 'rammelstroken'; dat zijn het in de Venkelstraat en vele andere fietsstraten in elk geval niet meer. Aan de andere kant: als fietsers zo gemakkelijk aan de kant gaan en automobilisten dat normaal vinden, is er



De Hendrik Wiegersmalaan in 's-Hertogenbosch.



Badhuisweg in Apeldoorn.



De Venkelstraat in Haarlem, na de aanpassingen (asmarkering en bord).

weinig meer over van de beoogde werking van het ontwerp. Van belang lijkt dat de informatieverstrekking niet effectief is geweest: 67% van de gebruikers zegt nooit informatie over de fietsstraat gelezen te hebben.

Bij de Venkelstraat zijn inmiddels een attenderend fietsstraatbord geplaatst en de asmarkering aangebracht. Die maakt direct duidelijk dat automobilisten eigenlijk met twee wielen op de klinkerstrook moeten rijden.

Effect van extra handhaving in woonwijken nog onduidelijk

Een pilotproject met snelheidshandhaving in de regio IJsselland heeft volgens het Bureau Verkeershandhaving uiterst positieve resultaten opgeleverd. Maar het is nog te vroeg om echt te juichen.

Ron Hendriks

Meer aandacht voor snelheidshandhaving in 30 km-gebieden, door meer uit te gaan van klachten van burgers dan van aantallen ongevallen. Dat voornemen lanceerde vorig jaar het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM). Verkeersofficier Koos Spee kondigde in *Fietsverkeer 11* (mei 2005) aan dat in alle politieregio's een of twee extra fte's werden ingezet; in de regio IJsselland zelfs dertien voor een periode van twee jaar. Opzet was om door gerichte snelheidscontroles zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid in woonwijken en rond scholen te verbeteren. De IJssellandse pilot is nu geëvalueerd. Het persbericht van BVOM meldt een groot succes: 'Het aantal overtredingen is gedaald (gemiddeld met 50%) en de gevoelens van verkeersveiligheid zijn in vergelijking met een eerder gehouden nulmeting met 25% toegenomen.' Eerder al liet het BVOM in zijn jaarverslag weten dat de gemiddelde snelheid op wegen met extra handhaving 25% was gedaald. Het evaluatie-rapport van het project laat zien dat er



De Middenweg te Steenwijk.

zeker resultaten zijn geboekt, maar ook dat het een gering aantal locaties betreft.

Standaardwerkwijze

In het handhavingsprogramma hanteert de politie een standaardwerkwijze. Eerst inventariseert ze aantallen en soorten klachten per locatie. Daarna volgt een schouw van de situatie, specifiek van de weginrichting. Als vervolgens besloten wordt een handhavingsproject te starten, vindt een voormeting plaats. De politie meet de rijsnelheden en inventariseert met een enquête de (on)veiligheidsgevoelens. Locatie-kenmerken bepalen duur en intensiteit van de controles. Na elk project is er een nameting. In totaal zijn 44 'klachtlocaties' in de pilot betrokken. Maar lang niet overal is daadwerkelijk het standaardhandhavingsproject uitgevoerd. Zo'n tien projecten vielen al snel af, omdat de weginrichting te zeer uitnodigde tot hard rijden of omdat snelheidsmetin-

gen aangaven dat er weinig overtreders waren. Ook waren er enkele uitzonderlijke projecten (bromfietzers in een voetgangersgebied; zomerse motorrijders op een dijk) bij. En van de projecten waar wel werd gehandhaafd, werd niet altijd een voormeting of nameting uitgevoerd.

Al met al zijn er maar acht vergelijkbare projecten geheel volgens het boekje afgerond. De resultaten staan in onderstaande tabel.

Uit de tabel blijkt dat de snelheden op drie locaties zijn teruggelopen, al is de in het BVOM-jaarverslag gemelde reductie van 25% alleen op de Steenwijkse Middenweg concreet bereikt. Het BVOM constateert echter ook dat de snelheden gauw weer toenemen als de handhaving naar een 'onderhoudsniveau' (eens per week twee uur controle) is teruggebracht. Na de periode van intensieve handhaving acht het BVOM infrastructureel ingrijpen eigenlijk steeds noodzakelijk. De vraag is natuurlijk of dat dan beter niet direct had kunnen gebeuren. Bovendien is het aantal cases wel erg gering om gemiddelden te berekenen. Uitspraken over verbeteringen in onveiligheidsgevoelens hebben betrekking op slechts twee projecten, met volstrekt andere uitkomsten. Aan de andere kant: waar resultaten gemeten zijn, wijzen die wel allemaal de goede kant op. In die zin toont het project in IJsselland zeker aan dat een intensieve handhaving (tijdelijk!) effect heeft. Maar of de veiligheidswinst van de extra politie-inzet nu echt spectaculair is, lijkt vooralsnog de vraag.

Effecten van acht handhavingsprojecten

	overtredingspercentage snelheidslimiet in voor- en nameting	V85 (km/u) in voor- en nameting	antwoord 'ik voel me hier (zeer) onveilig' in voor- en na-enquête
Middenweg, Steenwijk		48 > 36	
Kallenkoterallee, Steenwijk		46 > 40	
3 wegen Colmschate-Zuid, Deventer	55% > 23% en 55% > 20% en 75% > 24%		
Kanaalweg, Bergentheim	77% > 27%		
Jagtlustallee, Nieuwleusen	60% > 50%		
Ommerkanaal, Ommen		52 > 46	52% > 46%
3 wegen Berkum, Zwolle	'goed resultaat'	'goed resultaat'	
Van Engelenweg, IJsselmuiden	76% > 46%		61% > 29%

Geen reden om af te zien van asfalt

Fietsers rijden het liefst over asfalt, want dat is het meest comfortabel. Toch zijn er nog enorm veel fietspaden met tegels. In *Publicatie 10* van het Fietsberaad *Asfalt als fietspadverharding* worden vier hardnekkige misverstanden over de nadelen van asfalt uit de wereld geholpen.

Karin Broer

Asfalt is veel duurder dan tegels, hoor je vaak. Dat blijkt niet zo te zijn. Als het puur om de aanlegkosten gaat, ontlopen asfalt, beton, tegels en straatstenen elkaar al niet veel. Maar wie álle kosten van het fietspad meeneemt - dus ook de kosten voor klein en groot onderhoud, jaarlijks beheer en de restwaarde of sloopkosten aan het einde van de geplande levensduur - kan niet anders dan concluderen dat asfalt zelfs goedkoper is. Kabels en leidingen vormen een ander bezwaar dat vaak opduikt. De energie-, telecom- en kabelbedrijven moeten



bij hun kabels kunnen en tegelpaden zijn makkelijker open te breken en te herstellen dan asfaltfietspaden, is de redenering. Een wegbeheerder mag echter best asfalt neerleggen. De Tele-

comwet verplicht gemeenten telecom-aanbieders tot hun grond toe te laten, maar de aanbieders zijn wel verplicht de boel te (laten) herstellen. Ook asfaltfietspaden zijn goed herstelbaar.

Zo kan het ook: Utrecht en Rotterdam

In Utrecht en Rotterdam wordt al enige jaren standaard rood asfalt toegepast op de hoofd fietsroutes. Dit beleid, gekoppeld aan het grootonderhoudprogramma, loopt in beide gemeenten op rolletjes.

De fietser comfort leveren, is de gedachte achter het Utrechtse beleid om bij groot onderhoud tegelpaden te vervangen door rood asfalt. Al enige jaren wordt er ongeveer € 250.000 voor uitgetrokken. De koppeling met groot onderhoud bevalt prima. De wegbeheerders van Utrecht zijn enthousiast. Fred Verhoef, senior adviseur wegbeheer: "Asfalt heeft absoluut mijn voorkeur. Bij tegelpaden ben je constant bezig met kleine schades. Wij hebben hier een lappersploeg, die ziet sommige tegelpaden om de drie weken terug. Met asfalt heb je veel minder last van die kleine schades."

Voor de energie- en telecombedrijven was het wennen. Verhoef: "Nee, die waren niet blij. Maar in de overeenkomsten is asfalt niet uitgesloten, dus ze hebben er niets over te zeggen."

Sieb van der Weide, de gemeentelijke coördinator ondergrondse infrastructuur, houdt regelmatig contact met de nutsbedrijven. Eén keer per kwartaal praat hij ze bij over

alle werkzaamheden die er aan zitten te komen. Zo hebben ze de kans kabels en leidingen te vernieuwen of te verplaatsen. Voor de nutsbedrijven is het openbreken van asfalt bij reparaties duurder. Zelf moeten ze het gat provisorisch dichtmaken. De gemeente spaart dan een aantal asfaltherstelklusjes op, die ze zo eens in de tien weken in één keer uitvoert. De bedrijven betalen een vergoeding per vierkante meter.

Ook in Rotterdam betalen de kabel- en leidingeigenaren de kosten van het herstel van het wegdek. Het herstel van asfalt is duurder dan het herstel van tegelpaden, maar dat is een probleem van de nutsbedrijven, niet van de gemeente, vinden ze in Rotterdam. In sommige gevallen ligt er ook asfalt boven gasleidingen. Aniel Raghoe, adviseur bij de afdeling gemeentewerken: "Ja, gewoon dicht asfaltbeton. Een fietspad is niet zo breed en als er bijvoorbeeld gras naast ligt, kan het gas makkelijk ontsnappen bij lekkage." De beheerder van het gasnetwerk van Eneco in de Rotterdamse regio bevestigt dat: "In een aantal gevallen maken we inderdaad geen bezwaar tegen asfalt, maar alleen onder voorwaarden. Er mag geen van gevel tot gevel gesloten verharding liggen."

In de praktijk blijkt de keuze vaak een kwestie van geld. Veel gemeenten hebben nog ongunstige regelingen met energiebedrijven, waardoor ze opdraaien voor de hogere kosten van het herstel van asfaltfietspaden. De gemeenten Rotterdam en Utrecht laten zien dat het ook anders kan (zie kader).

Een gasleiding hoeft geen reden te zijn om af te zien van asfalt. Als maar niet de hele straat van gevel tot gevel voorzien is van gesloten verharding, willen gasbedrijven wel met asfalt instemmen. Ook het gebruik van zeer open asfaltbeton (ZOAB) kan bezwaren van het gasbedrijf wegnemen.

Het vierde misverstand dat *Publicatie 10* uit de weg ruimt, is de bewering dat asfalt niet boven boomwortels kan liggen. Afaltfietspaden zijn niet bedoemd door bomen geruïneerd te worden, als er een goede fundering is gelegd. In de nieuwe publicatie wordt precies aangegeven hoe die fundering er moet uitzien. Verder is het handig om er bij het planten rekening mee te houden welke boomsoort wortels heeft die de oppervlakte zoeken en welke niet.

UITGAVE

FIETSBERAAD



Fietsberaad Publicatie 10, Asfalt als fietspadverharding: gewenst en mogelijk, is verspreid onder alle decentrale overheden. Per e-mail te bestellen via verspreiding@fietsberaad.nl en te downloaden van www.fietsberaad.nl.

Afspraken over kabels en leidingen

Ambtenaren die zich met fietsverkeer bezighouden, krijgen regelmatig van de collega's van wegbeheer te horen dat asfalteren van een bepaalde fietsroute niet mag, want 'daar liggen kabels en leidingen'. Er bestaan nu eenmaal afspraken over, overeenkomsten, het 'staat in contracten'. Maar wat staat er dan precies?

Tilburg is een van die gemeenten waar de ambtenaren die zich met fietsbeleid bezighouden, worstelen met een 'vaste afspraak die het leggen van asfalt boven kabels en leidingen verbiedt'. Maar een keiharde afspraak blijkt het niet te zijn. Frans Luijten, juridisch adviseur van de gemeente Tilburg: "Het is de gemeente niet verboden om te asfalteren. In de praktijk is wel sprake van een gedragslijn die inhoudt dat de gemeente kiest voor open verhardingen boven kabels en leidingen." Deze gedragslijn blijkt vooral ingegeven door financiële afspraken. Luijten: "Liggen kabels en leidingen wel onder asfalt en moeten er reparaties plaatsvinden, dan betaalt de gemeente de meerkosten: wat het openbreken van asfalt meer kost dan het openbreken van een open verharding."

Zo ligt het in meer gemeenten. Jan Bonte, wegbeheerder van de gemeente Capelle aan den IJssel: "Wij hebben te maken met de voorwaarden van de zogenaamde concessieovereenkomsten met nutsbedrijven, die stammen uit de jaren tachtig. Als wij asfalt boven kabels en leidingen willen leggen, zijn de verleggingskosten voor ons." Capelle wil daar nu van af. Bonte: "We willen net als Utrecht en Rotterdam een nadeelcompensatieregeling maken om dergelijke kosten in de toekomst te voorkomen. Samen met een extern adviesbureau wordt hier aan zo'n overeenkomst gewerkt."

Dit externe bureau is C-Fase, dat adviseert over kabels en leidingen. Willem Bastiaan van C-Fase wijt de relatief zwakke positie van gemeenten aan het verleden. "Veel nutsbedrijven waren eigendom van de gemeente en werden vaak volledig schadeloos gesteld wanneer de gemeente werkzaamheden aan wegen en fietspaden moest verrichten. Bij de verzelfstandiging van de nutsbedrijven zijn overeenkomsten getekend die niet voldoen aan deze tijd." Bastiaan denkt dat de bezwaren van de nutsbedrijven en telecomaandieners tegen asfalt vooral te maken hebben met de beheerkosten. "Bij asfalt zijn ze meer geld kwijt aan reparatie, je zit al gauw op 200 à 300 euro per vierkante meter. Asfalt erboven heeft voor de bedrijven ook voordelen: kabels en leidingen liggen langer ongestoord."



Aansprakelijkheid wegbeheerder voor schade van

Wanneer kan een gewonde fietser de gemeente aansprakelijk stellen? Zijn daar duidelijke normen en richtlijnen voor? Hierover ging de discussie tijdens het symposium 'De aansprakelijkheid van de wegbeheerder bij eenzijdige ongevallen', dat het Fietsberaad en de Universiteit van Utrecht op 1 juni organiseerden. Aanleiding voor het symposium was een onderzoek van Rianka Rijnhout naar 41 dossiers uit de archieven van de Fietsersbond van fietsers die de wegbeheerder aansprakelijk gesteld hadden.

Otto van Boggelen

Normaal gesproken moet iedereen die zijn schade wil verhalen op een andere partij bewijzen dat de tegenpartij schuldig of nalatig is geweest. Tussen wegbeheerders en weggebruikers is dat anders geregeld. Als een weggebruiker - dus ook een fietser - een wegbeheerder aansprakelijk wil stellen, hoeft hij geen nalatigheid of schuld van de wegbeheerder aan te tonen. In het Burgerlijk Wetboek (artikel 6:174) is namelijk bepaald dat voor wegbeheerders een risicoaansprakelijkheid geldt. Het slachtoffer hoeft slechts aan te tonen dat de situatie gevaarlijk is en dat de schade daar een direct gevolg van is.

Verkeerd of twijfelachtig

Maar wanneer is een situatie gevaarlijk? Wanneer verkeert een weg in gebrekkige staat? Daarvoor bestaan geen eenduidige normen of richtlijnen.

Ondanks de risicoaansprakelijkheid wordt in iets meer dan de helft van de dossiers die Rijnhout onderzocht aanvankelijk geen schadevergoeding toegekend. De motivering van de afwijzingen is volgens haar in veel gevallen evident verkeerd of twijfelachtig.

Op het symposium zette ze een aantal voorbeelden op een rij:

- Bij een ongeval als gevolg van een tijdelijke situatie bij wegwerkzaamheden verwijst de gemeente het slachtoffer door naar de aannemer die



De rechter heeft bepaald dat bij losliggend grind ook specifiek voor slipgevaar gewaarschuwd moet worden.

de werkzaamheden uitvoert. De gemeente beroept zich op het contract met de aannemer, waarin bepaald is dat deze aansprakelijk is voor eventuele schade. Volgens Rijnhout blijft echter de wegbeheerder ook in zo'n geval aansprakelijk. Wel kan hij proberen de schade-uitkering te verhalen op de aannemer.

- Een wegbeheerder wijst de aansprakelijkheid af, omdat hij niet op de hoogte was van de gevaarlijke situatie en dus ook geen maatregelen heeft kunnen treffen. Vanwege de risicoaansprakelijkheid is het echter niet relevant of de wegbeheerder bekend is met het gevaar. Alleen als de gevaarlijke situatie zeer kort voor het ongeval is ontstaan, is de wegbeheerder niet aansprakelijk.
- Bij een fietser die tegen een onverlicht paaltje is aangereden, gebruikt de wegbeheerder het argument dat het paaltje geen onderdeel is van de weg. Volgens Rijnhout ten onrechte. De wegwitruiming en het weglichaam maken deel uit van de weg, dus ook paaltjes, middengeleiders, bebording en markering.
- De wegbeheerder beroept zich op

eigen schuld van de fietser, omdat deze zelf in overtreding was. Hij had bijvoorbeeld geen licht of fietste over de busbaan. Volgens Rijnhout is de wegbeheerder ook aansprakelijk als de fietser in de fout gaat. De eigen schuld van de fietser kan echter wel in mindering gebracht worden op de hoogte van de schadevergoeding.

Slipgevaar

De vraag wanneer een wegbeheerder voldoende heeft gewaarschuwd, is lastig te beantwoorden. Enerzijds moet hij terughoudend zijn met waarschuwborden, omdat anders verzadiging bij de weggebruikers optreedt en geen enkele waarschuwing meer effect heeft. Anderzijds moet hij zeer specifiek zijn in het gevaar dat de weggebruikers lopen. Exemplarisch daarvoor is de uitspraak over een automobilist die slipte op een weg met een laag vers gestrooid grind. Hoewel de wegbeheerder waarschuwde met het bord 'losliggende stenen' (J25), was hij toch aansprakelijk. Hij had namelijk ook moeten waarschuwen voor slipgevaar (J20). Sindsdien verschijnen altijd beide borden bij dergelijke werkzaamheden.

In de discussie merkte een symposium-deelnemer op dat de voorkeur uitgaat naar fysieke maatregelen die het gevaar wegnemen. Hij maakte daarbij een vergelijking met de Arboret. In een fabriekshal is het ook niet voldoende om te waarschuwen. Het moet fysiek bijna onmogelijk zijn om je vingers in een machine te steken.

Verzekerd

De meeste gemeenten hebben zich verzekerd voor schadeclaims van weggebruikers. Om de premies te drukken, kiezen veel gemeenten voor een hoog eigen risico. Zo heeft Nijmegen een eigen risico van € 25.000. Afhankelijk van het schadebedrag en het eigen risico handelt een wegbeheerder een schadeclaim zelf af of stuurt deze door naar de verzekeraar.

Rijnhout constateerde een opvallend verschil. Verzekeraars stuurden veel vaker een standaardbrief met een afwijzing dan wegbeheerders. Een standaardprocedure, in de hoop het slachtoffer het erbij laten zitten? Marc Westerhof, schadebehandelaar bij Centraal Beheer, geloofde er niets van. Hij betoogde dat ook Centraal Beheer alle claims serieus beoordeelt en vroeg zich of de onderzochte dossiers wel representatief waren. Ook Maya Spetter, letselschadeadvocaat bij SAP Advocaten, zette vraagtekens bij de representativiteit van de onderzochte dossiers. Die betroffen voornamelijk eenzijdige ongevallen met materiele schade en licht letsel, terwijl Spetter ook veel gevallen met ernstig letsel op haar bureau krijgt.

De experts denken overigens niet dat er veel misbruik gemaakt wordt van de risicoaansprakelijkheid. Het belangrijkste is dat het slachtoffer serieus genomen wordt. En daarnaast is voorkomen natuurlijk altijd beter dan genezen: een pleidooi om als wegbeheerder vooral de informatie in schadeclaims te benutten.

Rianka Rijnhout, De aansprakelijkheid van wegbeheerders bij eenzijdige verkeersongevallen, Wetenschapswinkel Rechten, Utrecht, 2006. Het rapport kost € 20,- en is bij de Wetenschapswinkel te bestellen via telefoonnummer (030) 253 70 25 en de website www.law.uu.nl/wvr. Daar is ook een samenvatting te downloaden.

Schadeclaims van fietsers in Nijmegen

Slechts een klein deel van de schadeclaims die de gemeente Nijmegen ontvangt is van fietsers: jaarlijks minder dan tien. Meestal stapt Jos Hendriks, bureaucoördinator van de gemeente, zelf op de fiets om ter plaatse te beoordelen of er inderdaad sprake is van een gebrekkige situatie. Ongeveer de helft van de claims van fietsers wordt toegekend. Enkele voorbeelden uit de Nijmeegse praktijk.

Roadbarriers 1

In 1996 werd in het centrum van Nijmegen een selectief toegangssysteem ingevoerd. Daarvoor moesten in het wegdek 'putten' voor een verzinkbare paal geplaatst worden. De werklocatie werd afgezet met hekken, maar die haalden vandalen op een avond weg. Pardoes reed een man het gat in. Ongelukkigerwijze kwam hij met zijn rug op de putrand terecht en liep daarbij een hoge dwarslaesie op. De verzekeraar van de gemeente besloot tot een (hoge) schadevergoeding, omdat een rechter de gemeente waarschijnlijk toch aansprakelijk zou stellen. Wanneer de wegbeheerder een gevaarlijke situatie creëert door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden, is deze verantwoordelijk voor solide beschermingsmaatregelen, die niet eenvoudig door derden te verwijderen zijn.



Roadbarriers 2

In december 1999 reed een fietser kort achter een auto over een verzinkbare paal. Na het passeren van de auto werd eerst een rood licht gegeven, waarna de barrier omhoog ging op het moment dat de fietser daar overheen reed. De fietser kwam ten val en brak een arm. Het Gerechtshof Arnhem vond in hoger beroep dat er sprake was van een gebrek. Ondanks alle waarschuwingssignalen was niet gewezen op het specifieke gevaar van een omhoogkomend obstakel. Omdat het slachtoffer ter plaatse bekend was en risico's had genomen, werd de wegbeheerder tot vergoeding van 40% van de schade veroordeeld. Voor zover nog niet gebeurd, worden sindsdien alle roadbarriers aangepast. De verzinkbare paal wordt bijvoorbeeld aangekondigd door middel van een afwijkende verharding met ribbels.



Metten vóór herstel

Een fietser stelde de gemeente Nijmegen aansprakelijk, omdat hij in een gat in een fietspad zou zijn gereden. De medewerker die de claim behandelde, ging direct kijken. Hij zag twee plekken waar het ongeval kon hebben plaatsgehad. Het ene gat was oppervlakkig en amper 2 cm diep, het andere gat is recentelijk gevuld. De wijkopzichter kon alleen melden daar inderdaad een gat gevuld te hebben. De diepte was niet opgemeten. De aangetoonde schade is in coulançe vergoed. Met de wijkopzichters is afgesproken dat zij bij mogelijke aansprakelijkstellingen eerst zullen meten alvorens te repareren.



'Fietsrouteplanners geven fietsen modern imago'

Autorouteplanners zijn er op internet te kust en te keur.

Met fietsrouteplanners lijkt het ook een beetje die kant op te gaan. Er zijn inmiddels vijf planners beschikbaar en een paar in aantocht. De vraag is of de fietser ze ook gaat gebruiken.

Ron Hendriks

Digitale routeplanners veroveren stormenderhand de markt. Op internet trekken ze grote aantallen bezoekers en inmiddels heeft een op de tien automobilisten een navigatiesysteem in de auto. Ook verschijnen er steeds meer fietsrouteplanners op internet.

De fietsrouteplanner van het Landelijk Fietsplatform en het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen was een van de eerste op internet. Met deze planner kan je routes uitstippelen over het netwerk van langeafstandsfietsroutes. Zuid-Holland was de eerste provincie die een fietsrouteplanner op internet bracht. Deze planner werd door het Delftse bedrijf Demis - enthousiaste fietsers en IT'ers - ontwikkeld en in opdracht van de provincie en met subsidie van MOVE verder verfijnd. Onlangs volgde de provincie Utrecht met een soortgelijke planner, nu het paradepaardje van de Fietsersbond, die dit project trekt.

Twee gemeenten kennen een eigen fietsrouteplanner. De stad Utrecht heeft een algemene routeplanner, die voor zowel de auto als de fiets te gebruiken is. Amsterdam heeft een specifiek voor de fiets ontwikkelde planner. Verder is het mogelijk om op de site van de NS de fietsroute naar het dichtstbijzijnde station digitaal uit te knobbelen. In het buitenland is het verschijnsel eveneens in opkomst, met Nordrheinland-Westfalen en Berlijn als veelgeroemde voorbeelden.

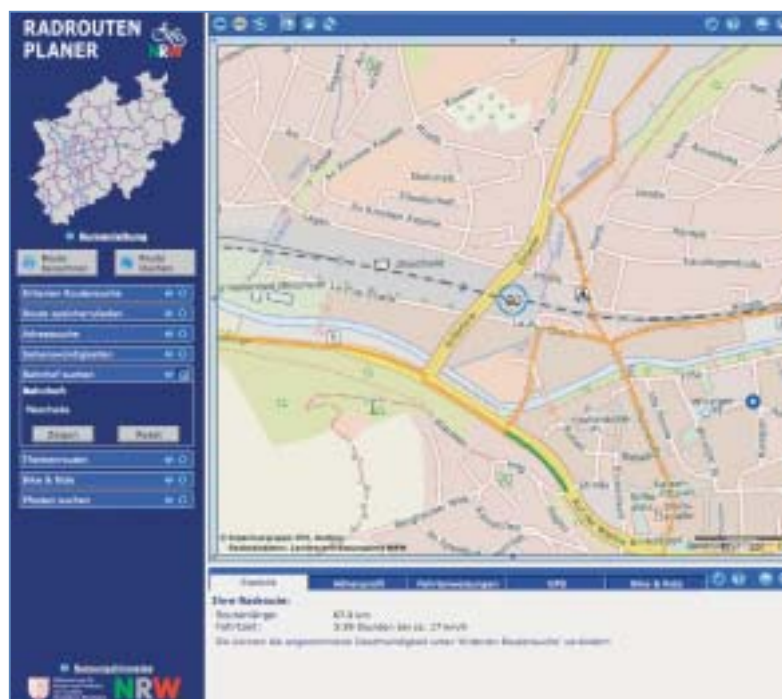
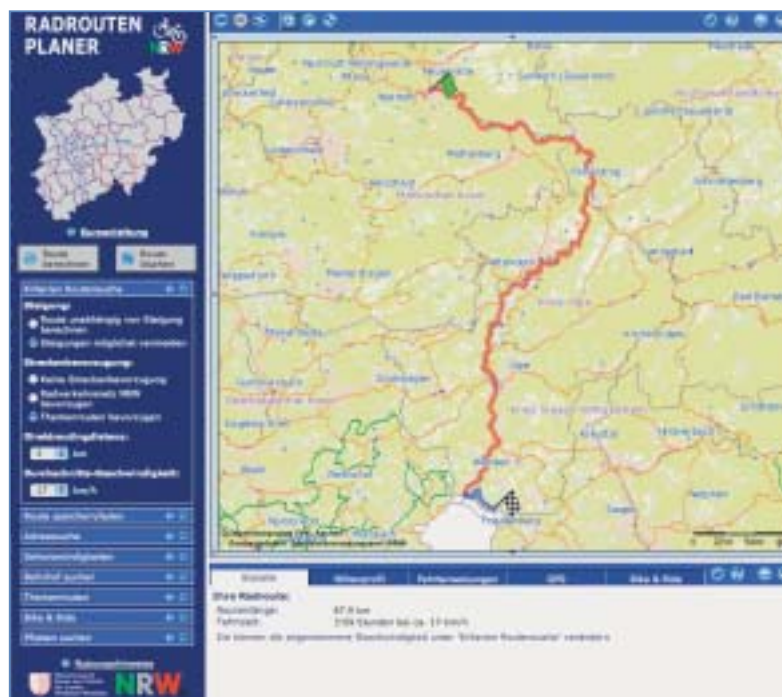
Kaarten downloaden

Naast de echte deur-tot-deurfietsrouteplanners zijn er ook websites waar je via een keuzemenu een (lokale) fietsroute kan selecteren of kaartmateriaal van het fietsknooppunten-netwerk kan downloaden. Qua functie liggen dergelijke websites dicht bij de traditionele fietskaarten.

Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich de speciale navigatiesystemen die je op de fiets kan meenemen, vergelijkbaar met een TomTom in de auto. Dergelijke systemen zijn nog dun gezaaid. Zo is er van de TomTom wel een fietsversie, maar die vertoont volgens kenners nog te veel autokenmerken en weet bijvoorbeeld geen handige fietsdoorsteekjes te vinden. Wel zijn er op internet GPS-routes te downloaden. Zet je die over in een GPS-ontvanger, dan kun je zo'n voorgeprogrammeerde route nafietsen. Dit idee is in de regio Twente verder uitgewerkt in Abel. Dit is een handcomputer (PDA) voorzien van GPS en een streekkaart met routes en lokale informatie, bijvoorbeeld over musea. Hoteliers stellen zo'n PDA beschikbaar aan hun fietsende klanten.

Veronderstelde behoefte

De Fietsersbond heeft een voorkeur voor planners op provinciale schaal, zegt Michel Post, die de fietsplannerprojecten



Nordrheinland-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de

trekt. "Vooral vanwege organisatorische en financiële overwegingen. Bij de provincie ligt immers alles in één hand. Op stedelijk niveau zal een fietsrouteplanner minder zinvol zijn. Voor korte ritjes zet je immers niet zo snel de pc aan. Bovendien ken je de weg dan meestal al."

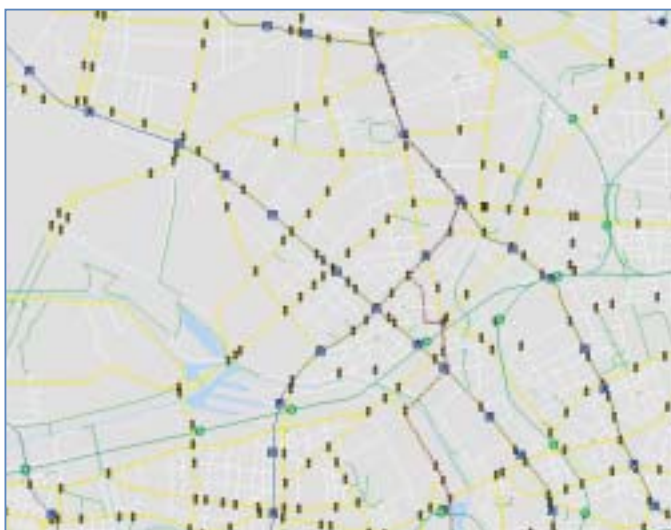
Waarom zou een provincie of gemeente een fietsrouteplanner willen? Een veelgehoorde opvatting is 'dat het toch eigenlijk te gek is dat zo'n planner niet bestaat'. Maar degelijk onderzoek naar de vraagkant van fietsrouteplanners is er niet. Fietsrouteplanners lijken vooral van de grond te komen op basis van veronderstelde behoefte, enthousiasme en politieke ambitie om het fietsen of het fietsbeleid een modern



Route von Christst. über Straße des 17. Juni in Residenst.

Länge: 14,67 km
 Fahrzeit: 1,36h (bei 10 km/h), 1,07h (bei 15 km/h)
 0,82h (bei 20 km/h), 0,64h (bei 25 km/h)
 33 Ampeln auf der Strecke (in die Fahrzeit einbezogen)

Etappe	Richtung	Straße	Gesamt	Bemerkungen
nach 0,43 km	nach rechts (90°) in die	Christst.	0,4 km	
nach 0,83 km	nach links (90°) in die	Nachstr.	0,6 km	
nach 0,98 km		Neue Christst.	0,6 km	
nach 0,98 km		Schusterstr.	0,6 km	
nach 0,98 km	nach rechts (90°) auf den	Gießplatz	1,0 km	
nach 0,98 km	nach rechts (70°) in die	Schusterstr.	1,1 km	
nach 0,98 km		(Schusterstr. - Richard-Wagner-Platz)	1,3 km	
nach 0,98 km	halbrechts (90°) in die	Die-Stra.	1,4 km	
nach 0,98 km	nach rechts (70°) auf den	Ernst-Reuter-Platz	2,5 km	
nach 0,98 km	nach rechts (70°) in die	Straße des 17. Juni	2,8 km	
nach 0,98 km	nach rechts (90°) auf den	Großer Stern	4,5 km	
nach 0,98 km	nach rechts (90°) in die	Straße des 17. Juni	4,8 km	
nach 0,98 km	nach rechts (110°) in die	Yasbek-Platz-St.	7,0 km	
nach 0,98 km		Hans-von-Gesam-St.	7,2 km	
nach 0,98 km		Willy-Brandt-St.	7,4 km	
nach 0,98 km		(Die-Straße-St. - Rahel-Hirsch-St.)	7,6 km	
nach 0,98 km		Duden-Hausstr.-Brücke	7,7 km	
nach 0,98 km		Frankie-Lust-Über	7,8 km	
nach 0,98 km		Haidstr.	8,2 km	
nach 0,98 km	halbrechts (90°) in die	Deutzer	8,5 km	



Berlijn: <http://bbbike.radzeit.de>

imago te geven. Marijn van Rensen van de provincie Utrecht: "Doel was om het fietsgebruik in onze provincie te stimuleren. Uit onderzoek van de Fietsersbond is gebleken dat een fietsrouteplanner bovenaan het verlanglijstje van fietsers staat. En door de publiciteit rond de fietsrouteplanner wil Utrecht meer mensen naar de provincie trekken om daar recreatief te gaan fietsen."

Fietsrouteplanners

Zuid-Holland en Utrecht

De planners van Zuid-Holland en Utrecht vertonen veel overeenkomsten. Ze komen dan ook beide uit de koker van het Delftse bedrijf Demis. Je kunt een route plannen door het invullen van straat, postcode of NS-station. Of door met de muis een startvlaggetje en finishvlaggetje op de kaart aan te geven. Verder kun je persoonlijke voorkeuren laten meewegen, zoals de kortste, de gasfalterde of de meest groene route.

Zuid-Holland: www.zuidholland.nl/thema/verkeer/fietsverkeer/fietsrouteplanner

Utrecht: www.utrecht.nl

Utrecht en Amsterdam

De planner van de stad Utrecht is soberder en volgens sommigen ontbreken er nogal wat doorsteekjes, fietsbruggetjes en dergelijke. De planner van Amsterdam - ontwikkeld door Davdigital - ziet er fraai uit. Je kunt vertrek- en eindpunt opgeven door op de kaart te klikken. Bij de keuze van de route wordt onder meer het verkeersveiligheidsaspect meegenomen. Toch gaat Amsterdam een nieuwe planner laten ontwikkelen, die ook rekening houdt met wegwerkzaamheden.

Utrecht: www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner/

Amsterdam: www.routecraft.com/fietsplanner

LF-planner en NS-planner

De LF-planner toont alleen de routes die onderdeel zijn van het 6.000 kilometer lange LF-netwerk. Aan het netwerk zijn recreatieve bestemmingen gekoppeld, zoals hotels, restaurants en fietsverhuurbedrijven. Verder worden in de deeltrajecten met veerverbindingen bovenaan de vaartijden en tarieven vermeld. Ook de NS kent een fietsrouteoptie. Daarmee kan je alleen routes plannen van en naar NS-stations.

LF-planner: www.2holland.com/nl/

NS-planner: www.ns.nl

Buitenland

De planner van Nordrhein-Westfalen wordt algemeen gezien als een van de beste, in ieder geval als de meest uitgebreide. Niet alleen kan je verschillende voorkeuren instellen (tot en met het stijgingspercentage), je krijgt ook informatie over de nummering van de bewegwijzering, ov, Bike & Ride, bezienswaardigheden, enzovoort. Berlijn is een min of meer uit de hand gelopen hobbyproject. Grafisch niet echt fraai, maar fietsers kunnen wel kiezen uit verkeerslichtvrije routes, die desnoods rekening houden met het gewicht van de fietsers, de breedte van de banden en de windrichting.

Nordrhein-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de

Berlijn: <http://bbbike.radzeit.de>

“Het ligt voor de hand dat vooral recreatieve fietsers die een nieuwe omgeving willen verkennen, de planners gebruiken”, zegt Michel Post. Hij benadrukt dat Utrecht met de fietsplanner ook een gedetailleerd bestand heeft gekregen van het fietsnetwerk, compleet met de nodige kenmerken, zoals breedte en kwaliteit van het wegdek. “Maar het is ook niet alleen een verkeerskundig verhaal. In Zeeland wil men een fietsplanner financieren vanuit Economische Zaken en een EU-subsidie voor kusttoerisme. De bedoeling is dat er ook bed & bike-adressen en andere recreatieve voorzieningen aan komen te hangen.”

Meer bekendheid

Dirk Bussche ontwikkelt namens bureau Goudappel Coffeng een fietsrouteplanner voor Twente. Hij beaamt dat de recreatieve fietser er het meeste profijt van zal hebben. “Recreatieve fietsritten vervangen ook autoritten. Verder is het een goed middel om meer bekendheid te geven aan het fietsnetwerk. En om het fietsen een modern imago mee te geven.” Ook in Twente speelt mee dat met de bouw van een fietsrouteplanner meteen een goed overzicht van het fietsnetwerk ontstaat.

De meeste fietsplanners bestaan maar kort en zijn nog niet echt geëvalueerd. Cijfers over bezoek aan de websites zijn beperkt beschikbaar. De nieuwe fietsplanner van Utrecht werd de afgelopen zomermaanden dagelijks bezocht door 800 mensen. Zuid-Holland meldt voor juli dit jaar 419 bezoekers per dag. Die bezoekers bekijken gemiddeld drie tot vier routes. Nordrheinland-Westfalen meldt dat de site ‘zeer succesvol’ is.

Wildgroei

Nogal wat overheden, organisaties en bedrijven houden zich dus bezig met de ontwikkeling van fietsrouteplanners. Dat lijkt ook een zekere wildgroei in de hand te werken. Bij de eerste planners, zoals die in Zuid-Holland, is nog uitgegaan van digitaal kaartmateriaal, waarop het fietsnetwerk geprojecteerd wordt. Vanwege het kostenaspect lijkt het een trend om meer gebruik te maken van het Nationaal Wegenbestand van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Omdat dit bestand niet alle fietsroutes kent, worden vrijwilligers ingeschakeld om het netwerk te verfijnen en uit te breiden met de nodige kenmerken. In Utrecht werkten daar zo’n 100 vrijwilligers aan mee. Die konden via internet onontdekte paden en paadjes toevoegen aan de database. Zuid-Holland doet het zonder vrijwilligers, maar gaat binnenkort de planner actualiseren op basis van nieuw kaartmateriaal.

Een en ander leidt er wel toe dat verschillende informatie op verschillende plaatsen wordt verzameld en bijgehouden. Het Landelijk Fietsplatform (LF) vindt dan ook dat er meer afstemming en goede afspraken moeten komen over een landelijk meer eenduidige manier van informatie verzamelen en beheren. “Eén landelijke toeristische databank zou enorm nuttig zijn.” Ook Dirk Bussche van Goudappel Coffeng onderkent het probleem: “Er zouden in elk geval afspraken moeten komen over de onderlinge uitwisseling van digitale informatie.” Michel Post van de Fietsersbond tekent daarbij aan dat fietsnetwerkbestanden, net als autonetwerkbestanden, natuurlijk wel een bepaalde waarde vertegenwoordigen die in de toekomst wellicht te gelde is te maken.

Delft begint nieuw fietsplan met nulmeting

Delft heeft sinds 2005 een nieuw fietsplan. Om de effecten van het vernieuwde fietsbeleid in de periode 2005-2010 te kunnen beoordelen, besloot de gemeente een uitgebreide nulmeting te laten uitvoeren. De meting bestond uit een groot aantal tellingen, en een omvangrijke enquête onder Delftenaren van twaalf jaar en ouder (5.000 verzonden vragenformulieren) en inwoners van buurgemeenten wonend binnen 7,5 km van de Markt in Delft (2.500 formulieren). De respons was 29%.

De enquête leverde een schat aan gegevens op. Enkele opvallende feiten over het Delftse fietsen: slechts 22% van de Delftenaren pakt minder dan één keer per week de fiets - en tussen achttien en tachtig jaar doet de leeftijd daarbij niet terzake. In de redenen voor fietsgebruik is dezelfde mix tussen persoonlijke waarderingen en harde verkeerskundige gegevens te zien als uit andere onderzoeken bekend is. De vijf belangrijkste redenen om de fiets te pakken zijn: gezond, leuk, geen parkeerproblemen, vaak sneller dan de auto en goedkoop.

Interessant is de poging om burgers zelf te laten zeggen welke factoren hun fietsgebruik bepalen en hoe ze die fac-

toren waarderen. Enkele vragen samenvoegend, levert dit het volgende beeld op:

	van invloed op fietsgebruik?	ontevreden?
veiligheidsbeleving	42%	31%
kwaliteit fietsroutes	33%	18%
aanbod fietsparkeervoorzieningen	22%	54%

Dat lijkt toch informatie waarmee de gemeente iets kan bij de prioriteitstelling van thema’s.

Datzelfde geldt voor enkele resultaten van een aparte enquête onder kinderen uit de bovenbouw van zes Delftse basisscholen (1.000 formulieren, respons 44%). Van de kinderen gaat 73% met de fiets naar school, naast 22% lopend; 5% wordt met de auto gebracht (en dit betreft dan vooral afstanden langer dan 2 km). De helft van de fietsertjes wordt nog wel begeleid; 63% mocht pas rond de leeftijd van 9 jaar voor het eerst alleen. Van de bovenbouwers vindt 33% de route naar school niet zo veilig.

Mobycon, Fietsenenquête Delft; eindrapportage, Delft, mei 2006. Het dikke rapport is te raadplegen in de kennisbank op www.fietsberaad.nl (> fietsgebruik > fietsgebruik algemeen).

Onderwijs moeilijk terrein voor verkeersspecialisten

De verkeerswereld wil van alles met het basisonderwijs. In het kader van Duurzaam Veilig gaat het om meer verkeerseducatie en veilige fietsroutes, zodat kinderen eerder zelfstandig het verkeer in kunnen. Daarnaast is er ook nog de parkeerchaos 's ochtends om kwart over acht. Hoe krijg je de aandacht van die altijd drukke onderwijzers en schooldirecteuren?

Karin Broer

Scholen bij verkeerseducatie betrekken, was in het begin echt een bevalling, is de ervaring bij de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Sinds 1998 voert de gemeente het project 'Tussen school en thuis' uit. Daarbij gaan educatie en kleine infrastructurele maatregelen om kinderen veiliger naar school te laten gaan hand in hand. Amsterdam was daarmee een van de eerste steden. Scholen stonden niet te trappelen. Kim Hermans: "Scholen erbij betrekken, is een moeizaam proces. Daarom hebben we de hulp ingeroepen van een schoolbegeleidingdienst. Die had al een ingang bij scholen. Dat is echt nodig; het heeft geen zin om op te bellen en te zeggen: 'We hebben

een leuk project.' Scholen krijgen zoveel leuke projecten aangeboden." Als het project in een stadsdeel van start gaat, geeft DIVV tegenwoordig eerst een presentatie voor schoolleiders om ze enthousiast te maken.

Ondergeschoven kindje

Verkeer is op de basisschool geen standaardvak. Of er veel aan gedaan wordt, hangt vaak af van personen. Wordt er dan geen belang aan gehecht? Jawel, maar er is zoveel. Scholen krijgen ook informatie, projectvoorstellen en soms zelfs kant en klare lespakketten toegestuurd over natuur, milieu, gezondheid en andere onderwerpen.

Margaret Traudes van de Amsterdamse schoolbegeleidingdienst ABC: "In onderwijs is verkeer absoluut een ondergeschoven kindje. Pas in groep 7 wordt het vaak actueel, als het theoretisch verkeersexamen nadert. Dat is eigenlijk veel te laat en daardoor te weinig. Ik wil niet generaliseren, er zullen best scholen zijn die wel door het hele curriculum aandacht aan verkeer besteden, maar ik denk dat die dun gezaaid zijn."

Vooral de praktische kant van verkeer blijft vaak onderbelicht. Van de basisscholen doet 90% mee aan het theoretisch verkeersexamen, maar van die 90% doet maar 60% mee aan het praktisch verkeersexamen, aldus 3VO, dat zich sinds kort weer Veilig Verkeer Nederland (VVN) noemt. Samen met een klas de straat op gaan, heeft de nodige





voeten in de aarde. Sommige scholen durven het niet aan, zijn bang aansprakelijk gesteld te worden of vinden het simpelweg teveel moeite. Theo Schweinsberg, adjunct-directeur van De Bonte Pael, een basisschool in Delft, (waar nu dankzij de inspanningen van de gemeente Delft veel meer gebeurt), vertelt: "Voorheen schoot het praktijkgedeelte er gewoon bij in. Als school moet je al zoveel dingen." De praktijk van het fietsen heeft daarbij nog een extra probleem. Vooral in steden ontbreekt het nogal wat kinderen aan voldoende fietsvaardigheid, omdat ze niet regelmatig naar school fietsen. Bij allochtone kinderen spelen andere redenen: zij hebben nooit goed leren fietsen of hebben geen goede fiets.

In Amsterdam doen sommige scholen om die reden niet mee aan het praktisch verkeersexamen. Voor scholen die het wel aandurven en met dit probleem kampen, heeft de gemeente speciaal fietsen aangeschaft. Ook was er vorig schooljaar als pilot een stoomcursus fietsvaardigheid op een school met veel allochtone kinderen in Amsterdam-West. Mario Kramer van de Fietsersbond leidde de training: "De vraag was of wij kinderen met weinig fietservaring in zes lessen konden klaarstomen voor het praktisch verkeersexamen. Ik had er zelf een hard hoofd in, maar het is gelukt: ze slaagden allemaal." Kramer gebruikte voor zijn cursus bestaand educatiemateriaal en maakte dat geschikt voor de doelgroep. "Lekker veel spelletjes en heel veel praktische oefeningen, want ze waren echt nog niet stuurvast. Ik heb af en toe met het zweet in mijn handen gestaan."

Toolkit

Dat Kramer zelf materiaal moest aanpassen, sluit aan bij een van de conclusies van de recent verschenen Toolkit Permanente Verkeerseducatie: dat er voor de doelgroep allochtone leerlingen en het speciaal onderwijs geen geschikt materiaal is. In de Toolkit is al het bestaande educatiemateriaal beschreven en getoetst op leerdoelen. Niet alleen verkeersmethoden van bekende uitgeverijen als Malmberg zijn beoordeeld, maar ook educatiematerialen van VVN en ANWB, zoals de fietsvaardigheidstraining *Trapvaardig*, en projecten om ouders te verleiden hun kind niet met de auto te brengen, zoals *KANS* en de *Verkeersslang*.

Wat betreft het reguliere basisonderwijs is er materiaal te over. In de Toolkit worden zo'n 35 methoden en materialen beoordeeld. Dat is nog niet eens alles, zegt Jan Vissers van adviesbureau DHV, die de Toolkit in opdracht van KPVV maakte. "Er zijn wel 200 materialen op de markt." Er is genoeg materiaal beschikbaar om meer praktijk in het onderwijs te stoppen. Maar alleen op vaardigheid oefenen, is niet

genoeg, waarschuwt hij. "Uit Brits onderzoek blijkt dat dit averechts werkt. Het kan ertoe leiden dat kinderen onterecht het gevoel krijgen dat ze heel wat kunnen. Je ziet hetzelfde bij jonge bestuurders. Het is een paradox in de educatie: je moet vaardigheden oefenen, maar er tegelijkertijd op letten dat het veilig gebeurt."

De Toolkit beoordeelt op leerdoelen, maar dit wil niet zeggen dat nu bekend is wat de meest effectieve materialen op het gebied van verkeerseducatie zijn. Vissers: "De Toolkit beschrijft feitelijk of leerdoelen aan bod komen, niet of dat op een goede manier gebeurt." Meer inzicht daarin wordt verkregen als eind dit jaar de uitkomsten van het door de SWOV geleide project *Effecten van verkeerseducatie* bekend worden.

Toch is het enorme aanbod niet het grootste probleem, volgens Ineke Spapé van adviesbureau SOAB: "Ik vind bijvoorbeeld niet dat er zo vreselijk veel praktijkgerichte projecten zijn. Een groter probleem is dat er veel op ad-hoc basis gebeurt: een leuke actie en daarna is het weer afgelopen." Spapé staat een aanpak voor waar verkeer op een structurele manier in het schoolleven is meegenomen, en waar het gehele brede scala van veilige schoolomgeving tot verkeerseducatie aan bod komt.

Meest integrale project

Spapé is onder meer betrokken bij een project in Delft. Begin 2005 startte daar het tot dusver meest uitgebreide en integrale project op dit terrein. Etienne van der Horst, ingehuurd coördinator van de gemeente Delft: "We zijn niet op zoek gegaan naar een nieuw wiel, maar hebben bestaande projecten bekeken. Toen bleek al gauw dat er heel veel overeenkomsten in de verschillende aanpakken zitten. Een van de overeenkomsten was: betrek iedereen erbij. Dat hebben wij dan ook gedaan: scholen, ouders, VVN,



Snoepjespad te Delft.



Fietsersbond, politie, noem maar op. Verder doet bijna iedereen iets met bijvoorbeeld de knelpunten die kinderen zelf ervaren op hun schoolroute. Dat hebben wij ook opgenomen in ons project.”

Infrastructurele maatregelen, verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding gaan in Delft hand in hand. Zo komen er twee *Kindlinten*: een veilige fiets- en een veilige looproute. Door de inzet van verkeersleerkrachten (die zijn aangesteld door Haaglanden en in de hele regio werken) worden er meer praktische verkeerslessen gegeven. De buitenschoolse opvang haalt kinderen niet meer met busjes op, maar met bakfietsen. Scholen krijgen betere fietsenstallingen. Er is een jaarlijkse verkeersquiz met voor scholen een cd-rom met vragen over de eigen omgeving. Enzovoort.

De scholen waar de schoolomgeving daadwerkelijk veiliger zal worden gemaakt, zijn uitgezocht op hun voorbeeldfunctie. Van der Horst: “We willen iets aanpakken dat inspirerend voor anderen is. Dus geen scholen met uitzonderlijke, maar met standaardproblemen.”

De Bonte Pael was zo'n school. Daar is nu een *Snoepjes-route* gemaakt, een looproute van de parkeerplaats (de 'dropzone') naar de school. Doel is de parkeerchaos bij het ophalen en brengen in te dammen. Adjunct-directeur Schweinsberg: “De route bestaat pas sinds mei, dus over resultaten valt nog weinig te zeggen. Ik heb wel het idee dat het helpt. We hebben ook al andere acties gehad, zoals een schoolbrengdag. Wanneer het onderwerp als aandachtspunt regelmatig terugkomt, heeft het effect.”

Werkt een convenant?

In Purmerend ondertekenden in september 2004 drie scholen, de gemeente en de politie een convenant. Daarin legden zij de afspraken vast rond de invoering van een schoolzone: een met kleuren aangegeven zone rond de school, waar een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Roel Scharloo, directeur van basisschool het Baken, is nog steeds blij met de schoolzone. “Het resultaat is heel positief. Elders zie je wel bordjes met ‘Denk om onze kinderen’, maar die zien mensen twee keer en dan worden ze vergeten. Hier rijden ze er overheen, wat een duidelijker signaal is. Wel missen we nu politiehandhaving. Dat is in strijd met het convenant. Mensen voelen het als er nooit gehandhaafd wordt. Het hoeft niet wekelijks, al is het maar vier keer per jaar. Dan fluistert het zich wel rond.”

De gemeente betaalde mee aan een nieuwe verkeersmethode. Volgens Scharloo is dat ook een goed middel om structureel aandacht aan het onderwerp ‘verkeer’ te schenken. “Een goede methode geeft houvast. We hebben nu een methode met praktijkonderdelen, een circuit op het schoolplein en in de buurt een goed fietspadenstelsel.”

Het convenant is belangrijk om afspraken op een rij te zetten, vindt Scharloo, ook al houdt de politie zich er nog niet aan. “Het verkeer is voor velen bedreigend. Het convenant maakt zichtbaar dat je er iets aan kunt doen.” Dat het moeilijk zou zijn om het onderwijs blijvend voor verkeer te interesseren, relativeert hij. “Een onderwerp dat weer wat wegzakt, is eigen aan het onderwijs. Het onderwijs is altijd in beweging.”

Blijvend effect

Een jaarlijkse dag blijkt overigens ook zin te hebben. De *Op Voeten en Fietsendag* van VVN heeft een blijvend effect, vertelt Janneke Zomervrucht van VVN. “Na vier, maar ook na acht weken is er een verschuiving van auto naar fiets waar te nemen, niet zozeer naar lopen. Het werkt blijkbaar als een ouder een keertje de auto voor de fiets inruilt en zelf ervaart hoe dat is.”

Dat kinderen te voet of met de fiets naar school komen, is een belangrijk doel voor het fietsbeleid van de gemeente Delft. Van der Horst: “Delft wil weer tot de beste fietssteden behoren. Dan is de zelfstandige mobiliteit van kinderen heel belangrijk. Ook hier signaleren we dat kinderen door de groei van het autoverkeer op steeds latere leeftijd zelfstandig worden in het verkeer. Tot tienjarige leeftijd worden ze vaak gebracht. We wilden dat kinderen eerder zelfstandig gaan fietsen, eerder ervaringen in het verkeer opdoen, dat ze de wereld kunnen ontdekken op de fiets, zodat het betere verkeersdeelnemers worden.” Aan het eind van dit jaar loopt het project af. Dan krijgt het gemeentebestuur van Delft advies hoe voorkomen kan worden dat de aandacht weer wegebt.

Het rapport Toolkit Permanente Verkeerseducatie is te downloaden van www.kpvv.nl. Een internet-applicatie die het zoeken in het rapport naar specifieke methoden vergemakkelijkt, moet begin 2007 beschikbaar zijn.

'Proberen Fietsberaad meer *in the picture* te brengen'

Victor Molkenboer (48), burgemeester van Leerdam, is de nieuwe voorzitter van het Fietsberaad. Een ervaren bestuurder, die de fiets vaak gebruikt maar nieuwkomer is in de wereld van het fietsbeleid.

Karin Broer

Scheidend voorzitter Dick Buursink had hem gepolst. Fietsberaad? Nooit van gehoord, moest Victor Molkenboer bekennen. "Ik ging gauw kijken op internet en raakte echt geïmponeerd door de mate van concreetheid. Brochures, documenten, zaken worden zo gepresenteerd dat ze meteen praktisch toepasbaar zijn. Van zo'n club wilde ik wel voorzitter worden."

U heeft zich in uw carrière nooit met fietsbeleid beziggehouden. Het gaat in het Fietsberaad soms over technische details als de breedte van een fietspad. Heeft u daar zin in?

Mijn taak zal zijn de zaak vergader-technisch goed aan te sturen, ik hoef niet alle details te doorgronden. Als een discussie over een technische kwestie uiteindelijk leidt tot een praktisch toepasbare brochure, heb ik mijn werk goed gedaan. Daarnaast kan ik kwesties die het Fietsberaad wil aanzwengelen, in diverse gremia onder de aandacht brengen: in politiek Den Haag, bij ministeries, noem maar op.

Bent u een fietser?

Ik ben geen fietsfanaat. Ik gebruik de fiets veel, maar altijd op de korte afstan-



den. In Leiderdorp (waar hij zeven jaar wethouder was - red.) deed ik alles op de fiets. In de stad kan je toch niet parkeren en op de terugweg na een vergadering is het prettig dat je op de fiets de dingen rustig kan overdenken. Hier in Leerdam fiets ik ook alles beneden de 7 à 8 kilometer.

Waar ergert u zich aan als fietser?

Fietsenrekken bij stations. Alles staat vol, fietsen liggen tegen elkaar aan en dan moet je jouw fiets ertussen wringen. Bij station Leerdam is het ook een fietsenchaos. Het is niet goed voor je gevoel van veiligheid. Er zijn gelukkig ook betere voorbeelden. Station Gorinchem bijvoorbeeld is net aangepakt. Het onderhoud van fietspaden kan ook vaak beter. Vanochtend nog kwam ik iemand tegen met een beschadigde

neus; hij was over de kop gegaan op een slecht fietspad. De fiets is toch een beetje een ondergeschoven kindje.

Hoe komt dat toch?

Ik heb zelf als wethouder een keer een verkeerscirculatieplan gepresenteerd. Dan is het de autolobby die je als eerste hoort. Als je geluk hebt, is er iemand van de Fietzersbond. Soms zijn er politieke partijen, meestal uit linkse hoek, die aandacht vragen voor de fiets, maar vaak komt de fiets achteraan. Een belangenbehartiger van de fietser heeft een hoop werk te doen. Maar dat is niet de taak van het Fietsberaad hoor. We moeten geen belangenbehartiger willen zijn.

Wat wilt u met het Fietsberaad?

Niet zoveel veranderen. Zorgen dat we een kennisgerichte organisatie blijven met goed onderzoek, goede rapporten en goede brochures, die voorzien in de behoefte bij beleidsmakers. Ik ga wel proberen het Fietsberaad wat meer *in the picture* te brengen. Ik denk dat het ook goed is met andere organisaties vaker samen op te trekken, de verbreding te zoeken.

Hoe krijg je de fiets hoger op die politieke agenda?

Dat is vooral een taak van raadsleden en belangenbehartigers. Uiteraard kunnen we wel onze kennis ten dienste stellen van deze groepen. De publicatie over het fietsbeleid van vijf echte fietssteden is hiervan een goed voorbeeld. In de toekomst willen we ook meer inspelen op actuele thema's als 'ouderen', 'gezondheid' en 'allochtonen'. Daar kunnen politici hun voordeel mee doen.

Colofon

FIETS  BERAAD

oktober 2006 - nummer 14

ISSN: 1872-0870

uitgave: Fietsberaad

verschijning: driemaal per jaar

oplage: 4.200 ex.

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

redactieadres:

Fietsverkeer / Fietsberaad,
Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam

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.

Coördinator van het Fietsberaad is Otto van Boggelen; bereikbaar per:

- post: Postbus 1031,

3000 BA Rotterdam

- telefoon: 010 282 58 54

- e-mail: vanboggelen@fietsberaad.nl

www.fietsberaad.nl