

Fietsverkeer

| nummer 34 | jaargang 13 | voorjaar 2014 |

Geen smalle fietsstroken meer

Een fietscoach kan helpen

**CROW-Fietsberaad:
'Eén loket voor alle vragen'**

**Ook de fietsende stapper
moet zijn fiets ergens kwijt**

De doorstart van de Dutch Cycling Embassy:

Van dominee naar koopman

dossier

Stallingen 2.0

Wat kost een fietsenstalling?

**Fietsparkeren
in de cloud**

Veilig stallen belangrijker dan beloning



CROW-Fietsberaad ondersteunt decentrale overheden bij de uitvoering van het fietsbeleid door:

- > nieuwe kennis te ontwikkelen en te verspreiden
- > bestaande kennis beter te ontsluiten en
- > kennisuitwisseling te organiseren.

voorjaar 2014 - nummer 34 > ISSN: 1872-0870 |

| uitgave: CROW-Fietsberaad | verschijning: tweemaal per jaar |

| oplage: 4500 |

redactie en productie > Reith | Hendriks & partners |

vormgeving > Verkeer en Vorm |

redactieadres > Fietsverkeer / Fietsberaad, Jaarbeursplein 22, 3521 AM Utrecht |

vaste medewerkers > Otto van Boggelen | Dirk Ligtermoet | Karin Broer | Ron Hendriks |

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

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid. U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl.

coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Fietsberaad, Jaarbeursplein 22, 3521 AM Utrecht |

| telefoon 030 29 18 203 | website www.fietsberaad.nl |

| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

Tymon de Weger	voorzitter
Ruud Ditewig	Gemeente Utrecht
Louis Eggen	Gemeente Den Haag
Cor van der Klaauw	Provincie Groningen
Monique de Jong	Gemeente Winterswijk
Martijn te Lintelo	Gemeente Nijmegen
Kees Slabbekoorn	Waterschap Zeeuwse Eilanden
Paul van Weenen	Provincie Utrecht
Wim Bot	Fietsersbond
Bert Zinn	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hillie Talens	CROW
Kees Miedema	NS Commercie
Ingrid van Dijk	Gemeente Bussum
Jan-Albert de Leur	Gemeente Heerhugowaard
Bas Braakman	Gemeente Eindhoven
Jolanda van Oijen	XTNT
Sipke van der Meulen	Regionaal Orgaan verkeerveiligheid Fryslân
Miranda Thûsh	ThuisraadRO
Peter Bezema	Gemeente Boxtel
Folkert Piersma	ProRail

Kun je fietsers met vriendelijke woorden de fietsenstalling in te loodsen? Het antwoord is ja, maar je moet wel van volhouden weten.

12 Een fietscoach kan helpen



24 Van dominee naar koopman

Vrijblijvend het Nederlandse fietsen in het buitenland promoten is er niet meer bij als het aan Aletta Koster ligt. De nieuwe directeur van de Dutch Cycling Embassy wil de kennis verzilveren.



Geen smalle fietsstroken meer 28



Een discussienota van CROW-Fietsberaad over fietsstroken deed veel stof opwaaien. En het laatste woord is er nog niet over gezegd. Maar genoeg om alvast aan de slag te gaan.

Nieuws

4

Nieuwe initiatieven om verkeersonveiligheid te meten

5

Nieuwe webtool biedt meer zicht op kosten en opbrengsten van fietsprojecten



16 CROW-Fietsberaad: 'Eén loket voor alle vragen'

Een nieuw logo siert de cover van deze Fietsverkeer. Het laat zien dat Fietsberaad onderdeel is geworden van CROW. Dat biedt vooral voordelen, zeggen directeur Iman Koster van CROW en Otto van Boggelen van het Fietsberaad.

20 Ook de fietsende stapper moet zijn fiets ergens kwijt



dossier

Stallingen 2.0

37 Dossier Stallingen 2.0



Wat kost een fietsenstalling?

Fietsparkeren in de cloud

Veilig stallen belangrijker dan beloning

6

Ondergrondse stallingen stuiten op weerstand

8

Fietsers botsen vaker

9

Europese subsidies geven soms net een duwtje extra

Economisch belang van de fiets onderstreept

10

Fietsers laten zich wel sturen

11

Fietsersbond roept Zwolle uit tot Fietsstad 2014

Nieuwe initiatieven om verkeersonveiligheid te meten



Hoe het ervoor staat met de verkeersonveiligheid kun je wellicht ook afleiden uit omgevingskenmerken.

Omdat de huidige ongevallenregistratie, vooral met betrekking tot fietsongevallen, tekort schiet wordt naarstig gezocht naar alternatieven. Het STAR-initiatief laat gebruikers zelf ongevallen melden. Maar je kunt ook uit omgevingskenmerken afleiden hoe het staat met de onveiligheid.

Een aantal organisaties ondertekende onlangs een 'Safety Deal' met als doel de registratie van verkeersongevallen te verbeteren. Politie, Verbond van Verzekeraars en adviesbureau VIA zijn de initiatiefnemers, partijen als IPO, Fietsersbond, SWOV en ANWB sloten zich daarbij aan.

Ze willen hiermee onder andere het STAR-project (Smart Traffic Accident Reporting) in de belangstelling brengen. Het STAR-initiatief houdt in dat betrokkenen bij een verkeersongeval zelf de basisgegevens over het voorval op een eenduidige wijze digitaal registreren.

De bestaande app MobielSchadeMelden van de verzekeraars krijgt hiertoe extra opties zodat alle verschillende soorten verkeersongevallen zijn te registreren, op termijn ook ongevallen met bromfietzers, fietsers en voetgangers. De ongevallencijfers komen via de online registratie real time beschikbaar in ViaStat, voor gebruikers met een (betaald) abonnement.

Proactief Meten

Als alternatief cq. aanvulling op de ongevallenregistratie ontwikkelde de SWOV in opdracht van het Interprovinciaal Overleg (IPO) ProMeV. Dat staat voor Proactief Meten van Verkeersveiligheid.

De methode komt erop neer dat men de bestaande situatie vergelijkt met een ideale situatie aan de hand van zogenaamde Safety Performance Indicators. Zo bepaalt men via welke wegtypen kernen idealiter met elkaar verbonden zouden moeten zijn en vergelijkt die gegevens met de actuele situatie. Daarnaast kijkt men of routes tussen locaties voldoen aan veiligheidseisen en of de hoofdroutes het veiligst zijn. Ook onderzoekt men of wegvakken en kruispunten de Duurzaam Veilig kenmerken hebben. Verder kan men aan ProMeV lokale situaties toevoegen, zoals gegevens over horeca, scholen, en dergelijke.

Een eerste versie is opgeleverd, maar er valt nog wel het nodige aan te schaven. Zo moet de gebruikersvriendelijkheid beter en er moet nog een koppeling gemaakt worden met de verkeersmodellen van overheden.

Beeldbank

Enigszins in het verlengde hiervan ligt een voorstel van de SWOV om een beeldbank in het leven te roepen om de verkeersonveiligheid specifiek van fietsers beter te kunnen volgen. Daarin zouden wegkenmerken moeten worden vastgelegd die verband houden met de fietsveiligheid, zoals de kwaliteit van fietswegdek, de breedte, de verlichting, het aantal kruispunten dat fietsers passeren, snelheidsverschillen tussen weggebruikers en de wijze en mate van scheiden van verkeersdeelnemers. Om deze en andere indicatoren als alcoholgebruik onder fietsers en het voeren van fietsverlichting te kunnen blijven volgen, beveelt de SWOV aan een fietsveiligheidsmonitor op te zetten. Deze zou voor een belangrijk deel gebaseerd moeten worden op de beelden die steekproefsgewijs, bijvoorbeeld eens per jaar, worden gemaakt van de buitenomgeving.

Nieuwe webtool biedt meer zicht op kosten en opbrengsten van fietsprojecten

Wellicht draagt de aanleg van een nieuwe fietsbrug bij aan vermindering van het autoverkeer. In de kosten-batenanalyse met de webtool MKBA Fiets kunnen dergelijke opbrengsten ook worden meegenomen in de berekening.



Wat kost een nieuwe fietsbrug of een nieuwe fietsenstalling en wat levert het op? Met de webtool MKBA Fiets is dat nu door te rekenen. Met de webtool kan men de maatschappelijke kosten en baten van fietsprojecten in beeld brengen. Dat maakt het bijvoorbeeld mogelijk om investeringen in fietsprojecten te vergelijken met investeringen in andere vervoerwijzen.

Bij grote infrastructurele projecten is het heel gebruikelijk, soms zelfs verplicht, om een zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) te maken. Wat kost een nieuwe weg en wat levert het op aan bereikbaarheidswinst, verbetering verkeersveiligheid, economische winst, enzovoort?

Voor de fiets gebeurde dat tot nu toe nauwelijks, vooral omdat het vaak om niet al te grote bedragen gaat. Maar nu de fiets een steeds serieuzere rol gaat spelen in het mobiliteitsbeleid, wordt het ook steeds belangrijker om te weten of fietsinvesteringen renderen. En ook hoe de kosten en baten liggen ten

opzichte van investeringen in bijvoorbeeld autoinfrastructuur.

Dat is de directe aanleiding tot de ontwikkeling van de webtool MKBA Fiets. De tool is in opdracht van het ministerie van I&M ontwikkeld door adviesbureau Decisio samen met het Fietsberaad.

Webtool

Voor de berekening van de maatschappelijke kosten en baten van fietsprojecten wordt in de webtool een groot aantal aspecten meegenomen. Hoeveel mensen stappen bijvoorbeeld over van de auto naar de fiets door de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur? En wat levert dat op als je kijkt naar het ziekteverzuim? Maar ook: wat scheelt het aan inkomsten uit accijnzen? Of hoeveel mensen stappen er over van het ov naar de fiets? En zal dat leiden tot minder kosten voor het ov?

Voor het fietsparken bij stations is een aparte module beschikbaar. Daarin worden de kosten van investeringen en onderhoud onder meer afgezet tegen

de kosten die zijn te besparen als er minder mensen met de auto of het ov naar het station komen.

Hoewel er een flink aantal factoren wordt meegenomen in de berekening, biedt de webtool MKBA Fiets alleen een globale inschatting van de kosten en baten. Door te 'spelen' met de invoervariabelen en parameters ontstaat een beeld van de verhoudingen tussen de omvang van de effecten in termen van kosten en baten. Goed dus om een eerste indruk te krijgen, maar de tool leent zich niet om gedetailleerde en complete analyses mee uit te voeren.

De webtool MKBA Fiets is te vinden op de website van het Fietsberaad (www.fietsberaad.nl/mkba-fiets). De gebruiker moet een aantal gegevens invullen met betrekking tot het fietsgebruik. Een uitgebreide toelichting helpt daarbij. Met een druk op de knop is vervolgens te zien wat de kosten en baten zijn van zo'n project. De resultaten kan men opslaan (als men is ingelogd) voor later gebruik.

Ondergrondse stallingen stuiten op weerstand

Ondergrondse stallingen zijn niet altijd even populair. Niet in de laatste plaats omdat ze nogal eens 'onzichtbaar' zijn voor de gebruiker. In Zwolle heeft men een ondergrondse stalling daarom vervangen door een bovengrondse stalling. In een aantal gemeenten, waaronder Leiden, zet men fietscoaches in om mensen de weg te wijzen. In Amsterdam schreef men een prijsvraag uit voor het beste idee om de stalling onder de bibliotheek vol te krijgen. En de stalling onder Paradiso in Amsterdam werd voorzien van speciaal systeem dat fietsers helpt bij het nemen van de helling.



Zwolle sluit stalling

Sinds de realisatie van het Maagjesbolwerk in 2002 biedt de gemeente Zwolle aan bezoekers van het centrum een gratis bewaakte fietsenstalling in de kelder van het Maagjesbolwerkgebouw. De bezetting van de fietsenstalling blijft echter al jaren sterk achter. Pilots om de herkenbaarheid, vindbaarheid en aantrekkelijkheid van de stalling te vergroten hebben weinig uitgehaald, aldus de gemeente. In de omgeving is wel behoefte aan stallingsruimte voor fietsen, zo blijkt uit het grote aantal op straat geparkeerde fietsen. Daarom gaat de gemeente nu een nieuwe stalling plaatsen op het Rodetorenplein. Die is beter vindbaar, al zichtbaar vanaf de Rodetorenbrug en geeft directe toegang tot de Melkmarkt. De gemeente verwacht dat het gebruik van deze stalling fors hoger zal zijn dan van de huidige kelder.

Leiden zet fietscoaches in

In Leiden werd onlangs pal onder V&D en tegen de markt in hartje Leiden een nieuwe stalling met zo'n 900 plaatsen in gebruik genomen. De ondergrondse Waagstalling heeft een eigen in- en uitgang aan zowel de Aalmarkt als aan de Breestraat. Aan de Aalmarkt bereikt men

de ondergrondse stalling via een flauwe helling, aan de Breestraat via een traditionele trap met goot. De gemeente zette de eerste tijd fietscoaches in om fietsers op de nieuwe stalling te wijzen, zoals elders in dit nummer van Fietsverkeer te lezen is.

Prijsvraag in Amsterdam

Stadsdeel Centrum van Amsterdam schreef een prijsvraag uit waarbij om oplossingen werd gevraagd om de leegstand van de fietsenstalling onder de bibliotheek tegen te gaan. De stalling biedt ruimte aan zo'n 1000 fietsen en 10 scooters. Hij is bovendien gratis en goed verlicht. Toch parkeren de meeste bezoekers hun fiets liever op het plein rond de bibliotheek en voor het eraan gelegen Conservatorium. De stalling staat dan ook vaak voor tweederde leeg. Uit de reacties blijkt dat onbekendheid met de stallingsmogelijkheid vaak reden is om niet ondergronds te parkeren. Een andere veelgenoemde reden is dat een directe binnendoorverbinding (lift of trap) naar de bibliotheek ontbreekt.

Hulp voor de helling

Elders in Amsterdam kreeg de stalling onder Paradiso een opknapbeurt. In de

Een manier om ondergronds stallingen aantrekkelijker te maken is om de fietsgoot te voorzien van een soort transportband naar boven.



stalling is de steile trap met fietsgleuf vervangen door een trap die minder steil is en waarin een nieuw borstel- en rolsysteem is bevestigd waardoor het naar boven en beneden begeleiden van de fiets makkelijker wordt. Het is de eerste keer dat dit systeem in Nederland wordt gebruikt.

Mensen die de trap aflopen kunnen hun fiets in de borstelgoot plaatsen. De frictie van de borstels zorgt ervoor dat de fiets tijdens de afdaling afremt, waardoor de gebruiker zelf zijn tempo kan bepalen. Aan de andere kant loopt een elektrisch aangedreven tandriem in een aluminium goot naar boven die de fiets min of meer meeneemt.

Het systeem is volgens de leverancier geschikt voor lichte en zware fietsen met handremmen, met dunne of dikke banden. Ook fietsen zonder handrem kunnen middels het systeem naar boven worden getransporteerd, maar dat vraagt iets meer begeleiding van de gebruiker. De fietstransportband wordt geactiveerd zodra de geïntegreerde sensoren een fiets detecteren en pas weer stopgezet als de transportband volledig vrij is van fietsen. Het systeem is ontwikkeld door ingenieursbureau Lo Minck Systemen.

VNG wil dat NS evenredig meebetaalt aan stationsstallingen

Er is door het ministerie van IenM € 220,- miljoen beschikbaar tot 2020 om meer fietsparkeervoorzieningen bij stations te realiseren. Dat zal niet genoeg zijn en bovendien hapert de uitvoering. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat gemeenten onevenredig veel moeten bijdragen in de kosten, zo stelt de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Dit in tegenstelling tot de NS, die nauwelijks meebetaalt aan de stallingen.

Van de € 220 miljoen van IenM is al € 90 miljoen opzij gelegd voor de aanleg van zo'n 100.000 fietsparkeerplaatsen. Tot 2020 zijn er naar schatting nog 82.000 tot 145.000 extra stallingsplaatsen nodig. Daarbij is de medewerking van de gemeenten onmisbaar, zegt ook staatssecretaris Mansveld van IenM. Die vindt dat gemeenten de regierol zouden moeten krijgen als het gaat om het fietsparkeren bij stations. Maar, zegt de VNG, daarvan kan pas sprake zijn als er iets wordt gedaan aan de sterk oplopende kosten voor de decentrale overheden.

De VNG verwijst hierbij naar een notitie van CROW-Fietsberaad over de problematiek waaruit blijkt dat de decentrale overheden nu meer dan de helft van de kosten van stallingen voor hun rekening nemen, terwijl de NS op dit ogenblik slechts 2 procent bijdraagt.

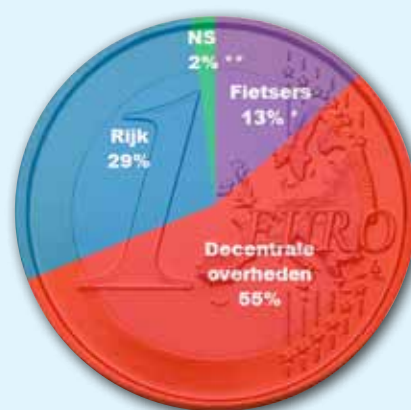
De VNG geeft aan zich daarover te verbazen. 'De fietsenstallingen zijn toch in eerste instantie voor de klanten van NS bedoeld. Elk ander bedrijf in Nederland is verplicht de nodige voorzieningen te treffen voor haar klanten. Alleen voor de NS lijkt hierop tot op heden een uitzondering te worden gemaakt', zo stelt de vereniging.

De VNG stelt daarom voor de kosten van het fietsparkeren bij stations gelijk te verdelen over de drie meest belanghebbende partijen, te weten Rijk (ProRail), NS én gemeenten. De VNG wil dat dit in de nieuwe vervoersconcessie voor NS wordt vastgelegd.

Verdeling kosten fietsparkeren bij stations.

(bron: CROW-Fietsberaad)

- * dagkaarten, abonnementen, en andere inkomsten
- ** stijgt waarschijnlijk dit jaar naar 4%.





Fietzers botsen vaker

Meer fietsers belanden op de Eerste Hulp als gevolg van onderlinge botsingen. Dat aantal lijkt veel sterker toe te nemen dan andere typen fietsongevallen. Het grootste probleem daarbij vormen niet de botsingen tussen fietsers en wielrenners. Aanrijdingen tussen wielrenners onderling, maar vooral tussen gewone fietsers onderling, komen veel meer voor.

Dat zegt VeiligheidNL op basis van een analyse van gegevens uit het Letsel Informatie Systeem en een enquête onder wielrenners. Het aantal behandelingen van wielrenners op de Spoedeisende Hulpafdeling (SEH) van een ziekenhuis is de afgelopen jaren fors gestegen. In de periode 2007-2010 lag het jaarlijks aantal behandelingen rond de 2.000. In 2011 waren dit 3.700 en in 2012 zelfs 4.200 behandelingen. Er heeft binnen 3 jaar tijd meer dan een verdubbeling plaatsgevonden van het aantal behandelingen. Deze stijging hangt volgens VeiligheidNL niet samen met een toename van het aantal wielrenners of het aantal uren dat er jaarlijks in totaal aan wielrennen wordt gedaan. Het jaarlijks aantal uren dat wielrenners hun sport beoefenen is na 2010 gedaald van 250 naar 200 miljoen uur. Het aantal actieve wielrenners is stabiel gebleven de afgelopen jaren (1,5 miljoen). Met name mannen van 40 jaar en ouder belanden op de SEH (60%).

Meer botsingen tussen gewone fietsers

Uit nadere analyses blijkt dat botsingen tussen allerlei typen fietsers de laatste jaren lijken toe te nemen, en relatief veel sterker dan andere typen fietsongevallen. Het gaat hier onder andere om aanrijdingen tussen wielrenners onderling en tussen fietsers en wielrenners, echter botsingen tussen gewone fietsers onderling komen verreweg het meeste voor.

Zo komen over de periode 2008-2012 in het Letsel Informatie Systeem 2.849 cases voor van botsingen tussen twee fietsers. Bij 6% was in ieder geval één racefiets betrokken. De overige 94% betreft vrijwel allemaal botsingen tussen twee gewone fietsers, waarbij vooral vallen door het achterwiel van een andere fietser aan te tikken of door sturen in elkaar te haken heel veel voorkomt.

Drukke op fietspaden

De toename van het aantal botsingen

Wielrenner en gewone fietser zitten elkaar soms in de weg, maar de meeste botsingen gebeuren tussen gewone fietsers onderling.

kan volgens VeiligheidNL een indicatie zijn voor de toenemende drukte op fietspaden. Ook aanvullend onderzoek onder wielrenners over (bijna-)aanrijdingen wijst in die richting. Ruim zeven op de tien gerapporteerde (bijna-)aanrijdingen tussen fietsers en wielrenners vonden buiten de bebouwde kom plaats. Opvallend is verder dat van de (bijna-)ongevallen die de ondervraagde wielrenners rapporteren, er ruim tweederde plaatsvond op een fietspad.

De oorzaak van de (bijna-)ongevallen was meestal onoplettendheid (52%) of een inschattingsfout (35%). Veel wielrenners vinden dat hun gedrag op de weg verbetering behoeft, maar de schuld van aanrijdingen met fietsers ligt volgens 74% van de wielrenners toch meestal bij de fietser. Ook vinden zij zichzelf niet asociaal: 5% van de (bijna-)aanrijdingen ontstaat volgens wielrenners door asociaal fietsgedrag. Toch was er volgens de wielrenners in 51% van de (bijna-)ongevallen sprake van onvoldoende rekening houden met anderen door de wielrenner zelf of de fietser.

De stijging van het aantal behandelingen op de SEH komt met name door een grote toename in fracturen, schouder- en hoofdbleesures. De gemiddelde ernst van de wielersletels neemt ook toe. Mogelijk duidt ook dit op een verband met de toenemende drukte die tot meer ernstige botsingen leidt.

Oplossingen voor de stijging van het aantal fiets-fietsongevallen zoekt VeiligheidNL in verbreding/verbetering van fietspaden en gedragsverandering onder wielrenners.

Europese subsidies geven soms net een **duwtje** extra

Verschillende Nederlandse gemeenten en regio's hebben soms aardige Europese subsidies voor de fiets in de wacht weten te slepen. Maar los van de hoogte van de bijdrage, heeft Europese samenwerking ook andere voordelen. Dat blijkt uit een overzicht van Europese fietsprojecten van Nederlandse gemeenten van het Fietsberaad.

Europese subsidies hebben de afgelopen jaren een aantal fietsprojecten mogelijk gemaakt die anders waarschijnlijk niet van de grond zouden zijn gekomen. Uit het overzicht van het Fietsberaad over de periode 2008-2013 blijkt bijvoorbeeld dat Dordrecht 3 ton wist binnen te halen voor bevorderen van het fietsen en het fietsgebruik in Wielwijk. Eindhoven ontving € 240.000 voor een aantal uiteenlopende projecten zoals een fietskaart voor studenten, een project doorstroming verkeerslichten, e.a. En Groningen ontving een ton voor fietspromotie en -marketingactiviteiten.

Middelburg viel helemaal in de prijzen, met een bijdrage van € 2 miljoen, onder meer voor het verbeteren van fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen.

Utrecht kreeg in totaal € 1 miljoen voor verschillende duurzame vervoerwijzen, waaruit onder meer tijdelijke stallingsvoorzieningen werden betaald. En nog eens circa € 1,5 miljoen voor het stimuleren van de elektrische fiets. Maar meedoen aan Europese fietsprojecten biedt meer kansen. Het kan betrokken ambtenaren en politici stimuleren tot een daadkrachtige aanpak, aldus het overzicht. En het biedt mogelijkheden om kennis uit te wisselen en te netwerken. Daarnaast zorgt het voor 'uitvoeringsdruk' ('Europa wacht niet'). Ook kan men de stad zo internationaal positioneren en profileren.

Horizon

De afgelopen jaren waren de EU-programma's STEER en CIVITAS belangrijke financieringsbronnen. Ze worden echter vervangen of in aangepaste vorm doorgezet met het EU-programma Horizon dat onlangs van start ging. De grootste kansen voor het opstarten van Europese fietsprojecten binnen Horizon liggen bij het speerpunt Societal Challenges. Het onderdeel smart, green and integrated transport heeft een budget van 5,8 miljard euro.

Economisch belang van de fiets onderstreept

Naast mobiliteits- en gezondheidsaspecten schuift de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nu ook het economische belang van de fiets naar voren. Meer fietsen betekent meer banen.

In een nieuw rapport 'Unlocking new opportunities: Jobs in green and healthy transport' stelt de WHO en de UNECO (de Europese commissie van de VN) dat ieder jaar 10.000 levens gespaard blijven als in alle belangrijke Europese steden evenveel gefietst zou worden als in het voorbeeld Kopenhagen. Daarnaast zou dat werk opleveren voor 76.600 mensen. Men denkt daarbij onder meer aan de verkoop en productie van fietsen, de aanleg van fietsinfrastructuur, de verhuur van fietsen, recreatie en toerisme en dergelijke.

Zo schat men voor een stad als Berlijn dat het aantal fietsgerelateerde banen kan verdubbelen van 2000 tot 4000. In Londen kunnen 8000 banen extra worden gecreëerd. In Amsterdam zijn geen extra banen te realiseren, aldus het rapport, 'want het fietsaandeel ligt al hoger dan dat van Kopenhagen'.

De verkoop en het onderhoud van fietsen levert banen op.



Alternatieve routes

Fietsers laten zich **wel** sturen



Fietsers verleiden een andere route te kiezen, dat kan. Zo blijkt uit ervaringen in Groningen. Ook in Utrecht is men hoopvol gestemd.

Met een promotiecampagne onder de eerstejaars studenten is het in Groningen gelukt het gebruik van twee alternatieve fietsroutes van het centrum naar universiteitsgebied Zernike te bevorderen. Hierdoor is de drukke route over de Zonnelaan iets minder populair geworden.

In Groningen was de route over het fietspad langs de Zonnelaan tijdens de fietsspits, van half negen tot negen uur, zo druk dat automobilisten niet konden afslaan en er problemen ontstonden op de Noordelijke Ringweg. Beleidsadviseur Jaap Valkema: 'Dan krijg je geïrriteerde automobilisten en bijna-ongevallen. De vraag was hoe dit op te lossen? Ga je de fietsers uit de voorrang halen? Dat vinden we als fietsstad geen goed idee. Er liggen hele mooie fietsroutes parallel aan de Zonnelaan. Ook vanuit het oogpunt van ontvlechting van fiets- en autonetwerken was dat een goede optie.' Voorwaarde was wel dat het geen geld mocht kosten. Valkema: 'Dan kom je bij de softere maatregelen.' Samen met een com-

municatiebureau werd een campagne bedacht gericht op eerstejaarsstudenten.

Neem de slimme route

In de campagne werden de voordelen van de alternatieve routes onder de aandacht gebracht, onder andere via de slogan 'neem de slimme route'. Langs de routes verschenen opvallende gele borden en logo's op het wegdek. Tijdens de introductieweek voor eerstejaars (in Groningen heet dat de KEI-week) werd er sportdrank op de routes uitgedeeld. Daarnaast was er een speciale facebook-pagina. En was er een wedstrijdje over de routes tussen fietskoeriers.

Doelstelling was 10 procent minder fietsers op de Zonnelaan-route. Dat is niet gelukt, maar het fietsgebruik op de Zonnelaan nam wel iets af ondanks de totale groei van het aantal fietsers tussen centrum en Zernike met 3000 fietsers. Met name de alternatieve route via park Selwerd bleek populair. Aankomende introductieweek wordt de campagne herhaald. Valkema geeft collega's in andere gemeenten de tip een dergelijke route-promotie een pilot te noemen. Valkema: 'Onder



Tijdens de introductieweek voor eerstejaars werd sportdrank op de routes uitgedeeld.

het mom van een pilot kun je wat uitproberen.' Belangrijk is verder vooral je te verplaatsen in de gebruiker. Valkema: 'Richt je op je doelgroep. En begin ook bij een gemakkelijke doelgroep. We willen graag dat alle studenten de alternatieve routes vinden, maar studenten die al drie jaar naar de campus fietsen gaan niet ineens een bord volgen. Voor eerstejaars ligt dat anders.' Valkema was zelf verrast door het resultaat. 'Ik dacht altijd: fietsers kun je maar moeilijk sturen, maar dat blijkt dus veel gemakkelijker te zijn.'

Doe eens maf sla rechtsaf

In Utrecht bracht de gemeente tussen april en september 'de Herenroute' onder de aandacht als alternatief voor de zeer drukke route over het Vredenburg, tot nu toe met onbekend resultaat. Het werd gedaan met grote rode stippen op het wegdek van de alternatieve route en optredens van de 'fietsbarbaren', een groep acteurs die fietsers teksten toeriepen als 'doe eens maf sla rechtsaf'. Tellingen om precies te weten in hoeverre deze maatregelen succes hadden, bleken onlangs echter mislukt. Wel wees een gebruikersonderzoek uit dat 60 procent van fietsers de Herenroute door de rode stippen heeft leren kennen.

Fietsersbond roept **Zwolle** uit tot Fietsstad 2014

De gemeente Zwolle is de beste Fietsstad van Nederland. Dat is de uitkomst van de verkiezing van Fietsstad 2014 van de Fietsersbond.

De jury noemt Zwolle 'een stad waar de fietser zich zeer welkom voelt en dit ook uit de cijfers spreekt'.

Verder is men onder meer te spreken over de grote innovatiekracht van de gemeente. Zo wordt bijvoorbeeld met de fietsrotonde op de Wipstrikerallee het thema van de verkiezing - fietsen zonder hindernissen - echt in de praktijk gebracht. Op deze rotonde kunnen auto's niet helemaal rondrijden en fietsers wel.

Verder doet Zwolle mee in een onderzoek naar 'het vergevingsgezinde fietspad', een fietspad dat zodanig wordt vormgegeven dat er minder enkelvoudige ongevallen gebeuren. En op een veelgebruikte fietsroute is bij wijze van test een flexibele fietspaal geplaatst.





Een fietscoach kan helpen

De fietscoach aan het werk in Leiden. Zodra een foutparkeerder gespot wordt, gaat ze er op af.

Ron Hendriks

De fietscoach is een betrekkelijk nieuw fenomeen. Mannen of vrouwen met een kleurig hesje die vriendelijk vragen of je je fiets ergens anders wilt stallen, bijvoorbeeld in de fietsenstalling. Soms lijkt het dweilen met de kraan open, maar er zijn ook gemeenten die enthousiast zijn.

De twee studenten bij de ingang van de hagelnieuwe fietsenstalling onder V&D in Leiden staan er wat afwachting bij. Boterham in de ene hand, stapeltje folders in de andere. Mensen met de fiets aan de hand wandelen achteloos voorbij de markt op. Of ze op de foto willen? 'Dat is prima.' Maar dan moet je natuurlijk wel even een fietser aanspreken. Dat blijkt net het zetje dat ze nodig hebben. Binnen een mum van tijd praten ze een tiental fietsers de helling af, de ondergrondse stalling in. Ze krijgen er echt zin in. Het kan dus blijkbaar wel. Frank Wijnen, teamleider van DZB, het bureau dat voor de gemeente Leiden langdurig werkzoekenden helpt, vertelt dat dit voor zijn organisatie een eenmalig klus is. Met tijdelijk ook wat extra ingehuurde studenten. De inzet zal zich beperken

tot een paar drukke dagen direct na de opening van de nieuwe stalling, waarvan de ingang nauwelijks opvalt in het stadsbeeld. 'Eerst liet ik de mensen over de markt lopen,





Met veel overredingskracht weet ze de dame richting fietsenkelder te loodsen.

Ze aarzelt nog wel even als ze de steile helling naar beneden ziet, maar de helpende hand van de fietscoach haalt haar over de streep.

maar dat werkt niet. Toen ik ze direct voor de ingangen van de stalling plaatste, ging het een stuk beter. Probleem is dat mensen aan de buitenkant niet zien hoe mooi de stalling is. En een bord of iets dergelijke neerzetten met een foto van de stalling mogen we helaas niet van de gemeente.'

moeten worden, omdat ze met de fiets komen en niet met de auto.' Hoewel de meeste fietsers de aanwijzingen zonder morren accepteerden, blijkt de actieradius van de coaches klein. 'Het bereik van een fietscoach is 25 meter', weet Kars. 'Anders gezegd, je heb om de 50 meter een fietscoach nodig. Voor het Beursplein werden drie coaches ingezet. Daar kom je een heel eind mee, maar het is niet genoeg om het plein helemaal schoon te vegen.'

Het verhaal van de bedrijfsleider van de Stichting Werkprojecten strookt met eerdere bevindingen van de gemeente. Een evaluatie in 2012 over het werk van de fietscoaches meldt dat deze op het Leidseplein er in slaagden het gebied goed onder controle te houden. Maar het parkeerprobleem verplaatste zich wel naar andere locaties buiten het zicht van de coaches. 'Het langetermijneffect van de inspanningen lijkt zeer beperkt', aldus de evaluatie. En na afloop van de dienst nam het aantal slordig geplaatste fietsen in het schoon gehouden gebied direct en in rap tempo toe. 'Als ze weg zijn, staan er de volgende dag weer fietsen', beaamt Chris Kars. 'Je moet ze dus alleen inzetten als tijdelijke maatregel, en nogmaals, als er een goed alternatief voorhanden is.'

Frank Wijnen (Leiden): 'Probleem is dat mensen aan de buitenkant niet zien hoe mooi de stalling is.'

Om de 25 meter

Chris Kars van de Stichting Werkprojecten Amsterdam - beheerder van een aantal fietsenstallingen in de hoofdstad - heeft inmiddels al meer ervaring met de inzet van fietscoaches, mensen met 'een afstand tot arbeidsmarkt'. De coaches worden tegen een uurtarief € 16,95 ingehuurd door de gemeente Amsterdam van de Stichting.

Die zette onder andere fietscoaches in op het Leidseplein en het Beursplein. Hun taak was de fietsers te wijzen op de fietsparkeerlocaties en wildparkeren tegen te gaan. 'Je moet alleen fietscoaches inzetten als er een goed alternatief dichtbij voorhanden is', heeft Chris Kars wel geleerd. 'Want het werkt niet als je fietsers vraagt hun fiets 100 meter verderop neer te zetten. Fietsers vinden eigenlijk dat ze beloond

Chris Kars (Amsterdam): 'Het bereik van een fietscoach is 25 meter.'

Cialdini

Friso Metz, deskundige op het gebied van gedragsbeïnvloeding bij CROW-KpVV, heeft wel een verklaring voor het feit dat bijvoorbeeld de 'butlerbehandeling', zoals in Denemarken werd toegepast, werkt. 'Het op een positieve manier aanspreken van mensen wordt gewaardeerd. Daardoor leren mensen vanuit een positieve motivatie dat het om diverse redenen belangrijk is om je fiets op de juiste plek te zetten. Wanneer je zo vriendelijk bent aangesproken, zal dat de bereidheid om gehoor te geven aan de oproep vergroten. Bovendien moet je wel vrij brutaal zijn

om dit duidelijke signaal te negeren. Dit sluit aan bij één van de principes van Cialdini. Robert Cialdini is een toonaangevende psycholoog op het gebied van beïnvloeding. Volgens hem is er een aantal basisprincipes dat sterk bepaalt hoe wij als mensen reageren. Door hier op in te spelen, kun je gedrag beïnvloeden. Veel marketingtechnieken zijn op deze principes gebaseerd. Eén zo'n principe is wederkerigheid. Als iemand iets voor jou doet (fiets goed behandelen) dan ben je geneigd iets terug te doen (de fiets voortaan in het rek plaatsen).

Je moet trouwens wel de juiste mensen kiezen voor zo'n klus. Kars: 'We zetten altijd onze beste mensen in omdat je over bepaalde sociale eigenschappen moeten beschikken. In een stalling hoef je alleen maar te reageren als mensen hun fiets aanbieden, op straat moet je zelf mensen durven aanspreken. En je moet dingen naast je neer kunnen leggen. Want als je vraagt of iemand zijn fiets ergens anders wil zetten, en hij zet 'm vervolgens twintig meter verder, moet je je beheersen. Vroeger ging er dan nog wel eens iemand over de rooie, maar dat gebeurt nu niet meer.'

Blauwe zone

Tegenover gemengde ervaringen in Amsterdam staan meer positieve ervaringen in Zaandam. In ieder geval in de beleving van Sebastiaan Westenberg, beleidsmedewerker handhaving bij de gemeente. 'Het project fietscoaches werd in Zaandam gestart door de afdeling Werk en inkomen van de gemeente met mensen die langdurig in de uitkering zitten.

Het project is vooral bedoeld om mensen werkervaring te laten opdoen. Ze worden van de afdeling Werk en inkomen gedetacheerd bij een uitzendbureau en die detacheeft ze weer bij de gemeente. 'Dit alles gebeurt met gesloten beurzen, de afdeling verkeer of handhaving hoeft de eigen begroting niet aan te spreken.

De fietscoaches worden in Zaandam breder ingezet dan elders. Sebastiaan Westenberg: 'Als we een nieuw gebied onder handen nemen, gaan we eerst waarschuwen door middel van labels, zadelhoesjes, enzovoort. En de coaches verwijzen fietsers ook door naar de toegestane locaties. Als die periode is afgelopen, gaan we handhaven en fietsen weghalen. Maar de belangrijkste taak en tijdsbesteding van een fietscoach is toch het waarschuwen.'

De fietscoaches worden onder meer ingezet rond de blauwe vakken bij het station, waar fietsers hun fiets voor maximaal vier uur mogen neerzetten. De tijdslimiet werd ingesteld om te voorkomen dat forenzen hun fiets er de hele dag lieten staan, waardoor het winkelend publiek geen plaats meer kon vinden. Fietscoaches informeerden tijdens de ochtendspits forenzen over de maatregel en verwezen hen naar de andere stallingen. Westenberg is redelijk positief over het resultaat. 'Het begint schoner te worden op het plein voor wat betreft foutparkeerde fietsen. Maar ik vind het eigenlijk net zo belangrijk dat de mensen die het traject doorlopen vaker weer gewoon werk vinden.'

Sebastiaan Westenberg (Zaandam): 'Het begint schoner te worden op het plein.'

Rondt enthousiast is hij over de resultaten rond station Wormerveer. Daar stonden minstens 300 fietsen buiten de vakken. 'Na een paar weken met fietscoaches daalde het foutparkeeren gigantisch. Het staat ook niet meteen weer vol als ze hun hielen gelicht hebben. Na een eerste intensieve





In Denemarken kent men de fietscoach al langer. Fietsbutler noemt men hem daar, en hij geeft zelfs je fietsketting een druppeltje olie.

maand met inzet van alle vijf fietscoaches, gaan we nu nog één of twee keer per week langs om labels te hangen. Daar moet je geen drie maanden mee wachten, want dan kun je wel overnieuw beginnen.'

Preventief

Ronduit enthousiast is men in Eindhoven over de inzet van fietscoaches. 'De inzet van fietscoaches is een groot succes en vraagt om uitrol over het gehele binnenstadgebied', meldt een evaluatie van Ergon, de organisatie die in opdracht van de gemeente drie dagen per week in een pilot twee coaches inzette. Doel was het voorkomen van fietsdiefstal en het voorkomen van hinderlijk wildparkeren voor etalageruiten en dergelijke.

Samen spraken de coaches gemiddeld zo'n 55 fietsers per uur aan op hun gedrag. Het merendeel bedankte voor de info en gaf aan in het vervolg de stallingsmogelijkheden te gebruiken. Ergon schat dat het gebruik van de openbare stallingen, tijdens de inzet van de fietscoaches, met minimaal 100 rijwielen per dag is toegenomen.

In Eindhoven constateerde men eveneens dat het wildparkeren weer snel toenam zodra de fietscoaches verdwenen. Maar ook dat er na verloop van tijd een preventieve werking uitging van de aanwezigheid van fietscoaches. Personen die de intentie hadden hun fiets wild te parkeren, kwamen met de fietscoach in zicht snel op andere gedachten.

Al met al voor Eindhoven voldoende reden om na de pilot door te gaan met de inzet fietscoaches, waarvoor zo'n € 25.000 per jaar wordt uitgetrokken.

Fietsbutlers

Overigens is de fietscoach niet een typisch Nederlandse uitvinding. In Denemarken was men er in 2010 al mee aan de slag. En, omdat Denen vaak net wat slimmer zijn in de communicatie, noemden ze het daar fietsbutlers. Ze werden vooral ingezet rond de metrostations in Kopenhagen, waar

fietsenrekken ongebruikt bleven en ieder ander vast object niet. Twee keer per dag pikten de butlers fout geparkeerde fietsen op en gaven ze een mini-servicebeurt. Beetje olie op de ketting, banden oppompen. Een briefje aan de fiets vroeg de gebruiker vervolgens of hij zo vriendelijk zou willen zijn de fiets de volgende keer zelf in het rek te zetten. En volgens berichten in de Deense media met succes. Toen het project startte, werden dagelijks 150 fietsen verplaatst naar de rekken, uiteindelijk liep dat aantal terug naar 30 tot 50 per dag. En, niemand werd kwaad als z'n fiets ineens ergens anders stond. Volgens de laatste berichten wordt het project uitgebreid.

Resumerend zijn er wel enkele lessen te trekken uit de ervaringen van de gemeenten die fietscoaches hebben ingezet. Fietscoaches kunnen (kosten)effectief zijn in situaties waar de fietsers een echt alternatief wordt geboden. Dat geldt temeer als het gaat om een nieuwe, nog onbekende, voorzieningen. De reikwijdte van een fietscoach is beperkt. Het is lastig om een fietser een stalling in de praten als die niet binnen zichtafstand is.

Het blijvend effect van een fietscoach die voor een korte periode wordt ingezet is gering, hoewel dit wellicht anders ligt bij de introductie van een nieuwe stalling. Wel kan men de fietscoach inzetten als voorloper van een handhavingstraject, dat het gedrag moet bestendigen. En de handhavers hoeven zich dan alleen nog maar te richten op een kleiner aantal hardnekkige foutparkeerders.

Je kunt een fietscoach natuurlijk een meer permanente rol geven in de organisatie door hem om op gezette tijden in te plannen om de fietsers weer even te herinneren aan de stallingsmogelijkheden. Het herhalings-effect levert wellicht ook een bestendiger resultaat op.

Ten slotte nog een tip uit Eindhoven: begin 's ochtend op tijd, anders staan bij aanvang van de dienst al veel fietsen foutief geparkeerd en moet er een inhaalslag gemaakt worden.

‘We willen als Fietsberaad koploper zijn bij het zoeken van nieuwe oplossingen.’

CROW-Fietsberaad: ‘Eén loket voor alle vragen’



Interview

Een nieuw logo siert de cover van Fietsverkeer. Met CROW in grote letters, daarboven Fietsberaad. Alsof de overgang van Fietsberaad naar CROW hiermee echt bezegeld is.

Directeur Iman Koster van CROW is er blij mee: ‘Er is nu één loket voor alle fietsvragen.’ En ook Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad ziet de voordelen: ‘Je profiteert makkelijker van de kennis uit andere CROW-vakdisciplines.’

Ron Hendriks

Sinds de oprichting van het Fietsberaad in 2001 is al heel wat geschoven met het ‘Kenniscentrum voor fietsbeleid’. Iman Koster werd een jaar na de oprichting van het Fietsberaad directeur van CROW. De herinnering over het hoe en waarom is wat vervaagd, maar in ieder geval kwam het Fietsberaad al vrij snel daarna bij CROW terecht. Koster: ‘Ik weet nog dat het Fietsberaad bestond uit een aantal zeer bevlogen fietsmensen, nadrukkelijk bezig om de fiets een plek te geven in het mobiliteitsbeleid. Ze werden toen al vrij snel bij het CROW ondergebracht. Een paar jaar later werd het Kennisplatform Verkeer en Vervoer opgericht. Toen was het kennelijk logisch dat het Fietsberaad daar naar toe ging. In 2009 werd KpVV onderdeel van CROW. En daarmee keerde ook het Fietsberaad terug bij CROW.’

Bundeling logische stap

Een logische stap, vindt Iman Koster. ‘Zowel bij KpVV als bij CROW werken professionals. Die zijn tot op zekere hoogte uitwisselbaar. Maar ze vullen elkaar ook aan. Het accent ligt bij KpVV meer op het beleid, bij CROW meer op het ontwerp. Dat raakt elkaar natuurlijk. KpVV kan bijvoorbeeld aandacht schenken aan ketenmobiliteit: er moeten meer mensen met de fiets naar het station. Dan loop je tegen het probleem aan dat je bij het station je fiets kwijt moet kunnen. Dus is de volgende vraag om het fietsparkeren op te lossen. En heb je te maken de inrichting van stallingen en het beheer van de openbare ruimte. Daar is CROW goed in, tot het maken van de standaardbestekteksten toe.’ Het Fietsberaad past goed bij CROW, vindt ook coördinator Otto van Boggelen. ‘Al houden we ons eigenlijk al vanaf



het begin zowel met de beleidsmatige als de ontwerp kant bezig. Dat heeft ermee te maken dat het bij fietsen vaak om dezelfde mensen gaat. Die combinatie is een sterk punt van het Fietsberaad. Neem bijvoorbeeld fietsveiligheid. We zijn betrokken bij de landelijke analyses, hoe komt het dat het aantal fietsslachtoffers toeneemt. Dan blijken infrastructurele oorzaken een belangrijke rol te spelen en zo kom je uit bij de pilot met fietspaaltjes, en dus bij het ontwerp. Het verklaart misschien wel waarom het Fietsberaad wat heen en weer geschoven is tussen CROW, KpVV en nu weer CROW.'

Mogelijkheden voor integrale aanpak

Van Boggelen vervolgt: 'De overgang naar CROW is ook een logische stap gezien het feit dat in het verleden al co-pro-

ducties verschenen van CROW en Fietsberaad, zoals de Ontwerpwijzer. Er zijn dus al veel raakvlakken. Het is dan uiteindelijk efficiënter om de regie op één plek te voeren. Ook voor de klant: de gemeenten. Die hoeven niet meer te bedenken of ze bij CROW óf bij het Fietsberaad moeten zijn. Je komt altijd bij de juiste persoon terecht. Bovendien zit bij CROW specialistische kennis waar je makkelijker van profiteert als het in hetzelfde gebouw zit. Zo werken nu ook Robert Hulshof en Frans Bekhuis voor het Fietsberaad, beiden met een CROW-achtergrond. Ze weten goed de weg binnen CROW en kunnen zelf bijvoorbeeld kennis inbrengen over typische CROW-onderwerpen als gladheidsbestrijding of aanbesteden.'

Iman Koster vult aan: 'Verder maakt de fiets natuurlijk onderdeel uit van een groter geheel. Het fietspad ligt binnen een weginfrastructuur. En CROW is met die totale weginfrastructuur bezig. De verankering van het Fietsberaad in CROW is ook daarom een logische stap.'

Iman Koster:
'Het fietspad ligt binnen een weginfrastructuur. En CROW is met die totale weginfrastructuur bezig.'

Is het tevens een antwoord op de vraag die soms gesteld wordt of het Fietsberaad zich niet te eenzijdig op alleen de fiets focust? Van Boggelen: 'Dat wordt wel gezegd, maar ik denk dat het inherent is aan het feit dat je een kenniscentrum voor de fiets bent, gefinancierd door de overheden en gericht op de problemen van overheden met de fiets. Dat betekent niet dat je per definitie pro fiets bent. We houden ons bijvoorbeeld bezig met het verwijderen van fout gestalde fietsen, omdat gemeenten daar mee zitten. Dat geldt ook voor de actuele discussie over fietsstroken. Je probeert integrale oplossingen te bedenken met oog voor de mogelijkheden van de fietsers.'

Gratis producten blijven

Speerpunten van het CROW-Fietsberaad de komende tijd vormen de thema's fietsveiligheid, fietsparkeren en capaciteit van fietsinfrastructuur. Dat vertaalt zich in aandacht voor enkelvoudige fietsongevallen, fietsparkeren in de openbare



ruimte en bij stations, aandacht voor (te) volle fietspaden en verdere stimulering van fietsgebruik met niet-infrastructuurele maatregelen. Wat gaan we er - behalve een nieuw logo - in de toekomst verder van merken dat het Fietsberaad aan CROW is toegevoegd? Moet de klant bijvoorbeeld gaan betalen voor Fietsberaad-uitgaven, net zoals nu voor veel CROW-publicaties het geval is?

Otto van Boggelen: 'Het liefst zien we dat gemeenten die een onderzoek willen opzetten bij CROW-Fietsberaad aankloppen om dat gezamenlijk te doen.'

CROW-directeur Koster: 'We weten dat nog niet precies maar voorlopig zal het niet veranderen.' Van Boggelen merkt daarbij op dat ook niet alles van het Fietsberaad gratis is. 'Als je bepaalde tools wilt gebruiken die we ontwikkelen voor gemeenten, betaal je daar een vergoeding voor. En een standaardwerk als het ASVV - waar je voor moet betalen - is van een hele andere orde dan een onderzoek van het Fietsberaad dat je kunt downloaden of in geprinte vorm kunt bestellen.'

Overigens is het niet zo dat 'downloaden' danwel digitalisering van producten altijd tot een kosten-effectievere exploitatie leidt, is de ervaring van Iman Koster. Bij CROW wordt al een flink deel van de kennis digitaal aangeboden. 'Uit klantenonderzoek bij bijvoorbeeld producten voor het wegontwerp - dat vrijwel geheel gedigitaliseerd is - blijkt toch dat driekwart van de klanten óók een boek wil. Ze willen het allebei, ook al ziet men wel de voordelen van digitaal. En opvallend: dat geldt voor alle leeftijdscategorieën.'

Co-creatie met gemeenten

'Wat er wat ons betreft wel gaat veranderen is dat we meer inzetten op co-creatie', vervolgt van Boggelen. 'Bij CROW is

dat al gebruikelijk in de vorm van de samenwerking binnen werkgroepen rond een bepaald thema. Je wilt zo de ervaringskennis bundelen en omzetten in richtlijnen en aanbevelingen. Met het Fietsberaad willen we daar nog een paar scheppen bovenop doen door nog intensiever te gaan samenwerken met gemeenten en provincies in de vorm van pilots en toolontwikkeling. Om zo samen nieuwe kennis te ontwikkelen. Het liefst zien we dat gemeenten die een onderzoek willen opzetten dat ook interessant kan zijn voor anderen, of dat handiger is op te pakken met andere gemeenten, bij CROW-Fietsberaad aankloppen om dat gezamenlijk te doen.'

Van Boggelen noemt als voorbeeld de pilots die nu lopen met de fietspaaltjes in zeven gemeenten. 'Dat is co-creatie én cofinanciering vanuit gemeenten, Rijk en CROW.' 'Lag bij de paaltjes nog het initiatief bij het Fietsberaad, bij een project als Fiets-en-Win had Apeldoorn het voortouw. Die haalde het Fietsberaad er bij om dit beloningssysteem voor fietsers te ontwikkelen en dat leidde ertoe dat er nu een Fietsparkeer Management Systeem beschikbaar is waar andere gemeenten gebruik van kunnen maken. Helmond, Leeuwarden, Noord-Holland en de Bestuurlijke Regio Utrecht met Zeist zijn inmiddels aangehaakt, evenals de marktpartijen die de apparatuur leveren. Daar willen we dus meer naar toe.'

Binnen CROW is men daar op meerdere fronten mee aan de slag, bijvoorbeeld met de landbouwsloop. Koster: 'De provincie Gelderland was zelf bezig met een betonwarenenleverancier om een landbouwsloop te ontwikkelen. De provincie betrok CROW erbij met het idee dat er dan een richtlijn uit voort kon komen. Daarop sloot Noord-Brabant aan, waar men ook naar oplossingen zocht. Zo kun je innovaties veel sneller ontwikkelen en verspreiden. En je voorkomt dat iedereen eerst eigen oplossingen bedenkt, die je over een aantal jaren in een richtlijn bij elkaar moet zien te brengen.' Zo wil Koster ook in een vroeg stadium aansluiting zoeken bij door anderen ontwikkelde innovaties. 'Neem bijvoor-

Iman Koster: 'De Dutch Cycling Embassy zou ook goed passen bij CROW.'

beeld de Glowing Lines. We hebben natuurlijk veel kennis van het wegontwerp en we kunnen mensen helpen. Waar moet zo iets aan voldoen wil het überhaupt breed toegepast worden en met welke belangen moet je rekening houden.'

Van Boggelen: 'Maar daarnaast we willen we als Fietsberaad zelf koploper zijn bij het zoeken van nieuwe oplossingen. Als we nu zien dat er behoefte is aan bewaakte stallingen bij bushaltes, dan nemen we het voortouw en bedenken we de ov-chipkaartkluis. Dat idee blijkt aan de slaan in de regio Utrecht en Noord-Holland en zo komt er in samenwerking binnenkort een pilot van de grond.'

Analyseren en adviseren

Strekt de invloed van CROW-Fietsberaad nog verder dan dat? Wil men ook meer de publieke opinie gaan beïnvloeden? Denk bijvoorbeeld aan de recente stellingname over de bijdrage van NS aan de stationsfietsenstallingen.

Van Boggelen: 'Ik zie dat niet als stellingname. Het betreft een analyse van een situatie waar geen vooruitgang wordt geboekt ten aanzien van de ontwikkeling van stationsstallingen. Rijk, NS en de gemeenten komen er niet echt uit. Wij concluderen dat je het dus organisatorisch anders moet invullen, ook als het gaat om de verdeling van de kosten. In dit geval betekent dat een groter aandeel voor NS. Dat hebben we als advies uitgebracht.'

'Iets dergelijks geldt voor de fietsstroken. Wij zien dat iedereen zijn eigen oplossing kiest en daarom doen we een voorzet hoe je dat kunt aanpakken. In dit geval met een discussienotitie waarin staat hoe wij het zouden doen. Met de

intentie om gericht onderzoek te doen. En als we het onderzocht hebben, zal blijken of het stand houdt. Dat is een meer open manier om tot richtlijnen te komen.'

Ten slotte: wil CROW-Fietsberaad ook internationaal aan de weg timmeren? Of laat men dat geheel over aan de Dutch Cycling Embassy? Van Boggelen: 'Het internationale aspect zat en zit niet in de opdracht die Fietsberaad kreeg. Het was van begin af aan ook de bedoeling dat de Dutch Cycling Embassy zich zou ontwikkelen tot een zelfstandig opererende organisatie op basis van public private partnership met het bedrijfsleven. Daar werkt men nu hard aan. Dat neemt niet weg dat we op dit moment logischerwijs op een aantal punten blijven samenwerken.'

Wat Iman Koster betreft kan de Dutch Cycling Embassy terecht bij CROW. 'Ze zouden hier goed passen', denkt hij. 'We verbinden nu al private en publieke partijen, dus dat zou niet onlogisch zijn. Het gaat bij de Embassy om kennis aan het buitenland beschikbaar te stellen. Als onze stakeholders daar een belang in zien, is dat ook CROW-belang. We zagen dat bij de bewegwijzering. De industrie zag exportkansen in de Baltische staten. Met hulp van EZ en de ambassade zetten we daar een voorlichtingscongres op poten, met in het kielzog de bordenfabrikanten.'

Iman Koster:
'CROW is goed in het
beheer van de openbare
ruimte.'



Gemeenten zoeken oplossingen

Ook de fietsende stapper moet zijn fiets ergens kwijt

Het Leidseplein in Amsterdam. Met verwijzingsborden, extra fietscoaches en fietspontons probeert men het stallen in ieder geval enigszins te reguleren.

Ron Hendriks

Het begint een serieus probleem te worden, de fietsende stapper. Gemeenten maken zich zorgen over de stapels fietsen die nooduitgangen van uitgaansgelegenheden blokkeren en de doorgang van hulpdiensten verhinderen. De oplossing is niet altijd simpel. 'Je hebt het over een interessante doelgroep, uitgaanspubliek. Kort door de bocht: jongeren van 18-25 jaar die onder invloed zijn van alcohol. Want de meesten drinken zich in voordat ze uitgaan. Het is best lastig om die te beïnvloeden.'

Dat zegt Josien van Bommel. Ze is projectleider Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan, een instrument om de veiligheid in uitgaansgebieden te verbeteren, waarover later meer. Ze deed de nodige praktijkervaring op met de doelgroep. 'Je moet het natuurlijk sterk toejuichen dat veel mensen met de fiets komen in plaats van met de auto. Het wordt pas een probleem als te veel fietsen op een kluitje komen te staan. En niet alleen voor de hulpdiensten. Als er één fiets omvalt, valt meteen een hele rij om. Dat geeft geluidsoverlast voor bewoners, enzovoort. Ook als het een keer uit de hand loopt in een uitgaansgebied is een fiets die voor het grijpen staat veel gevaarlijker dan een fiets die in een klem staat. Bovendien, het ziet er chaotisch uit. Ik ben ervan overtuigd dat je door het op orde houden van een omgeving het gewenste gedrag van het publiek in de hand werkt.'

Eigenaar Café 't Hookhoes:
'Het is een drama. Er kan soms geen politieauto meer door.'

Knipkaart

Het probleem speelt onder andere in Almelo, rond het Amaliaplein. 'Als wij zaterdag, mijn vrouw en ik, van een visite 's avonds thuiskomen kunnen wij er niet in of uit. Onze voordeur is geheel bezet met fietsen, ongeveer 20 stuks', klaagt een binnenstadbewoner. Dagblad Tubantia spreekt zelfs van een fietsenchaos op het horecaplein. 'Het is een drama', zegt de uitbater van café 't Hookhoes in de krant. 'Er kan soms geen politieauto meer door.'

Toch ligt er honderd meter verder een gratis fietsenstalling, maar die wordt nauwelijks gebruikt. Dat is ook het eerste waar de gemeente naar aan het kijken is om het probleem aan te pakken, vertelt een woordvoerder. De stalling wordt opgeknapt en waarschijnlijk van een betere verlichting op de looproute voorzien, zo is het voornemen. Zo mogelijk wordt elders nog wat extra capaciteit gecreëerd. Een communicatiecampagne moet de bezoekers ertoe brengen de fiets daar ook neer te zetten. Ter ondersteuning wil men een parkeerverbod voor fietsen invoeren tijdens de uitgaansuren. 'We hopen dat de horeca daar ook aan wil meewerken. Je zou bijvoorbeeld kunnen denken aan een knipkaart waarmee spaarpunten voor het stallen zijn te verdienen die zijn om te zetten in een consumptie in het café. Pas als dat alles niet werkt, is handhaving aan de orde.'



Op het Amaliaplein in Almelo veroorzaken geparkeerde fietsen veel overlast. De fietsenstalling ligt 100 meter verder, en dat is voor de meeste stappers te ver.

[foto John Bouma]

Rode loper

Wellicht kan Almelo nog wat opsteken van Amersfoort. Die worstelde met het probleem dat in het weekend veel fietsen van bezoekers aan uitgaansgebied De Hof werden gestald in de Papenhofstede. De fietsen blokkeerden nooduitgangen en stonden in de weg voor zowel hulpverleners als bezoekers in geval van een calamiteit. Eerst dacht men erover om een bewaakte stalling in de buurt 's avonds open te houden. Maar een loopafstand van 200 tot 300 meter leek een brug te ver voor het uitgaanspubliek.

Bij wijze van proef werd daarom iedere vrijdag- en zaterdagavond een rode loper uitgerold en aan de overzijde zette men in het weekend tijdelijke fietsrekken. Het idee was dat er nog maar aan één kant fietsen werden neergezet, zodat nooduit-

gangen en woningingenangen vrij blijven. Om de gebruikers op weg te helpen, waren de eerste tijd stewards actief.

Dat bleek gedurende een pilot eind 2012 vrij goed te werken. Er waren ook amper klachten over verschuiving van parkeerdruk naar andere plekken. De fietsen verdeelden zich kennelijk gelijkmatig over omliggende straten en pleinen. En de stewards bleken al vrij snel niet meer nodig. 'Het gewenste gedrag lijkt goed te zijn ingesleten', constateerde de gemeente, die daarop besloot de rode loper permanent in te zetten. Wel met wat kleine aanpassingen. Zo stopte men met het plaatsen van tijdelijke fietsrekken aan de zijde waar wel gestald mocht worden. Het kwam te vaak voor dat fietsen werden achtergelaten die nog vast zaten met een ketting waardoor de rekken niet konden worden opgehaald. Verder verdwenen nogal eens lopers of ze belandden in de gracht. De aanschaf van zwaardere lopers met het gemeentelogo maakten aan dit probleem een einde.

Het wekelijks in- en uitrollen van de lopers kost de gemeente ca. € 14.000 per jaar. 'Maar we geven de voorkeur aan deze aanpak boven het wegslepen van fietsen. Dat lijkt zeker tijdens weekendnachten met horecapubliek vragen om moeilijkheden.'

Volle terrassen

Maar het zijn niet altijd alleen jongeren die het beeld bepalen in uitgaansgebieden. In Den Haag speelt het probleem al voor het borreluur op de Grote Markt. Een gezellig plein met veel horeca en terrassen, met op 50 meter afstand een riant Biesieklette die nauwelijks werd gebruikt. Weliswaar in de kelder van een parkeergarage, maar wel met 500 plaatsen. Fietsers gaven echter de voorkeur aan een plaatsje tegen de gevel of een lantaarnpaal, met veel klachten tot gevolg.

De gemeente zette in op een combinatie van handhaving en

Amersfoort rolt in het weekend een rode loper uit om fietsers ertoe te brengen aan de andere kant te parkeren.





Nat zadel

Hoe zorg je ervoor dat mensen geen fietsen stallen op een plein, maar in de nabijgelegen fietsparkeergarage onder de bibliotheek? De gemeente Amsterdam loofde een prijs uit voor de beste oplossing voor dit probleem. Eerstejaarsstudenten van de opleiding Mobiliteit (Verkeerskunde) van Windesheim Flevoland bedachten een oplossing: op het plein plaatsen we grondfonteintjes, zodat mensen er niet zo snel hun fiets meer plaatsen. Niemand wil een nat zadel, toch?

Een ander idee uit Amsterdam is om met laserlicht parkeervakken te tekenen waar fietsen wel mogen staan. Het parkeervak is al eerder met redelijk succes in verschillende steden toegepast. Laser heeft als voordeel dat men zo'n vak tijdelijk kan instellen. En het uitgaanspubliek komt alvast in de stemming...

Josien van Bommel: 'Je moet natuurlijk niet komen aanzetten met foldertjes e.d. maar goed kijken hoe je kunt aansluiten op de doelgroep.'

het verleiden van fietsers middels gerichte communicatie. Zo werd de stalling (de eerste dag) gratis. Of dat het alleen was is niet helemaal duidelijk, maar het gebruik van de stalling verviervoudigde. Daarnaast wordt gehandhaafd, maar vooral in de ochtenduren. Drie keer per week worden fout gestalde - achtergelaten - fietsen naar de stalling gebracht. De fietsen worden daar een week bewaard en gaan vervolgens naar het Fietsdepot.

De eerste maand werden bijna 200 fietsen verwijderd, daarna enkele tientallen. De klachten over fietsoverlast zijn verdwenen, aldus de gemeente.

Ook deze operatie kostte de gemeente het nodige. De totale uitgaven voor het schoonhouden van het plein liggen alles bij elkaar rond vier ton per jaar.

Doe mee! Parkeer je fiets oké

Amsterdam kent uiteraard ook het probleem van volle terrassen, veel fietsen en weinig parkeerplekken bij uitgaansgebieden. Daarom heeft men op het Leidseplein ingevoerd dat fietsen maximaal zeven dagen in een parkeervoorziening mogen staan. Handhaving gebeurt door middel van het stickeren van fietsen. Verder moeten (brom)fietsen verplicht in een parkeervoorziening (rek, stalling of vak) worden geplaatst. Gelijktijdig zijn de nodige extra fietsparkeervoorzieningen gemaakt, zoals de fietspontoons.

Een informatiecampagne 'Doe mee! Parkeer je fiets oké' moet fietsers duidelijk maken dat in het gebied nieuwe regels gelden. Horeca en theaters rondom het Leidseplein hebben daartoe met het stadsdeel om de tafel gezeten en ondersteunen de campagne door middel van posters, banners op tickets, flyers en social media.

Borden rondom het Leidseplein en fietscoaches verwijzen fietsers en bromfietzers naar de parkeervoorzieningen. Met wisselend succes overigens, zoals elders in Fietsverkeer te lezen is. Tegelijkertijd wordt strenger opgetreden tegen fout-parkeerders.

De nieuwe regels gelden van maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur. Dan kan doordeweeks ruimte worden gemaakt voor de drukte in het weekend, zo redeneert men. Voor de avonden, met name op de donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond, gelden de regels niet. Er zijn dan nog onvoldoende parkeerplaatsen voor alle bezoekers. Bezoekers worden verzocht zoveel mogelijk binnen de vakken of rekken te parkeren of gebruik te maken van de fietspontoons die nog niet altijd vol zijn. Soms worden mobiele stallingen ingezet op spijtstijden.

Goede voorzieningen

Het is dus vaak zoeken naar de juiste aanpak. Maar, volgens Josien van Bommel van de Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan, er zijn wel een paar algemene handvaten te geven. 'Uitgaansproblemen moet je samen oplossen: gemeente, politie en

Hoezo, in de weg?

De gemeente Leiden vroeg jongeren onlangs in een enquête naar hun fietsgebruik 's avonds. Bijna tweederde van de jongeren gaat wel eens uit in het centrum. Daar weer tweederde van zet dan de fiets het liefst dichtbij de uitgaansgelegenheid. 45% denkt dat anderen geen last hebben van hun gestalde fiets; opvallend is het hoge percentage van de 18-minners dat niet weet of anderen last hebben van hun fiets: 34% (tegenover 14% van de 18-plussers). Als fietsen niet meer vlak bij uitgaansgelegenheden mogen worden gezet maar alleen in speciale rekken zo'n honderd meter verder, denkt minder dan de helft (47%) dat te doen, 34% denkt van niet en 19% weet het nog niet.

Weghalen door de politie van fout neergezette fietsen vlak bij uitgaansgelegenheden helpt: als dat zou gebeuren, denkt 83% een volgende keer de eigen fiets wel op die speciale plekken te zetten.

Schouwburg

Het parkeren van fietsen bij uitgaansgelegenheden kan ook spelen bij het theater of de schouwburg. Neem de stadsschouwburg in Utrecht. De lokale afdeling van de Fietzersbond ging eens kijken. Er staan daar 8 nietjes voor maximaal 16 fietsen en nog 6 fietsklemmen die meestal bezet zijn door langstallers, zo constateerde men.

's Avonds parkeren een paar honderd schouwburgbezoekers hun fiets langs het gravelpad rond de schouwburg, tegen de muur naar de schouwburgkelder en op het voetpad bij de ingang. 'Vlak voor de aanvang van een voorstelling zoeken nogal wat schouwburgbezoekers vertwijfeld naar een stalplek voor hun stalen ros', rapporteert de bond die ook een telling deed. Op een avond met 808 schouwburgbezoekers kwamen er 294 met de fiets.

Dat leidt in Utrecht overigens niet tot al te grote problemen, vrijwel alle fietsen waren netjes gestald langs de hekjes en de muren en er was geen sprake van blokkering van de toegangsweg. En om diefstal te voorkomen is een bewaker aanwezig. Een echte fietsenstalling lijkt financieel niet haalbaar.

horecaondernemers. Als je dan een actie fiets-in-de-stalling houdt, kom je goed beslagen ten ijs. Ondernemers zijn best bereid daaraan mee te doen. Die snappen ook wel dat een veilig en aantrekkelijk uitgaansgebied goed voor hen is.'

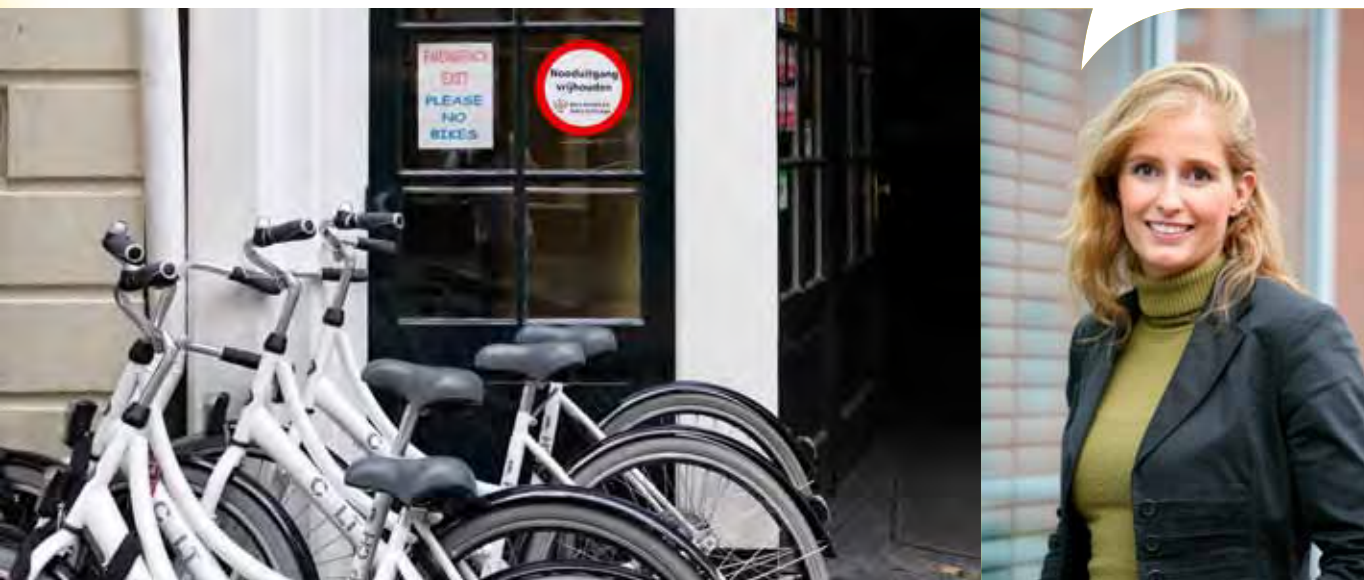
'Het is wel zaak om éérst goede stallingsmogelijkheden te realiseren, dan te communiceren en daarna pas te gaan handhaven. Dat laatste moet een sluitstuk zijn. Dat zal veel minder probleem geven als er goede parkeeralternatieven in de buurt zijn.'

'Als je communiceert over zo'n aanpak, moet je natuurlijk niet komen aanzetten met foldertjes e.d. maar goed kijken hoe je kunt aansluiten op de doelgroep. Als volwassene weet je vaak niet meer hoe een twintigjarige denkt. Horecaondernemers weten dat vaak wel, die doen al veel via sociale media. En je kunt samenwerking zoeken met het jongerenplatform in een gemeente.'

Eerder genoemde Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan (KVU) biedt volgens Josien van Bommel een goed vertrekpunt voor een systematische aanpak van het fietsenprobleem. De Kwaliteitsmeter is ontwikkeld door het Centrum Criminaliteitspre-

ventie Veiligheid (CCV) om gemeenten, horecaondernemers en politie te helpen de veiligheid in een uitgaansgebied te verbeteren. Al meer dan 100 gemeenten werken er mee. Het gaat bijvoorbeeld over geweld, overlast, aanpak alcohol en drugs en andere zaken. De fiets is weliswaar niet direct in de inhoudsopgave van de Kwaliteitsmeter terug te vinden, maar de aanpak van een fietsenprobleem kan daarin prima een plek krijgen, aldus Van Bommel. 'Onderdeel van die aanpak is het vaststellen van een maatregelenmatrix. Politie, horeca, gemeenten en bewoners gaan kijken wat men wil verbeteren. En het fietsenstallen is in een aantal gemeenten al zo'n verbeterpunt dat je het best kunt aanpakken in overleg met alle betrokkenen en in samenhang met eventuele andere probleempunten in een gebied.'

Josien van Bommel:
'De Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan kan helpen bij de aanpak van gevaarlijk gestalde fietsen in uitgaansgebieden.'



De doorstart van de Dutch Cycling Embassy:

Van dominee naar koopman

Iedereen is het er over eens: na het water is de fiets hét exportproduct van Nederland. De rest van de wereld vindt dat ook, maar men is nog niet echt bereid Nederlandse adviesbureaus in te huren of onze fietsen en fietsenrekken aan te schaffen. Ook de Dutch Cycling Embassy wist daarin nog geen doorbraak te bewerkstelligen. Maar de nieuwe directeur Aletta Koster is bezig de organisatie flink op te schudden.

Ron Hendriks

De nieuwe locatie van de Dutch Cycling Embassy zegt het eigenlijk al. Een kantoorpand in Utrecht, speciaal ingericht voor startende en groeiende ondernemers. De entree is cool, alsof het wil uitstralen dat hier kleine bedrijven met grote ambities gevestigd zijn, designers, app-ontwikkelaars, online communicatiebureaus. Met op de vierde verdieping het kantoor van de Dutch Cycling Embassy. Geen startende onderneming, maar een stichting met ambitie, werkend aan een

doorstart. Want met de komst van Aletta Koster als nieuwe directeur wordt de Embassy min of meer opnieuw uitgevonden. 'Niet langer het uitzendbureau voor fiets-'believers' die de boodschap verkondigen in het buitenland, maar stedenbouwkundigen en urbanisten die vanuit een inspirerend beeld laten zien hoe een stad eruit kan zien, met de fiets.'

De Dutch Cycling Embassy (DCE) had het niet makkelijk de



De Dutch Cycling Embassy is een Public Private Network. De Embassy is actief op het terrein van de fiets, urban planning en mobiliteit. De organisatie koppelt de buitenlandse vraag naar Nederlandse kennis op dit gebied aan partijen, zoals adviesbureaus, bedrijven en organisaties die deze kennis kunnen leveren.

laatste jaren. De ambities waren er altijd wel, maar de financiën om die ambities waar te maken hielden geen gelijke tred. Dat leidde ertoe dat er wel regelmatig Nederlandse fietsexperts naar ontwikkelingslanden vlogen of naar de VS en Canada om daar in ruil voor een vliegticket presentaties te geven over de Nederlandse fietskennis. Omzet voor het Nederlandse bedrijfsleven vloeide daar nauwelijks uit voort.

Wat voor stad wil je maken?

Het is tijd voor een volgende stap, vindt Aletta Koster, sinds september vorig jaar directeur van de DCE. Koster woonde tot haar 15e in Peru, studeerde af als stadsplanoloog en werkte in die hoedanigheid behalve in Nederland onder andere in Burkina Faso en Guatemala. Verklaart die achtergrond de nieuwe planologische invalshoek die de DCE als vertrekpunt neemt?

Koster: 'Niet speciaal. Als directeur van de DCE hoef je geen fietsexpert te zijn, die heb je in Nederland genoeg. Je moet vooral feeling hebben met de processen als het gaat om veranderingen in de ruimtelijke ordening. Ook de partners van de DCE zijn vrijwel allemaal breder actief op het gebied van mobiliteit, stedenbouw, ruimtelijke ordening. De fiets is natuurlijk een mooi verkoopargument, maar als je eenmaal binnen bent bij de klant gaat het er om hoe je die fiets gaat inpassen. In wat voor stad wil je leven, wat voor stad wil je maken?'

'Maar die andere aanpak is ook vanuit de vraagkant ingegeven. De klant heeft niet alleen te maken met de fiets, maar ook met openbaar vervoer, met de automobilisten. Dat de fiets kan bijdragen aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen weet men inmiddels wel. Het aanleggen van fietspaden is dan het makkelijke deel, het moeilijke deel is hoe je de partijen organiseert binnen een stad. Hoe zet je de daarbij behorende processen in de publieke ruimte daadwerkelijk in gang. Nederland is goed in dat proces van ruimtelijke ordening, participatie, inspraak en de plaats van de fiets daarin.' Het woord 'klant' valt opvallend vaak in het gesprek. Dat

'Als je eenmaal binnen bent bij de klant gaat het er om hoe je die fiets gaat inpassen. Wat voor stad wil je maken?'

hoorde je tot nu toe niet als het ging om het uitdragen van kennis. Aletta Koster: 'We verkopen als DCE niet alleen onze expertise, maar zorgen ervoor dat de partners een goede plek krijgen. Meer klantgericht en zakelijker. We willen niet langer alleen maar dominee zijn, maar vooral ook koopman.'

Consortia per land

'In je eentje kom je als fietsexpert niet verder. Dat model werkt niet meer, in ieder geval niet voor ons. Prima dat mensen het doen, maar wij gaan voor een team en voor de langere termijn. Daarom moet je samenwerken met publieke partners, private partners en maatschappelijke partners. Daar begint het mee. We moeten dat zo zien te organiseren dat je ermee naar buiten kunt komen. Dat is ook wat de klant wil. Als ze alleen een fietsexpert of een adviesbureau willen, vragen ze daar wel om.'

'We maken daarom per land consortia van publieke, private, kennis- en maatschappelijke partijen die worden aangestuurd door één van de deelnemers en we benaderen samen die klant. In zo'n consortium zit bijvoorbeeld een gemeente als Amsterdam of Nijmegen en bureaus als Berenschot of Goudappel en de Universiteit Twente.'

'De volgende vraag is dan hoe je dat voor de klant hanteerbaar maakt. Die willen liefst zaken doen met één partij. Dat kun je oplossen door een gemeente als partner te koppelen aan een partnerstad in het buitenland. Daar zijn we in San Paolo mee bezig. Maar een klant kan ook kiezen voor een aanbesteding, waarbij we als consortium inschrijven. Derde mogelijkheid is om als DCE een project aan te nemen, maar dan moeten we lokale BV's oprichten, dat doen we soms ook.'



‘Je moet je realiseren dat je in je eentje als fietsexpert niet verder komt. Dat model werkt niet meer, in ieder geval niet voor ons.’

zijn daar niet zo in geïnteresseerd. Kleine fietsproducenten tonen meer interesse. Ook de leveranciers van fietsparkeersystemen zijn traditioneel ingesteld. Die blijven het liefst binnen de cirkel waarin ze met de vrachtwagen hun spullen kunnen verkopen. En daarin kunnen wij niet zoveel betekenen. Ook voor hen geldt dat ze moeite hebben om niet alleen hun producten te verkopen, maar ook de diensten, de expertise en het bijbehorende advies om de fietsparkeersystemen aan lokale eisen aan te passen.’

Maar niet alleen de industrie, ook de advieswereld moet een slag maken om in het buitenland echt aan de bak te komen volgens Koster. ‘We kunnen goed vertellen hoe wij het hier in Nederland doen, maar we zijn minder goed in het vertalen van die kennis naar andere omstandigheden. We merken bij onze projecten dat het buitenland wel wil fietsen, maar men hoeft niet per se de Nederlandse oplossingen met voor iedereen aparte rijbanen en dergelijke. Onze oplossingen zijn niet altijd één op één als exportproduct geschikt voor het buitenland. In Duitsland kiest men bijvoorbeeld eerder voor een shared space benadering, zonder lijntjes tussen de verschillende verkeerssoorten.’

Doen de Denen dat slimmer? Aletta Koster: ‘De Denen zitten niet echt in projecten. Ze doen meer aan de promotie en de marketing: de advocacy van het fietsen. Sterk punt is wel dat ze ‘gezichten’ hebben, herkenbare individuen die dat zichtbaar uitdragen. Daar wil ik hier ook naar toe. Ik denk dan bij-

Waarom geen Cubaanse fiets ontwikkelen?

Op de lijst van deelnemers aan de DCE staan nog weinig leveranciers van fietsenrekken of fietsfabrikanten. Die zijn volgens Koster nog veel gericht op alleen de binnenlandse markt. ‘Veel landen kennen al het recreatieve fietsen, het barst er vaak van de mountainbikes. Maar je ziet er weinig stadsfietsen. Aan de andere kant zit men niet te wachten op een Nederlandse omafiets. En daar liggen kansen. Waarom geen Cubaanse fiets ontwikkelen? De grotere fietsfabrikanten

Ondertussen aan de andere kant van de wereld...

De Dutch Cycling Embassy zoekt het in consortia die een breed pallet aan kennis kunnen aanbieden in het buitenland. Daarnaast zijn er ook nog altijd de eenlingen en de individuele bureaus die de wereld in trekken. Bijvoorbeeld Leo de Jong van Keypoint Consultancy. Verder van huis kun je het fietsevangelie niet verspreiden, want het laatste half jaar reisde hij al tweemaal af naar Christchurch in Nieuw-Zeeland. Die stad werd in 2011 getroffen door een aardbeving en met de wederopbouw is er nu ook meer aandacht voor de fiets. Leo de Jong werd gehaald om min of meer als auditor en adviseur de plannen te toetsen. ‘Achteraf is niet precies aan te geven hoe je aan zo’n opdracht komt’, aldus de Jong. ‘Het is een combinatie van factoren. Het zal er bijvoorbeeld mee te maken hebben dat ik veel in het buitenland heb gewerkt. Maar

ook de inspanningen van de ambassade en van de organisatie I-CE, min of meer de voorganger van de Dutch Cycling Embassy, hebben eraan bijgedragen. Na de aardbeving heeft de ambassade in Nieuw-Zeeland toegezegd waar nodig te helpen. En op een gegeven ogenblik kwam daarbij ook de fietsexpertise van Nederland ter sprake. Onder meer via de Dutch Cycling Embassy bereikte dat ook de Nederlandse advieswereld. Verder speelde mee dat bij de TU Twente promovendi zich met de fiets bezig hielden en die hadden weer contacten met wetenschappers in Nieuw-Zeeland. En ook daar hadden we bekenden bij zitten. Uiteindelijk moest er natuurlijk wel een offerte komen, waar wij kennelijk als gunstigste uit de bus kwamen. Maar ik denk dat al die zaken samen een rol hebben gespeeld wat heeft geleid tot een keuze voor ons bureau.’



Staatssecretaris Mansveld op een handelsmissie naar Brazilië, op de fiets.

Brazilië is hot

Behalve het WK Voetbal staat Brazilië over twee jaar ook de Olympische Spelen te wachten. Evenementen die mede aanleiding vormen voor een groeiende aandacht van Nederlandse bedrijven voor de exportmogelijkheden van (kennis)producten. Ook van de DCE. In het rapport Stedelijke Mobiliteit en Intelligente Transport Systemen gaat Lottelinde Janmaat, vorig jaar werkzaam als stagiaire bij de ambassade in Brazilië, uitgebreid in op de kansen en mogelijkheden voor het bedrijfsleven.

Het rapport maakt vooral duidelijk dat je je goed moet verdiepen in de kenmerken van een locatie. 'Je kunt in Brazilië – en dat zal voor de meeste landen gelden – niet met one-size-fits-all oplossingen terecht', aldus Janmaat.

Voor veel Braziliaanse steden geldt wel dat vooral het openbaar-vervoernetwerk op het punt staat te bezwijken onder de vraag. Er is wel behoefte bij gemeenten aan technische

kennis met betrekking tot fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en maar vooral ook beleidsmatig advies hoe de fiets als vervoermiddel te integreren op het openbaar-vervoersnetwerk. 'Het is daarbij van belang dit te linken aan veiligheid, het milieu en de democratisering van verkeer en vervoer.'

Verkeersveiligheid is een mega-probleem, zegt Lottelinde. Het aantal verkeersslachtoffers ligt op het niveau van Nederland in de jaren '70 met veel ongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers.

Volgens Lottelinde moeten de Nederlanders denken in termen van een 'fiets inclusieve mobiliteit'. 'Het is van belang dat men blijft werken aan de zichtbaarheid van Nederland als fietsland en als een land met expertise op het gebied van integrale stedelijke mobiliteitsplanning.'

voorbeeld aan Francine Houben van Mecanoo, met wie ik een project in Chili aan het opzetten ben. Een Nederlandse stedenbouwkundige die ook de fiets omarmt.'

'Naast Chili krijgen landen als Brazilië, Ecuador en Duitsland nu veel aandacht vanuit de DCE. Daarbij trekken we samen op met de Nederlandse betrokken ministeries, onder meer via de ambassades daar. Verder zijn we actief in het opzetten van een projectgroep voor Zuid-Afrika. Ook in Ghana willen we aan de gang met partners die daar al actief zijn en in Uganda werken we aan een VN-project.'

'Ook de advieswereld moet een slag maken om in het buitenland echt aan de bak te komen.'

'Ook in Engeland gebeurt veel op fietsgebied, maar die zijn inmiddels zo ver dat ze zelf de weg weten te vinden naar Nederland. We ontvangen ze regelmatig, maar een echte markt voor de DCE is het nog niet. Ook omdat ze – door de aanbestedingsstructuur daar – geen integrale opdrachten geven. Ze weten wat ze willen, en ze willen het ook graag zelf doen.'

Nederland een gezicht geven in het buitenland

Ondertussen is de DCE ook bezig in Nederland het netwerk te verstevigen. Onder meer door een samenwerking aan te gaan met Connekt, het netwerk van bedrijven en overheden dat vooral actief is op het terrein van duurzame mobiliteit, ITS en logistiek. Een logische verbintenis? Koster: 'Connekt heeft een stevig netwerk binnen Nederland. Ze worden veel gevraagd door het buitenland om uit te leggen hoe zo'n 'mobilitypartnerschap' in ons land werkt maar ze exporteren dat nog niet naar het buitenland. Wij hebben veel connecties in het buitenland, maar nog geen stevig Nederlands netwerk. Ook inhoudelijk vullen we elkaar aan. Zij zitten vooral op logistiek en personen-verkeer, wij op de fiets.'

Blijft de vraag of DCE de nieuwe ambities in een organisatie weet om te zetten waarbij vooral de relatie met cq. de financiering door de overheid cruciaal is. 'We willen ook namens de overheid in het buitenland kunnen opereren. Nederland een gezicht geven in het buitenland. Anders zijn we alleen een vertegenwoordiging van een aantal bedrijven. Het commitment van de overheid is er wel, maar om de samenwerking tussen overheid, DCE en het bedrijfsleven vorm te geven, moet je goede afspraken maken en daar buigen zich nu de juristen over. Rond de zomer moet daar wel meer helderheid over komen. Tot dat rond is, moeten we draaien op bijdragen van de deelnemers waarbij een aantal van hen er al meer geld in steekt dan alleen de reguliere bijdrage.'

Geen smalle fietsstroken meer

Fietsstroken kom je in alle mogelijke varianten tegen. Er zijn 'echte' fietsstroken, voorzien van een fietssymbool, en fietssuggestiestroken zonder fietssymbool. Maar ook uitwijkstroken zien er soms uit als een fietssuggestiestrook. Voor de weggebruiker is het vaak één pot nat. En wegbeheerders passen ze heel verschillend toe. Een discussienota van CROW-Fietsberaad geeft de aanzet tot meer uniformiteit in de toepassing en meer ruimte voor de fietser.

Afgelopen februari publiceerde CROW-Fietsberaad de discussienota met aanbevelingen voor de toepassing van fietsstroken. Aanleiding was de huidige wildgroei aan fietsstroken, suggestiestroken en kant- of uitwijkstroken van verschillende breedtes. De meeste weggebruikers denken dat iedere strook aan de rechterkant van de weg een fietsstrook is. Fietzers voelen zich verplicht daar te rijden, ook al is dat strookje maar 50 centimeter breed.

Een fietsstrook moet breed genoeg zijn om met twee fietsen veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen.

Het Fietsberaad, dat met adviesbureau Ligtermoet & Partners de discussienota opstelde, heeft de indruk dat wegbeheerders vanwege allerlei redenen stroken aanleggen, bijvoorbeeld om de weg visueel te versmallen zodat automobilisten hun snelheid temperen of om automobilisten te attenderen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers. Vaak zijn die stroken te smal. Uit onderzoek van de Fietzersbond bleek dat bij 64 procent van alle fiets(suggestie)stroken binnen de kom het geval te zijn. Vaak is bij het ontwerp van de weg de autofunctie leidend geweest: vanwege de intensiteit moet de breedte ruim genoeg zijn voor elkaar passerende auto's, de restruimte is voor de fietsstrook. Of men heeft er juist voor gekozen de ruimte 'eerlijk' te verdelen met als gevolg een oplossing die noch voor de automobilist noch voor de

fietser echt helder is.

Over het effect van stroken op het gedrag van fietsers en automobilisten is betrekkelijk weinig bekend. Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid wees uit dat auto's een klein beetje langzamer rijden na toepassing van stroken, maar uit ander onderzoek van de SWOV bleek weer dat er sneller werd gereden vanwege het geleidende effect van de stroken. De afstand die automobilisten tot fietsers houden zou met stroken minder groot zijn. Er is dus meer onderzoek nodig.

Met de discussienota wil het Fietsberaad duidelijke en heldere richtlijnen bieden die praktisch toepasbaar zijn. De in de nota voorgestelde aanbevelingen zullen worden onderzocht met

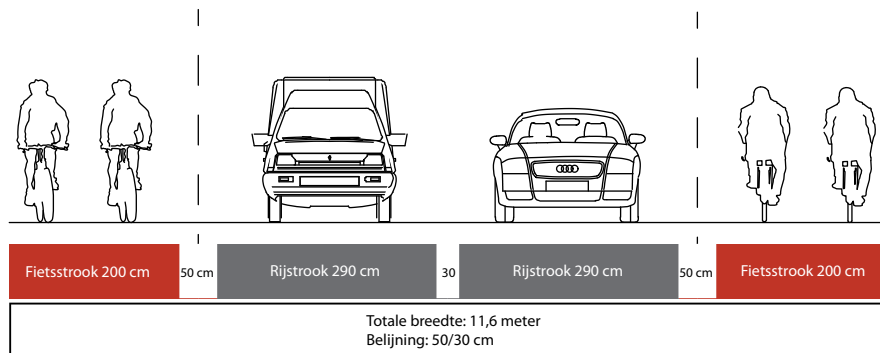
video-observatie-onderzoek in diverse gemeenten.

Een fietsstrook is een strook om op te fietsen

Het uitgangspunt van de nota is simpel: een fietsstrook is een strook om op te fietsen. Dat moet dus een strook zijn die breed genoeg is om veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen. Dat betekent dat een fietsstrook minimaal 1,70 meter breed moet zijn. Alle stroken met een breedte tussen de 0,25 meter (de maximale afstand van kantmarkering tot de berm) en 1,70 meter gaan in principe in de ban. Dus geen onduidelijke suggestiestroken meer van een meter breed die alleen schijnveiligheid brengen.

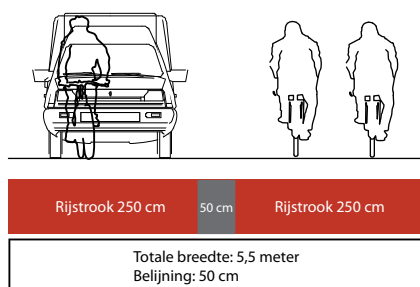
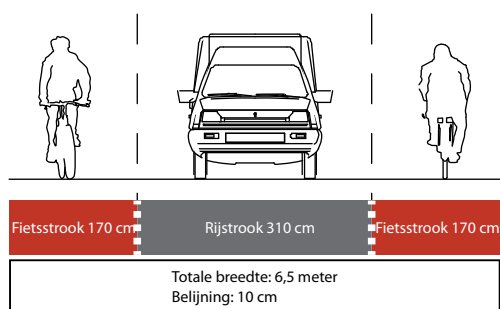
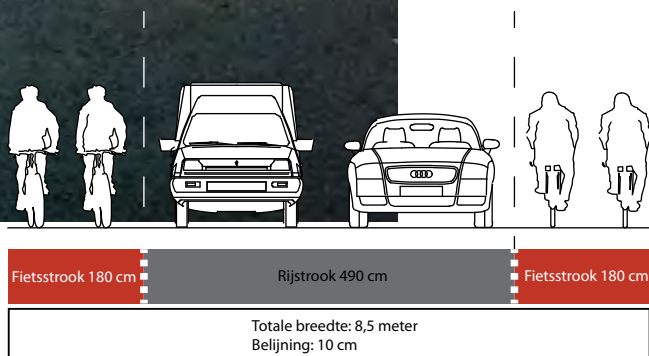
Voor de toepassing van dit basisprincipe zijn verschillende wegprofielen bedacht.





A. Fietsstroken op een gebiedsontsluitingsweg (GOW)

Op de gebiedsontsluitingsweg geldt conform duurzaam veilig 'scheiden op de wegvakken'. Een fietspad is meestal de oplossing, maar bij de GOW met maximumsnelheid 50 kilometer per uur kan dat ook een fietsstrook zijn. De opstellers van de discussienota stellen een profiel voor met een fietsstrook van minstens 1,70 meter en een schrikruimte van 50 centimeter met de rijstrook van het autoverkeer. De rijstroken zijn zo breed dat ook vrachtwagens elkaar goed kunnen passeren. Dit levert een wegprofiel met asmarkering op van minstens 9,50 meter. Is er minder ruimte beschikbaar dan kan het geen volwaardige GOW zijn en komen we terecht in categorie B. Consequentie is ook dat een GOW altijd een asmarkering heeft.



B. Fietsstroken op erftoegangswegen (ETW)

Categorie B is de tussencategorie, het zijn ruim genomen de wegen tussen 5 en 10 meter. Het zijn wegen die te breed of te druk zijn om het verkeer zonder voorzieningen te mengen en te smal om goed te scheiden. Eigenlijk zou je hier voor een echt duurzaam veilige vormgeving de weg moeten verbreden of versmallen. Als dat niet kan, politiek niet haalbaar is of als daar voorlopig geen geld voor is, dan kan er gewerkt worden met stroken.

Voor deze 'grijze wegen' en de bredere erftoegangswegen stelt het Fietsberaad een profiel voor met een fietsstrook van 1,70 tot 2 meter en een rijstrook voor een óf twee personenauto's (minimaal 4,50 meter voor twee, maximaal 3,80 meter voor één). Cruciaal is die keuze voor een ruimte voor een óf voor twee auto's, en niet voor anderhalve auto, zoals in de huidige praktijk vaak te zien is. Er zijn in dit profiel geen 'eigen domeinen' meer, de auto's rijden soms over de fietsstrook.

C. Wegen smaller dan 5,80: geen fietsstroken

Op alle wegen smaller dan 5,80 meter geldt het devies van duurzaam veilig: 'mengen waar mogelijk'. Dat heeft wel consequenties voor de snelheid en de intensiteit, die beide laag moeten zijn. Is het een belangrijke fietsroute dan kan eventueel gekozen worden voor een fietsstraat. Hier dus geen strepen op de weg, eventueel wel kantmarkering.

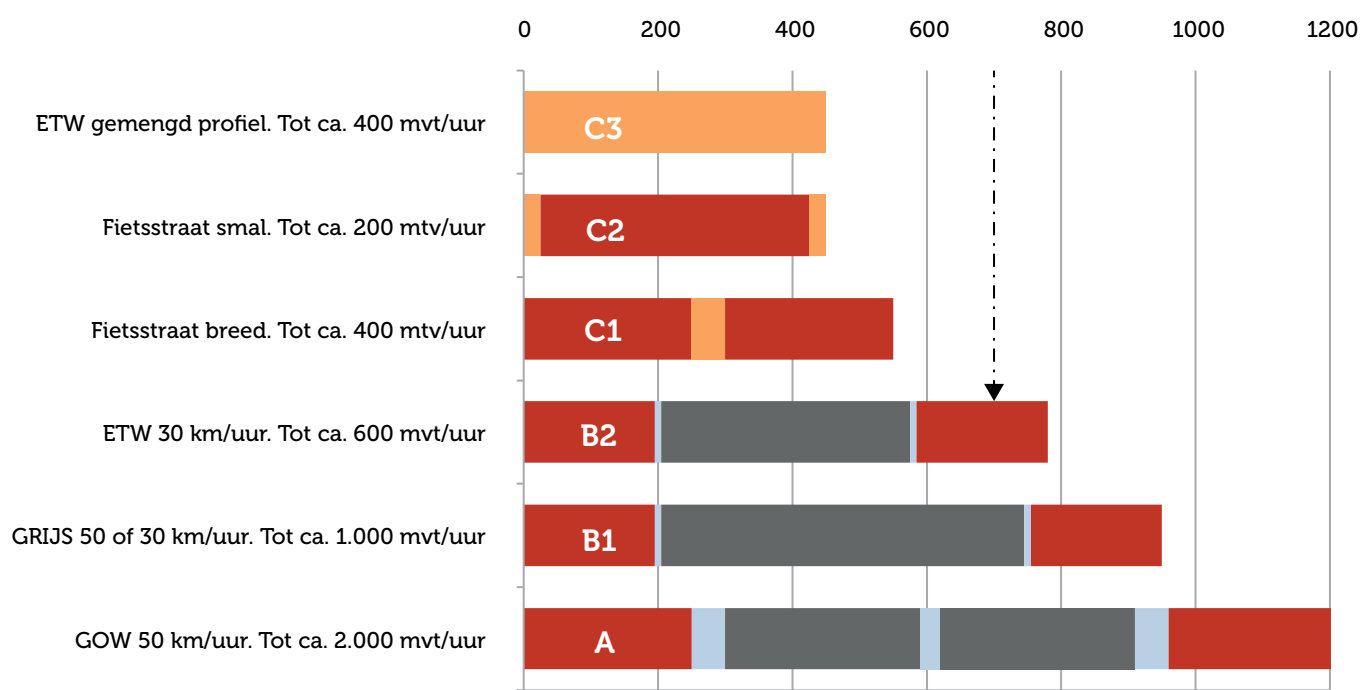


De aanbeveling in grafiekvorm

Tip voor het gebruik van de figuur in bestaande situaties:

- 1 Zoek de beschikbare rijbaanbreedte op X-as en ga vervolgens loodrecht naar beneden tot u op een balk stuit. Dat is de aanbevolen wegingdeling.
- 2 Eventueel kan men met behulp van de tabel in bijlage 1 van de 'Discussienotitie fiets- en kantstroken' het ontwerp verder detailleren. De nota is te downloaden op fietsberaad.nl.
- 3 Tot slot kunnen we toetsen of de functie van de weg en de auto-intensiteit in overeenstemming zijn met de wegingdeling. Bijvoorbeeld: stel de wegbreedte is 700 cm. Via de stippellijn komen we op vormgeving B2, maar we hebben niet de ruimte om dit profiel helemaal volgens de aanbevolen maten te realiseren. Het resultaat is bijvoorbeeld 1,80 fietsstrook – 3,40 rijstrook – 1,80 fietsstrook.

Rijbaanbreedte (cm)





De reacties

'Fietsstroken zijn geen haarlemmerolie tegen hoge auto-intensiteiten en hoge autosnelheden.'

De discussienota is besproken in een Fietsberaad-bijeenkomst op 11 februari in Zwolle. Daar bleek al dat dit onderwerp een snaar raakt bij wegbeheerders. Vrijwel iedereen vindt het goed dat het Fietsberaad dit onderwerp oppakt. Het uitgangspunt dat een fietsstrook zo breed moet zijn dat je er naast elkaar kunt fietsen, wordt helder genoemd.

Bij de aanbevelingen voor 'grijze wegen' vroeg een aantal mensen zich af of hier afstand wordt genomen van duurzaam veilig. Dat is volgens Govert de With van Ligtermoet & Partners, één van de auteurs van de notitie, 'nooit de bedoeling'. 'Uitgangspunt blijft om te pleiten voor een duurzaam veilig-vormgeving. Maar daarnaast willen we ook praktische voorstellen doen en wegbeheerders echt helpen. Dus voor het geval er onvoldoende budget, of onvoldoende breedte beschikbaar is, dan liggen hier aanbevelingen om het zo goed mogelijk in te richten.'

Voor de wegen in categorie A kwamen reacties binnen als 'als je zoveel ruimte hebt, kun je dan niet net zo goed een fietspad aanleggen?'. Bij categorie C vroeg men zich met name voor de situatie buiten de kom af, of 'iets niet beter was dan niets'. Over de B-categorie kwamen de meeste vragen binnen. Het ging vooral over het langdurig rijden van auto's op de fietsstrook ('leer je ze geen verkeerd gedrag aan?') en als je

drie stroken hebt (twee fietsstroken en een rijstrook), weet de automobilist dan nog waar hij moet rijden?

Een aantal mensen vroeg zich af of smalle stroken toch niet te verkiezen zijn boven een situatie zonder stroken of een situatie waarin auto's zeer regelmatig over de fietsstroken rijden. Hoe gevaarlijk zijn die smalle stroken eigenlijk?

Otto van Boggelen van CROW-Fietsberaad: 'Een smalle fietsstrook biedt de automobilist meer vrijheid om fietsers dichtbij te passeren. Het vermoeden bestaat dat er een relatie bestaat met bermongevallen en ongevallen doordat de fietser wordt aangetikt. Dat risico verminder je door duidelijkheid te scheppen voor fietser en automobilist. Wat voor gedrag mag je verwachten op grond van de wegingdeling? Govert De With vult aan: 'Als je met even veel inspanning de fietsstroken breder kunt maken, waarom zou je dat niet doen? Autoverkeer moet zo'n bredere fietsstrook vaker overschrijden, maar als de totale wegbreedte niet voldoet en er dus hoe dan ook een deel van de weg 'gedeeld' moet worden, is het logischer om de auto die moet uitwijken te gast te laten zijn op de fietsstrook. Anders dwing je die tweede fietser achter een lijn te rijden waar de eerste fietser (met passerende auto's dicht naast zich) ook al niet prettig rijdt.'

We willen graag de duo-fietsers bedienen omdat we in Nederland nu eenmaal gewend zijn om met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. En denk dan niet alleen aan die uitwaaiende scholieren maar ook aan een vader of moeder met kind.'

Veel reacties waren in de trant van 'mooi uitgangspunt, maar op die en die weg gaat dat niet passen'. De With: 'Wij zeggen dat een brede strook altijd kan, op wegen breder dan 5,80 meter. We hopen dat de reflex verdwijnt om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven.'

'We hopen dat de reflex verdwijnt om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven.'

De opstellers van de discussienota weten dat deze aanbevelingen niet zaligmakend zijn. Otto van Boggelen van het Fietsberaad: 'Fietsstroken zijn geen haarlemmerolie tegen hoge auto-intensiteiten en hoge autosnelheden. In het schema [zie hiernaast] staat ook aangegeven tot welke intensiteiten je mag verwachten dat het redelijk werkt. Maar daarnaast blijf ik zeggen, ook bij hogere intensiteiten: beter een strook van 1,7 meter dan van 1,25 meter of smaller.'



De praktijk

Deze 'wijkontsluitingsweg' heeft fietsstroken van 1,50 meter. De breedte van de rijloper varieert van 3 meter tot 1,50 meter bij de middeneilanden, die een functie hebben als snelheidsremmer. Volgens tellingen uit 2007 is de intensiteit ongeveer 3400 motorvoertuigen per etmaal. Wegbeheerder is de gemeente Schagen.

Menno Boermans, beleidsmedewerker van de afdeling verkeer van de gemeente Schagen vindt de notitie een goed uitgangspunt. 'Ik heb zelf 1,50 meter altijd al smal gevonden, bij ons is daarom 1,50 meter echt 1,50 meter, exclusief de streep.' Als de discussienota er eerder was geweest, dan had men in Schagen de fietsstroken breder gemaakt. Boermans: 'We hebben het fietsen hoog in het vaandel, ik denk dat we die 1,70 meter hadden gevolgd.' Ook Ruud Kuntzel, verkeersadviseur bij de politie Eenheid Noord-Holland vindt het een goed voorstel. 'Mijn taak is natuurlijk altijd die van adviseur, de wegbeheerder bepaalt, maar ik ben nooit blij geweest met de variëteit aan stroken, met die fietsstroken van een meter of onduidelijke suggestiestroken.'

Kuntzel, aanwezig bij de Fietsberaadbijeenkomst in Zwolle, ziet overeenkomsten tussen de voorstellen van het Fietsberaad en wat men in Schagen heeft bedacht voor de 'ruit van Schagen'. Op deze 'wijkontsluitingswegen' wilde de gemeenteraad de maximumsnelheid terugbrengen naar 30, maar de

Categorie B

Frans
Halsstraat
Schagen

Binnen de
bebouwde
kom



verkeerscommissie (met daarin onder andere Kuntzel), wilde onder andere vanwege het vrachtverkeer liever 50. 'Toen hebben we dit met de benen op tafel bedacht', vertelt Boermans. 'De snelheid is ontworpen op 50min, dat vind ik een hele leuke kreet.' De Frans Halsstraat ligt er nu twee jaar. Kuntzel en Boermans noemen de middeneilanden 'cruciaal' voor het ontwerp op de Frans Halsstraat. Daardoor oogt de weg niet lang en recht. De eilanden functioneren als versmalling, de automobilist houdt hier maar ongeveer 1,50 meter naast de fietsstrook over, en moet dus over de fietsstrook rijden.

Een buurtbewoner komt naar buiten. Hij vindt het ontwerp 'niks', 'Vrachtwagens rijden gewoon over de middeneilanden heen'. Hij fietst hier wel met zijn zoontje. 'Je moet breed rijden, je niet van de weg laten drukken'. Hoe vond u het vroeger dan, vraagt Boermans. 'Toen was het een racebaan, geeft hij toe. Boermans: 'In het begin waren de eilanden smaller dat leidde wel tot klachten van fietsers, nu hoor ik eigenlijk niks meer.'

De vraag is of de middeneilanden wel zo ideaal zijn voor fietsers, het komt toch een beetje bedreigend over, een auto die een slinger naar de fietsstrook maakt. Wellicht zou hier een andere oplossing (zoals een stukje fietsstraat) fietsvriendelijker zijn.

Govert de With, die voor het maken van de discussienota naar heel veel wegen met fietsstroken keek, is desondanks wel te spreken over de weg in Schagen. 'Er is vooral veel gewonnen als we de reflex om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven, weten weg te nemen. Dat op een niet al te drukke weg een profiel van bijvoorbeeld 200-250-200 normaal wordt. En dat idee zie je hier in Schagen terug.'



Menno Boermans (r) en Ruud Kuntzel (l): De nota van het Fietsberaad biedt goede uitgangspunten.



Categorie C

West-Vlisterdijk bij Vlist

Buiten de bebouwde kom



Dit bochtige dijkweggetje in het buitengebied is een kleine 5 meter breed, er zijn suggestiestroken aangebracht van ongeveer een meter breed. De rijloper is 2,50 meter. Wegbeheerder is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).

De intensiteit is hier 2000 motorvoertuigen per etmaal, circa 300 fietsers. Volgens de discussienota zou je hier geen strepen aanbrengen, hoogstens kantmarkering op minder dan 25 centimeter van de rand. Martijn Guichelaar van het hoogheemraadschap: 'Vanuit de fietser gedacht begrijp ik de redenering van het Fietsberaad, en onderschrijf ik die ook. Maar aan de andere kant heb ik ook te maken met bewoners. Voor hen is het moeilijk te begrijpen als we alle strepen verwijderen. De vraag is: is iets beter dan niets? Je krijgt dan wel een lap asfalt. Maar als ik moet kiezen, dan haal ik hier wel liever de stroken weg dan op de IJsseldijk (zie hierna). Maar wel kantmarkering.'

Op meer bochtige polderweggetjes heeft Guichelaar onlangs discussies gevoerd over markering (zie verderop in dit artikel). Op de nabij gelegen Bilwijkerweg is toch weer kantmarkering aangebracht na klachten van fietsers en automobilisten. Guichelaar: 'Men wil houvast hebben op een donkere smalle polderweg (2,80 meter) met aan beide zijden smalle bermen en water. De eerste indruk is dat door de belijning de snelheid van het verkeer is afgenomen. Guichelaar: 'Blijkbaar geeft de markering visueel een versmallend effect'.

Categorie B

Graaf Florisweg
Gouda

Binnen de
bebouwde
kom



In het mobiliteitsplan van de gemeente is dit een gebiedsontsluitingsweg en hoofdroute voor de fiets. De Graaf Florisweg in Gouda is nu nog een brede weg met minimale fietsstroken (1,40 meter breed), zoals er zoveel in Nederland zijn. Er is inmiddels een nieuw ontwerp gemaakt, dat sterk lijkt op het profiel B1 uit het schema. Fietsstroken van 2 meter, en een rijloper voor het autoverkeer van 5,00 meter.

Hier is dus wel gekozen voor brede fietsstroken. Ook groen bleef behouden. Mede daardoor werd de rijloper smaller en is de, volgens de handboeken (CROW publicatie 315 Basiskenmerken wegontwerp) minimaal benodigde rijrichtingscheiding in de vorm van een ononderbroken lengtemarkering, niet in het ontwerp opgenomen.



Categorie B

Noorddammerlaan Amstelveen

Binnen de bebouwde kom



Drie jaar geleden is de weg ingericht met fietsstroken van 1,50 meter en een rijloper van 2,50 meter. Dit is een drukke weg, 1000 motorvoertuigen in een spitsuur. Er rijdt een bus. Aan weerszijden zijn parkeervakken. Weg-beheerder is de gemeente Amstelveen.

De notitie van het Fietsberaad is in Amstelveen enthousiast ontvangen, vertellen Paul Gilissen en Bas van Viegen van de afdeling verkeer van de gemeente. Gilissen: 'Het is een helder advies: pas geen suggestiestroken toe. En 1,70 meter is de minimale maat voor een fietsstrook. Dat klopt gewoon: met 1,50 meter fiets je net niet lekker naast elkaar.' Van Viegen: 'We zijn wel benieuwd naar wat de minimale maat voor de rijloper zou kunnen zijn?' Een vraag door de actualiteit gedreven want 'geïnspireerd' door de Fietsberaad-notitie worden nu plannen voor meerdere wegen gemaakt met brede fietsstroken en smalle rijlopers. Ook de ervaringen en het gedrag op de eigen Noorddammerlaan spelen daarbij een rol.

Hoewel de Noorddammerlaan niet past in het schema van het Fietsberaad (te hoge intensiteit van het autoverkeer, maximumsnelheid 50 kilometer, en te smalle fietsstroken), laat de weg wel zien dat een smalle rijloper goed kan functioneren, zoals het profiel B2 van het schema. Dit is typisch zo'n weg zonder aparte domeinen: de auto zal bij een tegenligger even op de fietsstrook moeten rijden. Gilissen: 'Dit voldoet goed, we zijn aardig tevreden hierover. We gaan ook het vervolg van de route (de Legmeerdijk) zo inrichten.'

Het wijkplatform Bovenkerk heeft daarmee ingestemd, maar er blijken ook klachten te zijn. Wolter Buwalda van datzelfde wijkplatform komt naar buiten als hij gemeentebambtenaren ontwaart. 'Het wordt er hier niet beter op, er wordt steeds harder gereden en de fietsers krijgen niet de ruimte die ze



nodig hebben.' Buwalda vertelt over rare inhaalcapriolen van automobilisten die de bus gaan inhalen en daarbij over de fietsstrook in de tegenrichting rijden. Het wijkplatform komt binnenkort handtekeningen aanbieden aan de wethouder. 'We willen dat het autoluwer wordt, maar de bus moet wel blijven.' Gilissen relativeert: 'Dat gebeurt heel vaak, dat er mensen naar je toe komen. Voorheen was de situatie op deze weg, zonder fietsstroken en met asmarkering, echt een stuk minder prettig.' En Gilissen weet ook dat dit altijd een lastige weg blijft. 'Het is niet mogelijk hem autoluwer te maken zonder dat het op andere wegen gaat wringen en je daar problemen krijgt met geluid en uitstoot. De raad heeft zich uitgesproken voor 50 als maximumsnelheid op deze weg. De bus moet er ook blijven rijden.' Ook het weghalen van parkeerstroken is onbespreekbaar. Dat allemaal bij elkaar maakt de weg nooit ideaal.

Categorie B

Oost-einderweg
Aalsmeer

Binnen de
bebouwde
kom



Inspiratiebron voor de Noorddammerlaan was de Oosteinderweg in Aalsmeer. Ook hier fietsstroken van 1,50 meter en een rijloper van 2,50 meter. Hier oogt het rustiger, hoewel de etmaalintensiteit hetzelfde is.

Automobilisten rijden soms midden op de weg, soms - als er geen fietsers zijn - gewoon rechts. Bij de gemeente (Aalsmeer en Amstelveen hebben één gemeentelijke organisatie) hebben ze het gedrag van automobilisten geobserveerd. Van Viegen: 'Het lijkt helemaal van het individu af te hangen. De een rijdt rechts en de ander middenop.' Twee fietsers, een moeder en een kind, komen voorbij. Ze hebben vakantie. 'We kletsen lekker, als er een auto aan komt rijden we even achter elkaar.'



Categorie B

IJsseldijk, de dijk tussen Krimpen aan de Lek en Gouda

Buiten de bebouwde kom

Officieel is de IJsseldijk een gebiedsontsluitingsweg ('als stip op de horizon, voor het geval zich ruimtelijke ontwikkelingen voordoen'), maar de weg kan door de beperkte ruimte niet zo worden ingericht. De weg is nu 5,20 tot 6 meter breed. Op het gedeelte tussen Gouda en Gouderak rijden ongeveer 5000 motorvoertuigen per etmaal en ongeveer 700 fietsers, vooral scholieren. Het huidige profiel is een rijbaan van 3 meter en twee suggestiestroken van 1,10 meter. Wegbeheerder is hier het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).

Vier scholieren komen langs. Ze fietsen deze weg elke dag naar school, van Gouderak naar Gouda. Dat er 'fietsstroken' liggen vinden ze fijn, maar ze hebben ook aanmerkingen: 'Vooral de bussen rijden asociaal hard. Iets breder zou wel prettig zijn, het is een beetje smal om naast elkaar te fietsen'. Maar hoe het anders zou moeten weten ze niet. 'Minder ruimte voor de auto's kan niet', vinden ze. Met die door het dijklichaam beperkte breedte en de flinke intensiteit is het een grijze weg die lastig past in het schema van de Fietsberaad-notitie. Volgens de discussienota zou je - als je niet naar de intensiteiten kijkt en puur naar de wegbreedte - helemaal geen fietsstroken moeten aanleggen. 'Dat vind ik geen goed idee', zegt Martijn Guichelaar van het hoogheemraadschap. 'In het verleden was de maximumsnelheid hier 80 kilometer per uur en lag er een asmarkering. Nu is het 60, hebben we stroken en is er een aantal drempels aangelegd. Vanuit fietsers heb ik positieve reacties gekregen, beter iets dan niets, vindt men. Het aantal ongevallen is afgenomen. We hadden hier veel auto's die van de weg raakten. De snelheid is ook drastisch omlaag gegaan.' Het hoogheemraadschap staat nu voor asfalteringswerkzaamheden waarbij de stroken rood worden. De stroken verbreden, is geen optie, zegt Guichelaar. 'Klachten zijn er met name over auto's die lang in het midden blijven rijden bij tegenliggers en niet op de fietsstrook willen rijden. Dit zal bij brede rode stroken nog verder toenemen. Daarnaast



geldt dat deze weg de enige ontsluiting is voor inwoners van Gouderak, je kunt een dergelijk wegvak niet een fietsstraat-achtige inrichting geven en mensen 'opsluiten' in het dorp.' Niks doen op deze weg voelt raar, vinden ook Govert de With (Ligtermoet & Partners) en Otto van Boggelen (Fietsberaad). De With: 'We gaan in de nota uit van een minimale breedte voor de fietsstroken van 1,70 meter en een rijstrook van 2,40 meter. Totaal 5,80 meter. Bij de IJsseldijk, die op veel plekken smaller is dan 5,80 meter, kun je met een beetje schrapen toch wel het idee overeind houden.' Dus: bredere fietsstroken en een smallere rijloper.

Als we over dezelfde weg het dorp Gouderak binnen rijden (hier is de gemeente Ouderkerk wegbeheerder), verandert het profiel, hier twee stoepen, en een rijbaan uitgevoerd in klinkers. Guichelaar: 'Hier rijdt hetzelfde verkeer: 13 procent vrachtverkeer, landbouwverkeer, dezelfde intensiteit.' Ineens lijkt het ook rustiger. Van Boggelen: 'Dit kun je dus ook doen met zo'n weg van 4,5 meter binnen de bebouwde kom, meer discontinuïteit, het wegbeeld veranderen. Voor dergelijke wegen zijn nu eenmaal geen pasklare oplossingen, dus zul je wat anders moeten bedenken. Wellicht bieden slingerremmers in sommige situaties een oplossing. Of kijk naar de soort maatregelen die in het kader van Natuurlijk Sturen worden beproefd.'



Categorie B

Kloosterdijk van
Sibculo naar
Mariënberg

Buiten de
bebouwde kom



Een plattelandsweg van 5,70 meter, met fietsstroken van 1,70 breed en een rijloper 2,30 meter. Het is een kaarsrechte weg van een kilometer of 3, 4 lang, gebruikt door scholieren op weg naar het voortgezet onderwijs en door forensen die naar het station in Mariënberg rijden. In de vakantie-tijd fietsen hier veel toeristen. Daarnaast rijden er de nodige vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Intensiteit is 1400-1500 motorvoertuigen per etmaal, en zo'n 150 fietsers. Weg-beheerder: de gemeente Hardenberg.

Voorheen waren er veel klachten over deze weg, vertelt wethouder Jannes Janssen. 'Men mocht er 80 kilometer per uur rijden, maar de berichten waren dat er vaak 100 werd gereden.' De plaatselijke belangen van de dorpen wilden daarom graag een vrijliggend fietspad. Maar al snel was duidelijk dat dat er niet in zat. Janssen: 'Dat zou te ingewikkeld en te kostbaar worden.' Wethouder Janssen kwam zelf op vakantie in Zuid-Limburg brede fietsstroken tegen in het buitengebied en dacht: 'Als dat op die smalle Limburgse weggetjes kan, kan het hier ook'. Met een beperkte wegbreedte en wel volwaardige fietsstroken van 1,70 meter bleef er niet veel ruimte over voor de auto. Zijn ambtenaren waren daarom aanvankelijk terughoudend.

Maar Janssen zette door en inmiddels zijn de ambtenaren om. Het profiel blijkt namelijk goed te voldoen. Janssen: 'Het is zo duidelijk dat de automobilist midden op de weg moet rijden en bij een tegenligger moet uitwijken over de fietsstrook. Ik denk dat de alertheid van automobilisten voor fietsers groter is geworden. Ook voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen is het heel duidelijk dat hier fietsers rijden.'

Hoewel er nog geen snelheidsmetingen zijn gedaan, is de indruk dat de gemiddelde snelheid omlaag is gegaan. Janssen: 'We onderhouden nauwe contacten met de plaatselijke belangen, en de berichten zijn positief. We hebben inmiddels al meer wegen zo ingericht en we gaan er meer doen, in totaal 4 of 5.' Belangrijkste reden om te kiezen voor brede fietsstroken is de verkeersveiligheid. Janssen: 'Wie ga je faciliteren op zo'n weg in het buitengebied: de fietser of de automobilist? Wij hebben hier gezegd: verkeersveiligheid voorop. We zijn uitgegaan van de functie van de weg en hebben de fietser een duidelijke eigen strook gegeven. Voor de fietser is duidelijk: dit is mijn strook en die automobilist moet maar even wachten als er een tegenligger komt.'

Categorie C

Fietsweg Steenenkamerseweg
Putten

Buiten de bebouwde kom



Deze fietsstraat van in totaal 5,50 meter breedte was voorheen een doorgaande autoroute tussen Nulde en Putten. De autointensiteit is nu ongeveer 1750 voertuigen per etmaal, er rijden ongeveer 200 tweewielers (fietsers en gemotoriseerde tweewielers) per etmaal. Wegbeheerder is de gemeente Putten.

De fietsstraat is 4,30 meter breed met daarnaast aan weerszijden een strook bermbeton met een breedte van 0,60 meter. De overrijdbare betonnen middengeleider is 0,30 meter breed. De fietsstroken zijn elk 2,00 meter breed.

De gemeente is positief over de aangelegde fietsstraat die er nu ongeveer anderhalf jaar ligt, vertelt Geert Geerts, beleidsmedewerker verkeer van de gemeente Putten. Helemaal optimaal functioneert de fietsstraat nog niet omdat er nog te veel autoverkeer op zit. De verwachting is dat dat zal verminderen als de ontsluitingsweg Henslare rond Putten verder wordt doorgetrokken.

De gemeente Putten heeft hier gekozen voor een fietsstraat om de fietsverbinding tussen recreatiegebied Nulde en Putten te verbeteren. De weg maakt ook deel uit van de fietsroute naar de school Steenen Kamer. Daarnaast is de fietsstraat onderdeel van het fietsnetwerk rond Putten en Ermelo.

dossier

Stallingen 2.0

De fietsenstalling maakt een evolutie door. Er wordt steeds meer techniek ingezet. Om het de fietser makkelijker te maken, en om de beheerder meer inzicht te geven in het gebruik.

In dit dossier laten we enkele recente ontwikkelingen de revue passeren. Want er is nog een aanzienlijke efficiëncyslag te maken. Sterker nog, veel gemeenten hebben nu geen idee van de werkelijke kosten van een fietsenstalling, zo blijkt uit onderzoek.

38 Wat kost een fietsenstalling?

Weet waar je aan begint bij het plannen van een fietsenstalling. Een onderzoek bij ruim 80 stallingen geeft globale cijfers over investeringskosten en kosten voor beheer en onderhoud.

46 Fietsparkeren in de cloud

Om de fietsparkeerproblemen het hoofd te bieden, worden steeds vaker moderne technische oplossingen ingezet. Voor het management van stallingsvoorzieningen kan het uitkomst bieden, en ook het gemak van de fietser is ermee gediend.

Gemakkelijk met een OV-chipkaart stallen

Chipkluizen bij provinciehuis Noord-Holland

52 Veilig stallen belangrijker dan beloning

Fietsers zoeken vooral een veilige plek om hun fiets te stallen. Als aan die eis is voldaan, vinden ze de stalling ook zonder vorm van beloning wel.



Wat kost een fietsenstalling?

Veel gemeenten weten niet wat je per plaats kwijt bent voor een nieuwe fietsenstalling. Ook is vaak onduidelijk hoeveel je opzij moet leggen voor beheer en onderhoud. Een onderzoek onder 83 stallingen biedt een aantal ervaringscijfers die houvast bieden.

Frans Bekhuis - CROW-Fietsberaad,

Kees van Ommeren en Martijn Lelieveld - Decisio

De groei van het fietsgebruik, tegenvallende inkomsten uit autoparkeren en bezuinigingen leiden er toe dat in verschillende gemeenten het (gratis) bewaakt stallen onder druk komt te staan. Ook wordt getwijfeld aan de noodzaak om nieuwe stallingen te bouwen of bestaande stallingen uit te breiden.

Het fietsgebruik groeit echter naar verwachting nog volop door en de fiets verdient als goedkoop, gezond, milieuvriendelijk en ruimte-extensief vervoermiddel juist meer aandacht. Temeer omdat de fiets in tijden van financiële krapte een uitstekend alternatief kan zijn voor uitbreidingen van het openbaar vervoer of investeringen in weg- of autoparkeerinfrastructuur.

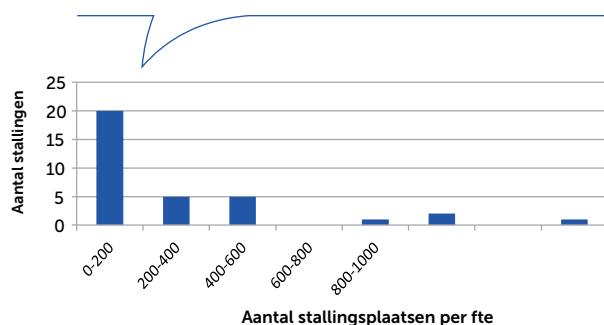
Bij het maken van keuzes over investeringen in stallingen en de beheer- en exploitatievormen is inzicht in de kosten en opbrengsten van stallingen essentieel. Omdat deze kennis momenteel onvoldoende en/of versnipperd aanwezig is bij veel gemeenten heeft het Fietsberaad samen met Decisio onderzocht hoe dit bij gemeenten zit. Speciale aandacht

ging uit naar de exploitatie en het beheer van bewaakte stallingen, omdat dit vaak de meeste discussie over de business case oplevert.

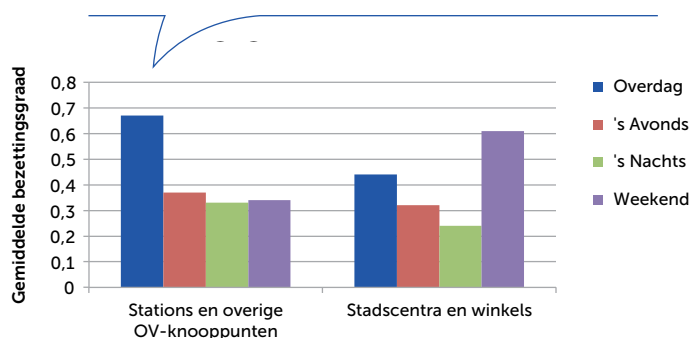
Via een uitgebreide enquête onder gemeenten en interviews met exploitanten is een inventarisatie gemaakt van de kosten en baten van gemeentelijke fietsenstallingen en zijn (alternatieve) financieringsmogelijkheden verkend. Doel van het onderzoek was:

- 1 Het verzamelen van informatie over fietsparkeervoorzieningen om verdere vulling te geven aan de website veiligstallen.nl. Deze website verschaft informatie aan fietsers, beleidsmakers en alle andere geïnteresseerden over de fietsparkeervoorzieningen in heel Nederland.
- 2 Het verzamelen van kengetallen over kosten en baten van fietsparkeren ten behoeve van business cases over fietsparkeren, die gemeenten in toenemende mate willen opstellen.
- 3 Het genereren van slimme ideeën over financieringsmogelijkheden, het proces om te komen tot goede stallingen en succes- en faalfactoren van fietsparkeervoorzieningen.

Aantal stallingsplaatsen per fte



Bezettingsgraad in de week



Gratis met toezicht

In totaal zijn 83 fietsenstallingen in beeld gebracht, verspreid over 47 verschillende gemeenten.

Bij 80 procent is sprake van een vorm van toezicht. In iets meer dan de helft van de stallingen is sprake van alleen menselijk toezicht, in nog eens 23 procent is sprake van menselijk toezicht in combinatie met cameratoezicht. Slechts in 6 procent is er alleen toezicht via camera's en/of toegangshekken. In 20 procent van de stallingen is geen toezicht.

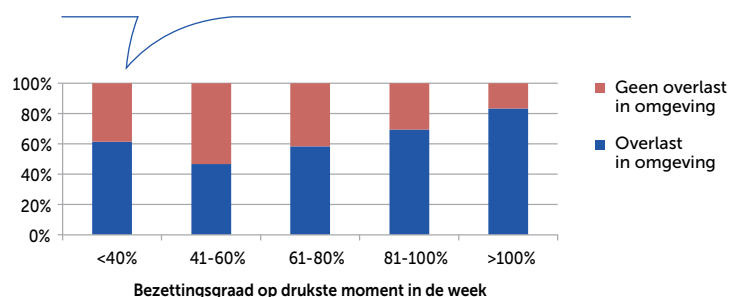
Van de stallingen met menselijk toezicht is gevraagd hoeveel fte hier gemiddeld voor nodig is. Dit varieert sterk van iets meer dan 20 stallingsplekken tot ruim boven de 1.000 stallingsplekken per fte. Uiteraard hangt dit sterk samen met de omvang van de stallingen (aantal fietsplekken) en ook met de openstelling. Het gemiddelde aantal parkeerplekken per fte is 308.

Ook is gevraagd naar het betaalregime in de stallingen. In een overgrote meerderheid van de stallingen is het fietsparkeren altijd gratis (82 procent). In 13 procent van de stallingen is altijd betaald parkeren, terwijl in slechts 5 procent van de gevallen soms moet worden betaald. Bijvoorbeeld alleen wanneer langer dan 24 uur wordt geparkeerd of wanneer gebruik gemaakt wordt van een fietsbox.

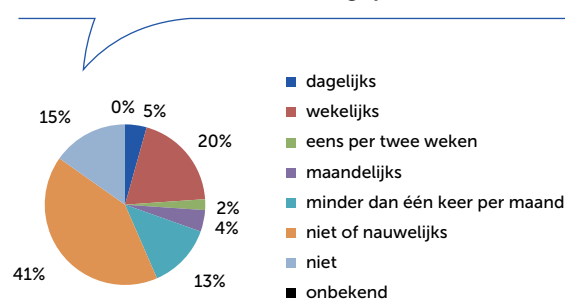
Vaak fietsparkeeroverlast in de omgeving

In de enquête is verder gevraagd naar de bezettingsgraad van de stallingen. Deze varieert uiteraard tussen dag, avond en nacht en ook tussen week- en weekenddagen. De vijf grootste stallingen zijn het drukst bezet, maar verder is er geen duidelijk patroon te herkennen. Een aantal fietsvoorzieningen heeft de piek in de avonden en de weekends (nabij stadscentra en uitgaansgelegenheden) andere juist overdag (winkels en ov-knooppunten). Ook zijn er stallingen die een structurele overcapaciteit kennen. Bij 57 procent van de stallingen hebben de respondenten

Overlast in de omgeving bij bepaalde bezettingsgraad stalling

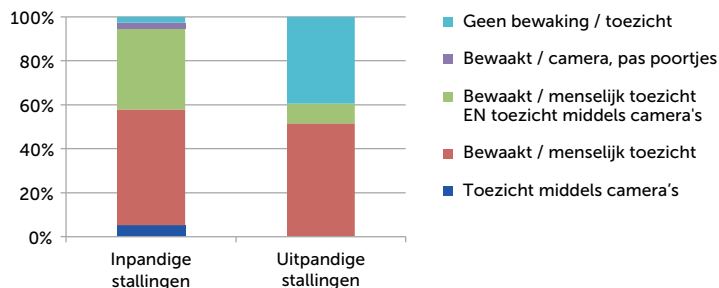


Frequentie van handhaving in directe omgeving waar overlast door (verkeerd) geparkeerde fietsen is

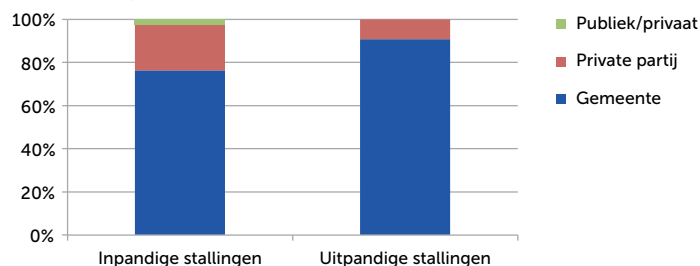


aangegeven dat er overlast is van verkeerd geparkeerde fietsen buiten de stallingen in de openbare ruimte. In 20 procent van deze gevallen wordt er wekelijks gehandhaafd (en in vier procent zelfs dagelijks). Ondanks de aanwezigheid van een stalling en deze stringente handhaving is hier dus toch overlast van verkeerd geparkeerde fietsen en weesfietsen. In meer dan de helft van de overlastsituaties (56 procent) wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd. Uit de enquête blijkt overigens dat de handhaving in de buurt van bestemmingsstallingen frequenter plaatsvindt dan bij stallingen bij ov-knooppunten (inclusief stations).

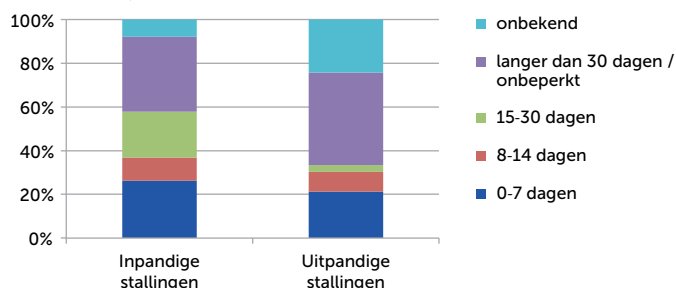
Wijze van toezicht



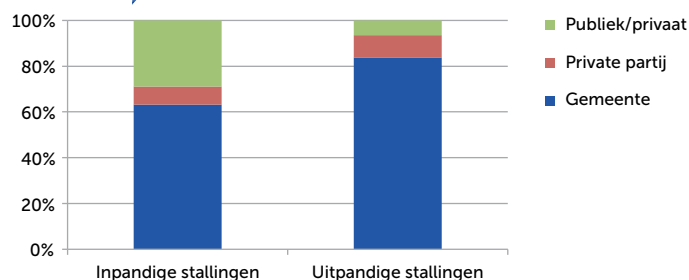
Eigenaar



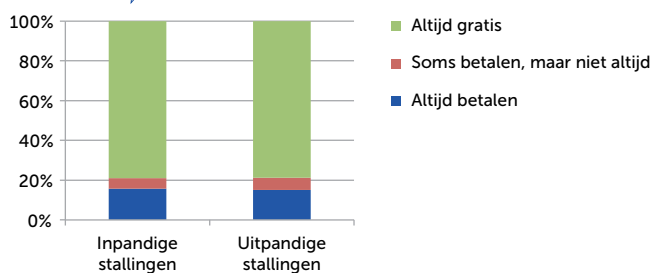
Maximale stallingsduur



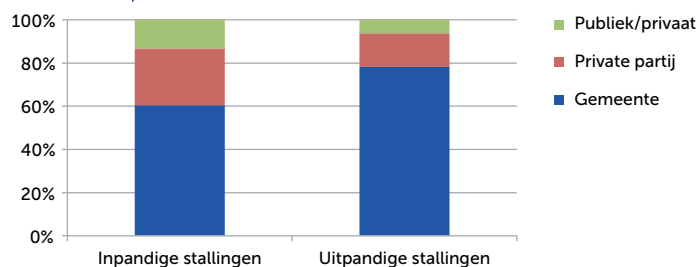
Beheerder



Betaalregime



Exploitant



Van alle onderzochte parkeervoorzieningen is 54 procent inpandig (waarvan circa de helft ondergronds en de helft bovengronds) en 46 procent buiten gesitueerd. Een analyse van de verschillen tussen deze twee typen stallingen leert dat deze er wel zijn, maar ze zijn misschien minder groot dan je zou verwachten. Zo is er ook in de uitpandige stallingen veel menselijk toezicht (in 61 procent van de gevallen), bij inpandige stallingen is dit met 90 procent nog wel een stuk hoger. Qua betaalregime zijn de verschillen minimaal. En wat betreft

de maximale stallingsduur is deze in de buiten gesitueerde stallingen lager dan bij de inpandige, maar de verschillen vallen mee.

Een logisch verschil is verder dat het eigendom, beheer en de exploitatie van de stallingen in de buitenruimte vaker bij de gemeente liggen. Bij de inpandige stallingen is dit minder vaak het geval, maar ook deze stallingen worden in ruime meerderheid door gemeenten beheerd (61 procent) en



De Appel van Alphen

In Alphen aan de Rijn kom je ze allemaal tegen. Gratis bewaakt, gratis niet bewaakt en betaald bewaakt. Het meest in het oog springt de Appel, een fietsenstalling die ook als lokaal landmark fungeert en het vernieuwde Stationsplein extra cachet geeft.

De gratis stalling telt circa 960 plaatsen en staat op een doordeweekse dag letterlijk tot de nok gevuld. De Appel kostte ruim 2 miljoen euro en dat ligt wat boven het gemiddelde, maar dan heb je ook wat. Een ontwerp dat tot over de grenzen belangstelling trekt. De Appel kon er komen omdat alle financiële signalen op groen stonden toen de plannen werden ontwikkeld, zo rond 2005. Prorail doneerde uit het programma Ruimte voor de Fiets 7,5 ton, de provincie Zuid-Holland nog eens 3,2 ton. De rest kwam uit de toen nog goed gevulde gemeentekas. Maar alleen de Appel is niet genoeg. Rondom het station liggen nog een paar oudere en nieuwe fietsparkeerplaatsen, voorzien van - gratis - fietsklemmen, goed voor zo'n 1600 fietsen. 700 oudere zijn ooit aangelegd en betaald door de gemeente zelf. De rest is tot stand gekomen met zo'n ton aan ProRail-subsidie, de andere helft kwam voor rekening van de gemeente. Ze zijn onder meer nodig omdat NS het P+R-terrein bij het station van gratis

omzette in betaald. Aanleiding was dat het terrein ook werd gebruikt door buurtbewoners die voor een ritje van een paar honderd meter de auto pakten naar het station. En ook het winkeland publiek ontdekte dat je er gratis kon parkeren. Dat had twee gevolgen. Het parkeerterrein staat nu half leeg. En de fietsenstallingen liepen vol. Direct naast de Appel ligt een Fietspointstalling waar de staller € 1,25 moet betalen aan de fietsenmaker voor een plaatsje in het rek. Dat is voor velen een niet al te grote drempel, want de stalling is behoorlijk bezet op een gemiddelde werkdag. De Fietspoint wordt door een particuliere fietsenmaker gerund, in opdracht van de NS. De stalling - 1260 plaatsen - kostte 1,8 miljoen euro. Helemaal precies zijn de kosten niet vast te stellen, want bij de aanleg kon men meeliften op de vernieuwing van de stationsomgeving waarvoor in totaal 7,1 miljoen euro beschikbaar was uit het programma 'Spoorse doorsnijding' en een kleine 8 miljoen euro voor rekening kwam van de gemeente. De NS legde nog een klein bedrag bij, om de commerciële ruimte wat groter uit te voeren en het plaatsen van de fietsenrekken in de stalling kwam voor rekening van ProRail.

De aanwezigheid van zo'n 2500 gratis fietsparkeerplaatsen rond de betaalde stalling lijkt in Alphen geen probleem. In de binnenstad van Alphen liggen twee gratis bewaakte stallingen, geëxploiteerd door Biesieklette. Eén gelijkvloers, de ander via een afdalend tapit rouland. De stallingen in de binnenstad van Alphen waren ooit betaald. In 2001 werden ze gratis. Dat werd bekostigd door de parkeertarieven met een dubbeltje per uur te verhogen. Twee ton per jaar is nodig om de stallingen in de binnenstad open te houden waarvan € 130.000 voor personeel. Daarvan komt € 31.500 uit een loonkostensubsidie van de gemeente, bedoeld om mensen aan het werk te helpen. De rest komt uit de parkeerexploitatie. Verder reserveert Alphen jaarlijks € 6.000 voor onderhoud e.d. en € 50.000 aan managementkosten. De Appel is daarbij vergeleken een dure klant. Jaarlijks gaat er zo'n € 35.000 naar de schoonmaak en het onderhoud van het gaas en de metalen constructie. In de binnenstad tref je ook fietsenrekken aan met geparkeerde fietsen in en buiten de rekken. Geen reden voor een stringent handhavingsbeleid maar onderdeel van het fietsparkeren in het centrum, aldus de gemeente.



geëxploiteerd (63 procent). In 71 procent van de gevallen is de gemeente ook de eigenaar van de stalling. In de buitenstallingen is dat voor 91 procent van de stallingen het geval.

Succesfactoren

Gevraagd naar de succesfactoren voor fietsenstallingen wordt de afstand tot de bestemming logischerwijze het meest genoemd, met vlak daarna de aanwezigheid van bewaking/toezicht. Toezicht zien de gemeenten dus als een belangrijke factor. Vlak daarna de hoogte van de tarieven (moet gratis zijn voor succes, vinden de meeste), de bereikbaarheid en de uitstraling. Daarna volgen onder andere de inrichting, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de stalling.

Net als bij de succesfactoren komt ook bij de faalfactoren de afstand tot de bestemming als belangrijkste factor naar voren. En ook de tarieven en bewaking/toezicht worden genoemd als belangrijke mogelijke faalfactoren. Daarnaast wordt (het gebrek aan) handhaving buiten de stalling als een belangrijke faalfactor gezien, samen met goede stallingsmogelijkheden buiten de stalling. Wat minder vaak genoemd zijn de toegankelijkheid, inrichting, bewegwijzering, uitstraling en sociale veiligheid.

Top vijf succesfactoren

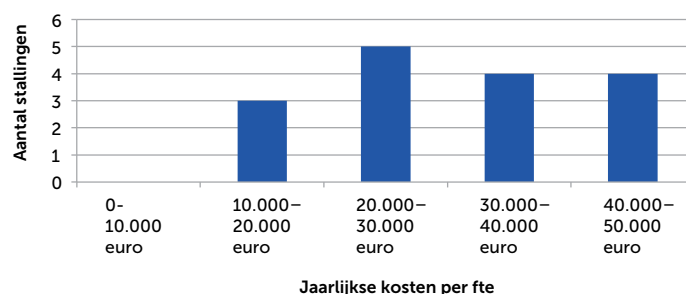
1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Aanwezigheid van bewaking/toezicht
3. Tarieven voor gebruikers
4. Bereikbaarheid van de stalling
5. Uitstraling van de stalling

Top vijf faalfactoren

1. Afstand van stalling tot bestemming
2. Gebrek aan handhaving buiten de stalling
3. Afwezigheid van bewaking/toezicht
4. Tarieven voor gebruikers
5. Ruime parkeermogelijkheden buiten de stalling



Personeelskosten



We hebben de respondenten ook gevraagd welke trends en ontwikkelingen zij zien. Genoemde antwoorden die te verwachten waren zijn bijvoorbeeld het toenemend gebruik van 'buitenmodel fietsen' en een toenemende behoefte aan oplaadfaciliteiten voor e-bikes. Maar er zijn ook tegenstrijdige ontwikkelingen gaande, met name op het gebied van de stallingsbehoefte. Bij een deel van de stallingen wordt een (sterk) toenemende capaciteitsbehoefte geconstateerd, terwijl de vraag bij andere stallingen juist terugloopt.

Matig financieel inzicht

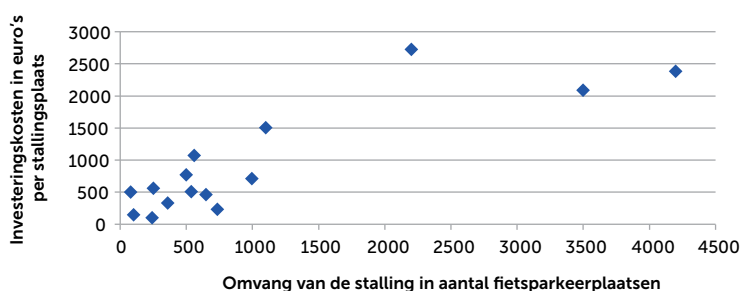
Van de 59 procent die de financiële vragen wilde beantwoorden, had slechts 35 procent inzicht in wat de investeringskosten van de stalling zijn geweest. Uit deze cijfers hebben we een gemiddelde kunnen halen, dit is 940 euro per stallingsplaats. De spreiding is hierbij echter erg groot. Het laagst gevonden bedrag is 104 euro (een uitpandige stalling in een stadscentrum), terwijl het hoogste 2.727 euro (een ondergrondse stalling in een stationsgebied) is.

De helft van de gemeenten die de financiële vragen beantwoord heeft, weet wat de jaarlijkse kosten zijn. Hoewel deze cijfers te weinig houvast bieden om relevante gemiddelden uit te destilleren, is een indicatie wel mogelijk. Zo hebben we kunnen achterhalen dat de gemiddelde kosten per fte circa 33.000 euro zijn. Dit zijn de totale personeelskosten gedeeld door het aantal fte. Uitgedrukt in kosten per stallingsplaats gaat het om gemiddeld 164 euro per plaats per jaar (uiteenlopend van 24 euro tot 318 euro). De totale exploitatiekosten per stallingsplaats variëren van enkele tientjes tot meer dan 450 euro per jaar en bedragen gemiddeld 188 euro. De exploitatieopbrengsten zijn vele malen lager. Het beperkte inzicht in de financiële aspecten van de stallingen blijkt

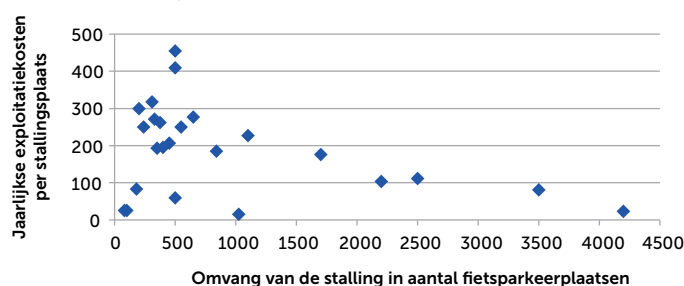


Een gemeente hoeft niet altijd alle kosten te dragen. Enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden.

Investeringskosten



Exploitatiekosten



ook uit het feit dat slechts in enkele gevallen prognoses en begrotingen zijn opgesteld.

Ondernemersperspectief biedt kansen

Naast de schriftelijke enquête onder gemeenten, hebben we ook enkele private ondernemers geïnterviewd om zo hun gedachten en ervaringen mee te kunnen nemen. Alle ondernemers zijn het er over eens dat de locatie en daaraan gekoppeld de schaalgrootte doorslaggevend zijn voor het (commerciële) succes van de stalling. Hierdoor zijn er grofweg twee 'modellen' denkbaar. Stallingen op goede locaties met veel bezoekers zouden rendabel geëxploiteerd kunnen worden door de stalling te 'integreren' met een fietsenwinkel met ruime openingstijden en een aantrekkelijke inrichting, waar fietsen worden verkocht, verhuurd en gerepareerd door hoog gekwalificeerd personeel. Dit zou moeten kunnen zonder een structurele subsidie. Voorwaarde is wel dat er nog geen fietsenwinkel in de nabijheid is gevestigd. Als dit wel het geval is, kan het interessant zijn om met deze ondernemer om tafel te gaan zitten om te bespreken of er een koppeling mogelijk is.

Voor stallingen op minder drukke locaties zullen gemeenten financieel bij moeten springen, maar kunnen slimme oplossingen zorgen voor een minimalisering van de benodigde subsidie. Hierbij valt te denken aan de inzet van medewerkers via de sociale werkvoorziening of langdurig werklozen, maar bijvoorbeeld ook aan het tijdelijk stallen in leegstaande panden. Er zijn ook bedrijven die toezicht aanbieden met mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Door het aanbieden van extra diensten (eenvoudige reparaties, buggy-verhuur, toilet, fietsverhuur, verkoop van artikelen, enzovoort) kunnen dergelijke bedrijven vaak een voorstel doen dat goedkoper is dan als de gemeente het in eigen beheer zou houden. Deze bedrijven zijn ook bereid om resultaatverplichtingen aan te gaan, zodat de financiële risico's niet bij de gemeente liggen.

Een opmerkelijk idee dat meermaals genoemd werd, is het introduceren van kentekens voor fietsen om zo het parkeerbeheer te vereenvoudigen. Zoals het echte ondernemers betaamt, zijn alle geïnterviewden geïnteresseerd om stallingen in opdracht van gemeenten te beheren en exploiteren.

Rendabel bij stations en drukke stadscentra

Ondanks dat het onderzoek nog niet is afgerond, kunnen we

al wel een aantal voorlopige conclusies trekken. Een belangrijke is dat de meeste van de onderzochte fietsparkeervoorzieningen over het algemeen gratis zijn (82 procent). Van alle gemeentelijke stallingen in Nederland zal het aandeel gratis stallingen nog hoger zijn: vooral de grote stallingen zijn in beeld gebracht, voor kleinere stallingen geldt dat betaald parkeren daar meestal sowieso geen optie is. Van het overgrote deel van de stallingen doet de gemeente zelf de exploitatie en ook het beheer en onderhoud. Er is een grote verscheidenheid in de investeringskosten en de jaarlijkse kosten. Die laatste lopen honderden euro's per stallingsplaats uiteen. Wellicht de belangrijkste conclusie is dat er bij gemeenten weinig cijfers bekend zijn over de financiële aspecten van hun fietsenstallingen en dat business cases zelden worden opgesteld. Bovendien viel het voor de gemeenten die wel cijfers konden aanleveren niet altijd mee om deze te achterhalen. Een opvallende conclusie, aangezien objectieve feiten en cijfers enorm belangrijk zijn om de vele actuele discussies over al dan niet investeren in fietsparkeervoorzieningen goed te kunnen voeren en de juiste beleidsafwegingen te kunnen maken.

De investeringskosten en de jaarlijkse kosten lopen per stalling sterk uiteen.



Een andere conclusie is dat er alleen op de grote stations en in de drukke stadscentra een rendabele exploitatie van gratis fietsparkeervoorzieningen mogelijk is (mits de investeringskosten niet op de exploitatie drukken). Sowieso zijn de verschillen tussen de stallingen groot, bijvoorbeeld wat betreft de locatie, de omvang en de aanwezige voorzieningen. Dit betekent echter niet dat gemeenten het allemaal maar zelf moeten doen. Fietsenstallingen zijn uitermate geschikt voor publiek-private samenwerking. Verschillende enthousiaste ondernemers gaan graag de samenwerking met gemeenten aan om een passend concept te vinden, waardoor de jaarlijkse bijdrage vanuit de gemeente geminimaliseerd kan worden.

Bij de digitale versie van dit artikel op fietsberaad.nl is het definitieve rapport te vinden (verschijnt rond de verschijningsdatum van deze Fietsverkeer), met daarin alle resultaten van het onderzoek.

308 parkeerplekken

beheert één toezichthouder (fte)

57 procent

van de stallingen kent overlast van verkeerd
geparkeerde fietsen in de omgeving

164 euro

per plaats per jaar kost een stalling aan personeel

33.000 euro

kost een fte per jaar

940 euro

bedragen de investeringskosten per
stallingsplaats



Fietsparkeren in de cloud

Langzaam maar zeker vindt de moderne technologie haar weg naar de stallingen. Als de voortekenen niet bedriegen, staan we aan de vooravond van een kleine technologische revolutie in de fietsparkeerwereld. CROW-Fietsberaad heeft een webbased standaard ontwikkeld, om alle toepassingen te koppelen in de cloud. De voordelen: meer regie voor de gemeente en modern gemak voor de fietser.

Otto van Boggelen – CROW-Fietsberaad

Het gonst een beetje in de fietsparkeerbranche. Vrijwel alle fabrikanten van fietsparkeervoorzieningen (de rekkenboeren) hebben samenwerking gezocht met high-tech bedrijven om intelligentie te kunnen toevoegen aan hun fietsparkeersystemen. Pro-rail heeft daar een belangrijke impuls aan gegeven, met aanbestedingen voor het HBF-systeem waarmee weesfietsen opgespoord kunnen worden. De NS is daarnaast druk bezig met de ontwikkeling van een toegangscontrolesysteem voor haar stallingen. Ook CROW-Fietsberaad doet samen met enkele gemeenten pilots om de mogelijkheden van barcodes en OV-kaarten te benutten.

Niet alleen in de stallingen, ook op straat en in de fietsdepots wordt de logistiek geoptimaliseerd. Amsterdam stuurt handhavers met apps op pad om weesfietsen op te sporen en de gemeente Utrecht heeft samen met het Centrum Aanpak Fietsdiefstal de afhandeling in het fietsdepot gestroomlijnd met een webbased applicatie.

De moderne technologie biedt nog veel meer kansen om het fietsparkeren efficiënter en klantvriendelijker te maken. CROW-Fietsberaad wil daar graag een bijdrage aan leveren. Enerzijds door samen met overheden opdrachten te geven voor innovaties, zoals de chip-fietskluis, die in opdracht van het Bestuur Regio Utrecht is ontwikkeld. Aan de andere kant willen we graag de verbindende schakel zijn tussen de verschillende toepassingen en technologieën, zodat zowel gemeenten als fietsers kunnen profiteren van de mogelijkheden die het internet biedt. Populair gezegd: een open webbased standaard voor Fietsparkeren 2.0, met gemeentelijke shareware en open data, waar marktpartijen hun eigen toepassingen op aan kunnen sluiten. Die rol past bij CROW-Fietsberaad, als onafhankelijk kenniscentrum van en voor de overheden.

Nationale stallingendatabase

De 'wolk' op deze pagina maakt het wat concreter. Een centrale rol is weggelegd voor de grote wolk in het midden, die



Barcode-stalling

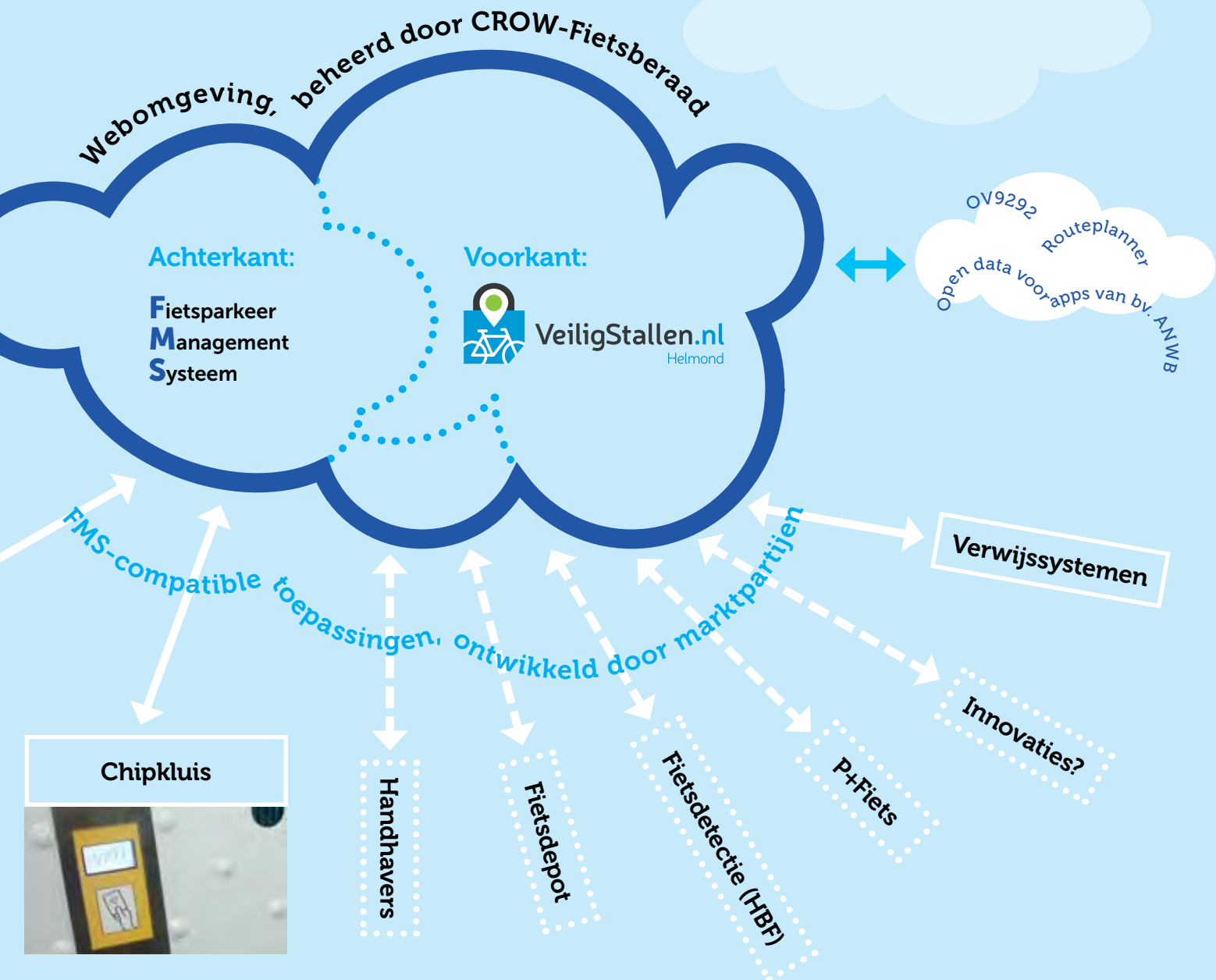
Chip-stalling

Fietstag



twee onderdelen bevat: het FietsparkeerManagementSysteem (FMS) voor gemeenten en de website VeiligStallen.nl voor de fietsers. In het FMS komen zoveel mogelijk relevante data voor de gemeente bij elkaar, zodat de beleidsmedewerker fiets(parkeren) één centrale plek heeft om te communiceren, te monitoren en eventueel te sturen. Zo kan een gemeente haar rol als regisseur van het fietsparkeren beter uitvoeren.

Voor elke gemeente is op dit moment in het FMS een basisfunctie beschik-



baar, waarmee men de beschikbare (bewaakte) stallingen op een kaart kan intekenen. Op deze manier werken we aan een nationaal databestand met alle veilige stallingmogelijkheden in Nederland. Fietsers kunnen via de website VeiligStallen.nl eenvoudig een veilige plek vinden voor hun fiets. Belangrijker nog is dat de database met veilige stallingmogelijkheden als open data beschikbaar is voor andere websites, routeplanners en app-bouwers. Het streven is dat fietsers in de toekomst de database met stallingen ook

kunnen raadplegen via bijvoorbeeld de parkeren-app van de ANWB, de routeplanner van de Fietsersbond of de ov-planners van de NS of 9292. Dat is het wolkje rechts van de centrale wolk.

Een andere functie van het FMS, die gemeenten relatief eenvoudig kunnen benutten, is een module om beeldschermen in de stallingen te voorzien van nuttige of aardige informatie voor de klanten van de stalling. Denk aan buienradar, openingstijden van de stallingen en plaatselijke nieuwtjes.

Stallingen koppelen

Voor meer mogelijkheden moet de gemeente eerst andere apparatuur koppelen aan het FMS. Dat is de onderste rij in het plaatje. Het kan gaan om apparatuur in de stalling of het fietsdepot of de apps die handhavers gebruiken op straat. Via het internet wisselen deze toepassingen gegevens uit met het FMS.

CROW-Fietsberaad heeft gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen om zoveel mogelijk toepassingen te ontwikkelen. We merken bij som-

mige bedrijven weerstand, omdat ze liever een eigen 'wolk' willen hebben, waar vaak ook weer een verdienmodel aan gekoppeld is. Voor de marktpartijen kunnen er inderdaad nadelen zitten aan een gestandaardiseerde 'fietsparkeerwolk'. Zo kunnen gemeenten makkelijker switchen naar een andere leverancier, die ook FMS-compatibele toepassingen levert. Anderzijds denken wij dat een 'gestandaardiseerde wolk' de toepassing van nieuwe systemen in een stroomversnelling kan brengen. En uiteindelijk gaat het om de voordelen voor de gemeentelijke regisseur en de fietsende klant.

Op dit moment zijn er vier toepassingen beschikbaar die gegevens uitwisselen met het FMS. Het gaat om drie verschillende toegangscontrolesystemen voor de stallingen (barcode, chip en tag), die functioneren in Apeldoorn, Helmond en sinds begin juni ook in Leeuwarden. Ook de chip-fietskluis die in opdracht van het Bestuur-Regio-Utrecht is ontwikkeld hangt aan het FMS. Hierdoor kan de gemeente nauwkeurig het gebruik van deze stallingen volgen: de actuele bezetting, de bezetting in de loop van de dag, het aantal lang gestalde fietsen, het drukste uur in het afgelopen jaar, het aantal verschillende gebruikers per maand, enzovoort.

Verwijzen en betalen

Omdat de stallingen en kluizen een (bijna) real-time verbinding hebben met de centrale wolk, kan de informatie over de bezetting ook gebruikt worden voor verwijssystemen naar vrije plekken. Een handige functie voor grote stationsgebieden met verschillende stallingen die geregeld vol zijn. Maar ook voor een fietser die zeker wil weten dat er nog

een kluis beschikbaar is op een klein stationnetje of bij een bushalte. Via de website VeiligStallen.nl kan de laatste fietser de vrije kluis meteen reserveren. De data over de actuele bezetting is eveneens open data, die we graag ter beschikking stellen aan app-bouwers en andere websites.

Gemeenten kunnen met het FMS ook de tarieven voor de stallingen en de kluizen instellen, bijvoorbeeld de eerste 8 uur gratis en daarna 1 euro per 24 uur. Momenteel wordt er nog geen gebruik gemaakt van deze betaaloptie, omdat alleen gratis stallingen zijn aangesloten. Het FMS is er echter wel op voorbereid. We denken dat de betaalfunctie kansrijk is om in de toekomst te sturen op stallingsduur, om onderscheid te maken tussen gunstige en minder gunstige locaties en om de tekorten op het fietsparkeren enigszins te beperken.

Ook fietsers profiteren van de centrale betaalfunctie. Natuurlijk willen de meeste fietsers liever niet betalen, maar als het dan toch moet, dan zo makkelijk mogelijk. Het FMS verrekent de stallingskosten met een centraal stallingstegoed dat gekoppeld is aan de fiets of de fietser. Geen gehannes meer met klein geld en één tegoed voor alle aangesloten stallingen in een gemeente of regio, of het nu gaat om een centrumstalling, een stationsstalling, een buurtstalling of een fietskluis. Fietsers kunnen het stallingstegoed op verschillende manieren opwaarderen: contant bij de beheerder, pinnen bij een betaalautomaat in de stalling of via een (familie-)account op de website VeiligStallen.nl.

Modern gemak

Het liefst zouden we het de fietser nog makkelijker maken, door een koppeling te maken met de klantenbestanden van relevante (vervoer-)bedrijven. Dat is de link met het wolkje links van de grote wolk. Heb je al een account bij bijvoorbeeld de NS, de RET of deelauto-organisatie MyWheels, dan kan het opwaarderen van het stallingstegoed ook via dat account. Want dat is wat de consument wil: modern gemak, met zo min mogelijk verschillende passen en accounts.

Tot nu toe hebben we dus alleen stallingen en kluizen aan het FMS gekoppeld. Graag willen we ook apparatuur van handhavers, logistieke systemen van fietsdepots en uitgiftesystemen voor P+Fiets koppelen aan het FMS. Met weinig fantasie zijn dan tal van nieuwe mogelijkheden te bedenken voor zowel gemeenten als fietsers. Enkele voorbeelden:

- Fietsers met een account krijgen automatisch een bericht als hun fiets weggesleept wordt door een handhaver.
- Met de app "Zoek mijn fiets" kun je eenvoudig je fiets terugvinden. Staat die in sector K van de stationsstalling of in het fietsdepot op het industrieterrein?
- Fietsers die hun fiets foutgeparkeerd hebben, kunnen in plaats van een boete ook kiezen voor het opwaarderen van hun stallingstegoed, zodat ze bijna dief van hun eigen portemonnee zijn als ze de volgende keer geen gebruik maken van de bewaakte stalling.

CROW-Fietsberaad nodigt gemeenten en marktpartijen uit om met ideeën te komen.

Pilot chipstalling Helmond van start

Gemakkelijk met een OV-chipkaart stallen

'Handig', 'werkt goed' en 'snel', veel positieve geluiden klinken in de nieuwe stationsstalling in Helmond. In de stalling, die sinds 9 februari open is, checken fietsers zelf in en uit met behulp van een OV-chipkaart of een 'Helmond fietst-kaart'. CROW- Fietsberaad voert samen met de gemeente en de NS een twee jaar durende proef uit om de mogelijkheden te testen van dit nieuwe toegangscontrolesysteem dat is gebaseerd op het Fietsparkeermanagementsysteem.

Eén van de vragen die centraal staan in de proef is: begrijpt de klant het systeem? Op een regenachtige maandagmiddag in mei lijken de meeste fietsers aardig gewend. Pasjes worden voor de scanners gehouden, fietsen weggezet, of opgehaald, de meeste in geroutineerd forensentempo. 'Handig, snel', vindt Femke Blankers. Ze gaat in Eindhoven naar school en gebruikt de stalling iedere dag. En ze is niet de enige die vooral het gebruiksgemak van de stalling roemt. Student Lars Durlinger zegt: 'Heel handig dat het werkt met een OV-chipkaart, die heb je toch.' De OV-chipkaart wordt namelijk gekoppeld aan een sticker met barcode op de fiets, waardoor fiets en fietser zijn verbonden.

Opvallend is dat van de 5500 individuele bezoekers in de eerste twee maanden, er 2000 geen OV-chipkaart hadden. Deze krijgen bij het eerste bezoek aan de stalling een rood pasje uitgereikt met de tekst 'Helmond fietst!'. Beheerder



'Ik vind het een fijn systeem, ik gebruik het elke dag. Dat het werkt met een OV-chipkaart is handig. En de stalling is ook veel beter dan die we hadden.' Zegt Nadja Luyben (22).

Harry de Ruijter: 'De aanschaf van een OV-chipkaart kost geld, veel mensen kopen daarom nog papieren kaartjes. En er zijn mensen die niet met de trein gaan reizen, maar bijvoorbeeld een evenement in de stad bezoeken.'

Sectoren

De stalling is in vijf sectoren ingedeeld en bij elke sector staat een scanapparaat. De bedoeling is dat een fietser eerst zijn fiets neerzet en dan zijn kaart bij het dichtstbijzijnde scanapparaat incheckt. In de praktijk blijkt dat een aantal fietsers eerst incheckt bij het scanapparaat bij de ingang en dan op zoek gaat naar een plaats. 'Die sectoren, daar let ik niet op', geeft Milou van Kemenade (21) toe. 'Ik zet hem altijd waar plek is.' Beheerder Marianne de Ruijter (geen familie van de andere beheerder): 'Ik leg dat altijd heel goed uit als

'Ik vind de stalling chill', zegt scholier Hub Noten. 'O, nu vergeet ik bijna uit te checken. Dat is mij nog niet eerder gebeurd.'





Sabrina Eikemans (19) checkt uit met haar rode Helmond-fietsst-pas. 'Ik was een tijdje mijn OV-chipkaart kwijt, en nu gebruik ik nog steeds deze pas voor de stalling.' Ze is blij met de stalling. 'Er wordt goed op je fiets gepast, je hoeft niet bang te zijn dat hij weg is.'

er iemand voor het eerst komt, maar dat kan blijkbaar nog beter.'

Het voordeel voor de fietser die wel incheckt bij de sector waar hij zijn fiets plaatst, is dat de fiets gemakkelijker terug te vinden is. Wie zijn pasje dan bij het zogenaamde Pinpoint of bij de beheerder laat scannen, kan zien in welke sector hij staat ingecheckt. Beheerder Marianne de Ruijter: 'Soms checken mensen ook eerst uit en gaan dan hun fiets zoeken. Dan kunnen ze hem niet vinden en dan komen ze naar ons. Maar dan zien wij alleen maar dat hij uitgecheckt is.'

De voordelen van het systeem met de sectoren zullen ook meer gaan leven als de stalling voller wordt (nu zijn er zelfs

op de drukere tijden vaak nog 800-900 plekken vrij), en het voor fietsers nuttig wordt erop te letten waar de lege plekken zijn. Ook als er in een stalling verschillende tarieven gelden voor verschillende sectoren - wat in principe met dit systeem mogelijk is - wordt het voor fietsers belangrijker op om de sectoren te letten.

Veiligheid

De meeste gebruikers zijn positief, maar af en toe uit iemand zijn twijfels. Niki Wouters (18 jaar): 'Ik vind de stalling niet veilig, iedereen kan binnenlopen en je fiets meenemen. Ik had liever het oude systeem met de bonnetjes.' Andere oud-gebruikers van de bewaakte stalling zijn niet zo bang voor diefstal. Trudie (54) en Albert Croese (59): 'Er wordt goed opgelet en het is nog gratis ook.'

Een proef met veel mogelijkheden

In deze eerste fase van de pilot wordt vooral de techniek uitgetest. Snappen fietsers hoe het werkt, kunnen beheerders ermee om gaan? Staan de scanpaaltjes op de juiste plek? Programmamanager Otto van Boggelen van CROW-Fietsberaad: 'Heel belangrijk in dit systeem is het samenspel tussen beheerder en techniek. Dat willen we in hier in Helmond goed testen.'

In een latere fase van de pilot wil CROW-Fietsberaad ook andere functies van het systeem uitproberen. Zo is er nu al het zogenaamde Pinpoint in de stalling gemonteerd, waar het mogelijk is te betalen. De gemeente Helmond heeft besloten voor de eerste twee jaar het stallen gratis te maken. Van Boggelen: 'Nu mag je hier 10 dagen blijven staan, je kunt als proef een optie mogelijk maken waarbij fietsers langer dan deze limiet mogen blijven staan, maar daarvoor betalen.'

Ook wordt gedacht aan een mogelijkheid van 'premium-stallen' waarbij fietsers tegen extra vergoeding een chip in het voorwiel krijgen, die extra comfort en beveiliging biedt, bijvoorbeeld alarmbellen die afgaan als een onbekende met de gechipte fiets vertrekt.

Daarnaast kan de stalling ook een rol krijgen bij het handhaven van foutgeparkeerde fietsers. Die zouden dan niet direct naar een depot op een industrieterrein worden weggebracht, maar als een soort tussenstap in de stalling worden gebracht, waar foutparkeerders ze tegen vergoeding kunnen ophalen.



Schermen geven aan waar de fiets staat, maar ook of er regen wordt verwacht.

De stalling is officieel niet bewaakt (al staat dat wel boven de deur), maar 'een stalling met toezicht'.



Trudie (54) en Albert Croese (59) zijn blij met de nieuwe stalling: 'We gaan heel vroeg naar ons werk, vooraan is er dan altijd plaats. Je fiets blijft lekker droog. Er wordt goed opgelet en het is nog gratis ook.'

In de vroegere bewaakte en betaalde stationsstalling moest iedereen zijn dagstallingsbewijs of abonnement laten zien bij het verlaten van de stalling. De huidige stalling is officieel geen bewaakte stalling (al staat dat wel boven de deur), maar 'een stalling met toezicht'. Er is cameratoezicht, de beheerders zijn aanwezig van een kwartier voor de eerste trein tot een kwartier na de laatste trein, de controle is 'steekproefsgewijs': af en toe controleert de beheerder bij de uitgang of iemand wel de eigen fiets meeneemt.

De beheerders zijn positief over de verandering. Harry de Ruijter: 'We zijn van de centen af. Vroeger met de bonnetjes moest je altijd wisselgeld in kas hebben. Als je tot 01.00 uur 's nachts open bent, voelt dat niet veilig. Mijn vrouw zegt altijd: 'Je mag wel moe thuis komen, maar niet beschadigd.'

Weesfietsen

Elke middag scannen de beheerders alle fietsen of ze wel zijn ingecheckt en of ze er niet te lang staan, fietsen die er langer dan 10 dagen staan, worden apart gezet. Fietsen die 17 dagen blijven staan gaan naar het fietsdepot. Weesfietsen zijn met het nieuwe systeem gemakkelijk op te sporen. Beheerder Harry de Ruijter laat een rijtje van 25 fietsen zien. 'Dat zijn de weesfietsen, sommige staat er al langer dan 17 dagen, we zijn nog coulant in de beginperiode.'

Ook de fietsen die niet zijn ingecheckt worden apart gezet. Een meisje komt een beetje boos de beheerdersruimte binnen: 'Mijn gestolen fiets staat hier in het rek'. Blijkt dat haar fiets al die tijd in stalling heeft gestaan, maar ze had hem niet ingecheckt en zo was hij niet terug te vinden.



Student Lars Durlinger: 'Heel handig dat het werkt met een OV-chipkaart, die heb je toch.'



Chipkluizen bij provinciehuis Noord-Holland

De proef waarbij het Fietsparkeermanagementsysteem wordt ingezet voor de aansturing van chipkluizen die in Zeist zou plaatsvinden, is verhuisd naar het provinciehuis Noord-Holland. Daar testen nu ambtenaren van de provincie de fietskluizen. Anders dan de gewone fietskluizen van de NS zijn deze kluizen gemakkelijk per dag te reserveren en te betalen. Als de pilot slaagt, dan wil de provincie de chipkluizen gaan plaatsen bij een aantal haltes van R-Net, het hoogwaardig ov-netwerk in de Randstad. Daar staan nu 270 fietskluizen die slecht worden gebruikt, slechts 40 mensen huren zo'n fietskluizen.

Het nadeel van de huidige door NS-fiets geëxploiteerde fietskluizen is dat de kluizen voor een jaar moeten worden gehuurd. Gebruikers krijgen dan een sleutel opgestuurd. De chipkluizen kunnen per dag worden gehuurd en gemakkelijk worden gereserveerd, als men wil zelfs voor een jaar. Daartoe moet de gebruiker een OV-chipkaart hebben (of een andere kaart met een RFID-chip) en een account hebben op Veiligstallen.nl. Betaling gaat achteraf. De kluizen zijn gratis in de pilot-periode die op 22 april van start ging.

Veilig stallen belangrijker dan beloning

Otto van Boggelen - CROW-Fietsberaad

Het programma Fiets-en-Win heeft geleerd dat je selectief moet zijn bij het belonen van fietsers, zo blijkt uit de evaluatie. Veilig stallen vinden fietsers belangrijker dan meedoen aan een loterij.

Ruim vier jaar geleden startte de gemeente Apeldoorn samen met het Fietsberaad het beloningsprogramma Fiets-en-Win. Fietsers die hun fiets in de stalling zetten, konden gratis meedoen aan een loterij. Zo hoopte de gemeente het fietsgebruik in het algemeen te bevorderen en het gebruik van de gratis bewaakte fietsenstallingen in het centrum in het bijzonder. Gaandeweg haakten ook Eindhoven en Helmond aan.

Fiets-en-win ontwikkelde zich al snel tot meer dan een beloningssysteem met een loterij. De aanpak bleek goed te combineren met een toegangscontrolesysteem met barcodes, dat de aloude bonnetjes vervangt.

Problemen met de prijzenpot

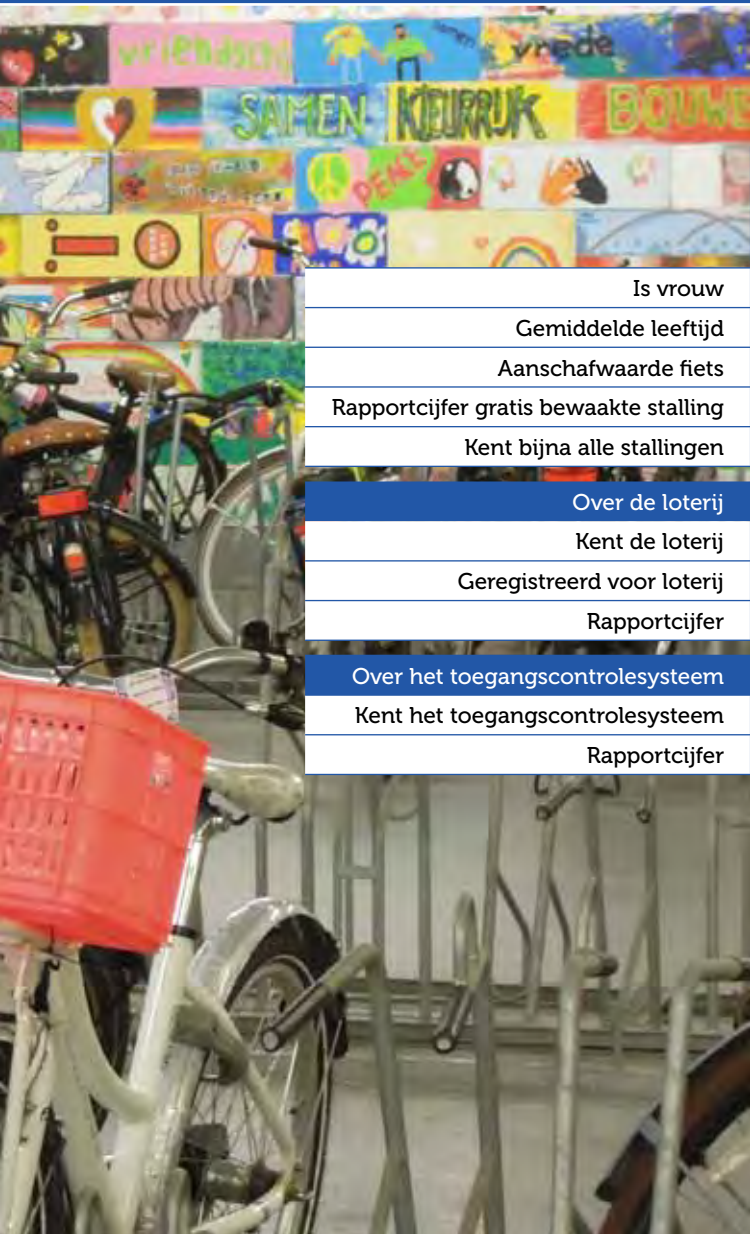
De brandstof van een beloningsysteem is natuurlijk de beloning. Zonder interessante beloningen mag je geen gedragsverandering verwachten. Uit het vooronderzoek wisten we al dat fietsers liever een spaarsysteem hebben dan een loterij met een kans op een prijs. Uit wat berekeningen op een bier-viltje bleek echter dat een spaarsysteem niet haalbaar was. De waarde per spaarpunt zou vrij hoog moeten en daardoor onbetaalbaar. Of de meeste fietsers zouden een half jaar moeten stallen voordat ze kleinigheidje bij elkaar hebben



gespaard. Bovendien profiteert vooral de frequente gebruiker van een spaarsysteem, terwijl we juist willen dat de incidentele gebruiker vaker stalt.

De keuze viel daarom op een loterijstelsel, waarbij de website Fiets-en-Win elk kwartaal een prijzenpot verloot onder de klanten die zijn ingecheckt in de stallingen. We zijn er daarbij van uitgegaan dat de plaatselijke middenstand zorgt voor een constante stroom van leuke en aantrekkelijke prijzen. Ze krijgen er exposure op de website en op beeldschermen in de stallingen voor terug.

In de praktijk bleek de medewerking van de middenstand tegen te vallen, mogelijk veroorzaakt door de gewijzigde economische situatie. Het verzamelen van voldoende prijzen bleek steeds meer een tijdrovende en dus kostbare klus, die vanwege het structurele karakter elke keer weer terugkwam. Het was overigens niet alles kommer en kwel, wat de prijzen betreft. Sparta verdient hier een eervolle vermelding. Verschillende malen stelde deze Apeldoornse fabrikant (elek-



Gebruikers en niet-gebruikers van de stallingen in Apeldoorn en Helmond

	Respondenten in de bewaakte stalling	Respondenten op straat..	
		..met sleutelhanger	..zonder sleutelhanger
Is vrouw	70%	75%	56%
Gemiddelde leeftijd	50 jaar	36 jaar	
Aanschafwaarde fiets	870 euro	550 euro	510 euro
Rapportcijfer gratis bewaakte stalling	8,5	8,2	7,9
Kent bijna alle stallingen	55%	37%	19%
Over de loterij			
Kent de loterij	50%	25%	0%
Geregistreerd voor loterij	18%	4%	0%
Rapportcijfer	6,3		
Over het toegangscontrolesysteem			
Kent het toegangscontrolesysteem	100%	97%	28%
Rapportcijfer	9,0	8,4	6,8

trische) fietsen ter beschikking. En de positieve reacties in de stalling van de prijswinnaars (bij het inchecken klonken enkele vrolijke piepjes) waren ook inspirerend. Toch was het moeizame vullen van de prijzenpotten een belangrijke reden voor de deelnemende gemeenten om eind 2013 te stoppen met de loterij. Daarnaast bleek uit een evaluatie die onderzoeksbureau D&B in opdracht van het Fietsberaad heeft gehouden dat de meerwaarde van de loterij beperkt is.

Sleutelhangers gewild

D&B heeft op een aantal zaterdagen en koopavonden een korte enquête gehouden onder fietsers in de bewaakte stalling en op straat. De resultaten geven dus vooral een beeld van het winkelend publiek en niet zozeer van het (jongere) uitgaanspubliek, dat in de weekendnachten ook intensief gebruik maakt van een aantal stallingen. De enquêtes zijn in het voorjaar van 2013 gehouden in Helmond en Apeldoorn.

De verschillen tussen beide steden zijn klein.

Opvallend is dat tweederde van de fietsers die op straat bevraagd zijn, in bezit is van een Fiets-en-Winsleutelhanger. Zij hebben de voorgaande jaren dus minimaal één keer gebruik gemaakt van de bewaakte stallingen. Ook uit andere gegevens blijkt dat een hele grote groep fietsers af en toe in de stallingen komt. Zo zit op ongeveer de helft van de geparkeerde fietsen op straat een barcodesticker uit de stalling. En uit de incheckgegevens blijkt dat elke maand ongeveer twintigduizend verschillende fietsers minimaal één keer gebruik maken van één van de bewaakte stallingen van Apeldoorn. Veel mensen weten de weg naar de stallingen te vinden. Voor de evaluatie van de loterij is in de enquête gevraagd naar de bekendheid met, de deelname aan, en de waardering voor de loterij. Zoals te verwachten is de bekendheid het grootst bij de respondenten die in de stalling zijn ondervraagd. De trouwe, frequente stallingsbezoekers zijn in deze groep oververtegenwoordigd. De helft kent de loterij, maar de andere helft dus niet. Terwijl er heel wat registers zijn opengetrokken om de loterij onder de aandacht te brengen: beeldschermen in de stallingen, flyers, promotieteam, enzovoort. Hieruit blijkt weer hoe moeilijk het is bekendheid te geven aan een actie als het geen directe invloed heeft op het handelen van mensen. De bekendheid met het toegangscontrolesysteem met barcodes is veel groter. En van de fietsers zonder sleutelhanger is niemand bekend met de loterij. Terwijl je die laatste groep juist in de stalling wilt hebben.

Registratie is een drempel

Hetzelfde patroon is te zien bij de registratie voor de loterij.



18 procent van de ondervraagden in de stalling heeft een account op de website aangemaakt om mee te kunnen doen aan de loterij. Op straat is dat weer veel minder. Met de loterij worden dus vooral vaste klanten van de stalling bereikt. Dat hoeft op zichzelf geen probleem te zijn, als je een loterij wilt inzetten om bestaande klanten aan de stalling te binden. Volgens D&B heeft dat veel potentie. De noodzaak om een account aan te maken, was overigens wel een belemmering om mee te doen.

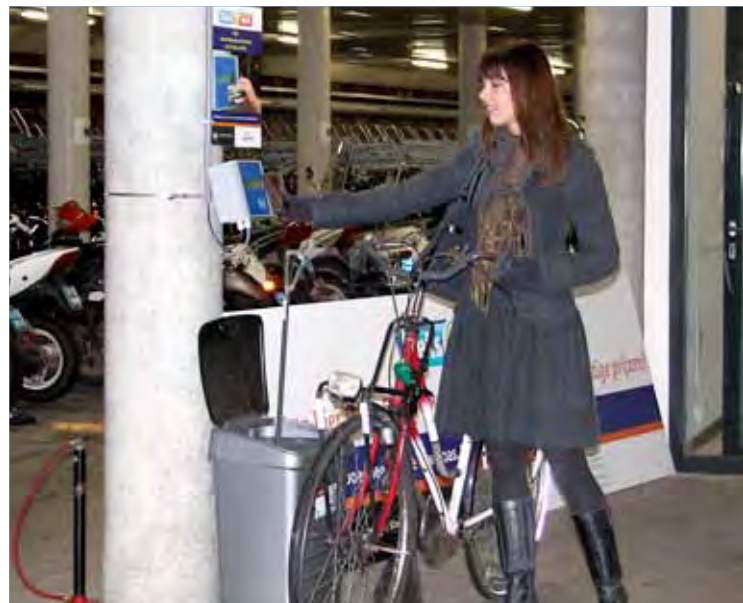
Hoewel het percentage geregistreerde fietsers relatief laag is, gaat het in absolute aantallen toch om behoorlijke aantallen. Enkele duizenden deelnemers per gemeente hebben zich geabonneerd op de nieuwsbrief en daarmee heeft de gemeente de mogelijkheid om rechtstreeks te communiceren met een belangrijke groep vaste klanten van de stalling. Tot slot de waardering voor de loterij. Deze is met een gemiddeld rapportcijfer 6,3 over de hele linie matig. Zowel bij de fietsers op straat als in de stalling. Of men nou meedoet aan de loterij of niet. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de onderzoekers in de analyse van de incheckdata niet hebben kunnen vaststellen dat het beloningssysteem heeft bijgedragen aan een hoger gebruik van de stalling.

Technisch geslaagd

Achteraf gezien is veel techniek uit de kast gehaald om de loterij te organiseren. Dat kan veel simpeler, bijvoorbeeld door elke duizendste deelnemer te belonen met een leuke prijs. Tegelijkertijd hebben we juist het meeste geleerd van die techniek rond de registratie van fietsers, dat aanvankelijk een bijproduct was van de loterij.

Bijna alle fietsers vinden het inchecken met een barcodesleutelhanger een duidelijke verbetering ten opzichte van het bonnetjessysteem. Daarbij geldt: hoe trouwer de klant, des te positiever. Geen bonnetjes meer die kwijtraken en een betere controle bij de uitgang die een veilig gevoel geeft.

Ook voor de beheerder zijn er voordelen. Dankzij de barcodesticker op de fietsen kan deze bijvoorbeeld eenvoudig controleren hoe lang een fiets in de stalling staat. Maar ook heel praktisch: geen bonnetjes meer in de mond. En voor de gemeentelijke beleidsmedewerker resulteert de registratie in veel meer inzicht in het gebruik van de stallingen en de gebruikers. Deze ervaringen zijn voor Apeldoorn en Helmond reden om wel door te gaan met het registratiesysteem.



Gemak versus veiligheid

Hoewel de meeste fietsers positief zijn over het modernere toegangscontrolesysteem, mag niet verwacht worden dat het doorslaggevend is om de gratis bewaakte stallingen te gebruiken. Het is hoogstens een klein zetje in de goede richting. De evaluatie geeft een beeld welke factoren van belang zijn.

Het imago van de stallingen in Helmond en Apeldoorn is in ieder geval geen belemmering. Fietsers geven de gratis bewaakte stallingen een hoog rapportcijfer. Frequente gebruikers zijn het positiefst, maar zelfs fietsers die bijna nooit in de gratis bewaakte stallingen komen, geven gemiddeld bijna een 8. Wellicht is dat te danken aan het feit dat de stallingen gratis zijn.

Ook de bekendheid van fietsers met de bewaakte stallingen is redelijk, maar hier is nog wel iets te winnen. Met name bij de fietsers die niet zo vaak in de stallingen komen. Ongeveer een kwart van de fietsers die op straat ondervraagd zijn, kende (bijna) alle bewaakte stallingen. Een randvoorwaarde om überhaupt gebruik te kunnen maken van de stallingen.

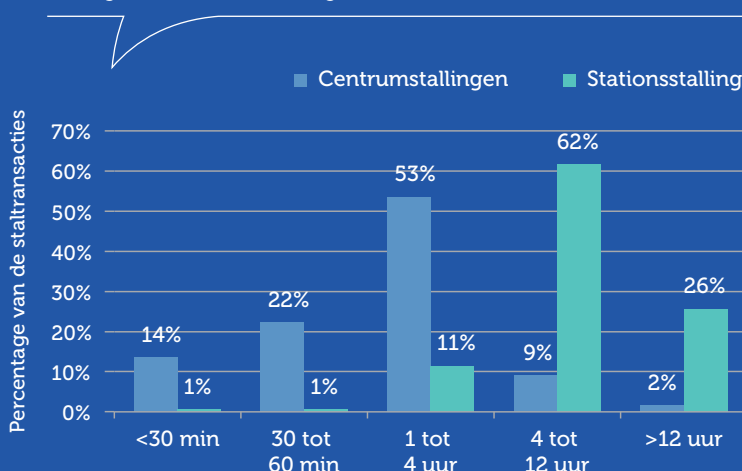
Voorbeeld Helmond: de nieuwe stationsstalling

Alle stallingen in Helmond zijn aan de website VeiligStallen.nl gekoppeld. Dat geldt ook voor de nieuwe chipstalling bij het station, die op 9 februari 2014 werd geopend. Hierdoor hebben we een aardig beeld van de gebruikers van deze nieuwe stationsstalling. In de eerste drie maanden maakten 5.500 verschillende fietsers gebruik van de nieuwe stationsstalling. Bijna de helft van de stationsstallers heeft eerder gebruik gemaakt van één van de bewaakte stallingen in het centrum van Helmond. Dit zijn dus de bekende klanten. Zij kunnen er profijt van hebben als het toegangscontrolesysteem van de stationsstalling en de centrumstallingen vergelijkbaar is.

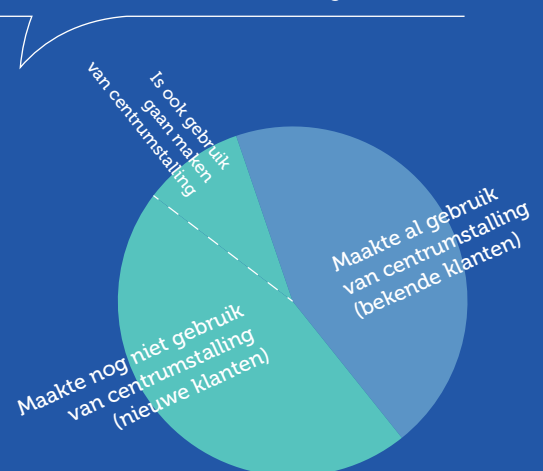
Gebruikers nieuwe stationsstalling Helmond

Ruim de helft van de gebruikers van de nieuwe stationsstalling is nog niet eerder in een bewaakte stalling in het centrum van Helmond geweest. Dit zijn 3.000 nieuwe klanten, die ook een barcode-sleutelhanger krijgen voor de centrumstallingen. Ongeveer een zesde van deze nieuwe stationsklanten heeft in de periode februari-april ook daadwerkelijk gebruik gemaakt van minimaal één bewaakte stalling in het centrum van Helmond. De koppeling tussen de stationsstalling en de centrumstallingen levert in de eerste drie maanden dus 500 nieuwe klanten voor de centrumstallingen op.

Stallingsduur bewaakte stallingen Helmond



Gebruikers van de nieuwe stationsstalling Helmond



De fietsers op straat is gevraagd waarom ze deze keer op straat stallen en niet in de bewaakte stalling. Uit de antwoorden blijkt dat het vaak een afweging is tussen 'gemak en snelheid' aan de ene kant en behoefte aan een veilige plek voor de fiets aan de andere kant.

Heel belangrijk daarbij is de stallingsduur. Veel mensen kiezen voor het parkeren van de fiets op straat, omdat het sneller is, gemakkelijker en dicht bij de bestemming. Dat is vooral van belang als men maar kort in de stad hoeft te zijn. De meeste straatstallers maakten af en toe ook gebruik van de gratis bewaakte stallingen, met name als ze langer in het centrum zijn om te winkelen of om uit te gaan. Bescherming van de fiets tegen diefstal en vandalisme weegt dan (soms) iets zwaarder dan gemak en snelheid.

Ook de fietsers die in de bewaakte stallingen zijn onderzocht geven veiligheid als belangrijkste reden om bewaakt te stallen. Voor een enkeling aangevuld met comfortaspecten, zoals 'er hangt daar een spiegel'. De afweging tussen 'gemak en snelheid' enerzijds en 'veiligheid' anderzijds zal niet alleen

verschillen per bezoek, maar ook per individu. De frequente gebruiker van de bewaakte stallingen is gemiddeld wat ouder, vaker een vrouw en heeft een duurdere fiets.

VeiligStallen.nl

Conclusies: om het gebruik van de bewaakte stallingen te stimuleren, kan het beste ingespeeld worden op de behoefte aan veiligheid bij fietsers die hun fiets minimaal een uur willen parkeren. Dat zijn mensen die uitgebreid gaan shoppen, uitgaanspubliek, werknemers en ook centrumbewoners. Het belang van veiligheid is ook de reden dat we Fiets-en-Win.nl hebben omgedoopt in VeiligStallen.nl. Bekendheid met de stallingen is een randvoorwaarde en de website VeiligStallen.nl kan daaraan bijdragen (zie ook het artikel: Fietsen in de cloud). Speciale acties, zoals een loterij, kunnen ingezet worden als een kortdurende prikkel om de aandacht voor de stalling te vergroten. Zorg dan wel voor echt spraakmakende prijzen en uitgebreide communicatie bij de potentiële doelgroep. De drempel voor deelname moet zo laag mogelijk zijn. Bij voorkeur moet de doelgroep automatisch deelnemen.



Mikael Colville-Andersen is in Nederland vooral bekend van de fameuze blog www.copenhagencyclechic.com. Hij is echter ook Urban Mobility Expert, CEO van de Copenhagenize Design Company en fotograaf en filmer. Maar bovenal is hij het gezicht van het Deense fietsen.

'De fiets is als een stofzuiger'

Waarom ligt de Fun Factor van het fietsen in Denemarken hoger?

Aangezien ik niet weet wat de Fun Factor is, weet ik niet of deze hoger ligt in Denemarken. Denemarken en Nederland hebben dezelfde relatie met de fiets. Het is een stofzuiger, een stuk gereedschap om het dagelijks leven te vergemakkelijken.

In Nederland zie je vooral omafietsen, terwijl Denemarken een bredere markt kent, met meer variatie in fietsontwerpen. Wij zijn een design-land, dus we willen graag iets te kiezen hebben als we een fiets uitzoeken.

Maar mensen fietsen omdat het de snelste manier is om van A naar B te komen, net zoals in Nederland.

Fietsen lijkt in Denemarken meer verankerd in het stedenbouwkundige concept dan in Nederland. Missen we hier iets?

Design is diep geworteld in de Deense samenleving. Mijn zoon kreeg in de derde klas al zijn eerste ontwerples. Fietsinfrastructuur bestaat al een eeuw. In Denemarken hebben we kennelijk, in tegenstelling tot Nederland, onbewust designprincipes en fietsinfrastructuur samengebracht. Het resultaat is dat we maar vier typen infrastructuur kennen en een eenvoudig handboek waar welke is toe te passen. Dat is gunstig voor de oriëntatie, de veiligheid en het gebruiksgemak.

In Nederlandse steden, hoewel veilig, kun je overal fietsers tegenkomen. Het wegdek verandert regelmatig, het eenrichtingsfietspad wordt plotseling een tweerichtingsfietspad aan de andere kant van de weg. En je moet op van die kleine knopjes drukken op kruisingen, alsof je een aanvraagformulier moet invullen voor je mag oversteken. Het werkt prima,

maar het is rommelig en verwarrend.

Een designstandaard voor Nederlandse steden zou briljant zijn. Het zou nog veel meer mensen aanmoedigen om te fietsen en de leefbaarheid in steden spectaculair verbeteren.

Welke Deense innovaties moet men in Nederland overwegen?

Het is interessant om te zien dat van alle innovaties in het stedelijke fietsen sinds 2006 de meeste uit Kopenhagen komen. De Nederlanders lijken tevreden met hun (spectaculaire) status quo, maar lopen achter als het gaat om het onbevangen 'out of the box' denken.

Groene golven langs de hoofdadars zijn een must tegenwoordig. Fietsers verwennen met railings en voetopstapjes zijn zachte, maar effectieve maatregelen om te overwegen. De Deense spoorwegen werken er enthousiast naar toe dat fietsen meer ruimte krijgen in de trein, terwijl het erop lijkt dat de NS dat juist wil zien te vermijden, er op rekenend dat met de OV-fiets de problemen zijn op te lossen.

De Nederlanders zouden de bakfiets serieuzer moeten nemen. In Kopenhagen alleen al rijden er 40.000 en men werkt aan innovatieve parkeeroplossingen. Op dit terrein ligt Kopenhagen ver voor en de Nederlanders zouden daar goed nota van moeten nemen.

Dit gezegd hebbend, er zijn veel zaken die wij kunnen leren van de Nederlandse ervaringen.

Wanneer kunnen 'Cycle Chic: the Movie' verwachten?

De Copenhagenize Design Company is druk bezig om andere steden te adviseren hoe ze fietsvriendelijker kunnen worden, dus daar hebben we geen tijd voor. Gelukkig werken onze collega's van Vancouver Cycle Chic er aan.