

FIETSVERKEER

Tijdschrift voor fietsbeleid en fietspraktijk



**Beter Benutten:
de volgende ronde**

Fietsdata verzamelen

**Tour de Force: op weg naar
een Actieprogramma fiets**

**Waar komen al die fietsers
vandaan?**

Dossier **Fietspalen**

- onderzoek
- pilots
- ervaringen

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.

najaar 2014 - nummer 35 > 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)	Gemeente Woerden
Ruud Ditewig	Gemeente Utrecht
Louis Eggen	Gemeente Den Haag
Monique de Jong	Gemeente Winterswijk
Martijn te Lintelo	Gemeente Nijmegen
Wim Bot	Fietsersbond
Bert Zinn	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hillie Talens	CROW
Bas Braakman	Gemeente Eindhoven
Kees Miedema	NS Stations
Ingrid van Dijk	Gemeente Bussum
Jan-Albert de Leur	Gemeente Heerhugowaard
Jolanda van Oijen	XTNT
Peter Bezema	Gemeente Boxtel
Folkert Piersma	ProRail
Miranda Thùsh	ThuisraadRO
Kees-Jan Boer	Waterschap Rivierenland
Bastiaan Pigge	Veilig Verkeer Nederland
Sjors van Duren	Stadsregio Arnhem Nijmegen
Jeanette van 't Zelfde	ANWB Vereniging
Leonie van Sluijs	Provincie Zeeland
Otto van Boggelen	Fietsberaad

12



Fietser laat zich nog lastig volgen

Het verzamelen van fietsdata staat volop in de belangstelling. Hoewel de technische mogelijkheden sterk zijn toegenomen, is het nog niet zo simpel als het lijkt. Je hebt er eigenlijk medewerking van de fietser voor nodig en zie die maar te krijgen.

46

Waar komen al die fietsers vandaan?



Volle fietspaden, volle stallingen. De fiets lijkt de laatste jaren aan een nieuwe opmars bezig. Maar weten we eigenlijk hoe dat komt?

Beter Benutten 2: Voor welk probleem biedt de maatregel een oplossing?

50



De tweede ronde 'Beter Benutten' biedt mogelijkheden voor de fiets. Maar denk niet meteen aan een nieuwe fietssnelweg of stationsstalling. Gedragsverandering is het belangrijkste criterium.

Nieuws

4

Routeplanner Fietsersbond biedt extra stallingsinfo dankzij open data

5

Zeven nieuwe leden in Programmaraad Fiets

Dodehoeksticker voor vrachtwagens

Stallingen in beeld

18



Fietsenstallingen verdwijnen vaak onder de grond. Dat is niet de eerste keus van de fietsers, maar door er iets moois van te maken, weten die de weg toch wel te vinden. Drie recente voorbeelden uit Utrecht, Malmö en Rotterdam in beeld.

24



Aftrap voor Tour de Force 2015-2020

Op uitnodiging van de gemeente Zwolle lanceert CROW-Fietsberaad de Tour de Force 2015-2020. Opzet is om met medewerking van zoveel mogelijk partijen medio 2015 een actieprogramma op tafel te leggen met concrete plannen en initiatieven om de groei van het fietsverkeer in goede banen te leiden.

28

Zichtbaarheid sterk afhankelijk van omgeving

De Rijksuniversiteit Groningen onderzocht hoe je fietspalen laat opvallen en wat de rol van markering daarbij is.

Geef fietser de ruimte bij fietspalen

Adviesbureau Royal HaskoningDHV analyseerde verschillende opstellingen. Onder meer ging men na wat het effect is van verbreding van het fietspad ter plaatse van de palen.

Niet alle ribbels waarschuwen

De Rijksuniversiteit Groningen onderzocht elf soorten ribbels. Niet allemaal leveren ze het gewenste effect op.

Verhalen achter de cijfers

Achter de cijfers over ongelukken met paaltjes zitten de verhalen. We spraken met een aantal slachtoffers. Ze maken nog scherper duidelijk welke verantwoordelijkheid een wegbeheerder heeft.

Houten: Nu nog de besteldiensten weren

De gemeente Houten heeft inmiddels ruime ervaring met het ruimen van paaltjes. En Houten deed mee aan de palen-pilots. Het zijn daar vooral de besteldiensten die misbruik maken van sluiproutes over het fietspad.

Dossier Fietspalen

Er is de laatste paar jaar veel werk verzet om de risico's van fietspalen te minimaliseren. Gemeenten gingen aan de slag met het saneren van overbodige paaltjes en het CROW-Fietsberaad startte onderzoeken en pilots. Een overzicht van de stand van zaken.



6

Speed Pedelec brengt risico's met zich mee

7

Kunstgrasberm moet veiligheid fietsers verhogen

8

NS moet meebetalen aan stallingen bij stations

9

Dynamische wegwijzer toont fietser snelste route naar station

Eerste deelfietsen in Utrecht en Rotterdam

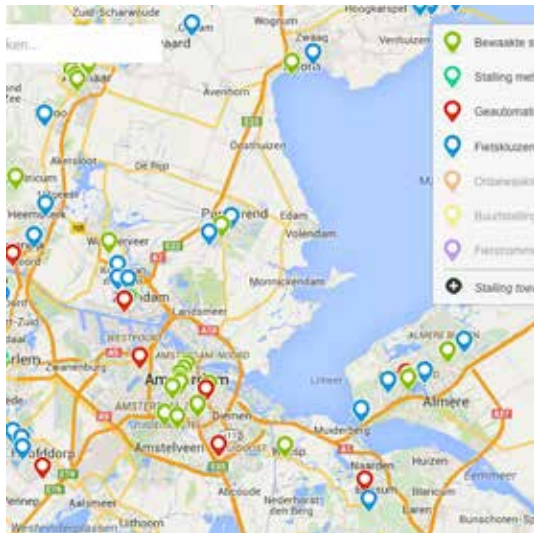
10

Studenten adviseren over Groningse fietsbeleid

11

Het fietspad wordt high tech

Routeplanner Fietzersbond biedt extra stallingsinfo dankzij open data



Data over locaties en bezetting van fietsenstallingen is voor iedereen beschikbaar die bijvoorbeeld een app wil maken of informatie op de website wil weergeven.

Via de Routeplanner van de Fietzersbond is nu ook uitgebreide informatie te vinden over stallingsmogelijkheden in Nederland. Daartoe is een koppeling gemaakt tussen de open data van VeiligStallen.nl en de Routeplanner. De Fietzersbond Routeplanner is voor iedereen gratis te raadplegen via www.routeplanner.fietzersbond.nl. De stallingsinformatie is te vinden door op de Routeplanner onder 'Locaties' de optie 'Service' aan te klikken.

De routeplanner toonde al informatie over stallingslocaties, verzameld door vrijwilligers. Het is echter voor het eerst dat open data binnen de fietswereld wordt ingezet om niet alleen stallingslocaties weer te geven, maar ook uitgebreide actuele informatie over de stallingen zelf.

De data die nu is toegevoegd aan de Routeplanner wordt verzameld door

het Fietsberaad en is te vinden op VeiligStallen.nl. Deze website wordt aangestuurd door het FietsparkeerManagementSysteem (FMS) van CROW-Fietsberaad. Gemeenten (en anderen) kunnen daar stallingsinfo aan toevoegen en bijvoorbeeld toegangscontrolesystemen, betalingsmodules en dergelijke mee aansturen. Behalve uitgebreide locatie-informatie omvat die data ook het aantal fietsplekken en/of fietskluizen, openings- en sluitingstijden, services die

worden geboden bij de stalling, enzovoort. En voor locaties die beschikken over een systeem dat bijhoudt hoe de bezetting in de stalling is, wordt ook aangegeven of er nog plek is in de stalling.

Het Fietsberaad biedt de gegevens aan als open data. Dat betekent dat iedereen de data kan gebruiken voor eigen toepassingen in bijvoorbeeld websites of apps. De informatie wordt iedere vijf minuten ververs, zodat men altijd over de actuele stand beschikt, ook over de bezetting van stallingen (indien beschikbaar).

Zie ook het artikel: Fietser laat zich nog lastig volgen (pag. 12).



Zeven nieuwe leden in Programmaraad Fiets



De programmaraad van CROW-Fietsberaad speelt een belangrijke rol bij de keuze van de activiteiten die CROW-Fietsberaad uitvoert. Zeven nieuwe leden hebben de Raad versterkt.

De Programmaraad adviseert over de activiteiten die het Fietsberaad uitvoert. De Raad bestaat grotendeels uit praktijkdeskundigen in fiets(verkeers)beleid die werkzaam zijn bij gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en waterschappen, belangenorganisaties en in de advieswereld. Leden van de programmaraad worden benoemd voor een periode van maximaal zes jaar. De gewaardeerde leden Paul van Weenen, Kees Slabbekoorn en Cor van der Klaauw hebben dit jaar de programmaraad verlaten. Onder meer ter vervanging van deze leden is nu een aantal nieuwe leden benoemd. We stellen ze kort voor:

Sjors van Duren - Stadsregio Arnhem Nijmegen

'Er liggen veel kansen in het leggen van verbindingen: tussen gezondheid en fiets, tussen leefbaarheid en duurzaam vervoer en tussen wetenschap en praktijk.'

Leonie van Sluijs - Provincie Zeeland

'Om alle fietsers en andere gebruikers op een veilige manier gebruik te laten maken van de fietspaden, wordt het tijd om de bestaande richtlijnen eens goed tegen het licht te houden.'

Herbert Tiemens - Bestuur Regio Utrecht

'De uitdaging is om beleidsmaatregelen die continu werken te combineren met maatregelen die op korte termijn rendement hebben.'

Kees-Jan Boer - Waterschap Rivierenland

'Het aantal ongevallen met fietsers ligt nu al ontoelaatbaar hoog en met het nog toenemende fietsgebruik en de vergrijzing zal het aantal ongevallen alleen maar toenemen. Hier ligt dan ook een moeilijke maar belangrijke opgave voor het Fietsberaad.'

Jeanette van 't Zelfde - ANWB vereniging

'Een nieuwe kijk op de plek van de fiets in het binnenstedelijke verkeer zou goed zijn, zodat we ook in de toekomst kunnen genieten van de vrijheid van het fietsen.'

Bastiaan Pigge - Veilig Verkeer Nederland

'CROW-Fietsberaad is een mooie plek om de kennis die Veilig Verkeer Nederland opdoet te delen en ervaringen en vragen van anderen mee te nemen.'

Ton Lubbers - Gemeente Zutphen

'Ik ben een groot voorstander van prioriteit voor de fiets met daarin ook veel aandacht voor de verkeersveiligheid.'

Dodehoeksticker voor vrachtwagens

Ondernemersorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) hoopt dat met behulp van een dodehoeksticker ongevallen met afslaan vrachtwagens zijn te voorkomen.

De sticker maakt fietsers duidelijk op welke plek achter een vrachtauto ze het veiligst kunnen staan bij een verkeerslicht. Dat is ruim achter de vrachtauto aan de rechterkant en niet ernaast, want daar kan een chauffeur fietsers over het hoofd zien als de vrachtauto afslaat naar rechts. Inmiddels hebben meer dan 500 bedrijven de stickers aangevraagd om

aan te brengen op de achterkant van hun vrachtauto's.

De stickeractie sluit aan op het Veilig op Weg lesprogramma waarbij basisschoolleerlingen leren hoe ze om moeten gaan met de dode hoek van een vrachtauto. Onlangs werd het 17e Veilig op Weg schooljaar afgesloten met een record-aantal schoolbezoeken. 50.000 leerlingen van bijna 1300 basisscholen hebben geleerd dat ze rechts en minimaal drie meter achter een vrachtauto het beste zichtbaar zijn.



De dodehoeksticker verwijst fietsers naar een plek achter de vrachtwagen in plaats van ernaast.

Speed Pedelec brengt risico's met zich mee

'Dat ding gaat als de brandweer!', aldus een van de deelnemers aan de High Speed E-Bike Battle: een estafettewedstrijd tussen bestuurders en ondernemers uit de FoodValley-regio met de 'opgevoerde' elektrische fiets. Maar deelnemers wezen ook op de risico's van fietsen met 40 km/uur.

In de High Speed E-Bike Battle gingen een team van bestuurders en een team van ondernemers uit de FoodValley-regio gedurende zes weken de strijd aan om tijdens de battle zoveel mogelijk kilometers op de speed pedelec te maken.

Mark Ipema van Dishman Netherlands uit Veenendaal is enthousiast: 'Het kost relatief weinig moeite om een gemiddelde snelheid van circa 40 km/uur te halen op mijn stuk woon-werkverkeer. Maar je moet terdege rekening houden met een groot snelheidsverschil met de medegebruikers van het fietspad, op tijd bellen en remmen.'

Ook Peter Schoeber van Cunera Drukkerij uit Rhenen heeft positieve ervaringen, maar ook hij waarschuwt voor de risico's. 'Je moet omdat je relatief snel rijdt, goed rekening houden met andere weggebruikers die een fietser niet zo snel verwachten.'

Wethouder Han ter Maat van de gemeente Wageningen is eveneens kritisch: 'In de ochtendspits kun je nauwelijks veilig in Wageningen op het

fietspad doordenderen met 35 tot 45 km/uur. Te gevaarlijk door allerlei schoolgaande en fietsende kinderen die op smalle fietspaden rijden. Mijn woon-werkroute is niet geschikt voor de speed pedelec. De gewone fiets is dan geschikter. Maar het is natuurlijk wel een ideale fiets als er een snelle fietsroute zou liggen tussen Wageningen en Arnhem. Dan trap je lekker door.'

Niet vaker, wel ernstiger gewond

Of de speed pedelec in de praktijk tot meer ongevallen leidt in Nederland is niet bekend. De gewone e-fiets zit pas sinds kort in de ongevallenregistratie. Bovendien is de speed pedelec formeel een bromfiets.

Volgens een recent Duits onderzoek kan het meevallen met de risico's. In het onderzoek van de Duitse verzekeraars (GDV) werden 90 fietsers, e-fietsers en speed pedelec-fietsers voorzien van camera's en gps gedurende enkele weken gevolgd. Dat leverde 2300 uur videomateriaal op en de nodige data over rijnsnelheden en dergelijke.

Daarbij werden de wettelijke regels in acht genomen. Dat wil in Duitsland zeggen dat speed pedelecs worden gezien als Kleinkrafträder. Je hebt er een rijbewijs voor nodig, een helm en een verzekering en meestal mag je niet op het fietspad.

Analyse van de beelden wees uit dat de drie soorten fietsers ongeveer even vaak met kritische verkeerssituaties te maken krijgen. De hogere snelheid van de speed pedelec maakt geen verschil. Maar ook in Duitsland ontbreken, net als in Nederland, concrete ongevallencijfers van e-fietsers. Daarom worden de bevindingen met het nodige voorbehoud gepresenteerd. De onderzoekers verwijzen naar Zwitserse ongevallencijfers (daar zijn zelfs 1000 Watt fietsen toegestaan) die erop wijzen dat speed pedelec-fietsers niet vaker, maar wel ernstiger gewond raken als gevolg van een verkeersongeval.

Op het fietspad?

Het Duitse onderzoek laat ook zien dat de snelheden van e-fietsers en speed

*Directeuren en wethouders op de speed pedelec.
Niet iedereen voelt zich altijd safe op zo'n fiets.*





pedelec-fietzers daadwerkelijk hoger liggen, hoewel het verschil niet al te groot is. Een gewone fietser heeft een reissnelheid (deur tot deur) van 13,9 km/uur, en een gemiddelde rijdsnelheid van 15,5 km/uur. Bij de e-fietser ligt dat op 16 respectievelijk 17,4 km/uur en bij de speed pedelec op 21,8 respectievelijk 23,2 km/uur.

Ondertussen wordt de speed pedelec nu door de Nederlandse overheid 'gedoogd' als zijnde een snorfiets (met snorfietskenteken). Vanaf 1 januari 2017 zal er naar verwachting nieuwe regelgeving komen waarbij de speed pedelec beschouwd wordt als brommer.

Vragen waar het ministerie van IenM, belangenorganisaties en kennisinstuten zich op dit ogenblik over buigen zijn onder meer of en wanneer een speed pedelec op het fietspad moet en of het dragen van een helm (en wat voor soort helm) voor de speed pedelec verplicht wordt.

Kunstgrasberm moet veiligheid fietsers verhogen

Langs de fietspaden aan Kamperzeedijk liggen sinds enkele maanden kunstgrasbermen. Het is een experiment in opdracht van de provincie Overijssel met als doel de veiligheid van fietsers te verhogen.

Belangrijkste voordeel van kunstgras is dat het niet gemaaid hoeft te worden. De randen van de paden blijven mooi strak en begaanbaar. En het zicht blijft gegarandeerd. Verder is het voordeel dat fietsers niet gelijk in de zachte berm belanden als ze moeten uitwijken of om andere reden in de berm terecht komen, mochten er tegenliggers tegemoetkomen die het hele pad gebruiken. Men kan veilig uitwijken op het kunstgras.

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. En jaarlijks worden veel fietsers na enkelvoudige fietsongevallen behandeld op de Spoedeisende Hulp. Van de weg afraken en botsen tegen trottoirbanden of ten val komen in de berm is één van ongevalsoorzaken. Daarom is het belangrijk om bermen goed te laten aansluiten op de verharding zonder hoogteverschil en obstakels in de bermen te vermijden, aldus luidt een aanbeveling van het Fietsberaad.

Het gebruik van kunstgras in de openbare ruimte is overigens niet nieuw. Het wordt elders al toegepast op rotondes en als bekleding voor viaductwanden.

De kunstgrasberm is één van de pilots binnen het project 'vergevingsgezinde fietspad' dat wordt uitgevoerd door Royal HaskoningDHV en de RuG.

In dat kader werd ook geëxperimenteerd met de breedte van fietspaden en verschillende soorten markering. De eerste ervaringen wijzen erop dat bermstroken positief uitpakken ten aanzien van de vergevingsgezindheid van fietsvoorzieningen. Ook verbreding van het fietspad werkt positief uit. En vooral op brede fietspaden kan een brede en/of verzwaarde asstrook in sommige situaties gunstig uitwerken.

Er volgen nog enkele andere pilots en daarna zullen de bevindingen worden vertaald naar aanbevelingen die uiteindelijk hun weg moeten vinden naar de nieuwe Ontwerpwijzer Fietsverkeer.



Kunstgras in de berm helpt fietsers die van het pad raken.



De Tweede Kamer vindt dat NS meer moet bijdragen in de kosten van fietsenstallingen.

NS moet **meebetalen** aan stallingen bij stations

De NS moet gaan meebetalen aan de kosten voor fietsparkeren bij stations. Dat is de strekking van een motie die onlangs is aangenomen door de Tweede Kamer.

De Tweede Kamer wil hiermee het verzoek in van de VNG en de stedelijke regio's die eerder hebben laten weten dat de kosten voor fietsvoorzieningen bij stations niet alleen door gemeenten kunnen worden gedragen. Ze pleitten mede op basis van een advies van het Fietsberaad voor een gelijke verdeling van de kosten tussen gemeenten, NS en ProRail. Het ziet er nu naar uit dat dit er inderdaad van gaat komen. Weliswaar blijkt uit de motie van de Kamerleden Dik-Faber, Van Tongeren en Van Veldhoven niet dat NS voor precies een derde van de kosten zal worden aangesproken, maar wel dat de zorg voor goede fietsparkeervoorzieningen bij stations een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van ProRail, NS, regionale vervoerders en gemeenten.

'Het is daarom gewenst dat betrokken partijen allen finan-

cieel bijdragen aan de kosten van aanleg, beheer, onderhoud, exploitatie, vervanging en handhaving fietsparkeren bij stations', aldus de motie. Die stelt verder dat de kosten 'evenwichtig' moeten worden verdeeld onder de drie betrokken partijen. De motie verzoekt de regering verder om binnen een jaar met concrete afspraken daarover te komen.

In Utrecht ondertekenden ongeveer tegelijkertijd NS, ProRail en de gemeente Utrecht een overeenkomst met betrekking tot de in mei geopende stalling aan het Jaarbeursplein. Het gaat daarbij echter alleen nog om de kosten van de exploitatie van de stalling. Die zal in gelijke delen worden bekostigd door de drie partijen samen, voorlopig voor twee jaar.

Dynamische wegwijzer

toont fietser snelste route naar station

In 's-Hertogenbosch is een kruising voorzien van een dynamisch bord dat aangeeft hoe je als fietser het snelst aan de overkant komt.

Het gaat om de kruising Orthenseweg-Citadellaan-Vogelstraat. Een nieuw bord geeft fietsers uit de richting Aartshertogenlaan de snelste oversteek aan richting het station.

Er zijn twee mogelijkheden voor fietsers vanuit de richting Aartshertogenlaan om de kruising over te steken. Via speciale meetapparatuur wordt gemeten welke oversteek het snelst is. Dit is vervolgens te zien op het bord.

Als fietser zit je dan in een groene golf. Dit betekent dat als het bord via een groene pijl aangeeft dat linksom het snelst is, je ook groen licht hebt bij de volgende oversteek.

Dit bijzondere bord is hier geplaatst omdat deze route straks onderdeel uitmaakt van de snelfietsroute Oss-'s-Hertogenbosch (F59).



Een dynamisch bord voert fietsers via een mini-groene golf over het kruispunt.

Eerste deelfietsen in Utrecht en Rotterdam



De eerste deelfietsen in Nederland komen er aan. In Kopenhagen is de GoBike al een bekende verschijning in het straatbeeld.

Op industrieterrein Lage Weide in Utrecht staan vanaf november 15 GoBikes. En als de plannen doorgaan, staan er volgend jaar 200 tot 450 GoBikes in Rotterdam.

Deelfietsen van dit type rijden al rond in Kopenhagen, Barcelona en Stavanger. De nieuwe leenfietsen zijn niet alleen voorzien van gps, maar ook van een tablet op het stuur die is aangesloten op internet. Behalve reisinfo kan met de tablet ook locatiegebonden informatie worden doorgegeven over activiteiten in de regio. De fietsen zelf zijn van aluminium, met lekbestendige banden en hebben trapondersteuning. Betalen doe je met de creditkaart en eventueel met een OV-chipkaart.



De gemeente Groningen kreeg advies van studenten hoe je het gebruik van de Slimme routes naar de universiteit kan vergroten.

Studenten adviseren over Groningse fietsbeleid

Voer de fietsroutes naar de universiteit in dezelfde kleur uit als de buslijnen daar naartoe. En zet OV-fietsen neer waar je ze ook kunt zien. Dat zijn enkele van de aanbevelingen die Groningse studenten hebben voor de gemeente om de grote stroom fietsers naar het universiteitscomplex Zernike in goede banen te leiden.

Met ruim 55.000 studenten op 200.000 inwoners is Groningen een echte studentenstad. Meer dan 20.000 studenten reizen dagelijks met de bus of fiets vanaf het hoofdstation, station Noord en uit de stad naar het Zernike.

Allemaal over hetzelfde fietspad leidt tot opstoppen. Vandaar dat de gemeente al probeert het fietsverkeer te spreiden over enkele zogenaamde Slimme fietsroutes. Met speciale campagnes wordt daar aan het begin van het studiejaar aandacht voor gevraagd.

Dat werkt nog niet echt en daarom heeft de gemeente aan de studenten gevraagd om zelf met voorstellen te komen. De Student Advies Commissie (SAC) van de universiteit komt na uitgebreid onderzoek tot een groot aantal aanbevelingen met betrekking tot de infrastructuur en de communicatie rond de Slimme routes.

Gebrek aan uniformiteit

Het eerste wat de studenten is opgevallen, is het gebrek

aan uniformiteit op de routes. Verschillende ondergronden, kleuren, voorrangssituaties en de al dan niet aanwezige verlichting leiden tot een verwarrend verkeersbeeld.

Verder zijn sommige routes monotoon, waardoor een rit langer lijkt te duren. De route creatief aankleden draagt bij aan een meer positieve beleving. En waar veel meer fietsers zijn dan ander verkeer, moet de fietser ook de meeste fysieke ruimte krijgen, zo luidt een aanbeveling.

Ook ziet men graag dat de fietsenstallingen op het hoofdstation toegankelijker zijn voor studenten die aankomen met de bus. Bij aankomst met een streekbus is de overstap op een stadsbus dermate gemakkelijk dat voor studentenbusreizigers de fiets niet eens als alternatief wordt gezien, aldus het rapport van de SAC.

City of cycling

Eenduidige informatie over de reis vinden de studenten ook belangrijk. Ze doen de aanbeveling om informatie aan te bieden over de reistijd van de fiets ten opzichte van de bus, en over de drukte in bussen en in de stallingen. 'En zet pijlen, leg rode lopers of gebruik bepaalde kleuren op de grond richting de fietsstalling en de fietsroutes.'

Ten slotte, zo stellen de studenten voor, kan Groningen zich meer profileren als city of cycling talent. 'Fietsstad Groningen wil JOU op de fiets.'

Het fietspad wordt high tech



Stroom uit een fietspad. De SolaRoad levert in de pilot elektriciteit voor 2 tot 3 huishoudens.

Niet alleen de fiets, ook het fietspad wordt high tech. Zo werd vorige maand het Roosegaarde-Van Gogh fietspad in gebruik genomen. Diverse partners in de regio, waaronder de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven, investeren € 7 ton in dit innovatieve fietspad, dat onderdeel is van de Van Gogh fietsroute. Het 600 meter lange fietspad loopt waar Vincent van Gogh van 1883 tot 1885 heeft geleefd, en heeft een bijzonder design bestaand uit duizenden door zonne-energie gevoede glinsterende steentjes, ontworpen door Daan Roosegaarde.

Glow marking

In Drenthe is de provincie een proef gestart met de iets minder spectaculaire glow in the dark-markeringen op een fietspad bij Diever langs de provinciale weg.

De provincie Drenthe onderzoekt of de toepassing van dit materiaal voordelen heeft boven het gebruik van de gebruikelijke markeringsstrepen. Aanleiding voor de proef is de vraag vanuit de omgeving om de zichtbaarheid van de fietspaden te verbeteren. Langs dit weggedeelte staan geen lichtmasten,

omdat de provincie er naar streeft de openbare verlichting in buitengebieden te beperken.

Er zijn ronde plaatjes aangebracht die overdag licht absorberen. In het donker geven ze licht af. Het fietspad zou daardoor beter zichtbaar moeten zijn.

Zonneweg

Ten slotte is in Krommenie het proeftracé van SolaRoad in bedrijf, een fietspad dat zonlicht omzet in elektriciteit. Het proeftracé van een kleine honderd meter bestaat uit betonnen modules van 2,5 bij 3,5 meter. In één rijrichting zijn zonnecellen aangebracht onder een geharde glazen toplaag van ongeveer 1 cm dikte.

Drie jaar lang worden diverse metingen en tests uitgevoerd om SolaRoad verder te ontwikkelen. De testen moeten antwoord geven op vragen als: Hoe gedraagt het zich in de praktijk? Hoeveel energie levert het op? En hoe is het om eroverheen te fietsen? SolaRoad is ontwikkeld door TNO, provincie Noord-Holland, Ooms Civiel en Imtech Traffic&Infra.

Het Roosegaarde-Van Gogh fietspad met oplichtende steentjes.



Fiets en data:

Fietsers laat zich nog lastig volgen

Ron Hendriks

Dankzij detectielussen, camera's, navigatiesystemen en smartphones weten we inmiddels vrij nauwkeurig hoe auto's zich over het wegennet bewegen. En door de OV-chipkaart is ook over de ov-reiziger het nodige bekend. Maar de fietser laat zich niet zo eenvoudig digitaal vastpinnen.

Fietsters gedragen zich net als water. Ze volgen meestal de weg van de minste weerstand, en dat is niet altijd de meest voor de hand liggende route. Bovendien zijn fietsers niet of nauwelijks van elkaar te onderscheiden, een fiets heeft geen kenteken. Dat maakt het lastig om een goed beeld te krijgen van de bewegingen en motieven van fietsers. Want met alleen het tellen op een paar punten ben je er niet. Waar komt hij vandaan, waar gaat hij naartoe? Hoe snel rijdt hij en waar stalt hij zijn fiets? Hoe staat het met de verkeersveiligheid? Gegevens die het fietsbeleid betere handen en voeten zouden kunnen geven.

Maar fietsers zitten er meestal niet op te wachten dat hun gangen worden nagegaan. En om goed inzicht te krijgen in

gedrag patronen, is de medewerking van de fietser onontbeerlijk.

Toch is het mogelijk ook zonder die medewerking al meer te weten komen dan een paar jaar geleden.

Wifi-tracking

Zo zijn er nieuwe telmethoden geïntroduceerd. Hoewel de aloude telsing, zeker als het om een tijdelijke voorziening gaat, nog geregeld wordt gebruikt, zijn er nieuwe technieken beschikbaar om fietsers te tellen. Het kan bijvoorbeeld ook met radardetectoren en met infrarooddetectoren. En het is zelfs mogelijk met videocamera's 'virtuele lussen' te creëren om het aantal passerende fietsers bij te houden.



Dergelijke systemen hebben vooral als voordeel dat ze snel en flexibel zijn in te zetten, waardoor het eenvoudiger is op meer punten te tellen. Maar om te weten welke routes een fietser aflegt, dan moet de fietser op een of andere manier gevolgd worden. De smartphone, die 9 miljoen Nederlanders op zak hebben, biedt mogelijkheden.

Een smartphone zendt continu een zogenaamd MAC-adres uit, op zoek naar een wifinetwerk in de buurt. Dat is uit te zetten, maar de meeste gebruikers doen dat niet. Dat MAC-adres is uniek, dus als je op twee meetpunten hetzelfde adres terugziet, gaat het om dezelfde smartphonegebruiker. En dan is ook uit te rekenen hoe lang iemand erover heeft gedaan om de tussenliggende afstand te overbruggen, waaruit de snelheid is af te leiden.

In Lochem heeft bureau Keypoint onlangs een proef uitgevoerd met wifimetingen. Op enkele plaatsen in de gemeente werden wifi-ontvangers geplaatst. In het kader van de proef werd ter vergelijking met camera's in de gaten gehouden wat er werkelijk op straat te zien was.

Uit de proef bleek dat een wifimeting zo'n 45 seconden vergt. In die tijd legt een fietser 200 tot 300 meter af. Dat, plus het feit dat niet alle fietsers een smartphone met wifi hebben, leidde ertoe dat 20 procent van de fietsers daadwerkelijk werd gemeten. Niet genoeg dus voor een zuivere telling, maar wel om zogenaamde herkomst-bestemmingspatronen te kunnen genereren.

Daar is overigens nog wel een extra slag voor nodig wil je het precies weten. Bij de proef in Lochem werd op zes punten gemeten. Dan is nog bekend welke route de fietser heeft

Met wifi-tracking is het gedrag van fietsers in kaart te brengen.



Postbode gaat gestolen fietsen opsporen

In België gaat de postbode gestolen fietsen opsporen. Dat is tenminste de opzet van de nieuwe dienst CycloSafe, niet geheel toevallig opgezet door een dochterbedrijf van het postbedrijf. Het systeem CycloSafe draait om een twaalf centimeter groot kastje met een RFID-chip dat aan de verticale stang van de fiets wordt bevestigd. Het kan volgens de makers niet worden verwijderd zonder de fiets te beschadigen. De gebruiker betaalt € 30,- voor de aanschaf. Hij registreert vervolgens het aan de RFID-chip gekoppelde registratienummer bij het postbedrijf Bpost en ontvangt een certificaat.

Als de fiets is gestolen, meldt de eigenaar dat bij Bpost. De postbodes zijn uitgerust met een speciale scanner die fietsen tot 1 à 2 meter kan uitlezen. Als die de fiets hebben opgespoord, geven ze dat door aan de lokale politie die daarop actie moet ondernemen. CycloSafe benadrukt dat men alleen op de openbare weg naar gestolen fietsen zal zoeken en niet in privé-schuurtjes en dergelijke. Het systeem is niet bedoeld om fietsen te 'tracken'. Omdat de RFID-chip een zogenaamde passieve chip is, is dat ook niet zonder meer mogelijk.





De SMART-app wordt in Twente gebruikt om reizigers te belonen én data in te winnen.



In Brabant probeerde men met de Positive Drive-app het gedrag van fietsers te sturen.

afgelegd. Daarom werden de uitkomsten digitaal 'geprojecteerd' op een kaart van de fietsrouteplanner. Aannemende dat het merendeel van de fietsers de routeplanneradviezen zou volgen, konden zo de fietsersstromen in beeld worden gebracht.

Wifi-tracking is dus te zien als een aanvulling op bestaande onderzoeksmethodes, maar een beetje omslachtig is het wel. Bovendien moet je er rekening mee houden dat onder bepaalde groepen (ouderen, kinderen) minder smartphone-gebruikers zijn. Vooral de 25-34 jarigen zijn oververtegenwoordigd. Daar komt bij dat wifi-tracking op den duur waarschijnlijk lastiger zal worden. Apple maakt bijvoorbeeld in de nieuwste versie van het besturingssysteem voor de iPhone om privacyredenen gebruik van wisselende (dynamische) MAC-adressen, waardoor gebruikers niet meer zijn te volgen. Wellicht biedt Bluetooth dan nog mogelijkheden. Een signaal dat smartphones uitzendt om de telefoon bijvoorbeeld te koppelen aan een handsfree set. Het wordt al gebruikt om auto's te volgen. Maar veel (fiets)gebruikers hebben de optie waarschijnlijk standaard uit staan dus het is de vraag of dat gaat werken bij relatief kleine aantallen.

GPS-tracking

Als je individuele gebruikers de hele weg kunt volgen, ontstaat een veel nauwkeuriger beeld. GPS-tracking heet dat. Tot een paar jaar geleden werden hiervoor wel speciale GPS-trackers gebruikt. Inmiddels kan het ook met een smartphone. De metingen worden nog nauwkeuriger, als daarbij ook de GSM- en wifilocatiegegevens worden meegenomen.

Bedrijven als Google, Apple en de telefoonoperators verzamelen op die manier al een schat aan gegevens. Maar, data zijn het nieuwe goud. Ofwel, er hangt een prijskaartje aan, nog los van privacyaspecten die hierbij spelen. Misschien komt daar ooit verandering in. De makers van de verkeers- en navigatie-app Waze hebben onlangs aangegeven wel data

te willen 'ruilen' met wegbeheerders. Waze maakt gebruik van door gebruikers zelf gerapporteerde verkeersinformatie. Men wil die informatie graag verrijken met informatie van wegbeheerders over wegwerkzaamheden, evenementen en dergelijke. Google is eigenaar van Waze, dus wellicht biedt dat perspectief voor de toekomst.

Maar wil je als verkeerskundige dataverzamelaar locatiegegevens inwinnen, dan moet je het voorlopig nog hebben van fietsers die bereid zijn jouw speciale app te installeren én te gebruiken. Zowel het een als het ander levert in de praktijk de nodige problemen op.

Want waarom zou iemand zo'n app installeren? Bijna altijd moet daar een of andere vorm van beloning tegenover staan. Maar zelfs dan haken veel gebruikers na een tijdje af, zo is de ervaring. Bovendien, hardcore fietsers en gadgetliefhebbers zullen vermoedelijk de eerste gebruikers zijn en dat geeft niet op alle punten een representatief beeld. Verder ligt misbruik op de loer. Er zijn inmiddels GPS-simulator-apps die een fietsrit naar het werk na kunnen bootsen om zo de beloning te incasseren.

Positive Drive

Een van de eerste tracking-apps met beloning werd enkele jaren geleden in Breda geïntroduceerd. Overigens niet met als hoofddoel fietsdata te genereren, maar vooral om te kijken of het gedrag van fietsers is te beïnvloeden. Met de Positive Drive-app konden fietsers bonuspunten verdienen als ze gebruik maakten van bepaalde routes. De proef leverde bij gebrek aan consequente gebruikers weinig op. In Leeuwarden wordt nu een nieuwe poging ondernomen. Fietsers kunnen daar punten verdienen als ze op de fiets naar het werk gaan of gebruik maken van één van de Park&Bike-locaties.

In Amsterdam werd zo'n smartphone-app gebruikt in een pilot van het RingRing-project. Een burgerinitiatief waarbij deelnemers punten konden sparen voor korting bij de aan-



Socialist Cyclist, wellicht de app van de toekomst. Fietzers informeren fietsers, zonder tussenkomst van een andere partij.

gesloten bedrijven of om buurtprojecten mede te bekostigen. De proef bereikte 271 deelnemers, maar is inmiddels beëindigd.

Slimmere apps

Nu wordt gewerkt aan slimmere varianten. Die kunnen ook vaststellen met welk vervoermiddel is gereisd, bijvoorbeeld op basis van de snelheid en de informatie die de sensor van de smartphone doorgeeft. En dat is interessant, want dan zijn ook combinaties van vervoerwijzen, met name fiets en ov, in kaart te brengen. Ook is het zo mogelijk op basis van begin- en eindpunt ritmotieven te koppelen aan een reis (bijvoorbeeld van huis naar een winkelcentrum). Nadeel is wel dat dergelijke apps een forse aanslag doen op het batterijgebruik. Maar ook daar valt wel weer iets aan te doen, bijvoorbeeld door de app alleen te activeren als een smartphone in beweging komt.

Een dergelijke app (MoveSmarter) wordt beproefd binnen het project Dutch Mobile Mobility Panel waar onderzoeksinstituten en de overheid aan deelnemen. De eerste resultaten met geselecteerde paneeldeelnemers laten zien dat het werkt, maar nader onderzoek moet uitwijzen of de resultaten voldoende betrouwbaar zijn. DTV Consultants timmert aan de weg met Tripzoom, een app met vergelijkbare eigenschappen. Dat systeem is tot nu toe vooral ingezet voor fietsstimuleringsprojecten.

Stallen

Fietsdata gaat niet alleen over de rijdende fiets, maar ook over de stilstaande fiets. Stallen is immers vaak de achilleshiel van het fietsbeleid. De meeste stallingbeheerders weten wel min of meer wat de bezettingsgraad van de stalling is, maar dan houdt het op. Via het FietsparkeerManagement-Systeem (FMS) van het Fietsberaad kom je meer te weten. Bovendien snijdt het mes aan twee kanten, de fietser krijgt er meer comfort voor terug.

Fietscomputers



Een relatief onbekende databron zijn elektrische fietsen. Fabrikanten slaan automatisch een aantal gegevens op van het fietsgebruik, waaronder afstand en snelheid. Die gegevens worden uitgelezen als een fietser zich bij de fietsenmaker meldt voor onderhoud. Het Fietsberaad gebruikte de gegevens om meer inzicht te krijgen in het algemene gebruik van de elektrische fiets, want de data zijn niet te herleiden tot gebruikers en routes.

Het systeem legt gegevens van de stallinglocatie, de fiets, de fietser en de tijd vast. Voorwaarde is wel dat de fiets is voorzien van een kenmerk: een barcodesticker of een RFID-chip in een sleutelhanger of aan de fiets bevestigd. Dergelijke RFID-chips gebruikt men ook vaak bij systemen om werknemers te belonen als ze met de (elektrische) fiets komen. Die worden dan eenvoudig bij binnenkomst van de stalling geregistreerd.

Ook hier geldt dat er voor een fietser voordelen aan zo'n systeem moeten zitten. Dat kan bijvoorbeeld betalingsgemak zijn, bij een betaalde stalling. Geen gedoe met bonnetjes en muntgeld. Of hij kan makkelijker gebruik maken van een stallingkluis, die de fiets(er) automatisch herkent. Maar ook is er bijvoorbeeld een beloningssysteem aan te koppelen, waarbij het gebruik van de stalling bonuspunten oplevert. (Uit een proef van het Fietsberaad in Apeldoorn bleek overigens dat men het stallingsgemak belangrijker vond dan een beloning.)

Voor de beheerder levert het systeem een interessante hoeveelheid data over het gebruik van de stallingen. Wat is de bezetting op elk tijdstip van de dag, waar komen mijn klanten vandaan? Door de bestanden te koppelen met bijvoorbeeld klantenbestanden van ov-bedrijven, ontstaat er echte 'big data' en dat opent de weg naar nieuwe manieren om vervoersstromen te analyseren. Als daar in de toekomst een verplichting aan zou worden gekoppeld, is het mogelijk ook de handhaving mee te nemen en bijvoorbeeld weesfietsen op te sporen. Door de chip of code te scannen is bekend hoe lang een fiets in de stalling staat.



Verkeersveiligheid

Data inwinnen over verkeersongevallen met fietsers is een verhaal apart. Knelpunt bij verkeersveiligheidsonderzoek is dat ernstige ongevallen in de statistieken terechtkomen, maar lichtere ongevallen vaak niet. Daar wordt wel aan gewerkt, maar het zal nog wel even duren tot dat tot betere fietsdata leidt.

Zo is Rijkswaterstaat voor lenM bezig met het project KREVIN (Kwaliteitsverbetering registratie verkeersongevallen in Nederland). Dat is bedoeld om de kwaliteit van de nationale verkeersongevallendatabase te verbeteren. Die wordt nu voornamelijk gevuld met politiegegevens. Dat ging een tijdje minder goed, omdat de politie alleen nog letselongevallen registreerde, maar inmiddels worden ook weer gegevens van lichtere ongevallen bijgehouden en is de kwaliteit van de registratie aan de beterende hand.

De bedoeling van KREVIN is dat in de toekomst niet alleen politiegegevens maar ook data van andere partijen worden meegenomen in de verkeersongevallendatabase. Denk aan data van andere hulpdiensten, pechhulpdiensten, bergers, verzekeraars en registerhouders, zoals het RDW of het KNMI.

Opzet is dat het project geleidelijk aan zichtbaar wordt in de ongevallencijfers.

Rijkswaterstaat produceert uit de database één keer per jaar het product BRON (Bestand geRegistreerde verkeersOngevallen in Nederland). Dat is gratis voor iedereen beschikbaar. Het bevat naast anonieme ongevals-/slachtoffergegevens ook GIS-netwerkinformatie zodat een en ander kan worden gebruikt in een GIS-omgeving. BRON is onder meer te gebruiken met behulp van verkeersveiligheidsanalysesoftware van Grontmij (VERAS) en VIA (ViaStatOnline). En via de SWOV-website, maar dan zonder locatiegegevens.

Maar voorlopig kent BRON dus nog beperkingen. Het is minder volledig én het levert alleen achteraf op jaarbasis cijfers.

Voor bureau VIA was dat aanleiding om samen met de verzekeraars en de politie het project STAR op te zetten. VIA ontwikkelde al een Meldpunt Verkeersonveilige Situaties en daaruit ontstond het idee om weggebruikers zelf ongevallen te laten melden via een smartphone-app.

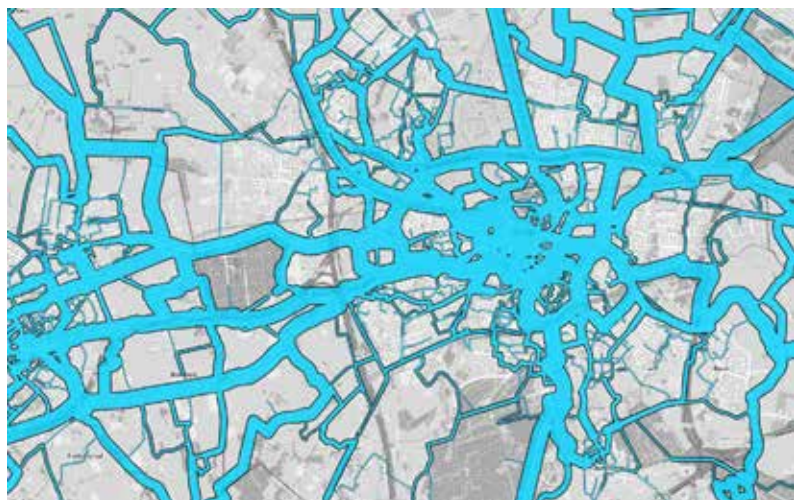
Vooralsnog gaat het om bezitters van motorvoertuigen, maar het is de bedoeling dat in de toekomst ook andere weggebruikers

Analysetools

De NHTV heeft ingespeeld op de ontwikkelingen rond fietsdata door Bike Print te ontwikkelen. Een platform voor de verwerking van fiets-app-data. Je kunt er bijvoorbeeld kaarten mee maken, met de verdeling van de fietsintensiteiten over het netwerk, herkomst en bestemmingsrelaties, snelheden en vertragingen op het netwerk, enzovoort.

CROW heeft de Mobiliteitsscan ontwikkeld, die onder meer regelmatig wordt ingezet in het kader van Beter Benutten. De tool is ontwikkeld om snel verschillende verkeersbeleidsopties door te rekenen, maar leunt wegens het ontbreken van fietsdata nu vooral op auto- en ov-data. Met het beschikbaar komen van steeds meer fietsdata ontstaan nieuwe mogelijkheden om verschillende beleidsopties af te wegen.

BikePrint



kers, zoals fietsers, er gebruik van gaan maken. Daarnaast heeft de politie aangekondigd op termijn de vragen uit de STAR-app ook op te nemen in hun registratieproces.

De opzet is dat de STAR-data in het kader van het KREVIN-project jaarlijks wordt toegevoegd aan BRON. In die zin is het 'open data'. Maar wie de actuele cijfers wil hebben, zal een abonnement moeten nemen bij VIA.

Open data

Er wordt dus al met al de nodige data verzameld door diverse apps en andere systemen. Bij elkaar opgeteld is zo al meer inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van fietsers. Dat veronderstelt wel dat die data handzaam als 'open data' beschikbaar zijn. Maar dat is niet vaak het geval, nog los van het feit dat er nauwelijks sprake is van standaardisatie van fietsdata.

Daar moet verandering in komen, blijkt uit de reacties van deelnemers aan een Fiets en Data bijeenkomst afgelopen september. Een kleine steekproef onder deelnemers na afloop van de bijeenkomst geeft aan dat de meerderheid het eens is met de stelling dat alle fietsdata die met overheids-geld zijn vergaard, gratis en openbaar moeten worden. Als commerciële partijen er in investeren, dan vindt men het redelijk dat er een vergoeding tegenover staat.

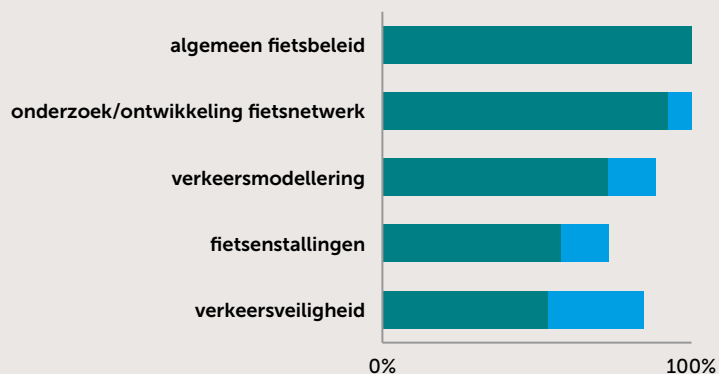
Het Fietsberaad stelt zijn gegevens al als open data beschikbaar. De gegevens van alle bewaakte fietsenstallingen en fietskluizen in Nederland staan in het bestand. En van de fietsenstallingen die zijn gekoppeld aan het FietsparkeerManagementSysteem is de actuele bezetting te verkrijgen (bijvoorbeeld Helmond).

Ook enkele gemeenten bieden open fietsdata aan, met Amsterdam als koploper (zie ook opendatanederland.org). Voor wat betreft fietsdata is het aanbod nog summier, ook omdat er nog niet veel is. Men vindt vooral statische geografische data (fietsnetwerken, locatie fietsenstallingen, e.d.). Maar in Utrecht, Den Haag en enkele andere gemeenten bijvoorbeeld ook de fietsstroomroutes.

Platform

Volgende vraag is waar die open data zou moeten worden verzameld. Veel bezoekers van de Fiets en Data bijeenkomst antwoordden desgevraagd: een stichting met stakeholders (bijvoorbeeld CROW-Fietsberaad). Een kleiner deel heeft een voorkeur voor een overheidspartij (bijvoorbeeld RDW of NDW). Verder werd opgemerkt dat fietsdata misschien niet allemaal centraal verzameld en beschikbaar gesteld hoeft te worden als de definities (koppelvlakken) gestandaardiseerd zijn. Data kan dan best decentraal worden aangeboden, want vaak is de toepassing toch beperkt tot een bepaalde regio. CROW-Fietsberaad is bereid hier een rol bij te spelen. Bijvoorbeeld als het gaat om het inventariseren van beschikbare databronnen en het verspreiden ervan. Verder laat ook TNO weten geïnteresseerd te zijn om samen met partners een 'smart cycling data platform' te ontwikkelen. Wat het uiteindelijk gaat worden, is nu nog niet te zeggen.

Overigens, recent werden plannen bekend om volgend jaar een Fietstelweek te organiseren, naar analogie van de succesvolle Vogeltelweek. Fietsers worden opgeroepen een week lang hun verplaatsingen bij te houden.



Waarvoor fietsdata?

We vroegen de deelnemers aan de bijeenkomst Fiets en Data waarvoor ze fietsdata nodig hebben (veel = groen, regelmatig = lichtblauw).



Stallingen in beeld

Ron Hendriks

Het is meestal woekeren met ruimte rondom stations. Dat geldt ook voor fietsenstallingen, die daarom vaak onder de grond verdwijnen. Dat is niet de eerste keus van de fietsers, maar door er iets moois van te maken, weten die de weg toch wel te vinden. Drie recente voorbeelden uit Rotterdam , Malmö en Utrecht leveren het bewijs.

Foto's Reith | Hendriks



Het gratis deel van de stalling, meestal tot de nok gevuld.





Rotterdam

Een roltrap en een gewone trap voeren de fietser naar de ondergrondse stalling onder Rotterdam CS. Onderaan kun je kiezen of je de fiets gratis of bewaakt wilt stallen.

In totaal biedt de stalling plek aan 5190 fietsen, waarvan 1410 betaald bewaakt. Vanuit de stalling wandel je binnendoor naar trein of metro. Het kleurgebruik van de stalling sluit aan op de kleuren van het metrostation van Rotterdam Centraal. Het plafond, de kolommen en de wanden zijn parelwit, de vloer van de hoofdroute is rood. De gangen met de fietsenrekken zijn verschillend van kleur. Elk pad heeft een nummer en de handvatten van de fietsenrekken hebben één van de zes kleuren zodat je je fiets makkelijk terugvindt.

Elektronische borden geven aan waar nog plaats is in de stalling. Dat is mogelijk omdat de rekken zijn voorzien van sensoren die registreren of, en hoe lang, een fiets er staat. Ook handig voor de beheerder, want fietsen die 28 dagen niet van hun plaats zijn geweest worden verwijderd. Geen overbodige luxe, want een jaar na de opening staat de stalling goed vol.



Kleurcodes ook op de fietsenrekken, zodat je je fiets weer terugvindt.



Foto's: Felix Gerlach

Malmö

Misschien is het vooral het Scandinavische design met de coole kleuren waardoor de nieuwe stalling onder het station van Malmö er uitspringt. Aan de andere kant kent de stalling zo ongeveer alle voorzieningen die je in een fietsenstalling zou wensen. De stalling onder het Centraal Station biedt plaats aan 1500 fietsen, waarvan 700 betaald bewaakt (kosten zo'n € 9 per maand), en de rest gratis. Je kunt binnendoor naar het treinperron.

De stalling heeft een speciale lounge voor fietsers die moeten wachten op een trein. Er is een douche voor de snelle fietser en toiletten, twee fietspompen, een fietsenwinkel en een aantal schermen tonen de actuele aankomst- en vertrektijden van treinen. Ook zijn er speciale bakfietsparkeerplaatsen en lockers, waar je bijvoorbeeld een fietshelm kunt achterlaten.

De stalling wordt met camera's in de gaten gehouden en een paar keer per dag komen toezichthouders langs.

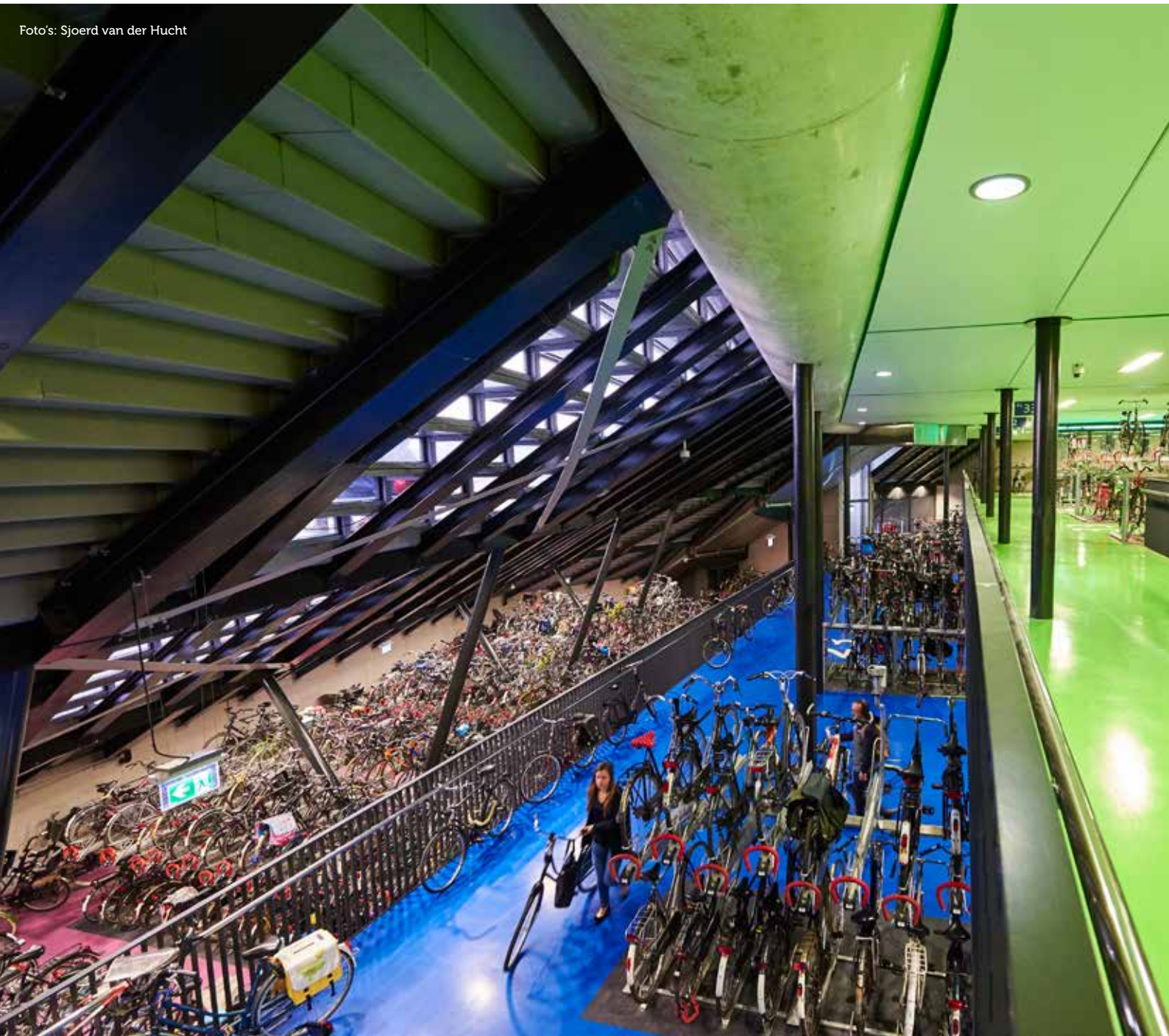




De stalling ligt onder het busstation en je kunt binnendoor naar de treinen. Dankzij veel glas is het licht van binnen.

Alsof je de sportschool binnenkomt: een lounge, een douche en een zitje.





*Inchecken met de
OV-chipkaart en dankzij
zorgvuldige bewegwijzering
en vol/leeg-signalering een
plek vinden.*





Utrecht

Drie verdiepingen telt de fietsenstalling aan het Jaarbeursplein in Utrecht, goed voor 4200 fietsen. De stalling bevindt zich onder de trappen van Stationsplein West die leiden naar de ov-terminal en het nieuwe stadskantoor. Vanaf het Stationsplein ga je via een 'luie trap' naar beneden naar de heldere en goed verlichte stalling. Het daglicht valt ruim binnen via de ramen die zijn verwerkt in de trap en via een groot daklicht dat uitkijkt op het stadskantoor. Doordat de stalling onder het plein ligt, kom je met je fiets tot dichtbij de ov-terminal. Het interieur wordt verder gekenmerkt door een strakke inrichting. Elke verdieping heeft zijn eigen felle kleur. Bij de ingang kun je direct zien waar nog vrije plekken zijn en ook boven iedere rij hangt een display met het aantal vrije plaatsen.

De eerste 24 uur is gratis. Je kunt inchecken met de OV-chipkaart (of anders krijg je een leenpas). Uitchecken doe je bij de beheerder. Je kunt de OV-chipkaart laten registreren en koppelen aan een bankrekening, waardoor je achteraf kunt betalen als je er langer dan 24 uur staat. Dat systeem wordt in een twee jaar durende pilot getest.





Als eerste aanzet werd op het Nationaal Fietscongres de 'Uitnodiging van Zwolle' door Fietsberaadvoorzitter Tymon de Weger overhandigd aan wethouder Filip van As en aan Gerrit Jan Kok, gedeputeerde in Overijssel.

Aftrap voor Tour de Force 2015-2020

Het fietsgebruik groeit, maar de voorzieningen blijven achter. Hoe lopen we die achterstanden in en leiden we het fietsverkeer de komende jaren in goede banen? Op uitnodiging van de gemeente Zwolle lanceert CROW-Fietsberaad de Tour de Force 2015-2020. Opzet is om met medewerking van zoveel mogelijk partijen medio 2015 een Actieprogramma op tafel te leggen met concrete plannen en initiatieven.

Het gaat goed met de fiets. Meer mensen nemen vaker en verder de fiets. Vooral in de stad is de fiets 'booming', met een aandeel dat inmiddels oploopt tot 30 à 40 procent. Het ziet er naar uit dat die groei doorzet en dat sluit perfect aan op de stedelijke ontwikkeling die komende jaren centraal staat. Want de fiets is het vervoermiddel bij uitstek om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Alle reden om de populariteit van de fiets te benutten en verder uit te bouwen.

Achterstand

Maar de voorzieningen van de fiets zijn niet in hetzelfde

tempo meegegroeid en zeker niet klaar voor de toekomst. Op tal van punten lopen we inmiddels achter de feiten aan. Zo is er achterstand bij de aanleg van bredere fietspaden, snelle fietsroutes, en stallingen bij stations en in binnensteden. Maar ook stagneert het wetenschappelijk onderzoek rond de fiets en de ontwikkeling van kennis over marketing. Bovendien kan er nog veel verbeterd worden aan de samenwerking tussen de verschillende overheidslagen als het gaat om de organisatie en de financiering van het fietsbeleid. Er moet een forse inhaalslag worden gemaakt om die achterstanden in te lopen.



Uitnodiging van Zwolle

Het groeiend gebruik van de fiets brengt grote uitdagingen met zich mee:

- Hoe zorgen we ervoor dat fietsers zich prettig en snel door de stad kunnen (blijven) verplaatsen?
- Hoe gaan we om met een groeiend aantal fietsers dat zich sneller wil verplaatsen dan andere?
- Hoe vergroten we de veiligheid van de toch kwetsbare fietser in het verkeer?
- Hoe regelen we dat fietsers hun fiets goed kunnen (blijven) stallen in binnensteden en bij stations?
- Hoe kunnen we ook fietsers de moderne gemakken van reis- en parkeerinformatie bieden?

In de komende maanden willen we een proces op gang brengen om met alle betrokken organisaties de uitdagingen te inventariseren en deze om te zetten naar concrete acties.

Doel is om vóór de start van de Tour de France in Nederland, in juli 2015, een Actieprogramma 2015-2020 te presenteren. Geïnspireerd door de wielertour noemen we dit actieprogramma de Tour de Force 2015-2020. De Tour de Force zal dan vóór de zomer van 2015 gepresenteerd worden op het Nationaal Fietscongres in de startplaats van de wielertour: Utrecht.

Het is de bedoeling dat drie bestuurders namens gemeenten (VNG), provincies (IPO) en Rijk fungeren als wedstrijdleiding over de Tour. Tijdens de proloog nodigen we het peloton uit mee te denken over de uitdagingen die er zijn en hoe we die met slimme ideeën en oplossingen samen succesvol zouden kunnen aanpakken. Dit mondt dan uit in een gezamenlijk actieprogramma met de af te leggen etappes voor de jaren 2015-2020.

Hoofdpunten uit: De 'Uitnodiging van Zwolle'

De volledige tekst van 'De uitnodiging' is te vinden op www.fietsberaad.nl > zoek: tour de force.

Etappes

Fietsstad Zwolle vroeg daarom aan CROW-Fietsberaad een pad uit te zetten hoe de doorgroei van de fiets in de komende jaren gestalte moet krijgen. Het antwoord: de Tour de Force! Een initiatief om alle krachten te bundelen om in vijf jaar tijd de achterstanden in te lopen en de fiets een toekomstvaste plaats te geven in het mobiliteitsbeleid.

Naar analogie met de Tour de France gebeurt dat in etappes, te beginnen met de proloog. Opzet is om eerst de belemmeringen voor een verdere groei van het fietsgebruik in kaart te brengen. Maar ook om te horen wat de kansen voor de fiets

zijn en welke oplossingen in de praktijk te realiseren zijn. De komende maanden gaat CROW-Fietsberaad die kansen en belemmeringen inventariseren, waarbij tijdens het Nationaal Fietscongres al de eerste voorzetten werden gegeven in een speciale workshop met vertegenwoordigers van een aantal gemeenten.

Imago

Daar passeerden al een aantal belemmeringen en kansen de revue. Zo werden veelvuldig de financiële obstakels genoemd. Daarbij werd niet in de eerste plaats gedoeld op



Zwolle heeft met 'De Uitnodiging van Zwolle' enig recht van spreken. Het werd onlangs gekozen tot Fietsstad 2014.

Zwolse wethouder Filip van As

'We dreigen

het gebrek aan middelen, maar veel meer op hoe je gebruik kunt maken van de beschikbare geldbronnen. In de praktijk is dat vaak lastig. Deels omdat je daarvoor terecht moet bij hogere overheden, maar ook omdat er vaak tijdrovende en kostbare subsidieprocedures mee zijn gemoeid. Een ander punt dat veelvuldig werd genoemd is het imago van de fiets, zowel bij politici als in het maatschappelijk veld. De mindset ontbreekt vaak nog.

Kansen zijn er echter genoeg, zo bleek ook in de workshop. Die liggen bijvoorbeeld in het zoeken van een aansluiting op de Agenda Stad, en door de fiets in te brengen in andere beleidsvelden, zoals economie en gezondheid.

Deze en andere invalshoeken zullen de komende maanden nog uitvoerig aan de orde komen bij de verkenning die CROW-Fietsberaad gaat uitvoeren en die volgend jaar bij de start van de Tour de France in Utrecht moet leiden tot de Tour de Force 2015-2020!

Ron Hendriks

Zwolle werd Fietsstad 2014. Filip van As is daar niet alleen wethouder, hij is ook de man die binnen de VNG de fiets vertegenwoordigt in de mobiliteitsportefeuille. Er moet volgens hem heel wat gebeuren om ervoor te zorgen dat de fiets zijn leidende positie behoudt. Dat gaf de aanzet tot de Tour de Force 2015-2020. Een aanpak om de fiets de komende jaren veel nadrukkelijker op de agenda te krijgen.

'Want hoewel Nederland natuurlijk het fietsland bij uitstek is, dreigen we achterop te raken. Er komt steeds meer druk op de bereikbaarheid van de stad door de toenemende verstedelijking', stelt Filip van As. 'De fiets biedt een oplossing voor die problemen. Het is een uiterst milieuvriendelijk vervoermiddel, goed voor de leefbaarheid in de stad. En bovendien is fietsen goed voor je gezondheid. Nu overduidelijk is dat de stad steeds belangrijker wordt, moet je daar op inspelen.'

De Zwolse wethouder ziet de toenemende urbanisering ook in zijn eigen stad terug. 'Zwolle neemt een steeds centralere positie in de regio in. We hebben daar ook voor wat betreft de fiets al vroeg op ingespeeld. Bijvoorbeeld door de aanleg van fietssnelwegen, fietsstraten en andere voorzieningen. Maar daarmee ben je er niet, er is meer voor nodig.'



Er zit op dit ogenblik veel dynamiek in het fietsen. En je moet inspelen op die veranderlijke werkelijkheid.

achterop te raken'

Elektrische fiets

Van As noemt als voorbeeld de ontwikkelingen rond de elektrische fiets, inmiddels goed voor 1 op de 10 fietskilometers. 'De elektrische fiets zorgt voor een forse stimulans van het fietsen. Dat gaat echter gepaard met grotere snelheidsverschillen op het fietspad. En die worden wellicht nog groter als er nog snellere elektrische fietsen komen. Daar moet je op inspelen. Of kijk naar Amsterdam. Daar worstelt men met de snorfiets op het fietspad. Die zou daar eigenlijk naar de rijbaan moeten omdat het te vol wordt. En ook op het gebied van de verkeersveiligheid is nog veel te doen. Het aantal fietsslachtoffers is nog altijd verontrustend hoog.'

'Kortom, er zit op dit ogenblik veel dynamiek in het fietsen. En je moet inspelen op die veranderlijke werkelijkheid', aldus Van As. Dat vraagt volgens de Zwolse wethouder niet alleen initiatieven bij gemeenten, maar ook samenwerking op alle niveaus. 'Bij het ontwikkelen van een stad moet je veel meer rekening houden met de fiets. Dat kunnen gemeenten niet alleen. De fietspaden zullen breder moeten worden. Dat vraagt aanpassing van de richtlijnen. De elektrische fiets moet in goede banen worden geleid, dat vraagt om aanpassing van wetgeving, enzovoort.'

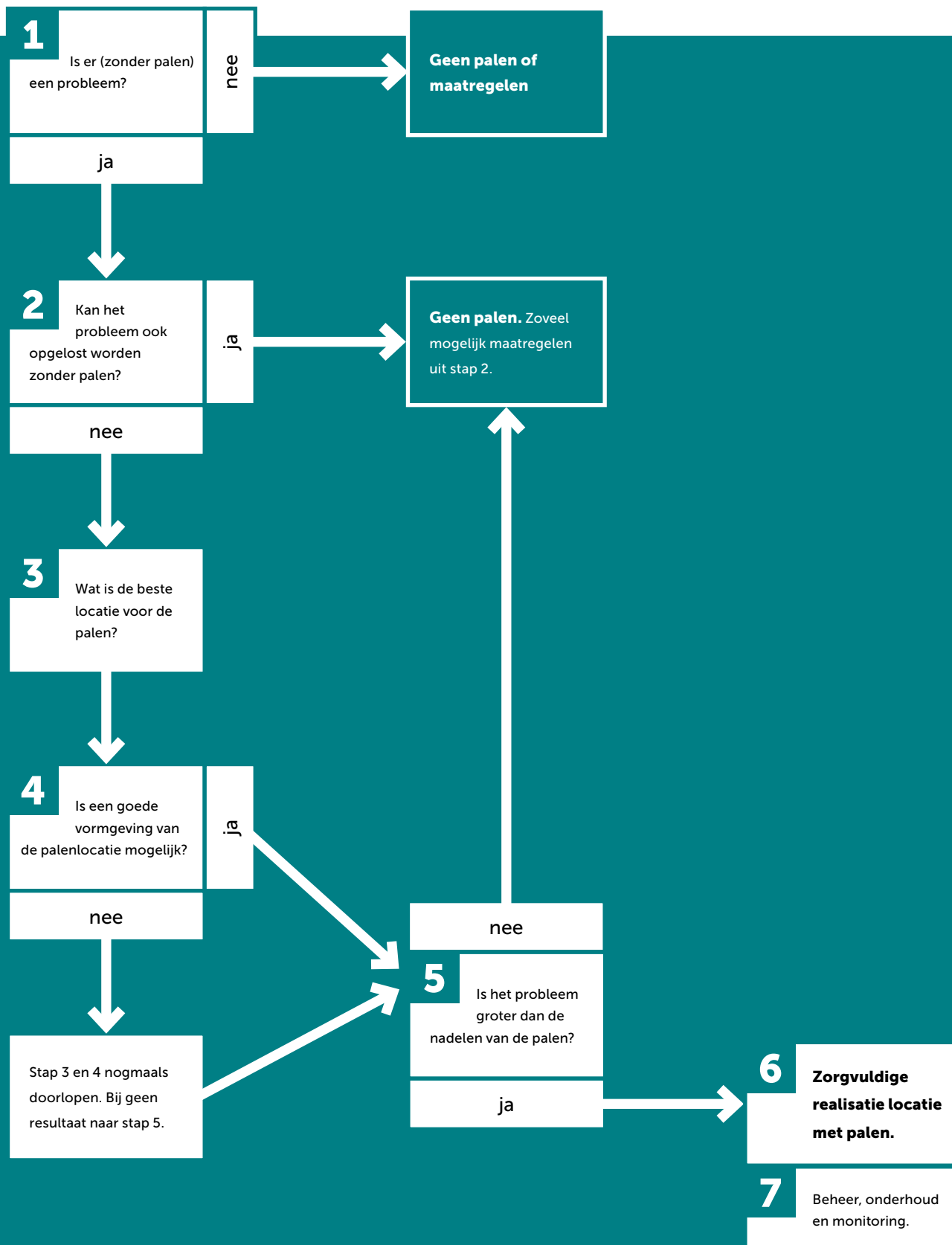
'Ook het stallen van fietsen is natuurlijk problematisch. Hier in Zwolle speuren we iedere vierkante meter af om te kijken of we nog meer fietsen kwijt kunnen. Maar vaak ontbreekt de ruimte gewoonweg', zo constateert Van As. En dan val je

terug op duurdere oplossingen. 'Het is vooral rond stations dan steeds weer de vraag wie wat gaat betalen. Ook een onderwerp dat om samenwerking vraagt, in dit geval tussen Rijk, gemeenten en NS.'

Samenwerking

'Met de 'Uitnodiging van Zwolle' willen we iedereen ervan doordringen dat voor zo'n innovatieve aanpak samengewerkt moet worden. Niet alleen door Rijk, provincies en gemeenten, maar ook met belangengroepen als de Fietzersbond, kennisinstituten en het bedrijfsleven.'

'Op het Nationaal Fietscongres hebben we de stemming gepeild en de stakeholders bij elkaar gebracht. Van daaruit moet een grote coalitie ontstaan waarmee we verder kunnen. We geven onszelf tot het volgende Fietscongres in 2015 de tijd om met een concrete aanpak te komen. Je moet het op een of andere manier handen en voeten geven. Hoe precies, dat gaan we komende maanden bekijken.'



Fietspalen

Fietspaaltjes zijn verantwoordelijk voor enkele honderden fietsongevallen per jaar, vaak met ernstige afloop. Daarom zijn ze een belangrijk speerpunt voor CROW-Fietsberaad. Met als voorlopig resultaat dat in tientallen gemeenten vele honderden overbodige paaltjes het veld ruimden. En waar wel fietspalen nodig zijn, weten we dankzij nieuw onderzoek hoe de locaties veiliger zijn in te richten.

Op basis van eerdere ervaring publiceerde CROW-Fietsberaad in juni 2013 een zogenaamd 'Keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad'. Met dat schema kunnen wegbeheerders bepalen wanneer een fietspaaltje zin heeft en hoe je zo'n locatie moet inrichten. Het belangrijkste uitgangspunt: plaats alleen een paaltje als de noodzaak duidelijk is aangetoond.

Het Keuzeschema is deels gebaseerd op de bestaande richtlijnen, aangevuld met ervaringen en inbreng van verkeersdeskundigen. Dit jaar is het schema in de praktijk getoetst op zes verschillende locaties in Nederland. Dat leverde veel ervaring op met verschillende soorten palen, met de plaatsing van de palen, met de markering en met variaties in de breedte van het fietspad ter hoogte van de palen.

De onderzoeken van de pilotlocaties van adviesbureau Royal HaskoningDHV en de Rijksuniversiteit Groningen bieden enerzijds een onderbouwing van de aanbevelingen uit 2013, anderzijds laten ze zien waar die aanbevelingen nog

scherper kunnen en hoe de detaillering verder is te verbeteren.

Op basis van de onderzoeken is het Keuzeschema inmiddels aangepast. Wellicht gebeurt dat in de toekomst nogmaals op grond van weer nieuwe ervaringen. Maar op basis van wat we nu weten, is een forse kwaliteitsslag te maken, zo is op de volgende pagina's te zien.

Daar gaan we dieper in op de verschillende onderzoekresultaten. En benadrukken we nogmaals de noodzaak werk te maken van de aanbevelingen door enkele paaltjesslachtoffers aan het woord te laten, waaruit blijkt dat paaltjesongevallen heel veel leed veroorzaken.

Ook laten we de gemeente Houten aan het woord. Door de stedenbouwkundige opzet van deze gemeente, waarbij automobilisten altijd via de rondweg moeten omrijden om naar de naburige wijk te rijden, was dat bij uitstek een 'paaltjesgemeente'. Maar nu niet meer. De gemeente saneerde het merendeel van de paaltjes en richtte één van proeflocaties in van het Fietsberaadonderzoek.

30

Zichtbaarheid sterk afhankelijk van omgeving

32

Geef fietser de ruimte bij fietspalen

36

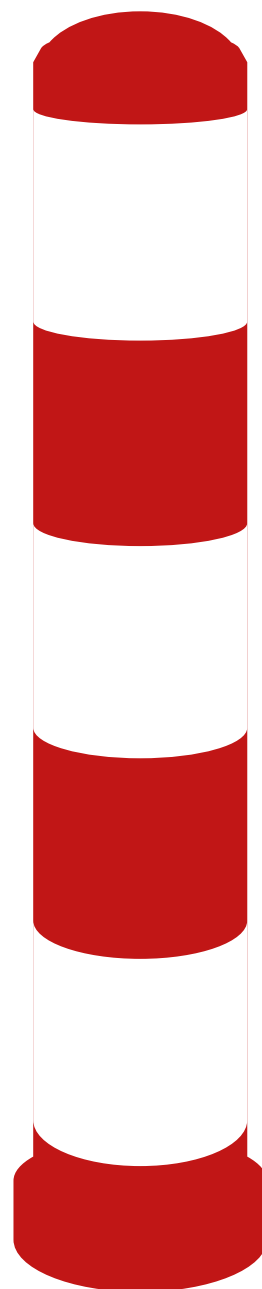
Niet alle ribbels waarschuwen

38

Verhalen achter de cijfers

43

Houten: Nu nog de besteldiensten weren



Een uitgebreid verslag van de onderzoeken is te vinden in Fietsberaad publicatie 27: Evaluatie aanbevelingen palen op fietspaden.

Onderzoek laat zien:

Zichtbaarheid sterk afhankelijk van omgeving



Naast de inrichting van een locatie speelt ook de zichtbaarheid van de palen en de markering – zowel overdag als 's nachts – uiteraard een rol als het gaat om het voorkomen van ongevallen.

De zichtbaarheid van de palen is door de Rijksuniversiteit Groningen onderzocht met de methode van Toets. Die houdt in dat een onderzoeker op 12,5 meter afstand, 90 graden gedraaid, ten opzicht van de paal staat. Geleidelijk draait hij het hoofd, tot hij de paal in beeld krijgt. Hoe later dat is, hoe slechter de zichtbaarheid. Dat werd gedaan met 15 verschillende fietspalen tegen een constante bosachtergrond. De meeste palen scoren redelijk tot goed op dit punt, uitgezonderd een zwart fietspaaltje dat pas heel laat zichtbaar wordt. Wel scoren – in de bosomgeving – de palen met veel rood en weinig wit minder dan palen met veel wit. Daarom is het aan te bevelen ongeveer de helft van het oppervlak van een

paalt wit te maken en de andere helft rood. Ook de dikte van het paal speelt een rol. Dikke palen vallen wat meer op, maar het verschil is niet al te groot. Daarbij moet men wel bedenken dat de kleur van een paal geen garantie biedt op het voorkomen van ongelukken. Fietsers rijden ook tegen goed zichtbare palen. Er zijn meer factoren in het spel. Dat blijkt ook uit het onderzoek op de proeflocaties.

Opvallendheid verschillend

Ook daar werd de kijkmethode toegepast. Op vier locaties (Houten, Hardenberg, Barneveld en Zwolle) ging het om min meer vergelijkbare palen (diameter 16 cm). De resultaten variëren daar echter per locatie en daaruit blijkt

Opvallendheid in stedelijke omgeving vraagt extra aandacht.

dat de opvallendheid afhankelijk is van de omgeving en de lichtomstandigheden. Op alle proeflocaties scoren de palen slechter dan in de bosomgeving. Alle reden om in een stedelijke omgeving extra aandacht te besteden aan de zichtbaarheid en inleidende markering.

's Nachts speelt dat nog sterker, zeker als openbare verlichting ontbreekt. Palen met een ledverlichting vallen dan beter op en zijn in dergelijke omstandigheden noodzakelijk. Als de ledverlichting knippert, valt de paal nog beter op, zowel 's nachts als overdag, maar het wegbeeld wordt er wel onrustiger van. Overigens kon de beste plek voor

Glow-verlichting heeft alleen zin in het pikkedonker.

Glow in de dark

Om te kijken of 'Glow in the dark' een oplossing biedt, is gekeken wat het effect is van drie verschillende dragers van glow: op het wegdek en de palen bevestigde prefab plaatjes, tape op palen en wegverf met een glow-toevoeging. Dat leverde gemengde resultaten op. Als het echt heel donker is, helpen ze de opvallendheid van de locatie te vergroten. Maar bij een beetje concurrerende verlichting (lantarenpaal, autolichten) valt het materiaal niet meer op. Dan is ledverlichting een betere optie.





Er werd ook gekeken hoe fietspalen afsteken tegen een bosachtergrond.



Met een gradenboog werd vastgesteld op welk moment een fietspaaltje in beeld komt.



Leds hebben geen zin in een verlichte omgeving.

de ledverlichting - op de kop, in het wegdek die de paal aanschijnt of in de banden van het middeneiland - in dit onderzoek niet worden vastgesteld. Wel komt de verlichting in het wegdek wat rustiger over. Waar wel openbare verlichting is, is de meerwaarde van ledverlichting beperkter of niet aanwezig.

Zichtbaarheid markering

Op de proeflocaties zijn ook verschillende soorten inleidende markering uitgetoetst. Met een geheel gevuld puntstuk of arcering met omtrek, of

alleen ribbels. Al dan niet in combinatie met doorgetrokken kantmarkering. En dat op verschillende kleuren ondergronden.

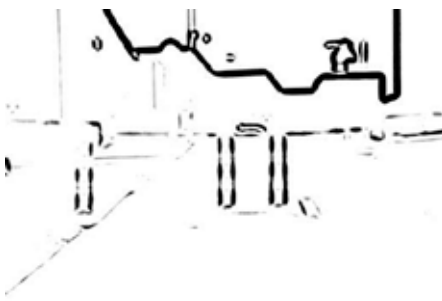
Dat gebeurde met de IDED-methode, waarbij een foto van een situatie zodanig onscherp wordt gemaakt, dat alleen contrastverschillen overblijven die door een slechtziende ook gezien worden. Het resultaat is een zogenaamde Sobel-waarde. De conclusie: het gevulde puntstuk met een duidelijke omtrek scoort het beste. En een doorgetrokken kantmarkering biedt duidelijk meerwaarde.

Paalhoogte

Een paalhoogte kan tussen de 0,75 en 1 meter hoog zijn. Fietzers komen dan niet in de problemen met een stuur. Een hogere paal draagt iets meer bij aan de zichtbaarheid. Maak alle palen op één locatie even hoog, zodat een rustig beeld ontstaat.

De markering zoals een slechtziende het waarneemt .

V.l.n.r. de proeflocaties Hardenberg, Barneveld en controlelocatie Utrecht.



Video-onderzoek maakt duidelijk:

Geef fietser de ruimte bij fietspalen

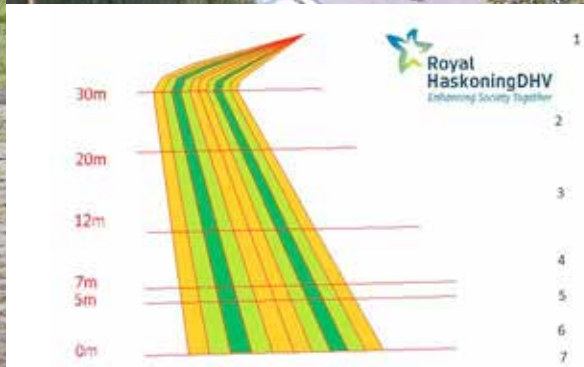
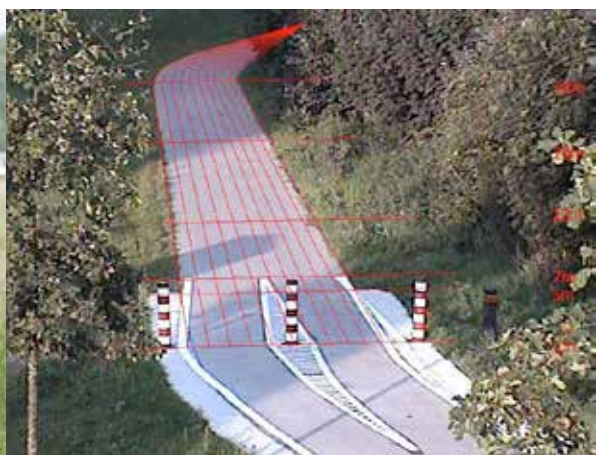
Hoe reageren fietsers op de verschillende opstellingen met fietspalen? En wat is het effect van verbreding van het fietspad ter plaatse van de palen? Dat is onderzocht op zeven proeflocaties en twee controlelocaties.

Om het gedrag van fietsers bij nadering van een fietspaal te analyseren, zijn op de proeflocaties video-opnamen gemaakt en geanalyseerd door adviesbureau Royal HaskoningDHV. De opnamen brachten in beeld welke koers fietsers volgen bij nadering van een

paaltjeslocatie. Het blijkt duidelijk verschil te maken of de aanbevelingen uit het Keuzeschema zijn gevolgd of niet.

Dat werd bijvoorbeeld duidelijk bij een vergelijking van de locatie Langejacht in Hardenberg met de locatie Rhijnauwen

in Bunnik. In Hardenberg is de fietspaal verplaatst conform de aanbeveling naar een afstand van 15 meter uit de bocht. En het fietspad bij de palen is verbreed van 1,80 meter naar 3,30 meter. In Bunnik staat de paal direct na een bocht midden op een fietspad van 1,70 meter breed en ontbreekt markering. De grafiek geeft een beeld van de afstand die fietsers aanhouden tot palen of de verhardingsrand op het moment dat zij een paal passeren. In de kritieke zone (rood) is de afstand tot de paal of de verhardingsrand kleiner dan 30 centimeter. In



Met behulp van video-observaties is de koers van fietsers geanalyseerd.



Proeflocatie in Hardenberg.



Controlelocatie Bunnik.

de veilige zone is deze afstand 30 tot 60 centimeter en in de veiligste zone meer dan 60 centimeter.

Voor Bunnik kleurt de grafiek rood. Fietzers hadden ook niet veel keus. De doorgang is daar minder dan 60 cm breed. Hardenberg is overwegend groen in de grafiek. Dankzij de verbreding hebben fietsers daar wel de mogelijkheid om meer afstand aan te houden tot de palen. Ze doen dat ook. Uit de video-opnames blijkt dat vrijwel alle fietsers er voor kiezen om een kleine omweg te maken, zodat ze een gro-

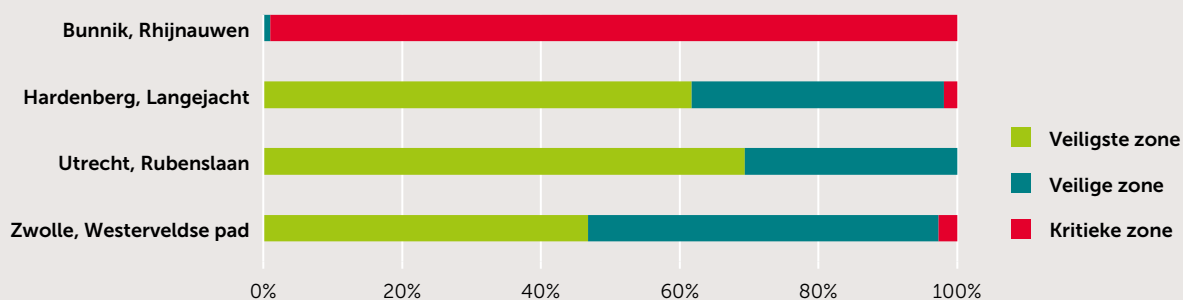
tere afstand tot de palen kunnen aanhouden.

Voorsorteren

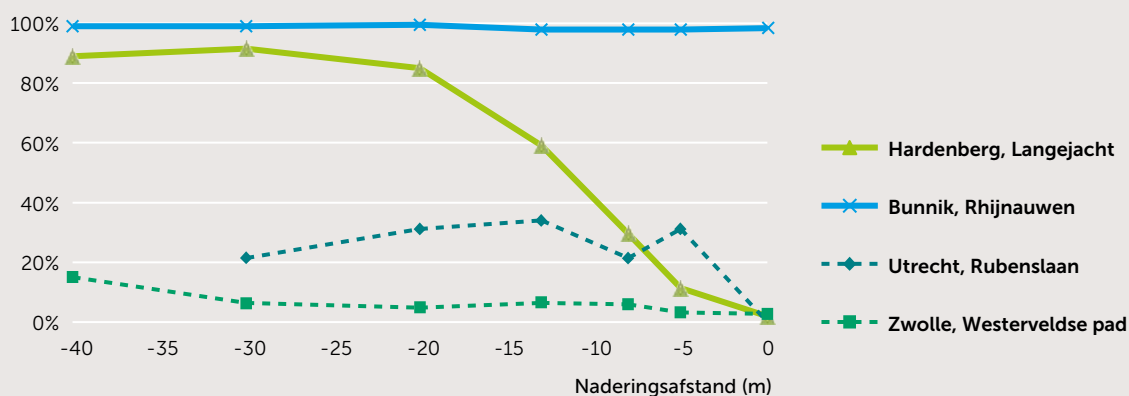
Niet alleen ter hoogte van de palen is het verschil zichtbaar, ook al voordat ze de paal bereiken anticiperen fietsers. In Hardenberg beginnen ze al op zo'n 15 meter voor te sorteren om de palen te ontwijken. In Bunnik passen fietsers hun koers pas in de laatste 5 meter aan. Een soortgelijk beeld zien we op de proeflocaties in Utrecht en Zwolle. Deze locaties hoefden minder verbreed te

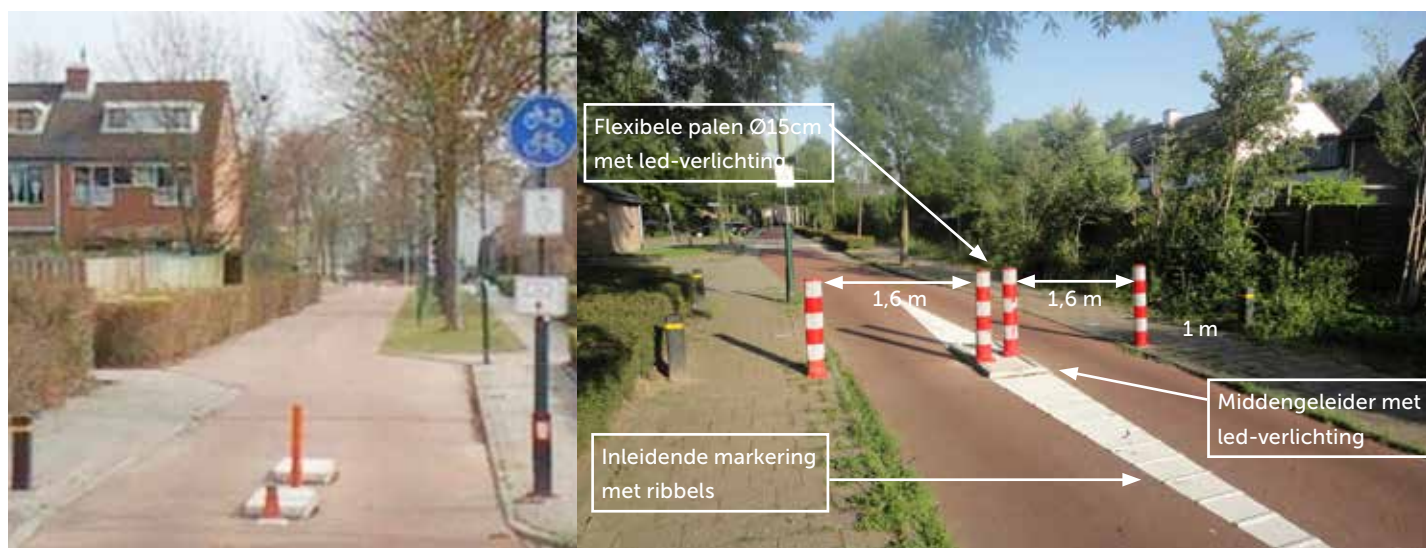
Fietzers anticiperen zo'n 15 meter voor de fietspaal, laat markering daarom minimaal 10 meter voor de paal beginnen.

De afstand die fietsers bij het passeren aanhouden tot de paaltjes of de verhardingsrand bij verschillende paaltjesoplossingen voor smalle fietspaden.



Het percentage van de solofietzers dat op een kritieke koers fietst bij het naderen van de diverse paaltjesoplossing voor smalle fietspaden.





Voorbeeld van een proeflocatie met breed fietspad in Houten.
 Links de oude situatie, rechts de beproefde oplossing.

worden om te voldoen aan de aanbevelingen en anticiperen fietsers ruim van tevoren.

Verder is gekeken of fietsers de palen aan de 'verkeerde kant' passeren. Zeker als ze met z'n tweeën rijden, neemt de linker fietser vaak de linkerkant langs de paal. Opvallend genoeg was dat in Hardenberg vaker het geval dan in Bunnik. Dat komt waarschijnlijk omdat de situatie in Hardenberg overzichtelijker is. In Bunnik niet, want daar kan men niet overzien of er fietsers vanuit tegenovergestelde richting de bocht om komen.

Twee palen in het midden

Als het fietspad breder is dan 3,30 meter, zijn er volgens het keuzeschema meer palen nodig om doorgangen van maximaal 1,60 meter te creëren. Dat is bijvoorbeeld in Houten en Enschede zo uitgevoerd. Ter controle is ook een locatie bekeken in Utrecht, die op alle punten afwijkt van de aanbevelingen, met drie paaltjes waarvan één in het midden. Utrecht scoort dan ook veel slechter dan in Houten en Enschede. Op die laatste twee locaties zie je dat fietsers bij nadering niet op een kritieke koers liggen, want de palen staan niet in de rijlijn. In Utrecht is het beeld

omgekeerd, de meest fietsers naderen de paaltjes op 'botskoers' en wijken pas op het laatste moment uit. Waarschijnlijk speelt mee dat fietsers niet duidelijk is welke doorgang ze het beste kunnen nemen, omdat de ruimte links en recht ongelijk is verdeeld. Dan zie je ook dat veel linker duo-fietsers kiezen voor de middelste doorgang, waar ook tegenliggers gebruik van maken.

Flexibele fietspalen zijn geen alternatief voor sleutelpalen.

Flexibele paaltjes geen succes

Begin er nog niet aan, zo kun je alleen maar concluderen na een aantal experimenten met flexibele paaltjes. Het idee is dat ze ombuigen als er een zwaar voertuig overheen rijdt, bijvoorbeeld de brandweer of een voertuig voor gladheidbestrijding. Ombuigen doen ze, maar beschadigen ook en ze raken sterk vervuild omdat ze langs de onderkant van het voertuig schrapen. Soms ook begeeft de bevestiging in de verharding het. Dat laatste is trouwens ook bij gewone paaltjes een zwakke plek die aandacht vraagt, c.q. vraagt om het toepassen van een degelijke betonvoet. Maar als de palen ten behoeve van de gladheidbestrijding worden weggehaald in de winter, blijft de betonvoet over. En die is ook gevaarlijk. Een in de grond verzonken sleutelpaal is een beter alternatief.

Een flexibele omhulling om een onbuigbare dikke stalen paal kan in bepaalde wel zinvol zijn om de gevolgen van een aanrijding voor de fietser te verzachten (zie ook het artikel over Houten).

Plaatselijk verbreden

Palen op fietspaden zijn bedoeld om auto's te weren. Een personenauto is gemiddeld zo'n 1,70 meter breed, bestelwagens rond de 2,10 meter en een vrachtauto maximaal 2,60 meter. Voor de afstand tussen twee palen noemt het Keuzeschema een afstand van 1,60 meter als men personenauto's wil weren. Soms komt dat lastig uit. Bijvoorbeeld als het fietspad zo breed is dat je twee palen nodig hebt in het midden om aan de 1,60 meter per richting te komen.

Als het vooral gaat om het weren van bestel- en vrachtauto's, is te overwegen die maat iets op te rekken, zodat met één paal volstaan kan worden. In Houten wordt dat de komende maanden in de praktijk uitgetoetst op een locatie.

Voor (tweerichtings)fietspaden met een verhardingsbreedte tussen 2,50 en 3,35 meter wordt in het Keuzeschema aanbevolen om het fietspad te verbreden tot 3,35 meter, met middenin en aan de zijkanten palen. De praktijk leert dat daar aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn, zo'n 10 tot 20 duizend euro. Die worden veel lager als je niet over de volle breedte de verharding doorzet, maar de 30 cm aan de rand onverhard laat of vult met witte klinkers. Fietsers houden namelijk minimaal zo'n 40 cm afstand tot de paal aan de zijkant.

Verbreden van een paaltjeslocatie biedt fietsers een veilige passeerafstand.

Dat betekent dus bij doorgang van 1,60:

- Verhardingsbreedte smaller dan 1,40 meter => palen aan weerszijden in de berm.
- Tussen 1,40 en 2,50 meter => verbreden tot 3,30. Palen aan weerszijden en één in het midden.
- Tussen 2,50 en 3,50 meter => Palen aan weerszijden in de berm en één in het midden. Restruimte tussen verharding en palen in de berm eventueel opvullen met klinkers. Eventueel een iets bredere doorgang accepteren bij fietspadbreedte tussen 3,30 en 3,50 meter.
- Breder dan 3,50 meter: twee palen in het midden en palen aan weerszijden van het fietspad.

Ribbels en pijlen

Een inleidende markering die begint 10 meter vóór de fietspaal helpt fietsers tijdig een veiliger koers te kiezen bij nadering van palen en is dus onmisbaar. Ribbels op de markering kunnen een laatste waarschuwing geven. Uit de video-observaties blijkt dat fietsers niet over de ribbelmarkering heen fietsen. Zeker op extra gevaarlijke locaties kunnen ze dus als extra zekerheid worden meegenomen in het ontwerp.

In Hardenberg en Houten is ook nog onderzocht of pijlen op het wegdek op 5 meter voor de palen invloed hebben op het gedrag van fietsers. Ze blijken geen invloed te hebben op de koers die fietsers kiezen bij nadering. Wel zie je iets minder linker duo-fietsers spookrijden, maar in de praktijk gaat het maar om kleine aantallen.

Fietsers mijden ribbelmarkering, toepassing in kritische situaties kan nuttig zijn.



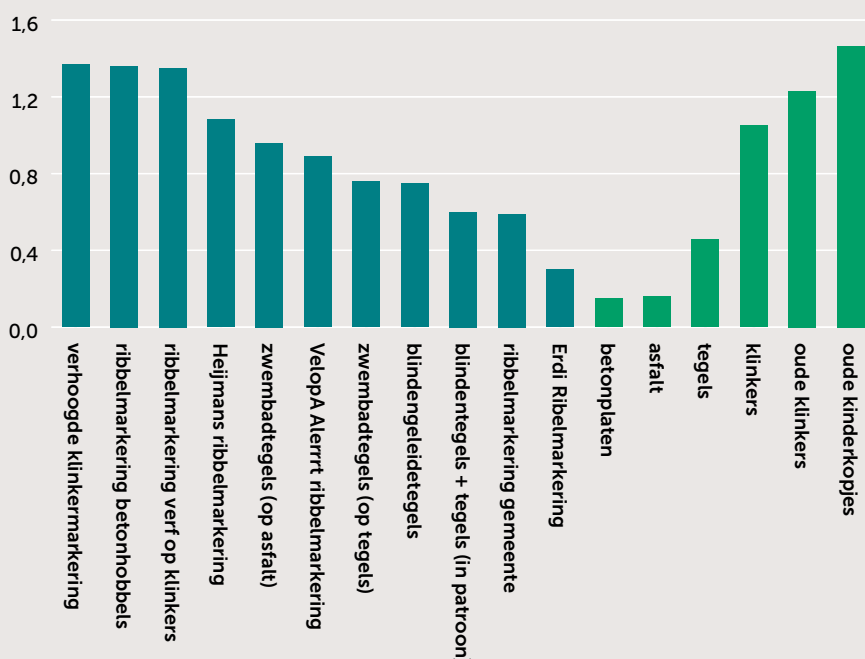
Uit testen met geïstrumenteerde fiets blijkt:

Niet alle ribbels waarschuwen

Wil ribbelmarkering werken om fietsers attent te maken op een paal, dan moet die zo zijn uitgevoerd dat fietsers de ribbels daadwerkelijk voelen.

Daarvoor zijn met een speciale geïstrumenteerde fiets trillingmetingen uitgevoerd.

Ribbels moeten van voldoende hoogte zijn bij de paal en dwars op de rijrichting liggen.



Grootte van de trillingen (g-krachten) die veroorzaakt worden door verschillende typen ribbels en verschillende typen verharding.

Zorg dat ribbelmarkering meer trilling veroorzaakt dan de verharding ter plaatse.

De Rijksuniversiteit Groningen onderzocht elf soorten ribbels. Om te weten te komen of het trillen door ribbels opvalt ten opzichte van trillen door de verharding, zijn ook zes soorten verhar-

ding gemeten.

De verschillen zijn groot. Het trillingsniveau van de 'beste' ribbels is drie tot vier keer hoger dan van de 'slechtste' ribbels. Dat blijkt vooral af te hangen van de hoogte van de ribbels (varieerde van 3 tot 8 mm) en de afstand tussen de ribbels (minimaal 15 centimeter is noodzakelijk voor een optimaal effect).

Uit de metingen blijkt dat het bij de keuze van een ribbelmarkering belang-

rijk is om rekening te houden met het soort verharding wil het effect voor de fietser merkbaar zijn. Bij asfalt en beton is een ribbelhoogte van minimaal 6 mm voldoende. Bij tegels en klinkers moet dat meer zijn, bijvoorbeeld 2 cm.

Voor een vlak wegoppervlak voldoet een aantal producten.



Verhoogde klinkermarkering

Als proef werd een ribbelmarkering ingestraat in een klinkermarkering. De hoogte van de markering neemt toe bij het naderen van de paal, tot 7 mm. Maar dat bleek in deze opstelling niet voldoende. Pas op het laatste moment voelen fietsers waarschuwingstrillingen.



Betonhobbels

8 mm hoge betonhobbels van Via van Dalen B.V. werden om de 15 cm op het asfaltwegdek geplakt. De hobbels zijn goed merkbaar voor fietsers.



Verf op klinkers

De ribbelmarkering veroorzaakt aanzienlijke trillingen, maar het verschil met de klinkers is beperkt. Waarschijnlijk werken ze op asfalt, beton of tegels beter.



Heijmans Ribbelmarkering

Een speciale uitvoering van wegenbouwbedrijf Heijmans. Op asfalt voldoet de markering goed.



VelopA Alerrrt Ribbelmarkering

6 cm ribbels om de circa 10 cm. Op een gesloten verharding levert het een aanzienlijk hoger trillingsniveau op dan het wegdek.



Ribbelmarkering gemeente Barneveld

De eigen markering van de gemeente Barneveld veroorzaakt relatief weinig trillingen.



Erdi Ribbelmarkering

Deze uitvoering levert op asfalt minder trillingen op dan andere markeringen.



Zwembadtegels en blindengeleidegels

Op zoek naar alternatieven, is ook gekeken of tegels die in zwembaden worden gebruikt tegen uitglijden zijn toe te passen. Op een asfaltverharding veroorzaken ze voldoende trillingen, maar wegens het ontbreken van praktijkervaringen kunnen ze nog niet als veilige en duurzame oplossing worden aanbevolen.

Een markering met blindengeleidegels, op drie locaties uitgetest in tegelpaden, is in ieder geval niet aan te bevelen. Ze veroorzaken minder trillingen dan de tegels van het fietspad. De afstand tussen de ribbels is waarschijnlijk te klein.



Verhalen achter de cijfers

Karin Broer

Achter de cijfers over ongelukken met paaltjes, zitten de verhalen. Voor dit nummer van Fietsverkeer hebben we vijf mensen geïnterviewd. Dan blijkt dat een botsing er altijd in hakt, zelfs als de snelheid laag is en de lichamelijke gevolgen meevallen. 'Het paaltje' betekent niet meer squashen, niet meer fietskoerieren, niet meer naar de camping. Kleine dingen, maar toch, dat paaltje heeft het leven beïnvloed.

Soms heeft een paaltje of een stoeprand, grotere gevolgen: nooit meer werken, blijvend hersenletsel, een fundamenteel ander bestaan. Er zijn ook mensen die overlijden na een botsing met een paaltje.

In de interviews valt op dat veel mensen boos zijn: waarom heeft de gemeente of de provincie in hemelsnaam een paaltje op het fietspad gezet, je legt toch ook geen betonblok op de snelweg? Natuurlijk om auto's te weren. Maar waarom moet ik daar de dupe van worden! Dat voelt onrechtvaardig.

Iedereen kan zo'n botsing overkomen, zelfs een gedeputeerde (met opvallend veel begrip voor de paaltjeszettende wegbeheerder). Bij een ongeluk spelen altijd meerdere factoren een rol, weten we bijvoorbeeld uit het diepteonderzoek van de SWOV naar fietsongelukken (Davidse e.a. 2014). Een moment van afleiding door een groepje voetballende jongens of een bord op een historisch pand. Andere verkeersdeelnemers kunnen iets doen waardoor het verkeersbeeld niet optimaal is. Parkeren op de verkeerde plek, of simpelweg voor je fietsen waardoor het zicht op een obstakel is onttrokken. Een botsing is menselijk.

De verhalen achter de cijfers maken nog scherper duidelijk welke verantwoordelijkheid een wegbeheerder heeft. Een paaltje kan nodig zijn, maar zorg dan dat de kans op botsingen zo klein mogelijk is.



Joana (49) was docent Frans op een hbo-opleiding

‘We gingen een fietstochtje maken op onze tourfietsen, geen grote tocht, een klein rondje.’

Haar vriend Constant: ‘Het was goed weer geweest, maar nu regende het. Er waren redelijk wat fietsers op de weg. In Bunnik op het twee-richtingen-fietspad naast de provinciale weg staat bij een kruising een paaltje op een, wat wij maar een betonnen bak (een plaatje met schuine betonnen banden, red.), zijn gaan noemen. Die bak heeft een lengte van wel 2.90 meter en die scheidt daar beide fietsrichtingen. Er reden fietsers voor ons, er kwamen fietsers van de andere kant.’

‘Ik fietste net voor haar en opeens was daar een gigantische klap, het klonk als een botsing met een auto, -een massieve klap- ik keek om en ik zag mijn vriendin gelanceerd worden en op de stenen terecht komen, ik zag haar hoofd links en rechts op de straat klappen.’

Joana: ‘Ik weet tot geruime tijd voor het ongeluk en ook daarna helemaal niks

meer. Ik ben tegen die betonnen bak aan geknald, maar ik weet er niks meer van.’

Constant: ‘Ze was niet aanspreekbaar. Overal was bloed, bloed kwam uit haar oren, neus, ogen en mond. Ik had geen telefoon bij mij. Uit het huis dicht bij de ongevalsplek kwamen mensen naar buiten, door de klap. Er is ambulance gebeld, maar dat duurde maar en duurde maar. Ze lag daar op de grond, we hebben haar naar binnen gedragen. Uiteindelijk kwam de ambulance, na een half uur, de ambulancebroeder heeft zijn excuses aangeboden, ze hadden het heel druk die middag. Ze is met gierende sirenes naar het UMC gebracht.

Daar heeft ze een week gelegen. Ze had een dubbele schedelbasisfractuur, de frontaal kwab was beschadigd, het hersenvlies gescheurd, er liep hersenvocht uit haar neus, gehoorschade.’

Joana: ‘Daarna heb ik wekenlang bijna alle uren geslapen, continu zware hoofdpijn, misselijk.’

Constant: ‘Na 3 of 4 weken is ze door de neuroloog naar revalidatie door verwezen, de diagnose was hersenkneuzing. Een hoogleraar in Groningen heeft vastgesteld dat de verbindingen zijn ontregeld zijn, sommige verbindingen worden via een omweg gemaakt. Geen tijdsbesef, waardoor plannen heel moeilijk is. Mentale vermoeidheid, concentratie afgenomen en informatieverwerking is vertraagd. Ons leven is

volledig veranderd, ik werk nu thuis, voorheen elders. Er is een situatie voor 1 augustus 2010 en één daarna.’

Joana: ‘Ik kan niet uren achtereen iets doen, elk uur moet ik rust nemen, anders ben ik ontregeld. Dan moet ik daarvan dagen bij komen. Ik kan niet meer werken. Ik durf wel weer te fietsen, eerst niet, maar langzaam ben ik weer begonnen. Maar op die ongevalsplek, daar kom ik niet meer.’

Constant: ‘We hebben de gemeente aansprakelijk gesteld. Vrij laat, omdat we eerst alle aandacht aan het hersteltraject hebben gegeven, je hoofd staat er niet naar. Waarom heeft de gemeente zo’n verhoging met schuine banden neergelegd? Die verhoging is nu weggehaald en er zijn witte steentjes voor in de plaats gekomen. Ik heb later een brief daarover van een ambtenaar gekregen. Vanwege de doorgang voor strooiwagens en vanwege verkeersveiligheid is de situatie aangepast. Ze weten bij de gemeente dat er ongelukken gebeurd zijn.’

‘De gemeente heeft de aansprakelijkheid onlangs afgewezen. Ze hebben 30 oktober een flutbriefje geschreven, onze brief was van mei. De gemeente noemt het “een ongelukkige samenloop van omstandigheden”. Dat heeft bij ons tot een enorme boosheid geleid. Ik verwacht dat het een juridische procedure wordt.’ ■

Vanwege privacyoverwegingen zijn voornamen gewijzigd en de achternamen weggelaten.



Jaap Lodders (51), gedeputeerde van Flevoland



'Het was op een vrijdagavond, 16 mei, die datum vergeet ik niet meer. Ik was aan het fietsen met een vriend, op de racefiets. We reden op een fietspad in het buitengebied bij Zeewolde. Er stonden daar twee paaltjes achterelkaar. Het eerste zag ik, het tweede, na een flauwe bocht, was aan het zicht onttrokken door een auto die daar geparkeerd stond. Ik ben er tegen aangekomen en over de kop geslagen.'

'Mijn eerste reactie was "Oeps dat ging hard". Eerst dacht ik dat het meeviel. Ik lag een paar minuten op de grond en ik vroeg mijn vriend: help me even overeind. Ik probeerde te staan, dat rechtebeen dat ging wel, maar toen ik probeerde te lopen toen dacht ik: nee dit is niet goed. Toen ben ik weer gaan liggen, tot de ambulance kwam.'

'Ik ben naar het ziekenhuis in Lelystad gebracht, daar zijn foto's gemaakt. Daar bleek dat ik mijn bekken had gebroken en dat er een operatie nodig was. De volgende dag ben ik naar het AMC gebracht en daar geopereerd.'

Veel mensen die tegen een paaltje botsen zijn kwaad en vragen zich af waarom de gemeente een paaltje op de weg zet. Had u die reactie ook?

'Ik ben vooral boos geweest op mijzelf. Je weet dat er paaltjes zijn en je weet dat die dingen op het fietspad kunnen staan, ik had beter moeten uitkijken.'

U had als gedeputeerde net opdracht gegeven de kwaliteit van fietspaden te inventariseren.

'We hebben alle paaltjes in Flevoland geïnventariseerd ook op wegen en paden van de terreinbeheerders, dus van Staatsbosbeheer en Flevo-landschap. Daarbij wordt gekeken welke paaltjes weg kunnen en of er andere oplossingen mogelijk zijn zonder paaltjes. Dit paaltje stond op terrein van Flevo-landschap. Ik denk dat dit ook een paaltje is waar een andere oplos-

sing mogelijk is. Het is bekend dat dit soort paaltjes tot ongelukken leiden.'

Bent u door het ongeluk extra gemotiveerd?

'Het is niet zo dat ik door het ongeluk hier harder aan ben gaan trekken. De inventarisatie van de kwaliteit van de fietspaden liep al. Ik ben zeer gemotiveerd, maar dat is in zijn algemeenheid niet door persoonlijke omstandigheden, dat zou ook niet goed zijn.'

U was niet boos op de wegbeheerder?

'Nee, ik vind ook als het over verkeersveiligheid gaat dat je zelf een eigen verantwoordelijkheid hebt. We hadden hier onlangs een avond over afleiding in het verkeer, toen heb ik dat ook naar voren gebracht. Je moet ook zelf goed uitkijken en opletten.'

Hoe gaat het nu?

'Het herstel heeft zijn tijd nodig. Ik fiets al wel weer, ook op de racefiets, maar ik ben wel extra alert bij paaltjes.' ■



Jan van der Werf (58), conciërge bij een basisschool Heerenveen



'Het was pinkstermaandag 2013, vlakbij huis. We fietsten op het fietspad langs het voetbalveldje, er waren daar jochies aan het voetballen, daar keek ik naar. Mijn vrouw reed voor mij, ik was even afgeleid door de voetballende jongens.'

'Het was een beste klap, ik lag aan de ene kant van het paaltje en mijn fiets aan de andere kant. De drie vaders van die voetballende kinderen kwamen aangerend. Mijn fiets was total loss, de voorvork was geheel verbogen.'

'Mijn vrouw begon een beetje te lachen: zo, wat doe jij nou? Mijn eerste reactie was om op te staan en te laten zien dat alles nog bewoog. Uiteindelijk kon ik lopend naar huis.'

'Ik ben mij gaan verdiepen in paaltjes: waarom staat dat paaltje daar en waarom is het 's winters weg? Achteraf had ik wel graag de gemeente aansprakelijk willen stellen, maar hoe pak je dat aan? Het voelt onrechtvaardig, die paaltjes staan daar om auto's tegen te houden, maar je zet toch geen obstakel neer. Je legt toch ook geen betonblok op de snelweg? Het is hartstikke onre-

delijk. Ik ben gaan zoeken op internet, fietspaaltjes is een beetje een obsessie geworden. Mentaal ben ik er veel mee bezig geweest.'

Er stonden twee rood-witte paaltjes: het ene halverwege het fietspad, het andere ter hoogte van de sportaccommodatie.

De boosdoener, bij de sportaccommodatie, is weg. Van der Werf: 'Een half jaar geleden is het paaltje verwijderd. Ik heb een ambtenaar erover gesproken, een groep studenten heeft in de hele gemeente geïnventariseerd welke paaltjes er staan en welke weg kunnen. Er staat dus nog wel een paaltje.'

'Het is nu anderhalf jaar geleden, maar ik heb nog steeds last van mijn schouder, er zit een scheurtje in een pees. Wel vervelend want ik ben volleybaltrainer, dan wil je ook ballen slaan, maar soms wordt dat te intensief. Ik ben naar de fysiotherapeut geweest, ik heb nog steeds belemmeringen, het is niet 100 procent. Ik squash niet meer. Ja, dat is toch een verandering van levensstijl, dankzij dat paaltje.'

Marieke Zwaneveld (52), projectcoördinator bij ProRail



'Die middag hadden we een uitje met de afdeling in Houten. Een collega had vijf OV-fietsen gehuurd, maar uiteindelijk waren we met zijn zevenen dus het was: spring maar achterop.'

'Het miezerde, met in mijn ene hand een paraplu en mijn andere arm om het middel van mijn collega geslagen zat ik aardig stabiel achterop de fiets. Toen we bij het station vertrokken, ben ik zonder dat ik daar eigenlijk iets van gemerkt heb, met mijn voet achter een paaltje blijven haken. Ik ben rechtstandig achterover, enorm hard op mijn hoofd gevallen.'

'Ik ben een minuut buiten westen geweest, toen ik weer bijkwam was er overal bloed. Ik had een behoorlijk gat in mijn hoofd. Mijn collega's stelden mij vragen om te inventariseren hoe ik eraan toe was. Er kwam een ambulance.'

'Ik ben zelf bhv'er, ik begreep al snel dat ik een hersenschudding had. Ik was te kort buiten westen geweest voor een mogelijke hersenbeschadiging. Dat uitje is niet doorgedaan, iedereen was van slag. De vrouw van een collega heeft



Marcel Rensen (65), uitgever, parttime fietskoerier

mij opgehaald en naar huis gebracht.'

'Na anderhalve week dacht ik me weer redelijk te voelen, maar een vliegreisje naar Barcelona bleek achteraf een heel slecht idee. Uiteindelijk ben ik drie maanden thuis geweest, met veel rust ben ik uiteindelijk weer gereïntegreerd in mijn werk.'

'Ik ben zo boos geweest. De paaltjes staan er om auto's te weren, uiteindelijk ben ik daar slachtoffer van geworden! De situatie in Houten is nu helemaal veranderd, paaltjes zijn verwijderd en de hele situatie rond het station is nu veel ruimer opgezet.'

'Ik ga nooit meer achterop zitten en ik heb mijn kinderen verteld dat ik niet wil dat zij iemand achterop nemen of zelf achterop gaan zitten.'

'Het is nu anderhalf jaar verder, ik heb vaker hoofdpijn. Vroeger had ik nooit hoofdpijn. Op de camping hebben wij een gaskachel in de caravan, voor het voor- en het naseizoen, van die lucht krijg ik ook hoofdpijn, diezelfde specifieke hoofdpijn, alsof er een bruggetje tussen die geur en de val zit. Het is niet te verklaren. Het betekent wel dat we eerder overwegen niet naar de camping te gaan als het zo koud is dat de kachel aan moet.' ■



'Het was op een donderdag begin oktober. Ik voelde me niet helemaal top, ik had een tandartsafpraak staan maar die had ik afgezegd. Ik fietste rustig, het was rond het middaguur. Ik rijd langs de haven en ik keek naar een oud gebouwtje dat daar staat. Ik heb ooit een boek uitgegeven over de haven, al die historische gebouwen interesseren mij. Dus ik keek naar dat gebouwtje, het is een heel karakteristiek gebouw, aan de achterkant zit een klein winkeltje, een postzegelhandel. Ik zag daar een nieuw lelijk wit bord hangen. En voor dat ik het wist lag ik aan de andere kant van een paaltje.'

'Ik lag op de grond, er stonden allemaal mensen om mij heen, de meneer van de postzegelhandel kwam met een flesje water aanrennen, en even later was de ambulance er.'

'De ambulancebroeders hebben mij van top tot teen bekeken, er bleek niks gebroken. Mijn bloeddruk was wel heel hoog, waarschijnlijk door de schrik. Uiteindelijk ben ik lopend naar huis gegaan. Mijn fiets, een bijzondere fiets met schijfremmen, was verwrongen. Ik was vooral boos en ik had pijn. Boos ook omdat sporten een belangrijk deel van mijn leven is, ik ben actief scheidsrechter. Ik begreep meteen: dat wordt me nu afgepakt.'

Die paaltjes staan er om auto's tegen te houden, het is het begin van een voetgangersgebied, het zijn zilverkleurige paaltjes. Ik was zo boos. Toch raar om een paaltje op de weg te zetten. Tegen een paaltje botsen gebeurt dus heel vaak, weet ik nu. Op de dag van mijn ongeluk reed de vriendin van mijn neefje tegen zo'n paaltje in Utrecht, gebroken bekken, gebroken elleboog. Iedereen die kent wel iemand die tegen een paaltje is aangereden.'

'Tuurlijk kan dat paaltje weg, heel veel paaltjes kunnen weg. Ik snap dat je op sommige plekken wel een paaltje wilt neerzetten, maar zorg dan dat mensen gewaarschuwd zijn. Je zou veel meer moeten voelen dat zo'n paaltje eraan komt, iets van ribbels in het wegdek.'

'Ik ben een oude activist, ik had meteen ook zo iets: ik ga een actiegroep tegen paaltjes oprichten. Het rare is dat ik 1978, toen woonde ik in Amsterdam, nog aan de basis heb gestaan van een actie voor het neerzetten van paaltjes op de Spiegelgracht.'

'Mijn duim leek het grootste probleem, en mijn knie. Ik ben bij de fysiotherapeut geweest. Ik kon niet rennen na het ongeluk, mijn been voelde papperig. Afgelopen maandag ben ik weer gaan trainen toen voelde ik mijn goede knie scheuren, ik ga vanmiddag een mri-scan maken, of dat met ongeluk te maken heeft is natuurlijk een vraag. Misschien ben ik gaan compenseren?' ■

Houten succesvol in anti-paaltjesbeleid:

Nu nog de besteldiensten weren

In Houten heeft men inmiddels ruime ervaring met het opruimen van fietspaaltjes. Zelfs voor dat het Fietsberaad aan de bel trok, was de gemeente samen met de Fietzersbond al begonnen met een verkennend onderzoek naar mogelijkheden het aantal paaltjes te verminderen. En Houten was één van de gemeenten die deelnamen aan de pilot om locaties met wel noodzakelijke palen beter vorm te geven. Eén van de lessen die men inmiddels geleerd: vooral besteldiensten maken misbruik van sluiproutes via het fietspad.

Dat Houten waarschijnlijk meer paaltjes telde dan andere gemeenten is vooral te danken aan de bijzondere structuur van de stad. Ingericht op fietsers, met naar elke wijk maar één toegangsweg voor de auto. Als je met de auto van de ene naar de andere buurt wilt, moet je omrijden via de rondweg. Fietsers kunnen binnendoor. 'De verleiding voor automobilisten is dus groot om de kortste weg te kiezen. Vandaar dat op grote schaal paaltjes zijn geplaatst', legt Jelger de Haas van Houten (Fietsstad 2008) uit. 'Vaak waren dat klappaaltjes. Omdat die wat boven de weg uitsteken, kwamen er betonblokken om ze af te schermen. En om die weer zichtbaar te maken als de paaltjes voor de gladheidbestrijders neergeklapt lagen, werden daar soms oranje flappen op gezet.'

Jelger de Haas: We hebben wel eens 150 auto's per dag geteld op het fietspad.

Houten ruimde paaltjes op 140 locaties. Dat betekent vrij baan voor de fietser, maar soms ook voor besteldiensten die haast hebben en niet willen omrijden.



Betonblokken

De plaatselijke afdeling van de Fietzersbond signaleerde al in 2008 dat die paaltjes en blokken niet zonder gevaar zijn. Johan Jol van de Fietzersbond maakte dat van nabij mee, toen zijn zus tegen zo'n paaltje smakte en haar elleboog brak. 'Daarmee was ze zes maanden lang invalide. Het ongeval is niet gemeld en dus niet in de ongevallenregistratie terechtgekomen. En zo gaat het dus meestal. Het aantal ongevallen is veel groter dan je denkt. We hebben daar op een activiteitenmarkt wel eens een enquête over afgenomen. Zo'n 80 procent van de inwoners van Houten had wel eens direct of indirect te maken gehad met een paaltjesongeluk. Vooral de betonblokken eisten slachtoffers. Die blokken waren zo hoog dat je er zelfs met je trapper op klem liep.'

Het 'Keuzeschema' van het Fietsberaad bood het handvat om daadwerkelijk aan de slag te gaan. Jelger de Haas: 'Een workshop voor iedereen die met het probleem bezig was - wijkopzichters, gladheidbestrijders, maar ook de wethouder - zette de zaak in gang. We hadden geluk dat een ander project niet doorging, zodat direct geld beschikbaar was. In totaal ging het om zo'n 50.000 euro. We hebben direct ook de bouwers van nieuwe infrastructuur erbij betrokken. Want het kon gebeuren dat, terwijl wij aan het praten waren over

Johan Jol (Fietzersbond): Zo'n 80 procent van de inwoners van Houten had wel eens direct of indirect te maken gehad met een paaltjesongeluk.



Jan Krijger (Fietzersbond): Vooral over de besteldiensten komen veel klachten.

het opruimen van paaltjes, elders weer nieuwe palen verschenen.'

In totaal werden 300 locaties op de hoofdfietsroutes in Houten doorgelicht. Uiteindelijk bleek dat er op 140 locaties paaltjes geruimd konden worden. Dat ging niet helemaal zonder slag of stoot. Vooral het weghalen van de betonblokken kostte moeite. 'Daar moest een gripper aan te pas komen, waarna de zaak opnieuw moest worden geasfalteerd. En in het vuur van de strijd verdwenen ook vier palen, die eigenlijk hadden moeten blijven staan. Die hebben we dus weer teruggezet.'

Positieve reacties

Ondanks het feit dat niet uitgebreid per straat gecommuniceerd was door de gemeente over het weghalen van paaltjes, vonden de inwoners het over het algemeen prima, vertelt Jan Krijger van de Fietzersbond in Houten. 'Lokale media besteedden er wel aandacht aan en de wethouder verwijderde het eerste paaltje met enig vertoon. Maar het ging allemaal redelijk snel. De inwoners waren zeker in het begin heel positief.'

Toch kreeg de gemeente wel de nodige opmerkingen te verwerken. Tot op heden reageerden zo'n 80 inwoners over enkele tientallen locaties. Jan Krijger: 'Vooral over de besteldiensten komen veel klachten: DHL, TNT en dergelijke en de bezorgdienst van Albert Heijn. Zeker voor de eigen rijders is het interessant om een stuk af te snijden via het fietspad.'

Een lastig probleem, erkent Jelger de Haas van de gemeente.

Iedereen zijn eigen sleutel van de paal

Het opruimen van paaltjes is niet alleen winst voor de fietser, het scheelt ook de gemeente kopzorgen. De meeste paaltjes in Houten zijn te verwijderen met een sleutel. De hulpdiensten beschikken over zo'n sleutel. Die hebben ze niet vaak nodig omdat ze meestal van buiten komen en de snellere aanrijroute via de rondweg nemen. Veel inwoners blijken trouwens over zo'n sleuteltje te beschikken. 'Als je in Houten komt wonen, krijg je die vaak via je burens', zo heeft Jelger de Haas ervaren. 'Dat heeft tot gevolg dat geheel uitneembare palen vaak spoorloos verdwijnen. Waar nu nog palen komen, gebruiken we vast bevestigde neerklapbare exemplaren.'

‘Ik heb wel eens geprobeerd om ze te bellen, maar je komt er nauwelijks doorheen. Eigenlijk moet je eerst een dossier aanleggen, zodat je het hogerop kunt insteken bij zo’n pakketbedrijf. Ik overweeg nu een meldpunt in te stellen, waar inwoners precies kunnen melden wie ze wanneer gezien hebben.

Boomstammen

Maar niet alleen de pakjesbezorgers zorgen voor overlast. Ook gewone automobilisten weten de verleiding niet altijd te weerstaan. ‘Soms leggen we daarom een tijdje een tellus neer, om te zien om hoeveel auto’s het gaat. Daarbij hebben we wel eens 150 auto’s per dag geteld op het fietspad.’ Dat wil niet altijd zeggen dat er altijd direct een paal terugkomt. De Haas: ‘We kijken ook waar de auto’s vandaan komen en waar ze naar toe willen. En soms kunnen we op een andere plek iets doen waardoor het oninteressant wordt het fietspad te gebruiken. Zo bleek bijvoorbeeld dat auto’s via een parkeerplaats en over een grasstrook een stukje fietspad namen om snel op de rondweg te komen. Dat konden we tegengaan door boomstammen in de grasstrook te leggen.’

‘Camera’s in plaats van palen hebben we wel overwogen, maar dat blijkt niet haalbaar. Zoiets loopt via het Openbaar Ministerie en verkeersveiligheid is voor het OM geen reden om camera’s te plaatsen. Alleen leefbaarheid geldt als argument. Je kunt wel een binnenstad afsluiten, maar voor een verkeersveiligheidsmaatregel moet je bij de politie zijn. En die zeggen: je kunt het fysiek oplossen, dus daar doen we niets aan.’

Nuttige pilot

De Fietsberaad-pilot in Houten heeft nuttige informatie opgeleverd. Vooral over wat niet goed werkt. Zo werden in de pilot flexibele palen uitgetest. Nadat de strooiwagen er overheen reed, stonden alle palen scheef omdat het asfalt te zacht was. Jelger de Haas: ‘Toen dat was opgelost, moesten we nog drie keer de palen vervangen omdat ze keer op keer aan flarden werden gereden door lokaal vrachtverkeer.’

Houten experimenteerde trouwens al eerder met weinig succes met flexibele kunststofpaaltjes. Ze werden gesloopt of in brand gestoken. Geen flexibele palen dus meer voor Houten. Hoogstens met een flexibele buitenkant om de gevolgen van een aanrijding te verzachten, maar niet om overheen te rijden.

De pilot-opstelling verdeelt het fietspad conform de aanbevelingen uit de eerste versie van de ‘Keuzewijzer’ van het Fietsberaad in twee doorgangen van 1,60 meter breed. Smal genoeg om vrijwel alle auto’s te weren. Maar wat Houten betreft mag het ook ietsje meer zijn. Jelger de Haas: ‘Veel fietspaden in Houten zijn 3,50 meter breed. Als je de doorgang 1,70 of 1,80 meter zou maken, heb je in het midden nog maar één paal nodig, in plaats van nu twee. Het kan wellicht ook, omdat vooral het bestelverkeer gebruik maakt van de sluiproutes. Dat gaan we de komende maanden op twee locaties uitproberen.’

Een andere vraag is of de ribbelmarkering overal nuttig en nodig is. Jelger de Haas: ‘Je kan daar wellicht last mee krijgen omdat het tussen de ribbels glad wordt door bladeren of ijsvorming. Aan de ander kant kun je het zien als laatste waarschuwing en om die reden wil ik ze wel toepassen waar fietspalen onderdeel uitmaken van de serie antikraakpalen rond het centrum, want die zijn wel erg hard wanneer je er tegenaan rijdt.’

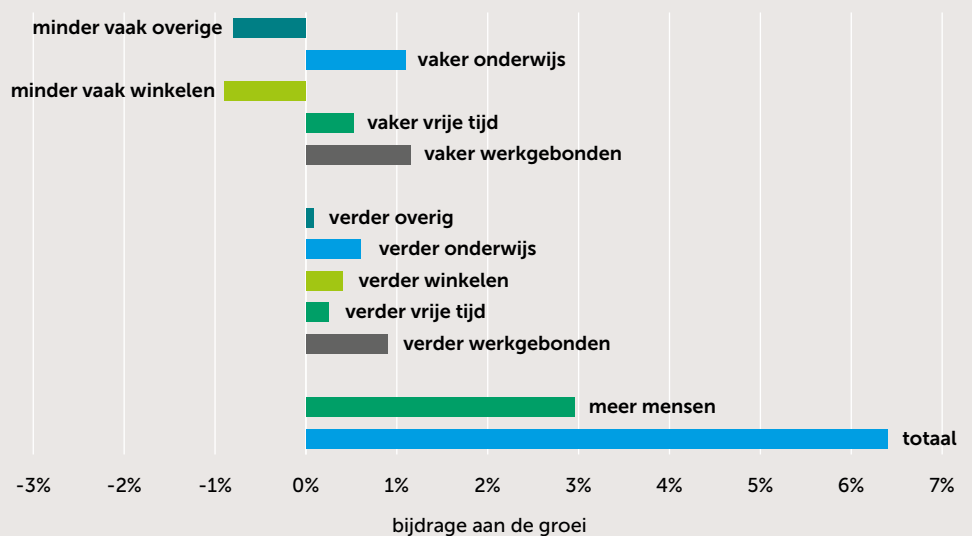
En ten slotte: ledverlichting hoeft van Houten ook niet meer. ‘Op de proeflocatie zat in het begin een ledlampje in de paal, maar die was zo verdwenen. En het is niet echt nodig hier, de meeste fietspaden zijn goed verlicht.’

Beeld van de oude situatie in Houten: ontbrekende markering en gevaarlijke betonblokken.





Meer mensen
verplaatsen zich vaker
en verder.



Veranderingen in het verplaatsingspatroon van fietsers. Een uitsplitsing naar motieven (2004-2013).

Bron: RWS/CBS, MON/OViN; bewerking: KiM.

Waar komen al die fietsers vandaan?

Ron Hendriks

In de grote steden lijkt het meer dan ooit te krioelen van de fietsers. En bij veel stations moet je je een weg banen door een zee van fietsers om bij de trein te komen. Waar komen al die fietsers plotseling vandaan? Enkele recente studies van de Universiteit van Amsterdam en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid werpen wat meer licht op deze ontwikkelingen.

'Files op het fietspad', kopten de kranten. En 'Fietsenchaos rond station'. Het lijkt alsof er een fiets-tsunami aan de gang is die niemand heeft zien aankomen. In ieder geval hebben de officiële CBS-statistieken geen voorwaarschuwing afgegeven.

Want de officiële cijfers over de fiets melden weliswaar dat het aantal fietskilometers landelijk gezien de afgelopen 12 jaar met 15 procent steeg, de piek zat vooral tussen 2000 en 2005. De laatste paar jaar laten de CBS-cijfers nauwelijks een toename zien.

Lokale tellingen laten echter een ander beeld zien. In Rotterdam steeg het fietsgebruik de laatste tien jaar met 20 procent. Den Haag meldt 10 procent meer fietsers in 2010 dan in 2006. En Amsterdam illustreert de groei met de constatering dat de fiets sinds 2008 het meest gebruikte vervoermiddel binnen de ring is.

Meer inwoners

De ontwikkelingen lijken strijdig met elkaar. Maar dat zijn ze niet. Ze geven vooral aan dat het landelijke beeld niet overeenkomt met het lokale beeld, in ieder geval in de grote steden.

Dat blijkt ook uit recente analyses van de Universiteit van Amsterdam (UvA) [1] en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) [2]. Daaruit valt af te leiden dat er twee hoofdoorzaken zijn van de groei van het fietsgebruik en vooral de

sterke groei in de steden.

In de eerste plaats het simpele feit dat de bevolking is toegenomen. Sinds het midden van de 80-er jaren met 13 procent. Parallel daaraan kiezen steeds meer mensen voor wonen in de stad in plaats van in het landelijk gebied. Midden jaren '90 woonde 39 procent van de Nederlandse bevolking in de stad, nu is dat 48 procent.

Als je dat doortrekt naar het fietsgebruik, zou dat volgens het UvA-onderzoek hebben geleid tot een toename van het aantal fietsers in stedelijke gebieden met 22 procent, en een afname in het landelijk gebied met 9 procent.

Meer jongeren in de stad

Dat zou de fietsfiles in de stad kunnen verklaren, maar er is een aantal andere factoren in het spel waardoor de cijfers over de bevolkingsgroei en de trek naar de stad in werkelijkheid niet één op één te vertalen zijn naar evenredig meer fietsers c.q. fietsgebruik, zo blijkt uit zowel de UvA- als de KiM-studie.

Zo is de afgelopen jaren de leeftijdsopbouw van de bevolking veranderd. Er zijn inmiddels minder jongeren en meer ouderen. Vooral in het landelijk gebied groeit het aandeel ouderen. En ouderen fietsen in verhouding minder. In de stad is het aandeel jongeren juist toegenomen. Die fietsen meer en bovendien kiezen jongeren vaker voor de fiets in plaats van voor de auto.

Daarnaast is het fietsgebruik voor bepaalde motieven aan het schuiven, blijkt uit de KiM-studie. Er wordt bijvoorbeeld vaker en verder naar het werk gefietst. Vooral vrouwen zijn door de toegenomen arbeidsparticipatie meer gaan fietsen. En kinderen fietsen meer naar school, waarschijnlijk als gevolg van toegenomen afstanden door de concentratie van scholen. Verder speelt in de grote steden dat het aantal immigranten is gegroeid, en die fietsen gemiddeld minder.

Zo noemen de UvA- en KiM-studie een scala aan ontwikkelingen die het fietsgebruik beïnvloeden. Sommige daarvan worden in de studies cijfermatig onderbouwd, andere alleen



Vier van de tien treinreizigers komen met de fiets naar het station.



De e-fiets is goed voor 12 procent van alle fietskilometers.

gesignaleerd. Maar de wetenschappers zijn het er wel over eens dat de bevolkingsgroei en de trek naar de stad het leeuwendeel van de groei voor hun rekening nemen.

Verder met de elektrische fiets

En dan is er natuurlijk de elektrische fiets. Het KiM stelt dat een groot deel van het toegenomen fietsgebruik voor rekening komt van de e-fiets. Inmiddels telt ons land 1 miljoen e-fietsen, goed voor 12 procent van het totale aantal afgelegde fietskilometers. Het zijn vooral ouderen die de e-fiets veel gebruiken. De gemiddelde afstand per trip is 6,3 kilometer, tweemaal zoveel als op een gewone fiets. Uit eerder onderzoek van het Fietsberaad kwam dat een e-fietsbezitter gemiddeld 31 kilometer per week fietst tegen iets meer dan 18 km met een gewone fiets.

Dat betekent echter nog niet dat daardoor evenredig veel meer wordt gefietst. De VU Amsterdam vroeg 22 relatief nieuwe e-fietsgebruikers in Amsterdam, Utrecht, Groningen en het Engelse Oxford naar hun drijfveren om te gaan e-fietsen. Daaruit blijkt dat e-fietzers mensen zijn die graag willen blijven fietsen maar om een of andere reden niet meer uit voeten kunnen met een gewone fiets of langere afstanden willen afleggen. Ofwel, e-fietzers gebruikten voorheen regelmatig de auto, een gewone fiets of het ov. Desalniettemin draagt de elektrische fiets sterk bij aan de groei van het fietsgebruik. Het Fietsberaad schatte eerder dat tweederde van de 15 procent groei in het fietsgebruik sinds 2000 voor rekening komt van de elektrische fiets.

Invloed fietspromotie

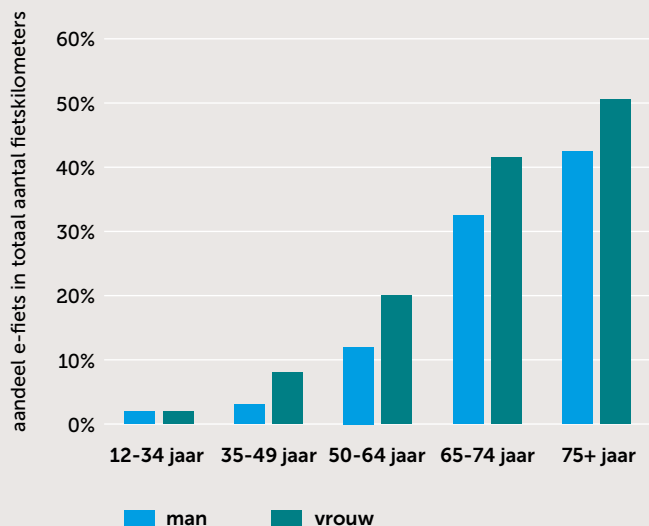
Interessant is natuurlijk ook de vraag in hoeverre fietsbeleid c.q. fietspromotie heeft bijgedragen aan de groeicijfers. De UvA bekeek voor 22 gemeenten of de ontwikkeling van betere infrastructuur - meer fietspaden, meer voorrang op fietspaden - tot meer fietsers leidt. En ook of het effect van

educatie, voorlichting en marketing zichtbaar is en of het wat uitmaakt of het fietsbeleid goed georganiseerd wordt in de vorm van fietsplannen, inbreng van belangengroepen en dergelijke.

De onderzoekers concluderen in het algemeen dat betere infrastructuur met meer (gescheiden) fietspaden en fietsoversteken met voorrang merkbaar zoden aan de dijk zet. Een goede organisatie van het fietsbeleid - met inbreng van burgers - werpt eveneens haar vruchten af. Vooral in steden met nog een laag fietsaandeel helpt ook het afremmen van het autogebruik met hogere parkeertarieven en uitbreiding van de zones met betaald parkeren. In Amsterdam wordt dat laatste punt zelfs als hoofdoorzaak aangemerkt van de sterke groei van het fietsgebruik. Omdat het voor inwoners steeds duurder is om de auto buiten het eigen vergunninggebied te parkeren, pakt men vaker de fiets. Dat blijkt uit het feit dat voor korte ritten binnen de ring het fietsgebruik veel meer is toegenomen voor mensen met een auto, dan voor mensen zonder auto.

Er zijn meer immigranten, die fietsen gemiddeld minder.





Aandeel van de e-fiets in het totaal aantal fietskilometers naar leeftijd en geslacht.

Bron: CBS OViN 2013; bewerking KiM.

Effecten van 'zachte' maatregelen - educatie, voorlichting, marketing - komen in het UvA-onderzoek nauwelijks naar voren. Maar dat kan ermee te maken hebben dat dergelijke maatregelen in de onderzochte gemeenten te weinig zijn ingezet om effecten te kunnen meten. Alleen marketingcampagnes lijken een beetje effect te sorteren.

Stormloop op de stations

Zijn voornoemde factoren ook de reden dat vooral het aantal fietsen rondom stations zo sterk toeneemt? Duidelijk is in ieder geval dat het combinatiegebruik van fiets en ov in stedelijke gebieden als kool groeit. Ook hier ontbreken precieze cijfers. Maar door een aantal onderzoeken te combineren, komt de UvA erop uit dat van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers ongeveer 40 tot 45 procent met de fiets naar het station komt. Vanaf het station pakt ongeveer 11 procent de fiets.

Als je fiets-ov als één systeem beschouwt, is de laatste drie

jaar sprake van een toename van maar liefst 20 tot 25 procent van het aantal fiets-ov-reizigerskilometers in de grote steden. Over dezelfde periode is het gebruik van andere vervoerwijzen stabiel of nam juist af.

Maar daarmee weten we nog niet waarom dat zo is. Van voorgaande jaren is bekend dat de studentenjaarkaart een boost gaf aan het fietsgebruik richting station. Het fietsgebruik naar stations steeg tussen 2000 en 2005 met bijna 50 procent, zo blijkt uit Fietsberaadpublicatie 12 uit 2007. Vooral de toename van het aantal studenten dat langer thuis woont bleek van invloed.

In sessies met vervoerexperts die de UvA hield komt een aantal mogelijke verklaringen voor de groei gedurende het recente verleden naar voren. Behalve de al eerder aangehaalde toenemende verstedelijking zou ook de flexibilisering van de arbeidsmarkt een rol spelen. Die vraagt om een flexibelere inzet van vervoermiddelen waar de combinatie fiets-ov mooi op aansluit. Daarnaast is de trein een beter product geworden, je kunt internetten met je laptop of smartphone, er zijn stiltecoupés, er zijn nieuwe verbindingen, meer stations, hogere frequenties en uitgebreidere abonnementsvormen. Reisinformatie is overal en altijd beschikbaar en ook voorzieningen op en rond stations zijn sterk verbeterd.

1 Zie ook: Fietsberaad publicatie 26, Fietsen in Nederland, patronen, trends en beleid. Samenvattingen van wetenschappelijke artikelen van Lucas Harms, Luca Bertolini en Marco te Brömmelstroet, Roland Kager (Universiteit van Amsterdam), Tim Jones, Eva Heinen (University of Cambridge).

2 Mobiliteitsbeeld 2014, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM.



De combinatie fiets-ov groeit in populariteit.

Jan-Bert Dijkstra: 'Het gaat niet alleen om de verkeerskundige kant, maar ook wie rijdt er, en waarom.'

Beter Benutten 2 wil vooral weten:

Voor welk probleem biedt de maatregel een oplossing?

Ron Hendriks | Karin Broer

Een financiële bijdrage uit het Beter Benutten-programma voor de nieuwe stationsstalling zit er niet meer in. En voor een fietssnelweg moet je met hele goede argumenten komen. Maar wie met echt innovatieve ideeën voor gedragsverandering komt, heeft een goede kans op een bijdrage van het 'Vervolg Beter Benutten'.

Regio Groningen-Assen: Werkgeversaankpak

Deelnemende bedrijven aan Ga slimmer reizen & werken in de regio Groningen-Assen verminderden in twee jaar tijd het aantal autokilometers in de spits met 17 procent. Die prestatie is voor een deel op het conto van fietsmaatregelen te schrijven.

Iets meer dan de helft van de bespaarde autokilometers is te danken aan de overstap op een ander vervoermiddel, de helft daar weer van is een overstap op fiets en e-bike. Bedrijfsverhuizingen hebben ook een rol gespeeld. Zo is GasTerra van een bedrijventerrein aan de rand van Groningen naar een locatie naast het station verhuisd. Van 200 parkeerplaatsen ging het bedrijf terug naar 20 parkeerplaatsen.

Het geheim van Groningen-Assen zit vooral in de 'werkgeversaankpak', ongeveer 40 grote bedrijven met in totaal meer dan 40.000 werknemers doen mee in het streven de bereikbaarheid te verbeteren. Iduna Jongsma, marketingadviseur van het publiek-private samenwerkingsverband Ga slimmer reizen & werken: 'Uitgangspunt is dat werkgevers vooral zelf aan het werk gaan, wij helpen alleen met kennis en kunde.' De regio als geheel

heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren, maar elk bedrijf heeft ook eigen doelen. Jongsma: 'Ze willen bijvoorbeeld vergroenen, kosten besparen, gezondere werknemers. Bij elk bedrijf passen bepaalde maatregelen en samen zorgen al die bedrijven voor minder kilometers in de spits.'

Fietsmaatregelen scoren heel goed. Jongsma: 'Inmiddels is het eigenlijk zo dat alle werkgevers 'iets met fietsen doen'.' DUO, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Onderwijs, heeft bijvoorbeeld een fietsenmaker in huis. Het UMCG, het academisch ziekenhuis in Groningen, doet al jaren veel aan fietsstimulering. De fiets-van-de-zaak-regeling is door heel veel werkgevers gebruikt. Nu wijst Ga slimmer reizen & werken op de mogelijkheden de regeling door te zetten in de Werkkostenregeling (WKR).

Sinds januari heeft de regio een speciale e-bike-regeling. Een werknemer krijgt 250 euro terug als hij een e-bike aanschaft en belooft twee dagen per week naar het werk te fietsen. De eerste resultaten zijn heel goed, zegt Jongsma. Er zijn al zo'n 500 e-bikes aangeschaft via de regeling.



Ongeveer de helft van deze werknemers heeft nu een enquête ingevuld. Daaruit blijkt dat de gemiddelde afstand van huis naar werk (enkele reis) 14 kilometer is. 73 procent rijdt een afstand tussen de 6 en 20 kilometer, 16 procent rijdt zelfs afstand van meer dan 20 kilometer.

Bereikt de aankpak in Groningen en Assen inmiddels een grens, fietst iedereen die kan fietsen? Jongsma: 'Dat denk ik nog niet. Wat ik wel hoor is dat er op sommige werklocaties een grens bereikt is aan het aanbieden van voorzieningen. Er zit natuurlijk wel een grens aan het maximum aan fietsparkeerplekken dat je kunt bouwen. En als je kunt bijbouwen als werkgever, hangt daar ook een prijskaartje aan.'

Beter Benutten werd in 2011 in het leven geroepen met als doel de spitsdrukke op de weg en in het ov te verminderen. Het programma concentreert zich op regio's met forse bereikbaarheidsproblemen, zoals rond de vier grote steden. Maar ook steden als Leeuwarden en Maastricht doen mee. Het gaat om zo'n 350 maatregelen op het gebied van infrastructuur, logistiek, fiets, wegverkeer, ov en maatregelen die aanhaken op gedrag. Het programma is volop in uitvoering maar aan de opvolger, in de wandelgangen aangeduid als Beter Benutten 2, wordt inmiddels gewerkt.

Het gaat bij Beter Benutten om grote en kleinere maatregelen, want soms is er niet zo heel veel nodig om een spitsfile op te lossen, betoogt Jan-Bert Dijkstra. Hij is programmadirecteur van het programma Beter Benutten bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. 'Er kunnen 2000

auto's per uur over een rijstrook. Bij 2200 loopt het vast. Hetzelfde geldt voor NS. In 12 NS-'bakken' passen 1200 mensen. Bij 1400 staan de balkons vol. Als je daar dus tien procent van naar de randen van de spits kunt schuiven, helpt dat. Het effect is goed te zien op vrijdag. Er is dan net zoveel verkeer op de weg als op andere dagen, alleen veel beter gespreid.'

Minder spitsfiles

Doelstelling van Beter Benutten 1 was het verminderen van het aantal spitsfiles in de drukste regio's met 20 procent. Het is nog te vroeg om te zeggen of dat gehaald is, aldus Jan-Bert Dijkstra. 'Een aantal maatregelen loopt door tot eind dit jaar en sommige tot in 2015. In maart hebben we de eerste 30 maatregelen geëvalueerd. Dat leverde zo'n 12.500 spitsmijdingen per dag op, een dikke 3 miljoen per jaar. We zaten daarmee toen op zo'n 4 procent, een vijfde van de doelstel-

Pierre van Veggel: 'We kijken nu veel meer hoe je maatregelen kunt laten aansluiten bij de mensen die in die file staan.'

ling. In het algemeen zie je dat vooral de spitsmijdenprojecten goed scoren. En ook de werkgeversaankpak begint door te tikken.'

Nog geen fietsprojecten? Pierre van Veggel, adviseur Fiets bij Beter Benutten: 'Er loopt een aantal projecten om de aanschaf van elektrische fietsen te stimuleren of het fietsgebruik te bevorderen. Die eindigen meestal pas eind 2014, dus daar hebben we nog geen goed eindbeeld van.'

Open data

Sowieso laten fietsprojecten zich lastig evalueren, beaamt Van Veggel. 'Er is meestal weinig data beschikbaar van vóór de start van een project. Achteraf kun je wél metingen houden, bijvoorbeeld via gps-tracking of enquêtes. Daar komt bij dat Beter Benutten vooral rekent in voertuigverliesuren en het is lastig te berekenen wat de overstap van één automobilist naar de fiets waard is in voertuigverliesuren. Dat gaat wel veranderen. Mede door Beter Benutten wordt er meer data over het fietsgebruik verzameld. En is er behoefte om data-inwinning landelijk gecoördineerd te laten plaatsvinden. Het programma Bikeprint is een mooi voorbeeld waarmee enkele regio's gps-data van Beter Benuttenprojecten vertalen in beleidsinformatie voor het fietsbeleid. Daarom spreken we nu met regio's af dat data die met publiek geld is verkregen, gratis publiek beschikbaar moet zijn. En als er privaat geld in zit, moet het wel openbaar zijn, maar hoeft het niet gratis te zijn. We gaan die data ook landelijk beschikbaar maken op een centrale plaats. Op die manier kun je ook de fiets een beter onderbouwde plek geven in het verkeers- en vervoerbeleid.'

Desondanks springen er al wel enkele fietsprojecten uit binnen het programma. Jan-Bert Dijkstra: 'Dat zijn bijvoorbeeld grote fietsprojecten in Rotterdam, waar een fietsstimu-

leringsprogramma draait, B-Riders in Brabant en de werkgeversaankpak in Maastricht. Die hebben allemaal veel deelnemers getrokken.'

Mogelijkheden voor gemeenten

In 2015 volgt de volledige evaluatie, maar op voorhand werd in het regeerakkoord besloten om 600 miljoen vrij te maken - door Rijk en regio's - voor Beter Benutten 2. Deze zomer werd dat bedrag verdeeld onder de 12 regio's. De invulling met projecten is volop aan de gang. De doelstelling is wat verbreed: 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits. En om die nieuwe doelstelling te halen, worden de lessen uit Beter Benutten 1 ter harte genomen. Pierre van Veggel: 'Zo werken we nu in een aantal tranches. We hebben dit najaar de eerste plannen opgehaald. Volgend jaar in maart volgt de laatste tranche. Zo hebben we meer tijd ze goed te analyseren en samen met regio's de plannen te verbeteren.' En hoewel de meeste plannen al op het bureau van de regionale programmaleiders zullen liggen, zijn er volgens Jan-Bert Dijkstra nog altijd mogelijkheden voor gemeenten in de regio om bij te sturen. Voorwaarde is wel dat men goed weet in te spelen op de spelregels die Beter Benutten aanhoudt.

Jan-Bert Dijkstra: 'Je moet heel goed duidelijk weten te maken wat het probleem en wat de oplossing is. Het gaat niet alleen om de verkeerskundige kant, maar ook wie er rijdt, en waarom. Ofwel, wat is de doelgroep en wat zijn de stakeholders en zijn die gemobiliseerd?'

Pierre van Veggel licht toe: 'We kijken nu veel meer naar hoe je maatregelen kunt laten aansluiten bij de mensen die in die file staan. Als er een file staat op de A20, heeft een fietsmaatregel niet veel zin als het mensen betreft die van Breda naar Den Haag rijden. Het heeft wel zin als de meesten uit de buurt van Rotterdam komen.'

Betekent dat geen snelfietsroutes meer? 'Nee, dat betekent het niet', benadrukt Jan-Bert Dijkstra. 'Maar er moet wel vraag zijn naar zo'n fietssnelweg. Je kunt niet redeneren: ik leg een fietssnelweg neer en dan gaan de mensen wel fietsen. We richten ons vooral op het gebruik en niet meer zozeer op de aanleg.'

Bedrijfsregelingen

'Belangrijk is ook dat een maatregel bestendig is', vervolgt Dijkstra. 'Je kunt wel een project financieren met publiek geld, maar wat hou ik over als dat stopt? Is het dan afgelopen met de fietsapp? Als een bedrijf echter zijn bedrijfs-

Twente Mobiel beloont fietsers

Twente Mobiel, de organisatie die slim reizen stimuleert in de regio Twente, bedacht dit jaar een manier om zowel nieuwe als bestaande fietsforenzen te belonen. Een buddysysteem noemt René Teeuwen, projectleider van de fietsactie bij Twente Mobiel, het: 'We hebben de afgelopen jaren veel acties gedaan die automobilisten beloonde die hun auto lieten staan. Daarop kregen we heel vaak te horen dat de huidige fietsers die het goede gedrag al vertoonden, nooit een beloning kregen. Toen hebben we samen met een aantal werkgevers dit buddysysteem bedacht.'

Het werkt zo. Een fietsende werknemer haalt een autorijdende werknemer over te gaan fietsen. Die automobilist registreert zich en krijgt 3 euro per dag op woon-werk-afstanden tot 8 kilometer, 4 euro op afstanden tussen de 8 en 15 kilometer en 5 euro op afstanden van meer dan 15 kilometer. De aanbrengrer (de fietser)

krijgt iedere keer dat de automobilist fietst 1 euro per dag. Als fietser mag je maximaal 4 automobilisten 'voor je laten fietsen'. Om de beloning te krijgen moet de deelnemer minimaal 21 keer in een half jaar op de fiets komen. Vaker dan 88 keer in een half jaar wordt niet beloond.

De automobilist vult op een persoonlijke website in of hij die dag fietst of niet, hij krijgt een bandje aan zijn fiets. Twente Mobiel stuurt steekproefsgewijs een student de stalling in om te controleren of de fiets er staat. Ook is er een speciale app voor de registratie.

Belangstelling is er volop, vertelt Teeuwen, er zijn 600 deelnemende automobilisten en 400 'aanbrengende fietsers'. Vooral de beloning kost natuurlijk wat, maar volgens Teeuwen is het een kosteneffectieve maatregel. 'Het is een maatregel die de doelgroep volledig bereikt, een echte overstap van auto naar fiets.'



Het aandeel fiets in het woon-werkverkeer is volgens Teeuwen al hoger dan het landelijk gemiddelde, daardoor wordt het steeds moeilijker om er fietsers bij te krijgen. 'Het leuke van het buddysysteem is dat fietsers als het ware op jacht gaan in hun eigen bedrijf om autorijdende collega's te vinden die willen fietsen.'

Pierre van Veggel: 'Er is behoefte om data-inwinning landelijk gecoördineerd te laten plaatsvinden.'



Werkgevers doen graag iets met fietsen in Leeuwarden

Sinds 2010 werken overheid en bedrijven rond Leeuwarden aan het terugdringen van het autoverkeer in de spits. Grote werkgevers, zoals De Friesland Zorgverzekeraar en het Centraal Justitieel Incasobureau, zagen van meet af aan veel in stimuleren van het fietsgebruik, zegt projectleider Hayo van der Meer van Werk Slim Reis Slim. 'Werkgevers doen graag iets met fietsen. Bedrijven hebben minder parkeerplaatsen nodig, voor de vitaliteit van medewerkers is het goed.'

Het doel van Leeuwarden was 5 procent minder autoverkeer in de spits. De laatste onderzoeken laten zien dat er 3 procent minder spitsverkeer is. Van der Meer: 'Als regio zijn we vrij laat van start gegaan. Gedragsverandering is iets dat tijd nodig heeft, daarom ben ik optimistisch het toch te gaan halen.' Van der Meer schat dat de helft van de afname van het spitsverkeer te danken is aan een overstap op de fiets. De andere helft vooral aan maatregelen om 'slimmer' te werken (op andere tijden of thuis).

In Leeuwarden wordt voor het vierde jaar achtereenvolgende de campagne Rij 2 op 5 aangeboden. Deelnemende bedrijven, inmid-

dels 44, kunnen daarbij steeds 2 à 3 weken e-bikes uitproberen, Van der Meer: 'Dat slaat heel goed aan. We bieden het nu ook aan op twee kleinere bedrijventerreinen waar meer MKB zit.' Via Werk Slim Reis Slim kunnen werknemers korting krijgen op de aanschafprijs van een fiets of een e-bike. Van der Meer: 'Werkgevers hebben daar soms een renteloze lening bijgevoegd, dan kan je als werknemer in drie jaar je eigen e-bike bij elkaar fietsen.'

De e-bike blijkt populair in Leeuwarden. Van der Meer vertelt dat bij de gemeente Leeuwarden voorheen 5 e-bikes in de fietsenstalling stonden, nu zijn dat er 50. Ook andere werkgevers als het Medisch Centrum Leeuwarden en ING zien stijgend fietsgebruik door de e-bike. Van der Meer: 'In het woon-werkverkeer is een afstand van 15 tot 20 kilometer goed te doen op een e-bike.'

Dat fietsen een goed alternatief is, heeft ook te maken met het ov-aanbod. Van der Meer: 'Voor veel werknemers is het ov geen alternatief. Als je mazzel hebt, woon je in een dorp waar één keer per uur een bus komt. Dan is de e-bike aantrekkelijker.'



In Leeuwarden verwachten ze ook veel van Park+Bike: parkeren aan de rand van de stad en de laatste 3 of 5 kilometer fietsen. De komende tijd gaat de projectorganisatie fietskluizen plaatsen op vijf P+R-terreinen rond de stad. Zo worden de 30 fietskluizen die nu op P+R-terrein Goutum staan, uitgebreid met 17. Daarnaast worden 20 'fietsboxen' aangeboden, dat zijn kluizen voor vijf fietsen. Bedrijven kunnen een fietsbox huren inclusief fietsen. Als extra worden ze in de huiskleuren van het bedrijf gespoten en voorzien van een bedrijfslogo. Friesland Campina heeft de eerste drie gereserveerd, goed voor 15 plekken.

regeling structureel aanpast, is dat niet eenvoudig terug te draaien. De Rabobank is een goed voorbeeld. Die heeft zijn hele mobiliteitsbeleid omgevormd. Niet meer automatisch een leaseauto, maar beleid gericht op de mobiliteitsbehoefte. Met autodelen, een eigen reisbudget voor werknemers, en fietsen. Op een manier die past bij het imago dat de bank wil uitstralen: duurzaamheid, spaarzaamheid. Dat vraagt intern wel drie of vier jaar discussie. Maar dan komt men wel tot een fundamentele switch.'

'Capgemini doet iets dergelijks. Vooral omdat ze met duurzaamheid scoren bij aanbestedingen en meer opdrachten binnenhalen. Bij dergelijke consultants zie je dat de kilometers belangrijk zijn. Daar gaat men bewust op sturen, in regelingen, in huisvestingslocaties. Capgemini haalt zo alleen al 1200 man uit de ochtendspits. Ze investeren niet direct in Beter Benutten-projecten, maar wel binnen hun eigen organisatie en dat is nog veel belangrijker. Dat sluit ook aan bij de

besturingsstructuur die nu gekozen is voor Beter Benutten. Het bedrijfsleven is gekoppeld aan het programma. Een regionale bestuurder, een CEO uit het bedrijfsleven en de minister vormen het bestuur. Dat is nodig, want we kunnen het probleem niet alleen oplossen.'

Innovatie

Innovatie scoort ook hoog in Beter Benutten 2, aldus de programmadirecteur. 'Regio Twente heeft bijvoorbeeld een plan ingebracht samen met een grote zorginstelling met veel personeelsleden om fietsen te bevorderen. Je ziet nu dat het personeel in de auto stapt om 500 meter verderop weer uit te stappen bij de volgende klant. Daar wil men de switch maken naar de fiets, bijvoorbeeld door de fietsers per kilometer te betalen. Zo'n plan draagt eveneens bij aan verkorting van de reistijd in de ochtend- en avondspits.'

'Een ander voorbeeld is het onderzoek naar mogelijkheden

Andere regio's: IJmond en Maastricht

Ook in andere regio's zijn er initiatieven om fietsers te belonen in het woon-werkverkeer. Zo is er in de IJmond de campagne Goed op weg met de fiets. Deze campagne lijkt een beetje op die in Twente. Hierbij krijgen 'nieuwe' fietsers 10 cent of 15 cent per kilometer (er is een zomer- en een wintertarief). Ze beloven minstens één keer in de twee weken op de fiets te komen. Nieuwe fietsers kunnen worden gekoppeld aan een 'ambassadeur'. Dat is een collega die voor het begin

van de campagne al meer dan de helft van zijn werkdagen met de fiets naar het werk reisde. De 'ambassadeur' krijgt 5 cent voor elke kilometer die een door hem op de fiets gehesen collega fietst. Een ambassadeur mag maximaal 3 fietsers aanbrengen.

In Maastricht werkt het systeem met een speciale app: de 'Burn Fat Not Fuel app'. Werknemers kunnen daar maximaal 10 cent per woon-werkkilometer verdienen als ze op de fiets komen.



Jan-Bert Dijkstra. 'Je kunt niet redeneren: ik leg een fietssnelweg neer en dan gaan de mensen wel fietsen.'

om oud-deelnemers van fietsprojecten in te schakelen als ambassadeurs bij nieuwe projecten. Een idee dat trouwens voortkomt uit de fietscommunity. Eens in het kwartaal halen we mensen bij elkaar om kennis uit te wisselen. Dat is primair voor de Beter Benutten-regio's opgezet, maar het CROW-Fietsberaad is betrokken om die kennis ook buiten de regio's verspreiden.'

Stalling Plus

In Beter Benutten 2 zullen geen stationsstallingen meer op de projectenlijst voorkomen. In ieder geval niet als het gaat om de aanleg. Daarvoor moet men bij ProRail zijn. Maar als men het gebruik van zo'n stalling aantrekkelijker wil maken, doet Beter Benutten wél mee. Pierre van Veggel: 'Maastricht werkt bijvoorbeeld aan de aanleg van een grote stalling bij

het station. Men wil dat die stalling ook goed wordt gebruikt. Daarvoor moet die voldoende kwaliteit bieden, bijvoorbeeld door de omroepberichten in de stalling door te geven. En door plaatsen te creëren voor bakfietsen. Beter Benutten zet dan een 'Plus' op het station, bovenop de bestaande financieringsbronnen.'

Betekent dit al met al dat de fiets meer aandacht krijgt in Beter Benutten 2? Jan-Bert Dijkstra aarzelt even. 'Ik twijfel over het woord 'meer'. Er is een beperkt aantal plannen binnen, ik verwacht er nog veel meer. Dan zullen we de balans opmaken. Maar dat de fiets steeds belangrijker wordt merk ik wel in allerlei discussies. Het staat in iedere regio op het netvlies als een prima manier om de bereikbaarheid te vergroten. En het heeft in ieder geval de volle aandacht.'



Sinds maart van dit jaar kent Vlaanderen een Fietsberaad. Deze nieuwe organisatie is qua opzet min of meer vergelijkbaar met het Nederlandse Fietsberaad. Wout Baert is coördinator. Hij ontwikkelde eerder al het stadsregionale samenwerkingsverband in Turnhout (het eerste in Vlaanderen) dat onder andere actief was rond mobiliteit. Nadien werkte hij voor het Team Stedenbeleid van de Vlaamse overheid. Zijn motto: 'Een fietsstrategie is onlosmakelijk verbonden met slim ruimtegebruik en kernversterking'.

'Vlaanderen is de derde fietsregio van Europa'

Hoe staat het met het fietsen in Vlaanderen?

Vlaanderen is een echte fietsregio. In één adem heeft iedereen het dan over de 'Flandriens', de grote wielerkampioenen die nog steeds tot de verbeelding spreken. Eddy Merckx, Briek Schotte, Tom Boonen... Vandaag weten nog te weinig mensen dat Vlaanderen de derde fietsregio van Europa is, na Nederland en Denemarken. Voor heel wat gezinnen is fietsen dé manier om naar school, het werk of de winkel te gaan. Veel mensen herontdekken de fiets en genieten van die herwonnen vrijheid.

Met de oprichting van Fietsberaad Vlaanderen zet de Vlaamse regering nog sterker in op de fiets als duurzaam én handig vervoersmiddel. Vlaamse gemeenten willen hun eigen fietsbeleid versterken en spelen handig in op de introductie van de Blue-bike. Ook de provincies zijn actief met de aanleg van fietssnelwegen.

Wat wordt het belangrijkste speerpunt?

Fietsberaad Vlaanderen zal - meer dan in Nederland denk ik - inzetten op de ondersteuning van gemeenten. Daarom houden we kantoor bij de VVSG, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Met het delen van goede praktijken en proefprojecten op het terrein van de fiets helpen we hen

in de ontwikkeling van een kwaliteitsvol lokaal fietsbeleid. De gemeenten zijn voor 90 procent wegbeheerder en meer dan de helft van de Vlaamse verplaatsingen zijn korter dan 5 km. Perfect fietsbare afstanden dus. Vlaamse gemeenten zijn gemiddeld kleiner en hebben minder gespecialiseerde ambtenaren. Fietsberaad Vlaanderen vult die leemte in. Wij willen een vliegwieltje zijn dat gemeenten versneld doet inzetten op een lokale fietsstrategie. Die strategie is onlosmakelijk verbonden met slim ruimtegebruik en kernversterking of stadsontwikkeling.

De nieuwe website (www.fietsberaad.be) opent met een lifestyle foto. Beetje Cycle Chic?

Voor de lancering van Fietsberaad Vlaanderen hebben we enkele mooie beelden laten maken die de diversiteit van de dagelijkse Vlaamse fietscultuur weergeven. Zet je alle beelden op een rij, dan zie je vooral dat fietsers gelukkige, lachende, maar ook gewone mensen zijn, van elke rang of stand. Dat we zo meesurfen op de Cycle Chic-campagne is mooi, maar er zat helemaal geen strategie achter. Natuurlijk ben ik wel blij dat mensen zich aangesproken voelen door onze beelden.

Rij je nog steeds met die Bullitt cargofiets?

Volgens de Vlaamse stadsmonitor woon ik in de tweede fietsstad van Vlaanderen. Niet alle infrastructuur is er perfect en ik heb uiteraard suggesties hoe het beter kan, maar de fiets is in Turnhout het meest praktische vervoersmiddel. Mijn Bullitt is de snelste en meest praktische 'stadswagen'. Het ontwerp van de fiets stimuleert ook om er werkelijk alles mee te vervoeren. Sinds die aankoop delen we onze auto met een ander gezin. We rijden nu 5000 km/jaar minder met de auto en hebben niet het idee dat we minder mobiel zijn, integendeel.

