



Opdat mythen ooit verdwijnen

Metten = weten

Regelmatig duiken ze op. Op lokaal, regionaal en nationaal niveau. In de politiek, in ambtelijke kring, bij adviesbureaus en belangenorganisaties, zelfs bij onderzoekers. Mythen over fietsverkeer en fietsbeleid. Ze zijn hardnekkig. Bestrijding ervan vraagt vasthoudendheid en voortdurende weerlegging. Vandaar dat dit periodiek keer op keer veel cijfers en feitjes bevat, ook dit nummer. Want metten = weten.

Vaak gehoorde mythen over fietsverkeer en -beleid die weerlegging behoeven:

- *Er wordt steeds minder gefietst.*
Onzin. Op (befietsbare) afstanden tot 7,5 km (70% van alle verplaatsingen) was het aandeel verplaatsingen per fiets in 2000 krek hetzelfde als in 1990: 34%. Bron: CBS-OVG.
- *Met meer allochtone Nederlanders zal er nog minder worden gefietst.*
Het klopt dat allochtone Nederlanders gemiddeld minder fietsen dan autochtone. Uit onderzoek in Amsterdam blijkt dat het verschil echter niet zo heel groot is. Zie pagina 5-7. Wellicht wordt het bij volgende generaties nog kleiner. Hier zou echt meer moeten worden gemeten om het beter te weten.
- *Moet je het fietsgebruik wel stimuleren? Fietsen is zo onveilig.*
Dit is een ongefundeerde redenering, zo is aangetoond in nummer 4 van dit periodiek (oktober 2002). Zie ook Tabel 4 op pagina 9 van dit nummer: in de periode 1998-2000 was het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers in Nederland 15% lager dan in 1984-1986. Het aantal slachtoffers onder inzittenden van motorvoertuigen was juist toegenomen met 14%.¹ Autogebruik dus maar niet stimuleren! Bovendien blijkt uit de Fietsbalans van de Fietsersbond dat het risico voor fietsers een stuk lager is in steden waar veel wordt gefietst dan in steden waar dat weinig gebeurt.

- *Veel mensen brengen hun kinderen met de auto naar school.*
Onderzoek heeft aangetoond dat in Nederland gemiddeld 14% van de leerlingen van de basisschool met de auto naar en van school reist. Is dat veel? 37% gaat lopend, 49% met de fiets. Zie Fietsverkeer nummer 2 (februari 2002) en nummer 5 (maart 2003).
- *Hoe kunnen we beleid maken als we helemaal niet weten waarom mensen fietsen?*
We weten hierover best een boel en er komt telkens nieuwe kennis bij: zie onder andere de pagina's 3-7 van dit nummer.

Conclusie: Voor wie het weten wil, is er al veel bekend over fietsverkeer en fietsbeleid. Het Fietsberaad heeft de taak die kennis toegankelijk te maken en waar relevante kennis ontbreekt, die te verzamelen. Dat gebeurt zo feitelijk mogelijk, door correct te meten, nauwkeurig te definiëren en eerlijk te interpreteren. Om er vervolgens netjes over te rapporteren. Dus: meten en de resultaten aan een ieder laten weten. Zo kom je de mythes voorbij. Wellicht. Ooit.

¹ Verandering van het aantal overleden plus in een ziekenhuis opgenomen slachtoffers tussen 1984-1986 en 1998-2000: fietsers -36%, inzittenden van motorvoertuigen -7%. Verandering van het aantal overige gewonden: fietsers -5%, inzittenden motorvoertuigen +25%. Bron: www.swov.nl/cognos

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2
Waarom de auto, waarom de fiets?	3
Amsterdammers op de fiets!	5
De fiets blijft het goed doen in Amsterdam	8
Fietscoördinator neemt afscheid	10
Enschede houdt de auto in toom	11
Gent in beweging	15
Gouda wil fietsstad blijven	18
Ook fietsgebruik op middellange afstand stimuleren	20
VRI's in Delft en Tilburg	23
Rotterdam: Een fietsstraat die geen fietsstraat is	25
Oss: Tevreden fietsers, tevreden ontwerpers	26
Hoofd fietsroutes en fietsstraten	28
Fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom	31
Kennisbank opengesteld	35
MON opvolger OVG	36

Doelstelling

FIETS BERAAD

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

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Herman Weijers, ministerie van V. en W.
- Ineke Spapé, adviesbureau SOAB
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Wilma Slinger, KPVV
- Theo Michels, CROW



Autoafhankelijk

Een column die eens per vier maanden verschijnt, kan moeilijk actueel zijn. Dan maar niet actueel. Een krantenbericht op de voorpagina van de Volkskrant van 27 september 2003 meldde: 'In een vandaag te verschijnen rapport signaleert het Sociaal Cultureel Planbureau dat Nederland een "autoafhankelijke maatschappij" is geworden. De auto is een onmisbare schakel in een samenleving waar de combinatie werk, zorg en vrije tijd voor veel mensen een race tegen de klok is.' En: 'Nederland telt ruim 6,5 miljoen auto's. Dat zijn er tienmaal zoveel als veertig jaar geleden. (...) Eén op de vijftig huishoudens heeft er drie of meer.' Volgens de koppenmaker: 'Drie auto's voor de deur wordt al heel gewoon.' Tja, als het voor 2% van de huishoudens telt, is het al heel gewoon! Hallo! Ik ben dat SCP-rapport - Mobiel in de tijd - maar eens gaan lezen.

Autoafhankelijk klinkt alsof er niets te kiezen is. Dat valt gelukkig mee. In 2000 was 43% van de verplaatsingen korter dan 2,5 km, 70% korter dan 7,5 km. Lopen of fietsen gaat dan vaak prima. Velen maken die keuze ook: tot 2,5 km loopt of fietst driekwart van de mensen. En tussen 2,5 en 7,5 km nog ruim eenderde. Daarbij zijn zat mensen die ook hun auto hadden kunnen pakken. Ze doen dat niet, ze zijn er voor die korte verplaatsingen kennelijk niet afhankelijk van. Ze kiezen voor lopen of fietsen, omdat dit sneller is, minder kost of omdat beweging hen goed doet, enz. Natuurlijk kunnen veel ándere voetgangers en fietsers niet voor de auto kiezen, omdat ze te jong of te oud zijn, geen auto (willen) bezitten, enz. Die mensen zou je schoeisel- en fietsafhankelijk kunnen noemen.

Afhankelijk? Niks afhankelijk! Alle vervoerwijzen zijn nodig. Maar mensen kunnen grotendeels zelf bepalen waar, wanneer en voor welke verplaatsing. Keuzemogelijkheden genoeg, zeker binnen steden en dorpen. (Gemeente)bestuurders kunnen die keuzen sterk beïnvloeden, onder andere door een beleid dat alle vervoerwijzen waardeert en dat op de juiste informatie is gebaseerd. Mijn advies aan hen: laat je daarbij niet van de wijs brengen door suggestieve krantenkoppen.

O ja, dat SCP-rapport nog. Dat stelt niet 'dat Nederlanders autoafhankelijk zijn gewórden', maar 'dat Nederlanders zich autoafhankelijk hebben gemáákt'. Dat laatste houdt terecht een keuzemogelijkheid in. Gelukkig. We zijn nog niet verloren. Het SCP is ook eerlijk; het vermeldt netjes dat zijn onderzoek alleen uitspraken doet over verplaatsingen die langer dan 7,5 minuut duren. Ja, dan mis je wel ongeveer eenderde van de verplaatsingen te voet en met de fiets. Zo kom je inderdaad al snel op 'autoafhankelijk'.

Dick Buursink, voorzitter

Nieuw ontwerp fietsbewegwijzering ANWB



Sinds kort plaatst de ANWB in een aantal gemeenten nieuw ontworpen fietsbewegwijzering. Het rood op wit blijft, maar door de rode achtergrond vallen de borden nu beter op. Bovendien is het onderscheid met de algemene bewegwijzering duidelijker.

Waarom de auto, waarom de fiets?

Wie het fietsen aantrekkelijker wil maken, al dan niet om het autogebruik op korte ritten te beperken, moet weten waarom burgers voor een bepaalde rit de ene keer de auto en de andere keer de fiets pakken. We weten in Nederland al veel hierover: dat de relatieve snelheid van de fiets, de vrees voor verkeersongevallen en de parkeerruimte en parkeer-kosten voor de auto een rol spelen, evenals het weer, de hoeveelheid bagage en hoe druk men het heeft. Bovendien, welke ontwerper kent niet de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur? Maar, zo valt regelmatig te horen, burgers wegen het allemaal niet zo rationeel en technocratisch af. Hun beweegredenen zouden meer 'soft' zijn. Aan de kennis over die beweegredenen is recentelijk een nieuwe bron toegevoegd. Daaruit blijkt dat burgers, als ze voor de fiets kiezen, dat grotendeels doen om positieve redenen. Zij vinden fietsen gezond, goed voor het milieu, snel, leuk, normaal, vertrouwd en kostenbesparend. Er staat gemeenten dus niets in de weg om een actief fietsbeleid te voeren. In elk geval de eigen inwoners niet.

Ter ondersteuning van het decentrale korterittenbeleid heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat onlangs laten onderzoeken welke beweegredenen bij verkeersdeelnemers een rol spelen wanneer zij voor een korte rit - tot 7,5 km - kunnen kiezen tussen verschillende vervoerwijzen. Kennis van die beweegredenen kan gemeenten houvast geven als ze het gebruik van de fiets, mede als alternatief voor auto-gebruik, aantrekkelijker willen maken. De resultaten van het onderzoek worden binnenkort door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer gepubliceerd, maar voor wie antwoorden zoekt op de vraag waarom mensen fietsen of niet, geeft een tussenrapport al interessante informatie. Het rapport doet verslag van een schriftelijke enquête onder personen van negentien jaar en ouder, die in een huishouden wonen waarin minimaal één auto beschikbaar is. De netto steekproef van 1.021 personen is representatief op de variabelen stedelijkheidsgraad, huishoudgrootte en regio.

Auto en fiets

Alle 1.021 respondenten gebruiken

Tabel 1. Gebruiksfrequentie voor de korte rit van de auto, de fiets en het openbaar vervoer (in %)

gebruiksfrequentie	auto	fiets	ov
meerdere keren per dag	19	24	3
een keer per dag	9	6	1
een paar keer per week	42	29	6
een paar keer per maand	16	17	17
zelden	11	20	43
nooit	1	3	30
totaal	100	100	100
	(n=1.021)	(n=955)	(n=464)

Tabel 2. Keuze voor auto of fiets voor ritten tot 7,5 km, per ritmotief (aantal respondenten en %)

ritmotief	maakt wel eens korte rit		kiest nooit auto		kiest soms auto, soms fiets		kiest nooit fiets	
	voor dit (korte) ritmotief!							
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
boodschappen doen	842	100	98	12	493	59	251	30
kinderen halen en brengen	253	100	16	6	177	70	60	24
sporten en verenigingsbezoek	460	100	131	28	189	41	140	30
uitgaan	487	100	60	12	236	48	191	39
woon-werk	268	100	77	29	107	40	84	31

zelf de auto, 955 hebben de beschikking over een fiets en 464 gebruiken wel eens het openbaar vervoer. Als het erom gaat hoe vaak zij elk van de drie vervoerwijzen gebruiken voor de korte rit – zie Tabel 1 – is maar één conclusie mogelijk: de keus gaat vrijwel uitsluitend tussen auto en fiets. En die twee houden elkaar voor de korte rit keurig in evenwicht. Bij mensen met kinderen tot en met twaalf jaar slaat de balans wat door naar de auto, bij vrouwen en ouderen naar de fiets. Een bekend beeld, zoals dat ook steeds naar voren is gekomen uit het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag.

Ritmotieven

Tabel 1 heeft betrekking op alle korte ritten, ongeacht het ritmotief. Om te achterhalen welke argumenten burgers hanteren om voor korte ritten de voorkeur te geven aan de fiets of de auto, kregen de respondenten voor vijf ritmotieven vervolgvragen voorgelegd. Per motief werd gevraagd de keuze van de vervoerwijze en de bijbehorende argumenten aan te geven: als je voor dit ritmotief een korte rit maakt, waarom kies je dan

de ene keer voor de auto en de andere keer, voor exact hetzelfde ritje, voor de fiets? Uit Tabel 2 blijkt dat bij deze vraagstelling en voor deze vijf ritmotieven voor ritten tot 7,5 km de auto wat vaker (verhouding 55:45) wordt gebruikt dan de fiets. Hoeveel vaker, verschilt per ritmotief. Maar duidelijk is dat de groep respondenten meer 'verstokte automobilisten' omvat dan 'aan de fiets verknochten'.

Nadat is vastgesteld hoe vaak wordt gekozen voor de auto en voor de fiets, komt de echte vraag aan de orde: waarom de auto, waarom de fiets? Om daarop een antwoord te krijgen, is aan de respondenten per ritmotief een aantal mogelijke argumenten voorgelegd. Die argumenten zijn ontleend aan een eerder uitgevoerd literatuuronderzoek en aan interviews en (groeps)gesprekken met ongeveer 60 personen. Om een indruk te geven van de argumenten die de respondenten belangrijk vinden of niet, volgen hierna de argumenten voor het meest voorkomende ritmotief 'boodschappen doen', met de scores van de respondenten.

Boodschappen doen

Bij burgers die de fiets verkiezen boven de auto als zij een korte rit maken om boodschappen te doen, spelen argumenten op het vlak van gezondheid, milieu, te vervoeren kleine hoeveelheden en het plezier in fietsen een rol. Maar ook overwegingen die het verkeer betreffen: de reïssnelheid per fiets, niet hoeven zoeken naar een parkeerplaats voor de auto en besparing van parkeerkosten. Zie Tabel 3.

Voor wie de voorkeur geeft aan de auto om boodschappen te doen, geldt als voornaamste argument het vervoeren van grote hoeveelheden. Het slechte weer en gemakkelijk en goedkoop parkeren bij de winkels, worden ook belangrijk gevonden. Weinigen noemen als argument dat ze fietsen niet leuk vinden. Zie Tabel 4.

Totaalbeeld

Voor de vier andere ritmotieven uit het onderzoek - kinderen halen en brengen, sporten en verenigingsbezoek, uitgaan en woon-werkverkeer - laten de scores op de argumenten om voor de fiets of de auto te kiezen een vrijwel gelijk totaalbeeld zien. Uiteraard spelen per motief enkele specifieke argumenten een rol. 'Ik wil mijn kinderen leren fietsen in het verkeer' is nu eenmaal geen argument pro-fiets bij het motief 'uitgaan', zoals 'ik kan dan gerust een biertje nuttigen' niet aan de orde is bij het motief 'kinderen halen en brengen'. Het voert te ver hier alle argumenten voor alle ritmotieven op te sommen.¹ In het geheel aan scores laten zich globaal drie elkaar deels overlappende clusters argumenten onderscheiden om voor een bepaalde rit de fiets dan wel de auto te kiezen:

- Argumenten van persoonlijke aard, nauwelijks te beïnvloeden vanuit het verkeers- en vervoersbeleid: het is gezond, goed voor het milieu, sociaal veilig, het druk hebben, het weer.
- Argumenten die, hoewel persoonlijk, zich hebben kunnen ontwikkelen dankzij tot nu toe gevoerd beleid: snel, leuk, gewend zijn, comfortabel. Als fietsen vervelend en reuze onveilig zou zijn en alleen zou kunnen op een hobbelig randje van de weg naast druk en lawaaiërig autoverkeer, zouden niet zoveel mensen eraan gewend zijn en het leuk vinden. Juist de goede fietsvoorzieningen die in het verleden zijn aangelegd, zorgen ervoor dat de positieve keuzes voor de fiets beklijven. Net zo goed gaan

Tabel 3. Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto, voor het maken van een korte rit om boodschappen te doen (n=591)

argumenten	(zeer) belangrijk (%)
fietsen is goed voor mijn gezondheid	77
fietsen is goed voor het milieu	70
ik haal een paar kleine dagelijkse boodschappen	69
ik vind het leuk om te fietsen	68
ik kom met de fiets snel door het verkeer	61
ik hoef voor de auto dan geen parkeerplaats te zoeken	56
ik ben gewend om met de fiets te gaan	47
het parkeren van de auto kost geld	38
ik heb op de fiets een goed overzicht over het verkeer	29
ik heb geen auto ter beschikking	22
andere mensen doen hun boodschappen ook met de fiets	5

Tabel 4. Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets, voor het maken van een korte rit om boodschappen te doen (n=744)

argumenten	(zeer) belangrijk (%)
ik moet grote hoeveelheden vervoeren	90
het is slecht weer	79
ik kan de auto gemakkelijk bij de winkel(s) parkeren	70
ik kan gratis parkeren	58
ik ga naar verschillende bestemmingen en heb weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	55
de auto is comfortabel	53
de afstand is te ver om te fietsen	49
ik moet weer op tijd thuis zijn	43
ik ben gewend om de auto te nemen	33
de auto staat nu eenmaal voor de deur	26
ik vind het verkeer onveilig	14
ik vind fietsen niet leuk	10
andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	3

wijkbewoners eerder met de auto dan met de fiets naar hun 'eigen' wijkwinkelcentrum als er veel, liefst gratis, autoparkeerplaatsen zijn en alleen muren en vlaggenmasten om fietsen tegen te parkeren.

- Argumenten die sterk rationeel zijn en gerelateerd aan het niveau van de beschikbare infrastructuur en andere (verkeers)voorzieningen: reïssnelheid, parkeermogelijkheden, kosten, gevoelens van (on)veiligheid, kans op ongevallen, reïskostenvergoeding.

Beleid

Met het verkeerskundige huis-, tuin- en keukeninstrumentarium kan de kracht van de argumenten uit het tweede en derde cluster prima worden beïnvloed. Dat instrumentarium biedt immers concrete mogelijkheden op het punt van het autoparkeerbeleid (capaciteit en kosten), de veiligheid en directheid van fietsroutes, fietsparkeerbeleid en bestrijding van fietsdiefstal. Vooral parkeer- en fietsbeleid kunnen een sterke invloed hebben op de omstandigheden die het fietsen over korte

afstanden meer aantrekkelijk en het gebruik van de auto - vooral relatief - minder aantrekkelijk maken. Er valt dus wat te kiezen op lokaal beleidsniveau, politiek en ambtelijk!

Als die keuzen worden omgezet in concrete maatregelen, is de kans dat ze effect hebben aanzienlijk, aangezien zowel de argumenten pro-fiets als pro-auto getuigen van een positieve respectievelijk niet-negatieve houding ten opzichte van fietsgebruik. Burgers kiezen klaarblijkelijk voor de fiets om een veelheid van - groten-deels positieve - redenen. Fietsen is voor hen kennelijk iets aangenaams: gezond, goed voor het milieu, snel, leuk, normaal en vertrouwd. Met veilige, comfortabele en snelle routes en tegen diefstal beveiligde fietsparkeervoorzieningen kunnen gemeenten hun fietsbeleid daarop naadloos aansluiten.

¹ De rapportage zal binnenkort beschikbaar zijn op de website van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer: www.rws-avv.nl

Amsterdammers op de fiets!

Uit onderzoek onder een paar duizend Amsterdammers blijkt dat het fietsen er op dit moment goed voor staat in de hoofdstad. Het fietsbezit is hoog, net als het fietsgebruik, en het imago van de fiets is goed. Amsterdammers fietsen vooral omdat het praktisch is. De uitkomsten van het onderzoek geven evenzeer handvatten voor beleid als aanleiding tot bespiegeling omtrent de kansen en gevaren. Dat is precies waar zulk onderzoek voor dient.



Omdat de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente Amsterdam meer inzicht wil in het fietsgebruik en de motieven om te fietsen in Amsterdam, heeft de dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) van de gemeente daar onderzoek naar verricht.¹ Een steekproef onder alle Amsterdammers van twaalf jaar en ouder resulteerde in 2001 bruikbare telefonische interviews. Omdat de groep inwoners van allochtone afkomst - momenteel 48% van de Amsterdamse bevolking - moeilijk telefonisch te benaderen valt, is ter aanvulling een aantal Amsterdammers van allochtone afkomst op straat geïnterviewd. Dat leverde 261 bruikbare interviews op. Het totale bestand van 2.262 interviews is voldoende representatief wat betreft de verdeling naar leeftijd en geslacht van de onderzochte personen.

Fietsbezit

Van de Amsterdammers van twaalf jaar en ouder beschikt 77% over minimaal één bruikbare fiets. Van hen gebruikt 50% zijn fiets dagelijks, 28% enkele keren per week en 8% wekelijks. Dat betekent dat tweederde van die Amsterdammers regelmatig fietst. Enkele zaken vallen op:

- Het fietsbezit is uitgebreid over alle delen van de stad. In Amsterdam-Centrum wonen relatief de meeste fietsbezitters (85%), in Zuidoost de minste (70%).
- Onder autochtone Amsterdammers is het fietsbezit het hoogst (85%),

onder Amsterdammers van Marokkaanse (54%), Surinaamse (57%), Turkse (64%) en Antilliaanse afkomst (64%) het laagst.

- Het fietsbezit onder jongeren tot 24 jaar is lager dan onder 24-65 jarigen: 65% om 83%. Boven de 55 jaar neemt het fietsbezit af, tot nog maar 30% bij 80+'ers.
- Van de personen uit een huishouden met een inkomen lager dan € 700 per maand bezit 68% een fiets. Bij een huishoudinkomen van meer dan € 3.200 is dat aandeel 89%.

Open deuren? Ten dele. De gemeenschappelijke noemer is dat er geen extreme verschillen bestaan tussen stadsdelen, etnische groepen, leeftijdscategorieën en inkomensklassen. De conclusie is dan ook dat het fietsbezit algemeen verbreid is onder de hele Amsterdamse bevolking. Dat is mooi. Welke andere Europese stad van deze omvang kan zijn verkeers- en vervoersbeleid mede baseren op de wetenschap dat 'ten minste' 60% van zijn inwoners óók over een fiets

kan beschikken om lokaal van A naar B te reizen, ongeacht de leeftijd, de etnische achtergrond, het inkomen en het stadsdeel waar men woont?

Fietslozen

Zo'n 23% van de Amsterdammers bezit geen fiets. Een deel van hen zegt niet te kunnen fietsen. Aan de ongeveer 16% die dat wel kan, is gevraagd waarom zij geen fiets hebben. De redenen lopen nogal uiteen voor autochtonen en allochtonen, zie Tabel 1. 'Geen fiets nodig hebben' komt vooral omdat in grote steden als Amsterdam goed openbaar vervoer beschikbaar is als alternatief. Dat gebruik je dan ook vaker, zeker als je 'niet houdt van fietsen' en zegt dat 'de fiets geen comfort biedt'. Vooral allochtone Amsterdammers noemen (de combinatie van) deze drie redenen. Zij noemen de verkeersonveiligheid en de vrees voor fietsdiefstal minder vaak, terwijl dat voor hun autochtone stadsgenoten juist belangrijke redenen zijn om het zonder fiets te stellen.

Tabel 1. Redenen waarom Amsterdammers geen fiets bezitten (in %)

reden	autochtonen	allochtonen	totaal
geen fiets nodig	23	34	29
houdt niet van fietsen	9	20	16
het is onveilig in het verkeer	16	10	12
gezondheid laat het niet toe	20	5	12
diefstalgevaar	14	9	12
fiets biedt geen comfort	2	11	7
te duur	1	5	3
andere reden	26	15	20

De genoemde redenen bieden duidelijke aangrijpingspunten voor beleid. De aantrekkelijkheid van het ov is te beïnvloeden en verkeersonveiligheid en fietsdiefstal zijn te bestrijden. En wie op straat alleen maar oude barrels ziet rondrijden, mede vanwege het gebrek aan veilige stallingen in de woonbuurten, zal niet snel een comfortabele kwaliteitsfiets aanschaffen. Zo iemand blijft zeggen niet van fietsen te houden. Maar daar valt wél wat aan te doen.

In 1991 en 1992 heeft O+S een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd. De reden dat men niet van fietsen houdt, was destijds minder prominent. De meest genoemde redenen waren toen de onveiligheid in het verkeer, het niet nodig hebben van een fiets en het diefstalgevaar. Erg veel lijkt er dus niet te zijn veranderd in de loop der jaren. Het nu relatief lage fietsbezit onder jongeren en bij allochtone Amsterdammers, een bevolkingsdeel dat nog aan belang toeneemt, is echter wel een punt van aandacht voor beleidsmakers. Niet alleen in Amsterdam. En niet per se uit zorg om afnemend fietsbezit en -gebruik; toename is evenzeer denkbaar.

Vervoerwijzekeuze

De respondenten is gevraagd naar hun vervoerwijzekeuze voor vier bestemmingen: naar het werk en naar de school of het studieadres (afhankelijk van hun voornaamste bezigheid), naar de winkel voor niet-dagelijkse boodschappen en in hun vrije tijd. In Tabel 2 zijn de resultaten vermeld voor verplaatsingen over - door de respondenten geschatte - afstanden tot 7,5 km. Tot die afstand is de fiets voor negen van de tien fietsers een reële optie. De meeste verplaatsingen zijn ook niet langer dan 7,5 km. Dat geldt in Amsterdam evenzeer als elders in Nederland, zie Tabel 3. Het aandeel verplaatsingen dat 'kort' is, varieert in Amsterdam met het verplaatsingsmotief: van de helft in het woon-werkverkeer via 70% in het woon-schoolverkeer en in de vrije tijd tot 80% in het woon-winkelverkeer. Ook daarin wijkt het Amsterdamse beeld weinig af van dat in heel Nederland. Hetzelfde geldt voor de frequentie waarmee de verschillende verplaatsingen worden gemaakt. Zowel Amsterdammers als andere Nederlanders gaan het vaakst de deur uit om te winkelen en in de vrije tijd. Vervolgens komt werken en pas als vierde de studie.

Fietsgebruik

Met het gebruik van de fiets scoren Amsterdammers ten opzichte van de gemiddelde Nederlander zowel in het woon-werkverkeer en het woon-winkelverkeer als in de vrije tijd wat hoger. Bovendien is in Amsterdam het ov-aandeel veel hoger. De fiets pakt dus zijn 'winst' volledig van de auto. Het strenge parkeerbeleid zal daar niet vreemd aan zijn. Voor elk van de drie genoemde verplaatsingsmotieven noemt ruim de helft (55%) van de fietsers als de belangrijkste reden dat zij met de fiets sneller op de plaats van bestemming zijn!

In het woon-schoolverkeer scoort de fiets in Amsterdam maar half zo hoog als gemiddeld in heel Nederland. Dat grote verschil hangt sterk samen met een veel hoger ov-gebruik door Amsterdamse scholieren en studenten.² Van degenen die wel de fiets pakken, noemt 71% de reissnelheid als belangrijkste reden.

Winkelen

Voor een vergelijking met de resultaten van het onderzoek *Verplaatsingsrepertoire Korte Rit* uit het hieraan voorafgaande artikel, wordt nader



ingegaan op de redenen die Amsterdammers noemen voor de keuze van hun vervoerwijze als ze naar de winkel gaan voor niet-dagelijkse boodschappen: kleding, cadeaus, enz. Om ten minste twee redenen gaat de vergelijking mank:

- het 'korterit-onderzoek' omvat ook de dagelijkse boodschappen;
- bij dat onderzoek kunnen respon-

Tabel 2. De keuze van de vervoerwijze voor verplaatsingen tot 7,5 km, voor verschillende verplaatsingsmotieven, Amsterdam (in %)

vervoerwijze	verplaatsingsmotief			
	naar werkadres	naar school- of studieadres	naar winkelgebied	in de vrije tijd
auto	13	5	14	19
openbaar vervoer	15	47	21	20
fiets	55	33	39	33
lopend	10	13	23	27
anders	6	2	3	2
totaal	100	100	100	100
<i>aandeel < 7,5 km</i>	<i>49</i>	<i>69</i>	<i>80</i>	<i>69</i>
<i>steekproefdeel</i>	<i>n=648</i>	<i>n=164</i>	<i>n=1.796</i>	<i>n=1.538</i>

Tabel 3. Vervoerwijzeverdeling voor verplaatsingen tot 7,5 km, voor verschillende verplaatsingsmotieven, geheel Nederland, 2000 (in %)

vervoerwijze	verplaatsingsmotief			
	van en naar het werk	onderwijs, studie	boodschappen doen, winkelen	sociaal-recreatief
auto	36	9	38	33
openbaar vervoer	3	6	2	1
fiets	46	68	33	27
lopend	11	14	26	37
anders	4	3	1	2
totaal	100	100	100	100
<i>aandeel < 7,5 km</i>	<i>51</i>	<i>63</i>	<i>85</i>	<i>70</i>
<i>opgehoogd aantal verplaatsingen (x10⁶)</i>	<i>1.589</i>	<i>525</i>	<i>3.377</i>	<i>4.399</i>



denten op het enquêteformulier het belang van verschillende argumenten aangeven, bij de telefonische enquête van O+S werd alleen gevraagd naar de belangrijkste reden.

Desondanks is de vergelijking informatief. In het 'korterit-onderzoek' scoren bij fietsers de argumenten van persoonlijke aard het hoogst. Indien Amsterdamse fietsers alleen 'de belangrijkste reden' om te fietsen mogen noemen, zijn ze vooral praktisch: de fiets is sneller. Zie Tabel 4. De andere argumenten zijn slechts mooi meegenomen, zo lijkt het. Efficiëntie speelt de belangrijkste rol. Daar kan een gemeente wat mee. Directe routes met weinig oponthoud bij kruispunten, al dan niet met verkeerslichten, zijn te creëren, ook in grote steden, al vergt dat zeker creativiteit.

Tabel 4. Belangrijkste reden voor Amsterdammers om met de fiets naar een winkelgebied te gaan voor niet-dagelijkse boodschappen (in %)

belangrijkste reden	fietsers
de fiets is sneller	55
fietsen is leuker	7
geen parkeerproblemen	7
fietsen is gemakkelijker, praktischer	5
het is gezond	5
onafhankelijk van ov-dienstregelingen	5
het is goedkoop	3
ik heb alleen een fiets	2
goed voor het milieu	1
geen files	1
andere reden	5
weet niet / geen antwoord	5
totaal	100
	<i>n = 779</i>

De Amsterdammers die niet de fiets maar de auto of het ov kiezen om naar een winkelgebied te gaan, zijn niet minder praktisch, zo blijkt uit het O+S-onderzoek. Die pakken de auto vooral omdat ze (veel) bagage moeten meenemen en ze nemen het ov vooral omdat ze de fiets te oncomfortabel en te langzaam vinden.

Imago

Is het al lastig goed te onderzoeken waarom mensen fietsen of niet, nog sneller brand je de vingers als je wilt onderzoeken welk beeld de fiets en het fietsgebruik hebben in de publieke opinie. O+S heeft zich er toch aan gewaagd en de respondenten daartoe een aantal stellingen over het fietsen voorgelegd. Op de antwoorden zijn een betrouwbaarheidsanalyse en een factoranalyse uitgevoerd. Dat resulteerde in een onderscheid tussen drie groepen stellingen met onderlinge samenhang, zie Tabel 5.

Tabel 5. Groepen samenhangende stellingen over het imago van de fiets en het fietsgebruik in Amsterdam (in %)

	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	totaal
positieve kanten van het fietsen	25	54	22	100
negatieve kanten van het fietsen	33	41	26	100
positieve houding ten aanzien van het fietsen	65	30	5	100

De groep 'positieve kanten' bestaat uit de stellingen 'met fietsen hoor je erbij', 'fietsen doe je vooral voor het milieu' en 'omdat het gezond is'. De groep 'negatieve kanten' betreft de stellingen 'fietsen is gevaarlijk' en 'je fiets wordt steeds gestolen'. De groep 'positieve houding' omvat zowel 'fietsen past bij mij' en 'in mijn kennisgeving wordt veel gefietst' als 'fietsen doe je niet alleen als je geen geld hebt', 'de fiets is niet alleen voor vrije tijd of sport, maar ook om mee naar werk of school te gaan', 'fietsen doe je niet alleen als het mooi weer is' en 'fietsen kost niet veel tijd'.

De conclusie is dat fietsen over het algemeen een positief imago heeft

onder Amsterdammers. O+S plaatst daar wel een paar kanttekeningen bij. Zo vindt een belangrijk deel van de bevolking dat fietsdiefstal erg veel voorkomt (60%) en dat fietsen gevaarlijk is (43%). Dit zijn twee belangrijke redenen om geen fiets te hebben, blijkt uit Tabel 1. Fietsdiefstal en (verkeers)onveiligheid schaden in die zin het imago. Een andere kanttekening betreft de niet-fietsbezitters, die vaker dan fietsbezitters de negatieve kanten zien van het fietsen in Amsterdam. Hetzelfde geldt voor allochtone, jongere, oudere en laag opgeleide inwoners.

Beleid

De onderzoeksresultaten van O+S klinken de Amsterdamse beleidsmakers vast niet helemaal nieuw in de oren. Maar af en toe je opvattingen bevestigd te zien, is ook niet gek. En het is goed er nog eens op gewezen te worden dat investeren in een fiets-

vriendelijke infrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en (buurt)stallingen de moeite waard is, dat de aanpak van fietsdiefstal en onveiligheid voortdurend aandacht vraagt en dat fietsbeleid sterk samenhangt met bijvoorbeeld parkeerbeleid, ov-beleid en stedelijke ontwikkeling. Dat het imago van het fietsen belangrijk is, is bekend. Een heldere fietsverlichtingscampagne met strenge handhaving door de politie kan in deze wonderen doen, zo is onlangs gebleken. Het effect kan wellicht nog toenemen als de opbrengst van de boetes wordt aangewend voor gratis bewaakt fietsparkeren bij publiekcentra. Kortom: beleid doet ertoe en blijft ertoe doen.

1 *Amsterdam op de fiets!*, O+S, het Amsterdams Bureau voor Onderzoek en Statistiek, september 2003.

Het rapport is in te zien op de websites www.dos.amsterdam.nl en www.ivv.amsterdam.nl/fiets en het is opgenomen in de kennisbank van het Fietsberaad: www.fietsberaad.nl.

2 Zie Fietsverkeer nummer 4 van oktober 2002, voor een onderzoek onder Amsterdamse leerlingen van de bovenbouw van basisscholen. Daarin wordt ook ingegaan op het verschil in fietsgebruik tussen autochtone en allochtone kinderen.

De fiets blijft het goed doen in Amster

De fiets heeft gedurende het afgelopen decennium enige winst in de Amsterdamse modal split weten te boeken. Tegelijkertijd nam het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers flink af, conform de doelstellingen. Zo iets bereik je niet met fietsbeleid alleen. Daarbij is een stringent parkeerbeleid als onderdeel van een actief ontmoedigingsbeleid voor het autogebruik minstens evenzeer van belang. Onder andere, zo blijkt.

Als uitgangspunt voor het Amsterdamse verkeers- en vervoersbeleid geldt het in 1993 vastgestelde RVVP. De voorname doelstelling daarvan was om het gebruik van de auto te ontmoedigen - dat mocht toen nog hardop worden gezegd - en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Om te kunnen beoordelen of de gewenste effecten worden bereikt, laat de gemeente Amsterdam beleidsevaluaties maken. In 2003 heeft de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (divv) gerapporteerd over de derde evaluatie, die het jaar 2000 als ijkpunt heeft en is gebaseerd op een enquête onder een effectieve steekproef van 2% van alle Amsterdammers van twaalf jaar en ouder.¹ Het blijkt dat de fiets zeker niet buiten beschouwing mag worden gelaten bij studies als deze.



Beschikbaarheid

Wie wil autorijden moet een rijbewijs bezitten en over een auto kunnen beschikken. Het autobezit, met name van de zaak, is vooral in de eerste helft van de periode 1990-2000 iets toegenomen onder Amsterdammers. Zie Tabel 1.

Tabel 1. Rijbewijsbezit, autobezit en autobeschikbaarheid onder Amsterdammers van 18 jaar en ouder, 1986-2000 (in %)

	1986 -1991	1994 -1997	1998 -2000
rijbewijsbezit	53	60	60
autobezit: totaal	31.4	34.2	34.0
van de zaak	7.4	11.1	13.0
kan over auto beschikken	82	79	77

Bron: Informatiesysteem Verkeer en Vervoer, divv

De autobeschikbaarheid is echter afgenomen, het sterkst in de Binnenstad en de schil daaromheen, de Oude stad. Reden is, volgens de divv, het toegenomen rijbewijsbezit, waardoor meer leden uit een huishouden samen doen met een auto. Daardoor staat deze niet altijd tot hun beschikking. Dat een parkeervergunning voor een tweede auto binnen hetzelfde huishouden niet is toegestaan, speelt hier zeker ook een rol. De fietsbeschikbaarheid is tijdens de onderzoeksperiode juist wat toegenomen, met name in de Binnenstad en de Oude stad. Een relatie met het afnemen van de autobeschikbaarheid aldaar ligt

voor de hand. Het percentage Amsterdammers met een ov-abonnement is gedurende de gehele periode nauwelijks veranderd: ongeveer 20%.

Mobiliteit Amsterdammers

Het gemiddelde aantal verplaatsingen die Amsterdammers per dag maken, lag in de periode 1998-2000 ongeveer gelijk aan dat in de periode 1986-1991: 3,6 versus 3,5. Het overgrote deel van de verplaatsingen die zij vanuit huis maken, blijft binnen Amsterdam: 93% in 1986-1991 en 91% in 1998-2000. Dat is een uitzonderlijk hoog percentage. Van alle verplaatsingen wordt bijna 30% te voet afgelegd. Voor de overige vervoerwijzen geeft Tabel 2 de ontwikkeling van de modal split. Het fietsgebruik is toegenomen, met name onder bewoners van de Binnenstad en de Oude stad. Vooral ov-gebruikers hebben de overstap naar de fiets gemaakt.

Tabel 2. Ontwikkeling modal split Amsterdammers, 1986-2000 (in %)

	1986 -1991	1994 -1997	1998 -2000
vervoerwijze			
openbaar vervoer	27	25	24
autobestuurder	32	33	32
autopassagier	10	8	8
fiets (incl. bromfiets)	31	34	36
totaal	100	100	100

Bron: Informatiesysteem Verkeer en Vervoer, divv



Gebruik infrastructuur

Gaan Amsterdammers niet zo vaak de stad uit, er komen wel veel mensen van buiten naar de stad. Om te werken, te winkelen, voor de studie, enz. Die bezoekers bepalen voor een belangrijk deel het verkeersbeeld, zeker overdag. Amsterdammers en bezoekers samen worden jaarlijks op ruim 200 vaste tellpunten tussen 15.00 en 18.00 uur geteld. Het betreft het aantal passeringen over de Singelgracht aan de rand van de Binnenstad, een cordon rondom de Oude stad en een cordon om de hele agglomeratie. Uit Tabel 3 blijkt hoe sterk het autoverkeer het straatbeeld overheerst, zeker buiten de Binnenstad. Tegelijkertijd blijkt eruit dat het fietsverkeer op de Singelgracht en op het cordon rond de Oude stad terrein heeft gewonnen, terwijl het autoverkeer daar terrein heeft verloren. Op de agglomeratiegrens is het beeld precies andersom. Los van de cordons liet het openbaar vervoer tussen 1995 en 1999 een gevarieerd beeld zien. Het aantal instappers (in 1995 gemiddeld 650.000 per dag) nam licht toe dankzij een forse toename bij de metro en de sneltram en een bijna even grote afname bij de tram en de bus. Het aantal in- en



uitstappende treinreizigers steeg in dezelfde periode met 20% tot ongeveer 250.000 per gemiddelde werkdag in 1999/2000.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid speelt een belangrijke rol in het actieve ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het gebruik van de auto. Inmiddels is vrijwel het gehele stadsgebied binnen de ringweg onder (betaald) parkeerbeheer. Vooral in de Binnenstad, waar het fiscaal parkeren al sinds het begin van de jaren '90 gemeengoed is, zijn de effecten goed te merken. Het autoverkeer van en naar de Binnenstad is gedaald en er wordt aanzienlijk meer gefietst. De autobereikbaarheid voor het zakelijke

deel van de verplaatsingen is fors toegenomen; dat betreft zo'n 20 à 25% van het hele parkeerareal. Verder is het zeker niet alleen hosanna in de Binnenstad. Het aantal bezoekers die er met de auto naartoe komt is de afgelopen jaren weliswaar gedaald met zo'n 15%, het aantal vergunninghouders - die gemiddeld aanzienlijk langer geparkeerd staan - is er daarentegen in dezelfde mate gestegen. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen is dan ook toegenomen van 71% in 1996 tot 92% in 2000. Dat betekent dat er meer automobilisten rondrijden om naar een vrije plek te zoeken.

Verkeersveiligheid

In zo'n drukke stad is het vast onveilig fietsen, zo veronderstelt een buitenstaander wellicht. Voor die buitenstaander misschien wel, voor de Amsterdammers blijkt dat mee te vallen. Al is elk verkeersslachtoffer er natuurlijk één teveel. Wat de fietsers betreft voldoet Amsterdam keurig aan de doelstelling van de *Aktie -25%*. Zie Tabel 4: onder fietsers 696 slachtoffers (onder wie zes doden) in de periode 1998-2000. Dat is precies 25% minder dan in de periode 1984-1986. Waarmee weer eens is aangetoond dat toenemend fietsgebruik in Nederland uitstekend kan samengaan met een afnemend aantal slachtoffers onder fietsers. Dat gebeurt niet vanzelf, maar wel als fietsbeleid een volwassen onderdeel vormt van het totale verkeers- en vervoersbeleid ter plaatse. Dat vormt het kennelijk in Amsterdam.

Tabel 3. Aantal auto- en fietspasseringen op een gemiddelde werkdag tussen 15.00 en 18.00 uur, 1998-2000, en de ontwikkeling van het aantal passeringen gedurende de periode 1986-2000 (in %)

cordon	aantal passeringen 1998-2000				ontwikkeling 1986-2000 (%)			
	stad in		stad uit		stad in		stad uit	
	auto	fiets	auto	fiets	auto	fiets	auto	fiets
Singelgracht	26.400	15.900	30.200	18.100	-19	+20	-20	+9
Oude stad	58.200	11.300	61.400	10.500	-1	+11	-11	+11
agglomeratiegrens	83.300	2.300	113.300	3.500	+35	-8	+21	-12

Bron: O+S

Tabel 4. Verkeersslachtoffers in Amsterdam, naar vervoerwijze, 1984-2000

vervoerwijze	1984	1989	1994	1998-2000			Nederland 1998-2000		
	-1986	-1991	-1996	aantal	%	t.o.v. 84-86	aantal	%	t.o.v. 84-86
voetgangers	663	646	460	400	13,2	-40%	8.254	5,5	-37%
fietsers	925	889	833	696	23,0	-25%	32.278	21,6	-15%
bromfietsers	645	613	532	508	16,8	-21%	31.794	21,3	-9%
motorvoertuigen (best.+passagiers)	1.433	1.363	1.490	1.421	47,0	-1%	77.087	51,6	+14%
totaal	3.666	3.511	3.315	3.025	100	-17,5%	149.413	100	-3%

Bron voor data Nederland: www.swov.nl/cognos (bromfietsers is inclusief snorfietsers)

1 Amsterdam en mobiliteit, Effecten van verkeer- en vervoerbeleid 1990-2000. Maart 2003. Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. www.ivv.amsterdam.nl

Fietscoördinator Amsterdam neemt afscheid

Begin dit jaar stopte Joep Huffener als fietscoördinator van Amsterdam. Met oog voor zowel de plussen als de minnen kijkt hij terug op de tien jaar die achter hem liggen.

Joep Huffener is een man met hart voor de zaak én het hart op de tong. Tien jaar lang was hij de fietscoördinator van Amsterdam en als hem nu wordt gevraagd de balans op te maken, weet hij eigenlijk niet waarmee te beginnen. Met speels gemak springt hij van een mobiele stalling naar een slecht ingericht plein, terwijl de geboren en getogen Amsterdammer en passant etaleert dat hij de hoofdstad kent als zijn broekzak. Het valt niet mee een helder overzicht te schetsen, want toen Huffener startte, was de functie vrijwel nieuw in Amsterdam en deed hij dus veel pionierswerk en nu hij stopt, worden zijn taken verdeeld over een collega en verschillende andere afdelingen. Huffener: "Toen ik in 1994 begon, rondde de gemeente juist een reorganisatie af. De stadsdelen waren gevormd en er moest centraal fietsbeleid komen, conform het *Meerjarenplan Fiets*. Bevorderen van het fietsgebruik, onder andere door het veiliger te maken. Aan de hand daarvan maakte ik een meerjarenprogramma *Fiets 1995-2000*. En daarna ben ik er dus tegenaan gegaan. Na verloop van een aantal jaren constateer je dan dat zo'n 90 à 95% van wat je kunt doen, is gebeurd. Die laatste 5% moet je dan eigenlijk ook nog doen, maar dat is tegelijkertijd het lastigste gedeelte, omdat het meestal veel tijd en geld kost, maar weinig oplevert. Daarnaast ben je dan vooral bezig met herhaling, met de uitvoering van projecten en beheer. En minder met nieuwe dingen."

Belangrijkste rol van de fietscoördinator? Huffener: "Zorgen dat fietsbeleid integraal beleid is. De Fietsersbond was het lang niet altijd met mij eens, omdat integraal beleid ook vaak lange termijn-denkwerk en -planning vraagt. En de Fietsersbond wil gewoonlijk nú een black spot oplossen, nú een fietspad aanleggen. Een extra moeilijkheid bij goed fietsbeleid maken, is natuurlijk die constructie met stadsdelen. Zo was er bijvoorbeeld een *Hoofdnet Fiets* vastgesteld. Dat was juridisch wel verankerd, maar inhoudelijk heb



je als divv in de stadsdelen niks te vertellen. In de praktijk moest je dan vaak op basis van je blauwe ogen en connecties pleiten voor de aanleg van een fietspad. Zo van: wij hebben een pot met geld, als jullie nu eens een spa in de grond staken om ons de ontbrekende schakel te leveren." Gemiste kansen? Huffener: "Laat ik er drie noemen. Ik vind het jammer dat de divv de fietslessen voor met name allochtonen niet meer ondersteunt. Dat was een goed lopend project, waarvoor een wachtlijst bestond, maar de huidige wethouder voelt er niks voor. Ten tweede had ik graag gezien dat de Van-Dom-tot-Dam-Route, een flietsend fietspad tussen Amsterdam en Utrecht - met verbindingen naar de bij de route gelegen plaatsen - van de grond was gekomen, al moet ik toegeven dat daar ook een hoop weerstand tegen was. Het al beschikbare geld is nu naar de tweede Coentunnel gesluisd. Verder heb ik het betreurd dat het werkgelegenheidsproject met fietswrakken ter ziele is gegaan. Een tijdlang werd van vijf op straat opgehaalde wrakken met een investering van zo'n 30 gulden één nieuwe fiets gemaakt. Die werd dan verkocht aan de vakhandel. Daarmee verdienden 35 mensen hun brood. Aanvankelijk liep dat echt heel goed, maar uiteindelijk kwam men toch geld tekort en ging het bedrijfje failliet. Zonde. Zó'n leuk project!" Geslaagde projecten? Huffener: "Dan ben ik toch geneigd om met stapels kleinere feitjes aan te komen, bijvoorbeeld ook in de sfeer van vervoersmanagement en ketenmobiliteit. Ik heb

Park & Bike bedacht. Dat werkt en wordt nu ook buiten Amsterdam gekopieerd. Tal van buurtstallingen kwamen terug en er zijn zeven bestemmingsstallingen gerealiseerd. Verder komen er nu twee pilots met automatische fietsenstallingen. Ze werken goed, hoor. Wat mij betreft zit er wel toekomst in automatisch parkeren, ook voor eigen fietsen en huurfietsen. Ik kan het zelf niet meer stimuleren, maar zal het een ieder adviseren. Maar goed, geslaagde projecten? Anderen wijzen me er wel eens op dat zaken die niet helemaal uit de verf zijn gekomen, vaak toch positieve kanten hebben. Zo worden de wrakken nog steeds opgehaald. En een heel ander voorbeeld: het *Kernnet Fiets*, helemaal met in een herkenbare kleur asfalt uitgevoerde veilige en comfortabele fietspaden, is er niet gekomen. Iedereen was enthousiast, de stadsdelen, de milieudienst. En ook over de financiering leek overeenstemming te ontstaan. Helaas sneuvelde de wethouder die het geheel steunde en zijn opvolger veegde het plan van tafel. Desondanks zijn er door de jaren heen veel goede fietsroutes tot stand gekomen en wordt er veel gefietst in Amsterdam. Alleen in het centrum, waar het meest wordt gefietst, blijven de voorzieningen en het onderhoud achter bij de rest van de stad. Dus, ook al is het *Kernnet* zelf er niet gekomen, er liggen nu wel tal van voorzieningen. Misschien moet ik gewoon eindigen met in het algemeen te zeggen dat ik mijn steentje heb bijgedragen aan de situatie zoals die nu is. En die komt uit het recente onderzoek goed naar voren."

Enschede houdt de auto in toom

Het verkeersbeleid in Enschede is een regelrecht uitvloeisel van de ruimtelijke en sociaal-economische klap die de stad te verwerken kreeg na de teloorgang van de textielindustrie in de jaren '60 van de vorige eeuw. Dick Buursink, voormalig PvdA-wethouder in Enschede en nu onder andere voorzitter van het Fietsberaad, geeft een terugblik. Hoe je je vooral kunt bezighouden met het autoverkeer en sociaal-economische ontwikkelingen en toch de fietser van dienst kunt zijn. En hij zou Buursink niet zijn als hij niet ook even vooruitkeek.



Dick Buursink op het Stationsplein van Enschede.

"Ik ben geboren en getogen in Enschede." Dick Buursink houdt niet van wollige welkomstwoorden, hij valt het liefst met de deur in huis. We zijn op een zonnige, koude vrijdagochtend met de trein naar Enschede gereisd, waar Buursink ons opwacht, ons meetroont naar de stationsrestaurant en een stadsplattegrond ontvouwt. "Ik heb de enorme veranderingen die deze stad heeft ondergaan, meebeleefd." Hij markeert grote delen rond het stadshart op de kaart en vervolgt: "Hier stonden allemaal textiel fabrieken."

Textielstad

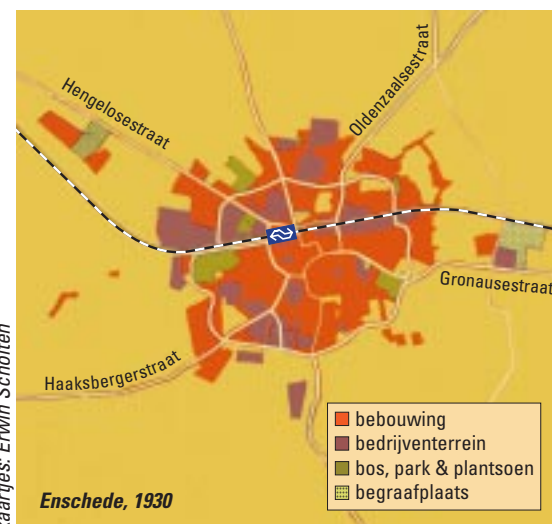
Met de komst van de textielindustrie veranderde Enschede aan het begin van de twintigste eeuw van een agrarische kern in een industrieel centrum. De stad bestond toen uit een kleine stadskern, omringd door textiel fabrieken, die voornamelijk langs de spoorlijnen verrezen. Ertussenin bevonden zich de arbeidersbuurten. Op het hoogtepunt waren er zo'n 25 grote

textiel fabrieken, waaronder bekende namen als Van Heek, Jannink en Ten Cate. Met de bloeitijd van Enschede-textielstad maakte Dick Buursink kennis in zijn jeugd. Maar aan het eind van de jaren '60 vervolgens ook met de sluiting van al die fabrieken. Zijn vader werkte bij Holland, de eerste grote textiel fabriek die in 1967 de poorten sloot. Op een bevolking van nog geen 140.000 mensen gingen er in die periode ongeveer 23.000 directe arbeidsplaatsen verloren. Doordat de fabrieken allemaal nogal centraal lagen - de stad was immers pas gaan groeien ná het aantrekken van de textielindustrie - leek het bovendien wel of er een bombardement was uitgevoerd. Enschede was veranderd in een desolate woestijnen, waar tal van mensen in problemen waren geraakt. Sindsdien is de stad eigenlijk bezig die ruimtelijke en sociaal-economische klap te boven te komen. Dat had ook implicaties voor het gemeentelijk verkeersbeleid.

Ring en radialen

Na zijn historische relaas buigt Buursink zich weer over de plattegrond. Daarop is als het ware een spinnenweb te zien. Om het stadshart zijn duidelijk twee ringen waarneembaar. De binnenste is de zogeheten centrumring. Buursink: "Binnen die ring was het autoverkeer al snel teruggedrongen. Enschede had in 1975 als eerste voor een voetgangersgebied gekozen en een aantal straten autovrij gemaakt, waaronder de Oude Markt. Dat was een eerste stap."

De buitenste ring is de singelring, die al in de jaren '30 werd gerealiseerd onder burgemeester Edo Bergsma, die ook voorzitter van de ANWB was en die kennelijk al meer visie had dan toentertijd gebruikelijk. Die singelring vormde toen zo'n beetje de rand van de stad. Op die singelring kruisen vanuit alle windrichtingen de radialen; ze zijn vaak genoemd naar de plaats waar ze heen lopen: Hengelosestraat, Oldenzaalsestraat, Gronausestraat, Haaksbergerstraat. "In toenemende mate," legt Buursink uit, "zorgden die radialen voor doorgaand verkeer binnen die singelring. Dus voor mij was de tweede stap zonneklaar: de



centrumring voorbehouden aan bestemmingsverkeer en binnen de singelring het doorgaande verkeer weren. Het Stationsplein waar we hier op uitkijken, aan de noordkant van de centrumring, is er een mooi voorbeeld van. Nog niet zo lang geleden reed het doorgaande noord-zuidverkeer hier gewoon langs." Nu ligt er een supermodern aangekleed plein, waarop alleen de bussen nog naar hun halten mogen rijden en fietsen hun weg vinden. Buursink moet er een beetje om grinniken dat hij er niet in geslaagd is de uitvoering perfect te maken: "De inrichting van dit plein heeft recent wel een prestigieuze prijs gewonnen, maar de mensen klagen steen en been. Die overkapping bijvoorbeeld is wel heel design, maar je blijft er niet droog onder als het stevig waait."

Debat met samenleving

Dick Buursink is een echt politiek dier. Al op zijn 26ste (in 1978) kwam hij voor de Partij van de Arbeid in de gemeenteraad. Met verkeer bemoeit hij zich al sinds 1986, toen hij behalve fractievoorzitter ook lid werd van de commissie Ruimtelijke Ordening en Verkeer. Maar zijn *finest hour* brak natuurlijk aan toen hij in 1994 wethouder werd en mocht proberen zijn verkeersvisie te laten uitvoeren. Zo realiseerde hij de bovengenoemde 'knip' bij het station en daarna een vergelijkbare knip in de Boulevard 1945, waarmee ook het doorgaande oost-westverkeer aan de zuidkant van de centrumring tot het verleden behoorde. Het was voor de kersverse wethouder echter geen gemakkelijke zaak het publiek voor deze ingrijpende

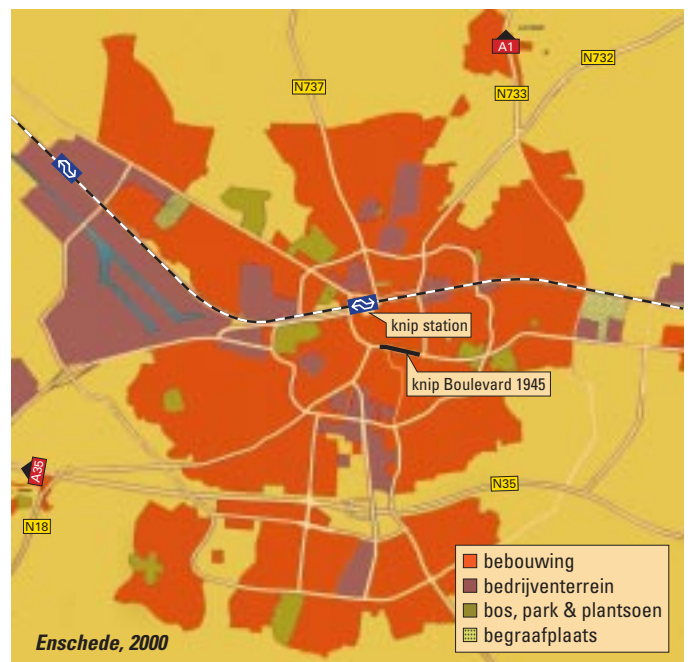
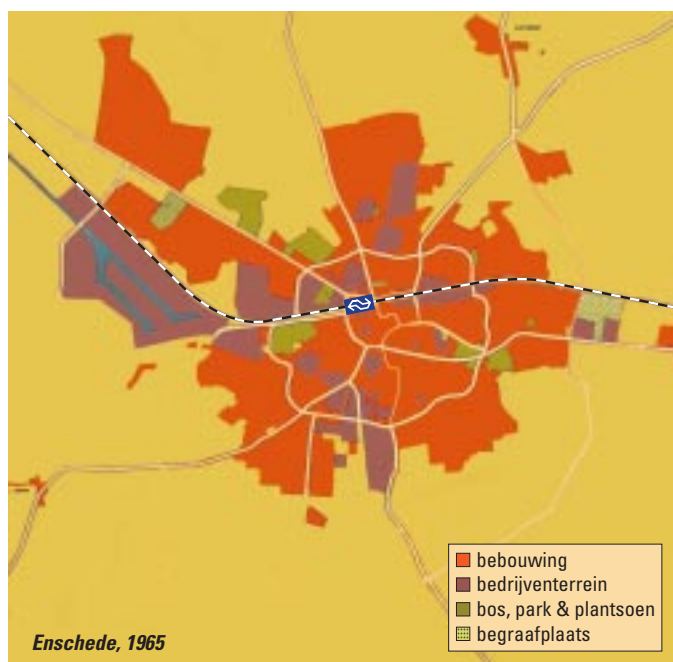
maatregelen te winnen. "Bedoeld en onbedoeld", klinkt Buursink nu plotseling fanatiek, "heb ik op een provocerende, harde manier de discussie met de samenleving gevoerd. Gewoon gezegd: als we niks doen, staat alles over vijf à tien jaar vast, wat ik uiteraard met cijfers onderbouwde. Ik deed dat zo praktisch mogelijk, ik vertaalde hoeveelheden geparkeerde auto's in de oppervlakten van voetbalvelden. Capaciteitsberekeningen van kruispunten. Ze konden er geen speld tussen krijgen. Ik legde zo goed mogelijk uit dat we voor de fiets moesten kiezen als we de verkeersproblematiek enigszins beheersbaar wilden houden. Elke fietser creëert ruimte voor een auto. Voor de krant liet ik me fotograferen, ingeklemd tussen twee auto's met de handen omhoog: wat moet ik nou? Met als gevolg dat ook een deel van de bevolking een rood waas voor ogen kreeg. Wekenlang ingezonden brieven."

Hij moet toegeven dat het ook lastig was voor de inwoners van Enschede. Hijzelf had immers in 1989 zijn auto verkocht: "Te duur voor het bescheiden gemak." Dus was het gemakkelijk de enthousiast fietsende PvdA-wethouder in een ideologische hoek te drukken: hij zou auto's vies vinden. Hoe het ook zij, hij ging onverdroten verder en organiseerde publieke debatten, soms ook met gastdeskundigen. Buursink: "Bewustwording, bewustwording, bewustwording. Daar ging het mij om. Met als uiteindelijke resultaat dat de Raad het *Mobiliteitsplan 1998-2015*, met 35 uitvoeringsacties, aannam, inclusief die ingrijpende



Lasondersingel, op de singelring

knipmaatregelen. Nu moet alleen nog de doorgaande noord-zuidroute over de centrumring aan de westkant, dus De Ruyterlaan/Ripperdastraat, worden aangepakt. Als het aan mij ligt, zou er om te beginnen een stukje eenrichtingsverkeer kunnen worden ingesteld. Maar ja, het is nu niet meer aan mij..." Buursink trad in 2001 af als wethouder vanwege de vuurwerkcramp. Hij voelde zich niet schuldig, maar wel verantwoordelijk. In een interview in *VNG magazine* liet hij weten: "Ik had wantrouwendere moeten zijn."





je nu duidelijk de consequenties van zijn verkeersbeleid, want de singelring is bijzonder druk.

Geén twee rijstroken

Om de drukbereden singelring te ontlasten, koos Buursink er destijds voor ook het singelring-verkeer weer een schil verder naar buiten te lokken, via de aanleg van werkelijk buiten de stad liggende rondwegstructuren. Althans, dat is goed gelukt aan de zuidwestkant (Usselerrondweg, ongelijkvloers kruispunt Westwal), de zuidkant (A35/N35 met voldoende capaciteit, ook op de aansluitingen) en de zuidoostkant (Oostweg en Euregioweg; geplande doortrekking N35 tot de Duitse snelweg voorbij Gronau). Maar in het noorden lukte dat niet en zal dat waarschijnlijk ook in de toekomst niet gebeuren vanwege een slecht gesitueerde afslag, woonwijken en natuurwaarden. Met als gevolg dat het tweede economische centrum naast het stadshart (de zone van de universiteit, het business-sciencepark en het voetbalstadion aan de westkant) geen goede ontsluiting vanaf de A1 krijgt. Daardoor zit alle drukte aan de noordkant toch echt samengeperst op de singelring. Wie echter, zoals wij, met zijn fiets halt houdt op de Lasondersingel, zal onmiddellijk begrijpen dat Buursink destijds ook een alternatief had. In plaats van 'een derde ring' had hij ook kunnen opteren voor een herinrichting van de singels. Juist in Enschede waar de singels op zich ruim bemeten waren. Waarom dan geen singel met twee

Op de fiets

En dan de verkeerspraktijk. Buursink realiseert zich als geen ander dat je alleen met woorden en een plattegrond niet overtuigt, dat alles dan te theoretisch blijft. Hij dirigeert ons daarom naar de NS-fietsenstalling waar OV-fietsen worden geregeld. Allereerst, dat zal niet verbazen, gaat het richting De Ruyterlaan/Ripperdastraat, waar het inderdaad behoorlijk druk is voor het einde van een heel gewone, zonnige vrijdagochtend. "Ik weet niet of de huidige wethouder hier voor een ingrijpende aanpak zal kiezen. Ik heb voor een paar raadsleden wel een notitie met aanbevelingen geschreven. Daarin pleit ik er ook voor dat je met de centrumring nog een stapje verder zou kunnen gaan. Je zou er een parkeer-ring sec van kunnen maken. Zeker automobilisten die uit het noorden komen, gaan nu via die ring op zoek naar een geschikte parkeerplaats, maar eigenlijk zouden ze meteen naar de parkeergarage aan 'hun' invalsweg moeten worden gedirigeerd. Of mijn opvolger niet boos was over die notitie? Nee, dat niet nee. Hij heeft mij zelfs om een exemplaar gevraagd. Maar of hij echt zijn nek zal uitsteken? Ik zeg altijd maar: wie als wethouder iedereen te vriend wil houden, maakt alleen vijanden." Dan trappen we verder en volgt een blik op een paar gerestaureerde gebouwen van de grote 'Van Heek', zodat je

je nog enigszins kunt voorstellen hoe textielstad Enschede er eens moet hebben uitgezien. En passant wijst Buursink met enige trots op het spoorlijntje naar Gronau, Munster en Dortmund. Dat Duitsland sinds eind 2001 weer per spoor bereikbaar is, mag mede op zijn conto worden geschreven. Vervolgens komen we aan op de singelring, kruising Oldenzaalsestraat/Lasondersingel. Met vier-richtingen-groen voor fietsers, maar wat van meer belang is: hier zie



foto: Gemeentearchief Enschede

Haaksbergerstraat, ca. 1970. Enschede na de textielcrisis. Slopen, herbouwen, herstructureren, en moderniseren is het devies. Begin jaren '70 is Enschede een naargeestige 'kaalslag-stad'. Met het verdwijnen van de industrie verdwijnt ook de fietsende textielarbeider.



Boulevard 1945

keer twee rijstroken? Als je de bomen in de middenberm weg had gehaald en de trottoirs wat smaller had gemaakt, had dat makkelijk gekund. Buursink: "Maar dan had ook de fietser ervanaf gemoeten en dat was geen optie. De hoofdinfrastructuur in deze stad is niet alleen van de auto, die is van iedereen. De singels zijn belangrijke verbindingroutes naar scholen. Dan kun je zeggen dat die fietsers de woonwijken maar moeten nemen, maar dat zijn geen logische routes, dus dat doen mensen niet." Dat klinkt begrijpelijk, maar het blijft een gekke gewaarwording: een autoloze wethouder die het klaarblijkelijk weinig hindert dat er op de singels nu - in de door hem gewenste situatie - alleen fietsstroken zijn waarop en waarlangs geparkeerd wordt, en geen perfecte fietspaden. Wat overigens ook weer niet betekent dat de singels gevaarlijk zijn voor fietsers, want de autostromen zijn door middenbermen gescheiden en rijden op royaal bemeten rijstroken.

The place to be

Lang stilstaan op de Lasondersingel heeft koud en hongerig gemaakt. We fietsen nog wat singels af en belanden ten slotte in een broodjeszaak, *the place to be* in Buursink's woorden. Er resten nog wat twijfels. Hoe kan het toch dat Buursink overeind is gebleven in de strijd om de singelverbreding, iets dat toch zo voor de hand lag? Hij heeft zich vrij hard opgesteld, maar misschien kwam dat ook wel omdat die kwestie relatief laat speelde

in Enschede. Twintig jaar eerder zou niemand erover gerept hebben dat er dan mooie bomen omgehakt moesten worden. Maar eind jaren '90 was dat *not done*. En ook dat de bereikbaarheid pas in de jaren '90 nijpend werd, wekt nog steeds verbazing. Elders was dat toch allang gebeurd? Dat vraagt van Buursink opnieuw wat historische context: "Nadat de textielindustrie was verdwenen, bleef er een kleine actieve beroepsbevolking over. Een groot deel van de 45+'ers werd in de jaren '70 ineens afgeschreven. Er gingen forse aantallen mensen de WAO in. Vaak slecht opgeleid. Het heeft enige tijd geduurd voordat de actieve beroepsbevolking weer een normale omvang had. Langzamerhand hebben we ons van een industriestad naar een florierende dienstestad ontwikkeld.

Nu hebben we de hogeschool en de universiteit met respectievelijk 12.000 en 6.000 studenten. Er is werk in de ICT, in de gezondheidszorg. Denk aan het Medisch Spectrum Twente, het grootste niet-academische ziekenhuis van het land en een toonaangevend revalidatiecentrum, het Roessing, met researchcentrum. Dat leidde tot een verandering in de beroepsbevolking. WAO'ers verdwenen op den duur in de AOW en er kwamen mensen van buiten om hier te werken. Dan zie je de welvaart van de stad toenemen. Daarbij komt dat wij als de grootste stad van Oost-Nederland de regionale functie steeds belangrijker zagen worden, met een muziekcentrum, een schouwburg en gevarieerde horeca. Alleen al op zaterdag komen er tussen de 25.000 en de 30.000 Duitsers naar de warenmarkt. Maar de ontwikkeling was dus wat trager dan elders. En we lopen nog steeds achter. We hebben nog altijd een hoge werkeloosheid. Niet zo erg als Rotterdam of Groningen, maar bijvoorbeeld Amersfoort en Apeldoorn hebben véél meer werkgelegenheid dan wij. De bevolkingsomvang neemt weer toe. Door het tempo en de onoverzichtelijkheid van die ontwikkelingen merkten wij pas in de jaren '90 dat ook onze stad dicht begon te slibben."

Als we ten slotte opstappen, begrijpen we eindelijk waarom dit etablissement *the place to be* is. Niet dat de broodjes onsmakelijk waren, maar een op de valreep gehouden onderonsje van Buursink met een paar mannen-in-pak aan een belendend tafeltje verklaart meer. Nog lachend meldt hij op straat: "Ik geloof dat zij mij als gekozen burgemeester willen hebben."

KE



Deurningerstraat / Singelring

Frank Bike als burgemeester, Gent in beweging

Relatief compact, vlak, veel studenten: Gent kent goede voorwaarden voor intensief fietsgebruik. Sinds 1993 voert de gemeente actief fietsbeleid om die voorwaarden te benutten. Dat lukt: Gentenaren pakken de fiets. En doordat politici en ambtenaren hebben nagedacht over het fietsen, is het Gentse verkeersbeleid in beweging gekomen. Het fietsbeleid heeft geleid tot een lokaal mobiliteitsbeleid, dat als het meest dynamische van Vlaanderen wordt beschouwd.

Gent (230.000 inwoners) ligt aan de samenvloeiing van Leie en Schelde, op een knooppunt van water-, spoor- en autowegen in Oost-Vlaanderen. De haven, de metaal- en auto-industrie en de dienstverlenende sector, waaronder veel ziekenhuizen, vormen de steunpilaren van de economie. 50.000 studenten aan de universiteit en drie hogescholen, plus 60.000 scholieren grotendeels uit de regio, maken Gent tot een kennisstad met veel jonge mensen. De samenwerking van onderwijsinstellingen en bedrijven leidt tot veel startende en innovatieve ondernemingen. Als winkel- en uitgaanscentrum trekt Gent veel bezoekers uit de regio en als congres- en jaarbeursstad uit het hele land.

In die levendige stad vindt de fiets steeds beter zijn plaats. Momenteel nemen Gentenaren voor 15% van hun verplaatsingen de fiets (lopen 18%, openbaar vervoer 8% en auto 59%). Dat is wel eens anders geweest. Tot in de jaren '70 van de vorige eeuw was er, net als voor het cultureel-historische erfgoed, weinig aandacht voor lopen en fietsen. Economische expansie en een vlotte doorstroming van het autoverkeer stonden bovenaan de agenda. Pas in de late jaren '80, toen de stad dichtslabde met auto's, ontstond een nieuw besef voor de openbare ruimte, met de eerste stadsvernieuwing en de eerste autovrije straten. Men begon de openbare ruimte als een geheel te beschouwen en stedenbouwkundige en verkeersplannen op elkaar af te stemmen.



foto: Stad Gent

Fietsplan Gent

In 1993 nam de toenmalige wethouder van verkeer en openbare werken, Frank Beke, het initiatief voor een actief fietsbeleid. Als dagelijkse fietser kende hij de problemen die fietsers tegenkwamen en besepte hij het nut van meer lopen en fietsen voor de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid. Zijn initiatief leverde hem niet alleen de bijnaam *Frank Bike* op; hij is inmiddels ook burgemeester van Gent. Kiezers waarderen blijkbaar het werken aan een betere mobiliteit.

Eind 1993 keurde de gemeenteraad het *Fietsplan Gent* goed. De belangrijkste doelstellingen ervan zijn een veilige fietsinfrastructuur, een positieve beeldvorming rond de fiets en beheersing van het autoverkeer. Bij de uitvoering van het plan geldt als eerste regel dat elke wijziging van de verkeersinfrastructuur ten voordele van de fietser moet zijn. Voor de periode 1994-2000 werd een jaarlijks budget gereserveerd van € 1,24 miljoen voor infrastructuur en € 170.000 voor communicatie. Daarmee moesten de realisering van een veilig fietsroutenetwerk, een autovrij centrum, 30km/uur-gebieden in de hele stad, veilige schoolomgevingen, goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen, meer aan-

dacht voor fietsdiefstalpreventie en de herinrichting van de ringwegen en de belangrijkste invalswegen worden (mede)gefinancierd. Ook een betere afstemming van openbaar vervoer en fiets en de opbouw van een fietscultuur, vooral bij scholieren, studenten en werkers, moesten uit dit budget worden betaald. Met deze brede aanpak was van meet af aan duidelijk dat het fietsbeleid niet beperkt moest blijven tot pure 'fietsmaatregelen'.

Mobiliteitsplannen

Met het *Fietsplan* sloeg Gent een andere weg in met zijn verkeersbeleid. Het bestuur stelde de koers drastisch bij en pakt sindsdien ook het gemotoriseerde verkeer anders aan. Eerst werd een mobiliteitsplan voor de binnenstad vastgesteld (1997), daarna voor de hele stad (1998). In 1999 volgden een 'referendum voor beter en meer openbaar vervoer' en de eerste verkeersleefbaarheidsplannen voor verblijfsgebieden. Om een integrale aanpak van alle maatregelen te bevorderen, werd een commissie ingesteld, bestaande uit medewerkers van de betrokken stadsdiensten, ov-bedrijven, het gewest, de provincie, enz., die alle voorgenomen maatregelen moet goedkeuren alvorens ze mogen wor-



foto: Ursula Lehmer-Lierz

Erwin Stubbe, fietsambtenaar Dienst Mobiliteit.

den uitgevoerd.

Inmiddels zijn alle straten in het 35 hectare grote historische centrum autovrij of autoluw gemaakt, is autoparkeerruimte omgezet in aantrekkelijk verblijfsgebied en ligt er om het centrum een parkeerroute om autoverkeer dat het centrum binnen wil, op te vangen. Komend van de ring- en invalswegen worden automobilisten, naarmate ze de binnenstad dichter naderen, geconfronteerd met een afnemende verkeersfunctie, een toenemende verblijfsfunctie, een strenger parkeerregime en hogere parkeertarieven.

Middelen

Het was een primeur voor België toen het stadsbestuur in 1993 een fietsambtenaar aanstelde. Het werd Erwin Stubbe, tot op de dag van vandaag de trekker van het Gentse fietsbeleid. Stubbe kreeg in 1995 versterking van een administratief medewerker en in 1996 van een promotor fietsplan. Daarmee ontstond een echte 'fietsdienst', die werd uitgebouwd tot de Dienst Mobiliteit toen in 1997 met het mobiliteitsplan voor de binnenstad ook de andere vervoerwijzen aan bod moesten komen. In 2003 bedroeg het jaarbudget van de Dienst € 5 miljoen, waarvan 29% voor fietsverkeer, 35% voor verkeersleefbaarheid en 25% voor openbaar vervoer.

Fietsvoorzieningen

Van de aanvankelijk geplande vier hoofdfietsroutes waren er eind 2003 drie bijna gereed en één helemaal. En er is begonnen met de planning en gedeeltelijke uitvoering van vier extra hoofdroutes. Tijdovend zijn vooral de grote bouwwerken zoals fietstunnels

en -bruggen, onder andere vanwege de (financiële) samenwerking met andere overheden. Op een aantal trajecten van de stadsring en de hoofd-invalswegen is het aantal rijstroken voor het autoverkeer teruggebracht van drie naar twee om de fietspaden te kunnen verbreden. Verder gaat het ook om de reconstructie van kruispunten en om minder ingrijpende maatregelen, zoals de aanleg van fiets- en suggestiestroken, bewegwijzering en markeringen.

Een grote stap vooruit was het toelaten van fietsverkeer in beide richtingen in eenrichtingsstraten. Omdat die straten voor fietsers echt een belemmering vormden, nam Gent in 1997 samen met Antwerpen het initiatief voor een wijziging van het wegenverkeersreglement. Inmiddels geldt eenrichtingsverkeer voor fietsers in Gent nog alleen bij wijze van uitzondering, als er goede redenen voor zijn. "Doordat we een goed dossier hadden voorbereid, konden binnen korte tijd ruim 500 van de 700 eenrichtingsstraten voor fietsers in beide richtingen geopend worden. Een echt succesverhaal", vindt Yves De Baets, communicatiemedewerker bij de Dienst Mobiliteit.

Net als andere steden stond Gent steeds kritisch tegenover het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied. In 1997 werd het fietsen er als proef toegestaan tussen zes uur 's avonds en elf uur 's morgens. De voetgangersbeweging was fel tegen. Een halfjaar later bleek uit een evaluatie dat er vrijwel geen problemen optraden. Sindsdien mag er permanent door het hele 35 hectare grote voetgangersgebied worden gefietst.



foto: Stad Gent



foto: Stad Gent

Fietsparkeren

Van meet af aan werken de gemeente en de politie samen aan een gestructureerde aanpak van het fietsparkeren en de preventie en bestrijding van fietsdiefstal. Dat gebeurt door het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen en vaste en mobiele stallingen, het verzamelen van zwerffietsen en fietswrakken, het terugbezorgen aan de eigenaar van teruggevonden gestolen fietsen door fietsregistratie en het promoten van goede fietsslotsen. Inmiddels zijn op meer dan 200 locaties ruim 6.500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, plus 4.000 bij het station Sint Pieters, waarvan 600 bewaakt. Een 'stallingsteam' zorgt voor vlotte plaatsing en onderhoud en werkt voortdurend aan optimalisering van de voorzieningen.

Sinds 1998 worden vaste en mobiele bewaakte fietsstallingen ingericht op plaatsen die veel fietsers trekken of tijdens evenementen. Fietsers waaronder dat. Tijdens de Gentse feesten, een tien dagen durend straattheater- en muziekfestival, maakten de afgelopen twee jaar telkens 4.500 fietsers er gratis gebruik van. Met een kostprijs van nog geen € 1.20 per fiets is dat een uiterst efficiënte maatregel, zeker in vergelijking met de hoge kosten van het gratis openbaar vervoer dat op bepaalde winkel- en feestdagen wordt aangeboden.

Gent kent een Fietswacht met zes medewerkers. Zij voorzien op straat achtergelaten fietsen en fietswrakken van labels (in 2002 bijna 5.300). Gelabelde fietsen die er na twee weken nog staan, worden overgebracht naar een depot (in 2002 ruim 2.300). Wie bij de politie aangifte doet van fietsdiefstal en zijn gestolen fiets duidelijk

kan beschrijven, mag bij het depot gaan kijken of hij daar staat. Van de 400 Gentenaren die in 2002 de moeite namen, konden er 154 weer met hun eigen fiets naar huis.

Sensibiliseren

Communicatie speelt een belangrijke rol in het Gentse fiets- en mobiliteitsbeleid. Aanvankelijk lag het accent op het informeren van de bevolking over het *Fietsplan* en de doelstellingen ervan met krantjes en folders. In een volgende fase werden mensen gevoelig gemaakt voor een aantal onderwerpen: sensibiliseren. Daarvoor werden onder andere manifestaties georganiseerd, zoals de Week van de Fiets, de Week van de Zachte Weggebruiker, de Week van de Vervoering, Autoluwe Schooldagen, een schoolrally, een fietsconcert voor scholieren, fietstochten en een wielerveest voor gehandicapten. Verder werd en wordt



foto: Ursula Lehner-Lierz

meegewerkt aan evenementen van andere organisaties, is een fietsprivé-project opgezet en wordt fluorescerende en reflecterende kledij met het logo van het *Fietsplan Gent* verspreid. Met het oproepen van de bevolking om vaker de fiets als dagelijks vervoermiddel te gebruiken, is gewacht tot er voldoende veilige fietsvoorzieningen waren. De juiste aanpak, zo blijkt uit een enquête onder fietsers. De doorsnee Gentse fietser vindt informatie niet zo belangrijk; het gaat hem er vooral om dat er veilige en comfortabele fietsroutes worden gerealiseerd. Hij wil wel graag zijn mening, suggesties en ergernissen kwijt. Op een speciaal daarvoor ingesteld e-mailadres komen maandelijks 800 berichten over het fiets- en mobiliteitsbeleid binnen. Zie ook www.gent.be.

Het fietsbeleid van Gent straalt uit naar andere steden. Toen in 1997 samen met Antwerpen een tweedaags fietsforum werd georganiseerd, kwamen verschillende problemen ter sprake die vanwege wettelijke belemmeringen niet op gemeentelijk niveau kunnen worden opgelost: fiscale stimulansen, eenrichtingswegen, 30km/uur-gebieden, enz. Het fietsforum kreeg veel aandacht in de media en leidde tot de oprichting van de Club van Belgische Fietssteden, waarvan nu 26 gemeenten deel uitmaken. De meeste 'eisen' van destijds zijn inmiddels ingewilligd.

Effect

Het inwonertal van Gent daalde sinds 1977 continu, maar neemt sinds 1999 weer licht toe. De winkelleegstand is duidelijk minder dan elders in België. Het winkelbezoek en het aantal hotelovernachtingen zijn zeer sterk gestegen en ook café's en restaurants trekken meer bezoekers. Deze ontwikkelingen wijzen erop dat het verblijf in de stad voor de inwoners, bezoekers en bedrijven aantrekkelijker is geworden. Voor het bestuur reden genoeg om op deze weg door te gaan en onder andere te streven naar een verdere verhoging - met 20% in 2006 - van het aantal verplaatsingen per fiets. De Baets: "Het is een van de sterkte punten van Gent dat inmiddels iedereen 'fiets' denkt. Dat bespoedigt en versterkt het proces."

ULL



foto: Stad Gent

Yves de Baets, communicatiemedewerker Dienst Mobiliteit.

Stimuleren

Bij het bevorderen van het fietsgebruik krijgen drie doelgroepen bijzondere aandacht:

• Studenten

Gent biedt studenten enkele diensten op maat om ze aan te moedigen de fiets te gebruiken. Zo startte in 2002 een fietsverhuurproject met als doelen voldoende fietsen beschikbaar te stellen, het aantal fietsdiefstallen te verminderen en de algemene fietsveiligheid te verbeteren. Er worden niet alleen nieuwe fietsen verhuurd, maar ook niet afgehaalde fietsen uit het fietsendepot die zijn opgeknapt. Het eerste jaar hebben ruim 1.000 studenten voor € 5 per maand een fiets gehuurd. Van de mogelijkheid tijdens collegevrije perioden fietsen in het fietsendepot te stallen, werd weinig gebruikgemaakt.

• Scholieren

Met het in 2002 gestarte project *Veilige schoolomgevingen* pakt Gent het woon-schoolverkeer structureel aan: scholen krijgen begeleiding van een adviesbureau bij de evaluatie van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en bij het maken van een schoolvervoersplan. Schoolroutes worden geanalyseerd, de vervoermiddelkeuze wordt onderzocht en voor de school en de ouders worden aanbevelingen en

suggesties voor ander mobiliteitsgedrag gedaan. Verder worden tips verstrekt om 'verkeer' in het onderwijs te integreren. Het schoolvervoersplan kan mede worden gebruikt om bij het Vlaams Gewest subsidie voor maatregelen aan te vragen. Het is de bedoeling dat de meeste scholen binnen enkele jaren aan de beurt komen.

• Ambtenaren

Voor de Gentse ambtenaren is een deel van de autoparkeergarage van het Administratief Centrum verbouwd tot een elektronisch beveiligde fietsenstalling, die een aparte ingang heeft en is voorzien van kleedruimten en douches. Verder kunnen medewerkers dienstfietsen gebruiken en een 'fiets van de zaak' aanvragen, nieuw of opgeknapt. Meer dan 700 ambtenaren maken hier gebruik van. Toen in 1998 in België de belastingvrije fietsvergoeding werd ingevoerd (€ 0.15/km, maximaal 10 km/dag) verklaarde de Stad Gent deze meteen ook van toepassing voor ambtenaren die naar kantoor lopen. Naar schatting maakt de helft van de ambtenaren gebruik van de regeling. Uit een enquête blijkt wel dat de vergoeding aanzienlijk hoger zou moeten zijn willen ambtenaren hun vervoerwijze veranderen.

Gouda wil fietsstad blijven

Als je aan verkeerskundige Danny van Oss vraagt wat ze nu tekenend vindt voor het Goudse fietsbeleid, verwijst ze naar een kruipdoor-sluipdoor tunneltje met een paar onoverzichtelijke bochten. De onderdoorgang voert naar het industrieterrein, waar ook de sector Stadswerken van de gemeente zetelt. 't Ziet er een beetje onooglijk uit, maar voor de lokale fietser scheelt het een flink stuk omrijden. 'Geasfalteerde olifantspaadjes', karakteriseert ze dergelijke min of meer natuurlijke kortsluitverbindingen, die met beperkte middelen geschikt voor de fietser zijn gemaakt.



Het accent binnen het Goudse fietsbeleid zal de komende tijd onder andere liggen op 'het asfalteren van olifantspaadjes'. Of in verkeerskundig jargon: het verbeteren van verdelende en ontsluitende routes. Vooral door de aanleg van korte verbindingstukjes in het bestaande netwerk - doorsteekjes en bruggetjes - zal fietsen nog aantrekkelijker moeten worden, voor sommigen aantrekkelijk genoeg om vaker de auto te laten staan.

Gouda zit wat dat betreft al in een bevoorrechte positie. Bijna nergens in ons land heeft de fiets op de korte afstand zo'n groot aandeel in de modal split als in deze gemeente. Op afstanden tot 5 km ligt het fietsaandeel boven de 50%.

En toch zie je dat er op straat niet aan af. Geen flitsende fietsroutes in gekleurd asfalt, geen technisch geavanceerde fietsenstallingen in het centrum, geen uitgebreide promotiecampagnes. En ook geen specifieke fietsorganisatie binnen de sector Stadswerken. De Gouwenaar heeft gewoon niet al te veel keus, erkent beleidsmedewerkster

Danny van Oss. "Er is geen ruimte voor nog meer auto's. Door de structuur van de stad, de autovrije historische kern en de nieuwbouwwijk Goverwelle op fietsafstand, is de fiets voor veel inwoners de logische keuze."

Fijnmazig netwerk

Dat betekent niet dat de gemeente het fietsbeleid op zijn beloop kon laten. Het *Aktieplan Langzaam Verkeer* uit 1989 ligt ten grondslag aan de totstandkoming van een fijnmazig netwerk van fietsroutes in de gemeente. Het hoofdrouthenetwerk heeft een maaswijdte van circa 400 m, met enkele kenmerkende radialen, die als 'veenlinten' worden aangeduid: voormalige dijkweggetjes die door de uitdijende stad zijn geabsorbeerd en van lieverlee zijn bestempeld tot hoofd fietsroutes met een aangenaam landelijk karakter. Weliswaar moeten de fietsers de linten delen met nogal wat bestemmingsverkeer, en moeten de nodige hindernissen in de vorm van kruisend autoverkeer worden genomen, maar dat staat intensief fietsgebruik niet in de weg.

Onder het hoofdrouthenetwerk liggen zogeheten verdelende routes, die de maaswijdte op 200 m brengen. Soms gaat het om vrijliggende fietspaden, maar vaak ook laat het krappe wegprofiel alleen fietsstroken toe, veelal uitgevoerd in rood asfalt. De derde laag van het netwerk wordt gevormd door de ontsluitende routes: de korte verbindingen, doorsteekjes en bruggetjes.

Gouda Fietst Door!

Het *Aktieplan* uit 1989 werd in 1999 gevolgd door de nota *Gouda fietst door!* Hierin werden vijf speerpunten uitgewerkt: verdere verbetering van het fietsnetwerk, verbetering van de kwaliteit van de routes, de verkeersveiligheid, fietsenstallingen en flankerend beleid. Danny van Oss: "Vooral met de verbetering van het hoofdrouthenetwerk hebben we goede vorderingen gemaakt, en liggen we zelfs voor op het uitvoeringsplan, op een enkele uitzondering na. Zo ging Connexxion, na gereedkoming van een herinrichtingsplan, met lagevloerbussen rijden, waar de infrastructuur nog niet op berekend was. Die route vergt dus nog enige aanpassing."

Van de beoogde verbetering van de kwaliteit van de fietsverbindingen is op het oog nog niet zoveel te merken. Als je tenminste verzakte tegelpaden en doorgegroeide boomwortels als gebrek aan kwaliteit aanmerkt. Danny van Oss: "Kwaliteit is een optelsom van factoren. De Goudse ondergrond is berucht vanwege verzakkingen, wat zijn weerslag heeft op de kwaliteit van de verharding. De Goudse wegen en fietspaden hebben wellicht meer oneffenheden dan de wegen in andere gemeenten. Kabels en leidingen en de beperkte ruimte in het wegprofiel maken dat je niet overal voor asfalt kunt kiezen. Dat zie je ook terug in de uitslagen van de Fietsbalans van de Fietsersbond. Maar kwaliteit is in mijn ogen toch meer snelle en logische verbindingen, directheid, zoals gezegd het asfalteren van olifantspaadjes, het aanleggen van ontbrekende schakeltjes. Tijd en afstand wegen in mijn ogen zwaarder." Overigens is er ondanks de drassige bodem, die Gouda zelfs tot de artikel-12-status bracht, geen apart budget voor onderhoud van fietsvoorzienin-



gen. "De beoordeling van de technische staat van fietsinfrastructuur en het onderhoud van fietsvoorzieningen lopen mee in het gewone wegonderhoud. Dat gaat in de praktijk immers ook gelijk op. Je gaat niet een weg asfalteren zonder gelijk het fietspad mee te nemen."

Parkeren

Een ander speerpunt uit de nota *Gouda fietst door!* betrof verbetering van het fietsparkeren. Met een extra financiële impuls werd het aantal fietsrekken met de helft uitgebreid tot circa 3.000 stuks. Rond het NS-station werd het complete voorterrein 'ingeplant' met fietsrekken. "Fraai is anders", erkent Danny van Oss, "maar voordien was het allemaal nog veel erger. We moesten gewoonweg elk plekje benutten, zelfs een paar lege boombakken moesten ervoor wijken. Maar we zullen het ermee moeten doen totdat de totale vernieuwing van de stationsomgeving, inclusief een ondergrondse stalling, er door is." Verder is Gouda voornemens om, in navolging van Tilburg, in de bouwverordening stallingseisen voor het fietsparkeren op te nemen. Uiteraard kent ook Gouda volop betaald autoparkeren en komen er maar beperkt

nieuwe parkeerplaatsen bij. "Toch zie je daarover geen heftige discussies ontstaan met bijvoorbeeld de ondernemers in de binnenstad. Die willen niet per se het onderste uit de kan hebben als het gaat om parkeerplaatsen. Kennelijk schatten ze de functie van de fiets toch goed in."

Afgezien van een strikt parkeerbeleid, is flankerend beleid verder nog niet echt uit de verf gekomen. Wel staat vervoermanagement - met Europees geld gesponsord - op de rol voor het industriegebied Goudse Poort. Het goedkope buskaartje dat ook voor Gouda in de planning zit, zal, naar Danny van Oss verwacht, het fietsaandeel niet drastisch beïnvloeden. "De praktijk leert ons dat de actieradius van de fietser toch dichterbij de 5 dan bij de veelgenoemde 7,5 km ligt. Bij busvervoer gaat het in Gouda toch vooral om streeklijnen vanuit de regio richting centrum."

Gouda Fietst Beter Door!

Politieke aandacht voor de fiets is er in Gouda zeker. Partijen als GroenLinks en D66 vragen regelmatig aandacht voor de voortgang van de fietsplannen. Hoewel op ambtelijk niveau die aandacht uiteraard op prijs wordt gesteld, leidt het soms wel eens tot gefronste wenkbrauwen. "In de Raad-commissie kunnen de debatten soms nog steeds gaan over problemen op straatniveau, terwijl de Raad er juist is om op hoofdlijnen te sturen", is de ervaring van Danny van Oss. "Gouda heeft interactief beleid hoog in het vaandel staan, dus meedenken wordt zeker gewaardeerd. Alleen verwachten we sommige vragen uit een andere hoek." De politiek heeft recentelijk haar stem opnieuw laten horen: Gouda wil fiets-

stad blijven. De opvolger van de nota *Gouda fietst door!* is dan ook in de maak onder de werktitel *Gouda fietst beter door!* Daarin zal de gemeente zich verder concentreren op de onderliggende netwerken. Financieel ziet Danny van Oss daarbij nog wel de nodige hindernissen opduiken. "Het onderhoud van wegen drukt zwaar op onze begroting en diverse ruimtelijke ontwikkelingen vergen de nodige investeringen. De hoofdfietsroutes kwamen nog wel eens in aanmerking voor GDU-gelden, maar sinds de gewijzigde criteria van deze subsidieregeling vallen kleine fietsprojecten met slechts een lokaal karakter buiten de boot." Organisatorisch is het fietsbeleid in Gouda overigens niet in een aparte unit verankerd. Danny van Oss is weliswaar het aanspreekpunt voor het fietsbeleid, maar dit vormt slechts een deel van haar dagtaak. Aanvankelijk deed ze eigenlijk alles, van onderzoek via ontwerp tot uitvoering. Inmiddels werkt Stadswerken meer volgens een procesmatig model, waarin Van Oss vooral de beleidsmatige kant van het fietsen beheert. "En in Gouda beseffen de beleidsmensen van verschillende disciplines als ruimtelijke ordening en stedenbouw heel goed hoe belangrijk het fietsen in deze gemeente is. Een aparte organisatorische eenheid is daarvoor niet noodzakelijk." Het moet bij fietsvrouw Danny van Oss ook een beetje van binnenuit komen. "Want weet je wat ik nu eigenlijk het leukste vind aan dat smalle tunneltje waar we net waren? Dat fietsers heel vriendelijk bellen om te laten horen dat ze eraan komen. Dat maakt fietsen voor mij zo sympathiek."

RH



foto: trafficling.nl

Evaluatie themabijeenkomsten najaar 2003

In het najaar van 2003 organiseerde het Fietsberaad vier themabijeenkomsten voor gemeenteambtenaren. Het gemiddelde aantal deelnemers per bijeenkomst was 25. Dat is mooi, want vanwege het doel van de bijeenkomsten - uitwisseling van kennis en ervaring - geldt een maximaal aantal deelnemers van 30. Uitnodigingen werden per e-mail verstuurd aan contactpersonen van alle gemeenten. Dit bleek te werken: 54 gemeenten waren vertegenwoordigd, óf door een contactpersoon (40%) óf door een collega die door hem of haar was geïnformeerd (60%). De helft van de deelnemers beoordeelde de bijeenkomsten als 'erg nuttig', de helft als 'redelijk nuttig'. Niemand vond het 'weinig zinvol'. Tijdens de gesprekken bij de borrel na afloop kwam naar voren dat de waardering samenhangt met de opzet van de bijeenkomsten: inleidingen door mensen 'uit eigen kring' (collega's uit andere gemeenten) en ruime gelegenheid voor het stellen van vragen, onderlinge consultatie en discussie. Twee van de vier bijeenkomsten werden duidelijk beter gewaardeerd. De les daaruit lijkt te zijn dat deelnemers vooral behoefte hebben aan concrete, direct toepasbare kennis en ervaring van collega's.

De artikelen op deze en volgende pagina's - 20 tot en met 24 - hangen samen met onderwerpen die tijdens de themabijeenkomsten van 30 oktober en 28 november 2003 aan bod zijn gekomen.

Op 30 oktober ging het over *Hoogwaardige interlokale fietsverbindingen*. Er waren inleidingen door Mark Hulleman van de gemeente Breda, Wim Salomons van de gemeente Enschede en Jan-Dirk Steenbruggen van de gemeente Hengelo. Van tevoren hadden de deelnemers een notitie toegestuurd gekregen waarop onderstaand artikel is gebaseerd.

Hoogwaardige interlokale fietsverbindingen

Ook fietsgebruik op middellange afstand stimuleren

Traditioneel is het fietsbeleid in Nederland primair gericht op verplaatsingen tot 7,5 km. Hoewel het fietsgebruik op die afstanden al hoog is, valt daar nog steeds de meeste winst te boeken. Toch is het zinvol ook aan de langere, vaak interlokale verplaatsingen per fiets aandacht te besteden. Daarom hier wat cijfers, feiten en ervaringen op een rijtje.

Dat het fietsbeleid in ons land primair gericht is op de korte afstanden, komt omdat fietsers vooral op die afstanden een rol van betekenis spelen. Cijfers illustreren dat: Tabel 1 laat zien dat



van alle verplaatsingen 43% korter is dan 2,5 km en 70% niet langer dan 7,5 km. Korte verplaatsingen vormen

voor fietsgebruik dus de grootste markt en de fiets heeft daarop een aandeel van 33,5%. Bovendien heeft de fiets - gelet op de reissnelheid en omdat fietsen lichamelijke inspanning kost - op deze 'korteafstandenmarkt' de beste uitgangspositie als het gaat om méér fietsgebruik, ook ter vervanging van verplaatsingen met de auto.

Hoewel er op de langere afstanden dus minder winst te boeken valt, is het toch zinvol de langere fietsverbindingen eens onder de loep te nemen, temeer daar er geen scherpe afstandsgrens blijkt te zijn waarboven het aandeel fietsgebruik opeens afneemt. Bovendien: ook al gebruiken relatief weinig fietsers deze verbindingen over

Tabel 1. Verdeling van alle verplaatsingen in Nederland, naar afstandsklasse en naar aandeel fietsverplaatsingen per afstandsklasse, 2000 (in %)

verplaatsingsafstand	alle verplaatsingen, naar afstandsklasse	aandeel per afstandsklasse		
		fiets	auto	openbaar vervoer
0-2,5 km	43	35	22	1
2,5-5 km	16	36	51	3
5-7,5 km	11	24	66	5
7,5-10 km	4	19	71	6
10-20 km	12	10	78	8
> 20 km	14	2	80	15
totaal	100			
gemiddeld		26	48	5

Bron: OVG 2000, in MuConsult: Tabellen Fietsberaad, Amersfoort, mei 2002

de hele lengte, dikwijls maken wel veel fietsers gebruik van deeltrajecten.

Lang, interlokaal

Het begrip 'langer' betekent in dit verband dus: meer dan 7,5 km. Vaak gaat het dan om interlokale verbindingen, al verliest die terminologie door gemeentelijke herindelingen aan betekenis. Bovendien hebben stadsuitbreidingen in veel agglomeraties de bebouwingsgrenzen steeds dichterbij elkaar gebracht. Voor de fietsers vallen de komgrenzen daardoor vaak niet meer op. Toch een paar getallen: van alle verplaatsingen is 33% interlokaal en de fiets heeft daarin een aandeel van 12%.

Voor de fietser telt in de eerste plaats de te overbruggen afstand, eenvoudigweg omdat fietsen energie kost. Die simpele waarheid is grotendeels onafhankelijk van het reismotief, zo blijkt uit Tabel 2. Daarin zie je, kort gezegd, dat gemiddeld 9% van de fietsverplaatsingen langer is dan 7,5 km. Afwijkingen van dit gemiddelde: bij winkelen is het aandeel 2% en bij school/studie 19%. De grootste uitzondering doet zich voor bij de recreatieve fietsverplaatsingen, want daarvan is de helft langer dan 7,5 km. Al met al wordt er dus nog heel wat gefietst boven de 7,5 km. En het loont de moeite dat verder te stimuleren, bijvoorbeeld om filevorming door autogebruik binnen agglomeraties te beperken.

Voorbeelden uit de praktijk

Als je de vakliteratuur en de krantenberichten van de afgelopen jaren erbij neemt, blijkt dat er op het gebied van (utilitaire) interlokale fietsroutes de nodige plannen gesmeed en projecten gerealiseerd zijn. Een snelle inventarisatie leert dat het om uiteenlopende verbindingen ging: van gebruikelijke initiatieven, vaak met verkeersveiligheid en comfort hoog in het vaandel, tot en met unieke, ambitieuze plannen voor heel lange afstanden en de nadruk op snelfietsen.

De verbinding Boxtel-Oirschot hoort bijvoorbeeld tot de eerste groep. Het gaat hier om een route van 8 km, die nu erg onveilig is. Daarom zit er voor 2004 een tweerichtingspad van 3,5 m breed in de uitvoeringsplanning. Nog gebruikelijker (en onopvallender) is het stapsgewijs verbeteren van interlokale routes. Neem nu de relatie Capelle aan den IJssel-Rotterdam. Daar lag altijd al een tamelijk gestrekte route van 10 km, maar de afgelopen decennia zijn hierin, per wegvak en kruispunt, allerlei

Tabel 2. Fietsverplaatsingen, per motief verdeeld naar afstandsklasse, 2000 (in %)

reismotief	0-2,5 km	2,5-5 km	5-7,5 km	7,5-10 km	10-20 km	> 20 km	totaal
woon-werk	45	27	15	5	7	1	100
zakelijk	52	30	12	3	2	1	100
school/studie	38	25	18	7	11	1	100
winkelen/boodschap	75	18	5	1	1	0	100
ontspanning/sport	55	27	11	2	4	1	100
visite/logeren	57	25	10	3	5	0	100
recreatief (toeren)	17	18	15	6	29	15	100
overig	79	15	4	1	1	0	100
totaal	59	22	10	3	5	1	100

Bron: OVG 2000, in MuConsult: Tabellen Fietsberaad, Amersfoort mei 2002.

verbeteringen aangebracht, zodat er nu sprake is van een veilige, comfortabele fietsverbinding, waarin eenduidigheid echter volstrekt ontbreekt. Tegenover de gebruikelijke, weinig spectaculaire projecten staan de 'flitsende' plannen, zoals *Van Dom tot Dam*, het in 1999 gelanceerde idee om een tweebaans fietssnelweg tussen Utrecht en Amsterdam (30 km) aan te leggen. In diezelfde innovatieve hoek zit Helmond-Eindhoven met *VLITS*: Vernieuwend Licht Individueel Transport Systeem. Inclusief verwarmd wegdek, windschermen en schuilplekken. Bovendien werd geopperd een speciaal voertuig te ontwikkelen, omdat fietsers 'boven de 7 km massaal zouden overstappen op andere vervoermiddelen'. Beide innovatieve projecten kennen op z'n zachtst gezegd een weinig voorspoedig besluitvormingsproces.

Ambitieniveau fietsverbindingen

In de talrijke initiatieven voor nieuwe interlokale fietsverbindingen van de laatste jaren vallen (combinaties van) zeven ambities te onderkennen:

1. de doelgroep bestaat uit 'snelfieters', voor wie onder andere brede rijstroken worden voorzien;
2. het betreft (extra) lange afstanden: meer dan 15 km;
3. een nieuw, gestrekt, eigen tracé;
4. een volledig fietspad, dus geen fietsstroken of autoluwe wegen;
5. (nagenoeg) geheel kruisingsvrij;
6. voorrang voor fietsers op de route en minimale wachttijden bij verkeerslichten;
7. eenduidigheid qua uitstraling dan wel herkenbaarheid van de route.

Dit lijstje is een handig hulpmiddel om initiatieven voor interlokale fietsverbindingen te categoriseren. *Van Dom tot Dam* kent alle zeven ambities; Helmond-Eindhoven zes van de zeven. Aan de 'onderkant' scoort Capelle-Rotterdam op geen enkel punt, terwijl Boxtel-Oirschot dat alleen op punt 4 doet. Het zal geen verbazing wekken dat er daarnaast de nodige (waarschijnlijk de meeste) projecten zijn die daar ergens tussenin hangen en vooral scoren op de punten 4, 6 en 7. Breda-Etten-Leur (zie kader) is daarvan een



Rotterdam-Capelle a/d IJssel

uitstekend voorbeeld. En het is evenmin verbazingwekkend dat de ambities van die 'middengroep' in de praktijk goed verdedigbaar zijn. De grote aantallen (potentiële) fietsers op afstanden tussen 10 en 20 km zullen vooral veel belang hechten aan herkenbare routes via fietspaden, met zoveel mogelijk voorrang en zo weinig mogelijk oponthoud. De hemelbestormende plannen van Utrecht, Amsterdam, Helmond en Eindhoven zijn veel minder logisch: behalve door recreanten - slechts 4% van alle fietsverplaatsingen is recreatief! - worden afstanden boven de 20 km nagenoeg niet door fietsers overbrugd

en je kunt je afvragen of de gerichtheid op snelfietsen wel zo slim is, gelet op de verkeersveiligheid. En af en toe rust op zo'n grote afstand, is misschien zelfs wel welkom.

Conclusies

Behalve op korte afstanden is er voldoende reden om ook het fietsgebruik op middellange afstanden te stimuleren, zo leert het huidige fietsaandeel in het totale verkeer en zo bewijzen de aantallen potentiële fietsers op dergelijke afstanden. Wil je die middellange afstanden aantrekkelijk maken voor fietsers, dan zul je je vooral moeten

richten op kwaliteit. Dat wil zeggen: op veiligheid, directheid, herkenbaarheid, voorrang en korte wachttijden bij verkeerslichten. Hoogwaardige interlokale fietsverbindingen die daaraan voldoen, hebben kans van slagen, zo wordt op verschillende plaatsen bewezen. Ambitieuze benamingen kunnen echter zowel burgers als bestuurders op het verkeerde been zetten. Heel uitzonderlijke plannen, met bijzonder hoge kwaliteitseisen en een gerichtheid op snelfietsen over zeer lange afstanden, lijken minder zinvol en kwamen tot nog toe ook niet van de grond.

KE

Breda-Etten-Leur

Via een prijsvraag nodigde de provincie Noord-Brabant in 1998 alle gemeenten uit een voorbeeldfietsroute te ontwerpen om verbetering van interlokale fietsverbindingen te stimuleren. Het project dat Breda inzond, werd gehonoreerd. Dit betekende dat de uitvoering van het 7 miljoen gulden (3,18 miljoen euro) kostende ontwerp (exclusief passage HSL/A16) van een 7 km lange fietsverbinding van Breda met Etten-Leur voor 75% werd gesubsidieerd door de provincie. Marc Hulleman, coördinator van het Bredase project, vertelde op 30 oktober over de aanleiding voor de fietsverbinding en wat er zoal kwam kijken bij de totstandkoming ervan.

De route, die nog op een aantal onderdelen moet worden afgewerkt, loopt door zowel stedelijk als landelijk gebied en zal binnenkort worden voorzien van drie speciaal vormgegeven rust- en schuilpunten. Daar kun je dan ook informatie over de route en de directe omgeving vinden. Op de kruising van de fietsroute en de infrastructuurbundel A16/HSL wordt dit jaar een uitkijktoren gebouwd die voor fietsers én automobilisten een oriëntatiepunt zal vormen.

Met de aanleg streeft Breda naar continuïteit en herkenbaarheid op het gehele traject. Zo is er, op één uitzondering na, voorrang voor fietsers op de kruisingen. De geasfalteerde fietspaden hebben een herkenbare rode kleur. Er is aandacht besteed aan de bomen langs de route in verband met mogelijke worteldruk. Ook



is gekeken naar een goede positie voor de lichtmasten. Hoewel er hier en daar al verlichting was, is langs de hele route nieuwe aangebracht. Afgezien van de schuilgelegenheden en de uitkijktoren kwam het project eind 2003 gereed. Een jaar later dan gedacht, wat mede veroorzaakt werd door de andere werkzaamheden die plaatsvonden, zoals de aanleg van de HSL. Het project bleef binnen het budget, doordat er werk met werk werd gemaakt, er aanbestedingsmeevallers waren en de markt wat inzakte. Met als voordeel dat de uitkijktoren, die wél boven het budget uitkwam, alsnog kan worden gerealiseerd. Grootste knelpunt bleek de afstemming met Etten-Leur. Het plan werd bedacht door Breda; Etten-Leur was er in het begin, door de spoed bij de aanvraag, nauwelijks bij betrokken, had ook minder belang bij de route. Toch wilde de gemeente wel meewerken aan de realisering ervan, maar stelde

eigen prioriteiten en hanteerde eigen uitgangspunten. Marc Hulleman: "Wij hebben bijvoorbeeld 60km/uur-wegen gemaakt en de brommers naar de rijbaan verwezen, maar als bromfietzers nu bij de gemeentegrens met Etten-Leur komen, moeten ze weer het fietspad op, omdat de wegen in Etten-Leur 80km/uur-wegen zijn gebleven. Om een aantal wegen in Etten-Leur te kunnen oversteken, hadden wij plateaus bedacht, maar die zijn er niet gekomen. Eigenlijk is in Etten-Leur alleen het fietspad geasfalteerd. Verder niks. We hadden het project misschien beter echt samen kunnen opzetten." Hoewel de fietsverbinding dus nog beter had gekund, lijken de gebruikers niet ontevreden. Waar tellingen in 2001 op bijna 500 fietsers per werkdag uitkwamen, was dat aantal in 2003 al ruim verdubbeld. Hulleman: "Het zou mij niet verbazen als dat nog verder oploopt."

Enschede-Hengelo

Een nieuwe fietsverbinding tussen Enschede en Hengelo werd nooit gepland, maar ontstond als een voor de hand liggend gevolg van andere projecten in de regio, zodat de precieze kosten niet bekend zijn. Zo luidt de lezing van Wim Salomons uit Enschede althans. Voor Jan-Dirk Steenbruggen, uit Hengelo, was de realisatie van de fietsverbinding minder logisch. Tijdens de workshop op 30 oktober deden beide verkeerskundigen hun zegje.

Tussen Enschede en Hengelo loopt een spoorlijn. Langs dit tracé is de afgelopen jaren van alles ontwikkeld. Het begon met een businesssciencepark, dat aansloot bij het terrein van de Universiteit Twente. Die concentratie resulteerde in een nieuw treinstation, Drienerlo, dat op zijn beurt de komst van een nieuw voetbalstadion en een variétopark tot gevolg had. Salomons: "Al die projecten leidden ertoe dat de bereikbaarheid van dit complex ter discussie stond. Nu lag er van oudsher langs de spoorlijn een karrenspoor om aanliggende landerijen en boerderijen te kunnen bereiken. Als vanzelf ontstond het idee om van dat zandpad een fietspad te maken en daarnaast alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer toe te laten." Het fietspad



werd aangelegd, tot aan de gemeentegrens van Hengelo. "Wij hebben toen de wethouder van Hengelo vriendelijk gevraagd het pad door te zetten binnen zijn gemeentegrenzen. Dat is dus niet goed overgekomen", zegt Salomons. Jan-Dirk Steenbruggen uit Hengelo legt vervolgens uit dat 'zijn' wethouder zich voor het blok gezet voelde. "Dat werd bovendien alleen maar erger toen er daarna persberichten verschenen als zou Hengelo niet fietsvriendelijk zijn. Emoties speelden dus een grote rol, maar er waren ook inhoudelijke argumenten. Hengelo vond de al bestaande fietsverbinding langs de oude rijksweg minder slecht dan Enschede, had twijfels over de sociale veiligheid

van de nieuwe verbinding en zag het als een probleem dat de grond NS-eigendom is. Er gebeurde dus niets, zodat dit project tussen 1997 en 2002 uitgroeide tot het symbool van 'samenwerking' tussen de twee Twente-steden: als je al geen fietspad samen kunt aanleggen, dan zullen we over grotere projecten maar zwijgen. Uiteindelijk zegde de wethouder van Hengelo toe het pad voor het eind van zijn ambtsperiode te laten verharden. Hij heeft woord gehouden: op 4 maart 2002, twee dagen voor de gemeenteraadsverkiezingen, fietsten hij en zijn Enschedese (inmiddels ex-)collega keurig naar elkaar toe om het pad te openen.

VRI's in Delft en Tilburg

Tijdens de workshop over *Fietsvriendelijke verkeersregeling*, op 28 november 2003, vertelden Ton van Grinsven en Erik van Holten hoe zij in hun gemeenten, Delft en Tilburg, beleidsmatig omgaan met verkeersregelinstanties. Enkele hoofdpunten.

In Delft bestaat het verkeersregelsysteem uit 40 verkeersregelinstanties voor kruispunten (allemaal voertuigafhankelijk), zeven VOP's en negen tramwaarschuwingslichten. Om dit alles naar behoren te laten functioneren, schrijft de gemeente Delft eigen applicatieprogramma's en test die uit. Van Grinsven: "Dat doen meer gemeen-

ten, maar als wij vervolgens een nieuwe verkeersregelautoomaat aanschaffen, kopen we meteen ook een aantal files van de leverancier waarmee we zelf het hele programma kunnen vertalen in de autoomaatcode. Veel gemeenten laten hun automaten door de leverancier programmeren en op straat zetten. Onze werkwijze is kostenbesparend, maar onze voornaamste beweegredenen zijn de snelheid waarmee je kunt handelen en de verfijning die je kunt toepassen. Als wij een nieuw regelprogramma buiten neerzetten, hebben we het eerst goed uitgeprobeerd met een simulatieprogramma. Vervolgens kijken we op straat hoe het loopt en krijgen we informatie van de verkeersregelcentrale. Bovendien zijn er de burgers,

die hun stem kunnen laten horen. Constateer je 's ochtends dat er iets niet deugt, dan kun je daar in principe nog diezelfde dag iets aan veranderen. Als je op een fabrikant moet wachten, kunnen er - afhankelijk van je contract - zomaar dagen of weken overheen gaan." De gemeente Delft wil bij de verkeersregelingen specifiek aandacht besteden aan de fietsers en hanteert daarbij een checklist om af te vinken of men aan alle voorzieningen heeft gedacht. "Natuurlijk gebruik je zo'n checklist om niets aan je aandacht te laten ontsnappen", legt van Grinsven uit, "maar bovenal omdat de fietser dan veel meer aandacht krijgt. Je bent dan bewuster met de fietser bezig."

Checklist fiets bij verkeerslichten

- Bij de stopstreep
 - drukknop (aanvraag)
 - detectielus (aanvraag + verlenging)
- Op afstand
 - detectielussen (aanvraag en verlenging)
 - radardetectie (aanvraag en verlenging)
- Aanvraagsignalering
 - wachtsignaal
- Gebruik van fietsonderlichten
- Rechtsafslaande fietser
 - vrij rechtsaf paadje
 - rechtsaf vrij bij rood, vast tekstbord
 - rechtsaf vrij bij rood, verschijnbord
- Linksafslaande fietser
 - koppeling fietsrichtingen
 - ofos (opgeblazen-fiets-opstelstrook)
- Rechtdoorgaande fietser
 - koppelen fietsrichtingen
- Fietskoppelingen over grotere afstand
 - groene golf voor fietsers
- Wachtstand roodregeling
 - tevens afstanddetectie voor fietsers
- Alternatieve realisaties fiets
 - kortere wachttijd fietsers
 - toename wachttijd autoverkeer
- Meer primaire realisaties fiets
 - kortere wachttijd fietsers
 - sterke toename wachttijd voor autoverkeer en voor fietsers zonder extra realisatie
- Verkorten cyclustijd
 - kortere wachttijd fietsers en voetgangers
 - toename wachttijd autoverkeer
- Wachttijdvoorspeller voor fietsers

De workshopdeelnemers hadden veel belangstelling voor de Delftse checklist. Vandaar dat deze hier is opgenomen.

In Tilburg is men vooral blij, zo meldt Erik van Holten, over de *Nota Verkeerslichten* te beschikken. In die nota zijn alle kruispunten ingedeeld naar primaire functie, in een van de volgende categorieën:

- doorstroming doorgaand verkeer
- doseerpunt inkomend verkeer
- voorkeursbehandeling openbaar vervoer of fiets
- versnelde afwikkeling fietsverkeer
- beveiliging oversteek voetgangers en fietsers

Per categorie is de prioriteit van de verschillende vervoerwijzen vastgelegd. Daarbij moet worden aangetekend dat een VRI altijd efficiënt en

effectief dient te zijn en dat er, in welke categorie het kruispunt ook is ingedeeld, bijna altijd fietsvriendelijke maatregelen (drukknop, lussen) worden toegepast. Van Holten: "De VRI-nota dateert uit 1995 en sindsdien hebben we af en toe heftige discussies gehad over onze keuzen voor bijvoorbeeld een groene golf voor het autoverkeer of een voorkeursbehandeling voor de fietser, maar dan geeft het vastgestelde beleid je een handig instrument om je keuzen te rechtvaardigen. We hebben wel eens kleine aanpassingen gedaan, maar nooit de categorie-indeling gewijzigd. Dit voorjaar zal er echter een nieuwe nota voor het totale verkeersbeleid verschijnen en die kapstok zal in de loop van 2004 wel tot een aanpassing van het VRI-beleid leiden, en dus wellicht tot wijzigingen in de categorisering en indeling van kruispunten."



Themabijeenkomsten voorjaar 2004

PROJECT
FIETS  BERAAD

Gelet op de uitkomsten van de evaluatie van de themabijeenkomsten in het najaar van 2003 heeft het Fietsberaad besloten in 2004 weer zes bijeenkomsten te organiseren. Drie voor de zomer, drie erna. Voor de eerste drie staan datum en onderwerp inmiddels vast, maar het programma is nog niet definitief.

- Donderdag 25 maart: Fietsstraten
Onderwerp van gesprek is het artikel *Hoofd fietsroutes en fietsstraten* op de pagina's 28-30 van dit nummer.
- Dinsdag 27 april: (Concept)keuzeschema Fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom
Onderwerp van gesprek is het gelijknamige artikel op de pagina's 31-34 van dit nummer.
- Donderdag 27 mei: Fietsers op plattelandswegen

Een fietsstraat die geen fietsstraat is

Het is geen toeval dat een bord 'fietsstraat' ontbreekt bij de nieuw aangelegde fietsroute die Rotterdam-Noord verbindt met het centrum, hoewel het profiel wel een aantal kenmerken van een fietsstraat heeft. Maar zo willen ze het in Rotterdam liever niet noemen.

De politieke aardverschuiving in Rotterdam heeft zijn sporen nagelaten ten aanzien van de fietsplannen die klaarlagen. Sociale veiligheid krijgt prioriteit en dat merken ze bij de dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting Verkeer & Vervoer. Ambitieuze fietsplannen werden geschrapt. Op één route na, met daarin een fietsstraat die eigenlijk geen fietsstraat is.

Arjan Oranje, verkeerskundig ontwerper bij de dienst, schetst kort de contouren van het *Actieplan Rotterdam Fietst!*

Er is uitgegaan van een conceptueel netwerk, waarbij de drie belangrijkste centra van de stad - het stadscentrum, Alexandrium en Zuidplein - het middelpunt vormen van drie stervormige netwerken. Ook onderling werden de centra met elkaar verbonden. Het zo ontstane model werd vertaald naar afzonderlijke fietsroutes. Vervolgens werd geprioriteerd op criteria als bestaand en te verwachten gebruik, invloed op de modal split, uitstraling en lopende reconstructieplannen.

De schakel tussen het stadscentrum en Schiebroek rolde als meest kansrijke uit de bus. Het circa 5 km lange traject loopt voor 60% langs verkeersaders, en voor 40% door verblijfsgebieden.

"En juist in die verblijfsgebieden is het trekken van een fietsroute het meest problematisch", aldus Arjan Oranje. Het eerst zijn nu de Berg- en Noord-singel aangepakt. Twee singels in elkaars verlengde, waarvan de statige uitstraling in de loop der jaren enigszins teloor was gegaan en waarover alle betrokken het eens waren dat de oude glorie zoveel mogelijk moest worden hersteld. "Maar lang niet iedereen vond ook direct dat een rode fietsloper daaraan zou bijdragen", zo leerde Arjan Oranje. "Verkeerskundig willen we dergelijke fietsroutes nu eenmaal in rood asfalt uitvoeren, maar



de wethouder ruimtelijke ordening, stedenbouwkundigen en sommige bewoners vonden dat strijdig met het historische karakter van de singels. Er volgde een aantal inspraakronden, waarbij het plan langzamerhand vorm begon te krijgen." Hij vervolgt: "De ervaringen met de inspraak wijken niet af van de ervaringen bij andere verkeersprojecten. En het scheelde wellicht dat we nooit de term 'fietsstraat' hebben gebruikt. Uitgangspunt was om een ontwerp te realiseren dat recht deed aan het historische karakter. En wat er uiteindelijk uit de bus rolde, kun je ook niet echt een fietsstraat noemen."

Geen officiële status

Het wegprofiel werd in drieën verdeeld: een parkeerstrook van 1,80 m, een rode asfaltstrook voor de fietsers van eveneens 1,80 m en een strook rode betonklinkers van 2,70 m breed. Tegelijkertijd werd de verkeerscirculatie op de eenrichtingssingels gewij-

zigd. Op enkele plaatsen in de route werd voor het autoverkeer een 'knip' aangebracht.

"Dat soort maatregelen is cruciaal om de intensiteit van het autoverkeer te beperken. Opzet is om de 4.000 à 5.000 motorvoertuigen per richting per dag zo te halveren tot circa 2.000. We verwachten op de route in de toekomst zo'n 3.000 tot 4.000 fietsers per dag, in twee richtingen. Je zou dus kunnen zeggen dat verhouding auto-fiets in de toekomst één op één is."

Ook de bus maakt gebruik van de route. Reden om extra aandacht te schenken aan de fundering. Daarom werd eerste een complete asfaltlaag gelegd, waarop vervolgens het rode asfalt en de betonklinkers werden aangebracht.

Van de semi-fietsstraat zijn inmiddels de eerste paar honderd meter gerealiseerd. Over het verkeerskundige succes valt op dit ogenblik dan ook nog niets te zeggen, maar het singelontwerp oogt in ieder geval harmonieus. Het tweede deel van het traject - dat loopt via de Teilingerstraat - zal binnen afzienbare tijd ter hand worden genomen. Arjan Oranje: "Bij een wegbreedte van circa 5,50 m en verkeer in twee richtingen gebruiken we daar wel een overrijdbare middenberm. De omstandigheden zijn daar ook anders: naast wonen is er enige bedrijvigheid. En we zijn in Rotterdam realistisch genoeg om te beseffen dat je bijvoorbeeld verkeersregels ten aanzien van laden en lossen nooit helemaal kunt afdwingen. Dat is trouwens de reden waarom we niet echt voor de toepassing van fietsstroken zijn. Ze worden hier gewoon te vaak gebruikt om dubbel te parkeren."

Voor Oranje hoeft het fietsstraatconcept overigens niet geformaliseerd te worden. "Ik hoop dat het concept van de fietsstraat niet al te zeer aan banden wordt gelegd door een reeks van nieuwe regels en voorschriften. Je moet dergelijke ontwerpen zoveel mogelijk op de plaatselijke omstandigheden kunnen afstemmen. Wel is het van belang om van elkaar te leren. En om aan de hand van goede voorbeelden te laten zien wat werkt. Dat helpt ook om politici en bijvoorbeeld de politie te overtuigen."

De langste fietsstraat ligt in Oss

Tevreden fietsers, tevreden ontwerpers

De ingebruikname van de fietsstraat van het centrum van Oss richting Heesch, in september vorig jaar, ging gepaard met het nodige feestvertoon. Niet zo verwonderlijk, want er moest nogal wat op de schop voordat Nederlands langste fietsstraat klaar was. Zowel de fietsers als de ontwerpers lijken tot nu toe content met het resultaat.

De fietsstraat is een betrekkelijk nieuw fenomeen in Nederland. Het concept bestaat echter al veel langer. In Oss broedde men een jaar of zeven op de plannen, voordat realisering een feit was. Zoals veel gemeenten kent ook Oss plannen om het lokale fietsnetwerk op te waarderen. Als regionale centrumgemeente (67.000 inwoners) met veel schoolgaande jeugd, lag de hoogste prioriteit bij een verbinding vanuit Heesch naar het centrum van Oss. De financiering van de plannen vormde de gebruikelijke bottleneck. Wel lag er een kostbaar renovatieplan voor een aantal kruispunten in de gemeente op de plank. Daarnaast lonkte de provincie Noord-Brabant met een veelbelovende subsidiege-



ling voor innovatieve fietsprojecten. Geleidelijk aan vatte zo de gedachte post om die middelen in te zetten voor een fietsstraat.

Ies Rinkel, verkeerskundige in Oss, over de keuze voor een fietsstraat: "Een belangrijk deel van het traject loopt door woongebieden, waar je niet echt de ruimte hebt voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Toch wilden we een sterker op de fiets gericht beleid inzetten." Dat vergde veel voorbereiding. Ies Rinkel schetst enkele van de problemen die in het voortraject de revue passeerden. "Er is bijvoorbeeld veel gesproken over de inrichting van de fietsstraat in relatie tot mogelijke juridische problemen. Onder andere met de politie. Zo zullen fietsers niet op de hobbelige rechterkantstrook van de fietsstraat gaan rijden, maar moeten ze formeel wel uiterst rechts rijden? Uiteindelijk zijn veel van de bezwaren weggenomen door de inrichting zoveel mogelijk te conformeren aan de bestaande regels voor 30km/uur-gebieden en voorrangsregels." Aan de aanleg gingen veel inspraakavonden met bewoners vooraf. "Maar eigenlijk onderscheiden de bezwaren en suggesties zich niet echt van wat je bij andere grotere verkeersprojecten zoal tegen-

komt. Wel leidden ze soms tot bijstelling van de plannen."

Fietsers koning

Alle vooroverleg en voorstudies leidden ertoe dat binnen de fietsstraat uiteindelijk twee verschillende profielen zijn toegepast. Op een deel van de in totaal 2,5 km lange route is het 5,20 m brede profiel verdeeld in een 3 m brede strook rood asfalt, met aan weerszijden een 1,10 m brede strook grijze klinkers, op sommige stukken nagebootst in asfalt met klinkerprint. Het gaat om twee stukken van respectievelijk 300 en 500 m. Automobilisten blijven daar veelal achter de fietsers, die op het asfalt rijden. Behalve als het te lang gaat duren en er maar enkele fietsers rijden. Dan gaan haastige automobilisten, soms een tikje geïrriteerd, inhalen.

Op het andere deel van de route is over een lengte van circa 700 m in het midden een bolling aangebracht, met links en rechts een asfaltrijloper van 2 m en een kantstrook met klinkers van 0,60 m, waarmee de totale breedte op 5,70 m komt. Ook hier blijven automobilisten veelal achter de fietsers rijden. Maar ook hier gaan haastige automobilisten er wel langs.



Ies Rinkel

Alleen moet je om in te halen de mid-denbolling nemen en dat legt de drempel wat hoger.

De route voert vanaf het centrum via een naoorlogse woonwijk en een bescheiden villawijkje naar de rand van de gemeente, om daar aan te sluiten op het provinciale fietspad naar Heesch. De fietsstraat is uitgevoerd in rood asfalt. "Paars was eigenlijk de bedoeling, om de fietsstraat te onderscheiden van een gewone fietsroute, maar er ging iets fout bij het draaien van het asfalt", bekent Rinkel. De kruisingen waar het fietsverkeer het autoverkeer voorrang moet verlenen, zijn zorgvuldig uitgevoerd in grijze steen, met een extra brede middenberm als rustpunt voor de fietser.

Veel werk maakte Oss van de bebording op de route. Een speciaal logo, waarbij een fietser met een koninklijk kroontje is toegerust, keert zowel terug op de borden als in het rode asfalt. De provincie Noord-Brabant betaalde het leeuwendeel van de aanlegkosten, zo'n 1,2 miljoen euro. De totale kosten van de route, inclusief gemeentelijke overhead, belopen bijna 2 miljoen euro.

Evaluatie

Natuurlijk werd het eerste ongevalletje breed uitgemeten in de pers. Ies Rinkel is er niet ondersteboven van. "Uit niets blijkt tot nu toe dat het om specifieke fietsstraatongevallen gaat. Dergelijke ongevallen gebeuren altijd wel."

Onderzoek naar het functioneren van de fietsstraat staat voor dit najaar op de rol. Uit het vooronderzoek is gebleken dat per dag gemiddeld zo'n 4.000 fietsers van de route gebruikmaken. Het aantal auto's ligt beduidend lager, zeker nu de route op een paar punten voor de auto is doorgesnijd. "Sommige bewoners juichten dat toe, omdat er minder verkeer door de straat zou komen, anderen waren minder enthousiast, omdat ze liever niet omrijden", aldus Rinkel. "De herinrichting van het wegprofiel betekende ook dat op enkele plaatsen drempels werden opgevoerd. De meeste bewoners vonden dat prima, maar de honderden meters

lange rechtstanden leiden nu soms tot hogere snelheden, en daar krijgen we wel eens klachten over. Voor wat betreft het autoverkeer valt het nog mee, zeker als er veel fietsers rijden. Maar de bromscooters vormen soms wel een probleem. Die willen op lange rechte stukken het gas nogal eens vol opendraaien."

Bewoners lijken in doorsnee tevreden. Ouders met schoolgaande kinderen in ieder geval. "Ik heb het gevoel dat het voor onze kinderen echt een stuk veiliger is geworden", vertelt een bewoner langs de route. Zijn kinderen knikken instemmend. Ook in het wat chiquere deel van de route valt geen wanklank te horen. Parkeren is er overigens nauwelijks een probleem, want velen beschikken over een eigen oprijlaan. "En het woonklimaat is er in ieder geval niet op achteruitgegaan", beaamt een bewoner van de Hescheweg. Zelfs de plaatselijke vertegenwoordiger van de Fietsersbond, die in de pers nogal eens een kritische noot liet horen, klinkt tevreden. "Natuurlijk kunnen detailpunten nog worden verbeterd. Zo zou ik op sommige stukken graag zien dat het autoverkeer nog wat wordt teruggedrongen. Maar ik vind het zeker een geslaagd project."

En wat zou Ies Rinkel gemeenten



meegeven die het oog hebben laten vallen op de fietsstraat? "Goed communiceren, zowel met de politiek als met de bewoners en zowel vooraf als na de aanleg. Daar valt of staat zo'n project mee."

RH



Herziening *Tekenen voor de fiets* in voorbereiding

In 1993 is alle toen bekende kennis en inzicht die nodig is voor infrastructureel fietsbeleid vastgelegd in CROW-publicatie 74, *Tekenen voor de fiets, Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. De ontwerpwijzer is voor de vakwereld een waardevol handboek, zo is onder andere gebleken uit de grote aantallen exemplaren die hun weg hebben gevonden naar wegbeheerders en adviseurs. In 1997 toonde evaluatieonderzoek niet alleen intensief gebruik aan, maar ook een hoge waardering: 'de bijbel van het fietsbeleid'. Wel bleek er behoefte aan actualisering en het beter toegankelijk maken ervan. Die behoefte is sindsdien alleen maar toegenomen, zo blijkt uit een marktverkenning die Goudappel Coffeng en Traffic Test in 2003 voor de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) hebben uitgevoerd. Voor het Fietsberaad vormt de steeds langer durende en steeds luider klinkende roep om actualisering reden om in 2004 personeel en budgettaire prioriteit toe te kennen aan herziening van de ontwerpwijzer. In overleg met CROW is besloten daarmee dit jaar zo snel mogelijk te beginnen, zodat de vakwereld eind 2005 kan beschikken over een 'geheel vernieuwd' handboek. Het CROW bereidt een werkgroep voor die het vernieuwingsproces zal begeleiden. Het Fietsberaad zorgt ervoor dat dit jaar een aantal noodzakelijk geachte onderzoeken wordt afgerond. Bij de Stichting Fonds Collectief Onderzoek is subsidie aangevraagd. Op basis van de AVV-evaluatie is besloten de volgende onderzoeken te laten uitvoeren:

- Gebruik van verkeersmodellen voor planning van fietsroutenetwerken
 - State-of-the-art fietsroutenetwerken
 - Fietsen in voetgangersgebieden en winkelgebieden
 - Scheiden, mengen of weven op kruispunten
 - Fietsers op plattelandswegen
- Twee andere onderzoeken die de AVV-evaluatie noemt, zijn al vergevorderd:
- Fietsstraten; zie de pagina's 28-30
 - Fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom; zie de pagina's 31-34



Hoofdfietsroutes en fietsstraten

Fietsstraten zijn vaak goede aandachtstrekkers, maar het blijven de krenten in de pap van infrastructurele fietsvoorzieningen. Die pap betreft vrijwel alle wegen en straten, zeker binnen de bebouwde kom. Fietsers komen nu eenmaal overal. Investerings voor vlot en veilig fietsgebruik zijn doorgaans het meest effectief op hoofdfietsroutes. Fietsstraten kunnen daarvan deel uitmaken. Een onderbouwde positiebepaling, om over te discussiëren.

Het begrip duikt steeds vaker op: fietsstraat. Zeg maar een drukke fietsroute door woonstraten of over erftoegangswegen, waarop fietsverkeer voorrang heeft en waarvan ook een beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer gebruikmaakt. Soms is een fietsstraat vooral een goede mogelijkheid voor een wethouder of gemeente om hun fietsvriendelijkheid te tonen. Andere keren komt een ambtenaar of adviseur erop als hij een nieuwe oplossing zoekt voor een knelpunt in een fietsroutenetwerk. Er valt nog niet veel lijn te ontdekken in de toepassingen van fietsstraten, maar de discussie erover lijkt tot nu toe vooral over de vormgeving te gaan. Waarover hebben we het eigenlijk? Wat willen we ermee in onze fietsvriendelijke gereedschapskist? Valt er structuur aan te brengen in de gewenste toepassingsmogelijkheden? Het Fietsberaad probeert deze vragen te beantwoorden.

Onderzoek

Om meer inzicht te krijgen in nut, noodzaak en toepassingsmogelijkheden van fietsstraten heeft Goudappel Coffeng voor het Fietsberaad onderzoek uitgevoerd in Hengelo, Utrecht, Zwolle en Groningen. Per stad zijn vier hoofdfiets-

routes - grotendeels door verblijfsgebieden - tussen een buitenwijk en het centrum geanalyseerd.

De voornaamste conclusie uit het onderzoek is dat het belangrijker is de functie van fietsstraten te definiëren dan de aandacht te richten op de uitvoeringsvormen. Toekenning van het predikaat 'fietsstraat' aan straten of delen van fietsroutes in en door verblijfsgebieden, heeft primair tot doel aan te geven dat het fietsverkeer daar belangrijker is, ook getalsmatig, dan het gemotoriseerde verkeer. En (!) dat daaraan de consequenties worden verbonden dat fietsverkeer voorrang krijgt en er bovengrenzen gesteld worden aan de werkelijke rijnsnelheid en de intensiteit van het autoverkeer. Die consequenties betreffen de vormgeving en inrichting van de straat, maar evenzeer circulatiemaatregelen voor het autoverkeer indien de rijnsnelheid of de intensiteit daarvan te hoog zijn.

Zo'n conclusie is zeker geen eindpunt, maar vormt slechts het begin voor een discussie over te stellen eisen aan functie, vormgeving en inrichting.

Nut

Het nut van een fietsstraat is uiteenlopend van aard. Een fietsstraat die toegankelijk is voor autoverkeer, vraagt minder ruimte dan een aanliggend fietspad naast de hoofdrijbaan. Dat maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectief, terwijl ook de openbare ruimte minder versnipperd. In tegenstelling tot bij de volledige afsluiting van een straat of route voor het autoverkeer kunnen bij een fietsstraat aan- en achterliggende functies bereikbaar blijven voor het autoverkeer. Bovendien blijven ook de vaak schaarse autoparkeerplaatsen beschikbaar. Ten slotte komt gecombineerd gebruik door fiets en auto de sociale veiligheid ten goede. Dat is mooi meegenomen bij het streven naar leefbare wijken.

Overwegingen

Om voor hoofdfietsroutes en fietsstraten een plek te vinden in de verkeerskundige gereedschapskist, kunnen de volgende overwegingen worden gehanteerd:

- Binnen stedelijke fietsroutenetwerken is een aantal échte hoofdfietsroutes te onderscheiden. Meestal zijn dat belangrijke centrumgerichte fietsverkeersassen met, binnen de lokale verhoudingen, verreweg de hoogste aantallen fietsers per etmaal.
- Zulke hoofdfietsroutes, feitelijk gebiedsontsluitingswegen (GOW's) voor fietsverkeer, kunnen samenvallen met GOW's voor gemotoriseerd verkeer, maar ze lopen ook door 30km/uur-gebieden. Dat laatste zal steeds vaker gebeuren als die gebieden alsmaar groter worden, zoals Duurzaam Veilig beoogt.
- Voor gemeenten is het vaak kosteneffectief om primair te investeren in het creëren en onderhouden van échte hoofdfietsroutes. Daar profiteren immers de meeste fietsers van elke geïnvesteerde euro. Die investeringen dienen te worden gericht op de bekende vijf kwaliteitseisen: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.
- Toepassing van deze eisen vraagt maatwerk bij de vormgeving en inrichting van hoofdfietsroutes. Vorm en inrichting dienen passend te worden gemaakt bij de gekozen functie en het beoogde gebruik van de betreffende gebieden en straten. Dit Duurzaam Veilige uitgangspunt laat in principe elke oplossing toe.
- De fietsstraat kan een maatwerkoplossing voor hoofdfietsroutes vormen. Maar niet overal.

Verblijfsgebieden

Andriess e.a. hebben een aantal ervaringen met fietsstraten op een rij gezet (*Verkeerskunde 1-2001*). Ze omschreven de fietsstraat als volgt: 'een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als een belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto er ongeschikt is aan die van de fiets.'

Twee elementen springen hieruit:

- Een fietsstraat is onderdeel van een hoofdfietsroute, voor zover die door een verblijfsgebied loopt. Een fietsstraat volgt dus erftoegangswegen waar voor het gemotoriseerde verkeer 30 km/uur als maximumsnelheid geldt.
- Op een fietsstraat is gemotoriseerd verkeer minder belangrijk dan fietsverkeer.

De onderlinge verhoudingen tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden vooral bepaald door verschillen in werkelijke rijnsnelheid, massa, wendbaarheid en de mate waarin het voertuig de berijder bescherming biedt. Waar onderlinge conflicten kunnen optreden, is de fietser weliswaar beter in staat die te vermijden (wendbaarheid), maar zwakker (minder massa) en kwetsbaarder (minder bescherming, doorgaans lagere snelheid). Waar scheiding van verkeerssoorten niet aan de orde is, kan dit 'krachts- en machtsverschil' alleen substantieel ten gunste van de fietsers worden beïnvloed op het punt van de rijnsnelheid en de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer.

Als er dus ergens sprake kan zijn van meer gelijkwaardigheid in de feitelijke onderlinge verhouding tussen de fietser en de automobilist, is dat alleen binnen 30km/uur-gebieden. Daar hebben beide voorrang als ze van rechts komen en daar behoren de rijnsnelheid en de intensiteit van het gemo-



Hengelo, fietsnetwerk 2010

toriseerde verkeer begrensd te zijn. Volgens de *Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig* is voor verzamelwegen 5.000 à 6.000 mvt/etmaal aanvaardbaar, voor 'gewone' woonstraten wordt doorgaans een grens van 2.000 à 2.500 mvt/etmaal gehanteerd. Het fietsverkeer maakt dus vooral op hoofdfietsroutes door woonstraten in 30km/uur-gebieden kans het autoverkeer getalsmatig te overheersen. Daar kan het fietsverkeer op fietsstraten dus prioriteit krijgen. Daar ook kan volgens het uitvoeringsvoorschrift BABW het fietsverkeer voorrang krijgen, op voorwaarde - bord B6 (Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) - dat het gaat om een hoofdfietsroute waarop slechts een ondergeschikte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer voorkomt. Juist vanwege de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer is het op hoofdfietsroutes binnen 30km/uur-gebieden ook redelijk, uitlegbaar en vaak 'bijna vanzelfsprekend' automobilisten te vragen zich 'als gast' te gedragen. Op GOW's waar het doorgaans drukkere gemotoriseerde verkeer 50 km/uur mag rijden, kan dat niet, maar is het meestal ook niet nodig, omdat er fietspaden of fietsstroken liggen.

Functionele eisen

Functionele eisen aan fietsstraten vallen grotendeels samen met die aan hoofdfietsroutes:

1. Er maken, binnen de lokale verhoudingen, veel fietsers gebruik van de route.
2. Het volgen van de route dient 'vanzelf' te gaan. Op keuzepunten kan daartoe geleiding van de fietsers nodig zijn.
3. De route moet aantrekkelijker zijn: gestrekt en zonder veel oponthoud (voorrang), zodat hij letterlijk fietsers aantrekt. Dat laatste lukt alleen als de route geen omweg in tijd of afstand inhoudt.
4. De rijnsnelheid en de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer dienen hoe dan ook aan maxima te worden gebonden, hetzij door verleiden, hetzij door afdwingen.
5. Het comfort van de fietsers vraagt een blijvend vlakke verharding.
6. De route dient goed in de omgeving te passen en sociaal veilig te zijn.



Zwolle, onderzochte hoofdfietsroutes

De vierde eis is de hardste noot om te kraken, dat mogelijk duidelijk zijn. Welke intensiteit van het autoverkeer is acceptabel en hoe bewerkstellig je dat 30 km/uur daadwerkelijk het maximum is? Borden aan de rand van het verblijfsgebied zijn hiervoor vaak niet toereikend.

Verkeerscirculatie

Goudappel Coffeng constateert dat de meest succesvolle fietsstraten hun basis hebben in verkeerscirculatiemaatregelen. De veiligheid en aantrekkelijkheid van hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden dan wel fietsstraten vragen immers om een autoluw karakter van de betreffende erf-toegangswegen. Dat ligt voor de hand in 30km/uur-('verblijfs')gebieden, maar de werkelijkheid is regelmatig anders. De druk op gemeenten om 'sobere' en dus goedkope verblijfsgebieden in te stellen - zulke gebieden zijn soms tamelijk omvangrijk - heeft ertoe geleid dat op veel plaatsen zogenaamde 'grijze wegen' voorkomen. Dat zijn woonstraten/erftoegangswegen met (te) druk autoverkeer en/of (te) hoge rijnsnelheden. Aan die drukte valt alleen maar iets te doen met circulatiemaatregelen: autoverkeer consequent langs de kortste route het verblijfsgebied in en uit leiden. Dat ligt vaak gevoelig bij bewoners en dus bij de lokale politiek. Er zit echter niets anders op als je ervoor kiest 'verblijven' boven 'verkeer' te stellen, zoals de 'oude' term 'verblijfsgebied' terecht aangaf. Slimme circulatiemaatregelen kunnen ook het probleem van te hoge snelheden grotendeels oplossen.

Intensiteiten

Een heikele vraag blijft welke autointensiteit op fietsstraten nog acceptabel is. Maxima van zowel 1.500 als 2.500 mvt/etmaal worden genoemd. Dat is beduidend minder dan het maximum van 5.000 à 6.000, dat voor de veiligheid en de leefbaarheid in verblijfsgebieden acceptabel wordt geacht volgens Duurzaam Veilig. Zulke aantallen zijn echt te hoog voor straten waarin de fiets het primaat heeft. Waar die aantallen voorkomen is dus drastische beperking van de autointensiteit nodig. De uitmonstering van de fietsstraat hangt samen met de bovengrens voor de autointensiteit: hoe minder auto's, hoe minder extra maatregelen nodig zijn. Voor fietsers is het juist nodig een minimumintensiteit aan te geven. Te denken valt aan 2.000 per etmaal voor middelgrote en grote steden en 500 voor kleinere gemeenten. De fietsintensiteit moet in elk geval hoger zijn dan de autointensiteit. Beter nog is 'ten minste het dubbele'. De voornaam-

ste reden voor een minimale fietsintensiteit is niet primair de formele juridische BABW-eis aan hoofdfietsroutes. Belangrijker is dat niet elke fietsroute wordt aangemerkt als hoofdroute, maar dat fietsverkeer op écht belangrijke fietsroutes extra kwaliteit wordt geboden. Extra kan nu eenmaal per definitie niet overal. Andere straten binnen verblijfsgebieden zullen dus voor fietsers op andere manieren Duurzaam Veilig en aantrekkelijk moeten worden gemaakt. Zo mogelijk 'sober' en als dat niet lukt met drastischer ingrepen. Dat hoeft niet per se duurder te zijn.

Vormgeving en inrichting

Is eenmaal besloten om aan de functionele eisen te willen voldoen, dan is het heel wat eenvoudiger geworden de fietsstraat vorm te geven en in te richten. Dat kan op vele manieren, maar er blijven genoeg knooppjes door te hakken:

- Is een smalle rijloper voor een fietsstraat voldoende om automobilisten duidelijk te maken dat ze er te gast zijn? Of moeten fietsers daarvoor, in uitzonderlijke gevallen, midden op de rijloper rijden? En hoe aantrekkelijk is het dan - ook voor fietsers - automobilisten te dwingen achter fietsers te blijven?
- Binnen 30km/uur-gebieden is het gewenst en toegestaan (BABW) voorrang in te stellen op kruispunten van hoofdfietsroutes die duidelijk als zodanig herkenbaar zijn en waarop slechts een ondergeschikte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer voorkomt.
- De herkenbaarheid van de route is belangrijker voor kruisend verkeer en auto's die de route oprijden dan voor fietsers. Dat vraagt primair om maatregelen bij kruisende wegen.
- Routegeleiding is van belang voor de fietsers zelf en vraagt aandacht op keuzepunten. Vaak vallen die samen met kruispunten. De verharding en markering van de rijloper bieden hiervoor de meest vanzelfsprekende mogelijkheden. Bewegwijzering en bebording kunnen ter aanvulling worden toegepast.
- Bij verharding zijn (duurzame) vlakheid en kleur voor fietsers belangrijker dan de materiaalsoort. Asphalt is uiteraard prima, en mooi rood is niet lelijk, maar past het ook bij de woonomgeving waar de route doorheen loopt?

Discussie

De fietsstraat is komen overwaaien uit Duitsland. In juni 2002 is in *Fietsverkeer* nummer 3 aandacht besteed aan de Duitse ervaringen. Daaruit blijkt dat we van onze oostburen kunnen leren dat we niet al te veel eisen moeten stellen aan fietsstraten. *Gründlichkeit* leidde er tot overreglementering, die ertoe heeft bijgedragen dat fietsstraten in Duitsland niet echt zijn doorgebroken. In Nederland kan de discussie zich dan ook het beste concentreren op de functie van fietsstraten en de toepassingsmogelijkheden. Daarnaast valt niet te ontkomen aan discussie over minimale en maximale intensiteiten van het fietsverkeer en het autoverkeer. Daarbij zal het vaker gaan om grens'gebieden' dan om harde grenzen aan die intensiteiten. Tot slot is het goed te bedenken dat een fietsstraat niet alleen een fietsstraat is als er een bord 'fietsstraat' met wettelijke status bij staat. Beter een goede vormgeving en inrichting zonder zo'n door sommigen bepleit officieel bord dan een sobere, inadequaat functionerende fietsstraat met zo'n bord, dat ook juridisch niet nodig is. Misschien is het beter dat elke gemeente een mooi eigen bord hanteert, zonder status in naam der wet.

Fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom

De infrastructuur voor het fietsverkeer bepaalt in sterke mate hoe aantrekkelijk het fietsen in een stad of dorp is. De vormgeving en inrichting van de infrastructuur bepalen grotendeels waar fietsers vlot en comfortabel kunnen doorrijden, of en waar ze de straat moeten delen met veel of weinig autoverkeer, hoe snel die auto's rijden en wat eraan wordt gedaan om wederzijdse hinder en conflicten te beperken. Voor het lokale fietsklimaat is de keuze van het type fietsvoorziening, vaak per straat, dan ook cruciaal. De bestaande hulpmiddelen om die keuze te maken zijn toe aan actualisering en mogen wel wat meer richting geven. Een voorstel daartoe is voorbereid en staat nu ter discussie.

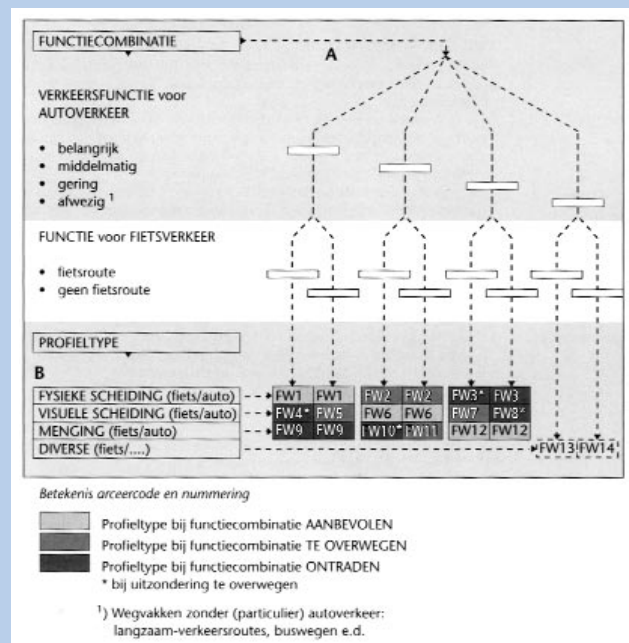
Verkeerskundige en -technische richtlijnen dienen om het kiezen van de juiste verkeersvoorzieningen voor de juiste plek te vergemakkelijken. Dat kiezen betreft, ook als het om fietsvoorzieningen gaat, achtereenvolgens het waarom, het wat en het hoe. 'Waarom' voorzieningen nodig zijn is een zaak van beleid. Het 'wat' gaat om het type voorziening in een bepaalde situatie. Het 'hoe' betreft het ontwerp van de gekozen voorziening. Samenhang tussen de keuzen op de drie niveaus - beleid, voorziening en ontwerp - is gewenst. De indruk bestaat dat de aandacht voor de 'wat-vraag' bij fietsvoorzieningen nogal eens tussen de beleidswal en het ontwerpschip valt. Bovendien zouden de huidige richtlijnen op dit punt meer richtinggevend kunnen zijn. Dat geldt zowel voor de ASVV 1996, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom* (ASVV), als voor de ontwerpwijzer *Tekenen voor de fiets* uit 1993. Ook de indeling in erftoegangswegen (ETW's) en gebiedsontsluitingswegen (GOW's) van Duurzaam Veilig biedt in deze niet altijd soelaas. Genoeg redenen voor het Fietsberaad om op zoek te gaan naar een meer richtinggevend schema voor het kiezen van fietsvoorzieningen op wegvakken, om te beginnen binnen de bebouwde kom. Zodra het schema beschikbaar is, zal het Fietsberaad ernaar streven dat het een centrale plaats inneemt bij beslissingen over infrastructuur voor fietsverkeer. Dit zal niet gebeuren via de herziene versie van de ASVV die binnenkort verschijnt, maar wel via de herziene versie van de ontwerpwijzer, die sinds kort wordt voorbereid en waarvan de voltooiing voor eind 2005 is voorzien.

ASVV en ontwerpwijzer

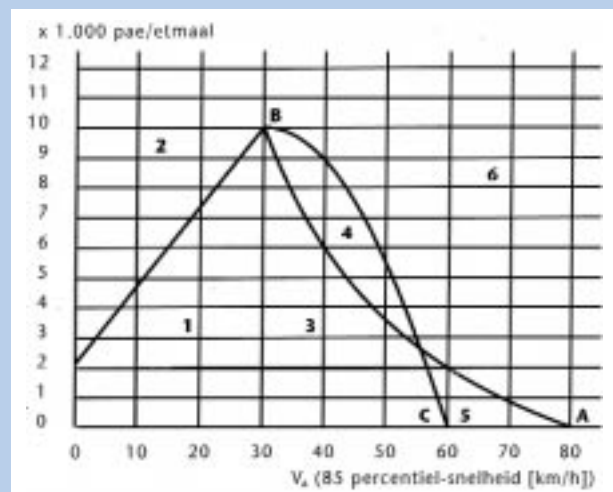
Eind 2002 hebben enkele externe deskundigen en leden van het Fietsberaad de betreffende onderdelen uit de ASVV en de ontwerpwijzer besproken. Uit de ASVV betreft het primair Figuur 9.4/1 op pagina 467: *Zoekschema Fietsvoorzieningen Wegvakken*. De daarin gehanteerde criteria zijn kwalitatief: belangrijke, middelmatige, geringe of geen functie voor autoverkeer; fietsroute of geen fietsroute. Er wordt doorverwezen naar verwijzbladen met als advies:

aanbevolen, te overwegen of ontraden. Dat geeft de lezer wel erg veel vrijheid en nauwelijks houvast. Uit de ontwerpwijzer gaat het om Afbeelding 4.3 op pagina 80: *Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties*. Deze grafiek is meer richtinggevend, dankzij de gekwantificeerde intensiteit en rijsnelheid van het autoverkeer. Bovendien kan de gebruiker direct begrijpen - juist omdat het een grafiek is - dat er ook overgangsgebieden, twijfelgevallen en grijsstinten zijn. Waar de ASVV een onderscheid maakt naar de functie

ASVV-Figuur 9.4/1. Zoekschema Fietsvoorzieningen Wegvakken (FW)



Afbeelding 4.3 uit *Tekenen voor de fiets*. Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties





voor fietsverkeer, stelt de ontwerpwijzer expliciet de intensiteit van het fietsverkeer niet te beschouwen als criterium voor de noodzakelijkheid van een fietsvoorziening. Een fietspad of fietsstrook is nodig als het onveilig is: 'Het gevaar op een weg wordt immers niet veroorzaakt door fietsers. Een weg die veilig is voor weinig fietsers, is dat ook voor veel fietsers. De fietsintensiteit is dus niet van belang voor de vraag of een fietspad of fietsstrook nodig is. De fietsintensiteit is wel bepalend voor de urgentie van een fietsvoorziening en de dimensionering ervan.'

Deskundigen

De besprekingen eind 2002 onderstreepten de wenselijkheid te komen tot een beter keuzeschema. Beschikbare kennis en ervaring kunnen beter worden gebruikt. Duurzaam Veilig is inmiddels van invloed geworden, zij het dat discussie zal blijven plaatsvinden over de wijze waarop, zeker nu het allemaal 'sober' moet. Beschikbare ruimte en al aanwezige voorzieningen zouden wel een wat grotere rol mogen spelen in de afwegingen. De fietsstraat is erbij gekomen als nieuw type fietsvoorziening. En de fietsstrook? Is die toch eigenlijk een minder gewenste keuze of inmiddels aan te merken als een volwaardig type fietsvoorziening? En moeten we suggestiestroken maar helemaal vergeten of bieden die fietsers meer dan schijnveiligheid? Als belangrijke vraag kwam ook op tafel of je de intensiteit en de rijnsnelheid van het autoverkeer maar als een gegeven moet accepteren óf dat maatregelen ter verlaging daarvan juist noodzakelijk zijn om ergens een bepaalde fietsvoorziening te kunnen toepassen.

Met al deze overwegingen in het achterhoofd is stapsgewijs gewerkt aan een nieuw keuzeschema. Dat heeft geresulteerd in een conceptschema, waarin de intensiteit van het fietsverkeer en de intensiteit en de werkelijke rijnsnelheid van het autoverkeer centraal staan.

Praktijktoets

Om de toepasbaarheid van het keuzeschema voor de uiteindelijke gebruikers zo groot mogelijk te maken, is het concept aan een praktijktoets onderworpen. Goudappel Coffeng heeft daartoe in Delft, Den Haag, Leiden en Utrecht in totaal 40 wegvakken in het zogeheten 'grijze gebied' onder de loep genomen. Dat wil zeggen: de drukste ETW's in (beoogde) 30km/uur-gebieden en de relatief rustige GOW's. De gemeenten hebben per wegvak de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer aangegeven. Goudappel Coffeng heeft de breedte van de rijbaan en het dwarsprofiel vastgesteld en beoordeeld of er sprake is van ruimtegebrek. Bovendien is de rijnsnelheid van het autoverkeer (V85) ingeschat.

De intensiteiten variëren van 500 tot 10.000 fietsers en van 1.000 tot 22.000 motorvoertuigen per etmaal, de ingeschatte V85-rijnsnelheden van het autoverkeer van 25 tot 55 km/uur. Op de wegvakken met een V85 van 30 km/uur of minder gaat het om maximaal 6.000 mvt/etmaal.

Na toetsing aan de praktijksituaties bleek het concept-

keuzeschema in de meeste gevallen uitstekend te voldoen. Bij zes wegvakken was echter discussie mogelijk over het aanbevolen type fietsvoorziening. Dat heeft geleid tot enige aanpassing van de in de tabel gehanteerde intensiteitsgrenzen en van het type fietsvoorziening in enkele cellen.

Criteria

Aan het keuzeschema en de keuze van een fietsvoorziening liggen vier criteria ten grondslag:

- Startpunt vormt de intensiteit van het fietsverkeer en direct daarbij aansluitend de vraag of er sprake is van een hoofdfietsroute of niet.
- Daarna volgt de werkelijke rijnsnelheid (V85) van het autoverkeer, die consequenties heeft voor de lengte van rechtestanden en de breedte van profielen.
- Bij V85-snelheden lager dan 35 km/uur komt vervolgens de intensiteit van het autoverkeer aan de orde.
- En bij V85-snelheden van 35-55 km/uur komt de beschikbare ruimte in het dwarsprofiel aan de orde.

Fietsstroken

Of en waar je fietsstroken mag toepassen, is in gemeenten vaak een punt van lastige discussies en moeizame afwegingen. Welbeschouwd is een fietsstrook - mét fietssymbool! - eigenlijk hooguit een surrogaatoplossing op plaatsen waar ruimte voor een aan- of vrijliggend fietspad ontbreekt. Om over een fietssuggestiestrook - zonder fietssymbool - maar helemaal te zwijgen: dat is niet meer dan een noodoplossing. Indien het huidige concept-keuzeschema op basis van de vier criteria uitkomt bij een fietsstrook, wordt toepassing daarvan afhankelijk gesteld van de kans op hinder door afslaan voertuigen die fietsers de weg afsnijden, parkerende auto's (inclusief openslaande portieren en auto's die een parkeerplek verlaten) en auto's die dubbel geparkeerd staan, al dan niet om te laden of te lossen. Toepassing van een fietsstrook is slechts acceptabel indien de hinderkans een zekere waarde - die nog wel gekwantificeerd moet worden - niet overschrijdt. Een nadrukkelijke voorwaarde is dat de strook breed genoeg is. Hoe breed, is afhankelijk



Keuzeschema fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom

Hulpmiddel bij de selectie per wegvak van het type fietsvoorziening¹, afhankelijk van de werkelijke V85-rijnsnelheid van het autoverkeer (km/uur) en de intensiteit van het fietsverkeer, **If** (fietsers/etmaal), en het autoverkeer, **Ia** (motorvoertuigen/etmaal)

		START ▼ etmaalintensiteit fietsverkeer		
		If = 1-750	If = 500-2500	If = > 2000 / hoofdfietsroute
V85 < 35 km/uur, mede door feitelijke rechtstanden < ca. 100 m	Ia = 1-200 (standaardprofiel ASVV 3.50 m)	solitair fietspad met bestemmingsverkeer of woonstraat	woonstraat of solitair fietspad met bestemmingsverkeer <u>indien hoofdfietsroute:</u> fietsstraat of solitair fietspad met voor- rang en bestemmingsverkeer	solitair fietspad met voorrang en bestemmingsverkeer of fietsstraat
	Ia = 100-2500	woonstraat	woonstraat	indien If > 2 x Ia: fietsstraat ²
	Ia = 2000-4000 (standaardprofiel ASVV 4.60 m)		<u>indien hoofdfietsroute en</u> If > 2 x Ia: fietsstraat ²	<u>zo niet:</u> vrijliggend fietspad (250 cm)
	Ia = > 4000	fietsstrook (150 cm) ³	fietsstrook (200 cm) ³	vrijliggend fietspad (250 cm)
V85 35-55 km/uur	één rijstrook per richting		<u>indien hoofdfietsroute:</u> vrijliggend fietspad (200 cm)	
	twee rijstroken per richting	vrijliggend fietspad (200 cm)		
V85 >55 km/uur				

- In hoeverre en onder welke omstandigheden bromfietzers al dan niet van fietsvoorzieningen gebruik mogen of moeten maken, dient nader te worden vastgesteld. Dat geldt evenzeer voor de consequenties daarvan voor de breedte van de voorziening.
- Fietsstraat: hoofdfietsroute door verblijfsgebied, met voorrang, waarop medegebruik door auto's is toegestaan; bij trajecten >150 m zo nodig door het instellen van alternerend eenrichtingsverkeer.
- Voorwaarde: een beperkte kans op hinder van autoparkeren, laden/lossen of veel afslaand verkeer.

Het keuzeschema bevat geen keiharde grenzen. Dat geldt voor de intensiteitsklassen, die elkaar overlappen, maar in feite ook voor de toepassingsgebieden van de verschillende oplossingsvormen. Zulke grenzen zijn nu eenmaal niet zodanig hard en eenduidig aan te geven dat ze voor elke situatie de enige juiste oplossing opleveren. Het schema blijft een hulpmiddel, de kunde van de ontwerper moet voor maatwerk zorgen. Ook tussen typen fietsvoorzieningen zijn de grenzen vaak niet zo hard, met name als het gaat om de scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Fietsstroken en aan- en vrijliggende fietspaden vormen in hun verschillende breedten en uitvoeringsvormen een continuüm, waarop elk punt waarschijnlijk een zinvol toepassingsgebied kent. Aanliggende fietspaden - per definitie een tussenvorm tussen een fietsstrook met een 10 cm brede verfb'berm' en een vrijliggend pad met een berm van ten minste 70 cm - komen in het schema niet voor. Het is namelijk ten eerste de vraag of een smalle berm, benadrukt door een hoogteverschil (varkensruggetjes, stoepanden, enz.), een aanliggend fietspad voor fietsers wel zo veilig maakt.

Gebruik keuzeschema

Wie uitgaat van de werkelijke of beoogde fiets- en auto-intensiteiten en de rijnsnelheid van het autoverkeer komt in het keuzeschema uit bij een of meer 'goede' uitvoeringsvormen. Dat is ook nadrukkelijk de bedoeling van het schema: aangeven wat in een bepaalde situatie écht goed is voor het fietsverkeer. Dus niet 'op de automaat' naar een 'haalbare' oplossing zoeken, maar eerst vaststellen wat 'de beste' is. Eerst wijzigen, pas daarna - indien nodig - water, en niet andersom.

Wie het schema hanteert, kan voor een bepaalde situatie uitkomen bij een cel waarin oplossingen zijn vermeld die hij onmogelijk of ongewenst vindt of die dat ook werkelijk zijn. De uitdaging van het schema is dan om de situatie binnen de kolom 'fietsintensiteit X' te verschuiven naar een andere cel die wel passend valt te maken. Dat verschuiven kan door het nemen van circulatiemaatregelen (eenrichtingsverkeer, 'knippen') of snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer. Dat betekent tegelijkertijd verschuiven van een 'zwaardere' fietsvoorziening naar een 'lichtere' en dus vaak goedkopere. Zo levert kiezen voor de fiets ook nog besparingen op.

van de intensiteit en de rijnsnelheid van het autoverkeer en de intensiteit van het fietsverkeer. Een en ander sluit goed aan bij de huidige kennis en inzichten over de verkeersveiligheid op fietsstroken.

Concept ter discussie

Het resultaat van de inspanningen tot nu toe is het hier afge-

beelde concept-keuzeschema, waarover stevig is nagedacht door (praktijk)deskundigen met verschillende achtergronden. Het is de bedoeling het schema mee te geven aan de CROW-werkgroep die de herziening van de ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur gaat voorbereiden en begeleiden. Voor dat gebeurt, vindt er echter nog verdere discussie over plaats in het Fietsberaad en zullen mede-

werkers van gemeenten in de gelegenheid worden gesteld hun inbreng te leveren, tijdens een themabijeenkomst op 27 april a.s. Zie pagina 24.



Bij de te voeren discussie is het van belang te beseffen dat ernaar gestreefd is het aantal keuzecriteria in het schema beperkt te houden. Het is altijd lastig te kiezen hoe ver daarin te gaan. De kosten voor aanleg en onderhoud zijn in elk geval bewust niet als criterium in het schema opgenomen. Kosten spelen uiteraard een rol bij de afweging van voorzieningen, maar dat dient vooral het geval te zijn op het niveau van de lokale politiek. Bij de vraag wat nodig is om het fietsgebruik aantrekkelijker en veiliger te maken, behoren kosten een sluitstuk te zijn, geen startpunt. Tot slot moet nadrukkelijk worden opgemerkt dat niet is gestreefd naar een schema 'met voor elk wat wils'. Evenmin hoeft het schema per se overeen te komen met bestaande richtlijnen. Het sluit wel aan op principekeuzen van Duurzaam Veilig - zoals mengen bij lage en scheiden bij hoge snelheid(sverschillen) - en het werkt die uit in aanbevelingen voor situaties die in Duurzaam Veilig geen plek hebben gekregen. Daarmee kunnen wegbeheerders de theorie fietsvriendelijk in praktijk brengen en fietsers vlotte en veilige verbindingen aanbieden, met gebruikmaking van alle op dit moment beschikbare kennis en ervaring.

PROJECT

FIETS BERAAD

Fietsberaad-Publicatie nummer 5

De twee artikelen op de pagina's 28-34 vormen - met het onderzoek en de praktijktoets die daaraan ten grondslag liggen - de basis voor *Publicatie nummer 5* van het Fietsberaad, die nog voor de zomervakantie zal verschijnen. In deze publicatie zullen ook de resultaten worden verwerkt van enkele discussies die dit voorjaar aan de hand van genoemde artikelen worden gevoerd. In februari laat het Fietsberaad zelf nog een keer zijn licht over beide onderwerpen schijnen. Gemeenteambtenaren kunnen hun inbreng aan de discussie leveren tijdens de op pagina 24 aangekondigde themabijeenkomsten op 25 maart en 27 april. *Publicatie nummer 5* kan daarna worden beschouwd als niet alleen een onderzoeksverantwoording en -synthese, maar ook een bouwsteen voor de CROW-werkgroep die binnenkort aan de slag zal gaan met de herziening van de ontwerpwijzer *Tekenen voor de fiets*. Zie pagina 28.

Bebording

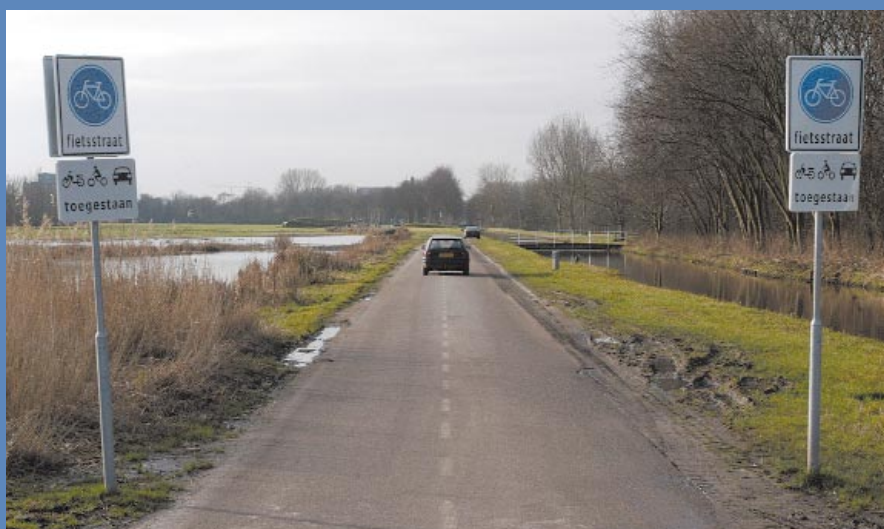
Het is gewenst bij de nadere uitwerking van het hier gepresenteerde keuzeschema een helder overzicht samen te stellen van de wettelijke mogelijkheden om met bebording verschillende typen fietsvoorziening aan te duiden, en daarbij kenbaar te maken welk gedrag voor de verschillende categorieën verkeersdeelnemers is voorgeschreven. Alle typen fietsvoorzieningen behoeven daarbij aandacht. Bij het kiezen uit de verschillende mogelijkheden dient er vervolgens vooral op te worden gelet of passerende verkeersdeelnemers de bebording direct goed kunnen begrijpen.

Of voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers en automobilisten direct de hier afgebeelde bebording zullen begrijpen, is de vraag. Zo is het ook de vraag hoe het staat met de aansprakelijkheden van betrokken partijen en de wegbeheerder indien er schade of letsel ontstaat als bijvoorbeeld een fietser op deze 'fietsstraat' door een auto wordt aangereden.

Om inzicht te krijgen in de verschillende manieren om fietsstraten aan te duiden, wordt een ieder verzocht goede en twijfelachtige voorbeelden daarvan aan te reiken bij de coördinator van het Fietsberaad.

OPROEP

FIETS BERAAD



www.fietsberaad.nl: kennisbank opengesteld

Later dan voorzien, maar nu is hij echt in de lucht: de kennisbank op de website van het Fietsberaad. Op dit moment zijn er ongeveer 270 bronnen in opgenomen, toegankelijk via 9 categorieën en 48 onderwerpen, allemaal te downloaden als Word- of pdf-bestand.

Toen een jaar geleden de website van het Fietsberaad in de lucht kwam, werd een kennisbank aangekondigd: een goed toegankelijk systeem waarin alle kennis over fietsbeleid en fietsverkeer in Nederland is verzameld. Natuurlijk betreffen de beschikbare bronnen soms ook andere vervoerwijzen, maar het accent ligt steeds op fietsverkeer (niet op de fiets zelf).

Kennis

Met 'kennis' wordt iets anders bedoeld dan 'informatie'. Het gaat er niet om dat er in de kennisbank 'veel' is te vinden, maar 'het beste dat er beschikbaar is'. Bij het vaststellen van wat 'het beste' is, tellen vooral de volgende criteria:

- Relevantie voor de doelgroep: decentrale makers en uitvoerders van verkeersbeleid.
- Échte kennis: feiten, cijfers en ervaringen, hooguit ook theorieën en betogen, maar geen ideologie, meningen, *wishful thinking* en luchtballonnen.
- Waar mogelijk kennisoverzichten die achterliggende bronnen overbodig maken. Maar als er over een onderwerp alleen maar een (gedegen) onderzoeksrapportje van gemeente X beschikbaar is, is dat kennelijk 'het beste dat er beschikbaar is'.

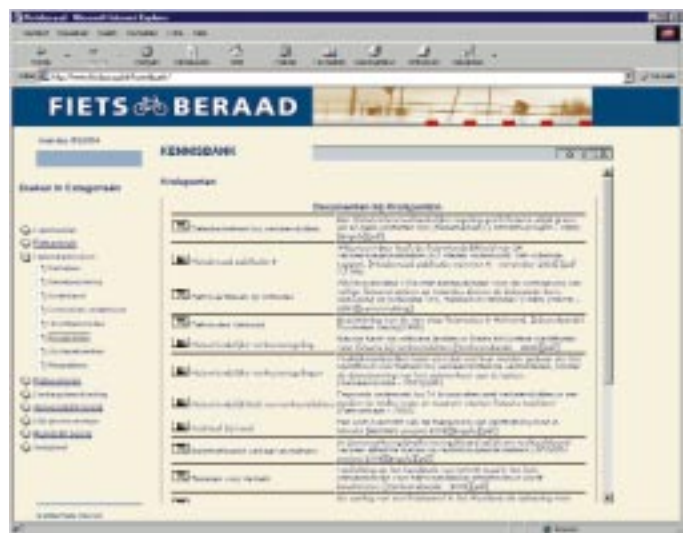
Bank

De kennisbank, die voortdurend zal worden uitgebreid, bevat op dit moment ongeveer 270 bronnen. Die bronnen zijn op verschillende manieren toegankelijk via negen categorieën, die zijn onderverdeeld in 48 onderwerpen. Zo is de categorie fietsinfrastructuur onderverdeeld in acht onderwerpen: van barrières tot wegvakken. Elk onderwerp omvat een aantal

documenten. Per document worden de titel en een korte omschrijving gepresenteerd. De meeste documenten kunnen worden gedownload als Word- of pdf-bestand. In een aantal gevallen betreft het slechts een samenvatting, waarin is aangegeven waar het volledige document verkrijgbaar is. Momenteel kan er alleen worden gezocht in categorieën en onderwerpen. De mogelijkheid om te zoeken op trefwoorden is in voorbereiding. De doelgroepen van het Fietsberaad kunnen reacties op en suggesties voor de kennisbank geven per e-mail: kennisbank@fietsberaad.nl.

Bezoek kennisbank

De website is opengesteld in februari 2003. De bezoekersaantallen kwamen in de laatste maanden van 2003 op een niveau van gemiddeld 100 bezoekers per week. De opening van de kennisbank, begin januari jongstleden, heeft de eerste maand geleid tot ruim 800 extra bezoekers. Dat gebeurde na aankondiging van de openstelling via de website en de nieuwsbrief van *Verkeerskunde* en via een gericht e-mailbericht aan 500 gemeentelijke fietscontactpersonen.



Toezending Fietsverkeer

N

Het Fietsberaad stuurt dit magazine aan:

- (Fiets)beleidsambtenaren, hoofden verkeer en vervoer en portefeuillehouders bij gemeenten, kaderwetgebieden en provincies
- Gemeenteraden, ter attentie van de raadsgriffier
- Verkeersadviesbureaus
- Relevante opleidingsinstituten
- Kaderleden van de Fietsersbond
- Andere bij fietsbeleid betrokken personen en instanties
- De Vaste Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, de Raad voor verkeer en waterstaat en de Verkeerscommissie van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten
- Een aantal ambtenaren bij departementen
- Vakbladen en dagbladen.

O

Om ons adressenbestand zo goed mogelijk op orde te houden stellen wij het op prijs dat u veranderingen in uw adresgegevens aan ons doorgeeft. U kunt daartoe de achterzijde van deze bon invullen. U kunt deze bon eveneens gebruiken indien u een voorstel heeft voor een nieuw adres, als u geen prijs stelt op toezending van volgende nummers van dit magazine of als u voorgaande nummers toegezonden wilt krijgen (zo lang de voorraad strekt).

B

MON opvolger OVG

Vanaf 1978 tot en met 2003 heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) uitgevoerd. In de loop der jaren is het onderzoek enkele keren veranderd. Aanvankelijk werden personen mondeling ondervraagd, later telefonisch en schriftelijk. Eerst betrof het vragen over verplaatsingen gedurende twee dagen, later werd dat één dag. De respons liep voortdurend terug. De introductie in 1998 van een nieuw onderzoeksdesign leidde onder andere tot een hogere respons, maar ook tot een trendbreuk met voorgaande jaren. Die breuk werd in 2002 gedeeltelijk hersteld. De laatste jaren namen de kosten toe, maar het beschikbare budget niet, waardoor de steekproef flink kleiner werd. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), die het OVG mede financierde, heeft onder meer hierom besloten vanaf 1 januari 2004 een eigen mobiliteitsonderzoek te gaan uitvoeren: het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON).

Met de overgang van OVG naar MON verandert er nogal wat. Of dat ook een verbetering inhoudt, hangt waarschijnlijk af van de vragen waarop men een antwoord wil en welk budget men daarvoor over heeft. Was het OVG aanbodgestuurd, het MON is vraaggestuurd: het bestaat uit een basisonderzoek, waarvoor netto 50.000 respondenten worden ondervraagd, en provincies en gemeenten kunnen, tegen betaling, vragen om (tijdelijke) uitbreiding van de steekproef. Ook voor specifieke doelen kunnen tijdelijk vragen aan de enquête worden toegevoegd. Onzeker is in hoeverre voortaan nog informatie beschikbaar zal zijn die het mogelijk maakt de mobiliteit in verschillende (categorieën) gemeenten met elkaar te vergelijken. Dit onderwerp komt vast nog terug.

Voor meer informatie: www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl

colofon

FIETS  BERAAD

februari 2004 - nummer 8

uitgave: Fietsberaad

verschijning: driemaal per jaar

oplage: 4.250 ex.

redactie: coördinator Fietsberaad, m.m.v. Karin Evers, Ron Hendriks, Paul Kattestaart, Ursula Lehner-Lierz, Dirk Ligtermoet

vormgeving en productie:

Klats publiciteit, Delft

fotografie: Stef Breukel, Delft

(tenzij anders, bij de foto, vermeld)

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

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

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die is betrokken bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid en anderen die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen blijven van ontwikkelingen rond het fietsverkeer.

Coördinator van het Fietsberaad is Ton Welleman; bereikbaar per:

- post: Postbus 37, 6710 BA Ede

- telefoon: 015 256 12 16,

b.g.g. 0318 695 366

- e-mail: welleman@fietsberaad.nl

www.fietsberaad.nl

Bestellen Fietsberaad-uitgaven

CROW

Voor de doelgroepen van het Fietsberaad zijn Fietsberaad-publicaties en rapporten kosteloos te bestellen bij de coördinator. Alle uitgaven zijn bovendien in digitale en te downloaden vorm beschikbaar op de website. Zie het colofon.

Fietsberaad-publicaties kunnen ook worden besteld bij CROW:

- schriftelijk: CROW, Postbus 37, 6710 BA Ede
- per fax: (0318) 62 11 12
- via de CROW-website: www.crow.nl/shop

FIETS BERAAD

Deze bon s.v.p. opsturen in een enveloppe (zonder postzegel), geadresseerd aan: CROW, t.a.v. het Fietsberaad, Antwoordnummer 2207, 6710 VB Ede

Mijn gegevens zijn niet juist.

ACHTERNAAM

VOORVOEGSEL(S)

Nieuw in bestand op te nemen adres.

VOORLETTER(S)

M/V

FUNCTIE

Ik wens uit het adressenbestand te worden verwijderd.

ORGANISATIE

POSTADRES

POSTCODE

Ik wil alsnog een exemplaar ontvangen van voorgaande nummers, te weten:

PLAATS

TELEFOONNUMMER

1 2 3 4 5 6 7

E-MAILADRES