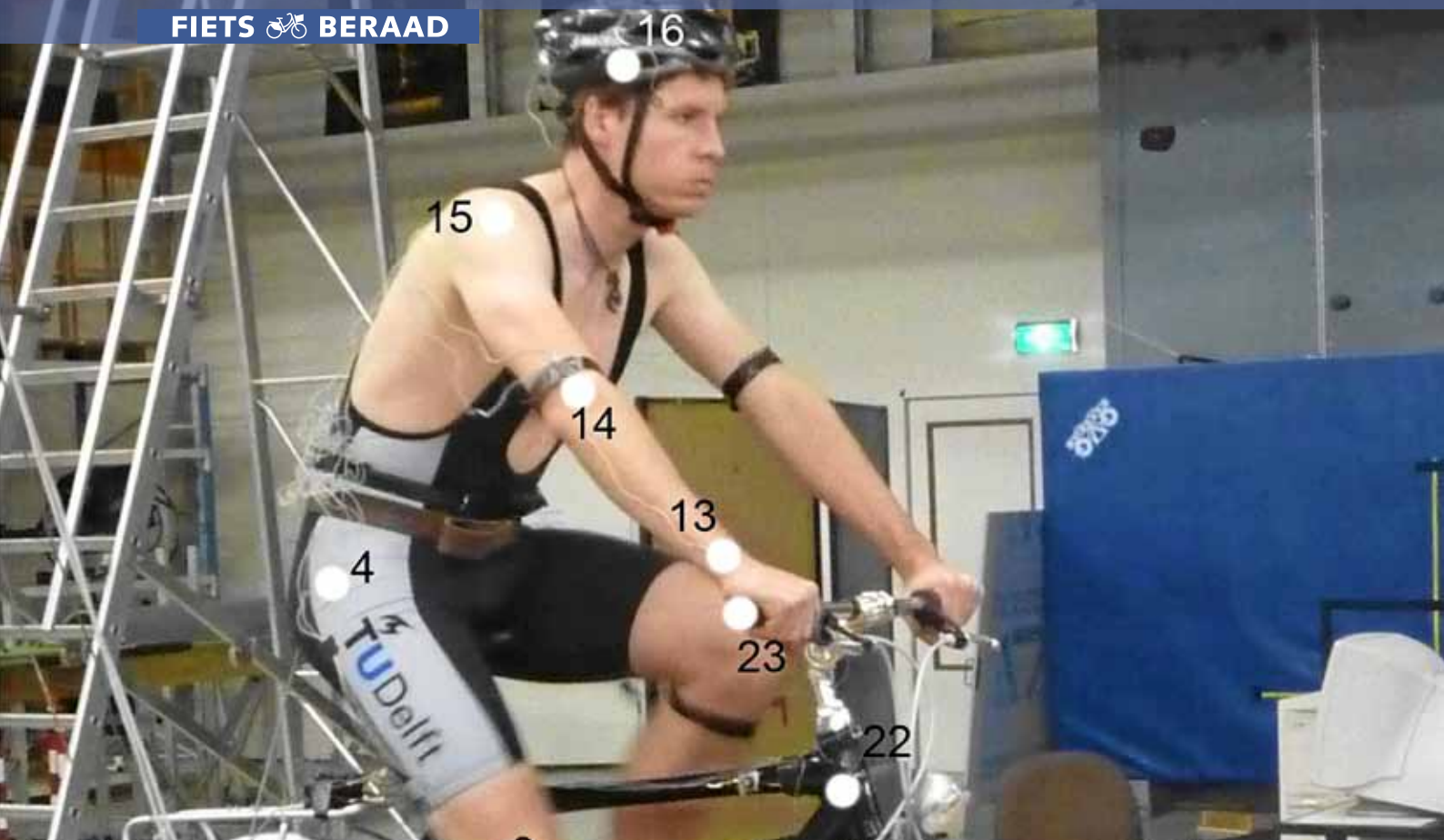


Fietsverkeer

| nummer 31 | jaargang 11 | oktober 2012 |

FIETS  BERAAD



> Onderzoek naar fietsveiligheid nog in de kinderschoenen

De fietser wordt steeds serieuzer genomen. De fiets trouwens ook. Nieuw wetenschappelijk onderzoek richt zich bijvoorbeeld op de veiligheid van de oudere fietser en het ontwerp van zijn fiets. De Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid wil dergelijk onderzoek intensiveren.

> pagina 10



> De evolutie van de fietsbrug

De fietsbrug krijgt status. Zie bijvoorbeeld de Hovenring in Eindhoven waarbij de brug als landmark de toegang tot de stad markeert. Daarmee laat je zien de fietser echt serieus te nemen.

> pagina 18



> Minder fietspaaltjes in de weg

Het aantal gemeenten dat overbodige fietspaaltjes opruimt neemt toe. Bij de echt overbodige paaltjes is weinig discussie nodig. Voor de twijfelgevallen heeft het Fietsberaad een korte handleiding opgesteld.

> pagina 24

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

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

colofon

oktober 2012 - nummer 31 > ISSN: 1872-0870 |

| uitgave: Fietsberaad | verschijning: driemaal per jaar |
| oplage: 4500 |

redactie en productie > Reith | Hendriks & partners |
vormgeving > Verkeer en Vorm |

redactieadres > Fietsverkeer / Fietsberaad, Leeuwenstein-
gebouw, Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht |
vaste medewerkers > Otto van Boggelen | Dirk
Ligtermoet | Karin Broer | Ron Hendriks |

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

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

U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl.

coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Fietsberaad, Leeuwensteingebouw,
Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht |
| telefoon 030 291 82 17 | website www.fietsberaad.nl |
| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

Victor Molkenboer	voorzitter
Ruud Ditewig	Gemeente Utrecht
Louis Eggen	Gemeente Den Haag
Cor van der Klaauw	Provincie Groningen
Monique de Jong	Gemeente Winterswijk
Martijn te Lintelo	Gemeente Nijmegen
Kees Slabbekoorn	Waterschap Zeeuwse Eilanden
Paul van Weenen	Provincie Utrecht
Wim Bot	Fietsersbond
Bert Zinn	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Eric Nijland	Landelijk Fietsplatform
Hillie Talens	CROW
Bo Boormans	DTV Consultans
Kees Miedema	NS Commerce
Jochem Groothuis	Gemeente Almelo
Ingrid van Dijk	Gemeente Bussum
Jan-Albert de Leur	Gemeente Heerhugowaard
Alice Bouma	Provincie Fryslân
Bas Braakman	Gemeente Eindhoven
Jolanda van Oijen	XTNT

inhoud

> kort nieuws	3
Onderzoek naar fietsveiligheid nog in de kinderschoenen >	10
Geen ongevallencijfers, toch verkeersbeleid? >	14
De evolutie van de fietsbrug >	18
Minder fietspaaltjes in de weg >	24
Velo-city Global 2012 >	28
De groeistuipen van de elektrische fiets >	32
> achterop	36

> Zie voor achtergrondinformatie bij de artikelen: fietsberaad.nl/fietsverkeer

bijeenkomsten

> **International Cycling Safety Conference 2012**

| 7 november 2012 | | Locatie: Helmond | | Kosten: 150 euro |

De eerste internationale conferentie over verkeersveiligheid van fietsers, bedoeld voor onderzoekers en beleidsmakers uit de hele wereld, georganiseerd door het ministerie van IenM, TNO, Fietsberaad, SWOV en TU Delft.

> Info: www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten

> **De elektrische fiets: nieuwe feiten over gebruik en verkeersveiligheid**

| 27 november | | Locatie: Amersfoort | | Kosten: gratis |

Bijeenkomst van het Fietsberaad waar de resultaten worden gepubliceerd van recent onderzoek naar het gebruik van de elektrische fiets en de effecten op de verkeersveiligheid.

> Info: www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten

> **Het Nationale Fietscongres**

| 27 november | | Locatie: Amersfoort | | Kosten: 245 euro |

Acquire Publishing organiseert in samenwerking met een aantal organisaties het Nationaal Fiets Congres.

> Info: www.nationaal-fietscongres.blogspot.nl

> **Vakdebat Verbinding of barrière?**

| 4 december | | Locatie: Den Haag | | Kosten: 125 euro |

Bijeenkomst georganiseerd door Verkeerskunde over de mogelijkheden om barrièrewerking voor langzaam verkeer te verminderen.

> Info: www.verkeerskunde.nl

Nieuwsbrief Fietsberaad > De e-mailniewsbrief van het Fietsberaad is een makkelijke en snelle manier om op de hoogte te blijven van de actuele ontwikkelingen in het fietsbeleid. De nieuwsbrief verschijnt elke maand.

> U kunt zich gratis abonneren via fietsberaad.nl

kort nieuws

'Fietsen is **niet** leuk'

'Fietsen is niet leuk.' Die opmerking krijg je te horen als je jonge allochtonen in Amsterdam vraagt waarom ze niet fietsen. Een antropologisch onderzoek naar de beweegredenen om wel of niet te fietsen in Amsterdam Nieuw West bevestigt dat het niet meevalt de fiets een beter imago te geven binnen deze groep.

Het onderzoek werd uitgevoerd door een team van antropologen en studenten van de UVA en onderzoeksbureau Wijkwis-kunde. Voor het onderzoek werd een combinatie van verschillende onderzoeksinstrumenten ingezet. Naast het tellen van fietsers spraken de onderzoekers met 280 buurtbewoners over hun ervaringen met fietsen in Nieuw West. Dat gebeurde in huis-aan-huis gesprekken en groepsdiscussies. Ook werd een groot aantal fietsers op straat gefotografeerd om meer te weten te komen over wie er precies fietsen.

De conclusies van onderzoek stroken met eerdere onderzoeken naar het fietsgebruik onder allochtonen. Bij jongeren scoort de

Jongere allochtonen fietsen wel, maar niet naar school. Ze zien de fiets vaak alleen als speelgoed.

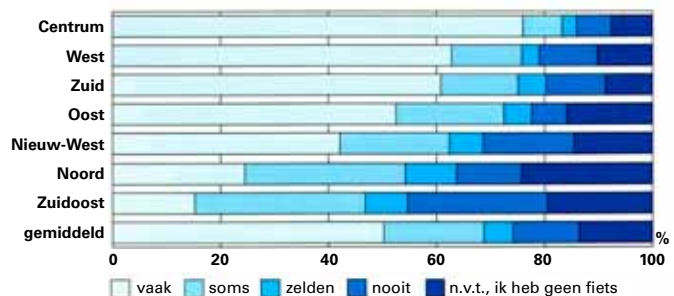


Jongere allochtonen hebben weinig met de fiets. Bij de oudere allochtonen komt de fiets weer in beeld.



fiets slecht. Dat begint al vanaf een jaar of tien. Vooral Marokkaanse jongeren vinden de fiets dan niet cool meer. Tot die leeftijd wordt er nog wel veel gefietst, hoewel kinderen de fiets dan vooral als speelgoed zien. Ze weten ook weinig af van de verkeersregels. En vaak lopen ze naar school of worden ze gebracht met de auto.

Bij de oudere allochtonen komt de fiets weer in beeld. Marokkaanse mannen zijn over het algemeen positief over de fiets. Vrouwen ook wel, maar die zijn wat angstiger en onzekerder in het verkeer. Redenen om niet te fietsen zijn er genoeg (weer, kosten, enz). Maar ook de gezondheid wordt als argument gebruikt: ik ben te zwaar om te fietsen. Om de fiets een beter imago te geven onder jongeren zou de combinatie sport en fiets een ingang kunnen bieden want dat slaat nog wel aan in deze groep.



Fietsen per stadsdeel. De helft van de bevolking van Nieuw-West is niet-westers allochtoon. Van deze groep fietst 39% nooit ten opzichte van 19% van de autochtonen.

Gezondheid belangrijkste reden om te fietsen

De gemiddelde fietser in de regio Arnhem-Nijmegen is ouder dan 40 jaar, is hoogopgeleid en rijdt vaak meer dan 6 km. Belangrijkste drijfveer is de gezondheid, aldus een onderzoek van de stadsregio.

Provincie Limburg en ROVL roepen 2013 uit tot het Jaar van de Fiets

In Limburg krijgt de fiets komend jaar nadrukkelijk aandacht in het kader van de campagne 'Maak van de nul een punt'. De provincie en vertegenwoordigers van overheden, organisaties en bedrijven ondertekenden daartoe een manifest.

Rotterdam staat fietsen in voetgangersgebied toe na sluitingstijd

In Rotterdam mogen fietsers in een groot deel van het centrum fietsen in voetgangersgebieden buiten de winkeltijden.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse van een nieuwe fietsbrug kan laten zien dat een dergelijke investering lonend is.

foto: ipv Delft



kort nieuws

Kosten-batenanalyse ook voor fietsprojecten mogelijk

Een overstap van auto of bus naar de fiets heeft een positief maatschappelijke effect dat kan oplopen tot twee kwartjes voor een overstap van bus naar fiets en vier dubbeltjes voor een overstap van auto naar fiets. Dat blijkt uit een verkennende studie naar de mogelijkheden om maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) uit te voeren voor fietsprojecten.

Voor grote infrastructuurprojecten is dat al lang gebruikelijk. Het ministerie van I&M gebruikt daarvoor de zogenaamde OEI-methodiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). Voor fietsinfrastructuur is deze methode tot op heden niet of nauwelijks ingezet, mede omdat de investeringsbedragen veelal relatief beperkt zijn. Daarom heeft het I&M aan enkele bureaus (Decisio en Transaction Management Centre) opdracht gegeven een quick scan uit te voeren naar mogelijkheden om OEI in te zetten voor fietsmaatregelen.

Als vingeroefening werd eerst de verhouding tussen de maatschappelijke kosten en baten van een fietskilometer ten opzichte van een auto- en buskilometer berekend. Met de nodige slagen om de arm komt men er op uit dat een overstap van bus naar fiets een maatschappelijke winst oplevert van rond de 50 cent per kilometer. De overstap van auto naar fiets buiten de bebouwde kom levert 4 tot 7 cent per kilometer op, binnen de bebouwde kom is dat 10 tot 41 cent. De bedragen geven aan welk bedrag je er als maatschappij per reizigerskilometer voor over mag hebben om iemand over te laten stappen van auto of bus naar de fiets, aldus de toelichting van de onderzoekers.

Ook is becijferd wat de maatschappelijke kosten en baten van een nieuwe fietsbrug bij Utrecht over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn. De brug biedt een directere verbinding tussen Leidsche Rijn en Oog in Al. Gemiddeld valt de berekening in het voordeel van de fietsbrug uit. Alleen in het meest pessimistische scenario zijn de

	Stedelijke omgeving buiten Randstad		Stedelijke omgeving binnen Randstad	
	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom
bus > fiets	€ 0,50	€ 0,47	€ 0,51	€ 0,47
auto > fiets	€ 0,10	€ 0,04	€ 0,41	€ 0,07

Maatschappelijke winst van de overstap van bus/auto op fiets in euro per km.

maatschappelijke kosten van de brug hoger dan de maatschappelijke baten.

Ten slotte is gekeken wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van betaald versus niet betaald fietsparkeren bij station Utrecht. De belangrijkste conclusie is dat het invoeren van betaald parkeren tot een negatief maatschappelijk kosten-baten saldo leidt. Dat is volgens de onderzoekers logisch te verklaren: de inkomsten van betaald fietsparkeren zijn geen maatschappelijke baten. In het nulalternatief worden deze kosten door alle belastingbetalers gemaakt, in het projectalternatief alleen door de fietsenstallers. Dit is een verschuiving van kosten, maar vormt voor de gehele maatschappij gezamenlijk geen extra inkomsten.

Leeuwarden wil fietser vaker voorrang geven op rotondes

Leeuwarden gaat op meer rotondes fietsers voorrang geven. Maar op een aantal rotondes op de stadsring en op bedrijventerreinen blijft de voorrang voorbehouden aan de automobilist.

Bijna 35.000 km fietspad in Nederland

In Nederland ligt bijna 35.000 kilometer fietspad. Dit blijkt uit onderzoek van de Fietsersbond aan de hand van gegevens uit de Fietsersbond Routeplanner. Dat is meer dan de eerdere schatting uit 2009 die op 29.000 kilometer uitkwam.

Promotiecampagne München werpt vruchten af

Een fotowedstrijd waarbij 'gewone mensen' zich lieten fotograferen, gevolgd door een verkiezing waarbij de mooiste foto werd beloond. Dat was een opvallend element in de fietscampagne die München vorig jaar hield. Uit een eerste evaluatie blijkt dat de campagne aansloeg.



E-bike kan fietsverkeer met meer dan 20% doen toenemen

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft een analyse gemaakt van de potentie die de elektrische fiets biedt voor het woon-werkverkeer naar alle grote steden van Nederland. Voor bepaalde locaties, zoals bijvoorbeeld Schiphol is een toename van het fietsgebruik te verwachten van meer dan 20%.

KpVV gaat voor de analyse uit van een onderzoek van TNO/ Bovag/HBD waarin de potentiële toename van het gebruik van de fiets is becijferd per afstandsklasse. Tussen 2,5-5 km is de verwachte groei bijvoorbeeld 10% en dat loopt op tot 38% in de klasse 10-15 km. Deze groei is afgezet tegen de huidige modal split. Rekening houdend met inwoneraantallen is een inschatting gemaakt van de potentie van de e-bike op het aandeel fietsverkeer.

Voor Schiphol betekent dat een toename van het fietsgebruik van meer dan 20%. Dit is met name het gevolg van de potentie die een e-bike heeft op afstanden groter dan 5 kilometer. Juist in die afstandsklasse zijn zeer veel inwoners (Amsterdam, Amstelveen, enz.). De potentiële toename van het fietsgebruik als gevolg van de e-bike wordt voor de gemeente Groningen op basis van deze analyse geschat op ongeveer 5%. Dit is met name het gevolg van de weinige inwoners van de randgemeenten in zijn totaliteit. De verwachte toename van het e-bike gebruik in Heerlen is ongeveer 14 procent.

De categorie tussen 5 en 10 km biedt relatief de grootste groei voor de elektrische fiets, concludeert KpVV. Hoe meer inwoners in de nabije omgeving (niet de directe omgeving), hoe meer potentieel gebruik er is van e-bikes. De groeipotentie voor e-bikes is het grootst in stedelijke regio's, dus wanneer er meerdere steden of grote plaatsen binnen de 15km-cirkel liggen. Zo biedt de elektrische fiets ook veel kansen voor steden als Zoetermeer (nabijheid gehele zuidwestelijke Randstad) en Zaandam (nabijheid Amsterdam en Haarlem). Bij steden als Lelystad, Leeuwarden, Apeldoorn, Groningen en Assen liggen er nauwelijks kernen binnen het bereik van een e-bike. Toch is ook hier een groei van zo'n 5% mogelijk.

Daar staat tegenover dat er wel extra kosten zijn gemoeid met de betaalsystemen, het beheer en onderhoud hiervan en met de handhaving van het fietsparkeerbeleid. Een negatief MKBA-saldo is dus het resultaat.

Conclusie van de verkenning is dat voor investeringen in fietsinfrastructuur, maar ook voor andere fietsgerelateerde maatregelen, een MKBA een goed hulpmiddel kan zijn bij de besluitvorming. Aan de andere kant heeft deze exercitie ook duidelijk gemaakt dat, hoewel er een goede basis is, de methodiek, kengetallen en verkeersmodellen minder ver ontwikkeld zijn dan bij MKBA's van bijvoorbeeld grote weginfrastructuurprojecten. Daar moet nog het nodige onderzoek voor verricht worden, aldus het rapport.

Geen fietshelm: 225 kinderen met hoofd- en hersenletsel

Door een fietshelm te dragen had tussen 2005 en 2009 bij 225 kinderen per jaar hoofd- en hersenletsel voorkomen kunnen worden, aldus de SWOV.

Eerst Stappers en Trappers

Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privévervoer. Het STOP-principe vormt de leidraad van het Antwerpse verkeersbeleid. Voor de fiets werpt dit duidelijk vruchten af. In 2006 was het aandeel van de fiets bij werknemers die in Antwerpen werken (bewoners en forenzen samen) 10,2%. In 2010 steeg dit tot 16,2%.

Enschede haalt mobiele fietsenstalling uit België

Enschede heeft een mobiele fietsenstalling aangeschaft. Eind dit jaar zal die waarschijnlijk voor het eerst worden ingezet bij Serious Request en op koopzondagen.

> Lees verder: fietsberaad.nl/nieuws

Subsidie elektrische fiets succesvol

Een subsidie blijkt veel mensen een stimulans te geven om een elektrische fiets te kopen. Ongeveer 650 werknemers uit de regio Arnhem-Nijmegen hebben deze zomer een e-bike aangeschaft met korting. Het Belgische Gent hielp dit jaar 1200 inwoners op de elektrische fiets met een financiële bijdrage.

Werknemers uit de regio Arnhem-Nijmegen kregen een korting op een elektrische fiets van 30%, die kon oplopen tot maximaal € 600,-. Om in aanmerking te komen voor deze bijdrage moest men beloven een jaar lang minimaal de helft van het aantal werkdagen per week op de fiets naar het werk te gaan. Ook moest de werkgever aangesloten zijn bij het Offensief Bereikbaarheid. Ten slotte mocht de werknemer niet verder dan 20 kilometer van het werk wonen. Vooral werknemers in de zorgsector en werknemers en gemeenteambtenaren kochten een fiets. Uit een evaluatieonderzoek blijkt dat meer dan de helft van de deelnemende werknemers geen e-bike zou hebben gekocht zonder de stimuleringsregeling. Vóór de aanschaf van de e-bike ging 62% van de werknemers met de auto naar het werk (eventueel in combinatie met de fiets en het openbaar vervoer). Ná de aanschaf van de e-bike is dat nog maar 6%. 84% van de deelnemende werknemers gaat nu meestal met de e-bike naar het werk. De subsidieregeling voor e-bikes is een initiatief van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. In Gent kregen inwoners 250 euro subsidie op een elektrische fiets. Ook voor bakfietsen, elektrische scooters,



Een paar honderd euro korting stimuleert mensen een elektrische fiets aan te schaffen.

autodeelabonnementen en aardgasauto's viel subsidie te krijgen. Zo werd de aanschaf van een elektrische bakfiets beloond met 400 euro. Dat liep overigens minder hard. Daar maakten enkele tientallen Gentenaren gebruik van. De e-bikeregeling kostte de gemeente Gent in totaal zo'n 3 ton. De regeling was alleen bedoeld voor de inwoners van de gemeente. De gemeente onderzoekt nog wel gevallen waarbij fietsen mogelijk zijn doorverkocht aan mensen buiten de gemeente.

Fietscoach geen

Het is een beetje dweilen met de kraan open. De fietscoaches die in Amsterdam het fietsparkeren probeerden te reguleren zorgden weliswaar voor een opgeruimdere aanblik, maar het effect is van korte duur en ze bestrijken slechts een beperkt gebied.

Amsterdam zette zes fietscoaches in op meerdere locaties, zoals bij de fietsboot op de Ziesenskade en het Leidseplein. Hun taak was de fietsers te wijzen op de fietsparkeerlocaties en wildparkeren tegen te gaan. Hoewel de meeste fietsers de aanwijzingen zonder morren accepteerden, bleek de actieradius van de coaches klein. In een beperkt gebied wisten ze zo de fietsorde te handhaven, maar even verderop werden fietsen weer gewoon tegen een lantarenpaal gezet, aldus een evaluatie in opdracht van de Dienst Infra-

Experiment met fietsen stallen op kleur

Aan de zuidzijde van station Zwolle heeft ProRail op de kop van zeven rijen dubbellaagse stallingen een gekleurde stalen bol aangebracht. Fietsers die bijvoorbeeld bij hun lievelingskleur hun rijwiel parkeren, kunnen deze later weer makkelijker terugvinden.

Veiligheid fiets-/voetveren kan beter

Dagelijks maken in Nederland 25.000 mensen gebruik van een fiets-/voetveer, terwijl niet is gewaarborgd dat deze vorm van openbaar vervoer aan een bepaald minimum veiligheidsniveau voldoet, schrijft de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Zeeuwse helmcampagne 'Coole kop, helm op' geëvalueerd

Een eerste evaluatie laat zien dat de Zeeuwse helmcampagne "Coole kop, helm op" ertoe heeft geleid dat 16% van de kinderen uit de groepen 1 tot en met 4 nu een helm draagt.



Een tunnel die communiceert met de fietser. Fietsen (door tunnels) moet er plezieriger door worden.

Vogelgeluiden in de fietstunnel van de toekomst

'Welk vogelgeluid hoort u?' vraagt het matrixbord bij de ingang van de fietstunnel. Aan het einde van de tunnel volgt het antwoord: een merel. Het is een voorbeeld zoals dat PleasantPass voor ogen staat, een bedrijf dat fiets- en voetgangertunnels prettiger wil maken voor de gebruikers.

Het gaat om een Nederlands bedrijf, opgericht door Pieter Jan Stallen, bijzonder hoogleraar toegepaste psychologie en beeldend kunstenaar. Een 'sociotechnische innovatie, een interactief systeem van tunnel en tunnelgebruiker waardoor fietsen of lopen door een tunnel plezieriger wordt en gevoelens van onveiligheid worden weggenomen', aldus de bedrijfsbrochure. Naast deze relatief eenvoudige toepassing zijn er meer mogelijkheden denkbaar. De basisconfiguratie kan worden aangevuld

met een module voor persoonlijke herkenning. Wie Bluetooth in zijn mobiele telefoon op 'zichtbaar' zet, kan door het matrixpaneel in de kop van de tunnel persoonlijk welkom worden geheten. En zulke tunnel passages kunnen ook een credit opleveren waarmee men ook zelf - na registratie op de tunnelwebsite - een tekst-beeld/geluid-tekst combinatie naar de tunnel kan sturen. Bijvoorbeeld voor een vriend(in) wanneer die met Bluetooth de tunnel inrijdt. Wie niet door geluid wil worden gestoord, kan over een markering fietsen waardoor hij buiten signalering door de sensor blijft. Pleasant Pass was al terug te vinden in de voorstellen rond het RijnWaalpad en zal voor het eerst worden toegepast in een fietstunnel in de Weg van de Toekomst in Oss.

onverdeeld succes

structuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. Op het Leidseplein slaagde de coaches er wel in het gebied goed onder controle te houden. Maar daar verplaatste het parkeerprobleem zich naar andere locaties buiten het zicht van de fietscoaches. Het langetermijneffect van de inspanningen lijkt zeer beperkt, aldus de evaluatie. Na afloop van de dienst nam het aantal geplaatste fietsen in het schoon gehouden gebied direct en in rap tempo toe. Want hoewel de meeste aangesproken fietsers zonder problemen meewerkten leken de meesten niet van plan voortaan hun fiets goed binnen de aanwezige voorzieningen te parkeren. De parkeervraag overtreft de capaciteit van het aantal voorzieningen dermate dat van een dergelijk leereffect ook geen sprake kan zijn, zo concludeert het evaluatierapport.

Gezien het overstelpende aanbod van fietsparkeerders leek het alsof men het onmogelijk probeerde te bereiken, waarbij tamelijk symbolische ruimtes met veel moeite vrij werden gehouden terwijl elders de fietsoverlast meer toenam. 'Een fietscoach kan een effectief middel zijn maar dan met name op kleine schaal in gebieden met een beperkte oppervlakte'.

Overigens koos men in Kopenhagen eerder al voor een andere aanpak om het foutparkeren tegen te gaan, namelijk met Fietsbutlers. Die maakten foutgeparkeerde fietsen schoon, pompten de banden op, zetten ze in een rek in de buurt en deden er een net briefje bij met de vraag of ze voortaan hun fiets in het rek wilden zetten. Dit had effect. Het aantal foutgeparkeerde fietsen daalde van 150 naar 30 tot 50 per dag.

CROW Handboek parkeren verschenen

Het nieuwe Handboek parkeren van CROW gaat vooral over de auto maar ook het parkeren van de fiets komt aan de orde.

Amersfoort legt de rode loper uit

In navolging van Groningen en Zwolle start Amersfoort met een proef met de rode loper. Tijdens de proef ligt er iedere vrijdag- en zaterdagochtend een rode loper in de Papenhofstede die aangeeft dat daar geen fietsen mogen staan.

Duitsland zet in op verdubbeling fietsgebruik in steden

Ook in Duitsland legt de centrale overheid het fietsbeleid vooral neer bij de steden en regio's. Gezamenlijk moeten die er voor zorgen dat het fietsaandeel landelijk groeit van 10 procent nu tot 15 procent in 2020. En in de steden moet een verdubbeling haalbaar zijn.

> Lees verder: fietsberaad.nl/nieuws

Gemeenten aan zet om fietsonveilige situaties op te lossen

Gemeenten gaan in 2013 fietsonveilige situaties aanpakken. Dit is een van de afspraken die minister Schultz van Haegen van IenM met lokale overheden en maatschappelijke instanties heeft gemaakt om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.

Doel van de afspraken is de dalende trend van de verkeersdoden door te zetten en de stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder ouderen en fietsers op lokale wegen te keren. Daarvoor zijn volgens de minister aanvullende maat-

regelen nodig. Onderdeel van de afspraken is dat gemeenten in 2013 lokale fietsknelpunten in kaart brengen en komen met een verbeteraanpak met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen. IenM en VNG werken daartoe een Modelaanpak veilig fietsen uit voor gemeenten; met een basisaanpak en opties voor aanvullen op basis van lokale ambities. IenM inventariseert verder de huidige aanpak fietsveiligheid bij (middel)grote en kleine gemeenten gericht op best practices.

Het Fietsberaad speelt in de ogen van de minister een belangrijke rol als gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Door kennis uit te dragen en door op basis van pilots bij gemeenten te adviseren over de bijdrage die verschillende lokale aanpakken of meldpunten leveren aan verkeersveiligheid.

Maatschappelijke organisaties worden nauwer betrokken bij het verkeersveiligheidsbeleid. Ze adviseren gemeenten ten behoeve van beleid, (doelgroep)maatregelen en inbedding verkeersveiligheid bij thema's als gezondheid/leefbaarheid/onderwijs. En ze communiceren richting de achterban over het belang van verkeersveiligheid en helpen hen de verkeersveiligheid zelf te verbeteren. Voor gemeenten en provincies komt er verder een blauwdruk voor wegontwerp die in 2014 wordt uitgebreid met richtlijnen voor kruisingen en rotondes. Bij aanleg en reconstructie kiezen gemeenten nu voor hetzelfde probleem soms een hele andere oplossing. Met verwarring voor de weggebruiker als gevolg. Schultz wil dat daarom gemeenten meer op dezelfde manier hun wegen ontwerpen.



Overstap auto-fiets goed voor de gezondheid van iedereen

Een studie van Franse en Spaanse wetenschappers laat andermaal zien dat een overstap van auto naar fiets goed is voor de gezondheid. Het levert omgerekend zo'n €1300 euro per jaar op.

Brussel beproeft rechtdoor-door-rood

In België gaat de regeling rechtsaf of rechtdoor door rood van start in de vorm van een pilot in Brussel.

Vaker groen licht voor de fietser in Arnhem

Fietsers in Arnhem wensen goede, doorgaande fietspaden, snellere fietsroutes en een kortere wachttijd bij verkeerslichten, zo blijkt uit een onderzoek onder 750 fietsers. In de beleidsnota fietsverkeer 'Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers' worden deze wensen zo goed mogelijk ingevuld.



De ervaringen die het Weesfietsenteam heeft opgedaan zijn gebundeld het Handboek weesfietsenaanpak.



In Fietsberaadpublicatie 22 'Weesfietsen, wie, waar, waarom' wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de herkomst van weesfietsen. De publicatie is, evenals het Handboek, te bestellen of te downloaden op www.fietsberaad.nl.

Structurele weesfietsenaanpak werpt vruchten af

Veel gemeenten met een structurele weesfietsenaanpak zijn tevreden over de resultaten. De handhaving levert veel capaciteit in de fietsenstallingen op. Zo heeft Haarlemmermeer vorig jaar 800 weesfietsen verwijderd en Enschede verwijderde er in het eerste halfjaar van het project ruim 1600. Hierdoor kwam 39 procent van de stallingsruimte bij station Enschede vrij. Ook de gemeente Utrecht hield vorig jaar een weesfietsenactie in de binnenstad. Hierbij werden 1364 fietsen verwijderd. Het opschooneffect was groot. Er was weer plek vrij in de klemmen.

Dat zijn ervaringen van het Weesfietsenteam dat in de periode 2009-2012 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en NS 35 gemeenten ondersteunde bij de aanpak van de weesfietsenproblematiek bij stations. Ze zijn meegenomen in de pas verschenen tweede editie van het Handboek Weesfietsenaanpak. Het handboek geeft veel praktische informatie zodat gemeenten die aan de slag willen gebruik kunnen maken van de ervaringen van gemeenten die hen zijn voorgegaan. Verder laat het zien dat het opzetten en implementeren van een structurele weesfietsenaanpak wellicht complex lijkt, maar dat in feite niet is.

In het Handboek staat de weesfietsenaanpak centraal, maar het gaat in brede zin in op de handhaving op het fietsparkeren en geeft daarom ook informatie over de handhaving op fietswrakken, foutgeparkeerde fietsen en gevaarlijk geparkeerde fietsen. De focus ligt daarbij sterk op handhaving in de stationsomgeving, maar de aanpak is eveneens toepasbaar in de binnenstad.

Overigens laten hoogopgeleiden en jongeren hun afgedankte fiets vaker achter dan andere groepen, zo blijkt uit onderzoek naar weesfietsen van de Universiteit Utrecht in opdracht van NS en het Fietsberaad (zie Fietsberaadpublicatie 22). De slechte onderhoudsstaat van de fiets is in 82 procent van de gevallen de reden dat mensen hun rijwiel ergens achterlaten. Andere motieven zijn 'ik wist niet wat ik er anders mee kon doen' (41 procent) en 'ik heb een andere/betere fiets gekocht/gekregen' (40 procent). De meeste mensen laten hun fiets overigens dichtbij huis achter. In woonwijken staan daardoor dus ook veel weesfietsen. Uit het onderzoek blijkt dat meer dan de helft van de mensen niet weet hoe ze van hun afgedankte fiets af kunnen komen, 65 procent wil meer informatie daarover.

Elektrische fiets in Onderzoek Verplaatsingen in Nederland

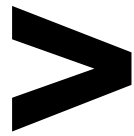
De elektrische fiets wordt vanaf 2013 opgenomen in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het CBS.

Barrièrewerking neemt toe bij opwaardering N-wegen

Bij de opwaardering van N-wegen kan de oversteekbaarheid voor fietsers in het geding komen. Dat concludeert de Fietsersbond uit het onderzoek dat NHTV-student Joep Maessen in opdracht van de Fietsersbond verrichtte.

Keurmerk Fietsverlichting volgend jaar van start

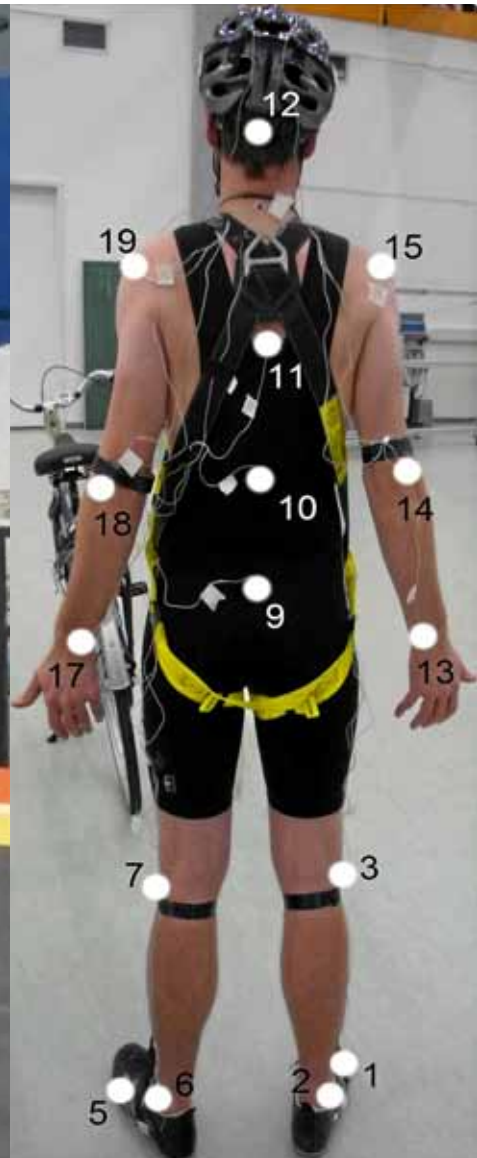
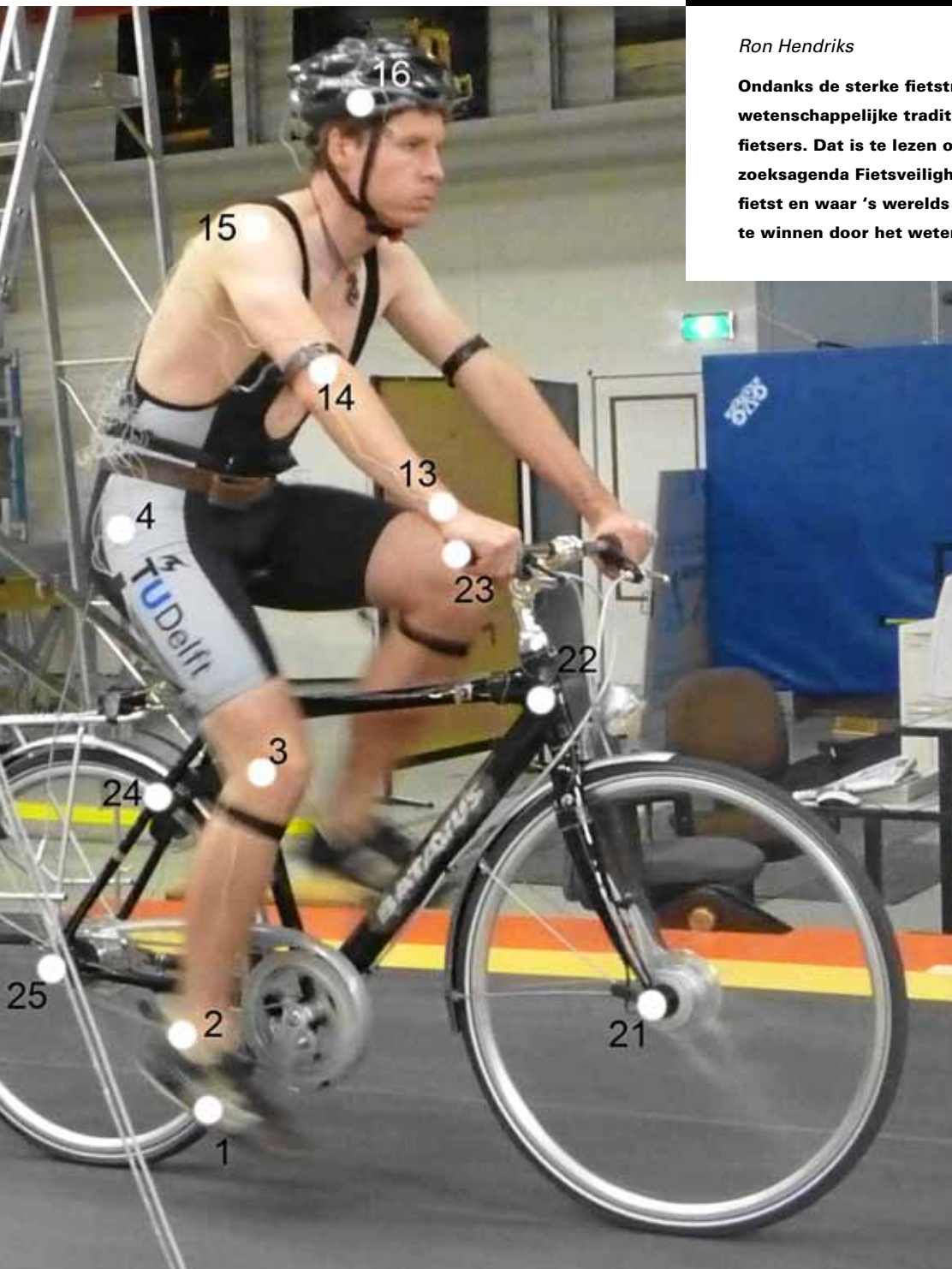
Sinds 1 oktober kunnen fietsverlichtingsfabrikanten een keurmerk verwerven. Eén ster staat voor 'gezien worden', twee sterren voor 'zelf goed kunnen zien', drie sterren voor 'onder alle omstandigheden goed kunnen zien én zichtbaar zijn.'



Onderzoek naar fietsveiligheid nog in de kinderschoenen

Ron Hendriks

Ondanks de sterke fietstraditie kent Nederland nauwelijks een wetenschappelijke traditie in het onderzoek naar de veiligheid van fietsers. Dat is te lezen op de website van NOaF: de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid. Hoe kan dat in een land waar iedereen fietst en waar 's werelds beste infrastructuur ligt? En wat is er nog te winnen door het wetenschappelijk onderzoek te intensiveren?



LIVE-DEMONSTRATIE van de werking van het sensorsysteem door SafeCAP
| International Cycling Safety Conference |
| 7 november 2012 | | Helmond |



Fietsersairbag: reductie hoofdletsel met factor 5

De fietsersairbag spreekt tot de verbeelding en terecht als je naar de resultaten kijkt. 'De reductie van de ernst van het hoofdletsel kan een factor vijf bedragen, waarmee je met hersenletsel onder de kritische grens komt', zegt Margriet van Schijndel van TNO. 'Van de 200 dodelijke fietsongevallen per jaar, is bij ongeveer de helft een auto betrokken. Bij 40% van de 200 ongevallen zou een airbag en een automatisch remmende auto een rol kunnen spelen.'

TNO was trekker van het APROSYS-project van de EU (Advanced Protection Systems). Veiligheid van voetgangers en fietsers vormde een onderdeel hiervan. In het begin ging het vooral over de airbag om voetgangers te beschermen bij een aanrijding. Maar dankzij Nederlandse druk van onder meer de Fietsersbond werd ook de fiets daarbij betrokken. Dat leidde tot veelbelovende simulatiestu-

dies. Met medefinanciering van het ministerie van IenM is vervolgens bekeken wat de potentie zou kunnen zijn van zo'n fietsersairbag. Daarnaast werd met Autoliv, wereldleider op het gebied van airbags, samenwerking gezocht en dat leidde tot een reeks botsproeven om de werking van de fietsersairbag te onderzoeken en te optimaliseren. Van Schijndel: 'Daarbij is gebleken dat wanneer je maatregelen om voetgangers te beschermen net iets slimmer opzet, je ook de fietsers kunt beschermen zonder dat dit tot extra kosten leidt, zolang je het maar vanaf het begin van je ontwikkeling oppakt.'

Die airbag moet er komen, vindt Van Schijndel. 'Zo'n airbag verplicht afdwingen zal niet werken, maar als je kunt laten zien dat je er een extra EuroNCAP-ster mee kunt verdienen, stimuleer je de auto-industrie daarin mee te gaan.'

NOaF is een nieuw samenwerkingsverband van organisaties die de verkeersveiligheid voor de fietser willen vergroten door wetenschappelijk onderzoek. NOaF werd dit voorjaar opgericht en inmiddels hebben zich twaalf organisaties aangesloten. Directe aanleiding voor de oprichting is het feit dat wetenschappelijk onderzoek naar fietsveiligheid nu sterk versnipperd plaatsvindt, zo valt te lezen in de samenwerkingsovereenkomst. Daarnaast dient zich een aantal nieuwe ontwikkelingen aan die grote invloed kunnen hebben op het aantal fietsslachtoffers, zoals de vergrijzing en de introductie van de elektrische fiets. 'Maar misschien speelt ook wel mee dat de stijging van het aantal fietsslachtoffers nu pas echt aanleiding geeft om meer aandacht te schenken aan onderzoek naar fietsveiligheid', zegt Divera Twisk, coördinator van het fietsonderzoek bij de SWOV, één van de deelnemers aan NOaF. 'En als je gaat zoeken naar oorzaken blijkt dat we over fietsers maar weinig weten. Bijvoorbeeld over het waarnemen door fietsers. Dat is voor automobilisten tot in den treure getest maar niet voor fietsers. In het verleden speelde dat niet zo. Weliswaar stoorden fietsers zich altijd al minder aan regels, maar nu zien we dat fietsers zich anders gaan gedragen. Ze rijden met koptelefoons, ze gebruiken navigatiesystemen.'

Margriet van Schijndel-de Nooij (TNO)

Steeds meer autofabrikanten stellen dat ze geen dodelijke ongevallen meer willen waarbij hun auto's betrokken zijn. Dan vormen de fietsers een belangrijke groep om rekening mee te houden.

'Ook de omgeving van de fietser verandert' vervolgt de SWOV-onderzoekster. 'Auto's gaan met elkaar communiceren om ongevallen te voorkomen. Dat wordt alleen getest voor auto-

auto ontmoetingen. De fietser wordt er niet bij betrokken. En er komen geluidarme elektrische auto's die de fietsers - zeker met de koptelefoon op - niet horen aankomen. Uit onderzoek weten we dat automobilisten tegenwoordig vooral op hun ogen afgaan en niet meer op hun gehoor. Maar bij fietsers en voetgangers ligt dat anders. De basisvraag waar fietsers nu precies op letten en welke informatie ze nodig hebben om te weten wat er om hen heen gebeurt, is nog niet beantwoord. We weten daarmee ook niet of dat wellicht een verklaring vormt voor de gestegen ongevallencijfers.'

Gedrag op fietspaden

Bij TNO in Helmond is de zoektocht naar antwoorden op dergelijke vragen inmiddels wel gestart. Margriet van Schijndel-de Nooij, projectmanager Integrated Vehicle Safety bij TNO, hield zich tot voor kort vooral bezig met de veiligheid van autozittenden en hoe voetgangers beschermd kunnen worden bij aanrijdingen. Maar de aandacht voor de fietser groeit. Niet alleen bij onderzoekers, ook bij autofabrikanten. 'Je ziet in heel Europa dat fietsers sinds een jaar of twee bij de auto-industrie op meer belangstelling kunnen rekenen. Dat komt omdat men ziet dat er toch veel te halen is. Steeds meer autofabrikanten stellen dat ze geen dodelijke ongevallen meer willen waarbij hun auto's betrokken zijn. Dan vormen de fietsers een belangrijke groep om rekening mee te houden.'

Het SaveCAP-project waarbinnen naast automatische remsystemen de fietsersairbag een belangrijke rol speelt is één van de speerpunten in het onderzoek van TNO. Een instrument waar grote winst mee valt te behalen, zo verwacht Van Schijndel. Naast modelstudies en botsproeven is daarvoor ook onderzoek gedaan naar de gedragingen van fietsers in de praktijk van alledag. 'Sinds een jaar verzamelen vijf KPN-auto's,

Kennis en hiaten

Het ontbreken van een goede verkeersongevallenregistratie - zie ook het artikel elders in dit nummer van Fietsverkeer - is een van de belangrijkste knelpunten om het onderzoek naar de verkeersonveiligheid van fietsers op een hoger plan te brengen. Dat stelt de SWOV in de studie 'Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten'. Daarin inventariseert het instituut ten behoeve van de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (NOaF) hoe het er voor staat met de verkeersveiligheid van de fietser en wat er zou moeten gebeuren aan wetenschappelijk onderzoek om die te verbeteren. Behalve dat een gebrekkige verkeersongevallenregistratie diepgaand onderzoek belemmert, is vaak ook niet bekend wat het effect is van generieke verkeersveiligheidsmaatregelen op de veiligheid van de fietser, aldus het onderzoek. Het staat wel vast dat de aanleg van fietspaden en vooral van

rotondes de fietsveiligheid aantoonbaar heeft verbeterd maar er is bijvoorbeeld nauwelijks iets bekend over het effect van handhaving en educatie op de verkeersveiligheid van de fietser. De SWOV pleit verder voor de ontwikkeling van zogenaamde Safety Performance Indicators voor fietsveiligheid. Daarbij gaat het om eigenschappen van het verkeerssysteem die bepalend zijn voor de veiligheid ervan. Daarbij kun je denken aan de noodzakelijke breedte van het fietspad in relatie tot de verkeersintensiteit of aan 'veilige snelheden' bij conflicten tussen fietsen en motorvoertuigen. Daarmee zijn de 'zwakke plekken' in het systeem beter te bepalen.

Letselbescherming van fietsers vraagt ook meer aandacht, aldus de SWOV. Zo moet worden uitgezocht hoe trottoirbanden, paaltjes en verkeersborden beter zijn af te schermen.

voorzien van camera's, beelden van bijna-ongevallen met fietsers. De camera slaat de kritische gevallen op en die worden geanalyseerd. Wie is op dat ogenblik waar precies, wat is de afstand, wat is de snelheid?'

Ook onderzoekt TNO het gedrag van fietsers op drukke fietspaden. Op twee locaties, in Eindhoven en Amsterdam, is een periode lang 24 uur per dag gekeken wat er nu precies gebeurt. De videobeelden worden geanalyseerd door deskundigen. Margriet van Schijndel: 'Dan zie je mensen die zonder te kijken een bocht naar rechts maken en dan ineens toch naar links gaan. Dat is moeilijk te benoemen als je erbij staat, maar wel als je een samenvatting van kritische beelden hebt. Dat moet vooral inzicht geven in de vraag wat er precies gebeurt. Waar schuilt het gevaar in? Pas als je dat begrijpt kun je goede maatregelen nemen.'

Oudere fietsers

Dat geldt ook voor de oudere fietsers, maar daar spelen nog andere zaken. Diversa Twisk van de SWOV: 'Ze zijn vaker bij eenzijdige ongevallen betrokken, ze vallen bijvoorbeeld vaker van de fiets. We weten niet hoe dat komt. Nu krijgt de elektrische fiets vaak de schuld van de toename van het aantal ongevallen. Ouderen zouden hard rijden en slecht anticiperen. Maar de penetratiegraad van de elektrische fiets is niet zo groot dat dit de verklaring is. Verder is het maar de vraag of de elektri-

sche fiets zo gevaarlijk is. Ouderen hebben vaak een probleem met de balans en een elektrische fiets komt eerder op snelheid. Dus dat zou best eens in het voordeel kunnen werken.'

Zowel de TU Delft als de Universiteit Twente doen daarom onderzoek naar de balans en stabiliteit van fiets en fietser. Bij de TU Delft richt men zich onder meer op de vraag waarom een fiets niet omvalt. Niet alleen met computermodellen, maar ook met een geïnstrumenteerde fiets.

'De markt van fietsfabrikanten is, mede door een grote versnippering, vrij ouderwets', stelt Jodi Kooijman die onlangs op dit onderwerp promoveerde. 'Fietsontwerpers doen eigenlijk nooit iets echt nieuws, maar bouwen voort op traditionele inzichten, ook als die niet blijken te kloppen. Aan het basisontwerp van de fiets is dan ook al honderd jaar niets wezenlijks meer veranderd. Wij proberen daar aan de TU Delft iets aan te doen. Met het door ons ontwikkelde model kunnen fabrikanten gericht sleutelen aan de stabiliteit van hun fietsen. Dat kan zeker ook interessant zijn voor ligfietsen, vouwfietsen en bakfietsen.' Mede-onderzoeker Arend Schwab van de TU vult aan: 'Misschien wel de belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat we hebben aangetoond dat noch het gyroscopische effect van de wielen noch de naloop* noodzakelijk is voor stabiliteit. Wij hebben laten zien dat een derde factor, de massaverdeling van de fiets ook belangrijk is.'



Margriet van Schijndel van TNO:

Onderzoek zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een tag aan de fiets waardoor een automobilist weet dat er een fietser in de buurt is.

300.000 euro voor fietsveiligheidsonderzoek

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt 300.000 euro beschikbaar voor innovatieve oplossingen om de fietsveiligheid te vergroten. Onderzoeksinstellingen, maatschappelijke organisaties, provincies, gemeenten en marktpartijen konden - in de vorm van een samenwerkingsverband - onderzoeksvoorstellen indienen die te maken hebben met enkelvoudige fietsongevallen van 50-plussers en veilig fietsgedrag van jongeren. In december wordt bekendgemaakt welk plan wordt uitgevoerd.



De oudere fietser al dan niet op de elektrische fiets is onderwerp van verschillende studies.



Divera Twisk van de SWOV:
Fietsonderzoek is nog niet heel groot in Nederland, maar er zijn best wel veel fietsonderzoekers.

De Universiteit Twente probeert vast te leggen welke persoonlijke fiets- en omgevingsfactoren een rol spelen in de subjectieve veiligheid van oudere fietsers en hoe deze het fietsen objectief beïnvloeden. Dat gebeurt met workshops met oudere fietsers en inzet van een computermodellen. Vera Bulsink van de UT: 'Dan blijkt bijvoorbeeld dat het voor de balans beter is om, tegen de intuïtie in, na een kleine verstoring het stuur losjes vast te houden. De reden is dat als het stuur bewegingsvrijheid heeft, het nog in staat is om een kleine verstoring te corrigeren.'

De resultaten van dergelijke onderzoeken worden onder meer gebruikt om een fiets te ontwikkelen die het voor ouderen mogelijk maakt langer veilig te blijven fietsen.

Nog wat verder weg liggen oplossingen op ITS-gebied. Een EU-studie binnen het SafeCycle-project gaf een eerste aanzet met oplossingen als een achteruitkijkcamera voor de fietser en een remlicht voor fietsers. TNO start binnenkort met het Europese project VRUITS dat nog een stap verder gaat. Van Schijndel: 'We gaan kijken welke rol ITS bij ontmoetingen tussen auto en fiets kan spelen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een tag aan de fiets of gebruik van een smartphone waardoor een automobilist weet dat er een fietser in de buurt is. Op die manier zou je bijvoorbeeld een automatisch remsysteem eerder kunnen laten reageren.'

Draagvlak

Maar wetenschappelijk onderzoek moet vroeg of laat worden omgezet in praktische toepassingen en maatregelen. Dat lukt soms wel, soms niet. Divera Twisk van de SWOV: 'Met wetenschappelijk onderzoek hebben we bereikt dat de fietsers zijn

gescheiden van wat men noemde agressieve auto's die met te hoge snelheden en teveel uitsteeksel mensen aanreden. Als wetenschappers hebben we gezegd dat je het verkeerssysteem zo moet inrichten dat een fout niet fataal is. Maar soms laten we zaken liggen waarvan wetenschappelijk is aangetoond dat het veiliger zou worden, zoals ISA - Intelligente Snelheidsadaptie.' 'Draagvlak is vaak het probleem bij het doorvoeren van de resultaten van wetenschappelijk onderzoek. Maar aan de andere kant is er in Nederland zelden een verkeersmaatregel ingevoerd omdat er draagvlak was. Draagvlak ontwikkelt zich als mensen positieve ervaringen opdoen. Toen het alcoholverbod werd ingevoerd waren er ook veel mensen tegen omdat ze vonden dat je daar toch zelf verantwoordelijk voor bent. Als je dat nu zou zeggen, zou men dat onacceptabel vinden.'

Margriet van Schijndel: 'Je moet inderdaad kijken; hoeveel mensen kun je bereiken met een maatregel en waar zit het draagvlak? Wetenschappers weten vaak niet goed hoe ze de resultaten van onderzoek naar de markt moeten brengen. Daarom hebben we binnen SaveCAP, het onderzoek naar de fietsersairbag, de industrie in het consortium opgenomen. Autoliv is wereldwijd een van de grootste leveranciers van airbags. Als we waren gekomen met een zelf in elkaar gezette airbag, waren we kansloos geweest.'

Met NOaF kan het fietsveiligheidsonderzoek in een stroomversnelling komen, verwacht Divera Twisk. 'Fietsonderzoek is nog niet heel groot in Nederland, maar er zijn best wel veel fietsonderzoekers. Bij de universiteiten, bij de revalidatiecentra, bij TNO. Maar iedereen werkte binnen zijn eigen kringetje. NOaF brengt die mensen bij elkaar en zo ontstaan samenwerkingsverbanden. En op termijn kun je daardoor ook gezamenlijk inschrijven op grotere onderzoeksprojecten. Je ziet ook dat het werkt. Al bij de eerste bijeenkomst werden druk visitekaartjes uitgewisseld.'

Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid

In de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (afgekort NOaF) werken nu 12 organisaties samen: SWOV, Fietsberaad, Ministerie van IenM, KiM, Ministerie van VWS, TNO, Fietsersbond, TU Delft, Rijksuniversiteit Groningen, VVN, VeiligheidNL en revalidatiecentrum Roessingh.

De website van NOaF (www.noaf.nl) bevat al de nodige informatie over het thema fietsveiligheid. Naast de deelnemende organisaties met de contactpersonen is er bijvoorbeeld een overzicht van lopende onderzoeksprojecten te vinden. NOaF nodigt andere organisaties uit dit overzicht aan te vullen. En binnenkort wordt de website uitgebreid met onderzoeken en rapporten uit de digitale bibliotheek van het Fietsberaad dat het samenwerkingsverband faciliteert.



**Nationale
Onderzoeksagenda
Fietsveiligheid**

* Gyroscopisch effect: een snel draaiend (fiets)wiel zal zich verzetten tegen verandering van de stand van de draaias.

Naloop: de voorvork van een fiets heeft een lichte doorbuiging waardoor de naloop ontstaat. Een grote naloop geeft een stabielere rechthoekgedrag.



Geen ongevallencijfers,

Ron Hendriks

Het rommelt rond de verkeersongevallencijfers. Vooral over het aantal mensen dat in het verkeer gewond raakt, groeit de onzekerheid. Instanties als SWOV, CBS en Rijkswaterstaat proberen weliswaar op basis van gebrekkige gegevens te schatten hoeveel het er werkelijk zijn, maar de marges worden steeds groter. In ieder geval zo groot dat er nauwelijks meer verkeersveiligheidstrends uit te destilleren zijn. Is er verbetering te verwachten? Of zijn er wellicht andere manieren om verkeersveiligheidsbeleid handen en voeten te geven?

Verkeersongevallenstatistieken komen tot stand op basis van cijfers over door de politie geregistreerde ongevallen. Die komen terecht in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen). Die cijfers worden door het CBS gecombineerd met gegevens van artsen en rechtbanken over niet-natuurlijke doodsoorzaken. Zo wordt het aantal verkeersdoden vastgesteld. De SWOV vergelijkt daarnaast de politiegegevens over gewonden met gegevens van de ziekenhuizen uit het zogenaamde LMR-bestand (Landelijke Medische Registratie) en schat op basis daarvan het aantal ernstig verkeersgewonden. Zowel politie en in mindere mate de ziekenhuizen registreren de laatste jaren steeds minder waardoor het eindresultaat steeds onbetrouwbarder wordt. De politie registreert minder dan 10 procent van het vermoedelijk werkelijke aantal ernstig verkeersgewonden. In 2000 was dat nog bijna 50 procent. Van de slachtoffers van een ongeval waarbij geen motorvoertuig betrokken was - zoals enkelvoudige fietsongevallen - komen er niet meer dan 50 van de 10.000 in de registratie terecht. Minder dan een half procent dus, terwijl dat in 2000 nog 7 procent was, constateert Henk Stipdonk van de SWOV.

Politie registreert alleen ernstige ongevallen

Belangrijke reden voor de terugval is dat de politie sinds 2009 alleen nog maar ernstige ongevallen registreert. Wel worden sinds die tijd de meldingen van verkeersongevallen verzameld, maar op basis van alleen zo'n melding is het niet mogelijk gedetailleerde informatie voor verkeersstatistieken te verzamelen. Soms is zelfs niet bekend of er een verkeersslachtoffer bij is gevallen. Daarnaast constateert bureau VIA.nl - dat veel Nederlandse gemeenten voorziet van verkeersongevallencijfers - dat de registratie per politie-regio sterk verschilt. In de ene regio is de daling van het aantal gerapporteerde ongevallen veel groter dan in de andere regio. Volgens Bert van Haaften van politie Haaglanden, lid van de landelijke stuurgroep afhandeling ongevallen, is het niet terecht dat de politie voortdurend de zwarte piet toegeschoven krijgt. 'Het komt vooral doordat - toen eenmaal besloten was dat de politie niet meer zou gaan registreren óm het registreren - alternatieve plannen om data te verzamelen niet van de grond kwamen. Het idee was dat verzekeraars, Spoedeisende hulp-posten en anderen een grotere rol zouden gaan spelen. Maar daar is weinig van terechtgekomen tot nu toe.'

Maar ook de ziekenhuiscijfers vertonen hiaten. In principe doen

Letsel Informatie Systeem

VeiligheidNL (tot voor kort 'Consument en Veiligheid') beschikt over het Letsel Informatie Systeem, LIS. Daarin worden slachtoffers geregistreerd die na een ongeval op een Spoedeisende hulp van een selectie van ziekenhuizen in Nederland komen. Volgens VeiligheidNL is de steekproef voldoende representatief om de cijfers naar landelijk niveau te kunnen ophogen. Via het LIS is het mogelijk om patiënten gericht te benaderen voor aanvullende informatie over de oorzaak van hun ongeval en de aard van het letsel. Deze methode is onder meer gebruikt bij recent onderzoek naar enkelzijdige fietsongevallen.



Van de slachtoffers van een ongeval waarbij geen motorvoertuig betrokken was - zoals enkelvoudige fietsongevallen - komen er niet meer dan 50 van de 10.000 in de registratie terecht.

toch verkeersbeleid?

de meeste ziekenhuizen mee met de landelijke medische registratie (LMR) maar sommige zijn daar consciëntieuzer in dan andere. Bovendien zit er van nature de nodige ruis in de cijfers, zo constateert de SWOV in een recent rapport over de registratie van verkeersongevallen. 'Het kan bijvoorbeeld zijn dat iemand tijdens het fietsen een hartstilstand krijgt, als gevolg daarvan valt en zijn been breekt. Ontstond de hartstilstand door het ongeval of andersom?'

Bert van Haaften (politie Haaglanden):

Het idee was dat verzekeraars, Spoedeisende hulp-posten en anderen een grotere rol zouden gaan spelen. Maar daar is weinig van terechtgekomen tot nu toe.

Geen nauwkeurige cijfers op lokaal niveau

Gevolg van dit alles is dat op nationaal niveau en zeker op lokaal niveau de nauwkeurigheid van de cijfers steeds discussiabeler is geworden, vooral als het gaat om gewonde verkeersdeelnemers. De SWOV probeert er het beste van te maken door de BRON-cijfers op te hogen op basis van een koppeling met de LMR-gegevens. Maar sinds 2010 lukt het op die manier bijvoorbeeld al niet meer de cijfers uit te splitsen naar leeftijd en vervoerwijze voor de ernstig verkeersgewonden. Alleen het landelijk totaal schatten lukt nu nog met voldoende nauwkeurigheid. Locatiegericht werken gaat met die opgehoogde cijfers al helemaal niet meer. Ook speelt mee dat steeds meer blijkt dat er verschil zit tussen oorzaken van dodelijke ongevallen en ziekenhuisongevallen, zegt Erik Donkers van VIA.nl. 'Dodelijk ongevallen hebben vaak een externe oorzaak, zoals veel te hard rijden of veel te veel drinken, terwijl bij ziekenhuisongevallen vaak sprake is van 'echte' ongelukken, waar is gereden met een snelheid die past bij het wegontwerp.' VIA.nl bracht onlangs wel de app ViaStat Dashboard uit waar

de - opgehoogde - ongevallencijfers zijn uitgesplitst tot op gemeentelijk niveau, maar ook Donkers geeft aan dat daar beperkingen aan zitten. 'We hebben dat vooral gedaan omdat de officiële cijfers van het ministerie door gemeenten gezien worden als de juiste cijfers. En die laten dan een hele sterke daling zien, maar dat komt door de onderregistratie. Dat wilden we doorbreken. Ook al zijn die cijfers misschien niet heel precies. De trend klopt wel.'

Gemeenten en provincies klagen ondertussen steen en been dat het zo wel erg lastig wordt prioriteiten te stellen in het verkeersveiligheidsbeleid, bijvoorbeeld als het gaat om het selecteren van doelgroepen en locaties om maatregelen en acties op te richten. En de vraag is of op korte termijn verbetering te verwachten valt.

De minister van Veiligheid en Justitie heeft toegezegd dat de politie ook de categorie ernstig gewonden weer beter zal gaan registreren. Volgens Bert van Haaften van de politie moeten we daar nog geen al te hoge verwachtingen van koesteren. 'Het idee is om in de toekomst niet alleen van de ernstige ongevallen maar van alle ongevallen waar de politie bij komt meer gegevens te gaan registreren, zoals het kenteken, gegevens van betrokkenen, toedracht e.d. Je zou dat een 'registratie light' kunnen noemen. Maar voor de realisatie zijn we afhankelijk van de ICT-afdeling van de politie en die heeft op dit ogenblik nog andere prioriteiten. Ik durf dus niet te zeggen dat we daar met ingang van 2013 al mee kunnen beginnen.'

Volgens Erik Donkers duurt het in ieder geval nog een paar jaar voordat dit weer tot een betrouwbare reeks cijfers leidt waaruit trends zijn af te lezen. En over een veel grotere groep lichtgewonden weten we dan nog steeds niet veel. Het LIS van VeiligheidNL (zie kader) geeft daarover enige uitsluiting, maar in dit bestand ontbreken detailgegevens over het ongeval, zoals de toedracht, locatie, enzovoort.



De minister van Veiligheid en Justitie heeft toegezegd dat de politie ook de categorie ernstig gewonden weer beter zal gaan registreren maar de vraag is of dat binnen afzienbare termijn gaat lukken.

Autoverzekeraars

Autoverzekeraars beschikken over veel informatie over verkeersongevallen. En ze willen die informatie eventueel ook wel beschikbaar stellen voor onderzoeksdoeleinden. Maar er zitten nogal wat haken en ogen aan. De meeste meldingen komen nu nog via een schadeformulier binnen en die heb je nog niet zomaar in een database. Dat wordt al wat makkelijker nu er een app is waarmee automobilisten hun schade digitaal kunnen doorgeven, maar die slaat tot nu toe nog niet echt aan. Bovendien worden op die manier alleen schadegevallen zonder letsel doorgegeven. Het overgrote deel van de enkelvoudige ongevallen wordt niet door de verzekeraars geregistreerd (behalve in geval van een all risk verzekering). Zeker 30% van de dodelijke ongevallen is het gevolg van een enkelvoudig ongeval en bij gewonden is dit mogelijk wel 50%. Aan de andere kant beschikken de verzekeraars wel over de locatiegegevens van die ongevallen.

Richard van de Werken (Hastig):

Het lijkt wel alsof we denken dat door het ontbreken van cijfers er geen ongevallen meer gebeuren.

Anders werken met ongevallen

Maar ondertussen? Richard van de Werken, van Hastig, bekijkt de zaak pragmatisch. 'Het lijkt wel alsof we denken dat door het ontbreken van cijfers er geen ongevallen meer gebeuren. Maar er zijn nog steeds blackspots, alleen zien we ze niet meer. Wanneer je als gemeente gewoon uitgaat van de geregistreerde ongevallen, heb je voorlopig je handen vol. Zet bijvoorbeeld de locaties met meer dan drie letselongevallen in drie jaar met fietsers op een kaart en je krijgt al zicht op probleemlocaties. Daar kun je in ieder geval ter plaatse gaan kijken waar het aan schort. Het zou niet de eerste keer zijn dat je een rotonde ontdekt die in de praktijk toch niet zo veilig is.' Wat Van de Werken betreft ligt de sleutel in openheid van gegevens. 'Nu blijft informatie over ongevallen vaak beperkt tot de professional. De inwoners van een gemeente weten vaak niet waar de onveiligste locaties liggen en zeker niet wat de gemeente daar van plan is te gaan doen. Door de informatie voor iedereen inzichtelijk te maken, zoals al in Gelderland gebeurt op [gelderland.oververkeer.nl](http:// gelderland.oververkeer.nl), laat de wegbeheerder zien wat hij kan doen en waar hij zijn verantwoordelijkheid kan nemen. Maar ook ontstaan nieuwe mogelijkheden. Als je als ouder weet wat gevaarlijke kruispunten zijn, kun je een veilige route uitstippelen als je kind voor het eerst naar de brugklas gaat. En als je weet dat een bepaalde fietsroute in de winter pas laat gestrooid wordt, dan kun je die beter mijden als het sneeuwt. Ook de aanpak van onnodige paaltjes op fietspaden past daarin. Zo'n analyse wordt makkelijker als je niet alleen de positie van de paaltjes met elkaar deelt, maar ook de belangrijkste fietsroutes en de geregistreerde ongevallen met fietsers.'

'Ongevallen zijn wel bruikbaar, maar je moet er anders mee gaan werken', aldus Erik Donkers van VIA.nl. 'Echte blackspots

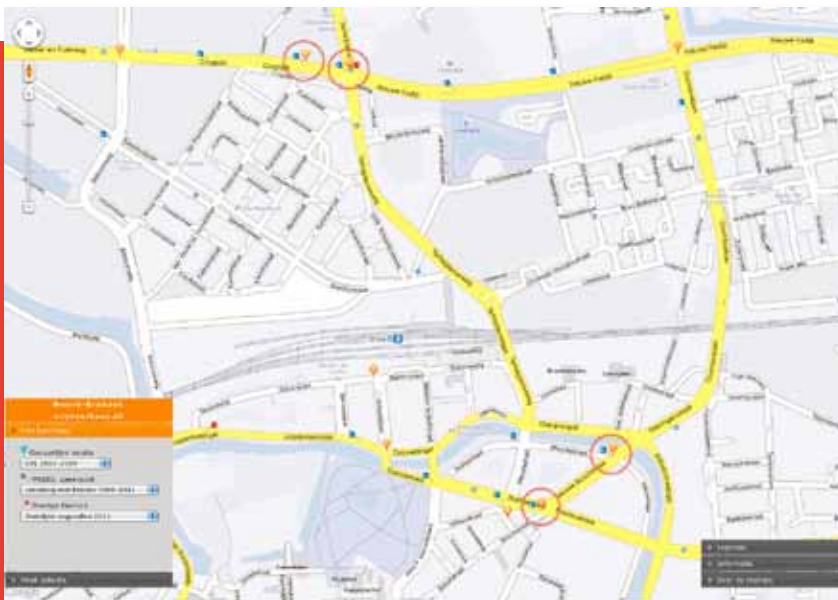
kennen we niet meer, en als ze er wel zijn, zijn ze vaak zelfs met veel geld niet op te lossen gezien de verkeersdruk.' Devira Twisk van de SWOV zit ook op die lijn. 'Er overlijden 190 fietser per jaar, zeg gemiddeld 15 in elke provincie, 1 in elke stad. Dat betekent dus een enorme verdunning van de problematiek. Bovendien hebben we weinig kennis over fietsongevallen. Dus moet je andere maatstaven aanleggen als het gaat om maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Zijn er bijvoorbeeld gevaarlijke kruisingen of is er sprake van hoge rijnsnelheden? Maar daarvoor moet je wel de kennis ontwikkelen.' VIA.nl is er al vast mee aan de slag middels een 'Blackspotkaart 2.0'. Erik Donkers: 'Daarbij gebruiken we snelheidsgegevens van TomTom en maken zo een risicokaart. We weten dat 1 km/uur te hard rijden drie procent extra risico met zich meebrengt. Maar gemeenten en provincies hebben nog geen snelheidsbeleid. Daarom combineren we dat met de ernstige BRON-ongevallen en de gegevens van het Meldpunt Veilig Verkeer van VVN waar burgers met meldingen terecht kunnen. Die stapelen we en komen zo tot prioriteiten. 'Dat zal een iPad-app worden, vooral om raadsleden ervan te overtuigen dat er locaties zijn waar echt wat moet gebeuren.' 'Als je zo'n locatie gevonden hebt kun je die toetsen, bijvoorbeeld met de VSGS methodiek (Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten) waarbij snelheid als uitgangspunt wordt genomen om de (potentiële) onveiligheid van situaties in kaart te brengen.'

Erik Donkers (VIA.nl):

Ongevallen zijn wel bruikbaar, maar je moet er anders mee gaan werken.

Conflictobservatie en crowdsourcing

Overigens zijn er meer methoden om onveilige situaties in beeld te brengen. DTV Consultants bracht een paar jaar geleden in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) een aantal methoden in kaart waarmee je zonder harde gegevens uit de ongevallenregistratie de verkeersveiligheid



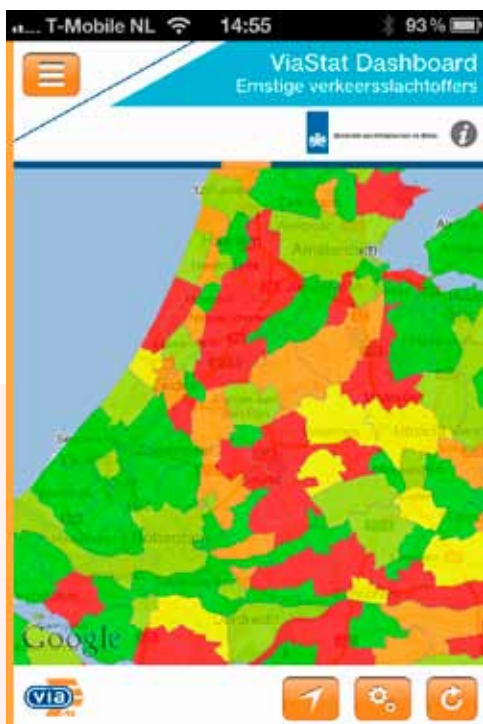
Door de geregistreeerde ongevallen op kaart te zetten en informatie te combineren krijg je ook zicht op probleemlocaties. Hier in oranje gevaarlijke locaties, in rood dodelijke ongevallen en in blauw letselongevallen met fietsers. Op de gemarkeerde locaties zou de fietsveiligheid nader onderzocht kunnen worden.

van locaties of wegvakken kunt onderzoeken.[1] Men kwam tot 11 tools, waaronder de verkeersveiligheidsaudit, de conflictobservatiemethode DOCTOR, het Wegbeeldonderzoek e.a. De SWOV breidde de lijst onlangs uit tot in totaal 37 methoden en instrumenten. Veel methoden maken weliswaar gebruik van objectieve gegevens, maar dat zijn lang niet altijd (alleen) ongevalgegevens. Een klein deel maakt gebruik van subjectieve gegevens, waarbinnen ook weer verschillen te onderscheiden zijn, zoals informatie van burgers en inschattingen van experts. Vijf methoden springen er op het eerste gezicht qua betrouwbaarheid uit volgens de SWOV: APM's (Accident Prediction Model), Conflictobservaties in microsimulatiemodellen, DOCTOR (Dutch Objective Conflict Technique for Operation and Research), VVR (Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio), VVR-GIS (Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio op basis van een Geografisch Informatie Systeem).[2] Maar er is ook nog een ander spoor dat de laatste tijd meer aandacht krijgt: de 'crowdsourcing-aanpak'. Ofwel laat burgers zelf ongevallen melden dan heb je ook meer kans dat je ook

de lichtere ongevallen in de statistieken terugziet. Het regionaal Orgaan Friesland oriënteert zich al op de mogelijkheden van een app. Erik Donkers: 'Maar je kunt wellicht ook met een netwerk van mensen gaan werken, takelbedrijven, buschauffeurs. Of samenwerken met de verzekeraars. Maar dan moet je wel oppassen dat bepaalde typen ongevallen door bepaalde mensen niet meer dan gemiddeld worden gerapporteerd.'

Diepteonderzoek naar fietsongevallen

De SWOV is gestart met een diepteonderzoek naar fietsongevallen. Dit onderzoek richt zich op fietsongevallen waarbij een 50-plusser van zijn of haar fiets is gevallen, als een fietser tegen een obstakel is gebotst, of als een fietser met een voetganger, een andere fietser, een snorfiets of een bromfietser in botsing is gekomen. Als er een dergelijk ongeval is gebeurd, krijgt de SWOV daarover een melding van de politie of ambulancedienst. Een onderzoeksteam neemt vervolgens contact op met de personen die bij het ongeval betrokken waren, inspecteert de schade aan de voertuigen en bekijkt de locatie van het ongeval. Per ongeval maakt het team een beschrijving van het ongevalproces: hoe is het ongeval ontstaan en welke factoren hebben daar vermoedelijk een rol bij gespeeld? Dat moet leiden tot kennis waarmee vergelijkbare ongevallen in de toekomst kunnen worden voorkomen. Dergelijk onderzoek is overigens niet nieuw. Duitsland kent GIDAS. Dat staat voor German In-Depth Accident Study. In twee Duitse regio's staan teams klaar om er direct op af te gaan als er een ongeval gebeurt. Alles wordt in detail beschreven. De omstandigheden in de regio's laten zich enigszins vergelijken met Nederland. Vandaar dat bijvoorbeeld TNO er geregeld gebruik van maakt waarbij men BRON- en GIDAS-gegevens aan elkaar koppelt.



De app ViaStat Dashboard brengt de ongevallen per gemeente globaal in beeld. Vooral om bijvoorbeeld wethouders en gemeenteraadsleden wakker te schudden. Maar je kunt er niet echt het beleid op baseren.

Literatuur

- 1 Toolkit analysemethoden, Paul van de Bosch, DTV Consultants, 2008.
- 2 Methoden en instrumenten voor het onderbouwen van verkeersveiligheidsbeleid, Dr. L.T. Aarts, SWOV, 2011.



Hovenring

De stalen brug zweeft als een vliegende schotel met een doorsnede van 72 meter boven het kruispunt van de drukke Heerbaan in Eindhoven. Het kruispunt is verdiept aangelegd, zodat het te overbruggen hoogteverschil voor fietsers en voetgangers kleiner is. Decoratieve verlichting is in het cirkelvormige dek geïntegreerd. Ledverlichting in de handregel zorgt voor een verlicht brugdek en voor voldoende licht op ooghoogte.





De evolutie van de fietsbrug

Ron Hendriks

De fietsbrug wordt steeds mooier. De ontwikkeling werd al een tijdje geleden ingezet met opvallende ontwerpen als de Slinger in Drachten, de Hoge Brug in Maastricht en de Snelbinder in Nijmegen. En de trend zet door, bijvoorbeeld met de Hovenring in Eindhoven en de Weerdsprong in Venlo.

Tot voor een aantal jaren terug was een fietsbrug voor een verkeerskundige vaak niet meer dan een streep op de kaart. De kortste weg van A naar B, over het water of een autowegbarrière. Maar de aandacht voor de verschijningsvorm van de fietsbrug groeit. Voor de vormgeving, voor interessant materiaalgebruik, voor boeiende verlichting. En voor de functie van fietsbrug als landmark om bijvoorbeeld de toegang tot de stad te markeren. Bovendien laat je zo zien de fietser echt serieus te nemen.

De Meander

De betonnen brug slingert zich van stedelijk naar landelijk gebied op de rand van Enschede. De vormgeving, het slanke brugdek en de strakke afwerking zorgen voor een karakteristieke verschijning. Toch konden de kosten beperkt worden gehouden door de slingerende vorm met eenvormige prefab elementen te realiseren.





Houtwalbrug

Eén brug met verschillende hellingpercentages. De Houtwalbrug in Ede biedt de voetgangers de kortste weg met een wat steilere helling. De fietsers hebben een wat vlakkere helling te nemen.

Een streep op de kaart

Verkeerskundigen en bruggenbouwers hebben elkaar dan ook veel te vertellen. Want een streep op de kaart kan op talloze manieren omgezet worden in een brugontwerp. Adriaan Kok is ontwerper bij ipv Delft, het bureau dat onder meer tekende voor het meest recente 'landmarkproject': de Hovenring bij Eindhoven. Op dit ogenblik werkt hij aan een CROW-publicatie over de eisen die aan een brug voor langzaam verkeer gesteld zouden moeten worden. Een uitgave die volgend jaar verschijnt en ook zal benadrukken hoe brugontwerpers en verkeerskundigen samen op kunnen trekken, te beginnen bij het trekken van de streep op de kaart. Adriaan Kok schetst in een notendop het ontwerpproces van een brug, dat in de CROW-uitgave uitgebreid aan de orde zal komen. 'Wij starten het ontwerpproces met een eisenanalyse. Kort samengevat kijken we welk doel de brug dient en waarmee we rekening hebben te houden. Daarbij komt natuurlijk ook de vraag aan de orde of

de streep op de goede plaats ligt. Een verkeerskundige analyse geeft wellicht de ideale situering maar als op die locatie de inpassing op problemen stuit of de uitvoeringskosten hoog zijn, is een brug op een andere plaats misschien wel een efficiëntere oplossing.'

'Vervolgens zoomen we in op de context. Wat zijn belangrijke omgevingsfactoren? In Eindhoven vormden bijvoorbeeld het Evoluon en een lichtnaald belangrijke elementen in de stedenbouwkundige context. Het ontwerp voor de Hovenring verwijst naar beide elementen met de pyloon, het cirkelvormig brugdek en het lichtontwerp. Maar elders kunnen bijvoorbeeld de wensen van omwonenden een rol spelen, of de sociale veiligheid, de ligging van kabels en leidingen of de bodemgesteldheid.'

'Als volgende stap richten we ons verder op de vraag wie de toekomstige gebruikers van de brug zijn', vervolgt Adriaan

Fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen

Een brug onder een brug in Haarlem. De 110 meter lange en 6,5 meter brede verbinding ligt deels onder het waterniveau en wordt via een stalen bootvorm onder de weg door geleid. De niveaoverschillen zijn klein; led-verlichting in de witte brugleuning zorgt voor voldoende sociale veiligheid.



Kok: 'Een fietsbrug is bedoeld voor fietsers en vaak ook voetgangers. Toch zijn die meestal niet bepalend voor de uitvoeringsvorm van de brug. Dat is het zwaarste en breedste voertuig dat ooit van de brug gebruik zal maken. Dat kan een klein onderhoudskarretje van de gemeente zijn dat misschien inclusief inzittenden vijf ton weegt. Maar als een forse tractor de brug moet passeren om bijvoorbeeld het talud te maaien of te strooien moet je soms al rekenen met negen ton belasting. En misschien moeten ook hulpdiensten van de brug gebruik kunnen maken.'

Ook moet het brugdek meer kunnen verduren dan het gewicht van fietsers en voetgangers. De zogenaamde aanrijbelasting is vaak zeer bepalend voor de dimensionering. Kok: 'Mooi voorbeeld van een elegante oplossing om tegemoet te komen aan die eis zie je bij de Hovenring. Daar wordt een eventuele aanrijding niet opgevangen door de brug zelf maar door extra

zwaar uitgevoerd bewegwijzeringsportalen vóór de brug. De fietsbrug kon daardoor een ranker uiterlijk krijgen.'

Dimensionering afhankelijk van aanpak onderhoud

De beschikbare ruimte voor brug inclusief hellingbanen is een volgende factor om rekening mee te houden. Is er een noodzaak om - bij gebrek aan ruimte - een slingerbaan te maken om de hellingpercentages binnen de grenzen te houden of gaan fietsers in rechte lijn omhoog? En staat de helling op palen of leggen we die op een berg grond? 'De laatste oplossing kan vele malen goedkoper zijn maar neemt meer ruimte in beslag en het doorzicht ontbreekt. Dat speelde bijvoorbeeld in een industriegebied waar bedrijven die achter de toekomstige hellingbaan lagen in het zicht wilden blijven. Daar kwam dus een helling op palen. Ergens anders wilden bewoners juist afgeschermd worden van de omgeving en ging de voorkeur sterk

uit naar een helling met een dicht talud dat bovendien het verkeersgeluid nog temperde.'

Adriaan Kok komt er steeds op terug. De manier waarop het onderhoud in de toekomst gaat gebeuren is leidend bij het dimensioneren en daardoor een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp van een brug. Maar een brug moet ook esthetisch zijn en de details moeten kloppen, zoals afwatering, voo-

govergangen en verlichting. Dat laatste heeft trouwens met de komst van ledverlichting een vlucht genomen. 'Met een paar ledbalken kun je al mooie accenten leggen. Zo krijg je eigenlijk twee bruggen voor de prijs van één: overdag en 's nachts.'

Daarnaast speelt de materiaalkeuze. Beton, staal, composiet? Kok: 'Meestal stemmen we de materiaalkeuze en het ontwerp vroeg in het proces op elkaar af. Maar het kan uit financieel

Pyloonbrug

Een opvallende gekromde pyloonbrug in Emmen. De grote slingervorm komt voort uit de meest logische routing vanuit Delftlanden naar het centrum van Emmen.





Weerdsprong

Met opengewerkte steunbogen geïnspireerd op het Romeinse verleden van Venlo. De 77 meter lange en 5,5 meter brede brug vormt overdag een strakke witte verschijning met 's avonds verlichte glazen balustrades. Ieder paneel kan men van kleur laten veranderen, bijvoorbeeld om de brug bij speciale gelegenheden feestelijk te verlichten.



oogpunt interessant zijn bij een aanbesteding de aannemer een aantal opties mee te geven in de materiaalkeuze.' 'Het kan voorkomen dat een brug niet binnen het budget is te realiseren. Ook omdat er wel eens de neiging is om op grond van het ASVV riante afmetingen te vragen voor de breedte van de brug. Dan moet je je afvragen of dat wel nodig is. Of bijvoorbeeld fietsers en voetgangers werkelijk gescheiden moeten worden of dat intensiteiten zodanig zijn dat deze samen van een smallere brug gebruik kunnen maken.'

Soms betekent dat dus opnieuw beginnen en andere keuzen maken. 'Bruggen ontwerpen is een iteratief proces', zo heeft Adriaan Kok geleerd.

Onder de titel 'De X-factor van een fietsvriendelijke helling' besteedde Fietsverkeer in nr. 21 aandacht aan de vraag hoe de hellingshoek van een fietsvriendelijke helling is te berekenen. Zie www.fietsberaad.nl > Zoek op X-factor.



De nieuwe fietspadpaal

Veel paaltjes op fietspaden zijn 75 cm hoog, hebben een diameter van 9 centimeter en zijn uitgevoerd in degelijk staal. Wie heeft dat eigenlijk bedacht? Is er überhaupt over nagedacht wat de veiligste en beste paal voor fietsers is?

Over de verkeerszuil, het auto-broertje van de fietspadpaal, is in het verleden uitgebreid gediscussieerd. De gele koker is bijvoorbeeld ook opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften BABW. De verschijningsvorm van de fietspadpaal is waarschijnlijk meer toeval dan wijsheid. Voor het Fietsberaad aanleiding om fris van de lever te bedenken wat er in een programma van eisen voor een nieuwe fietspaal zou moeten staan. Het lijstje: autowerend, zichtbaar, vergevingsgezind, toegankelijk voor gladheidsbestrijdingsvoertuigen en hulpdiensten, vandalisme- en diefstalbestendig, onderhoudsarm en betaalbaar.

Vervolgens is aan de drie belangrijkste leveranciers (Velopa, Erdi en Pol) gevraagd op welke manier hun producten invulling geven aan deze eisen.

Tevens zijn ze uitgenodigd in het kader van de proeflocaties mee te denken over verbeteringen.

En dat doen ze alle drie graag.

Pol schuift een flexibele kunststofpaal naar voren (de Flexpost BB21) en Erdi vindt een stalen paal met led-verlichting op zonne-energie het meest

Minder fietspaaltjes in de weg

Otto van Boggelen

Amersfoort was één van de eerste gemeenten die gevaarlijke fietspaaltjes ruimde. Daar sneuvelde er al 90. Een aantal andere gemeenten volgde dit voorbeeld. En dat is een belangrijke stap in het terugdringen van enkelvoudige fietsongevallen.

Met een fietspaaltje kan men autoverkeer weren, maar fietspaaltjes brengen risico's met zich mee. Exacte aantallen zijn niet bekend, maar jaarlijks belanden honderden fietsers en snorfietsers in het ziekenhuis en soms vallen er ook dodelijke slachtoffers.

Veel wegbeheerders zijn zich inmiddels wel bewust van de risico's die aan het plaatsen - of laten staan - van een fietspaaltje verbonden zijn. Zeker na het verschijnen van Fietsberaadpublicatie 19a, waarin nog eens werd benadrukt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval.

Die extra aandacht leidde onder meer tot Fietsberaad-pilots in Amersfoort en Goes om te bekijken hoe je het fietspaaltjesbestand het beste kritisch kan doorlichten. In Amersfoort werd daarbij veel werk gemaakt van het betrekken van bewoners

bij de inventarisatie van gevaarlijke paaltjes via een speciaal daartoe ingerichte website. Op een digitale kaart konden inwoners per locatie voor of tegen zo'n paaltje stemmen en zelf ook nieuwe paaltjeslocaties inbrengen. Daar maakten ruim 1400 mensen gebruik van. Samen brachten ze 4243 stemmen uit. In verreweg de meeste gevallen wilde men het paaltje graag weg hebben (3556 stemmen); 492 stemmen zijn uitgebracht op paaltjes die volgens de inwoners mogen blijven staan. Een inventarisatie van deskundigen leerde dat een deel van de paaltjes inderdaad weg kan, maar ook een deel niet. Soms hadden de paaltjes een functie als knip of om bijvoorbeeld zwaar verkeer te weren van bruggen. Zo werden 240 paaltjes beoordeeld waarvan er 90 zijn of worden weggehaald. In Goes gingen de gemeente zelf de straat op om de fietspaaltjes kritisch onder de loep te nemen. Maar ook daar mochten

Flexibele kunststofpaal van Pol.



geschikt (Model 90 Solar Flash). VelopA wil eerst nog wat tijd om te broeden op de nieuwe fietspadpaal, maar heeft wel een concreet idee voor prefab alarmribbels op het wegdek. Geen van de fabrikanten geeft echter gedetailleerd aan in welke mate hun paal voldoet aan de verschillende eisen. Maar wat niet is, kan nog komen. We doen alvast een voorzet.

Autowerend

Uitgangspunt in het 'Fietsberaad-keuzeschema sanering paaltjes' is: alleen een paal als er een grote kans is op oneigenlijk gebruik door autoverkeer. De paal moet dan ook echt auto's weren, anders hebben we wel de nadelen, maar niet de voordelen. Voor de stalen paal van Erdi zijn er geen twijfels. Bij de flexibele paal van Pol zal de praktijk het moeten uitwijzen. Er zijn flexibele paaltjes op de markt, waar automobilisten met het grootste gemak overheen rijden. Die zijn dus niet geschikt. De Flexpost is echter veel groter en robuuster. Eventueel kan een Flexpost voorzien worden van een stalen kern, maar dat is weer nadelig voor de toegankelijkheid van hulpvoertuigen.

Stalen paal met LED-verlichting van Erdi.



Zichtbaarheid

Dat een fietspadpaal rood-wit reflecterend moet zijn, is geen nieuws. Daarnaast is het formaat van grote invloed op de zichtbaarheid. Hier geldt: hoe groter hoe beter. Te hoog kan wel weer tot meer conflicten met het stuur leiden. De Flexpost met hoogte van 1 meter en een diameter van 16 cm is wat de zichtbaarheid betreft in het voordeel. Bij Erdi zorgt de rode LED-verlichting in de avonduren voor extra zichtbaarheid. Pol beveelt aan om witte LED-verlichting op zonne-energie in het wegdek aan te brengen, die de paal aanschijnt.

Vergevingsgezind

Als een fietser onverhoopt tegen de paal botst, mag hij zich niet onnodig bezeren. Het is duidelijk dat een stalen paal weinig mededogen heeft. Een flexibele paal absorbeert de botsenergie beter.

Selectieve toegankelijkheid

Soms moeten hulpdiensten zonder oponthoud toegang hebben tot het fietspad. Het is daarnaast in het

Prefab alarmribbels van VelopA.



belang van fietser zelf dat er geen belemmeringen zijn voor de strooi- en veegwagens. De Erdi-paal is eenvoudig te verwijderen. Om te voorkomen dat ook automobilisten op hetzelfde idee komen, kan de paal voorzien worden van alle mogelijke sloten (driehoek 8 mm, driehoek 10 mm, zeskant 8 mm, kroonslot, enz). Die grote diversiteit aan sleutels is in de praktijk weer een probleem. Hulpdiensten rijden met grote sleutelbossen rond. De Flexpost heeft dat probleem niet. Hulpvoertuigen en veegwagens kunnen er volgens Pol zonder problemen overheen rijden.

Vandalisme- en diefstalbestendig

Dat staal vandalismebestendig is, staat als een paal boven water. De flexibele paal zal zich in de praktijk nog moeten bewijzen. Het is in ieder geval minder fijn om tegen een stalen paal te schoppen, dan tegen een flexibele paal. Een potentieel hebbedingetje is de led-verlichting in de Solar Flash, maar Erdi zegt geen gevallen van diefstal te kennen.

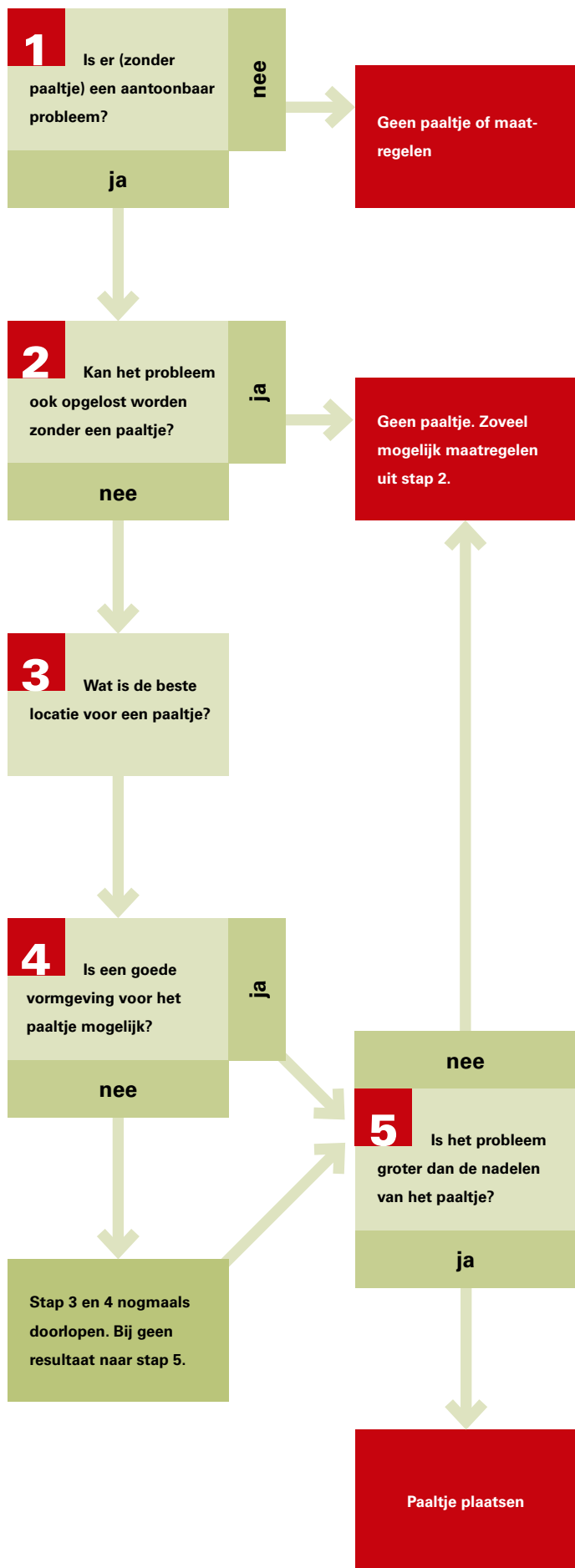
Wordt vervolgd. Alle suggesties zijn welkom via info@fietsberaad.nl

inwoners zelf gevaarlijke paaltjes melden. Dat leverde een flinke lijst op, waaruit 25 locaties werden gekozen om het eerst aan te pakken. Rond de helft van die paaltjes kon zonder meer worden verwijderd, bij de rest was herinrichting geboden om de risico's voor de fietsers terug te dringen. Dat varieerde van aandacht aan de verlichting schenken tot het vervangen van paaltjes door meer opvallende rood-witte paaltjes en het aanbrengen van ribbelmarkering, enzovoort.

Inmiddels heeft een aantal andere gemeente het voorbeeld van Amersfoort en Goes gevolgd. In Zwolle heeft men ook een speciale paaltjeswebsite ingericht waar bewoners foute paaltjes kunnen melden. De gemeente Velsen deed zelf een inventarisatie die leidde tot het opruimen van zo'n 100 fietspaaltjes. En in tal van andere gemeenten heeft het fietspaaltje in ieder geval al de politieke agenda bereikt en zullen maatregelen volgen. En ook Arnhem is bezig uit te zoeken of er paaltjes weg kunnen.

De vraag wanneer een fietspaaltje zinvol is, is op zich eenvoudig te beantwoorden: plaats alleen een paaltje als de noodzaak duidelijk aangetoond is. En voor bestaande situaties: verwijder het paaltje, tenzij de noodzaak aangetoond is. Maar in de praktijk ligt dat natuurlijk niet altijd zo eenvoudig. Om wegbeheerders te helpen bij het maken van de afweging wel of geen paaltje heeft het Fietsberaad een keuzeschema opgesteld. Dat is via fietsberaad.nl te downloaden, inclusief een uitgebreide toelichting. Op de volgende pagina is een verkorte versie opgenomen.

Ondertussen start binnenkort ook een aantal pilots van het Fietsberaad en het ministerie van Infrastructuur en Milieu in diverse gemeenten waar de voorgestelde oplossingen in de praktijk zullen worden getoetst. En uiteraard zal die kennis worden gebruikt om het keuzeschema aan te vullen met de in de praktijk verkregen kennis.



- 1 Is er sprake van:**
- Hinder en gevaar door rijdende (personen)auto's?
 - Hinder en gevaar door geparkeerde (personen)auto's op het fietspad?
 - Beschadiging verharding, kunstwerken of bermen door zware voertuigen? en/of
 - Zijn er klachten van omwonenden?
 - Tellingen beschikbaar?
 - Beschadigingen of bandensporen?

- 2 Denk aan:**
- Duidelijke(r) bebording (vooraankondiging, doodlopende weg).
 - Omwonenden in de buurt informeren over ongewenst gebruik.
 - Aanspreken specifieke overtreders. Met name als de overtreders werknemers van een bedrijf betreft, is dit kansrijk.
 - Handhaving, bijvoorbeeld in de spits of tijdens evenementen.
 - Toepassing bromfietsdrempel.

- 3 Houd rekening met:**
- De locatie sluit aan bij het verwachtingspatroon en het attentieniveau van fietsers: nabij het begin van een fietspad of een bijzonder punt.
 - Niet te dicht op een kruispunt, niet in een bocht, niet onderaan een helling. Circa 12,5 meter uit het kruisingvlak.
 - Nabij openbare verlichting.
 - Voldoende ruimte voor een goede vormgeving.

- 4 Zorg voor goede vormgeving:**
- Doorgang voor fietsers zo breed mogelijk. Als personenauto's het probleem zijn: 1,6 meter tussen de paaltjes. Als zwaar verkeer het probleem is: 2,3 tot 2,5 meter.
 - Paaltjes inleiden met markering, ribbels en bestrating met een afwijkende structuur.
 - Bij versmallingen van het fietspad altijd kantmarkering op 0,1 meter van de rand.
 - Openbare verlichting achter de paaltjes. Indien lichtmasten niet mogelijk zijn een led-lamp in de kop van het paaltje.
 - Paaltje rood-wit (vanwege contrast) reflecterend, 75 cm hoog, rond en voldoende robuust (doorsnee 16 cm). De paal mag geen uitstekende delen bevatten. In verband met gladheidsbestrijding of hulpvoertuigen: palen volledig uitneembaar of verzinkbaar. Nooit een neerklapbare paal.
 - Vormgeving van de randen van het fietspad is afhankelijk van de situatie ter plekke. Indien een trottoirband (meestal gazonband) aanwezig is, wordt deze ter plekke van de paal doorgezet.
 - Om de aanbevolen breedte van de doorgang voor fietsers te realiseren moet het fietspad vaak versmald of verbreed worden. Bij tweerichtingsfietspaden gaat meestal de voorkeur uit naar verbreden, met één of meerdere palen met inleidende ribbelmarkering middenop.
 - Bij versmallingen wordt de rijlijn van een solofietser op ca 30 cm van de rechter fietspadkant zo min mogelijk gehinderd. Een éénrichtingsfietspad wordt daarom bij voorkeur vanaf de linker zijde versmald.

Tip

Voor bestaande situaties

Haal het paaltje tijdelijk weg, bijvoorbeeld in de winterperiode om de gladheidsbestrijding te verbeteren. Plaats het paaltje alleen terug als er klachten komen.

Tip

Voor nieuwe situaties

Plaats in eerste instantie geen paaltje, maar houd in de vormgeving wel rekening met een paaltje (zie stap 4). Als er in de praktijk toch klachten komen, kan goed onderbouwd alsnog een paaltje geplaatst worden.

Tip

Bij hinder en gevaar door rijdende auto's

- De formele route voor het autoverkeer korter of sneller maken.
- De oneigenlijke route via het fietspad langer of lastiger maken, bijvoorbeeld door een doorsteek via een berm onmogelijk te maken.

Tip

Bij hinder en gevaar door geparkeerde auto's

- Meer parkeervoorzieningen aanleggen voor of na het fietspad.
- Parkeren in de berm van het fietspad fysiek moeilijk of onmogelijk maken.

Tip

Bij beschadiging door zware voertuigen

- Zwaardere constructie toepassen, zodat zware voertuigen geen schade aanrichten. Ook van belang voor onderhoudsvoertuigen.

Tip

Als rijdende auto's het probleem zijn, dan is vaak één knip op een strategische locatie toereikend.

Tip

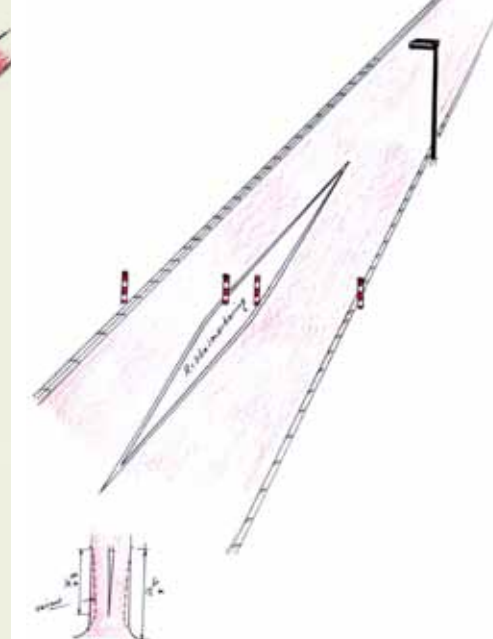
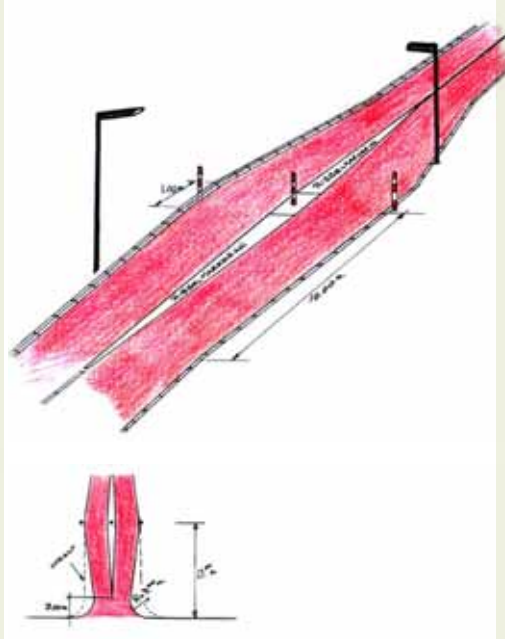
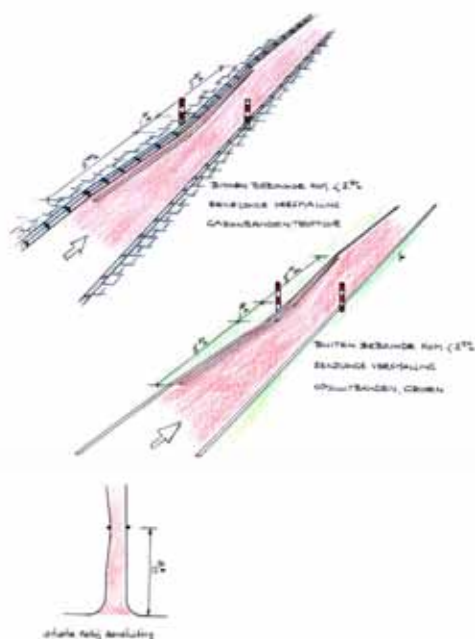
Bij hinder en gevaar door geparkeerde auto's is vaak een soort cordon nodig.

In alle gevallen mogen er geen 'lekken' zitten in de fysieke afsluiting, bijvoorbeeld doordat automobilisten via het trottoir of het gazon de afsluiting kunnen passeren. Aansluiting bij bestaande barrières (gebouwen, hekken, bomen, lichtmasten, watergangen) kan hieraan bijdragen.

< 2,5 m: Palen in de berm. Tussenaafstand 1,60 meter. Zonodig fietspad links versmallen.

2,50 tot 3,35 meter: fietspad verbreden tot 3,35 m, in het midden paal met inleidende ribbelmarkering en aan beide zijden 2 palen in de berm.

> 3,35 meter: Middenop twee palen met inleidende ribbelmarkering en aan beide zijden 2 palen in de berm.



Enkele deelnemers van de Nederlandse delegatie hadden een eigen alternatief voor de fietshelm.



Velo-city Global 2012

Otto van Boggelen

Vancouver was deze zomer enkele dagen het mondiale hart van het fietsbeleid. Ruim 800 beleidsmakers, adviseurs en belangenbehartigers uit met name Europa en Noord-Amerika wisselden kennis en ervaringen uit op de Velo-cityconferentie. Over fietsen in Vancouver, Bogota, Beijing en tal van andere plaatsen. Maar er waren ook fietsoptochten door de stad, al dan niet met een helm op. Voor de deelnemers waren hippe leenfietsen beschikbaar, die je wel naar je hotelkamer moest meenemen omdat stallingen schaars zijn. Een impressie van vijf dagen wereldfietsen.

Dag 1 - Maandag 25 juni - de aanloop

De Bixi is de hippe leenfiets uit Montreal. Vergelijkbaar met de Vélib uit Parijs, maar dan van een concurrerend (Canadees) bedrijf. Ter gelegenheid van Velo-city zijn een paar honderd Bixi's naar Vancouver getransporteerd. De deelnemers van de conferentie mogen er gebruik van maken en je ziet dat dat wat losmaakt bij de inwoners van Vancouver. Want hoewel men inmiddels gewend is aan fietsen in het straatbeeld (twee procent van de verplaatsingen gaat per fiets), trekken de Bixi's toch veel bekijks. Voorbijgangers willen weten wat voor soort fiets het is en reageren positief op de uitleg.

De hotels zijn nog niet ingericht op congresgangers die 's nacht hun hippe leenfiets veilig willen stallen. De receptionist adviseert de Bixi mee te nemen naar de hotelkamer. Overigens lijkt het voor de inwoners van Vancouver niet ongebruikelijk om de eigen fiets in de lift mee te nemen naar het appartement. Op verschillende balkons staan fietsen, soms half over de balustrade.

Bij de Nederlandse congresgangers (het gaat om enkele tientallen landgenoten) maakt juist de helm die bij de Bixi gele-

verd wordt de tongen los. In Vancouver schrijft de wet voor dat fietsers een helm dragen. Dat stelt veel Nederlanders voor een dilemma. Is het dragen van een helm niet een knieval aan een slechte beleidsmaatregel? Een veteraan uit de fietswereld weigert om principiële redenen zelfs de helm in ontvangst te nemen. Een andere deelnemer roept op tot een ludieke actie van de Nederlandse deelnemers tijdens de Bike Parade op woensdagavond. Veel Nederlanders hebben de helm in ontvangst genomen (een mooi Belgisch ontwerp), maar zetten hem niet op. Uit principiële of praktische redenen. Een inwoner van Vancouver zegt dat ze zich geen zorgen hoeven te maken. De meeste politieagenten zien het door de vingers.

Het bedrijf dat de Bixi's levert (Public Bike System Company, PBSC) neemt geen enkel risico. Als je gebruik wil maken van de Bixi moet je een verklaring ondertekenen. 'I understand, acknowledge, and agree that bicycle riding is an inherently risky activity, and that there is a high risk of serious bodily injury or even death when riding a bike.' De medewerker van PBSC geeft toe dat het niet echt een reclametekst is om het fietsen te promoten.



Voor automobilisten in Vancouver zijn het zware tijden.
In vier dagen tijd zijn er drie fietsoptochten door de stad.

Dag 2 – Dinsdag 26 juni

De burgemeester van Vancouver, Gregor Roberts, opende dinsdagochtend Velo-city Global 2012. Al voor zijn verkiezing tot burgemeester stond Roberts bekend als een fervent fietser. Hij vertelt dat fietsen voor hemzelf een belangrijke manier is om contact te houden met zijn stad. Enig oponthoud bij de kruispunten vindt hij dan ook niet zo erg, want dat biedt weer gelegenheid voor een praatje met zijn inwoners. Volgens Roberts is meer fietsgebruik niet alleen goed voor de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook voor de sociale samenhang in een stad. Veel snelgroeiende steden worstelen met 'the loss of community'. Grote steden moeten volgens hem investeren in het gevoel van erbij horen en er is volgens Roberts geen betere manier om dat te doen dan het promoten van de fiets. De burgemeester meent dat Vancouver op de goede weg is. Hoewel het aantal inwoners en banen in downtown de laatste jaren flink is gestegen, daalde het aantal autoritten met een vijfde.

De toespraak van Wan-Su, burgemeester van de Zuid-Koreaanse stad Changwon City, doet beseffen hoe groot de verschillen in de wereld zijn als het gaat om het ontwikkelen en implementeren van beleid. Zijn stad is in 30 jaar tijd uit de grond gestampt en telt inmiddels meer dan een miljoen inwoners. Enkele jaren geleden reisden Wan-Su en zijn medewerkers naar Parijs om de Vélib te bekijken. Inmiddels hebben ze het fietsverhuursysteem gekopieerd en verbeterd. In vergelijking daarmee mag het allemaal wel wat doortastender in Vancouver (en veel andere Amerikaanse en Europese steden). Een belangrijke overeenkomst is wel dat de burgemeester van Changwon eveneens een fervent fietser is en daarmee een stuwende kracht achter het fietsbeleid.

Nog twee notities uit een sessie over elektrische fietsen. De Zweed Michael concludeert dat de opkomst van de elektrische fiets een aantal aanpassingen vergt in de fietsinfrastructuur, waar ook de gewone fietsers van zullen profiteren. Fietspaden moeten breder vanwege de grotere snelheidsverschillen, fietsparkeervoorzieningen moeten beter omdat de e-fietsen gevoeliger zijn voor weersinvloeden en diefstal en in fietsnetwerken moet meer aandacht komen voor gestrektere routes over langere afstanden. Tot slot: Elizabeth Gordon uit de Verenigde Staten ontdekte dat gebruikers van elektrische fietsen zich beter houden aan de regels op 4-way-stop-kruispunten, omdat stoppen en optrekken minder moeite kost.

Dag 3 – Woensdag 27 juni

De dag begon in alle vroegte met een side-meeting van nationale fietscoördinatoren van een aantal Europese landen, variërend van Noorwegen via Frankrijk tot Hongarije. De mate waarin de nationale overheden werk maken van het fietsbeleid verschilt sterk. Over het algemeen hebben de nationale overheden in de landen om ons heen meer speciale fietsambtenaren in dienst dan de Nederlandse rijksoverheid. De aanpak van Duitsland oogt degelijk, met een heuse Fahrradakademie om gemeentelijke verkeersmedewerkers bij te scholen. Hongarije ontbeert daarentegen een fietsprofessional op nationaal niveau. De Hongaarse vertegenwoordiger deed zijn verhaal in zijn vrije tijd. Dat neemt niet weg dat Hongarije buiten Boedapest een echte fietscultuur heeft. In platte-landsstadjes ligt het aandeel van de fiets volgens hem vaak rond de 50 procent.

De Franse nationale overheid heeft een speciale 'monsieur Vélo' aangesteld die beleid van de verschillende ministeries op elkaar moet afstemmen. Hij vertelde dat de openbare fietsverhuursystemen een enorme impuls geweest zijn voor het fietsgebruik. Inmiddels hebben 34 Franse steden zo'n systeem. In Parijs is mede door de Vélib in vijf jaar tijd het aantal fietsers gegroeid met 42 procent. 1 op de 3 fietsen die je daar voorbij ziet komen is een Vélib. Maar de introductie van een fietsverhuursysteem is geen garantie voor succes. In Marseille blijft de groei van het fietsverkeer uit. En in Aix-en-Provence, een stad met zo'n 100.000 inwoners, wordt het verhuursysteem alweer opgeruimd. Tot ergernis van veel Nederlandse deelnemers komt Nederland nauwelijks voor in het plenaire programma van Velo-city. Loopt Nederland te ver op de troepen vooruit of weten we ons gewoon slecht in de spotlights te plaatsen? In het plenaire programma van de woensdag is de vloer voor Kopenhagen, Wenen of de Australische stad Adelaide. Het verhaal van Morten Kabell uit Kopenhagen kan in ieder geval ook Nederlandse steden inspireren. Om forensen uit de omliggende gemeenten op de fiets te krijgen worden de komende 12 jaar 26 cycle-superhighways aangelegd. Kosten: 170 miljoen dollar. Kabell relateert: 'Dat is vergelijkbaar met de kosten voor de aanleg van 1 km metro.' Onlangs is de eerste cycle-superhighway met een lengte van 17 kilometer geopend. Wat er precies superhighway aan is, is op de foto's niet echt te zien. Het zijn keurige fietspaden. Er is aandacht besteed aan de doorstroming, onder andere door een groene golf voor fietsers. Dat neemt niet weg dat de resultaten indrukwekkend zijn. Het aantal fietsers op het traject is toegenomen met 50 procent. In absolute aantallen: 4.200 extra fietsers per dag.



Als je gebruik wil maken van de huurfiets in Vancouver moet je een verklaring ondertekenen. 'I understand, acknowledge, and agree that bicycle riding is an inherently risky activity...'. En een helm op.

De openbaarvervoerbussen in Vancouver hebben een fietsrek voorop, met ruimte voor twee fietsen.

Dag 4 - Donderdag 28 juni

Tussen alle opgetogen verhalen van steden over de wereld die goed bezig zijn, een somber verhaal uit China. Assistent-professor Jinhua Zhao zet de cijfers op een rijtje. Het aandeel van de fiets in Beijing is in 20 jaar tijd gedaald van 60 procent in 1986 naar ongeveer 16 procent nu. Het liefst had Zhao zijn presentatie dan ook de titel 'De onmogelijkheid van duurzaam transport in China' meegegeven, maar dat vond hij te zwartgallig. Uiteindelijk is het geworden 'Het smalle pad voor fietsers in China'. Aan de andere kant: in Vancouver moet het fietsgebruik verviervoudigen om op het niveau van Beijing te komen.

Het verhaal over China doet denken aan de ontwikkelingen in Nederland in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw. Ook bij ons daalde het fietsgebruik in 20 jaar tijd dramatisch. Gelukkig herstelde het zich weer enigszins na de ommekeer in de jaren zeventig. Volgens Zhao zijn de condities voor een revival van de fiets in China wel aanwezig: het land kent een lange fiets-traditie, het fietsbezit is hoog en de royale fietsinfrastructuur uit de hoogtijdagen is op veel plekken nog aanwezig. Het grote probleem, zegt Zhao, is het imago van de fiets als vervoermiddel voor de armen. Hij laat een reclameposter zien van een wulpsse filmster, met de tekst: 'I would rather cry in a BMW than smile on your bike'. In die zin heeft Vancouver betere perspectieven dan Beijing, omdat de fiets hier meer iets is voor de jonge en gezonde stadsbewoners. Maar Zhao houdt hoop. Ook de voorkeuren van mensen kunnen in 20 jaar tijd drastisch veranderen.

Dag 5 - Vrijdag 29 juni - slot

Honderd procent van de openbaarvervoerbussen in Vancouver hebben een fietsrek voorop, met ruimte voor twee fietsen. Dat is bijzonder. Een passagier die een fiets wil meenemen moet het rek zelf uitklappen en - onder het toezien van de buschauffeur die achter het stuur blijft zitten - zelf de fiets erop zetten. Dit past in het fietsbeleid van Translink, een soort regionale vervoerautoriteit, die niet alleen het ov exploiteert maar ook eigenaar is van bruggen en zelfs actief is in het vervoersmanagement. De fiets mag gratis mee op de bus (maximaal 2), in de metro/skytrain (uitgezonderd enkele drukke spitslijnen), in de seabus (maximaal 6) en voor 1 dollar in de westcoast-express. Verder legt Translink fietspaden onder de skytrain aan. Omdat ze toch beschikken over de grond. Wellicht ook een idee voor ProRail?

De fietsrekken voorop de bussen werden halverwege de jaren negentig geïntroduceerd op een buslijn richting de veerboot naar Vancouver Island. Het was erg moeilijk hier fietsend te komen vanwege een tunnel met een fietsverbod. Belangenorganisaties hebben toen geopperd de bussen naar de veerboot te voorzien van fietsrekken. Aanvankelijk bleef dit beperkt tot enkele lijnen, maar op een gegeven moment heeft de directie van Translink besloten alle bussen te voorzien van een fietsrek. Het maakt de bedrijfsvoering veel flexibeler, omdat alle bussen overal ingezet kunnen worden. En voor de consument is het natuurlijk ook veel eenduidiger.

Op enkele lijnen, zoals naar de universiteit en naar de veerboten, worden de rekken heel goed gebruikt. Bijna elke bus vervoert wel één of twee fietsen. Omdat er per bus maar twee

Sleutelrol voor de fiets in wereldsteden

Martijn te Lintelo

Ook op Velo-city werd duidelijk dat de fiets in steeds meer wereldsteden terrein wint. De voordelen voor leefbaarheid en bereikbaarheid zijn immers evident. Dat werd onder meer trefend naar voren gebracht door Gil Penalosa, broer van de voormalige burgemeester van Bogota, Colombia.

De 'machinegun of cycle advocacy' hield een aansprekend en krachtig betoog over de rol van de fiets in de stad van de toekomst. Over 'must haves' versus 'nice to haves' en 'streets for people', 'making the case' en 'speeding up' als het gaat over fietsbeleid. Voor ons moeilijk te bevatten, we hebben immers al een fiets-inclusive aanpak. Maar voor de stad van de 21e eeuw is een stevig aandeel fiets in de modal split een onmisbare voorwaarde voor stedelijke leefbaarheid en functioneren. Tot 2050 groeit de wereldbevolking enorm; 80% daarvan komt in steden te wonen. Alleen al in Canada betekent dit dat de stedelijke bevolking toeneemt met de bevolkingsomvang van Toronto, Montreal, Vancouver en Calgary. Bij dit soort aantallen is het autosysteem volstrekt ontoereikend, maar ook openbaar vervoer is slechts een deel van de oplossing. Fietsen is ook individuele mobiliteit en daarmee sterk onderscheidend van grootschalig openbaar vervoer zoals BRT (bus rapid transport). Bovendien blijkt keer op keer dat 70% van de dagelijkse verplaatsingen korter is dan 7 km; dat is dus niet iets typisch Nederlands.

Fietsen is mobiliteit, goedkoop en gezond, maar een hoger fietsgebruik betekent ook meer ruimte in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Met een massale overstap naar de fiets kan in dezelfde openbare ruimte veel meer individueel verkeer worden afgewikkeld. Die kan ten goede komen aan parken en groen.

Om tijdig tot een robuuste stad te komen pleit Penalosa voor versnelling van de realisatie van 'dedicated' fietsinfrastructuur in die grote steden. Dat is dus meer dan alleen wat lijnen trekken, borden ophangen of fiets-

Gil Penalosa:
Veel wereldsteden zijn topografisch, klimatologisch en qua bevolking gewoon geschikt voor meer fietsgebruik.



kaarten uitdelen. Veel wereldsteden zijn topografisch, klimatologisch en qua bevolking gewoon geschikt voor meer fietsgebruik. Versnellen moet vooral, stelt Penalosa, als de sterren gunstig staan, ofwel het politiek tij gunstig is. Dat is in gaststad Vancouver het geval, maar de ambities zijn wat Penalosa betreft te 'timide'. Geen valse bescheidenheid met 20% fietsaandeel in 2040 of 2% erbij in 2015. 10% extra in 2015 zou meer recht doen aan het belang voor de stad volgens Penalosa.

Politici moeten het doen. De aanleg van robuuste fietsinfrastructuur in Noord-Amerika of elders in de wereld is overduidelijk geen technische of financiële opgave, het is vooral een politieke keuze. En het is ook niet cultureel bepaald, 'build it, they will use it'. Dan merk je telkens weer het belang van de gekozen burgemeester. Die kennen wij ook niet in Nederland, maar die is zeer gebruikelijk in de rest van de wereld. En gunstig als het gaat om de realisatie van veilige en kansrijke fietsinfrastructuur. Dat geldt voor Kopenhagen (ambitie: 50% (!) van alle forensen per fiets in 2020), Zuid-Korea of Bogota. Maar vooral ook in de VS en Canada. De gekozen burgemeesters (Bloomberg-New York, Rahm-Chicago, Robertson-Vancouver) zorgen voor die onmisbare omwenteling waarbij binnensteden en wijken weer befietsbaar worden en mensen weer de keuze hebben om naar hun werk of voor de boodschappen te fietsen.

fietsen meegenomen kunnen worden, gebeurt het regelmatig dat het rek al vol is. Vanwege de hoge frequentie (elke drie minuten) is dat meestal geen probleem. Op de bussen die door downtown rijden, zie je slechts af en toe een fiets.

In Nederland zijn in het verleden ook wel pogingen geweest om bussen te voorzien van fietsenrekken aan de voorkant. Dit stuitte onder andere op verkeersveiligheidsbezwaren. Bij een aanrijding met een fietser of voetganger zou het rek extra letsel kunnen veroorzaken. Voor Rachel Jamieson, die namens Translink een rondetafelsessie verzorgt, is dit helemaal nieuw. Sinds de introductie halverwege de jaren negen is veiligheid nooit een punt van discussie geweest.

Voor automobilisten in Vancouver zijn het zware tijden. In vier dagen tijd zijn er drie fietsoptochten door de stad: donderdag de officiële Velo-city Bike Parade, vrijdag - zoals elke laatste vrijdag - van de licht anarchistische Critical Mass en op zondag de Naked Ride. De grote groepen fietsers die de volledige

breedte van de weg gebruiken, veroorzaken de nodige opstoppingen voor het verkeer. Hoewel, de leus van de Critical Mass is: we don't block the traffic, we are the traffic!

De Critical Mass is een bijzonder fenomeen. Een groep van enkele honderden, misschien wel duizend fietsers nemen de brede straten van Vancouver over. Veel deelnemers hebben zich bijzonder uitgedost. De groep wordt begeleid door agenten op de fiets en op de motor. Voor de autoriteiten is het op elk kruispunt weer een verrassing waar de groep heen gaat. Er is geen route uitgestippeld. Er zijn geen leiders, want 'iedereen is een leider.' De mensen die voorop fietsen, mogen bepalen waar ze heen gaan. En dan maar hopen dat de meute volgt. Vandaag gaat de Critical Mass na wat omzwervingen over de Lions Gate Bridge: 61 meter hoog. De automobilisten in de files die aan beide zijden van de brug ontstaan, moeten zo'n half uur geduld hebben. Na een flinke klim hebben we een schitterend uitzicht op downtown Vancouver in de avondzon.

De nieuwe Turbo van Specialized is een elektrisch aangedreven performance 'urban bike' die voorzien is van een geïntegreerde elektrische motor en accu die een topsnelheid van 45 km/uur haalt, aldus de folder.



De groeistruipen van de elektrische fiets

Maarten Reith

Van de 1,19 miljoen verkochte nieuwe fietsen in 2011 had 15,1% trapondersteuning. En dat aandeel groeit naar verwachting nog flink door. De e-bikemarkt is inmiddels een heuse markt met zijn eigen niches. De 'automotive' industrie en bedrijven als Bosch en Samsung hebben eigen producten voor dit segment ontwikkeld. De vermogens van motoren en accu's nemen alsnam toe. En de potentiële snelheden. De zogeheten speed pedelecs zijn in aantocht. Waar zit de rem op deze markt?

Fietsfabrikant Specialized biedt sinds kort in Nederland de 'Turbo' aan. De makers zijn er trots op: 'Wij introduceren een volledig nieuwe categorie die uniek is in zijn soort. De meest belangrijke en innovatieve eigenschap van de Turbo is zijn snelheid. Deze fiets is heel bijzonder, nog nooit eerder gezien, en vooral: supersnel. De nieuwe Turbo is een elektrisch aangedreven performance 'urban bike', die voorzien is van een geïntegreerde elektrische motor en accu die een topsnelheid van 45 km/u haalt.' En zo ronkt, of zoemt, het nog even door. Maar voorlopig kun je er nog niet zoveel mee. Want ook al heeft de fiets een vermogen van 250 watt, door de maximumsnelheid is - in tegenstelling tot de elektrische fiets - een typegoedkeuring door de RDW nodig. De fiets valt namelijk buiten de categorie pedelec (pedal electric cycle) waarvoor geldt dat je geen helm op hoeft en op het fietspad mag. Pedelecs gelden in het verkeer als gewone fietsen. Speed pedelecs daarentegen niet. Deze nieuwe categorie is in het buitenland, en onder knutselaars (eenvoudig te vinden op YouTube), aan een opmars bezig zijn. En in Nederland zijn er al fietswinkels die haast niet kunnen wachten om de speed pedelecs op de markt te

brenge. Of zoals een fietswinkel hierover op haar website meldt: 'Helaas mogen deze fietsen vooralsnog niet op de openbare weg, tenzij goedgekeurd door de RDW en aanvullend WA verzekerd met helmplicht. Zodra de overheid deze nieuwe categorie erkent en er passende wetgeving voor maakt zullen wij deze fietsen direct in de winkel hebben.'

Verdeeldheid

In oktober stemt het Europees Parlement over het opheffen van de vermogensbeperking op elektrische twee- en driewielers met trapondersteuning. Als wordt ingestemd, en dat geldt dan ook voor Nederland, hoeven fietsen met een motorvermogen groter dan 250 watt geen typegoedkeuring voor brom- of motorfiets aan te vragen. Voorwaarde is wel dat de maximumsnelheid - al meetrappend - 25 km/h is, waardoor het nog

Grote partijen betreden e-bikemarkt

Steeds meer grote bedrijven laten hun oog laten vallen op de e-bikemarkt. Hier valt blijkbaar geld te verdienen. Bosch was twee jaar geleden al present op Eurobike met een eigen elektrisch systeem. De Cannondale, met een elektromotor van Bosch, is verkozen tot e-bike van het jaar 2012. Samsung debuteerde dit jaar op de Eurobike, met accu's voor e-bikes.

Ook partijen uit de automotive industrie betreden in snel tempo deze markt. Het gaat met name nog om e-bikeconcepten, die onder meer bijdragen aan een duurzaam en trendy imago. Volkswagen ontwikkelde bijvoorbeeld de Bik.e, zonder pedalen. Het voertuig kan 20 km/h en past in de achterbak waar normaal je reservewiel ligt. Audi presenteerde recent de mountainbike Wörthersee, uitgerust met een 2,3 kW sterke elektromotor. Draadloos aan te sluiten (en op slot te zetten) via de iPhone. Mercedes legt de nadruk op een grote wielmaat, wat het comfort zou verhogen. En ten slotte, BMW produceert e-scooters die wel 75 km/h kunnen, een buitencategorie. Wel een heuse pedelec is de 'BMW i Pedelec Concept'. Een vouwfiets die je kunt opladen in de kofferbak van je e-car. Productie van zowel auto als fiets staan gepland voor 2013.

RDW

Volgens de huidige regels voldoen fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor aan de definitie van een fiets als deze aan de volgende criteria voldoet:

- de elektromotor een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW heeft,
- de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt,
- of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen.

Indien het voertuig is voorzien van een Europese typegoedkeuring, kun je er vanuit gaan dat deze voldoet aan de eisen van de daartoe behorende voertuigcategorie, aldus de RDW bij navraag. De fabrikant van het voertuig bepaalt deze voertuigcategorie.

Of een voertuig is voorzien van een typegoedkeuring kan de RDW niet bevestigen. De RDW verstrekt geen informatie over een Europese typegoedkeuring van een voertuig, behalve als een buitenlandse toelatingsautoriteit hierom verzoekt. De typegoedkeuring is namelijk eigendom van de fabrikant die het merk en type voertuig levert. De fabrikant draagt zelf de verantwoordelijkheid voor de informatieverstrekking over een typegoedkeuring.

altijd pedelecs zijn. Een aanleiding voor wijziging van de wetgeving zijn de steeds maar toenemende technische mogelijkheden, zoals betere accu's en grotere vermogens. Eerst waren er batterijen voor pedelecs op de markt van 200 Wh, nu is dat meer dan 500 Wh. Er gaat steeds meer volume in één cel. En naast de 24v-systemen (volt) zie je nu ook die van 36v en 48v. De motoren worden ook steeds kleiner en krachtiger. De fietsindustrie is verdeeld over het al dan niet beperken van het vermogen. Een deel van de fietsretailers ziet geen bezwaren tegen grotere vermogens met snelheidsbeperzing. Door het afknippen van de wattage op 250 zouden mogelijkheden van de elektrische fiets beperkt worden. Denk aan cargofietsen (bevoorrading, post) of bewoners van bergachtig gebied. Zo is in Zwitserland vanaf afgelopen voorjaar 500 watt toegestaan. Anderen menen dat grotere vermogens nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. Sacha Boedijn, secretaris afdeling Fietsen van RAI Vereniging: 'Veiligheid staat bij onze indu-

strie voorop. Door het vermogen vrij te geven komt die veiligheid in de knel. Een groter vermogen heeft immers effecten op het acceleratievermogen, wat aanvullende eisen stelt op het gebied van voertuigbeheersing. Er is ook geen noodzaak voor een vrijgave van het vermogen. Een gemiddelde fietser trapt immers zo'n 0,1 kW, dus 0,25 kW is, kijkend naar het doel waarvoor elektrische fietsen worden ingezet, ruim voldoende. Als je omwille van een andere inzet en voor een andere groep gebruikers een onbeperkt vermogen wil, dan creëer je een wezenlijk ander voertuig. Daar zijn wij als industrie niet tegen, maar daarvoor zou dan, net als nu reeds het geval is, een aparte typegoedkeuring van de RDW moeten gelden.'

Sparta houdt bij de productie van fietsen vast aan de wettelijke specificaties die gelden voor de categorie pedelecs: een vermogen van maximaal 250 watt en ondersteuning tot 25 km/h. Erik van der Hout van business development bij Accell, het



Proef Fietsberaad

Het Sparta-systeem maakt gebruik van software die dealers kunnen bijstellen en updaten op basis van rijgedrag. Zo is het mogelijk de trapondersteuning af te toppen op 20 km/h. Met het oog op bijvoorbeeld veiligheid kunnen consumenten hiervoor kiezen. Ook is het mogelijk de ondersteuning aan te passen op de hartslag. Het uitlezen van alle elektrische fietsen geeft een enorme hoeveelheid data om de producten te verbeteren. Fietst men veel in stand 1, 2 of 3? Wat is de gemiddelde afstand? Hoeveel ritten worden er gemaakt? Et cetera. Sparta werkt momenteel mee aan een proef van het Fietsberaad waarbij gegevens ten aanzien van de afgelegde afstand van elektrische fietsen worden geanalyseerd. Fietsberaad wil deze gegevens gebruiken om te bekijken wat de invloed van de elektrische fiets is op het mobiliteitsgedrag. En om verkeersongevallencijfers met betrekking tot de elektrische fiets in het juiste perspectief te kunnen plaatsen.

> Op 27 november 2012 worden tijdens het Nationale Fietscongres op een speciale Fietsberaadbijeenkomst de jongste cijfers over het gebruik van de elektrische fiets bekendgemaakt (zie www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten).

moederbedrijf van Sparta: 'Nieuwe producten moeten nooit ten koste gaan van de veiligheid, dat zou niet goed zijn voor de branche. Daarom zijn we voorzichtig met het toepassen van nieuwe technische mogelijkheden en houden we ons aan de voorwaarden die zijn gesteld aan de voertuigcategorieën. Meer wettelijk is prima, maar dan wel met typegoedkeuring door de RDW.'

Overigens ben je met het categoriseren van een speed pedelec met trapondersteuning tot 45 km/h in het brommer-/scootersegment met bijbehorende helmplicht nog niet klaar. Zet je dan bijvoorbeeld een brommer- of een fietshelm op? Vanwege de inspanning die je levert wil je een helm die ontluicht, anders ga je flink zweten. 'Skiën doe je ook niet met een brommerhelm', illustreert Mark Kuper, commercieel directeur van Sparta. 'En het geluidloze voortbewegen op hogere snelheid kan ook gevaren met zich meebrengen, dus moet er worden nagedacht over een aanwezigheidssignaal.'

Groei, groei, groei

De ontwikkelingen rond de elektrische fiets gaan razendsnel. Toch hangt bij de receptie van Sparta in Apeldoorn nog een voorstelling uit 1931 opgebouwd uit tegeltjes van een man met alpinopet op een snorfiet in de bergen. Het bedrijf kent een lange geschiedenis van de productie van tweewielers met 'aandrijfhulp'. Naast vele modellen motor- en bromfietsen met helmplicht is de snorfiet Spartamet, geproduceerd van 1985 tot 1999, het bekendste voorbeeld. Het is een fiets met hulpmotor waarop je zonder helm, met een maximumsnelheid van 25 km/h, een verplichte WA-verzekering en AM-rijbewijs kunt rijden. Mark Kuper: 'Het grote nadeel hiervan was dat deze fietsen brandstof gebruiken en geluid produceren. In de jaren negentig zijn we de elektrische fiets als het ware opnieuw gaan

Snel, sneller, snelst

E-scooters die maximaal 25 km/h kunnen, een pedelec die net even harder gaat dan 25 km/h (de sportieveling gaat verder waar de trapondersteuning ophoudt), een speed pedelec die daar weer voorbij sjeest, en tot slot de racefietser die het een sport vindt alle soorten fietsen te snel af te zijn. Het zou zomaar een doordeweeks tafereel op een fietspad kunnen zijn. Of niet? Speed pedelecs zullen vanwege hun snelheid op de rijbaan moeten. En wie dragen allemaal een helm? En welke verzekeringen en rijbewijzen? De soortenrijkdom op de fietspaden en de rijbanen daarnaast neemt met de toenemende populariteit van de elektrische mobiliteit snel toe. Hier zal naar verwachting nog veel discussie over ontstaan.

uitvinden. De elektrische fiets is al honderd jaar oud, maar is nooit een commercieel succes geweest. Eerst werkten we met een elektrische 'buitenboordmotor' van Yamaha. Maar dit leidde tot een imagoprobleem, want iedereen kon zien dat je aandrijving op je fiets had. Dat wilde men niet.'

Daarom startte Sparta het ION-project, een eigen e-fietsstelsysteem. Het ontwerp van een nieuwe elektrische fiets moest aan vier voorwaarden voldoen: batterij in frame, acceptabel prijsniveau (< € 2000), voldoende actieradius (min. 40-50 km) en geluidarm. 'We schatten de verkoop in het eerste jaar, 2003, op 5.000-6.000 stuks', vertelt Mark Kuper. 'Maar er gingen er direct 10.000 over de toonbank. Nu worden er in de Nederlandse markt circa 160.000 elektrische fietsen per jaar verkocht door een dertigtal aanbieders. Dat kunnen er nog meer worden. Elektrische fietsen zijn inmiddels goed voor 40% van de omzet bij de vakhandel. De groeiverwachting komt mede door de vervangingsmarkt, mensen die toe zijn aan hun tweede e-fiets. Eenmaal op zo'n fiets wil je niet meer terug.'



Op de onlangs gehouden fietsententoonstelling Eurobike waren al diverse speed pedelecs te zien. Hier de Diavelo: 500 watt en voorzien van Duits kenteken.

Pedelec vs. e-bike

Vaak worden de termen pedelec en e-bike door elkaar gebruikt. De juiste benaming voor elektrische fietsen met trapondersteuning is pedelec (pedal electric cycle) of speed pedelec. Twee- of driewielers met een elektrische hulpmotor die werkt zonder fysieke inspanning, zijn e-bikes. Afhankelijk van het vermogen/snelheid is er dan sprake van snorfiets of bromfiets. Een populaire aanduiding van deze categorie is ook e-scooter. De belangrijkste kenmerken en verschillen:

	Pedelec	Speed pedelec	E-bike (= snorfiets)	E-bike (= bromfiets)
Trapondersteuning (alleen ondersteuning als je trapt)	Ja	Ja	Nee	Nee
Elektrische hulpmotor (werkt zonder te trappen)	Nee	Nee	Ja	Ja
Max. snelheid trapondersteuning/motor	25 km/h	45 km/h*	25 km/h	45 km/h
Vermogen	≤ 250 watt	≤ 250 watt*	> 250 watt	> 250 watt
Leeftijd	Alle	Vanaf 16 jaar**	Vanaf 16 jaar	Vanaf 16 jaar
Verzekeringsplicht	Nee	Ja**	Ja	Ja
Helmplicht	Nee	Ja**	Nee	Ja
Kenteken	Geen	Geel**	Blauw	Geel
Rijbewijs	Nee	Rijbewijs AM**	Rijbewijs AM	Rijbewijs AM

* De Europese Unie hanteert twee verschillende importcodes voor pedelecs en speed pedelecs. CN 87119010 voor fietsen met trapondersteuning tot 250 watt (pedelecs), CN 87119090 voor fietsen met trapondersteuning boven de 250 watt (speed pedelecs). In bovenstaand schema wordt echter onderscheid gemaakt tussen pedelecs en speed pedelecs op basis van de maximumsnelheid tot waar de motor trapondersteuning biedt. Veel retailers spreken namelijk van speed pedelecs als er sprake is van ondersteuning tot 45 km/h.

** De speed pedelec is door de Nederlandse overheid (nog) niet erkend als nieuwe categorie. Volgens het toepassen van de RDW-regels zou de speed pedelec in de categorie L1e (bromfiets) vallen, vanwege de elektrische trapondersteuning tot 45 km/h.

‘Waren het eerst vooral ouderen die voor trapondersteuning kozen, nu willen sommige jongeren het ook. Op sommige middelbare scholen komt meer dan de helft van de scholieren op een elektrische fiets naar school. Met name in dunner bevolkte gebieden met minder ov-verbindingen, zoals Zeeland. Daar zijn fietsafstanden van 15 kilometer naar scholen geen uitzondering.’

Differentiatie

Volgens Sparta-directeur Kuper is de e-bikemarkt inmiddels volwassen. ‘Er is een brede groep consumenten, er zijn meer professionele partijen actief die met elkaar meer volume omzetten. Er zijn tientallen aanbieders van e-bikes, honderden modellen. Budgetfietsen, luxe edities, omafietsen, mountainbikes, bakfietsen, vouwfietsen, tandems, transportfietsen, noem maar op. Voor elke soort fiets is wel een elektrische variant. Tien jaar geleden was de elektrische fiets een niche in de fietsmarkt. Nu is het een markt op zich met eigen nicheproducten.’

Van der Hout: ‘Je zag het ook op de laatste Eurobike. Bijna iedere fabrikant/leverancier heeft elektrische fietsen in het assortiment, het is gemeengoed geworden. Opvallend dit jaar is de grote diversiteit, de breedheid van oplossingen, de nieuwe motorsystemen en de aandacht van de automotive industrie (zie kader).’

Consumenten kunnen naast een ruim assortiment fietsen tegenwoordig ook kiezen uit een groeiend aantal verschillende aandrijfsystemen, accu's en extra's. Motor in het voor- of achterwiel. Een gelijkmatig toenemende trapondersteuning of 'direct gas geven'. Van der Hout: ‘Op beurzen is het leuk, een wow-

momentje als een fiets hard optrekt, maar het komt in het algemeen een veilig gebruik niet ten goede. Ook in de bocht mag de motor niet opeens hard aangrijpen als je begint te trappen.’ Wat betreft wensen en gebruik zie je binnen Europa veel verschillen, aldus Van der Hout. ‘In het zuiden van Duitsland wil men vanwege de bergen een derailleur, in het noorden van Duitsland is de terugtraprem een must en in het zuiden van Europa zijn de fietsen klein. Nederlanders op hun beurt zijn gesteld op design en willen een gesloten kettingkast. Ook vindt men het hier een beetje gek dat je een fiets waarop je moe wilt worden, zoals de racefiets, elektrisch maakt. Mede daarom heeft Sparta geen e-mountainbike in het assortiment. In Spanje en Italië echter zijn mtb's de meest gebruikte fietsen, dus daar doen de elektrische varianten het wel goed.’

En wat als TPG Post met Sparta contact opneemt over een elektrische fiets met een vermogen van bijvoorbeeld 400 watt en een maximumsnelheid van 25 km/h? Dergelijke postfietsen vallen dan buiten de wettelijk gestelde kaders van fietsen met trapondersteuning. Kuper: ‘Laat ze maar bellen, we denken graag mee over de mogelijkheden. Het hoeft helemaal geen barrière te zijn om een nieuwe type fiets bij de RDW goedgekeurd te krijgen. Je levert de specificaties in en je krijgt te horen in welke categorie je product valt, met bijbehorende verplichtingen. Onder de huidige regels kom je met een vermogen van 400 watt wel uit bij het type bromfiets, met bijbehorende verplichtingen. Overigens volstaat de huidige toegestane 250 watt om een zwaar met post beladen fiets een helling op te helpen.’

achterop



FLIZ

Het filmpje op YouTube laat zien dat het nog echt werkt ook. De loopfiets (Fliz bike concept) ofwel de Laufmaschine van Karl Freiher. De berijder hangt in een tuigje en kan af en toe de benen intrekken om verder te rollen. Voor op het voetpad, of toch het fietspad?

Impressie van

Esther Mosselman



Fiets weg

Guus Wesselink is directeur van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit waar ook het Centrum Fietsdiefstal onder valt. De stichting is in 2008 opgericht door een aantal partijen die fietsdiefstal terug willen dringen, zoals ministeries, politie, verzekeraars en belangenbehartigers.

Hoeveel fietsen worden er gestolen? En zijn de cijfers over het aantal gestolen fietsen net zo onbetrouwbaar als de cijfers over verkeersslachtoffers?

Jaarlijks houdt het CBS slachtofferenquêtes onder de bevolking. De uitkomsten van zulke enquêtes geven een indicatie van de daadwerkelijke omvang van criminaliteit. De aangiftecijfers bij de politie zijn concreter. Uit onderzoek is echter gebleken dat slechts ongeveer 30% van de slachtoffers van fietsdiefstal aangifte doet.

Voor het beleid t.a.v. de bestrijding van fietsdiefstal hielden wij ons altijd vast aan de CBS-cijfers. Toen het CBS echter de basis van hun onderzoeken ging veranderen, konden wij de cijfers van voorgaande jaren niet meer vergelijken. We zijn daarom op zoek gegaan naar een andere indicator.

Om op de vraag terug te komen of de cijfers net zo onbetrouwbaar zijn als die over het aantal verkeersslachtoffers is het antwoord kort: ja. De slachtofferenquêtes geven een daling te zien van 750.000 diefstallen in 2007 naar 450.000 in 2011. Dat er een daling tot stand is gekomen door met name de stevige aanpak door 17 partijen in onze stuurgroep en door het Centrum Fietsdiefstal dat door die partijen is opgericht, is ons wel duidelijk. Of deze omvang van daling precies klopt: nee. Maar het is wel een goede indicatie.

Wat zijn nu speerpunten in het anti-fietsdiefstalbeleid?

We zetten vooral in op preventie: gemeenten aanmoedigen om bewaakte stallingen te realiseren en Fietsdepots op te richten waar iedereen terecht kan die zijn of haar fiets kwijt is. Bij zo'n depot in een gemeente of voor meerdere gemeentes samen, kunnen niet alleen de burgers terecht. Ook politie en gemeenten en verzekeraars kunnen er op terugvallen als er iets is met fietsdiefstal, weggeknipte fietsen bij stations en dergelijke. Fietsen worden gecheckt op identiteit, of ze gestolen zijn, of ze terug moeten naar de verzekeraar die al heeft uitgekeerd, enzovoort. Daarnaast is een speerpunt om de politie goed aan te sluiten op de diefstalregisters bij de RDW (www.fietsdiefstalregister.nl) en op www.verlorenofgevonden.nl, zodat vermiste en van fietsdiefstal aangegeven fietsen zo snel mogelijk aangetroffen kunnen worden op sites. We gaan die registers ook linken met elkaar. Tevens zijn we bezig om de overheid een wettelijke verplichting voor unieke framenummers op fietsen te laten maken. Dat is voor de politie makkelijker controleren met de scanners die er zijn gekomen.

Hoe voorkom je eigenlijk dat je fiets wordt gestolen?

Door de fiets bewaakt te stallen en/of hem met twee ART-goedgekeurde sloten vast te zetten, het liefst aan de vaste wereld.

Ooit zelf een fiets kwijtgeraakt? En weer teruggekregen?

Ik ben ooit een fiets kwijtgeraakt uit de stalling bij een treinstation, ik heb dat stalen ros nooit teruggekregen. Het was een hele nare ervaring en een grondslag om serieus met alle partners met dit onderwerp bezig te zijn!

