

Fietsverkeer

dossier

Fietsstad

Wie wordt Fietsstad 2014: Almere, Eindhoven, Enschede, Velsen of Zwolle?

**Zo word je Fietsstad 2016 -
Een beknopte handleiding in drie stappen**

En verder:

Minister Schultz van Haegen:
**'Je vindt makkelijker een fietsenstalling
dan een lege parkeerplaats'**

Fietsberaad-voorzitter Tymon de Weger:
**'Stedelijke regio's moeten meer zeggenschap
krijgen over besteding van de middelen'**

Zo realiseer je een snelle fietsroute

dossier

Stallingen

Utrecht krijgt fietsparkeermachine

**Variabel stallingstarief geen
succes**

Experimenten met chipkluisen en een nieuw toegangssysteem

Stallen bij de bushalte vraagt ook kwaliteit



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

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

najaar 2013 - nummer 33 > ISSN: 1872-0870 |

| uitgave: Fietsberaad | verschijning: tweemaal per jaar |

| oplage: 4500 |

redactie en productie > Reith | Hendriks & partners |

vormgeving > Verkeer en Vorm |

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

vaste medewerkers > Otto van Boggelen |

Dirk Ligtermoet | Karin Broer | Ron Hendriks |

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

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die 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, Jaarbeursplein 22, 3521
AM Utrecht |

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

| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

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



14

Zo realiseer je een snelle fietsroute

De fietssnelweg is in. Hij past in de tijd en ligt politiek goed. Maar het plannen van zo'n route heeft nogal wat voeten in de aarde want er zijn veel partijen bij betrokken. Hoe zet je dat op de rails en hoe financier je het geheel?



24

Fietsberaad-voorzitter

Tymon de Weger:

'Stedelijke regio's moeten meer zeggenschap over middelen krijgen'

'Het Fietsberaad is geen lobbyclub, maar de fietsambtenaar is wel het verlengde van de politieke bestuurder.'

Sinds medio dit jaar is Tymon de Weger voorzitter van het Fietsberaad. Een ervaren politicus en dat is te merken. Evenals het feit dat De Weger fervent e-fietser is.

Nieuws

4 Elektronisch fietsen

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van elektronica en accu's krijgen steeds meer grip op de fiets. Met natuurlijk als meest opvallende trend de elektrische fiets. Maar ook voor wetenschappelijk onderzoek wordt de fiets volgeladen met elektronica.

Fietsstad 2014

Vijf steden zijn genomineerd voor de titel Fietsstad 2014 van de Fietsersbond. Het zijn Almere, Eindhoven, Enschede, Velsen en Zwolle. Volgend jaar wordt de winnaar bekend gemaakt, maar wij bekeken alvast waarom juist deze vijf steden hoog scoren. En wat kun je van ze leren, bijvoorbeeld als je zelf graag Fietsstad 2016 wil worden?



Utrecht CS

29 Fietsend de stalling in

Het stallen van fietsen wordt steeds professioneler aangepakt. In Utrecht komt een stalling met 12.500 plekken onder het zeven meter hoge plein tussen de ov-terminal en Hoog Catharijne. Een gedurfd concept met een rotonde, eenrichtingsverkeer en afstapstroken. Helmond krijgt een geheel nieuw toegangscontrolesysteem in de stationsstalling, waarmee je ook fietsers kunt laten betalen. En in Zeist start een proef met fietskluisen die gemakkelijk per dag zijn te huren, bijvoorbeeld met een OV-chipkaart.



20

Interview
minister Schultz van Haegen

'Je vindt makkelijker een fietsenstalling dan een lege parkeerplaats'

De Rijksoverheid delegeert veel taken naar de gemeenten. Bijvoorbeeld als het gaat om fietsparkeren en verkeersveiligheid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu biedt wel ondersteuning maar is dat voldoende? We vragen het minister Melanie Schultz van Haegen.

8 Onduidelijkheid rond de speed pedelec

De zogenaamde speed pedelec kan twee keer zo hard als een 'gewone' elektrische fiets. De gebruikers van zo'n fiets roemen de voordelen. Maar de hoge snelheid kan veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Formeel mag het ook niet, maar daar schijnt niemand zich nog om te bekommeren.

10 Veel nieuwe tools om fietsveiligheid te verbeteren

Dit jaar moeten gemeenten een 'Lokale Impuls Veilig Fietsen' opstellen. Het CROW-Fietsberaad en anderen ontwikkelden een flink aantal instrumenten dat gemeenten snel op weg kan helpen.

12 Wat doen we met de racefiets?

Vlaanderen zoekt het in een hoffelijkheidscodes, Limburg in beperking van het aantal toertochten om conflicten tussen wielrenners en gewone fietsers te beteugelen. TNO denkt dat bredere fietspaden met aparte stroken voor snelle fietsers uitkomst bieden.

De opmars van elektronica in de fiets

De auto is inmiddels al bijna een rijdende computer. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van elektronica en accu's krijgen nu ook steeds meer grip op de fiets. Met natuurlijk als meest opvallende trend de elektrische fiets. Maar ook voor wetenschappelijk onderzoek wordt de fiets volgeladen met elektronica.

In Kopenhagen worden de nieuwe leenfietsen die eind dit jaar op straat te zien zijn uitgerust met een tablet op het stuur. Niet alleen krijg je daarop informatie te zien over de beschikbaarheid van deelfietsen, ook kun je een route plannen of de ov-planner raadplegen. En de tablet kan locatiegebonden informatie doorgeven over activiteiten in de regio.

Elektronische stuurhulp

Nog niet op de weg, maar al wel als functionerend model beschikbaar, is de 'steer-assist stability control' die aan de TU Delft wordt ontwikkeld. Het gaat om een stuurhulp die fietsers

helpt om de balans te houden bij snelheden onder de 15 kilometer per uur. Het prototype heeft een kastje met elektronica achterop dat 'evenwichtsstoornissen' signaleert en een elektromotor in het stuur die daarop de fiets een beetje bijstuurt zodat die op koers blijft. Het systeem is bedoeld voor ouderen en mensen met een handicap.

Nieuwe elektronica staat ook aan de basis van enkele nieuwe 'onderzoekfietsen'. Met de onderzoekfiets van de SWOV worden bijvoorbeeld de gedragingen van proefpersonen op een e-bike in beeld gebracht. De fiets heeft een camera die de fietser in beeld brengt, de fietser zelf krijgt een helm met een camera op. Terwijl hij fietst wordt de werkbelasting en de reactie van de fietser daarop onder verschillende omstandigheden gemeten. Daartoe moet de fietser onder het rijden reageren op een rood lichtje.

Een soortgelijke aanpak wordt gevolgd bij een onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen naar het 'vergevingsgezinde fietspad'. De fiets wordt niet alleen uitgerust met een camera, maar ook met GPS, een remsensor, een snelheidsmeter e.d. Daarbij gaat het vooral over de vraag hoe oudere fietsers zich over de weg begeven en welke maatregelen nodig zijn om het aantal fietsongevallen te verkleinen.

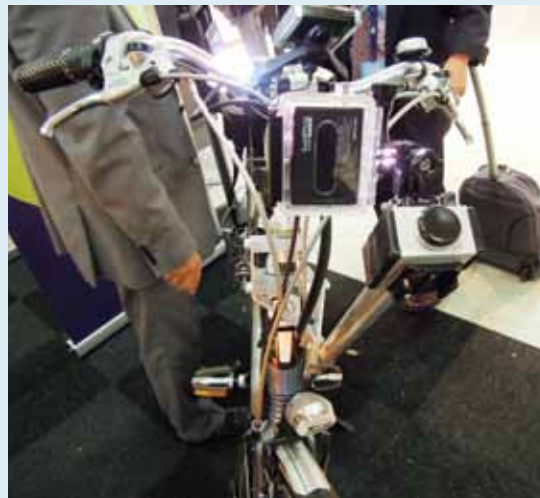


De leenfiets in Kopenhagen krijgt een tablet op het stuur.





Prototype van de TU Delft-fiets die automatisch een beetje bijstuurt als dat nodig is.



De testfiets van de SWOV is volgeladen met camera's en meetapparatuur.

Adviessysteem voor oudere fietsers

Wellicht dat deze en andere onderzoeken uiteindelijk leiden tot een adviessysteem om oudere fietsers bij te staan. Hoe zo'n systeem er precies uit kan gaan zien en welke specificaties het zal krijgen is onderwerp van onderzoek dat door TNO, Roesingh Research and Development en de Fietsersbond wordt uitgevoerd. Men denkt aan applicaties die ouderen informeren over veilige routes of over gevaarlijke condities (weersomstandigheden). Ook kunnen dergelijke applicaties waarschuwen

voor gevaarlijke locaties of situaties (bijvoorbeeld obstakels) en voor gevaarlijk gedrag van de fietser (bijvoorbeeld een te hoge snelheid, te veel slingeren of overhangen naar een kant) en uitleg geven over verkeersborden.

Eikenhouten leenfiets voor Schiphol

Een designfiets vervaardigd van eikenhout uit de bossen van Frankrijk. Schiphol Real Estate introduceert Your SchipholBIKE: een nieuw concept voor gratis leenfietsen speciaal voor werknemers op de luchthaven Schiphol.

De eikenhouten fiets is te gebruiken voor een afspraak op Schiphol, een snelle boodschap of gewoon een rondje in de buitenlucht. Werknemers hoeven zich alleen maar eenmalig te registreren op de website. Het gebruik van de fiets is gratis.

Om de fiets te gebruiken, gaat men naar een van de Your SchipholBIKE fietsstations op Schiphol Centrum. Bij het fietsstation selecteert men een fiets en na verificatie komt er een groene fiets sleutel tevoorschijn uit de display. De uitleenperiode is maximaal 3 uur.





Fietsveiligheid in het donker niet alleen kwestie van **fietsverlichting**

Als gewone verlichting niet haalbaar is, kan ledverlichting soms uitkomst bieden.

foto: BCycle Solutions

De kans om als fietser ernstig gewond te raken bij een ongeval is het hoogst in het donker. Goede fietsverlichting en gebruik van reflecterende materialen lijken een probaat middel om dit risico in te perken. Maar het effect daarvan is lastig hard te maken. Er is meer in het spel.

In een recente studie van het ministerie van IenM werden de ongevallencijfers van een aantal steden afgezet tegen het aantal fietsers dat in die steden zonder licht rijdt. De conclusie luidde dat het risico voor fietsers om bij duisternis slachtoffer te worden van een ongeval (fiets-motorvoertuigongevallen) met circa 17% afneemt met een werkende voor- en achterverlichting. De SWOV stelt echter in een recent verschenen factsheet dat op basis van deze en andere onderzoeken nog niet echt harde conclusies zijn te trekken over het effect van fietsverlichting op de veiligheid van fietsen in het donker. 'Of lichtvoering door fietsers ook de verkeersveiligheid ten goede komt is nooit goed onderzocht; daarom zijn daar geen uitspraken over te doen. Lichtvoering wordt bovendien niet standaard geregistreerd bij ongevallen met fietsers.'

De SWOV merkt wel op dat ongeveer 30% van de fietsers die 's nachts bij een niet-motorvoertuigongeval ernstig verkeersgewond raakt, alcohol in het bloed heeft. Dit aandeel is de laatste vijftien jaar gestegen.

Risicocompensatie

Ook is er is geen bewijs dat fluorescerende of retroreflecterende kleding of andere opvallende uitrusting leidt tot minder fietsongevallen. Dat concludeert de Universiteit van Nottingham na uitgebreid onderzoek. Voor de studie werden de gegevens van fietsers die bij een ongeval waren betrokken vergeleken met fietsers die dat niet waren. De data werd gecorrigeerd op aspecten als persoonlijke kenmerken, risicoprofiel van de route, enzo-

voort. Het bleek voor het ongevalsrisico geen verschil te maken of iemand een rijbewijs heeft, een helm draagt, fietservaring heeft of op wat voor fiets hij rijdt. Wel bleken fietsers op gevaarlijke routes vaker opvallende kleding en dergelijke te dragen. Het onderzoek leverde echter geen bewijs dat opvallende kleding verschil maakt. Draggers van dergelijke kleding lijken zelfs wat meer risico te lopen, hoewel dat statistisch niet hard te maken was. De bevindingen zijn niet in lijn met veel ander onderzoek waaruit blijkt dat opvallende kleding leidt tot het eerder waarnemen van fietsers door andere verkeersdeelnemers, aldus de onderzoekers. Wellicht is sprake van een zeker risicocompensatie-effect, waarbij de fietsers het effect van dergelijke kleding overschatten, zo stellen ze. In ieder geval toont de studie aan dat opvallende kleding en dergelijke niet zonder meer leidt tot meer veiligheid, aldus luidt de slotconclusie van de onderzoekers.

Nachtverlichting in het Stationspad

Een smal strookje asfalt vormt de kortste weg tussen het station en de woonwijk. Maar 's avonds zie je geen hand voor ogen. En een rij lantarenpalen wil je niet in het buitengebied. Leds in het wegdek wijzen nu de weg. Het paadje ligt in het Brabantse Deurse en Denneburg. De gemeente heeft om de tien meter ledlampjes in het asfalt 'geboord', in totaal 29 stuks. De lampjes worden gevoed door zonne-energie. 's Avonds gaan ze vanzelf aan en ze blijven de hele nacht branden. Een ledlamp in het wegdek kost circa 120 euro. En dat is aanzienlijk minder dan een lantarenpaal, waarbij je bovendien nog bekabeling moet aanleggen, aldus de gemeente. Nog niet bekend is hoe gebruikers over de verlichting oordelen.

Het Bredase alternatief:
wacht op groen.

Discussie over wachttijdvoorspellers

De afgelopen jaren zijn veel wegbeheerders overgegaan tot het plaatsen van wachttijdvoorspellers als sympathieke en fietsvriendelijke maatregel. Maar de vraag is of dat wel zo verstandig is. Want soms leiden wachttijdvoorspellers zelfs tot langere wachttijden voor fietsers.

Dat stelt Marcel Kant van DTV Consultants. 'In Nederland wordt in tegenstelling tot de rest van de wereld voertuigafhankelijk en aanvraagafhankelijk geregeld. Het streven hierbij is om zo min mogelijk te wachten voor niets en zo efficiënt mogelijk om te gaan met de groentijden op een kruispunt. Ook wordt in Nederland vaak conflictvrij geregeld en zijn er vele ingrepen, zoals prioriteit voor de bus, die invloed hebben op de duur van de cyclustijd. De exacte wachttijd is dus op voorhand nooit te voorspellen', aldus Kant.

Langere wachttijd

Bovendien wordt de wachttijdvoorspeller beïnvloed door alle speciale ingrepen in een verkeerslichtenregeling. Daarbij valt te denken aan de maximum groentijden, ingrepen van bussen of hulpdiensten,

invloed van bruggen, file-ingrepen of koppelingen met andere kruispunten, enzovoort. Al deze ingrepen maken het voor een programmeur lastig om een wachttijdvoorspeller geloofwaardig te laten functioneren. Op sommige kruispunten loopt de wachttijdvoorspeller dan ook het ene moment langzamer en het andere moment sneller. Een slecht geprogrammeerde wachttijdvoorspeller werkt daarom averechts, zo betoogt Marcel Kant.

Het gebruik van een wachttijdvoorspeller zal in veel gevallen zelfs tot een langere wachttijd van alle verkeerssoorten leiden, waaronder ook de fietser zelf. 'De Nederlandse regelingen zijn zo flexibel dat beslissingen in tienden van seconden worden genomen. Als er ruimte is in de regeling voor een extra realisatie moet het niet zo zijn dat deze realisatie een paar seconden

wordt uitgesteld of zelfs wordt afgesteld omdat de wachttijdvoorspeller eerst nog moet aflopen.'

Kant pleit ervoor dat wegbeheerders eerst goed kijken naar nut en noodzaak van een wachttijdvoorspeller, alvorens daartoe te beslissen. Vooral de vraag of zo'n wachttijdvoorspeller geloofwaardig valt te programmeren moet centraal staan.

Dynamisch afstelling

De reactie op de uitlatingen van Kant op de website van Fietsberaad lijken te bevestigen dat enige reserve ten aanzien van wachttijdvoorspellers op zijn plaats is. De Fietsersbond stelt bijvoorbeeld dat men zich beter kan richten op het halen van de normen voor stopkansen en wachttijden. 'Daar is nog veel te winnen'. In dat verband wordt verwezen naar Breda. Deze gemeente heeft het vorige decennium bij bijna alle van de 100 verkeerslichtenregelingen een dynamische afstelling gerealiseerd, inclusief de aanleg van rechts- en linksafstroken en vooraanmelding van fietsers. Hierdoor is de gemiddelde stopkans en wachttijd voor fietsers veel lager dan gemiddeld in de andere gemeenten. Bij lusinmelding van de fietser meldt een oplichtend display 'Wacht op groen'. 'De fietser is blij ('hij heeft me gezien!') en snel nog blijer vanwege de korte wachttijd...'. Fietsers maken verder melding van traag en onregelmatig aflopende tellers in verschillende steden. Ook valt op dat de wachttijdvoorspellers, soms binnen dezelfde gemeente, niet op dezelfde manier werken. Sommige tellen af in seconden, maar de meeste tellen af in lampjes. En soms vertragen ze, soms versnellen ze, of krijg je groen voor het laatste lampje.



Wachttijdvoorspellers kunnen soms tot langere wachttijden leiden.



Onduidelijkheid rond de **speed pedelec**

Of de elektrische fiets een bedreiging vormt voor de verkeersveiligheid, is nog niet bewezen. De gemiddelde snelheid blijkt niet veel hoger te liggen dan van een gewone fietser die een beetje doortrapt. Maar de zogenaamde speed pedelec kan twee keer zo hard. En daar rekent een gewone fietser niet op. De Fietzersbond ziet het allemaal met lede ogen aan. 'Het dreigt met de elektrische fiets dezelfde kant uit te gaan als met de snorfiets. Daarvan rijdt nu ook 98% te hard! Maar de gebruikers van zo'n fiets zijn er blij mee. 'Zo'n speedbike biedt voor mij echt een alternatief voor de auto.'

Eerst even de feiten op een rij. Een elektrische fiets in de zin van de wet is een fiets die ondersteuning biedt bij het trappen tot maximaal 25 km/uur. Daarna stopt de ondersteuning. De ondersteuning stopt ook als men ophoudt met trappen. De elektromotor is begrensd op maximaal 250 Watt. Een helm is niet verplicht en ook een verzekering niet.

Maar sinds kort duiken er steeds meer elektrische fietsen op waarmee je zonder al te veel moeite sneller kunt gaan dan 25 km/uur. Met sommige sportieve modellen kan een modale fietser 45 km/uur halen.

De snelle elektrische fietsen komen vaak uit Duitsland. Neem de BlueLABEL Cruiser HS van Riese & Müller, een sportieve fiets voorzien van een 350 Watt motor, geprijsd rond de 3000 euro en inmiddels ook in Nederland te koop. De fiets heeft een knop met vier standen, die de mate van ondersteuning regelt. 'Met deze fiets richt Riese & Müller zich op de dertiger en veer-

tiger, een groep die nog nauwelijks gebruik maakt van de E-Bikes', zo luidt de aanbeveling.

Fiets of snorfiets

In Nederland wordt hij door fietsenleveranciers op de markt gebracht als gewone elektrische fiets waarbij in ieder geval de website van de lokale fietsspecialist meestal niet meldt dat men feitelijk een snor-/bromfiets koopt.

Een snorfiets kennelijk, als het gaat om de officiële uitvoering. Want bij de toelating door de Rijksdienst voor het Wegverkeer werd het betreffende exemplaar waarschijnlijk zo aangeleverd dat de maximale aandrijfsnelheid op 25 km/uur was afgesteld. Overigens zegt het RDW geen idee te hebben van het aantal gekentekende speed pedelecs. Men is wel van plan om het te gaan bijhouden.

Aan de buitenkant zien de snelle speed pedelecs er hetzelfde uit als een gewone e-fiets. Het is niet duidelijk hoe vaak kopers van de snelle fietsen in de praktijk de moeite nemen om een kenteken aan te vragen. Dat alles maakt het werk van de politiemans op straat er uiteraard niet eenvoudiger op.

Ook zijn er nog veel vragen rond de verkeersrechtelijke en verzekeringstechnische gevolgen als er wat gebeurt. Wat is bijvoorbeeld de consequentie als een fietser met speed pedelec zonder kenteken een ongeval veroorzaakt (al dan niet met hoge snelheid, al dan niet met een helm op)?

En om het nog wat ingewikkelder te maken, wie het wel vol-



De speed pedelec: hij ziet eruit als een fiets, het is praktisch gezien eigenlijk een bromfiets, maar hij wordt verkocht als snorfiets.

gens de regels doet krijgt te maken met het feit dat een inschaling als elektrische fiets/snorfiets/bromfiets meer consequenties heeft dan alleen een kentekenplaatje. Als een elektrische fiets als bromfiets wordt bestempeld, is een bromfietshelm verplicht. Een fietshelm voldoet niet aan de eisen. Een snor/bromfiets moet ook spiegels hebben. Het gebruik van een mobiele telefoon is verboden op een snor/bromfiets en zo zijn er meer verschillen. Voer voor puzzelende juristen. Die zijn er kennelijk nog niet uit want het ministerie van IenM geeft desgevraagd aan dat men nog geen maatregelen in petto heeft.

6 km-fiets

Er zijn overigens meer modellen op de markt die afwijken van de wettelijke definitie van een elektrische fiets, bijvoorbeeld omdat de elektromotor ook ondersteunt als men niet trapt. Zo zijn er sinds kort ook in Nederland e-fietsen te koop die tot een snelheid van 6 km/uur de fietser helpen, zonder dat deze hoeft mee te trappen. De huidige wetgeving rond e-fietsen zegt daar niets over. Bij het ministerie van IenM is het fenomeen zelfs nog onbekend.

De Duitsers hebben inmiddels de wet aangepast. Daar worden dergelijke fietsen ook officieel als gewone e-fiets beschouwd. Inmiddels zijn in Duitsland ook al 'elektrische fietsen' gesignaleerd die zelfs zonder meetrappen 45 km/uur halen, voorzien van een dikke 4000 Watt motor.



Proef met veiliger fietspaaltjes van start

Op zes plaatsen in Nederland zijn proeflocaties met fietspaaltjes in gebruik genomen. Op de locaties zijn verschillende uitvoerings- en inrichtingsvormen onderwerp van onderzoek door CROW-Fietsberaad, zoals f exibebele fietspaaltjes met ledverlichting en inleidende ribbelmarkering.



Minder op de fiets of lopend naar school

Bijna alle basisschoolleerlingen wonen op fietsafstand van de school, dat wil zeggen binnen 2 kilometer. En 9 van de 10 wonen op loopafstanden (binnen 1 km). Toch komt maar tweederde per fiets of te voet. De rest, zo'n 30 procent, wordt met de auto gebracht.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ging na hoe het komt dat veel kinderen met de auto komen en dat maar weinig kinderen (17%) zelfstandig naar school reizen. Volgens het KpVV Dashboard duurzame en slimme mobiliteit over Schoolmobiliteit blijkt dat de beleving van ouders van de verkeersonveiligheid een belangrijke verklaring vormt voor het halen en brengen van de kinderen. Op basis van de ongevallencijfers is daar geen aanleiding toe volgens KpVV. Hoewel het verkeer steeds drukker is geworden, nam het aantal dodelijke ongevallen met kinderen tussen de 5 en 14 jaar de afgelopen tien jaar geleidelijk af. Hetzelfde geldt voor het aantal kinderen dat zwaar of licht gewond raakte.

Anders dan vaak gedacht heeft het brengen met de auto niet te maken met de schaalvergroting. De jaren '90 ingezette schaalvergroting en ruimtelijke concentratie in het basisonderwijs is in werkelijkheid nauwelijks doorgevoerd, aldus KpVV. Maar liefst 97% van de bevolking woont op minder dan 2 kilometer van de dichtstbijzijnde basisschool.

Zelfs in niet-stedelijke gebieden woont slechts 4% van de bevolking op 3 of meer kilometer van een basisschool. Tussen 2000 en 2011 is, ook in tegenstelling tot het idee dat leeft, het aantal scholen relatief weinig afgenomen: met 66 scholen van de 7.000 basisscholen komt dat uit op nog geen 1%.

Veel **nieuwe tools** om fietsveiligheid te verbeteren

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) hebben afgesproken dat alle gemeenten dit jaar een 'Lokale Impuls Veilig Fietsen' zullen opstellen. Nog lang niet alle gemeenten zijn ermee aan de slag. Maar aan de 'tools' zal het niet liggen. Het CROW-Fietsberaad en anderen ontwikkelden een flink aantal instrumenten om gemeenten snel op weg te helpen.

Zo verscheen dit voorjaar al Fietsberaadpublicatie 23 'Best practices Nederlandse gemeenten in 2012' met daarin 34 voorbeeldprojecten. Inmiddels is die ook digitaal te vinden op de Fietsberaad-website onder 'Best practices'. De projecten zijn verdeeld in infrastructurele, gedrag/fietsvaardigheden en overige maatregelen. Ieder project bevat uitleg over de aanpak en kosten.

Webtool Veilig Fietsen

Voor een structurele aanpak van de onveiligheid heeft CROW-Fietsberaad recent de webtool Veilig Fietsen ontwikkeld, een digitale vertaling van het rapport Modelaanpak Veilig Fietsen. De Modelaanpak laat stapsgewijs zien hoe je kunt komen tot een verkeersveiligheidsplan voor de fiets. De webtool biedt voor elke gemeente een aparte interactieve pagina. Hier vinden medewerkers van gemeenten, maar ook anderen kunnen de pagina bekijken, statistieken die helpen bij het stellen van prioriteiten. Ook worden suggesties gegeven

voor de aanpak van enkelvoudige en meervoudige ongevallen. Op een kaart is te zien waar de laatste jaren fietsongevallen in de gemeente zijn gebeurd. Beleidsmedewerkers van gemeenten kunnen in een afgeschermd omgeving op de site ervaringen, kennis en bestanden uitwisselen met collega's van andere gemeenten. Verder zullen het ministerie van IenM en de VNG met deze tool het landelijke beeld monitoren.

Meldpunt

Om de fietser ook zelf meer te betrekken bij het opsporen van gevaarlijke situaties op fietsroutes heeft CROW-Fietsberaad de website www.fietsmeldpunt.nl ontwikkeld. Fietzers kunnen daar niet alleen gevaarlijke situaties melden, maar ook de meldingen van andere fietsers bekijken en eventueel ondersteunen door erop te stemmen. De webtool die hiervoor wordt gebruikt is eerder ingezet bij de ontwikkeling van www.fietspaaltjes.nl en www.gladdefietsroutes.nl, alle bedoeld om burgers te



In de Webtool Aanpak Veilig Fietsen heeft iedere gemeente een eigen pagina met statistieken die helpen bij het stellen van prioriteiten.



Fietsberaadpublicatie 23 'Best practices Nederlandse gemeenten in 2012' met daarin 34 voorbeeldprojecten.

De 'Best Practices' zijn ook digitaal beschikbaar.



De kaart met verkeersongevallen met fietsers geeft informatie over de aard en de locatie van de ongevallen.



Links

Webtool Best practices Nederlandse gemeenten
www.fietsberaad.nl/bestpractices

Webtool Veilig Fietsen
www.fietsberaad.nl/veiligfietsen

Meldpunt fiets
www.fietsmeldpunt.nl

Overzicht verkeersongevallen met fietsers
<http://fietsongevallen.oververkeer.nl/>

Pilot Flevoland zelf melden verkeersongevallen
www.ongeval.nu

betrekken bij het fietsbeleid, in het bijzonder bij de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen.

Met de nieuwste webtool in de reeks wil CROW-Fietsberaad gemeenten vooral een hulpmiddel bieden om gevaarlijke plekken op te sporen die niet via de gewone verkeersongevalregistratie boven tafel komen. Dat is bijvoorbeeld het geval als er geen politie bij een ongeval aanwezig was.

Het meldpunt is al in gebruik bij acht Brabantse gemeenten. Andere gemeenten die belangstelling hebben om de CROW-Fietsberaad webtool in te zetten kunnen er tegen kostprijs gebruik van maken. Op de website van het Fietsberaad is daar meer informatie over te vinden.

Zelf melden

Ondertussen zijn de provincie Flevoland en bureau VIA samen met VeiligheidNL een project gestart om te onderzoeken of slachtoffers van verkeersongevallen het ongeval zelf willen

registreren. Vooral de enkelvoudige ongevallen waar geen politie aan te pas komt hoopt men zo op te sporen. Op de Spoed Eisende Hulpafdeling (SEH) wordt daartoe aan elk verkeersslachtoffer een kaartje meegegeven, voorzien van een uniek nummer, met de oproep het verkeersongeval te melden op de website. Er zijn op dit ogenblik nog geen resultaten bekend over de proef. Wel over het Meldpunt Veilig Verkeer, een ander 'participatieproject' waarin VIA samenwerkt met VVN. Ook dat meldpunt is bedoeld om onveilige situaties te melden. Het blijkt dat ook hier de fietsers het meeste te melden hebben (met 38 procent van de in totaal ruim 3000 meldingen), gevolgd door voetgangers (31 procent) en personenautorijders (22 procent).

De weginrichting is daarbij het meeste voorkomende type melding. Als belangrijkste problemen worden genoemd: onoverzichtelijke situaties, het wegontwerp, te hard rijden, het drukke verkeer en de ingewikkelde situatie.



Het Fietsberaad heeft een website opgezet waar fietsers - per gemeente - gevaarlijke situaties kunnen melden.



Op ongeval.nu kunnen slachtoffers zelf verkeersongevallen registreren.



Wat doen we met de **racefiets**?

'Als getraind fietser vermijd ik zo veel mogelijk de tijdstippen waarop tragere weggebruikers op het jaagpad of fietspad onderweg zijn.' Dat is één van de punten in de nieuwe hoffelijkheidscodes waarmee Vlaanderen probeert conflicten tussen wielrenners en gewone fietsers te beteugelen. Of het echt zoden aan de dijk zet valt nauwelijks na te gaan. Maar wat moet je anders?

Net als in Nederland laait ook in Vlaanderen geregeld de discussie op over de aanwezigheid van wielrenners op fietspaden. Dat heeft nu geleid tot de ontwikkeling van een 'hoffelijkheidscodes' die inmiddels is ondertekend door een groot aantal landelijke organisaties en wielersorganisaties. Lokale fiets- en wielersclubs kunnen de hoffelijkheidscodes ondertekenen via een speciale website (www.ikfietshoffelijk.be). In de lente van 2014 volgt er een bewustwordingscampagne rond dit thema.

De Vlaamse code gaat verder dan de Gedragscode waar de Nederlandse Wielerveding een paar jaar geleden mee kwam. Daarin wordt wielrenners gevraagd om zich aan de verkeersregels te houden, een fietsbel te gebruiken en beleefd te blijven. De Vlaamse code vraagt wielrenners daarnaast ook om zoveel mogelijk de tijdstippen te vermijden waarop langzame fietsers onderweg zijn en om niet in al te grote groepen te rijden.

Wielertoertochten aan banden

In Limburg is men inmiddels tot de conclusie gekomen dat de toename van het aantal recreatieve wielrenners en het aantal wielertoertochten te veel druk legt op het Limburgse heuvellandschap. Een aantal gemeenten gaat daarom via een aanpassing van het APV een vergunningsplicht invoeren voor wielertoertochten met meer dan 250 deelnemers. Organisaties van wielertoertochten kunnen voortaan via één uniform aanvraagformulier een vergunning aanvragen bij alle gemeenten via een coördinatiepunt. Aan

wielertoertochten groter dan 250 deelnemers wordt een bijdrage van € 0,50 per deelnemer gevraagd voor de financiering van het coördinatiepunt. Vanaf 2014 zullen in het totale gebied van deze gemeenten nog maar maximaal negen toertochten groter dan 1.000 deelnemers en drie toertochten groter dan 5.000 deelnemers worden toegestaan. Het coördinatiepunt zal verder gaan letten op routes, spreiding en data van de wielertoertochten.

Snelle fietsstrook

Onderzoekinstituut TNO gooit het over een andere boeg. Met camera's legde men het gedrag van (race)fietsers op enkele drukke fietspaden in de stad en in recreatiegebieden vast. Op basis daarvan suggereert men om de verschillende snelheden op de recreatieve fietspaden van elkaar te scheiden. Bijvoorbeeld door voor beide fietsrichtingen 'snelle fietsstroken' in het midden van het pad aan te leggen. In ieder geval moet een recreatief fietspad liefst vier meter breed zijn om de gevaarlijkste conflicten, de frontale botsing tussen (inhalende) racefietsers en fietsers, zoveel mogelijk te voorkomen, aldus TNO.

Stefan Bendiks van Artgineering (zie ook het artikel over Fietssnelwegen) schetst een soortgelijk toekomstbeeld waarin meer rekening wordt gehouden met de alsmaar toenemende snelheidsverschillen op het fietspad. Hij heeft het over het 'Sociale Fietspad'. Zo'n fietspad moet extra breed worden gedimensioneerd en zet in op het zelf organiserend vermogen van het fietsverkeer. 'Zoals bij een rivier stroomt het verkeer in het midden snel en aan de randen langzaam.' Met ICT-toepassingen kan dit worden ondersteund. Zo kunnen snelheidsmeters langs de route de fietser belonen wanneer die de juiste snelheid heeft of adviseren een andere baan te gebruiken.

Bendiks haalt in dit verband ook een Deens concept aan, namelijk van de Conversation Lane uit Norrebrogarde.



Op een voormalige rijbaan voor auto's werd een nieuwe fietsstrook aangelegd, de zogenaamde Fastlane. Voor de al bestaande fietsstrook werd als tegenhanger de naam Conversation Lane bedacht, om zo het sociale aspect van fietsen te benadrukken.

Letselgevallen

Naast een gevaar voor andere fietsers kunnen racefietsers ook een gevaar voor zichzelf vormen. Er belanden er jaarlijks zo'n 350 in het ziekenhuis met ernstig (hoofd)letsel, aldus student Wilco Horstman. Hij keek voor bureau Goudappel naar mogelijkheden om ongelukken met wielrenners te voorkomen en vatte een aantal tips voor de wegbeheerder samen in een brochure. Zo adviseert hij om de routekeuze van wielrenners te beïnvloeden zodat ze zich op enkele aantrekkelijke routes concentreren, die men dan zo veilig mogelijk kan uitvoeren. Want wat voor gewone fietsers gevaarlijk is, is dat in versterkte mate voor wielrenners: fietspaaltjes kunnen dodelijk zijn, gladheid is met smalle bandjes nog gevaarlijker en trottoirbanden en andere obstakels leiden sneller tot valpartijen. Verder geeft de brochure als tip mee om met de lokale renners te praten. 'Die kennen de gevaarlijke plekken waarschijnlijk beter dan de wegbeheerder, door de vele uren die zij op de lokale wegen doorbrengen.'

Wellicht nieuwe Park + Bike pilots in Leeuwarden en Maastricht

Hoewel het Park + Bike concept tot nu toe niet erg succesvol is, lijken nieuwe initiatieven weer wat beweging te brengen. Leeuwarden en Maastricht hebben CROW-KpVV gevraagd een businesscase uit te werken.

Op een P+B-locatie kan men de auto veilig parkeren en per fiets verder naar de bestemming, hetzij door een fiets ter plaatse te huren of door over te stappen van de auto op de eigen fiets. Het concept is op verschillende plaatsen uitgeprobeerd, maar meestal ook weer stilgelegd.

Het oudste voorbeeld was te vinden in de parkeergarage onder het Olympisch stadion in Amsterdam, waar sinds 2000 de mogelijkheid bestond een gratis fiets mee te nemen. Dat leek redelijk succesvol in het begin, maar inmiddels is men ermee gestopt.

Bij Leeuwarden is een proef gedaan met P+B waarbij een Bikedispenser de uitgifte van fietsen verzorgde. Ook die voorzieningen bestaan niet meer, vooral vanwege technische problemen met de fietsautomaat.

In 's-Hertogenbosch zijn fietsen te huur bij de parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Hoewel er geen exacte cijfers over het gebruik bekend zijn, is de gemeente tevreden met de resultaten.

Vanuit het Kennisplatform Verkeer en Vervoer loopt nu een studie naar nieuwe mogelijkheden om P+B te introduceren voor het woon-werkverkeer waarbij men vooral kijkt naar vormen die een rendabele exploitatie mogelijk maken.

De eerste resultaten zijn nog niet echt hoopgevend. Bedrijven lijken nog niet erg bereid om in Park en Bike te investeren. Toch hebben Leeuwarden Vrij Baan en Maastricht Bereikbaar inmiddels besloten financiën beschikbaar te stellen om een en ander verder uit te werken. De gemeenten hebben CROW-KpVV gevraagd te onderzoeken wat er nodig is om een duurzame businesscase op te zetten met P+B.

Na het mislukken van de proef met de Bikedispenser overweegt Leeuwarden nu P+B nieuw leven in te blazen.





Zo realiseer je een *snelle* fietsroute

Ron Hendriks

De fietssnelweg heeft de wind mee. Er liggen er inmiddels een stuk of 25 en plannen voor nog eens 675 km. Daar is reden toe. Want de fietssnelweg is niet alleen een comfortabele manier om naar het werk te rijden, het past ook in het huidige tijdsbeeld. Want hoe anders kun je met beperkte middelen en met inachtneming van milieu en gezondheid de stad bereikbaar houden? De fietssnelweg ligt daarom ook politiek goed. Maar een fietssnelweg moet wel passen. In het regionale mobiliteitsbeleid, en in de omgeving.

De fietssnelweg is nog betrekkelijk nieuw. Hoewel de eerste al in 2005 werd aangelegd tussen Breda en Etten-Leur, zette het concept pas echt goed door toen het rond 2006 werd gelanceerd als middel om files te bestrijden. Die kwalificatie betekende ook dat er aanzienlijke rijksbijdragen beschikbaar kwamen, en dat leidde snel tot de aanleg van een achttal snelle fietsroutes in de Randstad. Dat aantal groeit nog steeds, waarbij naast het alternatief voor de file ook de bereikbaarheid van de steden een steeds belangrijkere rol speelt. Binnenkort brengt CROW het 'Inspiratieboek snelle fietsroutes' uit. Daarin wordt uitgelegd hoe je de aanleg van een snelle fietsroute/fietsnelweg/snelfietsweg aanpakt (de termen worden in de praktijk door elkaar gebruikt, waarbij 'snelle fietsroute' eigenlijk het meest de lading dekt). Beginnend bij

een analyse van nut en noodzaak van een fietsroute tot en met onderhoud en beheer van de voltooide route.

Hier alvast een voorproefje van de uitgave, waarbij we vooral kijken naar de eerste stappen die je moet nemen om tot de aanleg van een snelle fietsroute te komen.

Eerste stappen

Hoewel de aanleg van een snelle fietsroute minder voeten in de aarde heeft dan de aanleg van een autoverbinding of een spoorlijn, is het niet zo eenvoudig als het misschien lijkt. Ook bij de realisatie van een snelle fietsroute zijn veel partijen betrokken: overheden, burgers, belangengroeperingen, bedrijven, enzovoort. Bovendien heb je bij een snelle fietsroute te maken met verschillende vakdisciplines. Naast verkeerskun-

Nut en noodzaak aantonen

Bereikbaarheid is vaak het hoofdargument bij de onderbouwing van de noodzaak van een snelle fietsroute. Als basis voor zo'n berekening gaat men over het algemeen uit van:

- Pendelgegevens van werknemers en scholieren. De eerste zijn vaak bij de provincie op te vragen en laten zien waar de werknemers van grotere werkgelegenheidsconcentraties vandaan komen (op bedrijfsterreinniveau). Herkomstgegevens van scholieren en studenten zijn te halen bij de onderwijsinstellingen.
- Een inschatting van de fietspotentie op basis van regionale of landelijke kencijfers voor woon-werkverkeer, gecombineerd met een inschatting van de te behalen reistijdwinst op specifieke trajecten.
- Huidige aantallen fietsers (ook recreatief) op basis van beschikbare telgegevens.

Belangrijk is om daarbij ook de mogelijkheden van de fiets in de keten mee te nemen, bijvoorbeeld het effect van de snelle route op het gebruik van het aansluitend openbaar vervoer.

Daarnaast kan men sinds kort ook vrij eenvoudig een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maken. Een snelle fietsroute leidt tot een stijging van het aantal fietsers. Als gevolg daarvan ontstaan maatschappelijke baten, zoals reistijd-baten, congestievermindering en gezondheidseffecten. Een MKBA biedt inzicht in de omvang van deze effecten en laat vervolgens ook de verhouding tussen de maatschappelijke kosten en baten van een snelle fietsverbinding zien. Het bepalen van de fietspotentie van een snelle fietsroute is vaak onderdeel van een MKBA.

De meeste snelle fietsroutes waarvoor MKBA's zijn uitgevoerd, laten een positief maatschappelijk effect zien in verhouding tot de kosten.

Het ministerie van IenM heeft in samenwerking met het Fietsbe-raad in 2013 een webtool voor fiets-MKBA's in ontwikkeling.



Toekomstbeeld uit de nota
'Bouwen aan een groene
metropool' van Milieudefensie.



illustratie: Nico den Dulk

digen zijn bijvoorbeeld ook stedenbouwers geïnteresseerd in het concept. En als het om de ontsluiting van bedrijfsterreinen gaat ook de medewerkers op economische zaken.

Een logische eerste stap is dus een samenwerkingsverband op te zetten. Samen kan men dan zoeken naar draagvlak en financieringsmogelijkheden.

Voortrekkersrol bij provincie of gemeente

Het ligt voor de hand om te beginnen met het opzetten van een werkgroep met alle betrokken gemeentelijke en regionale vertegenwoordigers, eventueel ondersteund door een procesmanager. Zo'n werkgroep is eventueel uit te breiden met vertegenwoordigers van belangengroepen als de Fietsersbond, het bedrijfsleven, andere instanties en - niet onbelangrijk - een communicatieadviseur.

Vraag is wie het voortouw neemt. In de praktijk ligt vaak een regierol bij de provincie, stadsregio of de gemeente die het grootste belang heeft bij de ontwikkeling van een snelle fietsroute. Het kan gunstig zijn om de regierol bij de provincie of de regio te leggen omdat deze geen directe belangen heeft op lokaal niveau. Als de regierol bij de stad met de grootste belangen ligt, dan moet men de rolverdeling goed in het oog houden. Maar ook zo'n opzet heeft positieve kanten. Vaak kan men daardoor de expertise en ervaring van een grotere ambtelijke organisatie gebruiken. Een externe procesmanager kan er dan voor zorgdragen dat individuele belangen niet de overhand krijgen.

De eerste taak van de werkgroep is om de fietsroute op de kaart te zetten. Een logisch begin is om samen een duidelijke visie op nut en noodzaak van de fietsroute neer te zetten.



Breedte

De ambitie om fietsers op langere afstanden te verleiden, zorgt op sommige aspecten voor een andere, 'strangere' invulling van de eisen. Zo is de afwikkelingssnelheid hoger, zijn er minder stops en wil men verkeersruimte van langsrijdend autoverkeer minimaliseren. Dat leidt bijvoorbeeld tot een breder dwarsprofiel. Ideaal is een breedte van in totaal zo'n 7 meter (3 meter brede strook per richting plus een middenberm en eventueel extra ruimte als er geen ruimte is voor een 'veiligheidsberm'). In de praktijk is vaak zo'n 4 meter zonder middenberm de minimummaat.

Parallel kunnen alvast de financiële mogelijkheden worden afgetast.

Argumenten voor een snelle fietsroute

In zo'n visiedocument zal men moeten beargumenteren waarom de aanleg van een snelle fietsroute een goede zaak is. Belangrijkste argument is meestal de bereikbaarheid. En dat is een steekhoudend argument, gegeven het feit dat 61% van de bevolking binnen 15 kilometer van het werk woont, maar dat het fietsaandeel tot die afstand maar 10% bedraagt. Er valt dus nog veel te winnen zeker nu de e-fiets met name op de grotere afstanden terrein wint.

Maar er zijn meer argumenten aan te dragen. Want een fiets-snelweg heeft niet alleen een functie om vlot van A naar B te rijden. Een 'hogere' doel kan ook zijn om de kleine kernen langs de route te ontsluiten, zeker nu het openbaar vervoer die rol steeds minder vervult.

In het verlengde daarvan zijn snelle fietsroutes ook te zien als instrument om stad en platteland met elkaar te verbinden om zo de recreatieve mogelijkheden voor de stedeling uit te breiden.

Gezondheids- en milieuargumenten worden ook vaak ingezet om de aanleg van snelfietsroutes te ondersteunen. Hoewel de effecten van fietsen op gezondheid en milieu onomstreden zijn, is het kwantificeren van die effecten op gemeentelijk niveau niet eenvoudig. Maar dergelijke aspecten kunnen ook in stelling worden gebracht als het gaat om het versterken van het duurzaamheidsimago van een stad of regio.

De focus hoeft uiteraard niet te liggen op één beleidsdoel. Beleidsdoelen kunnen elkaar versterken, dus is het legitiem

om bereikbaarheid, recreatie en citymarketing in dezelfde beleidsnota onder te brengen.

Ambitieniveau

Vervolgens moet men zien te komen tot een gezamenlijke en duidelijke visie over de uitvoering van de route. Welk beeld past bij de ruimtelijke/economische ontwikkelingen in de regio (innovatie, duurzaamheid en mobiliteit). Welke kwaliteitseisen wil men stellen? Wat is het ambitieniveau in relatie tot haalbaarheid? En moet men misschien rekening houden met weerstand (ruimtelijk, maatschappelijk, bestuurlijk, financieel)? In dit stadium zal de tracékeuze globaal aan de orde komen. Die wordt in een volgende stap gedetailleerd ingevuld. Maar men kan alvast verschillende opties de revue laten passeren. Kiest men bijvoorbeeld voor een enkele verbinding of voor meerdere parallele verbindingen? En ligt het accent op een ontsluitende of een verbindende snelle fietsroute? Hoe sluiten we aan op het openbaar vervoer en maken we een snelle fietsroute tot onderdeel van de keten?

Een geheel nieuw tracé heeft voordelen. Er ontstaat bijvoorbeeld een mogelijkheid de fietsroute te ontvlechten van de autoroute en eventuele barrières te slechten door ontbrekende schakels te realiseren. Maar men kan er ook voor kiezen de snelle fietsverbinding te projecteren op een nu al druk gebruikte route.

Verschillende subsidieregelingen

Snelle fietsroutes zijn tot nu toe altijd met subsidie tot stand gekomen van Rijk, provincie of stadsregio. Soms zelfs hoefden gemeenten alleen de ambtelijke en proceskosten voor hun

Onzichtbaar fietspad

Een fietspad dat verdiept in het landschap ligt. Alleen als er fietsers rijden, kun je zien dat er een pad ligt, maar anders lijkt het alsof het landschap gewoon doorloopt. Dankzij dynamische verlichting is de fietsroute ook 's nachts meestal onzichtbaar.

Het is één van de concepten die Stefan Bendiks en Aglaée Degros van bureau Artgineering voorstellen in het boek 'Fietsinfrastructuur'. Toch is Stefan Bendiks niet een man die denkt dat je alleen met leuke gadgets en 'interactieve fietstunnels' de fietssnelweg naar een hoger niveau tilt. 'Dat is misschien een fase waar je doorheen moet. Waar het om gaat is dat de mogelijkheden die fietsen biedt voor de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van steden enorm zijn, maar tot nu toe onderbenut.'

Bendiks benadrukt dat fietsinfrastructuur en vooral de snelle fietsverbindingen meer kunnen inhouden dan alleen een breed fietspad. Naast de verkeerskundige eisen zoals CROW die formuleert, moeten er volgens Bendiks ook criteria komen die meer ingaan op de relatie tussen de infrastructuur en de omgeving, zowel in ruimtelijke als in sociaal-economische context.

In het boek illustreren Bendiks en Degros dat aan de hand van een aantal praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland. Zo besteden ze ruim aandacht aan het RijnWaalpad, een route waarbij volgens de auteurs wel aandacht is voor de beleving van de gebruiker, hoewel dat nog in de praktijk vertaald moet worden.

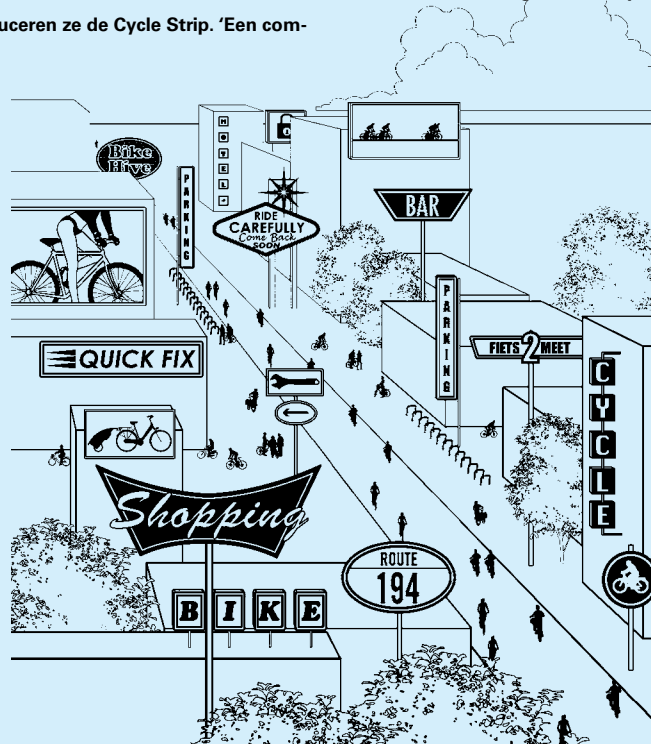


Verder beschrijft het boek een aantal fietsinnovaties, waarvan een deel is gerealiseerd, en een aantal is bedoeld als voorzet voor de toekomst.

Behalve het onzichtbare fietspad is dat bijvoorbeeld de Biomall. Een winkelvoorziening aan de fietssnelweg, specifiek ontworpen voor de fietsende klant, al dan niet met bakfiets. Vergelijkbaar met de shopping malls voor automobilisten in Amerika.

Ook introduceren ze de Cycle Strip. 'Een com-

merciële en culturele hotspot langs een hoofd-fietsroute gericht op de fietser, een multifunctioneel fietslint met diverse voorzieningen gericht op de fietser, zoals werk- en vergader-ruimten.' Laden en lossen en de ontsluiting voor auto's gebeurt aan de achterkant. 'Door van een fietsroute een strip te maken, ontstaat een nieuw soort stedelijke ruimte met een sterk eigen identiteit en aantrekkingskracht: een soort van fietsgebaseerde placemaking.'





Financiering nieuwe snelfietsroutes nog niet rond

Het Rijk is bereid een steentje bij te dragen aan de aanleg van nieuwe snelfietsroutes, maar hoeveel en wanneer precies is op dit moment nog niet duidelijk. Dat bleek bij de presentatie van de nota 'Een toekomstagenda voor snelfietsroutes' eind september. Daarin stelt de Fietsersbond samen met enkele regio's en provincies voor het aantal snelfietsroutes fors uit te breiden. In totaal wil men tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen. Daarvoor zou zo'n 700 miljoen op tafel moeten komen. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland, Bestuursregio Utrecht, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Stadsgebied Haaglanden verklaren in de Toekomstagenda een kwart tot een derde van de 675 kilometer te willen realiseren, liefst met

financiële inbreng van het Rijk. Maar minister Schultz van Haegen wil nog niets beloven. 'Nadat het Rijk eerder € 21 miljoen uittrok voor de aanleg van 25 fietsroutes, staat er nu niet opnieuw een zak geld klaar.' Maar de minister sluit niet uit dat snelfietsroutes een plaats krijgen in het nieuwe programma Beter Benutten dat volgend jaar vorm moet krijgen en waarvoor op voorhand € 300 miljoen is uitgetrokken. Een andere potentiële financieringsbron biedt mogelijk het nieuwe MIRT. Dit fonds is van oudsher gericht op investeringen in hoofdinfrastructuur, maar het accent komt meer te liggen op gebiedsontwikkeling en dat biedt kansen voor de fiets. Minister Schultz van Haegen: 'Je kunt als regio dan bijvoorbeeld de voorkeur geven aan investeren in een fietsroute boven investeren in ov.'

rekening te nemen. Vaak ging het om meer dan één financieringsbron. Zo wordt bijvoorbeeld de fietssnelweg F35 in Twente betaald uit acht verschillende subsidies. Behalve door gebruik te maken van subsidies kan men soms ook financieel meeliften met andere infrastructurele projecten. Ofwel werk met werk maken.

Enkele voorbeelden van financieringsbronnen die voor recent gerealiseerde snelle fietsroutes zijn ingezet:

- Rijkssubsidies (Fileproef, Fiets filevrij, Beter Benutten)
- Provinciale en stadregiosubsidies (o.a. vanuit BDU)
- Europese subsidies
- Luchtkwaliteits-/klimaatsubsidies

De boodschap is dus om bovenregionale partijen nadrukkelijk in het proces en bij de activiteiten van de werkgroep te betrekken.

Om de financiering rond te krijgen, dusdanig dat kleine gemeenten worden ontzien, kan men de kosten verdelen op basis van fietspotentie. Kleinere gemeenten hoeven dan minder bij te dragen dan grotere gemeenten die meer baat bij de snelle fietsroute hebben. Lukt het dan toch niet, is soms met het schuiven van projecten en subsidiestromen toch een vorm van cofinanciering te realiseren. Maar dat hangt uiteraard af van lokale omstandigheden en de creativiteit van betrokken partijen.

Dan komt het moment dat er genoeg informatie beschikbaar is om op papier te zetten wat er globaal nodig is om de route te realiseren c.q. een bestaande route op het gewenste niveau te brengen. Inclusief een eerste inschatting van de kosten (inclusief kosten voor beheer, communicatiemaatregelen, monito-



De fietssnelweg F35 in Twente wordt bij stukjes en beetjes uitgebouwd, met bijdragen van inmiddels acht subsidieverstrekkers.



Niet alle gemeenten staan te springen

'Gemeenten hebben meer te kampen met hun financiële positie dan met hun bereikbaarheid.' Dat citaat komt uit een afstudeerscriptie van Martijn Thielen (NOVI Verkeersacademie). Hij deed onderzoek naar de mogelijkheden om een snelfietsroute tussen Roosendaal en Bergen op Zoom te realiseren. De provincie Noord-Brabant ziet dat wel zitten, want de potentie van zo'n route is hoog en de kosten vallen mee door gebruik te maken van bestaande trajecten. Probleem is echter om de betrokken gemeenten mee te krijgen, zo ondervond Martijn Thielen. Hij noemt daarvoor een aantal redenen. Naast het feit dat de betrokken gemeenten er geen geld voor hebben, speelt ook een rol dat er nauwelijks sprake is van echt fietsbeleid in beide gemeenten. Voor het realiseren van fietsinfrastructuur

uitsluitend voor utilitaire doeleinden is - wellicht mede daardoor - in beide gemeenten weinig interesse. Als de plannen kunnen worden ingepast in andere plannen, zoals de ontwikkeling van een recreatiegebied, zijn de gemeenten misschien wel te porren voor een snelfietsroute, aldus Thielen.

Ook de realisatie van de snelfietsroute Oss - 's-Hertogenbosch gaat in dat opzicht niet van een leien dakje. Ruud van Heugten, gedeputeerde Mobiliteit in Noord-Brabant: 'Het traject passeert een aantal kleine dorpsgemeenschappen. En die willen allemaal dat de route hen aandoet. Als je daarin meegaat, krijg je een kronkelroute. We moeten dus aardig wat moeite doen om alle kikkers in de kruiwagen te houden.'

ring en procesmanagement). Dit maatregelenpakket op hoofdlijnen kan men als tussenproduct vastleggen op kaart en in tabelvorm.

Mental map

Parallel aan deze activiteiten loopt het bestuurlijke traject. Het is natuurlijk zaak de snelle fietsroute op de 'mental map' van betrokken bestuurders te krijgen en bestuurlijk commitment te krijgen van de start tot aan het einde van het project. Dat begint al vroeg in het proces door de eerste ideeën voor een snelle fietsroute aan de betrokken bestuurders voor te leggen. Doel is draagvlak te creëren maar ook om bestuurlijke toestemming te verkrijgen om het project uit te werken. Belangrijk is dat de bestuurlijke besluitvorming leidt tot een 'go' (of 'no go') moment. Want dan pas kan de uitwerking beginnen, inclusief het werven van het benodigde budget bij de deelnemende partijen. Zo'n moment is te markeren door de ondertekening van een bestuurlijke afspraak of convenant door betrokken partijen waarmee de intenties worden bevestigd. Het blijkt in de praktijk dat het tekenen van zo'n overeenkomst een goed pr-moment is en een stevige basis legt voor de uiteindelijke uitvoering. (Voor het vaststellen van het benodigde budget is meestal een raadsbesluit nodig.)

Later is de opening van (een deel van) de snelle fietsroute trouwens een goed moment om betrokken bestuurders het bestuurlijk commitment nog een keer te laten uitdragen.

Aan de slag

Daarna kan men aan de slag met de uitwerking van het maatregelenpakket. Dat omvat het maken van een planningsoverzicht en kostenbepaling op hoofdlijnen en het maken van schetsontwerpen om die in te brengen in (ruimtelijke) procedures.

Voor snelle fietsroutes gelden in principe de eisen die de Ontwerpwijzer Fietsverkeer stelt aan het totale fietsnetwerk voor wat betreft samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Maar een snelle fietsroute vraagt natuurlijk wat extra. Als het gaat om aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort ligt de lat hoger. Maar een snelle fietsroute kan ook een bindend en structurerend element zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen en ook dat aspect vraagt extra aandacht. Uiteindelijk moet dat worden vertaald in het definitief ontwerp, gevolgd door de aanbesteding en ten slotte de aanleg. Al deze aspecten komen uitgebreid aan de orde in de binnenkort te verschijnen CROW-uitgave 'Inspiratieboek snelle fietsroutes'.



Heeft u bij uw aantreden ooit eraan gedacht dat files op het fietspad nog eens een item zouden worden?

Nederland is een fietsland bij uitstek – er zijn hier meer fietsen dan inwoners en de laatste jaren is het fietsgebruik zelfs gestegen. Zeker in de steden is dat een goede ontwikkeling: fietsen zijn milieuvriendelijk en het is vaak makkelijker om een fietsenstalling te vinden dan een lege parkeerplaats. Ik zie ook dat mensen steeds vaker naar hun werk de auto laten staan en de fiets nemen.

Dat intensieve fietsgebruik zorgt er inderdaad voor dat het druk kan zijn op de fietspaden. Zeker als je ook nog bedenkt dat in veel steden intensief gebouwd wordt in de binnenstad,



Minister Schultz van Haegen

**'Je vindt
makkelijker
een fietsenstalling
dan een lege
parkeerplaats.'**

Ron Hendriks

De Rijksoverheid delegeert veel taken rond de fiets naar de provincies, waterschappen en gemeenten. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu biedt wel ondersteuning aan. Bijvoorbeeld voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen bij stations en voor het maken van verkeersveiligheidsplannen.

Is het genoeg? Moet er meer gebeuren en zo ja, gaat het ministerie zich daarvoor inzetten? We vragen het minister Melanie Schultz van Haegen van IenM.

zoals rond Utrecht Centraal. Gelukkig leidt die drukte meestal niet tot echt oponthoud of opstoppingen. Ik denk ook dat steden zich er goed bewust van zijn dat meer fietsen op straat betekent dat op sommige plekken meer ruimte nodig is voor fietsen.

De fiets wordt in het beleid vaak neergezet als alternatief voor de auto. Maar moet je dit vervoermiddel niet meer op zijn eigen merites beoordelen, net zoals het openbaar vervoer? En zo ja, moet zich dat niet evenredig vertalen in de inzet van mensen en middelen?

Het is in mijn beleving niet het één of het ander. De fiets is

goed voor 15 miljard reizigerskilometers per jaar en een van de belangrijkste vervoersmiddelen van Nederland. Mijn beeld is dat gemeenten en provincies het grote aantal fietsers zo goed mogelijk willen faciliteren. In het programma Beter Benutten werk ik samen met de regio's aan oplossingen om bereikbaarheidsproblemen in steden op korte termijn aan te pakken. De uitdaging is om vooral in de spits zo veel mogelijk auto's uit de file te krijgen en ik ben ervan overtuigd dat de fiets daarin een belangrijke rol kan spelen. Daarom ben ik ook blij om te zien dat andere overheden en het bedrijfsleven de nodige maatregelen nemen om dat potentieel te gebruiken. Een voorbeeld hiervan is het project B-riders van de provincie

'Maatregelen hoeven zeker **niet veel geld** te kosten. Soms zijn heel kleine ingrepen ontzettend effectief.'

'Nergens ter wereld wordt er per hoofd van de bevolking **zo veel uitgegeven** aan fietsmaatregelen als in Nederland.'

Noord-Brabant en het lokale bedrijfsleven. Mensen kunnen met hun gereden woon-werkkilometers een deel van de aanschaf van hun e-bike terugverdienen.

Nergens ter wereld wordt er per hoofd van de bevolking zo veel uitgegeven aan fietsmaatregelen als in Nederland. De inzet van menskracht en middelen is fors en die zit vooral bij de gemeenten, provincies en in toenemende mate ook bij het bedrijfsleven.

VNG en Rijk hebben afgesproken dat alle gemeenten een Lokale Impuls Veilig Fietsen opstellen in 2013. Het aantal gemeenten dat dit inmiddels heeft gerealiseerd is nog beperkt. Er komen signalen dat men er niet om staat te springen, als er geen financiële middelen beschikbaar worden gesteld door het ministerie. Komen er aanvullende maatregelen?

Ik heb met de Vereniging Nederlandse Gemeenten duidelijke afspraken gemaakt over de aanpak en verbetering van fietsveiligheid. Ik investeer in onderzoek en ondersteun de gemeenten waar ik kan met raad en daad. De gemeenten beheren het overgrote deel van de Nederlandse fietspaden, dus zij zijn het beste in staat om op dat lokale niveau problemen en knelpunten aan te pakken. Ook met het oog op het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets hecht ik veel waarde aan deze afspraak met de VNG. Door praktische handvatten en informatie te geven, help ik hen een eigen aanpak te maken. En maatregelen hoeven zeker niet veel geld te kosten. Soms zijn heel kleine ingrepen ontzettend effectief: vreemd geplaatste fietspaaltjes verwijderen kan bijvoorbeeld al een aantal ongelukken per jaar schelen.

Zo heb ik een aantal best-practices fietsveiligheid in Nederlandse gemeenten in beeld laten brengen, die gebundeld zijn in Fietsberaadpublicatie 23. Bovendien heb ik de modelaanpak Veilig Fietsen op laten stellen. Hierin staan bewezen, effectieve maatregelen en tips hoe je die in de praktijk kunt realiseren. En heel veel gemeenten zijn natuurlijk al actief in het verbeteren van fietsveiligheid. Gemeenten kunnen veel van elkaar

leren. Daarom is de webtool van het Fietsberaad, waarmee gemeenten plannen kunnen maken en delen met anderen, ook heel bruikbaar.

Maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, ANWB, TeamAlert en de ouderenbonden, hebben toegezegd gemeenten te willen helpen door knelpunten in beeld te brengen en mee te denken over oplossingen. Daarnaast heb ik zeven burgemeesters gevraagd om als ambassadeur Veilig Fietsen op te treden. Zij kunnen hun kennis en netwerk gebruiken om op lokaal niveau te helpen en mensen met elkaar te verbinden. Tijdens het nationaal fietscongres op 21 november in Helmond maak ik graag een tussentijdse balans op.

U heeft gemeenten gevraagd de regie over het fietsparkeren bij stations in handen te nemen. Dat zie je in de praktijk nog weinig gebeuren, wellicht omdat ze moeite hebben om tegen NS en ProRail op te boksen. Zijn in dat kader nieuwe maatregelen te verwachten?

Kunt u zich nog herinneren hoe het er tien, vijftien jaar geleden uitzag? Bij de meeste stations, vooral in grote steden, was het echt een enorme rommel. In de afgelopen jaren is er ontzettend veel verbeterd: meer dan 330.000 fietsparkeerplaatsen op



'Ik heb een aantal best-practices fietsveiligheid in Nederlandse gemeenten in beeld laten brengen.'

'Ik zie dat de ambitie niet in elke gemeente gelijk is.'

stations zijn erbij gekomen of vernieuwd. En de aanpak van weesfietsen is bij veel stations ook heel effectief. Die houden immers plekken bezet die anders gewoon gebruikt kunnen worden.

Ik denk dat er nog meer winst te behalen valt, en zie dat de ambitie niet in elke gemeente gelijk is. Er zijn gemeenten die heel actief hun rol pakken en veel moeite doen om het parkeren van je fiets makkelijker te maken. Andere gemeenten pakken die rol niet of veel minder, misschien omdat zij niet voldoende doorhebben hoeveel kansen er liggen. Het Fietsberaad kan met haar kennis van het fietsdossier gemeenten daar trouwens uitstekend bij adviseren.

Ik heb toegezegd dat ik de Tweede Kamer nog dit jaar informeer over een meer concrete aanpak van fietsparkeren bij stations. Het ondersteunen en faciliteren van gemeenten is een van de dingen die daarin aan bod komt.

Er is de laatste tijd veel aandacht geweest voor thema's als verkeersveiligheid, fietssnelwegen en fietsparkeren bij stations. Wat is er buiten die thema's volgens u de laatste jaren opvallend goed gegaan in het fietsbeleid en waar moet nog veel aan gebeuren?

Wat ik heel goed vind, is dat veel ouderen de fiets blijven gebruiken. Op die manier blijven ze langer mobiel, én fietsen

is natuurlijk goed voor de gezondheid, want je blijft in beweging. Dat ouderen langer blijven fietsen, is deels te danken aan technische mogelijkheden, denk maar aan de elektrische fiets. Het gebruik daarvan is de afgelopen jaren enorm gegroeid. Maar ook door de aanleg van meer en betere fietspaden, het weghalen van obstakels en het aanbieden van cursussen door gemeenten, zorgen we ervoor dat ouderen op de fiets kunnen blijven.

Die toename heeft ook een keerzijde. Als je kijkt naar verkeersslachtoffers, zijn ouderen en fietsers oververtegenwoordigd. Dat is ook de reden waarom ik samen met gemeenten en verschillende maatschappelijke organisaties aan de slag ben om de lokale fietsveiligheid te vergroten. De modelaanpak die ik eerder noemde, is daar een voorbeeld van.

Door samen de schouders eronder te zetten, wil ik ervoor zorgen dat Nederland een prachtig - en veilig - fietsland blijft.

Zijn er na het vertrek van de heer Donner nog fietsende ministers gesignaleerd op het Binnenhof?

Zeker wel. Premier Rutte bijvoorbeeld: tijdens de kabinetsformatie kwam hij geregeld op de fiets naar het Catshuis. En minister Timmermans en staatssecretaris Dekker zijn in hun vrije tijd regelmatig op de racefiets te vinden.





Fietsberaad-voorzitter Tymon de Weger:

Stedelijke regio's moeten meer zeggenschap krijgen over besteding van de middelen

Ron Hendriks

De nieuwe voorzitter van het Fietsberaad, Tymon de Weger, is zo'n beetje het archetype van de moderne forens. Met een fiets voor de rit van huis naar station én een fiets om van het station op het werk te komen. En een knots van een accu aan de lader naast het bureau. Voor de elektrische fiets.

De Weger is wethouder Volkshuisvesting en milieu in de gemeente Lansingerland, waar hij ooit opgroeide. Hij bleef er echter niet, want zijn - vooral politieke - carrière voerde hem langs steden als Enschede, Utrecht en Breukelen. Doorgewinterd in het politieke vak en dat is te merken. 'Het Fietsberaad is geen lobbyclub, maar de fietsambtenaar is wel het verlengde van de politieke bestuurder.'

“

Aan het einde van mijn werkdag fiets ik van het stadhuis in Lansingerland naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht. Je kunt je fiets hier veilig stallen.

Eigenlijk vind ik dat je fietsers minstens zoveel comfort moet bieden als de automobilist. Dat zouden ze goed in bouwbesluiten moeten regelen. De douche hier heb ik niet nodig, je gaat zo snel op een elektrisch fiets dat je zomers gekoeld wordt door rijwind en 's winters blijf je trappend net warm genoeg. Er is een fietsregeling van de zaak, maar daar maak ik zelf geen gebruik van.

”

Ik fiets van hieruit binnen het half uur naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht.



Als je eenmaal op een elektrische fiets hebt gereden wil je niet anders meer.

“

Bij vertrek moet ik eerst 400 meter de verkeerde kant op fietsen want je kunt hier niet direct de weg oversteken. Dat moet je bij de rotonde doen. Ik snap wel waarom, maar als fietser wil je toch graag de kortste weg nemen. Het heeft ermee te maken dat de infrastructuur rond het stadhuis nog niet helemaal af is. Maar men denkt er ook niet altijd bij na. Zo verbaast het me als ik zie dat een fietspad aan beide kanten van de weg is afgesloten voor onderhoud. Dat zou je bij een autoweg niet in je hoofd halen.

”



Het moderne stadhuis van Lansingerland, in 2007 ontstaan uit een fusie van Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek, staat te midden van een wat somber ogend zandlandschap. Het levende bewijs dat de recessie ook Lansingerland niet onberoerd heeft gelaten. De gemeente kampt met forse tekorten op de grondexploitatie, hetgeen de voorganger van De Weger zijn functie kostte. Aan Tymon de Weger, met onder meer 'wonen' in zijn portefeuille, en zijn collega van financiën de opgave het tij te keren. En dat naast de toch al opgelegde bezuinigingen. Een herkenbaar probleem voor veel gemeenten. 'Je moet de gemeentebegroting uitkleeden en de inkomsten proberen te verhogen. Maar er komt maar pakweg 8 procent uit gemeentelijke heffingen zoals de WOZ - de rest komt van het Rijk - dus daar kun je niet echt mee sturen', verzucht De Weger bij binnenkomst, net uit weer een begrotingsvergadering.

De Weger heeft bijna een dagtaak aan de financiële perikelen van de gemeente. Waarom dan nog een functie erbij als voorzitter van het Fietsberaad? 'De fiets heeft mijn hart. Ik ben van huis uit verkeerskundige en heel lang werkzaam geweest in het openbaar vervoer. Ik zie ov en fiets als bondgenoten in de strijd tegen de nadelen van autoverkeer, zoals de verkeersonveiligheid en de milieubelasting. Ze kunnen veel vervuilende autokilometers vervangen.'

Maar het Fietsberaad is toch geen lobbyclub? De Weger: 'Het Fietsberaad is in de eerste plaats een deskundigenplatform dat vooral tot doel heeft gemeenten en overheden instrumenten te bieden om het fietsgebruik te bevorderen. Tot nut toe ligt er nog weinig nadruk op communicatie en marketing. Maar die skills moet je wel meer binnenhalen als fietsambtenaar, denk ik. Daar liggen de kansen.'

Dat geldt zowel voor de gebruikers als richting politiek. De fietsambtenaar is geneigd vooral vanuit de aanbodkant te



We hebben hier op het stadhuis een goede met een pasje beveiligde fietsenstalling.

Hij is wel open aan twee kanten en dus niet helemaal sneeuw- en regenvrij.



Dan fiets ik stukje over het bedrijventerrein. Daar moet je oppassen, want er steken auto's in en uit. Niet te hard rijden. Wel zijn de drempels hinderlijk. Die zou je voor fietsers aan de zijkant moeten afzwakken. Wat volgt is een stukje recreatiegebied. Ik kom daar wel veel honden tegen, weer opletten dus en afremmen tot normale fietssnelheid. Ik heb speciaal een bel aangeschaft die je al van ver hoort. Het pad slingert nogal en op de elektrische fiets moet ik afremmen in de bochten. Op zich logisch, maar je voelt het toch als belemmering. Ook met dergelijke zaken moet je rekening gaan houden bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur.

De elektrische aandrijving komt ook van pas als ik daarna vanuit de polder weer omhoog klim en een steile brug moet nemen over de Rotte. Met een gewone fiets kom je bijna niet boven, met de elektrische fiets is dat geen probleem. Alleen 's winters is het wel eens lastig, want daar wordt niet gestrooid.

Wordt vervolgd

denken maar het gaat erom wat de gebruikers willen. En hij moet de politieke besluitvorming ondersteunen. De schakel tussen verkeerstechniek en politiek ontbreekt nog wel eens. Of je daar nu meer tools voor moet ontwikkelen als Fietsbeeraad weet ik nog niet, maar wel dat je er meer energie in moet steken.'

'In marketingtermen is de auto een A-product. Fiets en ov zijn eigenlijk B- en C-producten. Met de fiets kun je nog zelf kiezen wanneer je weggaat, maar er zijn beperkingen aan de afstand. Bij het ov kun je niet zelf je vertrektijd kiezen en het ov is vaak het langzaamst. Maar het is sterk op de lange afstand. Ze vullen elkaar goed aan. Daar moet de nadruk op worden gelegd.'

'Het is een misverstand om te denken dat die 'zachte kant' lastig hard te maken is. Gedragswetenschap is een feitelijke wetenschap. Bovendien, de mens is holistisch. Alles hangt met

elkaar samen. Hoe de infrastructuur beleefd wordt, heeft ook te maken met hoe iemand in elkaar zit. Dat moet je niet te veel uit elkaar trekken. De vier marketing-P's moeten kloppen: prijs, product, plaats en promotie. Dat is integraal denken.'

'Alleen met snelfietsroutes aanleggen ben je er bijvoorbeeld niet. Ligt die op de goede plek? Is hij wel bekend bij de gebruikers? Neem het snelfietspad tussen Breukelen en Utrecht. Dat is niet mijn favoriete route, langs het open water. Ik fiets liever langs de Vecht. Er spelen dus ook andere facetten een rol.'

Dat neemt niet De Weger wel tot de categorie snelle fietsers behoort. Dat begon al ten tijde van het wethouderschap in Breukelen. 'Ik fietste daar elke dag, zomer en winter, vanuit Utrecht naar toe op de elektrische fiets.'

De forse accu naast zijn bureau laat zien dat ook in Lansingerland een e-fiets wordt ingezet voor het natransport. De Weger is laaiend enthousiast over het vervoermiddel. 'Ik fiets van

Daarna door de wijk Ommoord, daar ligt een goede fietsinfrastructuur en kun je vaart maken. Het is wel een saaie route. Ik heb alle binnendoorweggetjes geprobeerd, maar dat duurt toch te lang.

Als ik 's avonds een vergadering heb pak ik wel de auto. De trein rijdt dan ieder half uur, in plaats van overdag om het kwartier.

Bij het station heb ik een fietskluis. Eerst was daar een bewaakte stalling, dat was wat prettiger. Je komt een persoon tegen die je even gedag zegt en die op je fiets past. Je moet wel zoeken op internet hoe je zo'n kluis huurt. Uiteindelijk vind je wel een aanmeldingsformulier, maar dan wordt het weer amateuristisch. Je krijgt een kartonnen kaartje met een sleutel met het kluisnummer toegevoerd. Bovendien moet je een jaarabonnement nemen en hoewel je geld terugkrijgt als je er eerder vanaf wilt, is dat toch een drempel. Het zou ideaal zijn als je daarvoor je OV-pas kunt gebruiken. Het heeft toch iets te maken met traditioneel denken, om je alleen over langparkeerders te bekommeren, terwijl mensen flexibel willen zijn. Je weet immers niet hoe lang je ergens werkt, zeker niet als wethouder. Het is trouwens wel een solide kluis, hoewel wat onhandig te openen omdat je hem met enige fysieke kracht moet openmaken terwijl je ondertussen de sleutel moet omdraaien.'



In Utrecht stap ik over op de trein naar Overvecht. Daar staat weer een fiets. Een kluis hebben ze daar niet. Dus ik leg de fiets met een ketting vast. Na vijf minuten fietsen ben ik thuis.

hieruit binnen het half uur naar station Alexander in Rotterdam en van daaruit ga ik met de trein naar Utrecht. Als je eenmaal op een elektrische fiets hebt gereden wil je niet anders meer. Ik denk dat de e-fiets nog maar aan het begin staat van een enorme ontwikkeling. Het is opmerkelijk dat een product als de fiets zo geïnnoveerd is dat je er lange afstanden mee kunt rijden. Het is bijna een rechtvaardiging achteraf van de snel-fietsroutes.'

Die snelfietsroutes zijn grotendeels met rijksgeld gefinancierd, maar verder lijkt het Rijk de handen af te trekken van de fiets door steeds meer zaken bij de lokale overheden neer te leggen. Volgens Tymon de Weger is men daarin te ver doorgeschoten. 'Het stimuleren van het gebruik van de fiets moet je landelijk aansturen. Want de individuele gemeenten zijn inmiddels wel doordrongen van het belang maar er moet een gemeenschappelijke lijn in komen.'

'In Nederland doet het Rijk veel aan zware landelijke infrastructuur: de Betuwelijn, de HSL, extra rijstroken. Men kijkt niet of de regionale structuur daar op past. Een stad als Utrecht krijgt steeds meer te maken met problemen van auto's die dan toch

de stad in willen. Rijkswaterstaat is daarin dominant. Ik heb in mijn Utrechtse tijd als wethouder verkeer hele gesprekken met Rijkswaterstaat gevoerd over de vraag of die zevende rijstrook misschien niet nodig is als je meer in fiets en ov investeert. Ik vind dat je de stedelijke regio's waar de economische ontwikkeling plaatsheeft meer zeggenschap moet geven over de besteding van de middelen. Dat leidt er ook toe dat de politieke discussie meer in de regio plaatsvindt en dat het bedrijfsleven er automatisch meer bij betrokken wordt. Ik ben ervan overtuigd dat de fiets en het ov dan automatisch meer naar voren komen.'

Want de fiets heeft erg veel te bieden, vindt Tymon de Weger. 'Het imago van de fiets als gezond, flexibel en goedkoop voermiddel moeten we daarom nog veel meer onder de aandacht brengen. Daar zet ik me als voorzitter van het Fietsberaad graag voor in. Ze hebben een politiek bestuurder gevraagd om voorzitter te worden, dus ik zal dat aspect ook aandacht geven. De tijd is er rijp voor. De fiets meer op de kaart zetten, richting politiek, richting gebruikers. Er zijn nog vele mensen te overtuigen dat de fiets zo gek niet is.'

dossier

Stallingen

Het stallen van je fiets in een tochtige kelder is wel verleden tijd. Maar er valt nog heel wat in te halen als je het vergelijkt met het parkeren van de auto. Daar wordt hard aan gewerkt. In Utrecht verrijst de grootste en wellicht ook de modernste fietsparkeergarage van ons land. Voor fietsvoorzieningen bij bushaltes en dergelijke zijn kwaliteitseisen gemaakt en de chipkaart maakt betalen en reserveren van een parkeerplek mogelijk.

pag 30

Utrecht CS: Fietsend de stalling in

In 2019 rijden fietsers via een ondergrondse rotonde naar hun stallingsplek en wandelen daarna direct het station binnen.



pag 36

Experiment met chipkluisen

Een chipkluis zonder al te veel gedoe. Dat is wat fietsers willen en dat krijgen ze ook, in de vorm van een proef met een nieuwe chipkluis met een nieuw reserveringssysteem.



pag 37

Nieuw toegangscontrolesysteem in stalling station Helmond

Bewaakt stallen met behulp van de (OV-) chipkaart. Eenvoudig voor de fietsers én de beheerder.



pag 38

Fietsgebruik naar de bushalte zal groeien

Veel ov-reizigers beginnen hun reis als fietser, en dat geldt ook steeds meer voor busreizigers. Tijd om de stallingen op orde te brengen.



Utrecht CS

Fietsend de stalling in

Karin Broer

In Utrecht zal een stalling worden gebouwd met 12.500 plekken, zo groot is nog nooit vertoond. Welke problemen kom je dan tegen? Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten ontwierp een stalling waar je doorheen kunt fietsen.

Alleen de capaciteit al maakt het ontwerp van de stalling aan de oostzijde van Utrecht CS bijzonder: 12.500 fietsen is ruim twee keer zo veel als de huidige grote stallingen kunnen herbergen. Daarnaast moest rekening worden gehouden met een aantal bijzondere eisen. Architect Stijn Rademakers: 'De doorlooptijd binnen de stalling, dus van binnenkomst tot de ingang van de openbaarvervoerterminal, moest hetzelfde zijn als die van de fietsenstalling aan de westkant. Dat betekent dat je het niet redt als je op de traditionele manier mensen zou laten afstappen bij binnenkomst van de stalling. Het traditionele idee van een fietsenstalling met een balie en een mannetje die je tegenhoudt, dat kan niet. Daarvoor worden de afstanden te groot.'

Verder moest de huidige doorgaande fietsroute, die noord-zuid parallel aan de sporen loopt, behouden blijven. Rademakers: 'Auto's hoefden gelukkig niet door de straat, er was nog even sprake van dat de hulpdiensten een doorgaande verbinding nodig hadden maar dat is uiteindelijk anders op gelost. Maar wel fietsers, want anders wordt het op de Catharijnesingel (een alternatieve route red.) te druk.'

De locatie van de stalling onder het zeven meter hoge plein dat tussen de ingang van de openbaarvervoerterminal en Hoog Catharijne komt was een gegeven. 'We hebben gezocht naar een oplossing waarbij één plus één drie is. Het moest een oplossing zijn waar je fietsend je stallingsplek kon bereiken.' En zo ontstonden er vragen die nog nooit bij het ontwerpen van een fietsenstalling werden gesteld. Rademakers: 'Een belangrijke vraag was ontkoppelen we de doorgaande fietsroute van het stallingsfietspad of niet? We moesten daarbij rekening houden met stallen op drie verdiepingen, dat kon niet anders met deze hoeveelheden. We zouden dus hellingbanen nodig hebben en ook liefst geen kruisingen tussen fietsers en voetgangers.'

Een grote fietsrotonde

Zo ontstond het idee voor een breed fietspad aan de buitenkant van de stalling, dat een grote fietsrotonde vormt. De centrale as van de stalling wordt gevormd door het looppad, waar het fietsen onmogelijk is gemaakt door een aantal treden.

Een fietser die de stalling inrijdt, komt bij een splitsing waar hij altijd rechts afslaat want in de stalling geldt eenrichtingsverkeer. Dan gaat hij op zoek naar een plekje. Vindt hij dat op dit middelste niveau dan kan hij ergens in de - aan de linkerzijde gelegen - afstapstrook afstappen, parkeren, naar het middenpad lopen en de trap pakken bijvoorbeeld naar beneden waar een directe verbinding is naar de perrons. Is er nu geen





Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten:

'Het traditionele idee van een fietsenstalling met een balie en een mannetje die je tegenhoudt, dat kan niet.'

plek op de tussenverdieping dan kan hij met een hellingbaan omhoog, of naar de kelder.

De stalling is een fietsparkeermachine die nog het meest geïnspireerd is door de autoparkeergarage. 'Het heeft dezelfde logica', zegt Rademakers. De enige onder een stationsplein verstopte fietsenstalling, het Stadsbalkon van Groningen, kent de architect alleen van foto's. 'Dat is denk ik meer een stalling

die aan het zicht onttrokken moest worden door er een plein overheen te leggen. Hier komt bovenop de stalling echt een stadsstraat, waar straks duizenden mensen over het dak lopen. Onder die straat is toevallig ruimte voor fietsen.'

Eenrichtingsverkeer voor fietsen

Op papier bevat het ontwerp de nodige risico's: hoe gaan fiet-





sers zich gedragen op bijvoorbeeld de hellingbanen en houdt men zich aan het eenrichtingsverkeer?

Rademakers: 'Misschien zal niet 100 procent van de mensen zich houden aan het eenrichtingsverkeer, maar we hebben het wel zo ontworpen dat het gunstig is om het systeem te gebruiken.'

Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten:

**'Ons doel is om voldoende
ruimtelijke kwaliteit
te realiseren zodat je je niet
te veel in een tunnel waant.
Of dat lukt is wel
het spannende.'**

Als verkeerskundige is Wim van der Wijk van DHVHaskoning nauw bij het ontwerp betrokken: 'Onze verwachting is dat mensen toch wel de rijrichting zullen volgen. Er is wel overwogen om er een tweerichtingspad van te maken maar dan wordt het te gevoelig voor opstoppingen. Met deze hoeveelheid fietsers in de spits moet je niet hebben dat de boel geblokkeerd wordt.'

De berekeningen gaan uit van 4000 fietsen per uur in de spits die uit het noorden naar de stalling komen en 2000 uit zuidelijke richting. Fietsers die niet gaan parkeren maar de route als doorgaande fietsroute gebruiken zullen er niet veel zijn, verwacht Van der Wijk. 'In de stalling is altijd toch wat reuring dus dat wordt nooit een echt prettige route om door te rijden.'

De breedte van de fietspaden is voldoende denkt Van der Wijk. Buiten de stalling is het zelfs 5 meter. In de stalling inclusief afstapstrook 4,2 meter voor één richting.

Ook bij de hellingbanen en op de punten waar fietsers die van



de hellingbanen invoegen in de fietsersstroom is er ruimte genoeg, denkt Van der Wijk. 'De hellingen zijn zo flauw mogelijk gemaakt, vier procent. We verwachten niet dat mensen echt gaan racen. Natuurlijk zijn er mensen die drie minuten te laat van huis zijn vertrokken en die haast hebben. Met dit soort scenario's hebben we ook wel rekening gehouden. Mensen die daar stallen zullen alert zijn op dat gedrag. Van der Wijk: 'Richtlijnen voor hellingbanen in fietsenstallingen zijn er niet, maar we hebben steeds CROW-publicaties erbij gepakt en bedacht wat het betekent als je dat toepast in een gebouw.'

Afstapstrook

De afstapstrook in de stalling aan de linkerzijde van het fietspad zal wellicht wennen zijn. Mensen zijn gewend aan de rechterzijde te stoppen. Volgens Van der Wijk was dat onvermijdelijk. 'Het alternatief was het eenrichtingsverkeer omdraaien, dat zou nog onnatuurlijker zijn.'

Wim van der Wijk van DHVHaskoning:

'Het is heel belangrijk dat de stroom fietsers zoveel mogelijk kan doorgaan.'



De fietser die gaat parkeren en op het fietspad vol in de remmen knijpt omdat hij een plek ziet, is een risico. Maar behalve de afstapstrook wordt dat voorkomen door een signaleringssysteem. Architect Rademakers bedacht een verwijssysteem met rode en groene ledlichtjes op de kopse kant van de rekken zodat in een oogopslag duidelijk wordt of een rek nog lege plekken heeft.

Beheer noodzakelijk

Sociale veiligheid is uiteraard een belangrijk onderwerp. Rademakers: 'Bij de gemeente Utrecht is men daar heel fel op. Men is ontzettend bang dat er weer een situatie ontstaat zoals die er ooit was in de expeditietunnel van Hoog Catharijne, de zogenaamde junkentunnel. Dat is destijds opgelost door het gebied deels af te sluiten en te beheren. Je zult deze stalling moeten beheren, dat is absoluut noodzakelijk. Een fiets die niet in het rek staat, moet worden weggehaald, anders wordt het problematisch. Op elke verdieping is een beheerder die zorgt dat het netjes blijft, daarnaast hangen er camera's.' Maar ook in het ontwerp is rekening gehouden met sociale veiligheid. Door fietspaden aan de buitenkant te situeren, ontstaan er geen doodlopende paden. Rademakers: 'We wilden vooral een gevoel van ruimtelijkheid creëren. Dat is moeilijk genoeg. Het zijn heel veel fietsen, allemaal in dubbele rekken. Waar we extra hoogte of vides tussen verdiepingen konden maken, hebben we dat gedaan. Boven de hellingbanen is het soms wel 9 meter hoog, boven de trappenhuisen komt daglicht naar binnen, er zijn grote vensters die zicht bieden op de trams, bussen en het spoor. Dat geeft ook gevoel voor oriëntatie in de stalling.'

Verder is het volgens Rademakers 'gewoon een fietsenstalling'. Er is geen verwarming of extra ventilatie. 'Wel worden de wanden met hout bekleed. Dat heeft een veel aangamere uitstraling dan alleen maar beton. En hout is duurzaam, relatief goedkoop en biedt akoestische isolatie. We kunnen brommers niet tegenhouden en met alleen kale beton zou het een onaangename galmbak worden.'

De brommers en scooters zijn nog wel een punt van zorg, maar voorlopig is er voor gekozen 'eerst eens te kijken hoe het gaat in de praktijk', aldus verkeerskundige Van der Wijk.

Wim van der Wijk van DHVHaskoning:

**'De hellingen zijn
zo f auw mogelijk gemaakt,
vier procent.'**

Hoe betalen?

Eén belangrijke vraag is nog niet beantwoord: hoe gaat het straks met betalen? In de nieuwe stalling aan de westzijde (Jaarbeurszijde) van Utrecht CS, die in begin 2014 opengaat, zal een proef starten waarbij altijd betaald wordt voor het stallen. Alleen op enige afstand van de ingang van het station zijn aan deze zijde nog gratis fietsparkeerplekken te vinden. De gemeente wil de resultaten van de proef aan de westzijde gebruiken voor de nieuwe megastalling aan de oostzijde. Maar het invoeren van een betaalsysteem kan consequenties hebben voor het ontwerp. Rademakers: 'Als er echt een plek moet komen waar mensen afstappen om te betalen, is dat lastig. Voor ons ontwerp is het wel van belang dat er voldoende doorstroming is.'

Ook Van der Wijk waarschuwt: 'Zo gauw er een handeling door de fietser moet worden gedaan, past het niet. Stel, maar dat is heel optimistisch, dat straks 80 procent van de bezoekers een abonnement heeft. Die zouden dan heel snel toegang hebben bijvoorbeeld door de chipkaart voor een lezer te houden. Maar dan heb je nog 20 procent zonder abonnement waar je iets mee moet. En je hebt mensen die denken "hé, ik had mijn chipkaart toch in mijn zak, oh, hij zit toch in mijn tas." Die houden de hele boel op. Het is heel belangrijk dat de stroom fietsers zoveel mogelijk kan doorgaan. Als er een systeem wordt gebouwd waar fietsers in een rijtje achter elkaar een chipkaart voor moeten houden, is dat vragen om problemen.' De voorbereidingen voor de bouw zijn inmiddels begonnen. Maar pas over vijf jaar wordt de stalling ingericht. Het kan goed zijn dat er dan weer nieuwe technische mogelijkheden beschikbaar zijn.

Rademakers heeft vertrouwen in zijn ontwerp, zijn enige zorg is dat de 'leuke dingen' overleefd blijven bij de uitvoering. 'Het is toch een ondergrondse wereld, met een enorme hoeveelheid fietsen. Ons doel is om voldoende ruimtelijke kwaliteit te realiseren zodat je je niet teveel in een tunnel waant. Of dat lukt is wel het spannende. Wat dat betreft zijn alle leuke dingen in de stalling, het daglicht, de ruimte boven de hellingbanen en het uitzicht naar buiten echt noodzakelijk.'





Eén betaalregime voor de stalling Jaarbeursplein

In de nieuwe inpandige stalling aan de westzijde van Utrecht CS, die volgend jaar al open gaat, komt één betaalregime. De OV-chipkaart gaat, net als voor de OV-fiets, een rol spelen als drager voor een abonnement.

In de ruim 5000 plaatsen tellende stalling die in maart opengaat, zijn er straks drie mogelijkheden, vertelt Remco Wieland, directeur ketenbeheer van NS. Jaarabonnementhouders krijgen een sticker op de fiets en mogen gewoon - net als de huidige abonnementhouders van NS-stallingen - zonder enige handeling doorlopen en stallen. De 'infrequente' stallers kunnen op hun OV-chipkaart een abonnementsvorm laten zetten. Zij houden de pas voor een lezer bij vertrek en een bedrag voor het stallen wordt automatisch afgeschreven van hun rekening. Dit werkt net als het abonnement van de OV-fiets. En dan zijn er mensen die per keer willen betalen. Zij zullen een betaalhandeling in de stalling moeten doen. Anders dan eerder is aangekondigd zal er in stalling niet geëxperimenteerd worden met verschillende tarieven en kwaliteitsniveaus. Er komt één betalingsregime. Eerdere experimenten met Eerste Klas-stallen bij station Arnhem zijn mislukt. Daar kregen stallers die meer betaalden bijvoorbeeld een vaste plek of extra onderhoudsservice. Wieland: 'De belangrijkste beweegredenen van de klant

zijn gemak, afstand tot de perrons en prijs. De invloed van anders toeters en bellen zijn te verwaarlozen.'

Ook het combineren van de betaalde stalling met onbetaald stallen met toezicht, zoals dat een tijd bij station Zutphen bestond, is volgens Wieland definitief afgeschoten. 'Je kunt niet twee regimes in een stalling hebben, dat is helder. Het verschil tussen betaald bewaakt en onbewaakt met toezicht is te klein.' Dat geldt overigens niet voor de nieuwe stalling in Rotterdam CS, die net in gebruik is genomen. Op grond van oude afspraken is daar toch een gedeelte gratis met toezicht en een gedeelte betaald bewaakt.

Welke tarieven er aan het stallen in de nieuwe stalling aan de westzijde van Utrecht CS zullen hangen, is nog onbekend. Eerder spraken NS, Prorail en de gemeente Utrecht wel af dát er betaald gaat worden in de inpandige stalling. Op grotere afstand van het station komen wel 2000 gratis plekken. Het betalen is onderdeel van een twee jaar durende proef. Wieland: 'Over de bandbreedte van het starttarief worden nadere afspraken gemaakt'. De gemeente Utrecht heeft eerder tarieven tussen € 0,50 en € 1,50 per dag genoemd.

Met de gemeente is afgesproken dat een deel van de stalling gebruikt zal worden door medewerkers van het nieuwe stadskantoor op het Westplein.

Een systeem met variabele tarieven en 'eerste klas stallen' is geen optie meer voor de nieuwe stalling aan de westzijde van Utrecht CS.



Een proefopstelling met de chipkluis is op het Nationale Fietscongres, 21 november in Helmond, te zien.

Veilig stallen

Experiment met chipkluizen



Bestuur Regio Utrecht en het Fietsberaad bereiden een proef voor met fietskluizen die gemakkelijk per dag zijn te huren, bijvoorbeeld met een OV-chipkaart. De proef met acht kluizen bij een bushalte in Zeist start begin volgend jaar.

Bestuur Regio Utrecht (BRU) is al langer bezig fietsvoorzieningen bij ov-haltes te verbeteren. Men verwacht dat chipkluizen die per dag te huren zijn beter zullen aanslaan bij busreizigers. Herbert Tiemens, beleidsmedewerker van BRU: 'Op de locatie in Zeist stonden al kluizen, van die hondenhokken noem ik ze maar. Het was vrij ingewikkeld om die te huren, dat kon alleen via een jaarabonnement. We hopen dat dit systeem - waarbij je gemakkelijk kunt reserveren - beter gaat werken. Als je zeker weet dat je je fiets bij de halte in een kluis kunt zetten, durf je er op een duurdere, betere fiets naar toe te rijden.'

OV-chipkaart

De chipkluis werkt met identificatie via een OV-chipkaart of een andere kaart met een RFID-chip, betaling gaat achteraf. Daarvoor moet de potentiële huurder wel een account hebben gemaakt via

de website van het project, dat de naam 'Veilig stallen' heeft gekregen. Ook moet men een machtiging afgeven om de daghuur af te schrijven.

Het systeem draait op de Fiets&Win-server van het Fietsberaad, die ook gebruikt wordt voor het toegangscontrolesysteem van de nieuwe bewaakte stalling bij station Helmond (zie elders in dit artikel). Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad: 'We waren op zoek naar een model dat simpel werkt en gebruiksvriendelijk is. Het slot van de kluis werkt net als afvalcontainers in sommige gemeenten, waar je met een pasje de container opent.'

Eén van de sterke punten van het systeem is dat je kunt reserveren. 'Het slot heeft een rechtstreekse verbinding met de webserver. Als je reserveert, gaat hij alleen open voor jou.' Voor overheden heeft het nieuwe systeem grote voordelen. Van Boggelen: 'Je kunt de tarieven

variëren, bijvoorbeeld de eerste 8 uur gratis en daarna betaald.'

Zoeken naar de goede formule

De verwachting is dat fietsers geïnteresseerd zullen zijn in het huren van een kluis voor een korte periode. Maar een eerder experiment mislukte. ProRail voerde in 2011 een proef uit met daghuur van fietskluizen op de stations Arnhem-Zuid, Didam, Leerdam, Beilen en Vleuten. Betaling was mogelijk met een pinpas of chipknip. Folkert Piersma van ProRail: 'De kosten waren extreem hoog en het gebruik was extreem laag. Op één locatie was het gebruik 5 procent van alle potentiële verhuurdagen en op andere locaties was het minder dan 1 procent. Toen hebben we de conclusie getrokken: dit is niet de oplossing. Het is te duur om er gemeenschapsgeld aan te besteden. Daarna hebben we nog een marktconsultatie gedaan, maar de oplossing die daar uit kwam voldeed niet aan onze eisen op het gebied van kosten en onderhoud.' De proef kwam er mede door een lange wens van de Fietsersbond en Rover die op elk station een vorm van bewaakte stalling willen. Piersma begrijpt die wens. Hij is benieuwd hoe de proef van het Fietsberaad en BRU gaat verlopen. Zelf ziet hij een oplossingsrichting in het aansluiten bij OV-fiets. 'OV-fiets heeft bijvoorbeeld de OV-fietsbox, een geautomatiseerde kluis, misschien is het mogelijk daar een dagstalsysteem bij aan te laten sluiten.'

Van Boggelen heeft vertrouwen dat de proef in Zeist slaagt: 'De oude fietskluisformule was een omslachtig en ouderwets systeem. Je kon een kluis alleen voor langere periode huren en dan kreeg je een sleutel opgestuurd. De proef met daghuur van ProRail was inderdaad geen succes, maar ik denk dat daar de communicatie en marketing niet optimaal was. En dat dat nu beter zal gaan.'

Nieuw toegangscontrolesysteem stalling station Helmond

In de nieuwe stalling bij station Helmond komt een nieuw toegangscontrolesysteem dat ook mogelijkheden biedt om fietsers te laten betalen. Het nieuwe systeem is in opdracht van het Fietsberaad en de gemeente Helmond ontwikkeld en wordt gemaakt door dezelfde partijen die verantwoordelijk zijn voor het Fiets&Win-systeem.

De nieuwe bewaakte stalling bij station Helmond komt op de plek van de oude bewaakte stalling. De stalling krijgt een capaciteit voor 2000 fietsen en 50 brommers en is de komende twee jaar, net als andere bewaakte gemeentelijke stallingen, helemaal gratis.

De stalling krijgt een nieuw 'toegangscontrolesysteem' dat op een snelle manier informatie biedt over vrije plekken, het mogelijk maakt langparkeerders en weesfietsen op te sporen én dat gebruikt kan worden om fietsers in een later stadium wel te laten betalen.

Het is een uitbreiding van het Fiets&Win-systeem, zoals dat inmiddels al enige jaren functioneert in stallingen van de gemeenten Apeldoorn, Eindhoven en Helmond. Dat systeem is een toegangscontrolesysteem (het vervangt de oude bonnetjes) én een marketinginstrument om fietsers te verleiden hun fiets in de stalling te zetten, ze kunnen namelijk prijzen winnen.

In- en uitboeken

Net als bij dit systeem moeten fietsers voor gebruik van de stalling bij station Helmond wel 'lid' worden door zich te registreren op internet. Daarnaast hebben ze een pas met een RFID-chip nodig, dat kan een OV-chipkaart zijn, of een speciale stallingspas. De fiets krijgt een barcodesticker die gekoppeld is aan de stallingspas.

Net als bij het in- en uitchecken voor de trein, houdt iemand die de stalling binnenkomt zijn pas voor een zuil, boekt zo in en parkeert. Bij vertrek houdt hij zijn pas weer voor de zuil en boekt uit.

Het Fiets&Win-systeem is uitgebreid met nieuwe mogelijkheden, zoals stallen en betalen met de OV-chipkaart.



De stalling in Helmond gaat dit najaar open en is te bezoeken tijdens het Nationale Fietscongres op 21 november in Helmond.



De stalling in Helmond is in vijf sectoren verdeeld, die ieder hun eigen zuil hebben. Zo kan de beheerder per sector zien hoeveel fietsers zich hebben aangemeld en heeft hij overzicht over de bezettingsgraad. Via een beeldscherm in de stalling kunnen fietsers zien in welke sector nog ruimte is.

De beheerder gaat periodiek met een barcodepistool langs de fietsen en kan controleren of iedereen goed heeft ingeboekt. Weesfietsen en langparkeerders zijn zo gemakkelijk op te sporen.

Betaalmodule

De gemeente Helmond heeft afgesproken dat de stalling de komende twee jaar gratis is, maar het is eenvoudig een 'betaalmodule' erbij te zetten. Klanten kunnen op hun kaart saldo zetten voor de stalling. Dat moet wel een apart saldo zijn en kan niet hetzelfde OV-chipkaart-saldo zijn, want dat mag alleen voor OV-reizen gebruikt worden. Een gemeente kan ook bepalen dat de eerste 24 uur gratis zijn en dat er daarna betaald moet worden. Bij stallers die later dan 24 uur weer uitboeken, wordt dan een bedrag afgeschreven.

De technische man die dit systeem heeft uitgedacht is Johan Kuiper van LogIn BV uit Goor. Kuiper somt de voordelen op: 'Het systeem biedt beheedersinformatie over bezettingsgraad, gemiddelde verblijfsduur, en het is mogelijk weesfietsen op te sporen. Je hoeft bovendien geen aanpassingen aan de rekken te doen.'

Volgens Kuiper is zijn systeem daarom een goedkoper alternatief voor het systeem met de verklikkers in de rekken, zoals dat is toegepast in de stalling bij station Zutphen. Hier geeft een schakelaar in het rek aan of de plek in gebruik is. Die informatie is te gebruiken voor het verwijzingsstelsel voor de fietsers en de beheerder kan zien hoe lang een fiets er al staat. Waardevolle informatie, want in Zutphen bleek dat er zo'n 30 procent weesfietsen en langparkeerders de stalling bezet hielden. Dit BPC-systeem van de firma Klaver zal worden toegepast in de nieuwe stalling Utrecht CS westzijde, en waarschijnlijk ook in nieuwe stallingen van Delft en Rotterdam.



Kwaliteitssprong noodzakelijk

Fietsgebruik

naar de bushalte zal groeien

Vergeleken met fietsparkeren bij stations is fietsparkeren bij bushaltes een vrijwel onontgonnen gebied. De verwachting is dat de behoefte zal groeien, zeker bij HOV-haltes. Het Fietsberaad heeft kwaliteitsnormen opgesteld.

De stadsregio Amsterdam is een voorloper. Als een van de weinige overheden is men daar al enige jaren bezig met het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metro (BTM)-haltes. De stadsregio was daarom ook nauw betrokken bij het opstellen van kwaliteitsnormen door het Fietsberaad, de Fietsersbond en het OV-bureau Randstad. Maarten Bakker, beleidsmedewerker infrastructuur: 'Dit onderwerp past bij de taken van de stadsregio. Het gaat over regionale verbindingen en de regionale bereikbaarheid. Voor deze thema's kunnen wij als stadsregio een verschil maken, door de fiets bij het ov te faciliteren en de combinatie fiets en ov te versterken.'

Samen met gemeente Amstelveen werden de haltes van de Amstelveenlijn verbeterd, samen met de provincie Noord-Holland de haltes van de Zuidtangent. En nu werkt de stadsregio aan het verbeteren van alle haltes van R-net in de regio (zie kader). R-net is het netwerk van snelle buslijnen in de Randstad.

Twee jaar geleden werden daarom alle 533 haltes in dit gebied geïnventariseerd door Goudappel Coffeng. Die becijferde het tekort op 1730, waarvan het grootste deel (1200) bij NS-stations. Voor de rest waren er vooral tekorten bij de grotere haltes. Rico Andriess van Goudappel Coffeng: 'De grootste tekorten vonden we bij bushaltes bij NS-stations, dat is op zich wel logisch. Het station is natuurlijk ook een plek waar veel bussen vertrekken.'

R-net in stijl

'Het blijkt dus dat het mogelijk is om de grenzen van de verschillende partijen te overschrijden. Dat is voor mij een van meest opvallende lessen die er uit het R-net project zijn te trekken,' zegt Michiel Meurs. Zijn bureau Brandes en Meurs industrial design bepaalde het beeld van R-net, een samenwerkingsproject van overheden

en vervoerders in de Randstad op het gebied van hoogwaardig openbaar vervoer. Die samenwerking uit zich onder andere in de vorm van een kenmerkende rood-grijze huisstijl en in de vormgeving van bijvoorbeeld de halteplaatsen én de fietsenstallingen. 'Verschillende ov-maatschappijen rijden met verschillende

modaliteiten door verschillende gemeenten met verschillende reclamecontracten rond de abri's. En toch heeft het één gezicht.'

De eerste fietsenstallingen werden geplaatst langs de ZuidTangent. In mei van dit jaar werden bij busstation Edam 360 R-net-fietsparkeerplekken neergezet. Bij andere R-net-haltes in de gemeente Edam-Volendam volgen nog 240 plekken. Komende tijd worden haltes in de Haarlemmermeer, langs de busbaan Uithoorn-Schiphol, in Zaanstad en Purmerend aangepakt.

Meurs: 'Overdag staan ze vol, 's nachts staan ze leeg. Zo zijn ze ook bedoeld. En zo zijn ze ook ontworpen. Transparant en 's avonds helder verlicht. Zodat de late fietser zijn sleutel in het slot krijgt, maar ook dat mensen met kwade bedoeling zich nog een keer bedenken. Met slechts twee poten op de grond, zodat de veegmachine er makkelijk bij kan en de stallingen altijd een opgeruimde indruk maken.'

'In het buitengebied is dat vaak ook goed te realiseren, in de stad lang niet altijd,' erkent Meurs. 'Dan moet je soms schipperen met de ruimte, of maar gebruik maken van andere bestaande of nieuwe stallingen in de buurt maar dan niet in de R-net-huisstijl.'



20 procent komt met de fiets

Die tekorten vallen enigszins mee als je dat vergelijkt met cijfers van ProRail over stations, daar gaat het al gauw over tekorten van duizenden plekken. Voor een Fietsberaad-bijeenkomst over het onderwerp werd daarom al eens de prikkelende stelling geponeerd dat 'overheden zich op maar beter op treinstations konden concentreren.'

Maarten Bakker van de Stadsregio is het daar niet mee eens. 'Voor overheden in het algemeen kan ik mij daar nog wel in vinden, al vind ik het iets te stellig. Maar voor stadsregio's ligt het zeker anders. De stations krijgen al aandacht van het Rijk, van ProRail en van de NS. Het is goed dat regio's dit oppikken. Juist voor HOV kan het verbeteren van de combinatie HOV-fiets heel veel opleveren.'

Inventarisatietool fietsvoorzieningen

Voor het inventariseren van fietsvoorzieningen bij BTM-haltes heeft Goudappel in opdracht van het Fietsberaad een Inventarisatietool gemaakt. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met heilmann@fietsberaad.nl.

De publicatie *Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bus-, tram- en metrohaltes* is te vinden op de site van het Fietsberaad, www.fietsberaad.nl (zoek op *Kwaliteitsnormen*).



In de nieuwe publicatie 'Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bus-, tram- en metrohaltes' wordt berekend dat Nederland ongeveer 50.000 bus-, tram- en metrohaltes (BTM-haltes) heeft waar op dit moment een behoefte is aan parkeervoorzieningen voor naar schatting 140.000 fietsen. Het is de verwachting dat die behoefte zal toenemen door het strekken van lijnen, investeringen in HOV en toenemend fietsgebruik in het stedelijk gebied.

Het fietsgebruik naar de bushalte blijkt afhankelijk te zijn van het soort busvervoer dat er stopt. Onderzoek van Transtec

Stadsregio Amsterdam geeft fietsenstalling bijna cadeau

De stadsregio is zelf geen wegbeheerder, het zijn de gemeenten of waterschappen die de fietsparkeervoorzieningen bij BTM-haltes daadwerkelijk aanleggen. De stadsregio stimuleert met een forse subsidie. Bakker: 'We subsidiëren 95 procent. Nu is dat zelfs meer met wat geld uit het budget van Beter Benutten erbij. Dan zit je op een subsidiepercentage van 97,5 procent. Dat is bijna voor niks.'

uit 2010 wees uit dat 0,9 procent van de instappers in een stadsbus de fiets pakt om de halte te bereiken, voor HOV ligt dat heel anders. Daar komt 20 procent op de fiets naar de halte.

Buslijnen worden de laatste jaren vaker 'gestrekt', dat wil zeggen bussen stoppen alleen bij de halte aan de grote weg in de buurt van het dorp en rijden geen rondje meer door het dorp. Dat betekent grotere afstanden tot de halte en de fiets kan daardoor aantrekkelijker worden. Bakker: 'Een fietsenstalling is daarom niet een soort luxe, het is ook noodzakelijk.' Bakker verwacht voor de toekomst een zelfde soort groei van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij BTM-haltes als bij stations. 'De tendens is hetzelfde al is de groei niet zo groot als op het spoor. Bij het spoor is het aandeel fiets in het vervoer inmiddels 43 procent. Bij de snelle buslijnen ligt dat nu rond de 20 procent, dat kan gemakkelijk groeien.'

Aandacht voor sociale veiligheid

Overheden die het fietsparkeren bij haltes willen verbeteren hebben nu een publicatie die houvast biedt. De nota volgt in grote lijnen de systematiek die ook bekend is van de aanpak van fietsparkeren bij stations: uitgaan van de wensen van fietsers, inventariseren van huidige voorzieningen en tekorten, er staan richtlijnen in voor het bepalen van capaciteit bij nieuwe locaties.

Toch zijn er wel verschillen met treinstations. Locatie lijkt nog belangrijker. Bakker: 'De bereidheid om te parkeren en nog een stukje te lopen is bij stations groter dan bij bushaltes. Dus het is belangrijk om dicht bij de halte ruimte te vinden.' Verder behoeft sociale veiligheid meer aandacht. Bakker: 'Bij bushaltes is vaak wat minder reuring dan rond stations.' Rico Andriessse van Goudappel Coffeng adviseert overheden vooral goed de fietsroutes naar de halte in beeld te brengen. 'Dat is bij bushaltes nog belangrijker dan bij stations.' Andriessse merkte bij zijn inventarisatie dat rekken soms op heel onlogische plekken staan ten opzichte van de routes naar de halte. 'Bushaltes staan nogal eens langs hele drukke wegen waar hard wordt gereden. Dan is even oversteken lastig en soms gevaarlijk.'

De vertrek- en aankomsthalte liggen soms een stukje uit elkaar, en dan is de keuze voor de goede locatie van fietsparkeervoorzieningen ingewikkeld. In de publicatie is aandacht voor dit probleem, waarbij soms de verplaatsing van de halte een oplossing biedt.

Bescherming tegen weer en wind

Fietsenrekken zijn niet altijd het belangrijkste, zegt Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad, en medeopsteller van de kwaliteitsnormen. 'Fietsenrekken zijn eigenlijk bedoeld voor het ordenen van grote hoeveelheden fietsen. Bij kleine haltes waar heel weinig fietsen staan, daar hoef je niet zozeer te investeren in fietsenrekken, maar daar kun je beter kijken of er bijvoorbeeld voldoende ruimte voor fietsen is en voldoende bescherming tegen weersinvloeden. Fietsen staan bij een halte wel vaak een hele dag in weer en wind.'

Bij kleine haltes met heel weinig fietsen gaat het vooral om voldoende bescherming tegen weersinvloeden.



dossier

Fietsstadverkiezing 2014

Maarten Reith

Uit de 19 inzendingen voor de Fietsstadverkiezing zijn vijf genomineerden geselecteerd: Almere, Eindhoven, Enschede, Velsen en Zwolle. Zij maken in deze vijfde editie kans op de titel Fietsstad 2014. De uitreiking is op 8 mei 2014. Dit dossier over de Fietsstadverkiezing laat zien wat deze vijf steden hebben gedaan om de nominatie binnen te slepen. En met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen volgend jaar: welk beleid verhoogt de kansen op de titel in 2016?

pag 44 Almere

De stad met een netwerk van maar liefst 500 kilometer fietsroutes, voor het merendeel vrijliggend en geasfalteerd.

pag 46 Eindhoven

Op weg om van deze oorspronkelijk voor de auto ontworpen stad een fietsvriendelijke stad te maken.

pag 48 Enschede

Doelstelling is het hele fietsnetwerk te ontvlechten. Nu loopt deze parallel aan de autoroutes.

pag 50 Velsen

Met een vooruitstrevend paaltjesbeleid en de aanpak van ontbrekende schakels.

pag 52 Zwolle

Een fijnmazig fietsroutenetwerk en extra brede fietspaden kenmerken de stad.

pag 54 Hoe word je Fietsstad?

Een beknopte handleiding in drie stappen.



Velsen

Enschede

Almere

Zwolle

Eindhoven

fietsstad 2014





Fietsstadverkiezing is bovenal een positieve wedstrijd

De Fietsstadverkiezing, georganiseerd door de Fietsersbond, is bovenal een positieve wedstrijd, met nadruk op de successen van het fietsbeleid. Het etaleren van goede voorbeelden motiveert andere gemeenten tot het realiseren van een (nog) beter fietsklimaat, zo is het idee. De jury kijkt of de deelnemers duidelijk op papier en op straat laten zien oog te hebben voor de fietser. En daarbij is dit jaar speciaal gekeken naar het thema 'Fietsen zonder hindernissen'.

Er zijn infrastructurele hindernissen zoals drukke kruisingen, spoorwegovergangen, slecht wegdek, onverlichte tunneltjes en te smalle fietspaden. Andere verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld scooters en bussen kunnen ook voor overlast zorgen, net als verkeerslichten waar je lang moet wachten. Het niet kunnen of willen fietsen of geen fiets hebben zijn weer andere belemmeringen. De Fietsersbond licht toe: 'Natuurlijk willen we allemaal zo snel mogelijk van A naar B, maar het gaat er bij deze verkiezingen vooral om dat je zo prettig mogelijk door kan fietsen. Niet moeizaam via kruip-door-sluip-doorstraatjes met veel verkeerslichten, open bruggen en omrijden, maar makkelijk en snel via goed aangelegde en prima onderhouden hoofd fietsroutes. Routes waarmee je ononderbroken heerlijk onbezorgd en vlot naar huis kan fietsen. Dat zoeken wij in de Fietsstad 2014.'

Geen verliezers

Volgens Jaap Kamminga, projectleider van Fietsstad 2014, neemt de kwaliteit van de inzendingen elke editie toe. 'We hadden een luxe positie, het was moeilijk kiezen, soms een kwestie van nuances. Eigenlijk zijn er geen verliezers. In steden

als Breda en Nijmegen, maar ook in kleinere plaatsen als Heerhugowaard, Nieuwegein en Harderwijk kun je zien dat gemeenten hard hun best doen. Er zijn zelfs al gemeenten die hun zinnen hebben gezet op de fietsstadverkiezing van 2016. Ze willen graag dat positieve geluid laten horen. En winnen heeft grote effecten, zowel binnen als ver buiten de betreffende gemeente.'

14 jaar Fietsstadverkiezing

De eerste Fietsstadverkiezing was in 2000, met als winnaar Veenendaal. Destijds was de verkiezing, net als die in 2002 (winnaar: Groningen), sterk gebaseerd op de Fietsbalans. Dat is een groot vergelijkend onderzoek naar het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten, ofwel een benchmark. Van 2000-2004 zijn er van 125 gemeenten zo'n Fietsbalans opgemaakt. In 2006 is gestart met de Fietsbalans-2. In fietsstadverkiezingsjaar 2008 (winnaar: Houten) was van 42 gemeenten de fietsbalans opgemaakt. Sindsdien is de Fietsbalans steeds minder afgenomen en kwantitatief niet geschikt om de Fietsstadverkiezing op te baseren. Daarom is in 2011 voor een andere opzet gekozen: gemeenten konden zich zelf aanmelden en er was het thema 'Onderweg naar school'. 's-Hertogenbosch won deze laatste competitie. En na 2014 staat voor 2016 de zesde Fietsstadverkiezing gepland.

Almere



Karakterschets

Almere is een nieuwe stad waarbij direct bij de aanleg een scheiding is gemaakt tussen verkeersstromen. Het vrijliggende fietsnetwerk van het eerste uur is doorgetrokken in de later aangelegde wijken, waardoor ook bij de stedelijke uitbreiding de fiets niet aan belang heeft ingeboet. De stad is niet bang te innoveren, getuige bijvoorbeeld de interactieve strooirooutekaart.

Almere zelf zegt de veiligste fietsstad van Nederland te zijn. 'De stad heeft een netwerk van maar liefst 500 kilometer fietsroutes, voor het merendeel vrijliggend en geasfalteerd. Fietsers op het hoofdnetwerk hebben voorrang en alle kruisingen met hoofdwegen zijn ongelijkvloers. Nergens fiets je sneller én comfortabeler. Vele honderden bruggen en tunnels maken Almere tot een barrièrevrije fietsstad. De uitgestrekte natuurgebieden, het water en het brede scala spraakmakende architectuur maken recreatief fietsen in Almere tot een bijzondere belevenis.'



Ed Anker,

wethouder Verkeer en Vervoer, Almere

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Almere wil geen fietsstad worden, Almere is dat al. Het thema 'fietsen zonder hinderen' voor de verkiezing tot Fietsstad 2014 is onze stad op het lijf geschreven. Almere is aangelegd met een fijnmazig en compleet fietsnetwerk.

Daarbij is uitgegaan van voornamelijk vrijliggende fietspaden en duurzaam veilige ongelijkvloerse kruisingen met hoofdautowegen. Er is jarenlang inzet geweest om in alle plannen consequent aandacht te vragen voor de realisatie van een volledig en hoogwaardig fietsnetwerk. Aanwijzing als winnaar - maar nu al de nominatie van Almere - betekent een erkenning voor 40 jaar werken aan een ultieme fietsstad. Daarnaast zal het leiden tot een goede pr voor de stad.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Almere is een ideaaltypische fietsstad waarbij de keuze 'prioriteit voor de fiets' terug te vinden is in de opzet van het fietsnet: de fiets krijgt altijd de kortste route en de auto moet omrijden. Fietsers op het hoofdnetwerk hebben voorrang en alle kruisingen met hoofdwegen zijn ongelijkvloers. Nergens fiets je sneller en comfortabeler. Vele honderden bruggen en tun-

nels maken Almere tot een barrièrevrije fietsstad. Daardoor ben je tot circa 8 km in de stad met de fiets sneller dan met de auto.

Uniek is ook dat van de 500 km fietsroutes bijna 450 km is uitgevoerd in solitaire vrijliggende fietspaden. Er is dus bijna nergens hinder door autoverkeer. Op de meeste fietsritten kom je geen verkeerslicht tegen. Samen met de vele ongelijkvloerse kruisingen maakt dit Almere tot de veiligste fietsstad van Nederland. Verder maken het brede scala aan spraakmakende architectuur, het water en de uitgestrekte natuurgebieden recreatief fietsen in Almere tot een bijzondere belevenis. "Fietsen in Almere is een Feestje!"

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'De gemeenteraad heeft unaniem ingestemd met de kandidaatstelling van Almere voor deze verkiezing. De fiets is veruit de gezondste en meest duurzame manier om je te verplaatsen en past uitstekend in het gedachtegoed van 'Growing Green Cities': Almere als duurzame en gezonde stad. Stimulering van het fietsgebruik zal ook een belangrijk item zijn bij de opzet van een nieuw structuurplan voor de stad om het lokaal verkeer en vervoer in goede banen te leiden. Ik verwacht dat deelname aan de verkiezing Fietsstad 2014 een stimulans zal zijn om de fiets nóg meer op de kaart te zetten.'



Spoorbaanpad

In Almere is fietsnelweg het Spoorbaanpad een succes, in 2011 door Goudappel Coffeng bestempeld tot langste en drukste fietspad van Nederland. Naar schatting gebruiken dagelijks 21.000 fietsers deze route. Het Spoorbaanpad, onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en één van de belangrijkste hoofdassen in het Almeerse fietsstelsel, is 12 kilometer lang met grotendeels ongelijkvloerse kruisingen en altijd voorrang voor fietsers. Het aaneengesloten karakter van het Spoorbaanpad maakt deze snel en veilig. De snelle fietsroute wordt gebruikt door fietsverkeer tussen de stadsdelen Stad, Buiten en Poort, maar ook in de richting van Amsterdam.



Hindernissen

Almere heeft van oorsprong een gescheiden fietsnetwerk. Je vindt hier vele vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen (in totaal 120 fietsbruggen en -tunnels) met hoofdautowegen zijn standaard. Boven op deze mooie uitgangspunt is er actief beleid om barrières voor fietsers te verminderen. De afgelopen jaren is een hoofdfietsnetwerk aangegeven van snelle, hoogwaardige fietsroutes om nog meer fietsforensen te bedienen. Deze bestaat voor 97% uit asfalt. Verbeteringen aan dit netwerk (tot 2020) betreffen aanleg van nieuwe en verbreding naar 4 meter van bestaande fietspaden en het gebruik van rood asfalt.

Fietsers kunnen in de centra terecht in gratis bewaakte stallingen en bij ov-knooppunten zijn stallingen verbeterd en uitgebreid. Zo is begin 2013 is bij station Almere Buiten een nieuwe, gratis bewaakte stalling geopend. De innovatieve stalling heeft een automatisch toegangssysteem met chippaspoortjes en een contactloze stallingskaart, gratis aan te vragen voor alle inwoners. Daarnaast is dit jaar het uit 2003 stammende systeem van fietsbewegwijzering uitgebreid met verwijzingen naar de nieuwe stadsdelen.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: verbeteren herkenbaarheid van de hoofdfietsroutes in Almere Haven, comfortabeler verharding, minder obstakels, fietsvriendelijker drempels, 'ogen op de route' en verbeteren fietsbewegwijzering.



Eindhoven



Karakterschets

De gemeente Eindhoven heeft zich hard ingespannen om van deze oorspronkelijk voor de auto ontworpen stad een fietsvriendelijke stad te maken. Je vindt er naast opvallende initiatieven als Slowlane en de Hovenring ook heel praktische ingrepen zoals asfalteren van fietswegen met aandacht voor details. Ofwel: innovatief, praktisch en met ambitie. Dat laatste blijkt onder andere uit de grote gratis fietsenstalling onder het 18 Septemberplein.

'Het is prettig fietsen in Eindhoven en het wordt steeds beter en leuker als fietser', onderstreept Eindhoven. 'De stad is druk bezig hindernissen aan te pakken. Innovaties op fietsgebied spelen daarbij een grote rol. De nieuwe mobiliteitsvisie "Eindhoven op Weg" geeft richting aan een prettig fietsklimaat. Kortom, Eindhoven transformeert van autostad naar échte fietsstad.'



Joost Helms,

wethouder Verkeer en Vervoer, Eindhoven

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Met het vaststellen en uitvoeren van het Actieplan Fiets! in 2009 heeft het fietsklimaat in Eindhoven een forse impuls gekregen. Het wegnemen van hindernissen, zowel technisch, fysiek als sociaal staat daarbij centraal.

Wij hopen de titel Fietsstad 2014 te krijgen als beloning voor onze jarenlange inzet om Eindhoven op de fiets te krijgen en als extra stimulans om nog voortvarender en intensiever te werken aan de transformatie van autostad naar échte fietsstad.'

Waarom onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Eindhoven kent van oudsher veel hindernissen voor fietsers, zoals drukke en brede wegen, veel (oude) verkeerslichten, veel tegelfietspaden en een tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen. Deze hindernissen worden stuk voor stuk opgeruimd of verbeterd. Vaak doen we dit, net als in veel andere steden, door de aanleg van vrijliggende asfaltfietspaden, door kruispunten met verkeerslichten te vervangen door rotondes of door oude verkeerslichten te vervangen door nieuwe, slimme exemplaren met bijvoorbeeld wachttijdvoorspellers. In Eindhoven spelen innovaties op fietsgebied echter ook een grote rol. De meest spectaculaire is ongetwijfeld de Hovenring: een fietsrotonde, opgehangen aan tuien waar fietsers ongehinderd over een druk kruispunt fietsen. De grote fietsenstalling onder



het drukke en centraal gelegen 18 Septemberplein heeft een allure die zeker onze vele buitenlandse bezoekers eerder verwachten bij een metrostation dan bij een fietsenstalling.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We blijven natuurlijk ook na de verkiezingen inzetten op Eindhoven Fietsstad. De nominatie is natuurlijk bijzonder, maar ook zonder deze prijs willen we Eindhoven steeds meer een fietsstad laten zijn. Dat past in onze visie van verkeer en duurzaamheid.'





Hovenring

Volgens Eindhoven zelf is de Hovenring het fietsproject met de meeste impact van de afgelopen jaren. Én het project krijgt internationaal veel aandacht. De Hovenring is zwevende ringweg voor fietsers boven het drukke kruispunt Heerbaan/Meerenakkerweg (Heistraat), een kruispunt van twee primaire/regionale fietsroutes en tegelijkertijd van twee hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer. Met de 70 meter hoge pyloon, 24 tuien en een cirkelvormig brugdek is het de opvallende entree tot Eindhoven, Veldhoven en de Eindhovense nieuwbouwwijk Meerhoven. In de oude situatie was het een groot verkeersplein met drie rijstroken en verkeerslichten met lange wachttijden. De zwevende brug betekent ontvlechting van fietsers en gemotoriseerd verkeer met zeer goede verbetering van de doorstroming voor zowel fietser, bus en auto.



Hindernissen

Eindhoven weet door metingen uit de Fietsbalans en jaarlijkse inwonersquêtes vrij nauwkeurig wat fietsers als hindernissen ervaren. Dat zijn wachttijden en hoge stopkansen bij verkeerslichten, oversteken over drukke autoroutes, oncomfortabele fietspaden, obstakels in fietspaden en een tekort aan goede en veilige fietsparkeervoorzieningen. De stad ijvert sinds 2008 deze te verhelpen. Er is onder andere ingezet op ontvlechting van fietsnetwerk en autonetwerk. De oude stadsradialen ondergaan een transformatie tot snelfietsroutes.

De afgelopen vijf jaar is werk gemaakt van fietsparkeren. Met name de binnenstad en de stationsomgeving (maaiveldparkeren) zijn verbeterd op dit vlak, maar ook de parkeer capaciteit bij winkel- en sportvoorzieningen. Bekend is de stalling onder het 18 Septemberplein. De centrumstallingen beschikken over leenbuggy's, want dat kan een barrière zijn om met fiets en kind naar de stad te gaan.

Andere Eindhovense activiteiten die hindernissen verminderen zijn het vervangen van verkeerslichten door rotondes, het omdraaien van de voorrang ten gunste van fietsers, het asfalteren van slechte tegelfietspaden, het verwijderen van paaltjes in primaire fietsroutes en het aanbieden van fietstrainingen voor ouderen.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: Flo-raplein, verkeerslichten, tegelfietspaden (met name in het noordelijk deel van Eindhoven), paaltjes in de secundaire fietsroutes, fietsparkeren in de binnenstad en de stationsomgeving, barrière Eindhovensch Kanaal.





Enschede

Karakterschets

Enschede was fietsstad en wordt weer een fietsstad. Kenmerkend is de ambitie om het hele fietsnetwerk te ontvlechten. Nu loopt deze parallel aan de autoroutes. Ontvlechten betekent het wegnemen van vele hindernissen en creëren van comfortabele fietsroutes. Het is in Nederland de eerste stad die deze ambitie zo nadrukkelijk etaleert. Daarnaast springen zaken in het oog als gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad en de Fietssnelweg F35.

De stad zegt zelf dat de liefde tussen Enschede en de fiets is opgebloeid, dat de stad weer een finke impuls aan fietsstimulering geeft. 'Met een prominente plek voor innovatie wordt het niveau van de voorzieningen toekomstbestendig opgekrikt, waarbij aandacht is voor zowel dagelijks als recreatief fietsgebruik. Enschede is van oudsher een fietsstad, met veel fietspaden en goede parkeervoorzieningen. De stad is trots op de herontdekking van deze parels voor een duurzame en leefbare stad.'



Hans van Agteren,

wethouder Milieu, Verkeer en Toerisme, Enschede

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Bij verkeer gaat het vaak over zaken met een negatieve klank: lange files, hoge parkeertarieven, lang wachten voor verkeerslichten. De verkiezing Fietsstad 2014 helpt ons te benadrukken dat het in Enschede heel prettig fietsen is, dat we al veel zaken op fietsgebied goed op orde hebben. En dat we de ambitie hebben

om in de komende periode nóg meer te doen om het fietsklimaat te verbeteren. Meer Enschedeërs op de fiets is van belang voor een leefbare en duurzame stad. Dat lukt alleen als we met z'n allen op positieve wijze aandacht besteden aan alle voordelen van een hoog fietsgebruik. We zijn erg trots op onze nominatie. We hebben er in de fietsenstalling in het centrum aandacht aan besteed met de Fietzersbond en andere 'partners in crime'.

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'In Enschede steken we veel tijd, geld en energie in het stimuleren van fietsgebruik. Omdat in het verleden sterk ingezet was op busbanen, was de bus concurrent geworden van de fiets. Twee jaar geleden zijn we weer sterk gaan focussen op de fiets, waarmee we een kentering teweeg hebben gebracht. Op basis van bijeenkomsten met onder andere politie, onderwijs en inwoners hebben we de Fietzvisie 2012-2020 opgesteld. Alle betrokken partijen zijn in de fietsmodus gekomen. Centraal staan de wensen en eisen van de fietser. Zo is in de wijken de fiets leidend, auto's zijn te gast. We zetten nieuwe technologieën in om reizigers met gerichte informatie te overtuigen dat

vaker de fiets pakken comfortabeler en sneller kan zijn. Bedrijven en instellingen in de stad investeren tijd, geld en energie om mensen meer op de fiets te krijgen. Vele grote en middelgrote bedrijven in de stad doen mee aan het project Twente mobiel dat fietsen stimuleert. Van de 80.000 arbeidsplaatsen is maar liefst 25 procent hier bij betrokken.

We hebben op het vlak van fietsinfrastructuur een flinke inhaalslag gemaakt in de afgelopen jaren. Denk aan het ontvlechten van fietspaden en het 'rondje Enschede' met 52 kilometer aan fiets- en wandelpaden. Ook in de komende jaren blijven we ons, ondanks de recessie, inzetten om het klimaat voor de fietsers verder te verbeteren. Zo gaan we ontbrekende stukken van de fietssnelweg F35 aanleggen, zodat je straks in één ruk van de binnenstad naar Hengelo kunt rijden, en ook naar Borne en Nijverdal.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We hebben ons in Enschede ten doel gesteld het fietsgebruik te laten stijgen: van 34 procent tot 40 procent in 2020. Dat lukt alleen als we continu aandacht blijven houden dat we de zaken gedaan krijgen: fietsbeleid krijgt absoluut een prominente plek in ons mobiliteitsbeleid voor de komende vier jaar. De Fietzvisie werd afgelopen jaar unaniem aangenomen in de gemeenteraad en die is leidraad voor de toekomst.'



Fietssnelweg F35

Een opvallend meerjarig fietsproject in Enschede is de aanleg van de Fietssnelweg F35. Volgens de gemeente vraagt de opkomst van de elektrische fiets en toegenomen bereidheid om grotere afstanden van en naar het werk te fietsen om een schaa sprong in comfortabele, veilige en hoogwaardige fietsinfrastructuur. De F35 draagt hier in belangrijke mate aan bij.



Deze 'snelweg' is deels klaar: er liggen tracédelen op de route van Enschede Centrum via Kennispark naar Hengelo en vanaf het centraal station richting Oldenzaal. Er is draagvlak om de F35 door de gehele Twentse stedenband te realiseren. Enschede ziet in dit icoonproject, naast kwalitatieve verbetering van de infrastructuur, ook een sterke communicatieve waarde of verleidingskracht uitgaan naar de fietser.

Hindernissen

In Enschede zijn de doorgaande (auto)wegen veelal gebouwd als smalle straten die te weinig mogelijkheden bieden om ruimte voor fietsers te creëren. Daarom heeft Enschede stappen gezet in het ontwikkelen en inrichten van ontvlochten routes en gaat hier de komende jaren mee door. De fietsroutes die inmiddels ontvlochten zijn vormen comfortabele routes door 30-kilometergebieden met een zo direct mogelijke verkeersluwe verbinding tussen woon-, werk- en winkelgebieden. Op de routes is gesloten verharding toegepast en men heeft geïnvesteerd in bewegwijzering er naartoe. Van de belangrijkste conf ictvrije fietsinfrastructuur, de Fietssnelweg F35, zijn de eerste delen gerealiseerd.

Verder neemt Enschede hindernissen weg door promotie/gedragsverandering. Een voorbeeld is i-Zone dat tot doel heeft weggebruikers te verleiden om buiten de piektijden of met een andere vervoerwijze te reizen. Om reisgedrag te beïnvloeden worden monitoring, analyse en communicatie met weggebruikers ingezet. Ook is er het fietsteldisplay aan de Hengelosestraat dat fietsers informeert over het aantal gepasseerde fietsers per dag en per jaar. Dit moet het fietsgebruik naar de binnenstad stimuleren.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: het kwaliteitsniveau van verharding en belijning, verdere ontvlechten van het auto- en het fietsnetwerk, verkeerslichten (uitschakeling of nieuwste verkeerslichten-software), paaltjes.



Velsen



Karakterschets

De kleinste van de genomineerde steden heeft eigen specifieke problemen vanwege de ligging. Een kanaal doorsnijdt de stad. Ze hebben een vooruitstrevend paaltjesbeleid en pakken ontbrekende schakels aan (tunnels, oversteekplaatsen, doorsteekjes). Velsen heeft heel duidelijk oog voor hindernissen. Zo is een fietsbrug aangelegd op een niet-doorgaande route. De stad laat al jaren op straat zien hoe het eigenlijk hoort. Binnen diverse gemeentelijke afdelingen heeft de fiets een prominente plaats. Dus niet alleen bij mobiliteitsbeleid, ook bijvoorbeeld bij gezondheidsbeleid.

'Al jaren is het in de gemeente Velsen een vanzelfsprekendheid om goed voor de fietsers te zorgen', beklemtoont Velsen. 'Zo zijn er inmiddels vele vrijliggende fietspaden aangelegd en ondervinden fietsers weinig belemmeringen op hun weg: er zijn weinig verkeerslichten, vele paaltjes zijn verdwenen en de fietsinfrastructuur wordt in prima conditie gehouden. Ook de recreatieve fietsers worden niet vergeten door goede verbindingen tot stand te brengen naar belangrijke recreatieve voorzieningen.'



FIETSPAD

Na 100 m

DUS NIET
BROMMEN

Ronald Vennik,

wethouder Verkeer en Vervoer, Velsen

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Welke gemeente wil dat nou niet! Velsen wordt gelukkig steeds beter ontdekt als fietsgebied door de variatie die deze omgeving biedt. Bossen, strand, havens, het Noordzeekanaal, prachtige oude dorpen, monumenten en nieuwe woonwijken. We proberen fietsers zoveel mogelijk voorrang te geven. Niet alleen toeristen, maar ook mensen die hier wonen, werken of leren. Bijvoorbeeld door zo min mogelijk verkeerslichten te plaatsen waardoor fietsers ongehinderd door Velsen kunnen fietsen. Ik ben blij met de nominatie voor Fietsstad 2014 waarin in ieder geval bevestigd wordt dat we op de goede weg zijn.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Het is moeilijk aan te geven waarin wij ons in het bijzonder onderscheiden ten opzichte van andere steden. Wel kiezen we onze eigen weg en investeren veel in veiligheid voor de fietsers. Hierbij zijn we niet bang om expliciet te kiezen voor de fiets in plaats van voor de auto. In de afgelopen jaren zijn er veel projecten uitgevoerd waarin dit principe steeds weer naar voren kwam. Ook investeren we veel in de veiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes. Niet alleen technisch, maar ook in de 'gedragsbeïnvloeding' van leerlingen. Bijvoor-

beeld door het organiseren van de praktische verkeersexamens, verkenning van school-thuisroutes, verkeersmarkten op middelbare scholen, enzovoort. Daarnaast ben ik blij met het feit dat, ondanks de huidige financiële beperkingen, we toch steeds in staat zijn om fietspaden in goede conditie te houden. Dit door tijdig onderhoud uit te voeren en goed en snel te reageren op meldingen van bewoners en fietsers. Verder springen wij in op landelijke ontwikkelingen zoals het verwijderen van onnodige paaltjes in fietspaden. Dus, veilig fietsen met zo min mogelijk belemmeringen. Daar gaan we de komende jaren mee door.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'Bereikbaarheid blijft in dit gebied constant een aandachtspunt. Het goed bereikbaar maken en ontsluiten van Velsen gebeurt op meerdere manieren door bijvoorbeeld te zorgen voor goed openbaar vervoer, nauwe samenwerking met andere gemeenten en uiteraard een prima fietsnetwerk. Het bevorderen van het fietsgebruik en het aanleggen van meer en veiliger fietsroutes staat nu in het collegeprogramma. Ongewijfeld zullen één of meer partijen dit straks opnieuw tot een speerpunt maken.'



Verwijderen obstakels

De gemeente Velsen heeft veel werk gemaakt van het verwijderen van overbodige en niet-strikt noodzakelijke paaltjes en andere obstakels om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Het was de publicatie van het Fietsberaad over eenzijdige ongevallen die tot deze slagvaardige actie leidde. De wethouder, fietsersbond en bewoners deden een eerste inventarisatie. Dit heeft geresulteerd in het verwijderen van 200 paaltjes. Door het ontstaan van sluipverkeer zijn maar twee paaltjes teruggeplaatst. In publicatie 23 van het Fietsberaad is dit paaltjesbeleid vermeld als één van de 34 best practices op het gebied van fietsveiligheid.



Hindernissen

Velsen heeft de afgelopen jaren diverse infrastructurele maatregelen getroffen om hindernissen voor fietsers weg te nemen. Langs vrijwel alle gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden of fietsstroken in rood asfalt gerealiseerd. Er zijn twee fietsstraten ingericht en fietsers op de doorgaande vrijliggende fietspaden hebben voorrang. Verder zijn er de afgelopen jaren diverse fietsdoorsteekjes gemaakt en is het beleid, als dit de veiligheid bevordert, van eenrichtingsfietspaden tweerichtingsfietspaden te maken. Dit scheelt oversteken. Een aantal van de weinige vri's voor fietsers (10 in de hele gemeente) heeft wachttijdvoorspellers en twee hebben voor de fietser groen als wachtstand.

De gemeente kent diverse grote barrières: het Noordzeekanaal, twee snelwegen, drie provinciale wegen en spoorlijnen. Toch hoeven fietsers weinig om te rijden. Er zijn diverse viaducten, tunneltjes en een pontje.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: frequentie pontveer, ontbrekende schakel Driehuis, autoparkeren op fietspad Kennerlaan, wegdek Wijkermeerweg, overstek op kruispunt Minister van Houtenlaan-Waterloolaan-Zeeweg, ontbreken van fietsvoorzieningen op IJmuidersstraatweg/Julianakade, onlogische verkeerlichtenregeling Hoofdstraat (Santpoort-Noord), ontbrekende schakel langs N208 (Santpoort-Haarlem) en ontbreken van fietsvoorzieningen op wegen die niet in beheer zijn van de gemeente.



Zwolle



Karakterschets

Zwolle staat in de fietswereld al lang bekend om het goede fietsklimaat. De stad heeft een apart fietsplan, er zijn extra brede fietspaden aangelegd en je vindt er een fijnmazig fietsrouten netwerk. Innovatie wordt niet geschuwd, wat blijkt uit de eigen fietsparkeerklem, een fietsrotonde en wegmarkering. Ook is er ruime aandacht voor het beter afstellen van verkeerslichten voor een betere verkeersdoorstroming, met gunstige effecten voor de fietser.

Zwolle vindt zichzelf een echte fietsstad. 'Bijna 50% van de verplaatsingen binnen de stad, door Zwollenaren, forenzen en recreanten, gebeurt met de fiets. Fietsroutes zijn geasfalteerd en vormgegeven als fietsstraten, brede fietsstroken of -paden. Ze brengen de fietser snel en veilig op de bestemming. Wij zijn trots op onze Hanzeboog, de fietssnelweg en fietsrotonde. Op innovatieve wijze zorgen wij dat de fietser in Zwolle vooruit kan. Dit doen wij niet alleen, we betrekken onze inwoners bij onze fietsprojecten.'



René de Heer,

wethouder Verkeer, Recreatie en Toerisme,
Zwolle

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Zwollenaren fietsen graag. Ruim de helft van onze inwoners kiest voor het vervoer naar het werk, de school, familie, vrienden of de stad voor de fiets. Wij werken al meer dan 40 jaar aan slimme en praktische oplossingen voor veiliger en sneller fietsen. Zo bieden we fietsers een hoofdnet dat bij voorkeur via woonstraten rechtstreeks en zonder veel oponthoud richting de binnenstad en het NS-station loopt. Onze hoofdfietsroutes gaan door 30 km/uur-gebieden, hier maken we gebruik van fietsstraten waarvan we er inmiddels negen hebben. Daar waar de fietser een drukke verkeersader kruist zijn fietstunnels en -bruggen gerealiseerd. Voor forenzen hebben we nu twee fietssnelwegen aangelegd. De titel fietsstad zou voor ons niet alleen een bevestiging zijn dat we beleidsmatig goed bezig zijn maar ook vooral naar (potentiële) fietsers uitstralen dat het in Zwolle comfortabel fietsen is.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Bij ons heeft de fietser al decennia lang een prominente plek in ons mobiliteitsbeleid. Wij waren er wat dat betreft vroeg bij. Ik denk dat wij ons hierin onderscheiden van andere steden. Hoewel we de fietser dus al 43 jaar goed op ons netvlies hebben, zijn we nog niet klaar. We blijven ons in Zwolle continu verbeteren en vernieuwen. Nieuwe toepassingen schuwen we niet. Niet alleen infrastructureel zoals met onze fietsstraten,



de fietssnelweg en de onlangs aangelegde fietsrotonde waarmee we landelijk een primeur hebben. Maar ook op het gebied van veiligheid zijn we innovatief. Zo doet Zwolle mee in een onderzoek naar 'het vergevingsgezinde fietspad', een fietspad dat zodanig wordt vormgegeven dat er minder enkelvoudige ongevallen optreden en dat de resterende ongevallen een minder ernstige afloop hebben. Verder hebben we op dit moment op een veelgebruikte fietsroute bij wijze van test een flexibele fietspaal geplaatst.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We zijn er nog niet en aanpassingen kosten geld. Daarom combineren we werkzaamheden. Wij willen zowel voor automobilisten als fietsers toegankelijk zijn. Op het moment dat we voor autoverkeer verbeteringen aan de infrastructuur doen, combineren we dit met aanpassingen aan het fietsnetwerk. Bijvoorbeeld door fietsbruggen of -tunnels aan te leggen op drukke kruispunten. Dit werkt kostenbesparend. En wat de vraag over de verkiezingen betreft: met meer fietsen in Nederland dan inwoners kan het niet anders dan dat er tijdens de verkiezingen 2014 over fietsen wordt gesproken.'



Fietsstraat Van Karnebeekstraat

De Van Karnebeekstraat is een woon-winkelstraat aan de rand van de binnenstad in de wijk Zwolle-Zuid. In Zwolle is de verkeersstructuur dusdanig dat fietsroutes als radialen richting de binnenstad en het station lopen. Autoverkeer moet omrijden om deze bestemmingen te bereiken. Het fietsgebruik op deze radialen is hoog. De Van Karnebeekstraat is hier onderdeel van. In 2012 is deze voorheen rommelige straat getransformeerd in groene fietsstraat waarvan dagelijks 10.000-11.000 fietsers gebruik maken. De weg is in samenspraak met bewoners en winkeliers ontworpen. Het resultaat is een straat met bomen en (blok)hagen, een verbreed trottoir en geen hinderlijke obstakels op de route.



Hindernissen

Zwolle werkt al vanaf 1970 aan een hoofd fietsrouten netwerk, gescheiden van de hoofdinfrastructuur van de auto. De laatste jaren is energie gestoken in verbetering van dit fietsnetwerk door de aanleg van fietsstraten, een upgrade naar fietssnelweg (een non-stop fietsverbindingroute tussen Zwolle en Hattem/Wezep) en het realiseren van fietstunnels en -bruggen bij drukke kruisingen. Ook is aandacht besteed aan zaken als het vergroten van de sociale veiligheid, gratis stallingen, openbare fietspomp en wachttijdvoorspellers en regenmeters bij verkeerslichten. Allemaal om het fietsen aangenamer te maken.

Najaar 2012 was er de mogelijkheid voor Zwollenaren om via een website hinderlijke obstakels te melden. Hieraan gaat de gemeente nog gevolg geven. Ook is er een inventarisatie gedaan van de verdere toepasbaarheid van fietsprioriteit bij verkeerslichten.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: fietsparkeren (o.a. Spoorzone), diverse fietspaden (o.a. afronden fietssnelweg Hattem/Wezep-Zwolle, fietspad langs spoor Hessenpoort/Nieuwleusen-Pierik, aanpassing fietsroute Heino), kruispunten (o.a. aanleg fietsrotonde), nieuwe bruggen of tunnels op een aantal locaties, een fietsbewegwijzeringsplan, fietsprioriteit bij verkeerslichten.



Fiets in verkiezingstijd

Hoe word je Fietsstad [2016]?

De titel Fietsstad is fel begeerd. Die krijg je uiteraard niet vanzelf, een ambitieus, integraal en op maat gemaakt fietsbeleid is hiervoor de basis. En dat is een kwestie van lokale politiek, van partijvisies tot collegeprogramma's en -akkoorden. Ruim 20 wethouders, raadsleden en (fiets)beleidsmedewerkers deden mee aan een enquête over het huidige fietsbeleid en de rol hiervan bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014. Dat leverde een selectie aan ambities en argumenten op die je daarvoor als inzet kunt gebruiken. Kortom, hoe word je Fietsstad 2016? Een beknopte handleiding in drie stappen.

"Het

Fietspadenplan is

het vigerend beleidsdocument.

Hierin ligt voor de komende jaren vast wat

de hoofd- en secundaire fietsroutes zijn, wat

de uitvoeringsvoorschriften zijn, welke wensen

we hebben t.a.v. nieuwe fietsverbindingen.

Wensen zoals overdekte fietsenstallen bij

ov-voorzieningen. Verder ondersteunen we

educatieprojecten." (gemeente

Rheden)

"De afgelopen vier jaar

is de Fietsnota afgerond en door de raad

vastgesteld. De fietssnelweg is aanbesteed en wordt dit najaar

uitgevoerd. Het station is geopend en de fietsvoorzieningen zijn op orde.

Bij de reconstructie/herinrichting van wegen is er aandacht voor veilige,

comfortabele fietspaden/stroken. Wij laten ons daarin adviseren door

onder andere de Fietsersbond en fietsende inwoners."

(gemeente Westervoort)

"Wij realiseerden in 2010-2014 de

fietspaden Zuidhorn-Den Horn en Aalsum-

Electra, reserveerden geld voor goed onderhoud van

fietspaden en voor ouderen om hen te stimuleren meer te wandelen

en fietsen, legden een fietspad plus aan tussen Zuidhorn-Groningen,

voerden de slechte weg (tevens fietspad) tussen Den Horn en De Poffert in

beton uit en zorgden ten slotte in het dorp Zuidhorn voor een veilige

fiets-/loopoversteek over het spoor naar de nieuwe Brede

School." (gemeente Zuidhorn)



stap 1

Bekijk welke plannen ten aanzien van het fietsbeleid vier jaar geleden in het collegeprogramma zijn geformuleerd.

De politieke ambities van de afgelopen jaren zijn voor de wethouders, raadsleden en beleidsmedewerkers het vertrekpunt om op voort te borduren, uiteraard met aanvullingen op basis van nieuwe ontwikkelingen. In de enquête kwamen de bekende thema's naar voren.

Top 5 thema's beleidsplannen 2010-2014:

- 1 Opstellen van een fietsnota,** GVVP, mobiliteitsvisie, fietsbeleidsplan en/of verkeerscirculatieplan binnenstad, inclusief uitvoeringsprogramma met concrete projecten.
- 2 Infrastructuur:** doorstroming optimaliseren, verkeerslichten herinrichten, huidige hoofdstructuur fiets aanvullen, aanleggen van een fietsstraat, fietssnelweg, vrijliggende fietspaden en duidelijkere fietsstroken, prioriteit aan goed onderhoud fietspaden, logische doorsteekjes voor fietsers.
- 3 Verkeersveiligheid:** prioriteit voor objectieve en subjectieve veiligheid, uitbreiding van veilige fietsroutes binnen de kommen, verbeteren oversteekbaarheid, aanpak van verkeersonveilige situaties.
- 4 Fietsparkeren:** uitbreiden fietsenstallingen, ruimte voor fietsparkeren bij belangrijke ov-knooppunten.
- 5 Promotie:** fietsgebruik blijven stimuleren met prioriteit voor korte afstanden, aanleg van wandel- en fietsroutes voor recreatief gebruik, prioriteit aan het verder stimuleren van fietsverkeer, autoluw maken binnenstad.

"De ambitie van de raad is om de modal split voor de fiets te laten stijgen van 34% nu naar 40% in 2020. Deze doelstelling kan alleen bereikt worden als we een consistent meerjarig mobiliteitsbeleid voeren, dus dat zal ook mijn inzet zijn bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014."
(gemeente Enschede)

"De doelen zoals verwoord in het Fietsbeleidsplan

2009 worden niet alleen één op één overgenomen in het dit jaar door de gemeenteraad vast te stellen Mobiliteitsplan Sittard-Geleen, maar de focus binnen het Uitvoeringsplan, horende bij het Mobiliteitsplan, ligt bij de lokale maatregelen met name op verbetering van de verkeersveiligheid van de fietser." (gemeente Sittard-Geleen)



stap 2

Wat is er van fietsplannen concreet gerealiseerd?

Maak een lijst van wat er de afgelopen jaren aan concrete fietsprojecten is gerealiseerd. Zijn alle plannen uitgevoerd of waren ze te ambitieus? Welke maatregelen of projecten zijn effectief gebleken en waar liggen eventueel moeilijkheden (organisatorisch, financieel)? De inzendingen laten een rijk palet aan projecten zien, waarvan een selectie in de woordwolk.

vri
heringericht
stellingen nabij sport- en winkelvoorzieningen
uitvoeringsprogramma
aanleg veilige fietsroute nieuw
recreatief wandelpad verbeterde
fietsroutes planstudie
fietsparkeren aanleg
snelfietspad pilot paaltjes
op fietspaden gratis fietsenstallingen
proef fietsparkeren bij horeca capaciteitsuitbreiding
stallingen ondersteuning
educatieprojecten duurzaam
herinrichten fietspaden buitengebied opstelling
GVVP verlichting
op fietspad aanleg fietstunnel
gebiedsontsluitingswegen ontvlochten
verkeerslichten
verwijderd promotieactiviteiten

stap 3

Formuleer de belangrijkste speerpunten voor het fietsbeleid waarop u inzet bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 en voer campagne!

Veel gemeenten hebben al een fietsvisie ontwikkeld. Ingrediënten zijn meestal een mix van zaken als infrastructuur, verkeersveiligheid, stallingen, fietsdiefstal, communicatie. Sommigen blikken zelfs vooruit tot 2030. Andere gemeenten staan nog aan het begin van dit proces. Voor alle stadia geldt dat voor een concrete invulling altijd de actualiteit leidend is. Ook bij langetermijnplanningen moet periodiek gekeken worden of bijstelling nodig is. Welke plannen zijn blijven liggen? Zijn er trends als groei en krimp waarop de gemeente moet inspelen? Zijn er onveilige situaties ontstaan? Maken technische ontwikkelingen, zoals de e-fiets of social media, aanvullend beleid nodig? Hieronder een selectie van de meest genoemde ingrediënten voor de volgende collegeperiode.

Top 8 speerpunten gemeenteraadsverkiezingen 2014:

- 1 Fietsers eerst:** prioriteit voor voetgangers en fietsers bij verkeersmaatregelen, meer ruimte voor fietsers in het verkeer (o.a. comfort en beschutting).
- 2 Fietspaden:** gemeentelijk fietspadenplan, goede doorgaande fietsroutes, vrij liggende fietspaden, een fijnmazig fietspadennet, betere/logische fietsverbindingen, fietsstraten, asfalteren, verbreden.
- 3 Verkeersveiligheid:** verbeteren fietsinfrastructuur met oog op veiligheid, veilige fietsroutes door het dorp, veilige oversteekplaatsen, aanpak van verkeersonveilige situaties, vegen en strooien bij gladheid, verbetering schoolgebieden.
- 4 Stimuleren fietsgebruik:** als duurzaam vervoermiddel, maatregelen ter vermindering autogebruik, praktische fietsvoorzieningen bij winkels en andere openbare voorzieningen, aandacht voor recreatie, toerisme en ontspanning, meer routes langs mooie plekken.
- 5 Stallingen:** meer fietsparkeerplaatsen in centrum en bij bus- en treinstations en transferia, overdeken stallingen, verbeteren weesfietsenbeleid.
- 6 Continuëren** eerder vastgestelde fietsbeleidsplannen, fietsnota's e.d., of het opstellen hiervan.
- 7 Financiën:** rekening houden met krappere financiële ruimte, gebrek aan geld is een boosdoener, gebruik subsidies en externe financiering.
- 8 Ontwikkeling e-bike:** mogelijk noodzaak tot bredere fietspaden en aanpassingen stallingen en oplaadpunten.



Dr. ir. Arend Schwab is onderzoeker bij de Technische Universiteit Delft. Hij doceert daar technische mechanica en heeft een fietslab. En timmert aan de weg met onderzoeken die antwoord moeten geven op de vraag hoe de stabiliteit van de fiets te verbeteren is en hoe de mens de fiets nu eigenlijk bestuurt.

Vreemd, dat een fiets niet omvalt

Waarom bent u zo geboeid door het feit dat een rijdende fiets niet omvalt?

Als een fiets stilstaat valt hij direct om, maar bij een beetje snelheid lijkt hij wel vanzelf overeind te blijven. Dat is toch vreemd? Hoe komt dat nu? Die vraag is zo oud als de huidige fiets, zo'n 120 jaar. De meest gehoorde verklaringen zijn: het gyroscopisch effect van het voorwiel, of de naloop van het voorwiel. Wat blijkt nu: in een gewone fiets helpt dat wel maar het is niet noodzakelijk! Je kunt dus best een fiets hebben met hele kleine wielen of geen naloop die toch stabiel is. Dat resultaat hebben wij in 2011 gepubliceerd in het tijdschrift Science.

Is de Nederlandse fietsindustrie conservatief?

Nee hoor, er zijn best veel innovaties op fietsgebied in Nederland. Denk maar eens aan de ontwikkeling van de ligfiets of de elektrisch ondersteunde fiets. Echter, als we kijken naar het ontwerp van de huidige fiets, zien we dat dit vooral het resultaat van een evolutionair proces is. En evolutie geeft maar een beperkt aantal oplossingen. Met de resultaten van ons Delftse onderzoek zijn wij in staat fietsen direct van de tekenplank te ontwerpen. Dit zijn

fietsen waarvan wij in het verleden dachten dat die niet mogelijk waren. Ik noem bijvoorbeeld: een stabiele achterwiel bestuurd fiets of een actief gestabiliseerde fiets.

Ziet de fiets er over tien jaar heel anders uit?

De huidige huis-tuin-en-keuken fiets, het resultaat van 60 jaar evolutie, is eigenlijk een geweldig goed ontwerp, daar zou ik niets aan veranderen. Echter, voor speciale toepassingen zie ik wel een ontwerprevolutie. Neem bijvoorbeeld de vouwfiets: hij vouwt wel goed maar hij fietst vaak niet zo lekker. Nu zegt u: ja, dat komt door die kleine wielen. Maar nee, dat hoeft helemaal niet. Met onze nieuwe instrumenten kunnen wij fietsen ontwikkelen die ook met kleine wielen een goed rijgedrag hebben.

Een onderzoeker als u rijdt zeker op een fiets met hele dikke banden?

Nee hoor, voor mijn woon-werkverkeer (Rotterdam-Delft) heb ik een hele gewone fiets, met een paar versnellingen. Het is net als bij de huisschilder: zijn huis is nooit geschilderd of de auto van de automonteur doet het ook nooit. Wat ik wel altijd doe op de fiets is kijken hoe andere mensen fietsen. Ik ben een soort fietsstalker. Wij weten namelijk nog erg weinig van hoe de mens nu precies de fiets bestuurt. En dat is best belangrijk als je voor een bepaalde doelgroep, bijvoorbeeld ouderen of mensen met een beperking, een fiets wil ontwerpen.

