

FIETSVERKEER

Tijdschrift voor fietsbeleid en fietspraktijk

Dossier **Buitenland**

- Stefan Bendiks over fietsen in Nederland en in het buitenland
- Wonen in een fietsappartement in Malmö
- De Chinese deelfietsexplosie
- Landmarkprojecten over de grens

Meer ruimte voor de fietser

- Vernuftige aanpassingen in Amsterdam
- CROW-Fietsberaad op zoek naar duurzame oplossingen
- Dan maar de stoep op?

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

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

voorjaar 2017 - nummer 40 > ISSN: 1872-0870 |
| uitgave: CROW-Fietsberaad | verschijning: tweemaal per jaar |
| oplage: 3500 |

redactie en productie > Reith | Hendriks & partners |

vormgeving > Verkeer en Vorm, Hike Helmantel |

fotografie > Ron Hendriks e.a. |

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

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

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

Fietsverkeer wordt in Nederland kosteloos toegezonden aan iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid. U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl. Als u buiten Nederland woont kunt u zich aanmelden voor de digitale versie.

coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Fietsberaad, Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht |
| telefoon 0318-699893 | website www.fietsberaad.nl |
| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

Tymon de Weger	Voorzitter
Otto van Boggelen	CROW-Fietsberaad
Wim Bot	Fietsersbond
Bert Zinn	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hillie Talens	CROW
Kees Miedema	NS Stations
Ingrid van Dijk	Gemeente Gooise Meren
Jan-Albert de Leur	Gemeente Heerhugowaard
Peter Bezema	Gemeente Schiedam
Folkert Piersma	ProRail
Kees-Jan Boer	Waterschap Rivierenland
Sjors van Duren	Provincie Gelderland
Jeanette van 't Zelfde	ANWB Vereniging
Herbert Tiemens	Provincie Utrecht
Leonie van Sluijs	Provincie Zeeland
Ton Lubbers	Gemeente Zutphen
Maaïke Nicolai-Geerling	Gemeente Amsterdam
Jacqueline Pieters	Gemeente Den Haag
Joost de Kruijff	NHTV
Jan-Dirk Steenbruggen	Gemeente Deventer
Martijn van de Leur	Mobycon
Matthijs de Boer	MDBS
Rob Temme	Gemeente Breda
Rik Oppedijk	Veilig Verkeer Nederland

20 OhBoy - de fietsflat in Malmö

In Nederland is een fietsflat een stalling met verdiepingen. In Malmö is het een appartementen-gebouw dat speciaal is ingericht voor fietsers.



16 Hogerop



In Nederland hebben we de Hovenring en de Dafne Schippersbrug. Ook het buitenland kent enkele opvallende fietsprojecten die je als landmark kunt bestempelen. We kijken in China, Denemarken en Nieuw Zeeland.

Nieuws

4

Pleidooi voor variabel ophaaltarief voor verwijderde fietsen

5

Gevaarlijke situaties melden met een druk op de knop

6

Lokale stimuleringsprojecten opschalen

7

ANWB rolt CycleRap uit

8

Connected fiets past goed in de keten

Achterkant

44

Mirjam Borsboom – Dutch Cycling Embassy:
Samen kom je verder

Dossier **Buitenland**

Fietsverkeer werpt een blik over de grens. Onder meer naar aanleiding van het internationale Velo-city congres dat op 13 juni in Arnhem/Nijmegen start.



Interview Stefan Bendiks over Nederland en het buitenland:

Niet streven naar nog meer fietsers maar kijken hoe je de stad beter maakt

Kunnen we als Nederland nog wat leren van het buitenland als het om fietsen gaat? Eigenlijk niet zo heel veel. Of het moet zijn de manier waarop men de fiets meeneemt bij de inrichting van de openbare ruimte, zegt architect en fietsexpert Stefan Bendiks.

34 Meer ruimte voor de fietser

Vooraf de grote steden worstelen ermee: overvolle fietspaden. Wat kun je er aan doen? Meer dan je wellicht zou denken. In Amsterdam weet men bijvoorbeeld met relatief simpele ingrepen meer capaciteit op kruispunten te realiseren. En een onderzoek van het Fietsberaad bracht nog een aantal kansrijke opties naar voren, als aanzet tot een brede studie naar duurzame oplossingen.

- >> Vernuftige aanpassingen in Amsterdam
- >> Fietsberaad op zoek naar duurzame oplossingen
- >> Dan maar de stoep op?

Nudging in Kopenhagen 24

We weten in Nederland wel hoe je een fietspad aanlegt. Maar in het buitenland zijn ze soms net wat effectiever in het overtuigen van potentiële fietsers. Of zoals dat tegenwoordig heet: nudging.

26 Krijgt Nederland net als China een deelfietsexplosie?



Uitgezonderd de OV-fiets blijft het in Nederland tot nu toe bij deelfietsprojecten met enkele tientallen fietsen. In China zet men deelfietsen met honderdduizenden tegelijk op straat.

29 Buitenland kort

België: Schoolstraat slaat aan

Engeland: Fietsen met dementie

Duitsland: Fietsvriendelijke werkgevers gecertificeerd

Tsjechië: Fiets met de bus mee

Denemarken: Recreatieve wegen in Zuidwest Jutland

Malta: Fiets drive-in



Pleidooi voor **variabel ophaaltarief** voor verwijderde fietsen

Weggehaalde fietsen moeten een tijdje worden opgeslagen in een fietsdepot om de eigenaar de kans te geven hem op te halen. De meeste gemeenten rekenen een vast tarief door aan de fietser. Door dit bedrag variabel te maken al naar gelang de duur van de opslag, bewijs je gemeente én fietser een dienst.

Dat stelt CROW-Fietsberaad voor in de notitie 'Bewaartermijnen verwijderde fietsen'. Die bewaartermijnen bepalen vooral hoe een gemeente met verwijderde fietsen kan en moet omgaan.

Volgens de wet mag een gemeente een verwijderde fiets na 13 weken verkopen of vernietigen of eerder als de bewaarkosten (aanzienlijk) hoger zijn dan de waarde van de fiets. Altijd geldt echter een minimale bewaartermijn van 2 weken.

Kosten van bewaren

In de notitie wordt eerst voorgerekend hoe je de bewaarkosten zou kunnen bepalen. Die omvatten de kosten die gepaard gaan met het vaststellen van de overtreding van het APV, het verwijderen en transporteren van de fiets naar het depot, de kosten voor de verkoop

van een niet afgehaalde fiets en de administratie van dit alles. In Amsterdam komt men uit op €34,- aan vaste kosten per fiets plus €3,23 voor elke week dat zo'n fiets in de opslag staat. Een fiets die er de maximale termijn van 13 weken staat kost de gemeente dus €76.

De waarde van een fiets varieert al naar gelang de staat van een fiets. In Amsterdam brengt een goede 'rijklare' fiets gemiddeld €222,- op. Maar de meeste fietsen zijn in 'matige staat' en leveren bij verkoop niet meer dan €43,- op. Een simpel rekensommetje leert dat de bewaarkosten voor dergelijke fietsen na 3 weken de waarde van de fiets overstijgen. Vanaf dan zou je die fietsen dus kunnen gaan veilen. Voor wat men in Amsterdam noemt 'werkgelegenhedenfietsen', opknappertjes dus, is die grens nog eerder bereikt. Die zou je al

direct na de minimumtermijn van 2 weken kunnen verkopen.

In de praktijk hanteren gemeenten verschillende bewaartermijnen en regelingen. Den Haag en Apeldoorn hanteren bijvoorbeeld een termijn van 6 weken bij fietsen met een beperkte waarde en 13 weken bij de betere fietsen. De eigenaar betaalt dan een bedrag tussen de €20 en €25, aanzienlijk minder dus dan de werkelijke bewaarkosten.

Getrapt tarief

Met de introductie van een starttarief van bijvoorbeeld €15,- en vervolgens €2,50 per dag zullen fietsers geneigd zijn hun fiets sneller op te halen, hetgeen de kosten voor de gemeente én voor de fietser drukt.

Verder stelt CROW-Fietsberaad voor de fietser een stallingsabonnement te geven ter waarde van het bedrag dat ze moeten afrekenen in het depot. Daarmee stimuleer je dat ze de volgende keer gebruik maken van de bewaakte stallingen. Om te zorgen dat eigenaren van fietsen in de toekomst eenvoudiger te traceren zijn, zouden eigenaren die gebruik willen maken van het gesubsidieerde tarief hun fiets moeten laten labelen (barcode, RFID) en registreren. Bij een volgende overtreding krijgen ze dan meteen een mailtje.

Met een starttarief van bijvoorbeeld €15,- en vervolgens €2,50 per dag zullen fietsers geneigd zijn hun fiets sneller op te halen uit het fietsdepot.



Gevaarlijke situaties melden met **een druk op de knop**

Na het verzamelen van tel- en snelheidsdata uit apps, komt het registreren van gevaarlijke locaties door fietsers zelf nu in zwang.

Zo start men in Brussel met 'Ping if you care'. Wie zich tijdens het fietsen onveilig voelt in het Brusselse verkeer kan op een knopje op het fietsstuur drukken. De locatie wordt dan opgeslagen en doorgegeven aan de gemeente.

In een eerste fase worden 500 fietsers aangezocht om deel uit te maken van het testpanel. Zij krijgen een knopje op hun fietsstuur dat via bluetooth in verbinding staat met hun smartphone.

Na afloop van het traject kan de fietser de meldingen ook van een kort commentaar voorzien.

'Ping if you care' moet uiteindelijk een gedetailleerde fietskaart opleveren die laat zien waar zich de meeste incidenten met fietsers voordoen – ook die waarbij geen andere weggebruikers zijn betrokken – of waar fietsers een verhoogd onveiligheidsgevoel ervaren.

De knop is al eerder in Londen uitgetest. Daar heette het project 'Beep the mayor', om duidelijk te maken dat de informatie bestemd is voor de verantwoordelijke wegbeheerder. Utrecht onderzoekt op dit ogenblik of ze ook op deze manier data willen crowdsourcen.

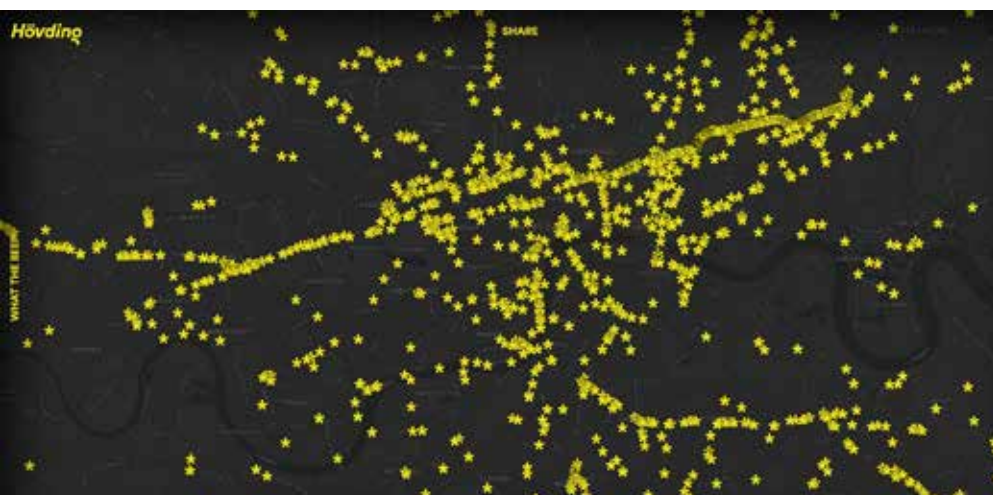
Ook de Fietstelweek gaat nog meer gebruik maken van het crowdsourcen van data. De vernieuwde Fiets Telweek app maakt het mogelijk niet alleen de harde data, zoals snelheden, routes, vertragingen en 'omrijfactoren' in kaart te brengen. Tijdens de editie van 2017 komt ook de beleving van het fietsen aan bod. Deelnemers kunnen straks via de

Een knop op het stuur staat via bluetooth in verbinding met de smartphone.



Fiets Telweek-app feedback geven over verkeersveiligheid en fietsroutes beoordelen/waarderen. Wegbeheerders krijgen de mogelijkheid op specifieke locaties deelnemers te vragen naar hun ervaring. Er kan bijvoorbeeld worden gevraagd hoe een deelnemer de veiligheid van een bepaald kruispunt ervaart. Alleen de deelnemers die over het betreffende punt fietsen, krijgen dan die vraag.

De fietsmonitorings-app kan overigens nu het hele jaar door geactiveerd worden voor wegbeheerders die op andere tijdstippen willen monitoren. Speerpunt voor het onderzoek blijft wel de derde week in september: "de Fiets Telweek".



Crowdsourcen van data is de nieuwe trend.

Lokale stimuleringsprojecten **opschalen**

Er liggen volop kansen om de voordelen van de fiets voor de gezondheid te benutten door succesvolle lokale projecten op te schalen naar een landelijk niveau.

Dat zegt Hugo van der Steenhoven, voormalig directeur Fietsersbond en nu adviseur duurzame mobiliteit. Voor de Gezondheids- en Participatieploeg van de Tour de Force verkende hij welke fietsstimuleringsacties landelijk zijn uit te rollen.

Meer mensen vaker op de fiets is goed voor de gezondheid, zowel persoonlijk als maatschappelijk. Daarover zijn fiets-experts het wel eens. Zo vermindert de routine van dagelijks te fietsen bijvoorbeeld gezondheidsrisico's die samenhangen met ernstig overgewicht. En recent verscheen een uitgebreide Engelse studie van de universiteit van Glasgow waarbij meer dan een kwart miljoen forensen die gebruik maakten van verschillende vervoerwijzen vijf jaar lang werden gevolgd. Conclusie: woon-

werkfietsen verlaagt ook het risico op hart- en vaatziekten, kanker en 'algemene doodsoorzaken'. Daarnaast is de fiets bij een betere bereikbaarheid van voorzieningen, activiteiten en het sociale netwerk een middel in de strijd tegen vereenzaming.

Vervoersarmoede

Hugo van der Steenhoven noemt het vooral opvallend dat veel mensen zich niet realiseren dat grote groepen uit de Nederlandse samenleving niet fietsen. 'In een stad als Rotterdam doet nog maar 15 procent van alle basisschoolkinderen mee aan het praktisch verkeersexamen en 20 procent aan het theoretisch examen. In Rotterdam Zuid (200.000 inwoners) fietst 50 procent nooit en bezit slechts 58 procent een fiets. En dat terwijl het fietsbezit bij

mensen met een hoog inkomen in Nederland 90 procent is. Bij mensen met een laag inkomen ligt dat op 79 procent. In Den Haag is het fietsbezit bij mensen met een laag inkomen 62 procent. En ook in een wijk als Overvecht in Utrecht ligt het fietsbezit veel lager dan in de rest van de stad', aldus van der Steenhoven. 'In deze wijk heeft men veel minder jaren gezond ervaren levensjaren tot 60 dan een bewoner van de aangrenzende wijk Tuindorp die gezonde levensjaren heeft tot 72. Frappant dat kinderen en volwassenen in Tuindorp wél bijna allemaal fietsen.' Dergelijke geluiden (of cijfers) komen ook uit andere steden, zoals Zwolle, Tilburg en Amsterdam.

Landelijke opschaling

Toch zijn er de nodige projecten gaande die beogen hier verandering in te brengen. Maar van lang niet alle projecten staat vast dat ze succesvol zijn. Van der Steenhoven selecteerde daarom enkele projecten die wél kans-

Op de BMX Fietschool in Rotterdam-Feijenoord leren kinderen veilig fietsen op coole fietsen.



rijk zijn en op meer plaatsen zouden zijn in te zetten. 'Neem bijvoorbeeld de BMX-school. Die heeft een aanpak die op veel 'zwarte scholen' aanslaat, een combinatie van uitdagende sport- en fietseducatie. De BMX Fietsschool heeft een monitoringprogramma opgezet om de structurele effecten van haar aanpak te kunnen meten. Een eerste stap in opschaling moet zijn dat de gemeente Rotterdam stapsgewijs de BMX-aanpak voor alle basisscholen in de stad ondersteunt. Dat lijkt mogelijk via het Rotterdamse verkeersmenu waar scholen verkeerseducatiemodules kunnen aan-

vragen. Ook zijn er al gesprekken tussen de BMX-school en Den Haag.

Die laatste gemeente investeert fors in fietsstimulering en heeft de aanpak verankert in het gemeentelijk fietsbeleid. Ook iets wat navolging verdient. Datzelfde geldt voor Utrecht dat met Utrecht fietst! een aanpak heeft ontwikkeld waar bijvoorbeeld oog was voor de verkeersveiligheid rond scholen en voor fietslessen voor vrouwen uit andere culturen en die aantoonbaar effectief is. Opschaling van de aanpak van Den Haag en Utrecht naar de G35 in de rest van Nederland sluit goed aan bij de

agenda van de Tour de Force.'

Om die opschaling te bevorderen, en andere fietsprojecten te ondersteunen, heeft de Gezondheids- en Participatieploeg van de Tour de Force een informatieblad met voorbeelden en tips gemaakt. Deze is onder meer bedoeld voor GGD's en gemeenten die fietsgebruik onder verschillende doelgroepen die kampen met bewegings- of mobiliteitsarmoede willen stimuleren (zie www.tourdeforce2020.nl).

MR

ANWB rolt **CycleRap** uit

Ruim 1100 kilometer fietspaden en wegen worden voorzien van een CycleRap-score. Op basis van beeldmateriaal worden de veiligheidsaspecten beoordeeld.

Bij de CycleRap-methode worden relevante wegkenmerken gescoord als 'veilig' of 'onveilig'. Het gaat dan bijvoorbeeld om de algemene kwaliteit van de fietsinfrastructuur (breedte, verharding, bermkwaliteit) en de aanwezigheid van obstakels als paaltjes en middeneilanden.

Verder kijkt men naar de kenmerken van kruispunten en rotondes, de markering maar ook bijvoorbeeld de aanwezigheid van tramrails.

De beoordeling van de kenmerken is gebaseerd op kennis over toedracht van ongevallen, onveilige situaties en informatie uit richtlijnen zoals de gewenste breedte van fietsvoorzieningen. Alle scores worden bij elkaar geteld en omgezet in een eindscore in de vorm van 1 tot 5 sterren.

Een soortgelijke aanpak wordt al langer gehanteerd voor het autoverkeer onder de naam EuroRAP.

De provincies Fryslân, Groningen, Drenthe, Flevoland en het Waterschap Rivierenland gaan als één van de eerste aan de slag met CycleRAP. De gemeente Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn al eerder gestart met pilots.



Ook fietspaden krijgen een sterren-waardering.

Connected fiets past goed in de keten

Tijdens het fietscongres Velo-city 2017 in Arnhem/Nijmegen krijgen alle congresdeelnemers een RFID-armband. Daarmee kan de congresdeelnemer een deelfiets lenen waarbij het niet uitmaakt wie de deelfiets levert.

Het laat zien dat het mogelijk wordt om de deelfiets langzamerhand een volwaardige plaats te geven binnen het mobiliteitsaanbod. Het is één van de praktische uitkomsten van de activiteiten van Tour de Force op het gebied van ketenmobiliteit en op het terrein van technologie. Twee thema's die alles met elkaar te maken hebben, zo bleek ook op een recente bijeenkomst in Den Haag waar de resultaten van beide ploegen werden besproken.

Regierol

Want de fiets wordt dankzij de nieuwe technische mogelijkheden steeds interessanter als onderdeel van de keten, aldus Otto Cazemier van adviesbureau Mobycon. 'Binnen het traditionele mobiliteitsdenken ging men er nog vanuit dat het

ov alles moest afdekken, met veel haltes. Daardoor is een duur en langzaam systeem ontstaan. Nu denkt men meer in termen van gestrekte ov-lijnen, met hoge frequentie en hoge kwaliteit, tegen lagere kosten. En met de fiets kun je dat systeem goed bereikbaar maken. Een win-winsituatie.' De tijd is er rijp voor. 'We beschikken over betere informatiesystemen, je kunt met een app een fiets reserveren en ontsluiten. Er zijn nieuwe concessiemogelijkheden en de elektrische fiets vergroot het bereik. Je moet wel goed kijken wat de reiziger verlangt. Op welke moment en waar hij informatie nodig heeft. Die is er nu nog nauwelijks voor de fietser. NS-reisplanner en 9292 bieden bijvoorbeeld maar heel beperkte info. Verder is er behoefte aan goede fietsparkeervoorzieningen en daar valt vooral in de grote steden nog het nodige



werk te verzetten. En overstappunten moeten adequate faciliteiten krijgen. Voor het natransport komen naast OV-fiets ook andere deelfietssystemen in beeld. Om alles met elkaar te verbinden is goede uitwisseling van data nodig.'

Cazemier bekeek in opdracht van de Tour de Force de aanpak in twee verschillende regio's: het gebied Groningen-Drenthe en het gebied rond de Drechtsteden. Belangrijk verschil tussen beide regio's is wie er de regierol voert. In Groningen ligt die vooral bij de overheid, bij de Drechtsteden heeft het ov-bedrijf een voorttrekkersrol, die overigens wel is opgelegd door de overheid door die rol vast te leggen bij de concessieverlening.

Platform

Iets soortgelijks zien we in de vervoerregio Amsterdam, waar de regierol via een MaaS-concessie (Mobility as a Service) is neergelegd bij de vervoerder Connexxion, zoals Ingrid de Bruijn van de vervoerregio toelicht. En dat gaat verder dan alleen ov en fiets. Connexxion bouwt aan een platform waar ook andere ketenvervoerwijzen op kunnen aanhaken, zoals de deelauto.

Connexxion is overigens niet de enige die aan zo'n platform werkt. Meerdere leveranciers ontwikkelen eigen platforms, vaak met hun eigen product als uitgangspunt. Bijvoorbeeld AXA, die evenals Mobilock, fietsloten levert die met een app zijn te bedienen en waarmee vrij eenvoudig een deelfietssysteem is te bouwen.

GoAbout – van oorsprong een reisplanner – biedt een platform aan waar verschillende mobiliteitsdiensten een plaats kunnen krijgen. En volgens dit bedrijf los je daarmee de vraag van de regierol voor een belangrijk deel op, omdat je niet gedwongen wordt voor één regisseur – bijvoorbeeld een ov-bedrijf – te kiezen die zelf een deelfietssysteem uitzoekt. Dat maakt het mogelijk voor elk onderdeel van de reis de beste optie toe te voegen aan het platform.

Je kunt bijvoorbeeld P+Fiets integreren. Leeuwarden is wat betreft dit concept koploper. Daar zijn al kluizen beschikbaar waar de automobilist zijn 'last-mile' fiets kan ophalen. De volgende stap is dat men dergelijke kluizen via de app kan reserveren en eenvoudig kan openen met bijvoorbeeld de OV-chipkaart. Ook dat zal niet lang meer duren, want het prototype van zo'n kluis is al beschikbaar en binnenkort staan ze in Zeist en zijn ze ook te vinden op veiligstallen.nl van CROW-Fietsberaad.

'Het is wel zaak werkgevers enthousiast te maken voor zo'n aanpak', aldus Hans Voerknecht van CROW. 'En om uiteindelijk een sluitende exploitatie te realiseren.' Er wordt dan ook met belangstelling gekeken naar Den Haag, waar de exploitant van de Haagsche Stadfiets het de komende tijd mag proberen met een gemeentelijke startsubsidie.

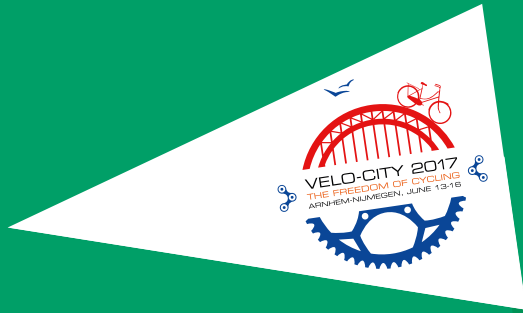
Deelfietsen

Deelfietssystemen schieten inmiddels als paddestoelen uit de grond. Ook op dit onderdeel speelt de regievraag. Sven Huysmans van het Belgische adviesbureau The New Drive schetst de vele keuzemogelijkheden van overheden die zo'n deelfiets in huis willen halen. Wil je als gemeente bijvoorbeeld alles in eigen hand houden en de deelfiets zelf exploiteren, of zet je liefst een deel of alles buiten de deur, bij een deelfietsfirma of een ov-bedrijf? En probeer je het op basis van vergunningen te reguleren? Maar wat als de Chinese deelfietsinvasie Nederland bereikt?

Het beste antwoord op die vragen bestaat niet, aldus Huysmans. Dé deelfiets bestaat namelijk niet. Maar duidelijk is wel dat interoperabiliteit en datauitwisseling belangrijk zijn. Om het bijvoorbeeld mogelijk te maken om met één kaartje overal een deelfiets te kunnen reserveren. En om data in de keten uit te kunnen wisselen.

Technisch is dat inmiddels nauwelijks een probleem, zo heeft men in de Technologieploeg van de Tour de Force ervaren. Die pleit voor een systeemopbouw met enerzijds een database van deelfietsgebruikers en anderzijds een database met (deel)fietsaanbieders. Als je die aan elkaar koppelt, hoeven deelnemers zich maar één keer aan te melden om overal toegang te krijgen tot een deelfiets.

Dat zoiets kan werken, wil men dus tijdens het fietscongres Velo-city 2017 in juni laten zien door alle congresdeelnemers te voorzien van een RFID-armband waarmee men – ongeacht de leverancier – overal een deelfiets kan oppikken.



China:

Bicycle Skyway
pagina 16

Deelfietsexplosie Chinese steden
pagina 26

Zweden:

Fietsflat in Malmö
pagina 20

Nieuw Zeeland:

The Pink Cyclepath
pagina 19

België:

Schoolstraat
pagina 29

Portugal:

Langs de haven van Lissabon
pagina 15

Duitsland:

Fietsvriendelijke werkgevers gecertificeerd
pagina 31

Engeland:

Fietsen met dementie
pagina 30



Dossier Buitenland

Van 13 tot en met 16 juni heeft in Arnhem/Nijmegen het grootste fietscongres ter wereld plaats. Voor buitenlanders de ideale gelegenheid iets van de Nederlandse fietscultuur en -kennis op te pikken.

Voor Fietsverkeer aanleiding om een dossier te wijden aan ontwikkelingen buiten onze landsgrenzen waar wij wellicht nog iets van kunnen opsteken.

Zoals de fietsflat in Malmö of de Schoolstraat in België. Maar we kijken ook naar China. Hier is de deelfiets meer dan booming, hetgeen je doet afvragen wat ons hier te wachten staat.

Over dit en andere zaken spraken we met Stefan Bendiks, wereldburger en architect met een bijzondere kijk op stedebouw en fietsinfrastructuur. Wat maakt het verschil tussen Nederland en de rest van de wereld?

Tsjechië:


Fiets met de bus mee
pagina 31

Denemarken:

Bicycle Snake
pagina 18

Recreatieve wegen in Zuidwest Jutland
pagina 32

Nudging in Kopenhagen
pagina 24

A close-up portrait of a middle-aged man with short, light-colored hair and a slight stubble. He is wearing a black leather jacket and looking directly at the camera with a neutral expression. The background is blurred, showing what appears to be a bicycle rack with several bicycles.

Stefan Bendiks over Nederland en het buitenland:

Kijken hoe je de stad beter maakt

'Ik kom geregeld in verschillende Europese landen. Dan besef je steeds weer hoe gewoon fietsen in Nederland is.'

tijd voorbij dat we projecten opzetten om mensen te enthousiasmeren voor de fiets.'

Nederlandse fietsers snappen automobilisten

'Ik kom geregeld in verschillende Europese landen. Dan besef je steeds weer hoe gewoon fietsen in Nederland is. En hoe de dingen hier meestal simpel en goed geregeld zijn, zonder dat je het erover hoeft te hebben. In de eerste plaats de vanzelfsprekendheid waarmee fietsers en automobilisten met elkaar omgaan. Dat heeft ermee te maken dat een fietser weet hoe het is om auto te rijden en andersom. Die snapt dat een automobilist hem niet altijd kan zien. En dat je een beetje extra moet uitkijken als je licht het niet doet. In de meeste andere landen zit een automobilist nooit op een fiets. Dat is het grote verschil met het buitenland. Dat kan overigens wel eens omslaan als jongeren hier minder gaan autorijden. Een hipster op de fiets zal wellicht niet goed weten hoe een automobilist denkt. En aan de andere kant is bekend dat allochtonen in verhouding meer autorijden dan fietsen.'

Maar terug naar die kantstrepen: is een ander belangrijk verschil misschien dat we hier langzamerhand te veel geregeld hebben? Is de Nederlandse aanpak vergeleken met het buitenland een beetje doorgeschoten? Bendiks: 'In Nederland

Hij is directeur van het stedenbouwkundig bureau Artgineering en auteur van het boekwerk *Fietsinfrastructuur*. Van huis uit architect richt hij zich vooral op de combinatie stedelijke inrichting en (fiets)infrastructuur. Stefan Bendiks is geboren in Duitsland, hij werkte lange tijd vanuit Rotterdam en inmiddels is zijn kantoor naar Brussel verhuisd. Maar je kunt hem geregeld ook elders in Europa aantreffen, bijvoorbeeld om presentaties te geven over Nederland Fietsland. Vergelijkingsmateriaal genoeg dus.

Ron Hendriks

'Als ik op fietscongressen laat zien hoe het fietspad langs de haven van Lisabon eruitziet, krijg ik van Nederlandse diehard verkeerskundigen te horen dat de kantstrepen niet kloppen. Maar het is wel een schitterende route langs het water, met gezellige cafeetjes en restaurants. Niet alleen geeft dat het fietsen een boost, een heel gebied wordt opgewaardeerd. En dat mis ik in Nederland wel.'

Verwacht van Stefan Bendiks geen slimme kruispuntoplossingen, coole gedragscampagnes of hightech deel-fietsprojecten als je hem vraagt wat we in Nederland kunnen opsteken van het fietsbeleid in andere landen. Niet dat er weinig gebeurt buiten onze landsgrenzen. In landen als Denemarken en Duitsland zien we geslaagde fietsprojecten voorbijkomen. Maar meestal gaat het dan toch om een soort inhaalslag, aldus Bendiks. 'In Nederland zijn we de

'Als ik op fietscongressen laat zien hoe het fietspad langs de haven van Lissabon eruitziet, krijg ik van Nederlandse diehard verkeerskundigen te horen dat de kantstrepen niet kloppen.'



Foto: João Silveira Ramos

probeer je voortdurend zaken te verbeteren. En dat is een goede zaak. Als je in Brussel fietst weet je die Nederlandse aanpak weer te waarderen. In dat opzicht kun je niet veel leren van elders. Maar misschien moet je dat laatste beetje winst in Nederland ook niet meer zien te bereiken met nog meer technische oplossingen, met het nog beter inrichten van rotondes of andere kruispuntoplossingen. Je moet niet alleen kijken naar waar je goed in bent. Zoek het in meer sociale oplossingen. Er is niets mis met een discussie over fiets-snelwegen. Soms is dat best zinvol. Maar misschien kun je beter investeren in programma's om meer allochtonen op de fiets te krijgen. Andere landen doen daar vaak wat meer aan, vooral omdat het voor hen zo moeilijk is om bijvoorbeeld straatprofielen compleet opnieuw in te richten. Daarom is men daar wellicht wat meer geneigd in de sociale en economische oplossingen te investeren.'

Ontbijtje voor de fietser

'Niet dat dit in Nederland helemaal niet gebeurt', vervolgt Bendiks. 'Neem een

maatregel als vier-richtingen-groen voor fietsers. Je hoeft niets aan de infrastructuur te veranderen, je investeert in een soort systeem waarbij fietsers het met elkaar moeten uitzoeken. Daar heb je alleen wat communicatie voor nodig. Je investeert in bewustmaking. Dat staat tegenover alles regelen, met de beste bedoelingen. Verkeerslichten met drukknoppen, voorsorteerstroken, rotondes, groene golven voor fietsers. Dingen die voor de auto bedacht zijn. Daardoor wordt de fietser tot een automobilistachtig wezen en haal je het sociale aspect eruit.' Horen daar ook de bewustwordingscampagne bij met loterijen, fotowedstrijden of een ontbijtje voor de fietser, zoals we dat in de landen om ons heen zien? 'In Nederland weten we wel dat fietsen leuk is. Je moet voorzichtig zijn wat je aan buitenlandse cases hierheen haalt. Wethouders zijn nogal eens geneigd dat soort voorbeelden op te pikken. Zoiets kun je nog makkelijk doen voor een paar duizend euro. Maar op de markt fietsers fotograferen heeft hier weinig zin meer. Of het moet zijn dat je zoiets doet op een school waar

weinig kinderen fietsen'.

Bendiks ziet ook weinig in de deelfiets voor Nederland. 'Het is de bedoeling mensen kennis te laten maken met de fiets, maar hier heeft iedereen een paar fietsen. Omdat het in Antwerpen goed werkt, wil dat nog niet zeggen dat het in Lelystad werkt. En je hebt hier natuurlijk de OV-fiets en dat is toch de allerbeste oplossing voor mensen die met de trein van buiten de stad komen.'

Zo'n flat voor fietsers zoals we die kennen uit Wenen en sinds kort ook uit Malmö spreekt Bendiks wel aan, maar om een andere reden dan waarvoor ze in het buitenland zijn gebouwd. 'Fietsen is bij ons zo vanzelfsprekend dat architecten daar niet op kicken. Maar misschien is het wel een goed principe. Om de fiets expliciet te maken. Om de typologie van bestaande gebouwen om te zetten naar de fiets. In Wenen is het echt een statement als je daar woont. In Nederland is het voor promotie van de fiets niet zo nodig. Maar dat neemt niet weg dat in Nederland bij veel projecten geen rekening wordt gehouden met de fiets. Dus daar kun je wel wat van leren.'



Cycle Snake brug

Moet je ook fietsinfrastructuur nadrukkelijker laten zien zoals men bijvoorbeeld in Denemarken doet met Cycle Snake brug in Kopenhagen? Stefan Bendiks denkt van wel. 'Hoewel het in het buitenland uit nood geboren is, wij hebben dat minder nodig. Maar op termijn kan het wel nuttig zijn om te laten zien dat de fiets nog altijd belangrijk is, dat we die koesteren. Maar ook vanwege citymarketing. Dat heeft men in Kopenhagen goed door en dat zouden steden als Amsterdam en Utrecht beter op de agenda kunnen zetten. Want je kunt in die steden nog altijd beter fietsen dan in Kopenhagen. Dat zou je meer in beeld kunnen brengen. Laten zien dat je er lekker kunt leven en dat de lucht er goed is. Daarin loopt Nederland achter. Ik geloof wel dat je het fietsen

'In Nederland heb je veel fietsexperts die een goed verhaal kunnen vertellen, maar geen fietsgoeroes zoals in Denemarken. We zijn er te nuchter voor.'

soms uit de vanzelfsprekendheid moet halen. Laten zien dat het ook leuk is en dat je er voor gaat. Wat dat betreft moet Nederland wat uit de comfortzone komen. Ook al hebben we soms 50% modal split in de binnenstad.'

'In het buitenland kijken ze voor fietsexperts eerst naar Kopenhagen en later pas naar Nederland. In Nederland heb je veel fietsexperts die een goed verhaal kunnen vertellen, maar geen fietsgoeroes zoals in Denemarken. We zijn er te nuchter voor. Je kunt ook zeggen dat het de superioriteit van het Nederlandse fietssysteem onderschrijft, daar hoeft je niet zo opschepperig over te doen. Dat is ook een kwaliteit. Maar als je wilt weten hoe je fietsen sexy maakt in een stad moet je misschien bij een Deen zijn of zelfs bij een Duitser. De CROW-Ontwerpwijzer – waar ik overigens zelf een steentje aan heb mogen bijdragen – is nu eenmaal niet het meest sexy boekwerk. In Amerika en Denemarken heb je Ontwerpwijsers die in de gewone boekenwinkel liggen. Maar als je echt wilt weten hoe je het voor elkaar krijgt, dan kijk je toch naar Nederland.'

Sectorale aanpak

Terug naar Lissabon. Waarin verschilt die aanpak precies? 'In Lissabon en ook in Parijs investeert men in het aantrekkelijk maken van fietsroutes. Opmerkelijk is dat het vaak niet om fietsprojecten gaat, maar projecten in de openbare ruimte. Ook in België hebben we als bureau geen enkel puur fietsproject

'Misschien moet je niet altijd streven naar nog meer fietsers.'

onder handen. Het gaat altijd over een park of de herinrichting van een spoorzone of een plein. Dan pas je daar de fietsinfrastructuur in.'

'In Nederland is dat bijna altijd sectoraal ingericht. Je krijgt opdracht voor een fietspad of een snelfietsroute. In Lissabon en Parijs is de fiets onderdeel van een plan. De opdracht is daar om de kade in te richten en te zorgen dat de fiets er ook in past. In Lissabon ging het om het hele havengebied en het resultaat is dat er geen perfecte fietsroute ligt, maar het hele gebied is opgewaardeerd. Dat is het grote verschil.'

'Je kunt het vergelijken met de medische wereld. Nederland heeft heel goede chirurgen. Als je een keizersnede nodig hebt, word je perfect geholpen. Maar als je je gewoon niet zo goed voelt, is er geen generalist meer die zegt hoe het verder moet. Dat heb je in België nog wel. De huisarts stuurt je naar een generalist en die bepaalt naar welke specialist je moet. Zo heb je in Nederland ontzettend goede mensen voor fietspaden, voor woningbouw, voor een masterplan. Maar er tussenin zijn weinigen die weten hoe verkeer werkt, hoe voorzieningen werken en hoe publieke ruimte werkt. Je moet de fiets ook niet zien als doel op zich. En modal split is niet de heilige graal. Je moet je afvragen wat je ermee bereikt. In Groningen, waar we hebben gewerkt, ging het er eerst ook over hoe je de modal split kunt verhogen. Maar je moet je afvragen wat het doel is: leefbaarheid, kwaliteit, aantrekkelijkheid, economische dynamiek. Misschien moet je niet altijd streven naar nog meer fietsers, maar hoe je de stad beter maakt. En dan blijkt soms dat je meer voor de voetgangers moet doen of voor het ov.'

HOGEROP

Ron Hendriks

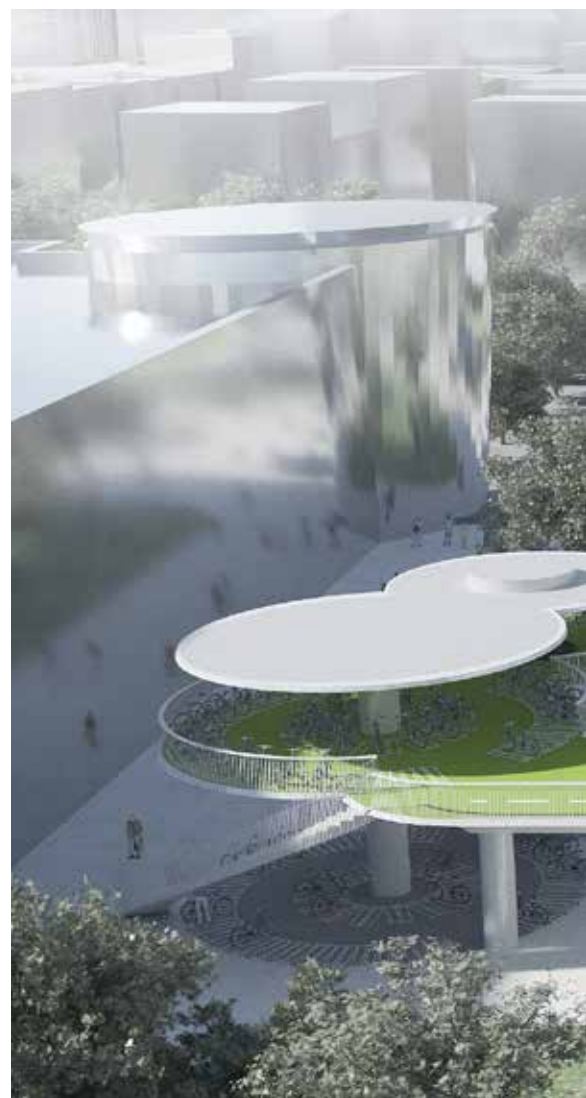
Het zal niet altijd en overal de meest efficiënte oplossing zijn. Maar een fietsverbinding hoog in de lucht vormt wel meteen een niet te onderschatten landmark in de stad.

Xiamen Bicycle Skyway

Het Deense architectenbureau DISSING+WEITLING ontwierp twee van dergelijke landmarks. De meest recente is meteen ook de langste fietsbrug ter wereld met een totale lengte van 7,6 kilometer.

De brug ligt in de Zuid-Chinese stad Xiamen (3,5 miljoen inwoners). De stad maakte in korte tijd een enorme groei door met de bijbehorende mobiliteitsproblemen. Ook de Chinese overheid ziet de fiets steeds nadrukkelijker als oplossing.

De Bicycle Skyway bevindt zich 5 meter boven het maaiveld, onder een busbaan. De 4,6 meter brede fietsverbinding doet vijf grote woonwijken aan en drie businessdistricten. Fietspendelaars hebben makkelijk toegang tot (snel)bussen, metro, winkelcentra en publieke gebouwen. Op 11 punten kun je erop en eraf. En er zijn ook deelfietsen langs de route beschikbaar.





Bicycle Snake

De inspiratie voor de Xiamen fietsroute werd opgedaan met de inmiddels befaamde Bicycle Snake in Kopenhagen, van hetzelfde architectenbureau. De 230 meter lange brug ligt boven de haven van Kopenhagen. Dagelijks maken 12.500 fietsers van de verbinding gebruik.

Jesper B. Hendriksen, ontwerper van de brug, legt uit hoe een fietsbrug een icoon werd. 'Er is vraag naar iconische kunstwerken. Maar dergelijke bouwwerken hebben vaak de neiging om van alles te veel te bieden. Uiteraard hebben we iets gedaan met kleur en licht en met de boogstralen. Maar onze filosofie is om je zoveel mogelijk te beperken tot datgene wat absoluut nodig is. De kracht van dit ontwerp is dat het niet meer lijkt dan het is.'





The Pink Cyclepath

Maar het hoeft niet altijd nieuwbouw te zijn. In Auckland (Nieuw Zeeland) is een ongebruikt stuk autosnelweg, eigenlijk een lange afrit, omgebouwd tot fietsvoorziening. Het drie meter brede tweerichtingenfietspad is opvallend roze gekleurd en staat dan ook bekend als the Pink Cyclepath. De 600 meter lange fietsbrug biedt spectaculaire uitzichten over de stad. 300 ledlampjes, aangestuurd door sensoren die reageren op fietsintensiteiten, zorgen ervoor dat de brug 's nachts licht 'ademt'. Om die reden luidt de officiële naam: The Lightpath.

Het ontwerp sleepte al diverse architectuurprijzen in de wacht. Het complete project kostte rond de € 12 miljoen. De roze deklaag was overigens na een half jaar al aan vernieuwing toe, omdat de kleur verdween, maar dat is inmiddels gedaan.





OhBoy - de fietsflat in Malmö

Jennie Fasth, Malmö

Eind 2015 ging de spade de grond in voor de eerste flat speciaal voor fietsers in Zweden. Het complex in het westelijk havengebied van Malmö kreeg de naam OhBoy mee. Onlangs is het appartementencomplex in gebruik genomen door de bewoners. Hoe ziet zo'n fietsflat eruit? Wie zijn de bewoners en wat vinden ze van hun nieuwe woning?

Het westelijk havengebied van Malmö wordt op dit ogenblik omgevormd tot een aantrekkelijk en duurzaam woongebied. Het begint daardoor steeds meer in trek te raken, ook vanwege de ligging bij kust en dicht bij het centrum. De 55 appartementen in OhBoy zijn allemaal verhuurd en het leidt geen twijfel dat het vooral fietsers zijn die het complex

bewonen. Overal kom je fietsen tegen. Het begint al bij de toegangen tot het gebouw maar ook op de galerijen staan fietsen en bakfietsen geparkeerd. Het hele gebouw is er op ingericht. In tegenstelling tot traditionele flatgebouwen krijgen de fietser en zijn fiets volop de ruimte. Zo zijn de galerijen extra breed uitgevoerd zodat ze

Ola Fagerstrom is een enthousiaste veel-fietser. Hij werkte een tijdje bij een bakfietsleverancier en hij bezit zelf een bakfiets, maar ook een crossfiets en een mountainbike. Twee jaar geleden verkocht hij zijn auto. De verhuizing naar de fietsflat is hem goed bevallen. Zijn zoon Malte moest eerst 10 km naar school fietsen en dat is nu aanzienlijk minder. De industriële omgeving, de verkeersluwe straten en het vrije uitzicht op het nabijgelegen park spreken Ola ook aan. Ola levert ook de nodige inbreng als het gaat om de aanschaf van gereedschappen voor de fietswerkplaatsen en de leenfietsen. En hij geniet er nog steeds van om zijn vol beladen bakfiets de lift in te duwen en voor zijn deur te parkeren.



voldoende ruimte bieden voor bakfietsen, zonder in strijd te raken met brandweervoorschriften. Verder zijn ze voorzien van versterkte relingen.

Deuren 10 cm breder

Het maakt niet uit door welke deur je binnenkomt. Alle deuren zijn 10 cm breder dan de norm en iedere deur is voorzien van een deuropener voor makkelijke toegang. De lift – die breder en dieper is dan gebruikelijk – gaat aan twee kanten open zodat je nooit met je fiets hoeft te keren om uit te stappen. Je kunt je fiets zelfs meenemen tot in je appartement en doorrijden tot aan de koelkast om je boodschappen uit te laden. De open plattegrond van de appartementen

biedt voldoende mogelijkheden om de ruimte naar eigen wensen in te richten. Opvallend is overigens dat de muren en plafonds van beton zijn en het niet is toegestaan om ze te verven. De voorzieningen om schilderijen en gordijnen op te hangen worden door de beheerder verzorgd. En wie een gat wil boren moet daarvoor toestemming vragen.

De architecten hebben er ook aan gedacht dat een fiets meer ruimte nodig heeft als je hem de trap op of af sjuwt. Ook het trappenhuis is extra breed uitgevoerd.

De fietsflat is ontworpen én gebouwd door architectenbureau Hauschild + Siegel. Dat beheert ook het gebouw. Huurprijzen variëren van circa 1000 euro voor een appartement van 60 m² tot 1400 euro voor een appartement van 84 m².

Johanna Ekne woont in het gebouw en werkt bij het Fietshotel. En hoewel ze eigenlijk verhuisde omdat het werk dat vroeg, gaf het innovatieve ontwerp van het gebouw de doorslag. Het appartement verschilt sterk van haar vorige woning, met vier trappen zonder lift waar de familie nauwelijks fietsen kwijt kon. Nu staan ze pal voor haar deur en Johanna is opgetogen.

De familie woont op de bovenverdieping. Het appartement heeft twee niveaus, met een groot terras. Bewoners zonder terras kunnen overigens terecht op het dakterras met orangerie. Johanna beschikt nog wel over een auto, maar die gaat er binnenkort uit. 'Alles is makkelijker met de fiets.'



Het bureau heeft veel tijd geïnvesteerd in oplossingen om het gebouw zo fietsvriendelijk mogelijk te maken. Zo telt de flat drie werkruimten om aan de fiets te sleutelen, twee buiten en één in de kelder. De bewoners kunnen er het benodigde gereedschap huren. Verder kan men bakfietsen lenen. Een goederenbakfiets voor grote spullen, een kinderbakfiets met ruimte voor zes kinderen of een fietstaxi voor twee personen. Ook zijn er vouwfietsen beschikbaar.

Fietshotel

De bakfietsen hebben een eigen parkeerplaats onder een afdak bij de autoparkeerplaats en de fietswasgelegenheid. Voor de wasplaats is een milieuvriendelijke oplossing ontwikkeld waarbij het traditionele oliescheidingsfilter is vervangen door planten met dezelfde functie. Milieuoverwegingen hebben sowieso een grote rol gespeeld bij de keuze van de beplanting en de bouwmaterialen. En uiteraard liggen er zonnepanelen op het dak.

Je kunt een hele dag rondwandelen in de flat en steeds weer ontdek je bijzondere fietsgerelateerde oplossingen en details. Zo zijn de brievenbussen geschikt om ook grotere pakketten

te ontvangen. Het idee is dat de bewoners zonder auto vanuit huis kunnen winkelen en dan makkelijker pakketten kunnen ontvangen. Overigens is er ook een deelautoprogramma voor de bewoners opgezet.

Inmiddels is ook een Fietshotel in bedrijf. Gasten kunnen voor kortere of langere tijd gebruik maken van 32 appartementen op de begane grond. Ze hebben een eigen ingang, een klein tuintje en tijdens hun verblijf kunnen ze gratis een fiets lenen en gebruik maken van een wasmachine bij de receptie.



Nudging in Kopenhagen

Karin Broer

'Hé, fietser, dank voor het veilig rijden.' Op Velo-city 2017 komt een aantal sprekers van de gemeente Kopenhagen iets vertellen over gedragscampagnes en nudging in de Deense hoofdstad. We vroegen Jacqueline Vink van Schuttelaar en partners, auteur van de Nederlandse inspiratiegids nudging, of we iets van de Denen kunnen leren.

'Kopenhagen is voortdurend bezig om met campagnes en nudging mensen te verleiden tot gewenst gedrag', meldt Morten Steen van het fietsprogramma van Kopenhagen. Hij geeft drie voorbeelden waar ze trots op zijn: de Havneringen (de Havenring), Sikker Cykelby (een veilige fietsstad), een campagne gericht op veilig fietsgedrag, en Indsats målrettet færre korte bilture, ofwel een doelgerichte poging het aantal korte autoritten in de stad te verminderen.

Havneringen

De Havneringen is een 13 kilometer lange fietsroute rond de haven van Kopenhagen. De route, feestelijk geopend in 2016, is mogelijk gemaakt door de aanleg van verschillende fietsbruggen. De route telt er nu 10. Er zijn nieuwe verbindingen gemaakt tussen stadsdelen waardoor lokale bedrijven een boost hebben gekregen. En het fietsgebruik is flink toegenomen, meldt Steen. De Havneringen is niet alleen een fietsroute, het is ook een samenwerkingsverband van 24 bedrijven en organisaties dat zorgt voor voortdu-

rende bedrijvigheid rond de route. De route wordt gepromoot als toeristische attractie maar is ook voor gewone fietsers in Kopenhagen een aanwinst. Het project is een combinatie van infrastructuur (nieuwe bruggen), bewegwijzering en marketing.

Vink: 'Ik vind dit een mooie combinatie. Door de aanleg van bruggen maak je fietsen daadwerkelijk gemakkelijker en aantrekkelijker. Tegelijkertijd betrek je bedrijven erbij en heeft het project naast gezondheidseffecten ook economische betekenis. Het integrale van het project spreekt mij erg aan. Met één project meerdere doelstellingen bereiken en intersectoraal werken. Je zou dit vaker kunnen doen bij het fietsvriendelijk maken van binnensteden of een nieuwe wijk.'

Sikker Cykelby

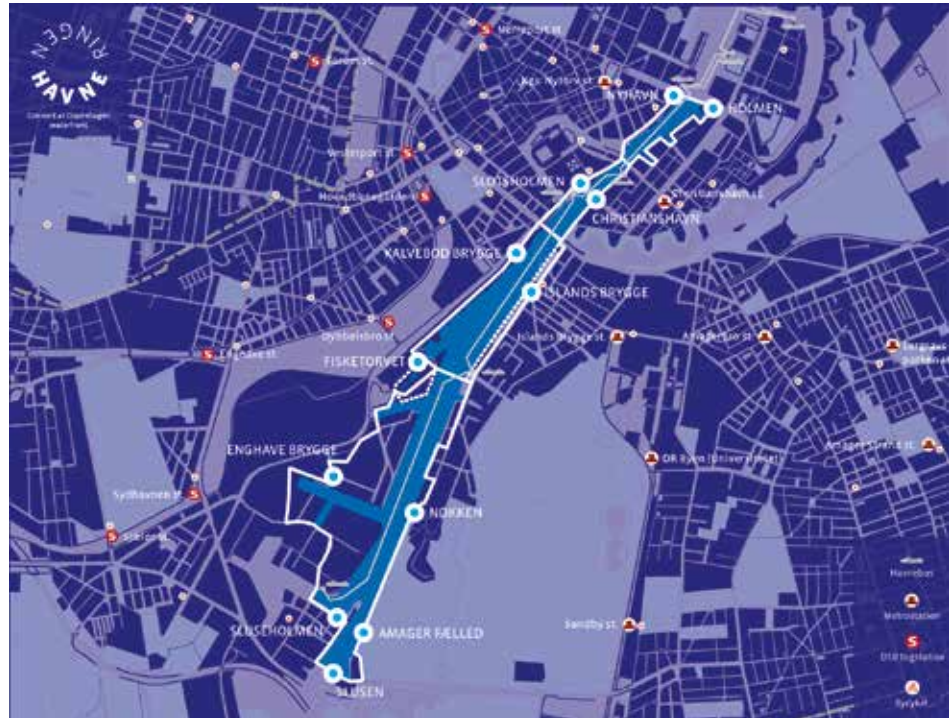
Sikker Cykelby was een campagne in 2015 en 2016 gericht op veiliger gedrag in het verkeer. Het project richtte zich via infostands langs drukke routes en informatiemateriaal vooral op het conflict tussen fietsers en voetgangers en fietsers onderling. Campagneslogans



De Havneringen is een fietsroute rond de haven van Kopenhagen voor gewone fietsers en voor toeristen.

(‘Hé fietser, dank voor het veilig rijden’) waren op de belangrijkste doorgaande fietsroutes en in sociale media te zien. Belangrijkste doelgroep waren jonge mensen tussen 16 en 29 jaar.

Wat vindt Jacqueline Vink – auteur van de Nederlandse nudginggids – van het initiatief? ‘Een complimentje, dank voor het veilig rijden, is positief. Goed gedrag wordt beloond. Of dit wat is voor Amsterdam? Ik weet het niet. Je moet eerst onderzoeken wat het verkeerde gedrag triggert, waarom gedragen mensen zich zo en hoe kan je dat dan beïnvloeden. Alleen informatie werkt meestal niet echt. Complimenten maken kan een duwtje in de goede richting zijn. Het maakt dat je sneller het gewenste gedrag vertoont. Maar, nee, ik val niet van mijn stoel.’



Korte ritten

15 tot 18 procent van de autoritten in Kopenhagen zijn korter dan 5 kilometer. Om dit te verminderen zijn er campagnes gestart gericht op drie doelgroepen: ouders die de kinderen met de auto naar school brengen, mensen die in buitenwijken wonen en mensen die de auto gebruiken voor recreatieve tochtjes.

Om die doelgroepen te bedienen werden projecten opgezet als een campagne gericht op fietsgebruik van schoolkinderen, een fietsreparatieservice voor mensen in buitenwijken zonder fietsmaker en de promotie van een fietsrouteplanner met groene fietsroutes. De Denen claimen dat dergelijke campagnes mede hebben geleid tot een reductie van het aantal korte ritjes met 15% en een toename van het aantal korte fietsritjes met 5% tussen 2010 en 2015.

Vink: ‘Wat ik goed vind, is dat ze een oplossing zoeken voor de barrières, zoals die fietsreparatieservice. Kinderen op de fiets, daarvoor hebben we in Nederland ook aardige projecten. In de Inspiratiegids staan de Rotterdamse

Doortrappers. Dat komt voort uit beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren, en is ook gericht op die korte ritjes naar school. Dus ook hier meerdere doelstellingen. De campagne maakt fietsen stoer en leuk met onder andere BMX-training en een competitie om iedereen op de fiets naar school te laten komen.’

Conclusie

Kunnen we wat leren van Kopenhagen? Vink: ‘We kunnen in Nederland nog een hele slag maken door meer gebruik te maken van kennis van gedragswetenschappers en marketeers. In de huidige gezondheids- en fietsbevordering wordt nog te vaak traditioneel gedacht vanuit kennisvergroting, maar het merendeel van ons gedrag is automatisch gedrag. De uitdaging is om de fysieke en sociale omgeving zo aan te passen dat deze automatisch uitnodigt tot het gewenste gedrag. Het gaat vaak om kleine triggers die zorgen voor gewenst gedrag. We kunnen zeker wat leren van de Denen, maar we kunnen ook nog veel leren van elkaar. Ik heb wel de indruk dat de Denen het nudgen van fietsen al hoger op de agenda hebben staan.’



Krijgt Nederland net als China een deelfietsexplosie?

Karin Broer

Wat we in Nederland zeker niet hebben, is de deelfiets-explosie zoals die in de grote Chinese steden te zien is. Wat kunnen we opsteken van China?

De opkomst van deelfietsen in China heeft het afgelopen jaar gezorgd voor een ander straatbeeld in de grote steden. Na jaren van teruglopend fietsgebruik maakt de fiets daar nu een comeback. En dat kan geen kwaad in steden met veel congestie en een enorm slechte luchtkwaliteit. Overal in de grote steden zijn nu kleurige deelfietsen te zien. Het gebruik ervan werkt ongeveer eender: via een app ziet de gebruiker waar een fiets beschikbaar is, hij krijgt een nummercode waarmee hij

de fiets opent of kan via een QR-code de fiets open 'appen'. Na een ritje kan de gebruiker de fiets achterlaten binnen een (vrij groot) afgebakend gebied.

Geen rekken

De Chinese fietsdeelnitiatieven werken dus zonder dockingstations. Dat geeft de gebruiker veel vrijheid, maar een dergelijk systeem heeft wel een keerzijde. Mét dockingstations is het herverdelen van fietsen over de locaties al een flinke klus. Zonder dockingstations





wordt herverdeling, distributie én onderhoud een uitdaging.

Het is niet voor niks dat er afgelopen maanden in de media foto's te zien waren van bergen neergegooide deelfietsen, bijvoorbeeld bij een station in Shenzhen, of van rijen kapotte en fout geparkeerde fietsen die ambtenaren in Shanghai van de straat haalden. In de krant verschijnen nu berichten over nieuwe regels. Shanghai heeft bijvoorbeeld de technische eisen voor deel-

fietsen verscherpt. Zo moet elke deelfiets een goede gps-functie hebben, zodat de fiets beter terug te vinden is.

Enorme aantallen

Hoeveel publieke fietsen en hoeveel gebruikers er inmiddels in China zijn, is moeilijk bij te houden. Gesteund

door miljoeneninvesteringen breiden de grootste fietsdeelbedrijven voortdurend uit, zozeer zelfs dat fabrikanten van fietsonderdelen leveringsproblemen hebben. De krant China Daily schreef begin april dat het Chinese fietsdeelplatform Ofo 2,5 miljoen fietsen op de straat had, met 30 miljoen gebruikers in 47 steden. Naar schatting worden er

'Het straatbeeld is compleet veranderd met overal gele, oranje, blauwe fietsen.'

Patrick Haverman, broer van deelfietsexpert Ronald, werkt voor de VN in Beijing. 'De meeste gebruikers zijn jongere mensen maar in principe is het bruikbaar voor iedereen. Nu is het nog hip en modern, ik verwacht dat langzaamaan iedereen er gebruik van zal maken. Borg is ongeveer 50 dollar. Dat kan voor de allerarmsten wel een belemmering zijn. Deelfietsen zijn beschikbaar in de meeste grote steden en dat wordt nu uitgebreid naar andere steden. Ik kom net thuis van een klein roadtripje en kwam twee keer een volle vrachtwagen tegen met nieuwe fietsen. Het lijkt erop dat de fietsen volop worden geproduceerd en verspreid over de steden.'

Patrick Haverman gebruikt de deelfietsen geregeld. 'Kleine ritjes van mijn huis naar kantoor of na een etentje (er is nul tolerantie voor drinking and driving in China). Kortom, een ideale oplossing voor kleine stukjes. De meeste van mijn collega's op kantoor gebruiken ze ook. Ofo en Mobike hebben beide een goede service. Bij Mobike experimenteren ze met plastic banden (geen binnenbanden), dat fietst iets langzamer. Ook voor grote mensen (ik ben 1,98m) is het wat zwaar fietsen op de kleine fietsen.'

Onhandig is dat je voor de verschillende merken verschillende lidmaatschappen moet hebben.'

De in de media verschenen beelden van een chaos van geparkeerde deelfietsen heeft Patrick Haverman nooit gezien. 'Nee, ik denk wel dat er opstartproblemen zijn. In steden met miljoenen inwoners lijkt er genoeg markt. Vroeger waren er kleine elektrische driewielers die je van de metro naar huis konden brengen. Die hebben nu veel werk verloren. In het begin waren er verhalen dat deze mensen fietsen vernielden. Tegenwoordig zijn er wel mannetjes met kleine brommerlaadbakjes die de fietsen netjes neerzetten bij ons metrostation. Er zijn ook bepaalde zones waar je een 'e-kortingcoupon' krijgt als je daar parkeert. Dit is een stimulans om in een bepaald vak bij de metro te parkeren.'

'Ik vind het een geweldig initiatief voor het milieu. Je ziet honderden mensen op de fietsen door de stad rijden. Ook voor gezondheid en 'humanity', samen dingen delen in plaats van kopen en bezitten, is dit goed.'



Ronald Haverman:
 'Ik denk dat een blik op China,
 een blik op de toekomst is:
 fietsdeelsystemen zonder rekken,
 te bedienen met je smartphone.'

10 miljoen ritjes per dag gemaakt. Marktleider Mobike belooft in 2017 5,6 miljoen fietsen te laten produceren. Voor Shanghai is de schatting dat er in juni 500.000 deelfietsen op straat staan. Schattingen voor Shenzhen gaan uit van 520.000 fietsen met 9 miljoen gebruikers.

Buitenland

De Chinese fietsdeelbedrijven hebben inmiddels ook de eerste stappen buiten China gezet. Mobike en Ofo zijn geland in Singapore. Ofo gaat een proef starten met 500 fietsen in het Engelse Cambridge. Wanneer is op moment van schrijven nog de vraag. Ritjes zouden 50 pence gaan kosten, veel minder dan de 2 pond van de 'Boris Bikes' in London.

San Francisco

Een iets minder bekend Chinees fietsdeelbedrijf, Bluegogo (derde in markt-aandeel), probeerde in San Francisco voet aan de grond te krijgen. Daar is een regulier deelfietsstelsel (Bay Area Bikeshare) in werking, met dockingstations en gesubsidieerd door de gemeente. Toen Bluegogo aankondigde duizenden fietsen neer te zetten in San Francisco, schrok het stadsbestuur. De lokale overheid was bang dat er overal blauwe deelfietsen zouden staan en schreef een brief dat het geen businessmodel accepteert dat 'een gevaar is voor de openbare orde en het 'right of way' bedreigt'. Het Chinese bedrijf huurde daarop een aantal particuliere parkeerplaatsen, waar gebrui-

kers de fietsen ook weer terug moeten brengen.

Nederland

Wat kunnen we leren van de ontwikkelingen in China? Is het een kans, een deelfietsstelsel zonder subsidie en (op dit moment) spotgoedkoop voor de gebruiker? Of meer een bedreiging? Hebben we straks niet alleen een fietsparkeerprobleem, maar ook een deelfietsparkeerprobleem?

Ronald Haverman, uitvinder van de OV-fiets en nu betrokken bij het Tour de Force-project voor een standaard voor huur- en deelfietsen, is enthousiast. Hij noemt de ontwikkelingen 'fantastisch mooi'. Hij ziet vooral de technische ontwikkeling van een succesvol deelfietsstelsel, zonder dockingstations, als winst. Haverman: 'Na de introductie van OV-fiets is de rest van de wereld deelfietsen in speciale rekken gaan zetten. Denk aan Parijs, London en New York. Wij kunnen die, inmiddels ouderwetse, stap overslaan en meteen naar 'free floating bikes' gaan, zoals ze die in China hebben.'

Haverman is bang dat door de veelheid van aanbieders, de gebruikers voor al die systemen aparte pasjes en apps moeten hebben en door de bomen het bos niet meer zien. Daarom werkt hij samen met de Ketenploeg van de Tour de Force aan een open standaard voor huur- en deelfietsen. Op Velo-city 2017 wordt een eerste proeve gedemonstreerd van 'Overall een fiets met één

account'. Haverman: 'Overheden kunnen deze ontwikkeling ook beïnvloeden door te eisen van fietsdeelbedrijven dat ze voldoen aan deze open standaard.'

Met de intrede van de Chinese deelfietsbedrijven veranderen verhoudingen tussen overheden en bedrijfsleven echter wel. Als er dockingstations moeten worden geplaatst, hebben overheden automatisch een vinger in de pap. Veel deelfietsstelsels in Nederland kregen de afgelopen jaren subsidie. Ook dat betekende invloed van de overheid. Maar als een Chinees bedrijf met eigen geld fietsen in de openbare ruimte wil zetten, zonder dockingstations, dan is dat een situatie waar overheden minder invloed op hebben. Haverman blijft desondanks hoopvol gestemd. 'Voor de reiziger kan het ontzettend veel beter worden. Ik denk dat een blik op China, een blik op de toekomst is: deelfietsstelsels zonder rekken, te bedienen met je smartphone.'

Drie leerpunten

Haverman vindt dat we in Nederland veel kunnen leren van China. 'Ten eerste op het gebied van technische ontwikkeling. Ten tweede wat het systeem betekent voor gebruikers: worden mensen er blij van? En ten slotte met betrekking tot handhaving: hoe wordt voorkomen dat het een chaos op straat wordt? We zitten in een ontzettend interessante periode. De komende twee jaar gaat er heel veel gebeuren.'

buitenland *kort*



België: Schoolstraat slaat aan

De vicieuze cirkel kennen we ook in ons land. Ouders brengen hun kinderen met de auto naar school omdat het te gevaarlijk is om te lopen of te fietsen. Vanwege al die auto's.

In Nederland kennen we vooral schoolzones. Met veelkleurig straatmeubilair, Nijntjeborden en blauwe stippen op de straat probeert men met wisselend succes schoolomgevingen veiliger te maken. In België gaat men wat rigouzeur te werk. Daar worden schoolstraten compleet afgesloten tijdens de breng- en ophaalmomenten.

Het concept Schoolstraat komt oorspronkelijk uit het Italiaanse Bolzana, waar men al zo'n 20 jaar geleden besloot om op een tiental locaties autoverkeer een kwartier voor het begin van de school en een kwartier na het einde van de schooltijd te weren. Gewoon, met borden.

Afgelopen jaren volgde men dit voorbeeld in enkele tientallen Vlaamse gemeenten, waaronder Gent, Tervuren, Vilvoorde, Wijnegem en Zwijndrecht.

En hoewel sommige ouders en de omwonenden soms wel een beetje

moeten wennen, is uiteindelijk bijna iedereen tevreden over het resultaat. Van de ouders vinden 9 van de 10 het een goed initiatief. Van alle betrokkenen (ouders, kinderen, schoolpersoneel en omwonenden) vindt 80 procent het prima, zo blijkt uit eerdere onderzoeken.

Het doel van de Schoolstraat is in de eerste plaats de directe veiligheid rond de scholen te verbeteren. Verder hoopt men op een verschuiving van autobruik naar fietsen en wandelen. Beide doelstellingen worden gevoelsmatig meestal gehaald, al zijn er weinig harde cijfers over. Wel bleek uit een enquête over de invoering van een van de eerste schoolstraten dat 7% van de ouders niet meer met de auto naar school kwam.

Het Vlaamse Fietsberaad signaleert dat Schoolstraten er voor zorgen dat kinderen meer bewegen, aangezien ze nu niet meer vlak voor de schoolpoort

afgezet worden. En er heerst een aangenamere sfeer aan de schoolpoorten, wat het contact tussen de ouders en het schoolpersoneel bevordert. Het Vlaamse Fietsberaad heeft een aantal tips voor wie zo'n Schoolstraat wil invoeren. Overleg bijvoorbeeld goed met bewoners rond de school. Kunnen die in de bloktijden wél aankomen en vertrekken? Meestal wordt dit wel toegelaten, maar zij moeten uiteraard wel rekening houden met de aanwezige fietsers en voetgangers.

Rond de invoering is het in ieder geval zinvol voorlichtingsmateriaal te verstrekken in de school en in de buurt. Niet alleen vooraf maar ook tijdens de eerste weken van de invoering. Herhalingscampagnes kunnen nuttig zijn bij de start van elk schooljaar, via de school- of buurtkrant, het gemeentelijk informatieblad, enzovoort.

In Vlaanderen worden de verbodsborden soms eerst tijdelijk op proef geplaatst rond de begin- en eindtijden van de school. Als zo'n proef aanslaat, kan men de borden met onderborden (die de tijdzones en de uitzonderingen aangeven) een definitieve plek geven. RH



Geen Nijntjeborden maar een complete wegafsluiting tijdens de breng- en ophaalmomenten.

buitenland *kort*



Engeland: Fietsen met dementie

In Londen zijn er speciale fietsprojecten voor mensen met dementie en hun verzorgers. Iets voor Nederland? 'Dat zouden wij ook moeten doen', zegt neuropsycholoog Annebet Leeuwis van het VUmc.

In de Londense stadsdelen Hackney en Lambeth loopt al een aantal jaren Positive Spin, een project om mensen met dementie en hun mantelzorgers weer te laten fietsen. Het is een acht weken durend programma waarbij verschillende soorten fietsen beschikbaar zijn, zoals duofietsen en driewielers. Het wordt uitgevoerd door Cycling Training UK, een not-for-profit organisatie die fietsen promoot. Inmiddels wordt Positive Spin ook als social franchise aangeboden.

De resultaten zijn heel positief, zo blijkt uit een evaluatie. Mensen met dementie kunnen vaak nog goed fietsen. Soms is het evenwicht een probleem, maar hiervoor zijn de aangepaste fietsen beschikbaar. Mensen blijken enorm te genieten van het fietsen. Het geeft hen weer een gevoel van controle en doet hen vaak herinneren aan hun jeugd. Ook het sociale aspect, het fietsen met een groep, is van meerwaarde. Mantelzorgers, vaak de partner, zijn blij met het wekelijkse fietsuitje. Eindelijk doen ze gewoon weer iets samen met hun partner, zonder dat de ziekte de boventoon voert.

Mensen met dementie kunnen vaak nog goed fietsen.



De groepen in Londen worden begeleid door vier fietstrainers. In het Journal of Dementia Care (maart/april 2017) legt Claire Morris, de psychotherapeut die bij het project betrokken is, uit waarom fietsen aansluit bij mensen met dementie. 'Mensen met dementie hebben vaak symptomen als impulsiviteit, kunnen vaak slecht plannen en slecht een situatie beoordelen.' Dat lijkt slecht te combineren met fietsen, 'maar', schrijft Morris, 'fietsen steunt vooral op het procedureel geheugen en dat gedeelte is vaak nog intact.' Net zoals zwemmen, schaatsen en andere motorische vaardigheden die mensen in hun jeugd hebben geleerd, zit dat nog 'in het systeem'.

KB

IN NEDERLAND

Fietsen met mensen met dementie gebeurt ook in Nederland, zij het meer incidenteel. Zo is er de organisatie Samen Opfietsen in Amersfoort die een vierwielers heeft die geregeld voor mensen met dementie wordt ingezet (<http://samenopfietsen.nl>). Samen fietsen (samenfietsen.nl) probeert mensen met allerlei beperkingen samen te brengen op een duofiets. In verzorgingstehuizen wordt door mensen met dementie wel virtueel gefietst, op een hometrainer voor een beeldscherm.

Is het Britse project iets voor Nederland? 'Ja', zegt neuropsycholoog Annebet Leeuwis van het VUmc meteen. 'Dat zouden wij ook moeten doen. Voor mensen met dementie is beweging heel goed. Daarnaast is het sociale aspect van een groep prima. Patiënten worden zo op meerdere manieren geprikkeld. En het is goed voor de hersens om op zoveel mogelijk manieren te worden geprikkeld.' Ook het aanbod van verschillende soorten



Met brons, zilver of goud kun je je als werkgever afficheren als fietsvriendelijke werkgever.



Duitsland: Fietsvriendelijke werkgevers gecertificeerd

De Duitse fietsersbond ADFC gaat bedrijven certificeren die zich inspannen om de fiets in het woon-werkverkeer te bevorderen. Zo'n certificaat kan een bedrijf aantrekkelijker maken als werkgever, vooral voor young professionals. Bovendien bespaart men op de kosten van autoparkeervoorzieningen.

Om fietsvriendelijke werkgever te worden, kun je beginnen met een zelftest op de speciale website www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de. Vervolgens kun je je aanmelden voor een audit. Er komen dan ADFC-auditoren langs die advies geven over mogelijkheden de fietstoegankelijkheid te verbeteren. Ook bekijken ze welke voorzieningen al aanwezig zijn. Dat kan dan leiden tot een bronzen, zilveren of gouden certificering, die drie jaar geldig is.

Om in aanmerking te komen voor een certificaat moet men in ieder geval een mobiliteits-/fietscoördinator aanstellen. Vervolgens zijn er punten te verdienen op een aantal deelterreinen. Zo krijgt men punten voor deelname aan de campagne 'Fiets naar het werk', voor het geven van individuele reisadviezen aan werknemers en bedrijfsuitjes met de fiets. Verder telt de ligging en kwaliteit van de stallingsvoorzieningen mee, evenals omkleedmogelijkheden, douches e.d.

Ook scoort men met fietsreparatiemogelijkheden en de aanschaf van dienstfietsen en de inzet van bijvoorbeeld bakfietsen voor de eigen bedrijfsvoering. Maar ook het creëren van alternatieve vervoermogelijkheden, zoals ov, deelauto's en deelfietsen, wordt beloond. Bedrijven met klanten verdienen punten met goede fietsvoorzieningen voor de bezoekers.

Volgens een recente Duitse studie zijn werknemers die te voet of met de fiets naar het werk gaan gemiddeld twee dagen per jaar minder ziek dan automobilisten. Dat geldt echter alleen als men het hele jaar door fietst. Zomerfietsers ondervinden nauwelijks positieve gezondheidseffecten. Ook voor de BMI is het hele jaar fietsen gunstig. Het verlaagt de score tot 24, tegen 26 voor automobilisten.

RH

fietsen noemt Leeuwis een pluspunt. 'Problemen met balans komen heel vaak voor bij deze groep, dan is een driewieler een goed idee. En ik denk dat samen fietsen voor de partner ook fijn is, gewoon even iets samen doen.'

Dus wat Leeuwis betreft zou het goed zijn als gemeenten, net als de Londense stadsdelen, hier budget voor vrijmaken. Zelf doet zij op dit moment samen met de universiteit Utrecht een onderzoek naar het effect van fietsbeweging op de doorbloeding van de hersenen met mensen met 'vasculaire cognitieve stoornissen' (beginnende dementieklachten). 'We gaan onderzoeken of beweging het proces van dementie kan vertragen of misschien zelfs voorkomen. Inmiddels is vele malen aangetoond dat beweging goed is voor de hersenen, en fietsen is goede beweging. We doen het onderzoek op hometrainers omdat dat voor wetenschappelijk onderzoek gemakkelijk is, iedereen fietst dan op dezelfde fiets.' In 2018 worden de resultaten verwacht.



Tsjechië: Fiets met de bus mee



In Nederland is er vaak over gesproken, maar het idee is nooit aangeslagen. In het buitenland zien we het vaker: de fiets mee met de bus. Dit voorbeeld komt uit Tsjechië waar de interlokale bus van Dejvická naar Suchdol de mogelijkheid biedt om de fiets achterop de bus mee te nemen. Er is plaats voor zes fietsen en het vervoer kost niets extra.

buitenland *kort***Denemarken: Recreatieve wegen in Zuidwest Jutland**

Hoe maak je plattelandsweggetjes veiliger? Jesper Pørksen, manager van Danish Cycling Tourism, brengt op Velo-city 2017 een project over de aanpak van plattelandswegen in Zuidwest Jutland onder de aandacht.

De aanleiding voor dit project was de constatering dat het fietsgebruik op het platteland in Denemarken terugloopt. Dit in tegenstelling tot de steden, waar het fietsgebruik net als in Nederland 'boomt'. Deze afname heeft verschillende oorzaken. Ook in Denemarken nemen de reisaftanden naar werk en school toe op het platteland: scholen fuseren en werkgelegenheid concentreert zich in de steden. Daarnaast vinden veel mensen fietsen op de plattelandswegen gevaarlijk, zegt Pørksen. 'Vroeger fietsten de mensen in deze gemeenten op dezelfde wegen. Maar mensen willen meer veiligheid, ook al zijn deze wegen nu eigenlijk veiliger omdat de auto's verbeterd zijn, ze hebben bijvoorbeeld betere remmen. Dus de objectieve veiligheid is beter, maar mensen stellen meer eisen aan veiligheid.'

Verder is het fietstoerisme in opkomst, net als in de rest van Europa. Pørksen: 'Fietsen in rurale gebieden is dus een uitdaging. Het gewone fietsen neemt af, het fietstoerisme neemt toe en er is de vraag naar meer veiligheid.'

Voor de in Denemarken zo geliefde gescheiden fietsinfrastructuur rijden er niet genoeg fietsers. Hoe kunnen we nu plattelandsweggetjes zo aanpassen dat ze aantrekkelijker worden voor fietsers, zowel de toeristische als utilitaire? Die vraag staat centraal in dit project. Verschillende opties werden onderzocht: het concept fietsstraat transformeren naar het platteland, een variabele snelheidslimiet of iets doen aan belijning waardoor er minder hard wordt gereden.

Recreatieve wegen

Uiteindelijk is gekozen voor een proef met 'recreatieve wegen'. Pørksen: 'We gaan wegen aanwijzen als 'recreatieve wegen'. Die wegen zijn dus niet alleen voor fietsers, maar ook voor wandelaars, skeelers, skaters, longboarders en der-



gelijke. Auto's zijn toegestaan, maar ze moeten respect tonen aan deze andere gebruikers. Het heeft iets van een fietsstraat in een rurale context.'

De uitvoering wordt gedaan met posters en verf. Niet met officiële borden, want dan hadden de wegenwetten aangepast moeten worden en dat kost tijd. Pørksen: 'We gaan op het asfalt afbeeldingen van alle gebruikers aanbrengen, van skeelers, fietsers etc., zodat iedereen steeds herinnerd wordt aan alle gebruikers.' De oplossingen moesten vooral goedkoop en makkelijk te implementeren zijn. Voor het hele project (inclusief onderzoek) is ongeveer 1,2 miljoen euro beschikbaar.

Het concept wordt waarschijnlijk op vijf plaatsen uitgevoerd in de gemeenten Tønder, Esbjerg en Varde, op weggedeelten in lengte variërend van 400 meter tot 5 kilometer. De eerste meters zijn over 2 à 3 maanden te zien, denkt Pørksen. De kosten worden deels betaald door de gemeenten. Er is ook een bijdrage van Realdania, een privaat fonds dat bijzondere architectuur en infraprojecten steunt.

KB

IN NEDERLAND

In Nederland hebben we het concept van fietsstraten buiten de bebouwde kom, ook wel fietswegen genaamd, op een aantal plekken. Zo legde het Zeeuwse waterschap Scheldestromen in het verleden vijf fietswegen aan, juist op voor toerisme interessante routes (zie de Kennisbank op fietsberaad.nl). Tussen Putten en Nulde ligt een van de langste fietsstraten van Nederland: de Steenenkamersweg.

Eric Nijland van stichting Landelijk Fietsplatform vindt het Deense project niet nieuw maar wel interessant. 'Je zou fietsstraten vaker in landelijk gebied kunnen doorvoeren. Onlangs reed ik een rondje Amersfoort - Wijk bij Duurstede - Amerongen. Op de Rijndijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen zou een toepassing van een fietsstraat niet verkeerd zijn. Of zoals in Duitsland veel voorkomt: 'Anlieger Frei'. Een combi daarvan zag ik ter hoogte van Woudenberg: een plattelandsweg die op bepaalde tijden gesloten is voor auto's (m.u.v. aanwonenden/bestemmingsverkeer). Dat verdient op meer plekken navolging! Ook een vorm van Beter Benutten (programma I&M), zou ik zeggen.'



Malta: Fiets drive-in

Met een fietsaandeel van pakweg 1 procent is er nog veel werk te verzetten in Malta. Om de fiets te promoten en degenen die al wel fietsen een hart onder de riem te steken, organiseerde men een fiets drive-in bioscoop met medewerking van de Nederlandse ambassade. Toegang alleen op vertoon van je fiets.

Op het programma stond onder andere de fietsscène uit Turks Fruit, Mama Agatha (over fietsles voor migranten) en de Italiaanse film Ladri di Biciclette (Fietsendieven).

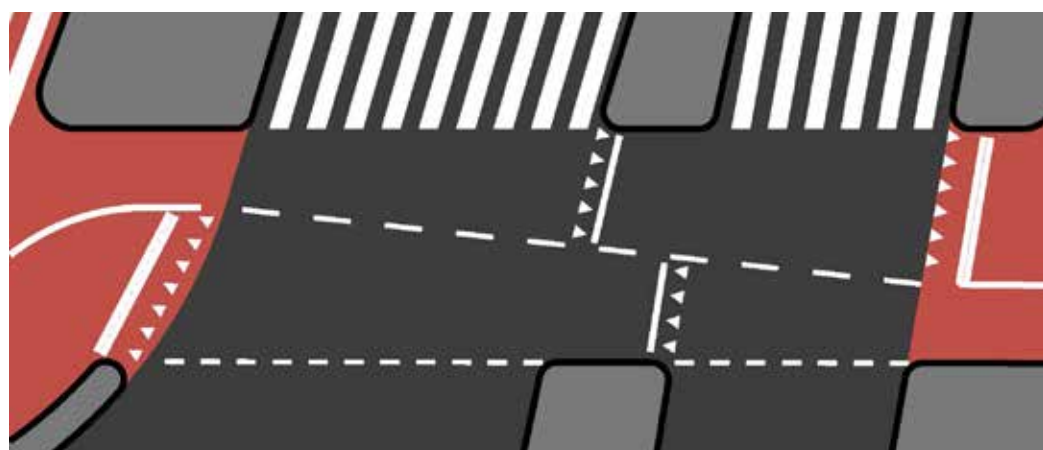
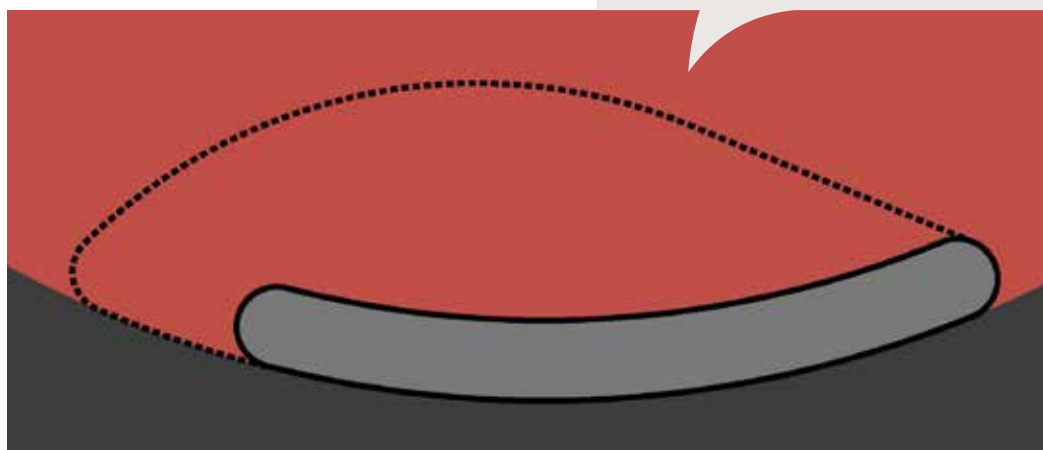


Meer ruimte voor de fietser

Ron Hendriks

Het is dringen op het fietspad. Vooral in de grote steden moeten ontwerpers steeds creatiever met de beperkte ruimte omgaan. Wat kunnen we nu al met de huidige kennis? En in welke richting moeten we toekomstige oplossingen zoeken?

- >> Vernuftige aanpassingen in Amsterdam
- >> CROW-Fietsberaad op zoek naar duurzame oplossingen
- >> Dan maar de stoep op?



>> Vernuftige aanpassingen in Amsterdam

Wie met eigen ogen wil zien wat de consequenties zijn van de explosieve groei van het fietsen in de hoofdstad moet een bezoekje brengen aan de Berlagebrug, kruising Amsteldijk. Dagelijks passeren er 22.000 fietsers, met als hoogtepunt de avondspits waar fietsers uit alle richtingen zonder al te veel brokken door elkaar krioelen. Mede dankzij de banaan en de frietzak.

Dat het verkeer nog steeds redelijk doorstroomt is mede te danken aan de spitsvondige oplossingen die de verkeerskundigen van de stad hebben bedacht om de groei nog enigszins in goede banen te leiden. Dat begon een paar jaar geleden. Toen werd duidelijk dat er naast een Meerjarenplan Fiets met langeretermijnmaatregelen snel actie moest worden ondernomen omdat de situatie op een aantal punten snel verslechterde. Er werd een plan ontwikkeld om het leed op de drukste kruisingen te verzachten met relatief goedkope

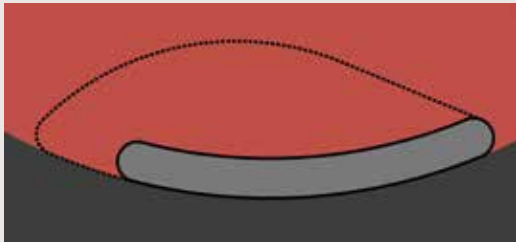
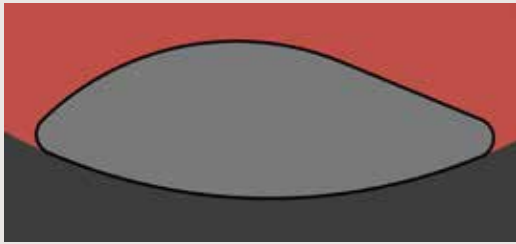
en snel door te voeren maatregelen, zoals kleine aanpassingen aan de infrastructuur en in de verkeersregelingen. Verkeersontwerper Kees Vernooij en expert verkeersregelingen Sjoerd Linders van de gemeente gingen op een tiental kruispunten aan de slag, vooral met maatregelen om de capaciteit te verhogen.

De banaan

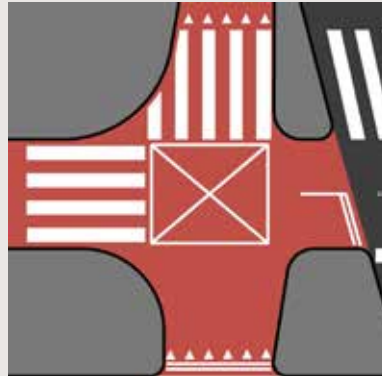
'Eén van de eerste zaken die we hebben aangepakt, is het

Oplossingen

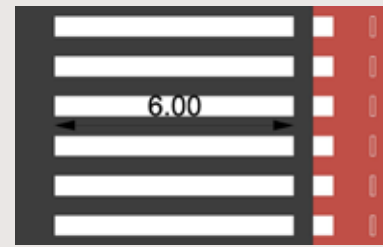
Verkeerseilandjes verkleinen tot een 'banaan'.



Extra markering: kruismarkering om fiets-fiets conflicten te voorkomen en pijlen om fietsersstromen te scheiden.



Zebra versmallen. Blokmarkering verwijderen of naar buiten het fietspad brengen.



verkleinen of opruimen van overbodige verkeerseilandjes en daar liggen er nogal wat van', vertelt Kees Vernooij. 'Dat om meer ruimte te scheppen voor wachtende fietsers.'

Waar de eilandjes een functie hebben om fietsers te geleiden en te scheiden van het autoverkeer of plaats te bieden aan een lantaarnpaal, trammast of drukknop, zijn ze vaak

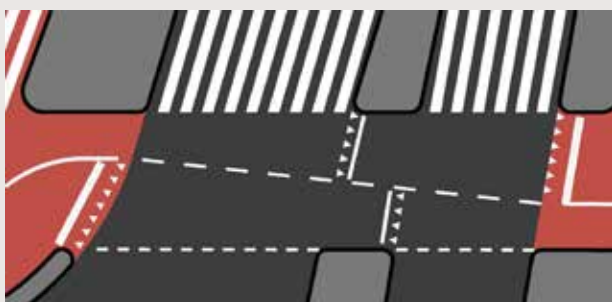
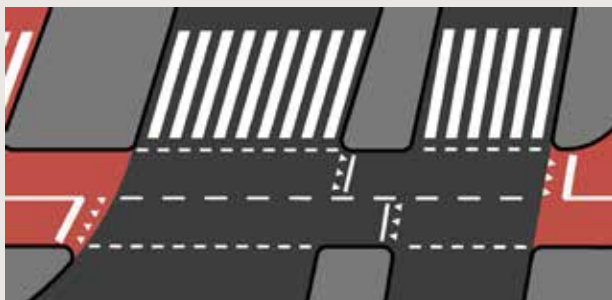
opnieuw vormgegeven. Zo is inmiddels een geheel nieuw verkeerselement ontstaan: de banaan. Kort gezegd een gebogen uitgevoerde verhoging met dezelfde functie als een verkeerseiland maar die veel minder ruimte in beslag neemt. Hierdoor komt er meer fietsopstelruimte beschikbaar. 'Voor het rechtsafslaan valt ruimte te winnen door

Verkeersontwerper Kees Vernooij (l) en expert verkeersregelingen Sjoerd Linders (r) bij het Alexanderplein waar de verkeerslichten helemaal zijn weggehaald.

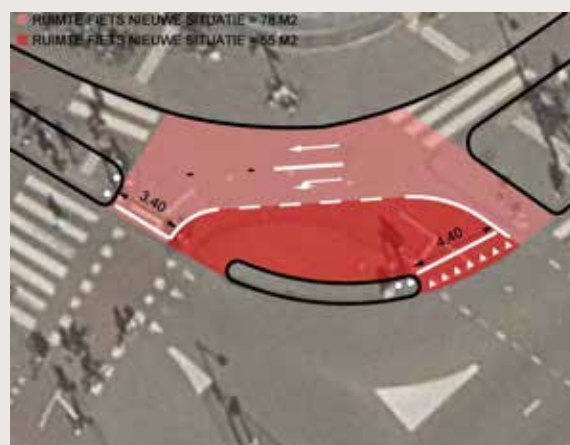
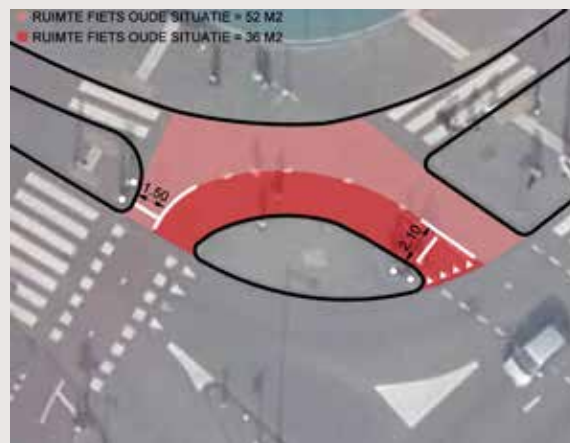




Fietsstrook voor verkeerslichten verbreden.



Beter doorstroming in de praktijk: door verkeerseiland te verkleinen en pijlmarkering.



de bocht wat ronder uit te voeren, met een ruimere boogstraal. Dat verbetert de flow van de fietser, waarbij je wel moet opletten dat dit niet ten koste gaat van de voetganger.'

Zebra versmallen

Een relatief simpele ingreep is het versmallen van zebra's.



Kees Vernooij: 'Soms kun je zo de oversteek voor fietsers zonder veel moeite verbreden. Er liggen soms zebra's naast een fietsoversteek van wel 6 meter breed, terwijl 4 meter in de praktijk ook voldoende kan zijn. En je wint ook ruimte door de blokmarkering langs een fietsoversteek niet op de oversteek zelf te leggen, maar ernaast. Of je laat hem helemaal weg. Tussen zebra en fietsoversteek is deze blokmarkering niet wettelijk verplicht.'

Deze en andere maatregelen, zoals de OFOS-achtige oplossing bij de Berlagebrug, zorgen ervoor dat de opstelruimte voor het verkeerslicht soms wel verdubbelt. Sjoerd Linders: 'Dat betekent dat binnen een groenfase veel meer fietsers in één keer door kunnen, zonder dat automobilisten er nadeel van ondervinden. Dat blijkt ook in de praktijk goed te werken. Op een bepaalde locatie konden er bijvoorbeeld eerst 13 fietsers in 10 seconden oversteken, nu gaan daar in dezelfde tijd 22 fietsers naar de overkant.'

Frietzak

Een maatregel die het ook goed lijkt te doen is het 'trechteren' van fietsers op tweerichtingenpaden. Om zoveel



Veel extra ruimte door een verbrede opstelruimte.

mogelijk fietsers in één keer door rood te helpen, wordt de fietsstrook ter plaatse van het fietsverkeerslicht fors verbreed. Direct na het verkeerslicht gaat de strook versmallen en leidt de fietsers naar de gewenste richting aan de overkant. Vernooij: 'Dat idee is inmiddels door meer gemeenten overgenomen. Ook Rotterdam speelt met het idee, daar noemen ze het wel de 'frietzak'. De praktijk in Amsterdam laat zien dat fietsers de voordelen lijken te onderkennen want het inschuiven na een verkeerslicht verloopt over het algemeen soepel.

Verder zie je op de gecompliceerde kruisingen auto-achtige voorsorteerpijlen op het fietspad verschijnen, bijvoorbeeld om doorgaand fietsverkeer en linksaffers uit elkaar te houden. Vernooij: 'Dit om de fietser te helpen onderscheid te maken tussen doorgaand en linksafslaand verkeer, zodat de algehele flow op het kruispunt beter verloopt.'

Desire Lines

Overigens houden de Amsterdamse fietsers zich – in tegenstelling tot wat automobilisten soms denken – best redelijk

aan de regels. Voorafgaand aan de verbeterslag die nu in gang is gezet, hebben de UVA en Copenhagenize Design Co. onderzoek gedaan naar zogenaamde Desire Lines. Op negen drukke kruispunten is het werkelijke gedrag van fietsers in beeld gebracht. De rijlijnen laten zien dat fietsers inderdaad nog wel eens slimmer willen zijn dan de verkeersontwerper heeft voorzien. Maar 9 van de 10 gedragen zich toch volgens de regels die door de infrastructuur gesteld worden. Toch heeft de exercitie de verkeerskundigen wel wat geleerd. Vernooij: 'Vooral dat je met je ingrepen zoveel mogelijk moet zien bestaand gedrag te faciliteren. Dan heb je de meeste kans dat het ook gaat werken.'

Kruisend fietsverkeer

Een andere probleem vormen de locaties waar fietsstromen elkaar kruisen. Dan kan het gebeuren dat fietsers die voor het verkeerslicht wachten de stroom kruisende fietsers blokkeren. Op een aantal plaatsen zijn daarom vakken met een kruis op het wegdek gemarkeerd ten teken dat men de kruisende fietsers de ruimte moet geven. Maar vaak gebeurt dat

Combinatie van maatregelen, zoals de frietzak, de banaan en pijlmarkering.



Meerjarenplan

Ook het nieuwe concept Meerjarenplan Fiets 2017-2022 van de gemeente Amsterdam staat vooral in het teken van het opvangen van de groei van het fietsverkeer. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief toegenomen van 445.000 naar 665.000. En het einde is nog niet in zicht. Amsterdam groeit door naar 906.000 inwoners in 2025. Dat alleen al zorgt in het centrum voor een groei van het fietsverkeer met ongeveer 10%.

Amsterdam werkt al aan het opwaarderen van de belangrijkste fietsroutes in de vorm van het Plusnet Fiets. Doel-

stelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ, een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%).

Verder komen er nieuwe routes voor fietsers en worden drukke routes ontlast. Een inventarisatie heeft ongeveer 150 gewenste nieuwe fietsverbindingen opgeleverd. Om te bepalen van welke verbindingen de meeste fietsers profiteren is een instrument ontwikkeld dat inzicht geeft in het potentieel aantal gebruikers van de nieuwe verbinding, de reistijdwinst per fietser en de globale kosten. Zo verkent men onder andere

een nieuwe fietsroute via de Haarlemmer Houttuinen om de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat te ontlasten.

De groene fietsroutes worden uitgebouwd tot een sluitend fietsnetwerk: het Groennet. Dit biedt ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving. Zo krijgen fietsers meer keuzes in hun route en kunnen ze ook kiezen voor minder drukke routes. Er komt in Amsterdam wellicht een pilot waarbij fietsers in de spits de ruimte op de weg kunnen gaan gebruiken. Ook overweegt men om fietsers de ruimte te geven op de rijbaan door auto's gebruik te laten maken van de trambaan.

al uit eigen beweging, is de ervaring van Vernooij. 'Het is eigenlijk meer een ondersteuning.'

Doorn in het ontwerpersoog is wel dat het formeel niet is toegestaan om de voorrang op fietspaden 'om te draaien'. Vernooij: 'Een fietspad langs een voorrangsbaan moet zelf ook in de voorrang worden uitgevoerd. Als twee fietsroutes elkaar kruisen, kan dat verkeerd uitpakken. Ik zou liever zien dat de stroom die het kruispunt oversteekt altijd voorrang heeft op de stroom fietsers die net aan komt fietsen en het kruispunt nadert. Maar het is tegen de regels om de hoofdrijbaan wel voorrang te geven en het fietspad niet, hoewel het in de praktijk al her en der wordt toegepast.'

Minder rood in plaats van meer groen

Ook in Amsterdam probeert men uiteraard nog winst te

behalen door het fijnregelen van de verkeerslichten. Sjoerd Linders noemt als voorbeeld de Amstelbrug. 'Fietsers moeten daar wachten als de brug open is. Maar als de brug weer dicht is gegaan, kan het gebeuren dat ze direct weer moeten wachten voor het eerstvolgende verkeerslicht direct na de brug. Je voorkomt dat door in zo'n situatie de verkeersregeling naar groen te laten gaan en de verlengtijd flink te verhogen.'

Meer groen voor fietsers is volgens Linders overigens niet altijd het hoogste doel. 'Zodra een eerste groep fietsers voorbij is, levert die extra 10 seconden niet veel winst. Ik heb het liever over minder rood voor fietsers.'

'Het helemaal weghalen van verkeerslichten kan soms ook een oplossing zijn, zeker waar wegen worden afgewaardeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Op het Alexanderplein zijn de lichten eerst een tijdje uitgezet, maar inmiddels zijn ze com-



Markering moet conflicten tussen kruisende fietsstromen voorkomen.

pleet verwijderd. Maar denk er niet te licht over, want ook op het Alexanderplein vraagt zo'n ingreep eigenlijk een herinrichting om de verschillende verkeersstromen beter op elkaar af te stemmen.'

Het aanpassen van kruispunten ten behoeve van fietsers kent sowieso zijn beperkingen. Gemiddeld kost het aanpakken van een kruising nu zo'n 80.000 euro (uitvoeringskosten). Linders: 'Maar zodra je verkeerslichten van het autoverkeer moet gaan verplaatsen, rijzen de kosten de pan uit. Dat hebben we dus achterwege gelaten. Dat geldt ook als er bijvoorbeeld een tram mast in de weg staat. Het verplaatsen kost een kapitaal. De software van een verkeersregeling wijzigen stelt qua kosten dan weer niet veel voor.'

Wie de beelden voor en na een kruispuntrenovatie ziet, wil zonder meer aannemen dat de ingrepen effect sorteren. De – nog beperkte – evaluatiegegevens wijzen ook in die richting. Niet voor niets dat Rotterdam de banaan inmiddels heeft overgenomen.

Voor veel steden van mindere omvang dan Amsterdam zijn ze waarschijnlijk adequaat om de groei van het stedelijke fietsverkeer de komende jaren te faciliteren. Maar of dat ook voor de hoofdstad geldt? Is het toch niet een beetje dweilen met de kraan open? Kees Vernooij erkent dat de grenzen in zicht zijn. 'We zijn inderdaad bezig het laatste beetje lucht uit het fietsnetwerk te persen, zeker bij 50 km/uur-kruispunten. Maar er komt een tijd dat ook dat niet meer genoeg is. En dan moet je er echt voor kiezen om, vooral op drukke plekken in het centrum, de plek van de auto over te laten nemen door de fietser en de voetganger.' <<



>> CROW-Fietsberaad op zoek naar duurzame oplossingen

Kruispunten zijn vaak het knelpunt als de drukte op fietspaden aan de orde is. Het verruimen van de capaciteit van een al dan niet geregeld kruispunt is dan vaak een probaat middel om de situatie te verbeteren. Maar omdat het fietsverkeer blijft groeien, moet ook worden nagedacht over een meer structurele aanpak.

CROW-Fietsberaad is gestart met een project om zo'n aanpak handen en voeten te geven. Als startpunt is een verkennend onderzoek uitgevoerd waarbij in kaart is gebracht welke oplossingen nu al worden verkend of toegepast. En dat is meer dan je wellicht zou denken, blijkt uit de eerste rapportage.

Want de problemen die je op bijna iedere straathoek in het centrum van Amsterdam – en niet alleen daar – ziet, zijn in de eerste plaats het gevolg van het feit dat te veel fietsers op dezelfde tijd van de routes gebruik maken. Valt daar wat aan te doen?



ICT-oplossingen kunnen ook een bijdrage leveren, zoals een warmtesensor die signaleert dat er veel fietsers staan te wachten.

De ombouw van autoroute naar fietsstraat biedt fietsers meer ruimte.



Netwerk uitbreiden

Op het hoogste niveau zijn de stromen fietsers natuurlijk mede een gevolg van de ruimtelijke inrichting van ons land. De verdichting in de grote steden brengt bijvoorbeeld meer bestemmingen op fietsafstand en dat leidt logischerwijs tot meer fietsers. Daarnaast hebben de fietsers van buiten de stad te maken met barrières als spoorlijnen, snelwegen en rivieren. En dat leidt bij een toename van het aantal fietsers ook tot een toename van het aantal knelpunten bij dergelijke 'trechters'.

Eigenlijk wil je die groei zoveel mogelijk faciliteren en de meest voor de hand liggende oplossing is dan om het fietsnetwerk uit te breiden. Steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht werken daar hard aan. Maar de mogelijkheden zijn gelimiteerd, zowel uit financieel oogpunt als vanwege de meestal beperkte ruimte in binnensteden.

Herverdelen

Nu hoeft het niet altijd nieuwe infrastructuur te zijn. Je kunt ook denken aan het omleggen van verkeer, hetzij fiets- hetzij autoverkeer, om meer ruimte te scheppen. Dat kan met forse ingrepen in de verkeerscirculatie of door zachte dwang uit te oefenen, bijvoorbeeld door het ombouwen van typische autostraten tot fietsstraten. In Utrecht deed men dat recent met de Maliesingel. Op een gemiddelde werkdag nam het totale aantal fietsers daardoor toe van ruim 5.000 naar ruim 6.400. Het autogebruik daalde van 6.000 naar ruim 4.100. Ook met communicatiecampagnes proberen gemeenten fietsers via alternatieve – vaak net iets langere – routes te leiden met speciale bewegwijzering en opvallende acties. Tot

nu toe met beperkt succes. In Groningen leidde zo'n campagne voor het fietsverkeer richting Zernike Campus tot een reductie van het aantal fietsers op de drukste route met een paar procent.

Kruispunten als knelpunten

Kruispunten zijn vaak knelpunten in een druk netwerk. Naast infrastructurele maatregelen, zoals men in Amsterdam heeft genomen, worden vooral in de grote steden ook technische oplossingen beproefd. In Rotterdam bijvoorbeeld detecteert men grotere groepen fietsers met een warmtesensor waardoor ze voorrang kunnen krijgen. En fietsers die de Erasmusbrug afsuizen kunnen op tijd zien of ze op groen aankoersen. In Groningen ontstond lang geleden al het vier-richtingen-groen en in verschillende gemeenten werkt men aan de verbetering van de detectie van fietsers. Bijvoorbeeld door ze

Fietsers met campagnes omleiden naar alternatieve routes is ook een optie, zoals hier naar het universiteitscomplex Zernike in Groningen.



eerder te detecteren of door gerichte detectie mogelijk te maken met een door de fietser geïnstalleerde smartphone-app.

Cruciaal is vaak de beschikbare opstelruimte voor een verkeerslicht, want hoe meer fietsers tegelijk door groen kunnen, hoe minder oponthoud dat betekent voor fietsers én automobilisten. Fietsberaad ontwikkelde na onderzoek een handige tool om het optimum te berekenen tussen opstelruimte en groentijden (zie ook Fietsverkeer 39).

Fietsgebruik afremmen?

En af en toe wordt al voorzichtig geopperd of het fietsgebruik misschien op sommige plaatsen wat moet worden afgeremd. 'Zo is het de vraag of schoolmobiliteit per fiets altijd integraal bevorderd moet worden. Fietsen is natuurlijk meer gewenst dan met de auto te komen, maar lopen is ook een goede optie. Dan is het zinvoller te promoten om lopend naar een basisschool in de buurt te gaan', aldus het rapport dat verder suggereert dat de fiets als voor- of natransport voor ov niet per definitie gepromoot hoeft te worden. 'Lopen kan daar wellicht een grotere rol spelen. In een stad als Stockholm wordt beduidend meer gelopen in aansluiting op ov dan in Nederlandse steden.' <<



>> Dan maar de stoep op?

Zeker op de overvolle fietspaden in Amsterdam wordt de stoep soms gebruikt om in te kunnen halen. Of om rechtsaf te slaan als het vol staat voor het verkeerslicht. Tot problemen leidt dat meestal niet. Wel kun je er bij de keuze van de trottoirband een beetje rekening mee houden.

Dat valt af te leiden uit recente onderzoeken naar de verkeersveiligheid van trottoirbanden: een TU-masterscriptie en een vervolgonderzoek, beide door Bas Janssen samen met Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving.

Gekeken is onder meer hoe fietsers zich gedragen bij verschillende typen trottoirbanden: de traditionele verhoogde band, de schuine trottoirband en de gelijkvloerse rand. Daarvoor werden videoanalyses gebruikt en ondervroeg men fietsers en voetgangers naar hun ervaringen, onder andere in Amsterdam en in Delft.

Niet verwonderlijk is dat fietsers de meeste afstand houden tot verticale randen, gevolgd door gelijkvloerse randen. Het dichtst bij de rand wordt gefietst langs schuine trottoirbanden.



Verticale rand.



Diagonale rand.



Gelijkvloerse rand.



Literatuur

- Toolbox fietsvriendelijke kruispunten in Amsterdam, K. Vernooij, Gemeente Amsterdam, 2017.
- Drukke op fietspaden: een inventarisatie van knelpunten, maatregelen en ideeën, Marjolein de Lange (ML Advies), Hillie Talens (CROW), Robert Hulshof (CROW), 2017.
- Rekentool Capaciteit fietspaden bij VRI's, CROW-Fietsberaad, DTV Consultants, 2016.
- Eindrapport Capaciteit fietspaden bij VRI's, CROW-Fietsberaad, DTV Consultants, 2016.
- Verkeersveiligheid van trottoirbanden, Rijkswaterstaat, Bas Janssen, 2017.

Alle rapporten zijn te downloaden
via de Kennisbank op fietsberaad.nl.

Over het 'uitlokken' van ongewenst gedrag laten de uitkomsten verschillen zien. In Amsterdam blijft het gedrag ook bij toepassing van een gelijkvloerse rand nagenoeg gelijk: fietsers en voetgangers blijven grotendeels binnen de voor hen gereserveerde infrastructuur, aldus Bas Janssen. In vier andere steden buiten Amsterdam komt fietsen op de stoep en het lopen op het fietspad vaker voor, vooral bij een gelijkvloerse rand, minder bij de schuine rand, en het minst bij een verticale rand.

De horizontale rand lijkt hier minder goed te scheiden dan gedacht op basis van de bevindingen in Amsterdam, aldus Janssen, die daarbij wel aantekent dat de steekproef buiten Amsterdam relatief klein was. Succesvol scheiden van fietsers en voetgangers lijkt gevoelig voor de context: hoe druk is het fietspad, hoe 'bezet' is het voetpad met mensen en spullen, hoe breed en overzichtelijk is de situatie, welke materialen en markering zijn gebruikt? Dat fietsers en voetgangers van elkaars infrastructuur gebruik maken, heeft niet geleid tot onveiligheid, aldus de observaties van Janssen. Ondanks dat bij horizontale randen vaker op de stoep wordt gefietst, past een fietser zijn snelheid en gedrag aan naarmate de situatie verandert. Bij onoverzichtelijke bochten matigen fietsers



Niet uitvoerig getest maar wel veelbelovend: de ribbelrand.

snelheid en bij veel voetgangers blijven ze langer op het fietspad. Bij het toepassen van randen en banden kan de focus best liggen op vergevingsgezindheid en minder op scheiden. 'Door ook een vergevingsgezinde rand te ontwerpen zal dit ten goede komen van de doorstroming én veiligheid.'

Fietsers zelf vinden alleen de hogere verticale scheidingen onveilig. Over de lagere verticale randen waren ondervraagde fietsers en voetgangers positief, zeker vanuit het perspectief van voetganger. Ze waren vanuit zowel het oogpunt van fietser als voetganger zeer positief over een nog weinig toegepaste ribbelrand. Hierbij speelt wel mee dat de meeste respondenten dus nog geen ervaring hebben met deze situatie. De zeer positieve reacties zouden wel eens aanleiding kunnen zijn om hier meer proeven mee te doen, meent Bas Janssen. Inhalen is de meest genoemde reden om de stoep op te gaan als fietser. De breedte van het fietspad is daarmee een belangrijkere factor dan het soort scheiding. Wegbreedtes die worden aangeraden zijn minimaal 2 meter en bij zeer hoge intensiteiten meer dan 3,50 meter. In Amsterdam bleven de breedtes ondanks de hoge intensiteiten steken bij 1,40 tot 2 meter. 'Een opmerkelijk groot verschil waardoor het niet verrassend is dat fietsers gaan uitwijken naar de stoep.'

Al met al concludeert Janssen dat een horizontale rand (dus geen verhoging) goed toepasbaar is bij infrastructuur met niet al te hoge voetgangersintensiteiten (<200 voetgangers per uur) en in overzichtelijke bochten. Een schuine rand kan altijd wel. Dat geldt ook voor een lage verticale rand, hoewel de vergevingsgezindheid van dit type rand minder duidelijk is. Wat altijd helpt is voldoende breedte en een duidelijke scheiding tussen voetganger en fietser door middel van een witte lijnmarkering of het gebruik van verschillende materialen die het fietspad en het voetpad duidelijk onderscheiden en tegelijkertijd karakteriseren. Hierbij is ook een consistente vormgeving binnen een stedelijke omgeving belangrijk. <<



Foto: Falirax Media NZ

Mirjam Borsboom studeerde civiele techniek (Transport & Planning) aan de TU Delft, werkte aan uiteenlopende smart mobility/traffic managementprojecten en is sinds 2015 directeur van de Dutch Cycling Embassy. Vandaaruit wil ze 'Nederland Fietsland' – ondanks soms tegengestelde belangen – met één en dezelfde visie uitdragen naar het buitenland.

Krachten bundelen

Het kostte de Dutch Cycling Embassy in het begin nogal wat moeite om de neuzen dezelfde kant op te krijgen. Hoe gaat het nu?

Ik ben blij om te kunnen zeggen dat het goed gaat met de Dutch Cycling Embassy. Het mooie van een Public Private Partnership is dat je met heel veel en diverse organisaties te maken hebt, met soms uiteenlopende doelen en belangen. Afgelopen twee jaar hebben we flink geïnvesteerd in het ontdekken van de zogenaamde 'gemeenschappelijke noemer', mede daardoor is het netwerk nu gegroeid van een kleine 20 organisaties naar ruim 50.

Wat verwacht je van Velo-city 2017?

Ik verwacht een inhoudelijk congres op wereldniveau. Er wordt door zoveel partijen, organisaties en individuele mensen ontzettend hard gewerkt om met de gehele 'fietscommunity' in Nederland vier hele mooie dagen neer te gaan zetten. Daarnaast verwacht ik verschillende kopstukken uit de internationale fietswereld, een unieke kans voor ons allemaal.

Moeten jullie steviger de concurrentie aangaan met de Denen als het gaat om het verkopen van Nederland Fietsland?

Onze concullega's uit Denemarken verkopen 'Nederland Fietsland' al regelmatig. Mede doordat wij niet alleen in onze hoofdstad een uitstekend fietsnetwerk en -voorzieningen hebben, maar er zijn in ons gehele land fietsvoorzieningen te vinden; iets waarin de Denen nog steeds erg naar ons opkijken. Ook trekken we, als 'leading cycling nations', gezamenlijk op. Bijvoorbeeld op maandagmiddag voorafgaand aan Velo-city, waarin we samen een workshop over de relatie tussen zelfrijdende auto's en de fiets in de toekomst organiseren. Wel zouden we vanuit Nederland nog meer de krachten kunnen bundelen om één en dezelfde visie uit te dragen wanneer we de grens overgaan. Er wordt soms nog te veel op 'eigen houtje' verkend, terwijl veel kennis al voorhanden is door eerdere bezoeken of

projecten. Hier zouden we nog slimmer met elkaar kunnen samenwerken, ondanks de soms tegenstrijdige belangen. Samen komen we uiteindelijk toch verder. Een gemeenschappelijke visie zou bijvoorbeeld kunnen zijn hoe de fiets bijdraagt aan gezondheid, geluk, een duurzame wereld en prettigere steden waar mensen elkaar gemakkelijker ontmoeten en er meer onderling contact is. Daarnaast is het belangrijk om aan te kunnen tonen wat de fiets nu eigenlijk oplevert, op al deze verschillende gebieden. Samen met het ministerie van I&M denken we daar momenteel verder over na.

Je komt veel in het buitenland. Zie daar wel eens zaken waarvan je denkt: hadden we dat maar in Nederland?

Het valt relatief mee hoe vaak wij in het buitenland persoonlijk aanwezig dienen te zijn; steeds vaker kunnen we inkomende vragen en opdrachten bij onze partners neerleggen. Zodoende creëren we gezamenlijk een veel grotere slagkracht om Nederland Fietsland wereldwijd op de kaart te zetten. Soms is een vraag dusdanig specifiek dat er een onafhankelijk en breed verhaal wordt verteld; in die gevallen gaan we als Dutch Cycling Embassy wel vaak zelf (mee) op pad. En soms ook om de marketing extra aandacht te kunnen geven tijdens een bezoek.

Ik denk dat we in Nederland goed op weg zijn de laatste jaren, onder andere met de recente Nationale Fietsagenda, ofwel het Tour de Force-programma. Als ik iets moet noemen waarin we kunnen leren van het buitenland, dan denk ik aan de enorme technologische kracht van bijvoorbeeld Taiwan, waar de technologie bijna voelbaar is en waar men al volop aan de slag is met 'Connected Bikes'. Wereldwijd zien we de e-bikes ook aan populariteit winnen. Met name in heuvelachtige gebieden hebben alle leeftijden wereldwijd wel een type e-bike naar eigen smaak gevonden: van elektrische mountainbikes tot elektrische 'fatbikes' (handig in de sneeuw) en elektrische tour e-bikes. Dichter bij huis timmert ook Duitsland flink aan de weg met mooie, toeristische fietsroutes.