

# Fietsverkeer

| nummer 22 | jaargang 8 | juni 2009 |

FIETS  BERAAD



## > Waarom de fiets? En waarom de auto?

Waarom pakken mensen de fiets naar het stadscentrum en waarom de auto? Een grondig marktonderzoek leert meer over achterliggende beweegredenen. En hoe daarop is in te spelen om het aanbod te verbeteren en communicatiecampagnes op af te stemmen. > pagina 10 t/m 15



### > Waardevolle fietsverbindingen zijn vaak weerloos

Bij barrièrevorming gaat het vaak om weerbarstige materie. Het probleem wordt wel onderkend, maar goede oplossingen zijn kostbaar. Hoe sleep je er als gemeente een redelijk compromis uit? > pagina 24



### > Gemalen betonpuin als alternatief voor het schelpenpad

Hoge onderhoudskosten en problemen rond de schelpenwinning doen het schelpenpad de das om. Rustieke schelpenpaadjes worden vervangen door asfalt. Maar er zijn inmiddels alternatieven voorhanden. > pagina 28

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

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

## colofon

juni 2009 - nummer 22 > ISSN: 1872-0870 |

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

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

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

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

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

U kunt zich opgeven op [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl).

### coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Fietsberaad, Leeuwensteingebouw,  
Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht |  
| telefoon 010 282 58 54 | website [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl) |  
| e-mail [vanboggelen@fietsberaad.nl](mailto:vanboggelen@fietsberaad.nl) |

### Leden Fietsberaad >

<b>Victor Molkenboer</b>	voorzitter
<b>Charlotte van Bameveld</b>	Mobycon
<b>Bas Braakman</b>	gemeente Eindhoven
<b>Ruud Diteweg</b>	gemeente Utrecht
<b>Louis Eggen</b>	gemeente Den Haag
<b>Monique de Jong</b>	gemeente Winterswijk
<b>Cor van der Klaauw</b>	provincie Groningen
<b>Dick de Korte</b>	Stadsgewest Haaglanden
<b>Martijn te Lintelo</b>	gemeente Nijmegen
<b>Kees Miedema</b>	NS Commercie
<b>Wim Mulder</b>	gemeente Apeldoorn
<b>Eric Nijland</b>	Stichting Landelijk Fietsplatform
<b>Wim Salomons</b>	gemeente Enschede
<b>Paul van Weenen</b>	provincie Utrecht
<b>Kees Slabbekoorn</b>	waterschap Zeeuwse Eilanden
<b>Hillie Talens</b>	CROW
<b>Theo Zeegers</b>	Fietsersbond
<b>Bo Boormans</b>	DTV Consultants
<b>Henk van Zeijl</b>	Goudappel Coffeng
<b>Bert Zinn</b>	Verkeer en Waterstaat

## inhoud

> <b>kort nieuws</b>	<b>3</b>
<b>Bike City: woningen voor fietsers &gt;</b>	<b>7</b>
<b>Waarom de fiets? En waarom de auto? &gt;</b>	<b>10</b>
<b>Goes: fietsstad zonder fietsbeleid &gt;</b>	<b>16</b>
<b>Stadsplattegronden voor fietsers in vijf steden &gt;</b>	<b>21</b>
<b>Waardevolle fietsverbindingen zijn vaak weerloos &gt;</b>	<b>24</b>
<b>Gemalen betonpuin als redelijk alternatief voor het schelpenpad &gt;</b>	<b>28</b>
> <b>lezers reageren</b>	<b>31</b>
> <b>het laatste woord: Ahmed Marcouch, Stadsdeelvoorzitter Amsterdam Slotervaart</b>	<b>32</b>

> Zie voor achtergrondinformatie bij de artikelen: [www.fietsberaad.nl/fietsverkeer](http://www.fietsberaad.nl/fietsverkeer)

## themabijeenkomsten

### > **Excursie Nijmegen**

| 25 juni 2009 | De inhaalslag in het fietsbeleid van de gemeente Nijmegen resulteerde in de nominatie voor Fietsstad 2008. Het Fietsberaad organiseert samen met de gemeente Nijmegen een excursie langs enkele interessante resultaten van dit beleid.

> Zie [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

## nieuw bij het fietsberaad

### > **Bas Braakman - Gemeente Eindhoven**

'We hebben in Nederland op fietsgebied al veel bereikt. Traditioneel wordt vaak ingezet op het verbeteren van fietsinfrastructuur en stallingen. Er moet echter veel meer gebeuren om het aantal fietsverplaatsingen daadwerkelijk weer in de lift te krijgen. Er is nog veel fietspotentieel dat aangeboord kan worden door een gezonde mix van maatregelen gericht op infrastructuur en marketingmaatregelen.'



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

> U kunt zich gratis abonneren via [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl).

## kort nieuws

### Fietsers profiteren nog te weinig van **veilige 30 km/uur-wegen**

**30 km/uur-wegen zijn aanzienlijk veiliger dan 50 km/uur-wegen. Weliswaar is het aantal ernstig gewonde voetgangers en fietsers op 30 km/uur-wegen aanzienlijk toegenomen, maar dat komt vooral door de toename van het aantal 30 km/uur-wegen. Niet goed ingerichte 30 km/uur-wegen zorgen wel voor relatief veel fietsslachtoffers.**

Dit blijkt uit het onderzoeksrapport De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30 km/uur-erftoegangswegen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Sinds 1989 is meer dan 30.000 kilometer weglengte omgebouwd tot 30 km/uur-erftoegangsweg. Deze wegen zijn veel veiliger voor voetgangers en fietsers dan 50 km/uur-wegen, aldus het SWOV-onderzoek. Toch is het aantal ernstig gewonde voetgangers en fietsers, aangereden door een motorvoertuig op 30 km/uur-wegen, tussen 1995 en 2007 gestegen van 27 naar 590. Het aantal doden per jaar steeg van 3 naar 16.

Voor een groot deel is dit toe te schrijven aan de stijging van het aantal 30 km/uur-wegen, maar vooral het aantal slachtoffers onder fietsers steeg sneller. Het aantal slachtoffers onder fietsers nam in de laatste tien jaar toe van 2,4 tot 11,7 ernstig gewonden per 1.000 km weglengte.

Het is belangrijk dat de snelheidslimiet op 30 km/uur-wegen geloofwaardig is, zo voegt de SWOV hier aan toe. Op veel wegen is dit nu niet het geval en hebben automobilisten de neiging harder te rijden. 'Wanneer alle 30 km/uur-wegen een geloofwaardige snelheidslimiet zouden hebben, zou dit jaarlijks 200 ernstige letselslachtoffers kunnen besparen, in het bijzonder onder fietsers. Dit is een daling van eenderde.'

Bij ongevallen met fietsers op kruisingen valt het hoge aantal ongevallen op voorrangskruisingen op. 'Dergelijke kruisingen



Het aantal 30 km/uur-wegen nam de afgelopen jaren sterk toe, het aantal slachtoffers onder fietsers steeg de afgelopen jaren echter relatief meer.

horen eigenlijk niet thuis in Zones 30 (behalve op wegen die duidelijk als hoofdfietsroute zijn ingericht, red). Ook hierbij kan een geloofwaardige snelheidslimiet het aantal slachtoffers beperken. Ongeveer tweederde van de ongevallen met kinderen tussen de nul en elf jaar zijn oversteekongevallen. Passende maatregelen gericht op veilige oversteekmogelijkheden ontbreken in driekwart van die situaties. Deze maatregel kan jaarlijks maximaal 50 slachtoffers besparen.'

Het ombouwen van 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen heeft tot een forse daling van het aantal slachtoffers onder voetgangers en fietsers geleid. De SWOV doet dan ook de aanbeveling verder te gaan met het herinrichten van woonstraten naar optimaal ingerichte 30 km/uur-erftoegangswegen. Hiervoor is het wel nodig vast te stellen hoe de ideale 30 km/uur-weg er uit ziet. Ook doet de SWOV de aanbeveling de nu gehanteerde maatstaven voor een optimale inrichting van 30 km/uur-wegen aan te scherpen en te verduidelijken. Verder is het nodig te onderzoeken aan welke inrichtingseisen voorrangskruisingen moeten voldoen in Zones 30.

#### **Gemeente Den Haag investeert flink in hoofdrouten netwerk**

De gemeente blijft het Haagse hoofdrouten netwerk voor fietsers verder verbeteren. In 2009 lopen de bestedingen aan meer en betere fietspaden en stallingen naar verwachting op tot bijna € 10 miljoen. In 2008 was dat bijna € 4 miljoen, de twee jaren daarvoor circa € 2,5 miljoen.

#### **Honderden extra 'Zwolve' fietsklemmen in binnenstad Zwolle**

In de binnenstad van Zwolle is een begin gemaakt met het plaatsen van honderden extra fietsklemmen. Het gaat om een extra breed model dat speciaal voor Zwolle is ontwikkeld.

#### **Meer fietsdiefstal in de stad, maar minder aangifte**

In 2008 werd bij 5 procent van de Nederlanders de fiets gestolen. Slechts één op de drie slachtoffers deed aangifte.



EU-commissaris Antonio Tajani: 'Actieplan stedelijke mobiliteit moet ook fiets promoten.'

## Nederlandse steden ondertekenen Charter van Brussel

**Helmond, Breda, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Houten en Eindhoven hebben het Charter van Brussel ondertekend. Hiermee geven deze steden aan dat ze zich actief inzetten om de fiets te stimuleren als volwaardig onderdeel van stedelijke mobiliteit. Daarnaast is het Charter een oproep aan de Europese Unie om de fiets in de stad te promoten.**

Het Charter is een initiatief van de Velo-City 2009 conferentie die in mei plaats had in Brussel. Het Charter noemt concreet een aantal doelstellingen waaraan steden zich conformeren. Zo streeft men naar een aandeel van de fiets in de modal split van minimaal 15% en een reductie van het aantal fietsslachtoffers met 50 procent in 2020. Daarnaast zetten steden zich in voor betere fietsparkeervoorzieningen en antidiefstalmaatregelen. Fietsen naar school en het werk zal actief worden gestimuleerd. Ook vragen de ondertekenaars aan de Europese Unie om een Bicycle Officer aan te stellen, een parlementaire werkgroep fietsen op te richten en de nodige financiële middelen beschikbaar te stellen. De Bicycle Officer zou moeten worden

gestationeerd binnen DG TREN en zal fietsactiviteiten van de verschillende DG's gaan coördineren.

Tijdens Velo-City kondigde Antonio Tajani, vice-president van de Europese Commissie, aan de komende jaren de nodige financiële middelen beschikbaar te stellen voor het promoten van de fiets. De Commissie wil nog dit jaar een actieplan voor stedelijke mobiliteit uitbrengen met een aantal concrete maatregelen voor een duurzamere stedelijke mobiliteit, onder meer middels het promoten van de fiets.

Ondertussen worden al via structuur- en cohesiefondsen middelen beschikbaar gesteld. In de periode 2007-2013 zal naar schatting 600 miljoen euro worden geïnvesteerd in fietsinfrastructuur in de Europese regio's die op deze fondsen een beroep kunnen doen.

In het kader van het STEER-programma voor een duurzamer energiegebruik in het vervoer is daarnaast 10 miljoen euro uitgetrokken voor tien proefprojecten met fietsen. Ook in het kader van het CIVITAS-project, een EU-project dat steden helpt een duurzamer, schoner en veiliger vervoerssysteem te ontwikkelen, komt geld vrij voor de ontwikkeling en evaluatie van nieuwe fietsmaatregelen.

## Fietsroutes Rotterdam-Delft en Zoetermeer-Den Haag **aanzienlijk verbeterd**



**De fietsroutes tussen Rotterdam en Delft en tussen Zoetermeer en Den Haag zijn flink opgeknapt om zo meer woon-werkfietsers aan te trekken. Dat gebeurde in het kader van het Fiets filevrijplan van het ministerie van Verkeer en Waterstaat waarbij in totaal acht trajecten worden aangepakt.**

Het tien kilometer lange traject Delft-Rotterdam is nu voor een deel omgevormd tot een directe en snelle fietsroute met een grotendeels vrijliggend fietspad en weinig kruisingen. De fietsroute is deels in rood geasfalteerd, heeft geen enkel verkeerslicht en de fietser heeft altijd voorrang. Aan een deel van de route wordt nog

### Nextbike rukt op

Het Duitse Nextbike-fietsverhuursysteem wint terrein in Duitsland en Oostenrijk. Het systeem is eenvoudiger van opzet dan bijvoorbeeld Vélib in Parijs en daardoor goedkoper te exploiteren. Inmiddels draait het in enkele tientallen steden.

### Maastricht komt met ambitieus fietsplan

De gemeente Maastricht wil de komende jaren fors investeren in de fiets. Tot 2011 wordt vier miljoen euro uitgegeven aan verbeteringen aan het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen in de stad en aan promotie en educatie. Ook na 2011 vinden nog forse verbeterlagen voor de fietsers plaats.

### Gemeente Almelo schrapt fietsnelweg

Waar andere gemeenten de economische crisis aangrijpen om meer te investeren in fietsinfrastructuur, volgt Almelo de omgekeerde weg. De voor 2009 aangekondigde extra maatregelen uit de Fietsnota worden allemaal geschrapt.

## Cycling in the Netherlands nu in vier talen

Leg een stapeltje neer bij een internationaal fietssymposium, en vijf minuten later zijn ze allemaal verdwenen. Cycling in the Netherlands is een internationale fietsbestseller die wereldwijd gretig aftrek vindt. Onlangs verscheen een geactualiseerde versie in vier talen.

Informatie over organisatie en inhoud van het Nederlandse fietsbeleid is zo vaak gevraagd, dat actualisatie nodig was. Deze keer is er naast de Engels versie (Cycling in the Netherlands) ook een Franse (Le vélo aux Pays Bas), een Duitse (Radfahren in den Niederlanden) en een Spaanse (La bicicleta en Países Bajos) versie uitgebracht.

De brochure biedt bondige informatie over een breed scala van onderwerpen met betrekking tot de Nederlandse fietsaanpak. Daarbij wordt ingezoomd op onderwerpen als fietsbeleid, fietsgebruik en de oorzaken voor het succes van het Nederlandse fietsen. Aan de hand van concrete praktijkvoorbeelden worden voorzieningen voor de diverse doelgroepen besproken, zoals winkelen met de fiets in Houten en Park en Bike in Amsterdam.



Voorbeelden van infrastructurele maatregelen komen onder andere uit Zwolle, Oss, Utrecht en Breda. En voor het fietsparkeren - al dan niet in combinatie met ov - komen de voorbeelden onder meer uit Utrecht en Apeldoorn. En uiteraard is er ook aandacht voor OV-fiets. De brochure is rijk geïllustreerd met fotomateriaal.

Belangstellenden kunnen exemplaren aanvragen via de website [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl). De publicatie is ook te downloaden via de Kennisbank. Dat gebeurde inmiddels al meer dan 6000 keer.

gewerkt. Door procedurele hindernissen is men achter op schema geraakt.

De fietsroute voor het woon-werkverkeer tussen Zoetermeer en Den Haag ligt aan de noordzijde van de A12. Een meer recreatieve verbinding ligt aan de zuidzijde. Op deze trajecten is onder meer gewerkt aan de aanleg van nieuwe fietspaden, het plaatsen van verlichting en de aanleg van fietstunnels. Ook hier wordt nog gewerkt aan verdere verbeteringen.

Volgens een tussentijdse evaluatie leiden maatregelen, zoals egaliseren van asfalt, aanbrengen van ontbrekende verlichting, scheiden van fietsers van het overige verkeer en het wegnemen van obstakels, tot een meetbare toename van het aantal fietsers. Van de

ondervraagde fietsers op vijf filevrijroutes waren 28% nieuwe fietsers en 72% bestaande fietsers. Van de nieuwe fietsers pakte 4% voorheen de auto. Van de bestaande fietsers pakte 1% nog vaker de fiets in plaats van de auto.

Op de routes Utrecht-Breukelen en Rotterdam-Delft is na de verbeteringen een zeer sterke groei (meer dan een verdubbeling) van het aantal fietsers te zien.

Verder blijkt uit de evaluatie dat het project Fiets filevrij een belangrijke regierol vervult in het verbeteren van de fietsroutes. De combinatie van stimulans, regie en communicatie maakt het makkelijker om geld los te krijgen en de routes worden snel aangelegd.

### **Tweerichtingen fietspaden leiden tot problemen bij rotondes**

Om knelpunten bij rotondes tegen te gaan is het aanbevelingswaardig om in de toekomst hoofdfietsroutes niet meer uit te voeren als tweerichtingsfietspad. Dit stelt de gemeente Doetinchem in de nieuwe concept-Fietsnota.

### **Lichte daling fietsslachtoffers in 2008**

In 2008 nam het totale aantal fietsdoden licht af tot 181 (in 2007 189). Het aantal dodelijke fietsongevallen met vrachtauto's daalde van 26 naar 21. Het aantal dodehoek-fietslachtoffers daalde in 2008 naar 6 (tegen 8 in 2007).

### **Vélib gaat gewoon verder**

Het Parijse fietsverhuurproject Vélib gaat uitbreiden met nog eens 300 stations en 3300 fietsen. Dat brengt het totaal op 21000 fietsen. Het vandalisme-probleem gaat men aanpakken door een nieuwe fiets te ontwikkelen.

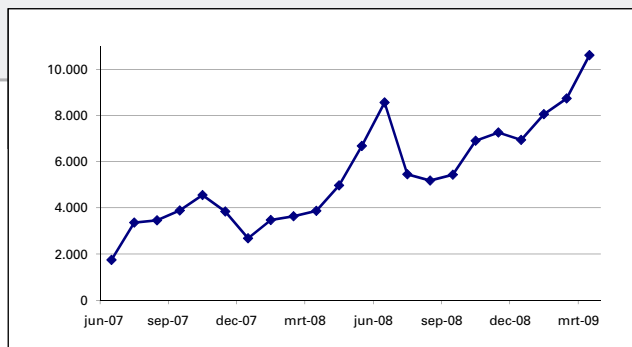
> Lees verder: [www.fietsberaad.nl/nieuws](http://www.fietsberaad.nl/nieuws)

## kort nieuws

### Maandelijks meer dan **10.000** bezoekers op Fietsberaad.nl

**Het aantal bezoekers van de website van het Fietsberaad is de laatste jaren sterk gestegen. In maart 2009 passeerde de website de grens van 10.000 unieke bezoekers per maand.**

In mei 2007 lanceerde het Fietsberaad een geheel vernieuwde website, met een heldere structuur die geheel gericht is op het snel vinden van de gewenste informatie. De vernieuwde opzet blijkt goed aan te slaan bij de vraag van beleidsmakers in binnen- en buitenland. Sinds de lancering is het aantal bezoeken



Unieke bezoekers per maand [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

kers verzesvoudigd tot meer dan 10.000 per maand. Het aantal gedownloadte bytes is zelfs met een factor 13 toegenomen. De groeispurt van de laatste maanden wordt vooral veroorzaakt door belangstelling uit het buitenland. Ongeveer 40 procent van de bezoekers komt van over de grens.

## Gratis fiets voor **pendelaars**

**De N302 in Harderwijk gaat de komende periode helemaal op de schop. Een fietstransferium moet automobilisten bedienen die tijdens de werkzaamheden het laatste stukje naar hun werkplek op de fiets willen afleggen. Die krijgen bovendien een gratis fiets.**

150 personen krijgen gedurende de werkzaamheden aan de N302 een transferiumfiets in bruikleen. Als tegenprestatie wordt van hen verwacht dat ze minimaal driemaal in de week vanaf het transferium de fiets nemen (bij een vijfdaagse werkweek) gedurende veertien maanden. Wie hieraan voldoet, mag de fiets ter waarde van 700 euro na afloop houden. De speciale elektronische toegangsdeur van de fietsenstalling registreert dagelijks wie zijn fiets ophaalt en weer terugbrengt. Deelnemers kunnen kiezen uit acht verschillende typen fiets.

Deelname is helemaal gratis. De winst zit 'm volgens adviesbureau XTNT, die het plan in opdracht van de provincie Gelderland bedacht, in het feit dat het aanleggen en inrichten van een fietstransferium weliswaar veel geld kost, maar dat een buspendel stukken duurder is. Inmiddels hebben zich al meer dan 150 werknemers voor de gratis fiets ingeschreven.



Een fietstransferium moet automobilisten over de streep trekken.

### **Grote wachtsluis moet fietsoversteek veiliger maken**

Een groot formaat wachtsluis moet een gevaarlijke fietsoversteek op de N361 in de provincie Groningen veiliger maken. Veel groepen scholieren en forenzen maken gebruik van deze fietsoversteek. Door een brede met hekken beveiligde opstelplaats te maken tussen de rijstroken hoopt men inschattingfouten van fietsers te voorkomen.

### **Amsterdam wil fietsparkeerverbod opnemen in APV**

Amsterdam wil in de APV de mogelijkheid opnemen om fietsverboden in te stellen. Voorwaarde is wel dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn.

### **Fietsenstalling herkent fietsers**

Een ingenieus toegangssysteem zorgt er voor dat de nieuwe gratis fietsenstalling Stadserv in Almelo alleen toegankelijk is voor fietsers.

> Lees verder: [www.fietsberaad.nl/nieuws](http://www.fietsberaad.nl/nieuws)

## > **Bike City:** woningen voor fietsers

Ron Hendriks

Terwijl in ons land de discussie de laatste tijd vooral ging over de vraag of het fietsenschuurtje al dan niet in een bouwverordening moet, bouwde men in Wenen een compleet appartementengebouw speciaal gericht op fietsers. Het is nog te vroeg om vast te stellen of het concept echt werkt zoals bedoeld. Maar gegadigden zijn er in ieder geval genoeg.

# Bike City

## Vorgartenstraße 132

Volgens burgemeester Rudolf Schicker van Wenen wordt 65% van de trips in de Oostenrijkse hoofdstad afgelegd per ov, fiets of te voet en dat zou beter zijn dan welke grote Europese stad dan ook. Wenen spant zich de laatste jaren in om het fietsgebruik verder te stimuleren. Men introduceerde de leenfiets en het fietsnetwerk telt inmiddels 1000 kilometer. Het fietsaandeel in de stad ligt nu rond vijf procent. Als het aan Schicker ligt mag dit aandeel verder omhoog tot acht procent.

Hij stond aan de wieg van het Bike City-project, dat min of meer toevallig ontstond naar aanleiding van een architectuurprijsvraag. 'Wonen bij het park' was het thema van de prijsvraag die werd gewonnen door Königlarch architecten. Schicker liep al langer met het idee rond om een thematisch



wooncomplex te realiseren rond 'fietsen en wellness'. De combinatie van beide plannen leidde tot de ontwikkeling van Bike City, een woningproject dat door de inrichting van het gebouw en de thematische aanpak het milieuvriendelijke vervoer een impuls moet geven.

## Ook in Nederland?

Laurent Theunissen van de Fietserbond ziet wel wat in een Nederlandse Bike City. Hij studeerde in 2002 af op het onderwerp 'Fietsen stallen bij wooncomplexen' waarbij hij concludeerde dat het vaak droevig is gesteld met dergelijke voorzieningen. Dit is voor de concurrentiepositie van de fiets niet al te best: 'Het is vaak gemakkelijker om de auto te nemen dan de fiets.'



Bike City belooft in dat opzicht meer. 'Sterk punt van het concept is dat men naast het stimuleren van het fietsgebruik een compleet mobiliteitsaanbod biedt dankzij de aanwezigheid van de auto's, de nabijheid van een treinstation en van voorzieningen. Dat kan voor de bewoners van toenemend belang worden als hun levenssituatie verandert (komst kinderen, ander werk).'

Ook de gerichtheid op een actieve leefstijl in het algemeen spreekt Theunissen aan. 'Zowel wat betreft de voorzieningen in het complex en het bijbehorende terrein als de ligging nabij een recreatiegebied. Fietsgebruik past binnen die leefstijl.'

'Verder betalen de bewoners niet verplicht voor dure autoparkeervoorzieningen terwijl ze daar misschien geen behoefte aan hebben. Niet-autobe-

zitters plukken hier zelf het voordeel van het niet-autobezitten.'

De inrichting lijkt wat de bereikbaarheid, veiligheid, beleving en voorzieningen betreft flinke stappen in de goede richting te zetten ten opzichte van het gemiddelde appartementencomplex, maar dat kan op basis van de beknopte beschrijving niet goed worden beoordeeld, vindt Theunissen. 'Onduidelijk maar wel belangrijk is het beheer van de gemeenschappelijke voorzieningen. Ook is het belangrijk dat de fiets in het gebouw/op het terrein wordt bevoordeeld ten opzichte van de auto, zodat je vanuit de woning eerst bij de fiets uitkomt en voor de auto verder moet lopen.'

'Al met al een goede zaak als het fietsgebruik zo wordt gestimuleerd. Voor jongeren lijkt het me aantrekkelijk. Ik ben benieuwd of ouderen zich daar ook thuis voelen.'

Dat projectontwikkelaars en woningcorporaties desgevraagd niet echt geïnteresseerd lijken, verbaast Theunissen niet echt. 'Ik heb de indruk dat projectontwikkelaars zich uitsluitend op de grootste gemene deler richten: in de verkooppraatjes zijn de autoparkeervoorzieningen en de nabijheid van de autosnelweg prominent aanwezig. Op de plaatjes juist weer niet, daar staan bloemetjes en fietsers. De tegenwerking van projectontwikkelaars kan de bouw van zulke complexen flink bemoeilijken en afhankelijk maken van machtige publieke doordouwers met een sterk hart voor de fiets. Die zijn er niet overal.'

## Fietsparkeernorm: één op één

De ontwikkeling van Bike City begon rond 2005 onder supervisie van Gesiba, één van de grootste woningbouwverenigingen in Oostenrijk. Op de locatie nabij het centrum van de stad, maar ook dichtbij een recreatiegebied langs de Donau en met een goede aansluiting op het fietsnetwerk werd een appartementengebouw neergezet met 99 woningen. Het complex - voltooid in juli 2008 - werd zodanig ingericht dat fietsers er makkelijk uit de voeten kunnen. Zo zijn er bijvoorbeeld twee extra grote liften waardoor de fietser zijn vervoermiddel naar

zijn appartement kan meenemen. Eenmaal daar aangekomen kan hij de fiets neerzetten in de extra grote hal die in sommige woningen aanwezig is.

*Architect Claudia König: 'Kosten niet hoger dan gebruikelijk.'*

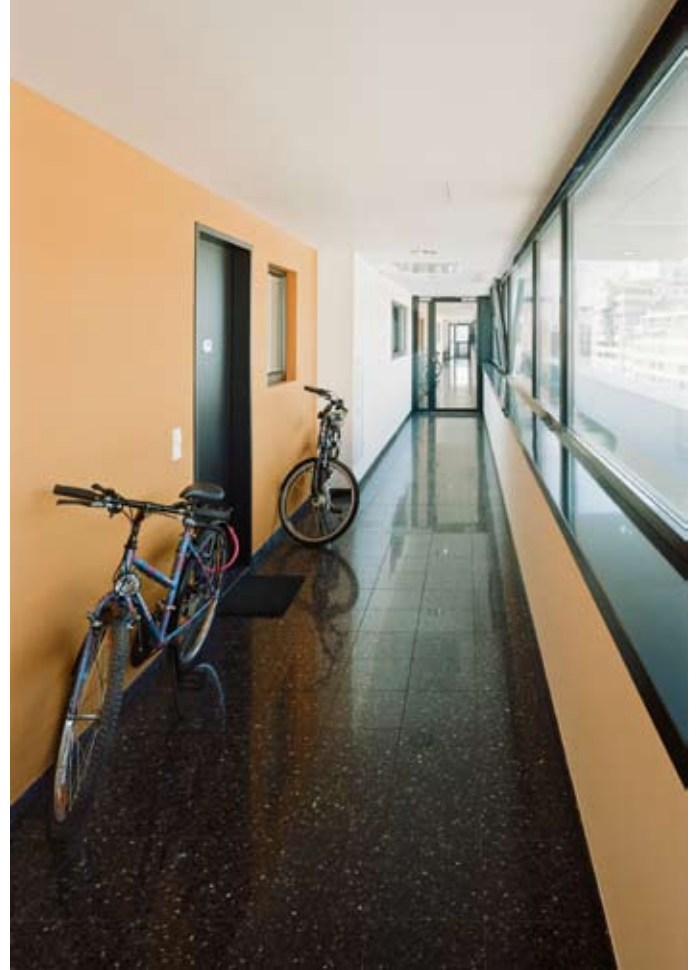
Beneden parkeren kan echter ook. Er zijn 330 fietsparkeerplaatsen, verdeeld over verschillende voorzieningen. Dat komt ongeveer overeen met een parkeernorm van één fiets per



Veel glas maken een goede sociale controle mogelijk op de fietsvoorzieningen.







bewoner. Voor de dure fietsen zijn er speciale fietsboxen in de kelder. Op begane grondniveau zijn grote glazen ruimten ingericht waar men de fiets kan parkeren, met een speciale afdeling voor kinderfietsen.

Glas is op de begane grond meer gebruikt, waardoor de benedenverdieping een transparante indruk maakt. En er bovendien sociale controle op onder meer de gestalde fietsen mogelijk is. De begane grond is verder ingericht als 'bike world', met naast de stallingsvoorzieningen tevens fietsverhuur en een fietswerkplaats. Verder is er een 'wellness-area' met een sportcentrum,

een sauna en zonnebanken. Ook zijn er ontmoetingsruimten voor de bewoners en de jeugd.

#### **Veel belangstelling**

De 99 appartementen, variërend van 67 tot 125 m<sup>2</sup>, waren in een mum van tijd verhuurd. De huur ligt tussen de € 400,- en € 750,- en er gelden maximum inkomenseisen. Om te voorkomen dat het project het stigma zou krijgen van een 'fietsgetto' is ook een aantal autoparkeervoorzieningen aangelegd. De huur van een autoparkeerplaats kost € 70,- per maand. Daarvan zijn er 56 beschikbaar. De in Wenen geldende parkeernorm van één autoparkeerplaats per woning werd daartoe losgelaten. Dat was mogelijk op grond van een wetswijziging waardoor men het aantal parkeerplaatsen mag reduceren tot 1 per 10 woningen, voorop gesteld dat men andere vormen van mobiliteit stimuleert, zoals ov, fietsen of autodelen. Dat laatste gebeurt ook in Bike City, waar het gebruik van deelauto's wordt aangemoedigd en het station vlakbij is.

#### **Meer projecten**

Volgens Claudia König van het architectenbureau liggen de kosten van het project niet hoger dan gebruikelijk. Dat komt onder meer doordat de meerkosten van de fietsvoorzieningen konden worden weggestreep tegen kosten die konden worden bespaard door het achterwege laten van autoparkeerplaatsen. Woningbouwvereniging Gesiba heeft inmiddels een tweede project gepland.

Foto's: Rupert Steiner



# > **Waarom de fiets?** **En waarom de auto?**



*Otto van Boggelen, Fietsberaad*

**Waarom pakt de ene inwoner de fiets voor een ritje naar het centrum en de andere de auto? Het blijft een intrigerende vraag die aan de basis ligt van het fietsbeleid. Het is ook de centrale vraag in een marktonderzoek dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Fietsberaad is uitgevoerd.**

Als je weet waarom mensen kiezen voor de auto of de fiets, weet je ook welk soort maatregelen je moet nemen om het fietsgebruik te bevorderen.

Het marktonderzoek maakt onderdeel uit van het project Marktgericht Fietsbeleid. Samen met de gemeenten Apeldoorn, Hilversum, Nijmegen en Zwolle wil het Fietsberaad ervaring opdoen met de toepassing van marketinginstrumenten in het fietsbeleid. De eerste stap is een uitgebreid marktonderzoek, waarin de nadruk ligt op verplaatsingen naar het stadscentrum. Wat zijn de unieke verkoopheigenschappen (unique selling points) van de fiets als het gaat om deze ritjes? Het marktonderzoek is betaald door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en uitgevoerd door Blauw Research. Het bestaat uit twee fases. In de eerste fase zijn groepsdiscussies gehouden met willekeurige inwoners uit de betrokken gemeenten. De tweede fase is een grootschalige enquête. Om de resultaten te kunnen vergelijken met een landelijk gemid-

delde is de enquête ook uitgevoerd onder inwoners van middelgrote steden elders in het land. In dit artikel ligt de nadruk op dit landelijke beeld. Voor dit artikel zijn verder enkele aanvullende analyses uitgevoerd.

## **Marktsegmentatie**

Essentieel in de marketing is marktsegmentatie. Hierbij wordt de markt opgedeeld in min of meer homogene groepen mensen. Blauw Research heeft een drieling gemaakt op basis van het feitelijke auto- en fietsgebruik en de beeldvorming over de beide vervoermiddelen.

- 1 Mensen die de voorkeur geven aan de auto (25% van de inwoners van middelgrote steden);
- 2 Mensen die het gebruik van de fiets overwegen ('overwegers') (37%);

## Sterke punten van de steden

Het onderzoek brengt goed de sterke punten van de fiets in de verschillende pilotgemeenten aan het licht. In Apeldoorn is dat heel duidelijk het netwerk van gratis bewaakte stallingen. Bijna 90 procent van de Apeldoorners is tevreden of zeer tevreden over de gratis bewaakte stallingen. In de uitwerking van de Apeldoornse pilot wordt voortgeborduurd op dit sterke punt. De gemeente Apeldoorn en het Fietsberaad ontwikkelen momenteel een beloningssysteem voor gebruikers van de stallingen. Daarover meer in de volgende nummers van Fietsverkeer.

Het 'unieke verkoopargument' van de fiets in Hilversum is de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto. Meer dan 90 procent van de Hilversummers denkt dat de fiets minstens zo snel is als de auto. Dit heeft alles te maken met de compacte structuur van de stad, waardoor men relatief dicht bij het centrum woont, en de files en het eenrichtingsverkeer voor auto's.



### 3 Mensen met een voorkeur voor de fiets (38%).

Een weinig verrassende indeling, maar wel handzaam voor nadere analyse van de markt.

De waaromvraag staat centraal in het marktonderzoek.

Waarom pakken mensen de fiets naar het stadscentrum? En waarom de auto? Als je het antwoord weet, weet je ook welk soort maatregelen je moet nemen om het fietsgebruik te bevorderen.

Het gaat daarbij niet alleen om verbeteringen van het product (infrastructuur, stallingen), maar ook om de toon en inhoud van de communicatie. Verschillende vragen in de enquête gaan over de waaromvraag, maar de antwoorden zijn niet altijd eensluidend.

In dit artikel komen drie verschillende invalshoeken aan de orde, namelijk:

- 1 Welk imago heeft het fietsen en is dat van invloed op het fietsgebruik?
- 2 Welke redenen geeft men zelf om wel of niet te fietsen?
- 3 Wat moet er volgens de mensen zelf gebeuren om hen vaker over de streep te krijgen?

### Het imago van de fiets en de auto

In de marketing wordt doorgaans veel aandacht besteed aan de 'zachte' kanten van een product. Hoe beleeft men een fietsrit? Wat is het imago van fietsen? Uit eerder onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) was al bekend dat een grote meerderheid van de Nederlanders (84%) een positief beeld heeft van de fiets. Zo wordt het fietsen sterk geassocieerd met de basisemotie 'vreugde'. Een bijna even grote meerderheid van de Nederlanders heeft echter ook een positief beeld van de auto.

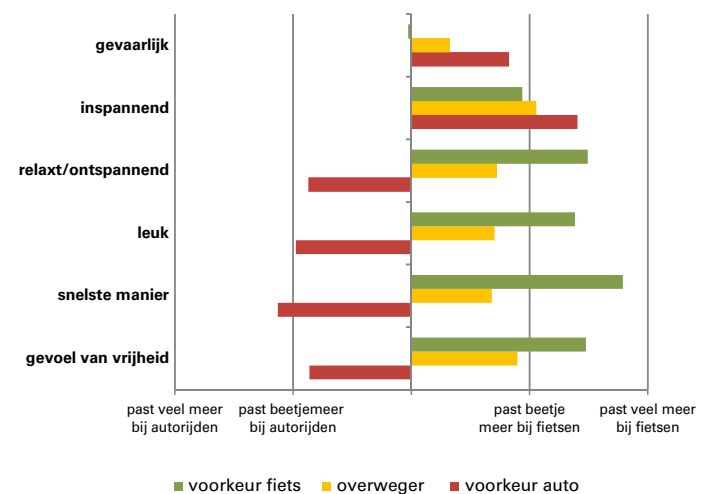
In dit marktonderzoek is een aantal imago-aspecten voorgelegd aan de respondenten, maar nu moesten de respondenten kiezen. Past het imago-aspect meer bij fietsen of meer bij autorijden? Uit de antwoorden blijkt dat fietsen naar het centrum een sterker imago heeft dan autorijden naar het centrum. Alle imago-aspecten vindt men (veel) meer bij het fietsen passen dan bij het autorijden, zowel de positieve ('gevoel van vrijheid',

'snelste manier', 'leuk' en 'relaxed') als de negatieve ('inspannend' en 'gevaarlijk').

### Positieve imago-aspecten

Bij de positieve imago-aspecten zijn er wel grote verschillen tussen de segmenten. De meeste automobilisten vinden 'gevoel van vrijheid', 'snelste manier', 'leuk' en 'relaxed' toch meer bij autorijden passen, zelfs in de stad (zie grafiek 1). Een campagne strategie gericht op automobilisten kan dus niet terugvallen op een positief imago van de fiets. Om automobilisten vaker in het zadel te krijgen moet bij hen eerst een positiever beeld van het fietsen gekweekt worden. Gelukkig vindt een ruime meerderheid van de overwegers de positieve imago-aspecten wel vooral bij het fietsen passen. Dat kan benut worden in eventuele campagnes.

Het imago van het fietsen en autorijden (gemiddelde score per segment)





Fietsers nemen soms de auto vanwege de mogelijkheid om eventueel bagage te kunnen vervoeren.



Het weer vormt een belangrijke reden om niet te gaan fietsen. Tegen slecht weer is weinig te doen. Wel kan men er op inspelen in de communicatie en campagnes. Bijvoorbeeld door de fietsers die door de regen komen te belonen.

### Negatieve imago-aspecten

Over de negatieve imago-aspecten is er meer eensgezindheid. Zowel fietsers, overwegers als automobilisten vinden 'inspannend' (veel) meer bij fietsen passen dan bij autorijden. Dat geldt ook voor 'gevaarlijk', maar dan in mindere mate. De sterke associatie van 'inspannend' met fietsen is echter wel voor meerdere uitleg vatbaar. Voor de één is inspannend vooral vermoeiend. Tijdens de groepsdiscussie in Hilversum werd ook flink gepuft en gekreund over de afstanden en de hoogteverschillen (hoewel beiden klein). Voor de ander is inspannend een synoniem voor even lekker bewegen. In die zin had de vraagstelling eenduidiger gekund. Hoe het ook zij, in beide gevallen kan de sterke associatie met inspannend benut worden in combinatie met gezondheid. Fietsen is soms vermoeiend, maar je werkt wel aan je gezondheid.

### Imago verklaart veel

Hoe groot is de invloed van de verschillende imago-aspecten op het fietsgebruik? Groot, blijkt uit een aanvullende statistische analyse. De verschillen in fietsgebruik tussen de inwoners zijn voor een belangrijk deel te verklaren door hun antwoorden op de imago-aspecten. Het beeld dat een inwoner heeft van de snelheid van de fiets heeft de grootste invloed op het fietsgebruik, gevolgd door de mate waarin iemand fietsen associeert met relaxed/ontspannen en een gevoel van vrijheid. De beeldvorming over de onveiligheid van het fietsen blijkt veel minder samen te hangen met het daadwerkelijke fietsgebruik. De positieve imago-aspecten zijn verder veel belangrijker dan persoonskenmerken als opleiding, leeftijd, geslacht en autobezit. Ook het beeld dat iemand heeft van de kwaliteit van de fietsroute en de stallingen vertoont een veel minder sterke samenhang met het fietsgebruik.

### Redenen om de fiets te pakken

Bij de tweede invalshoek om de waaromvraag te beantwoorden, is respondenten gevraagd wat de belangrijkste drie redenen zijn om de fiets of de auto te pakken. Dat hoeft niet de echte reden te zijn. Het zijn rationele verklaringen die men achteraf geeft voor het gedrag. Sociaal wenselijke verklaringen liggen op de loer.

'Goed voor de gezondheid' wordt in alle drie de segmenten het meest genoemd. Bijna de helft van de inwoners van middelgrote steden zegt dat gezondheid een belangrijke reden is om (af en toe) op de fiets naar het centrum te gaan. Op de tweede plaats staat de 'snelheid'. Vooral overwegers en fietsers geven vaak de snelheid als reden op om te kiezen voor de fiets. Voor automobilisten die (af en toe) naar het centrum fietsen, is snelheid minder vaak een belangrijke overweging. Daar zijn twee verklaringen voor. Enerzijds wonen automobilisten gemiddeld wat verder van het centrum af. De fiets kan daardoor minder goed op reistijd concurreren met de auto. Aan de andere kant schatten automobilisten de snelheid

#### Belangrijkste redenen om de fiets te nemen per segment

Automobilisten *)	%	Overwegers *)
goed voor de gezondheid	45	goed voor de gezondheid
lekker in de buitenlucht	41	snelste manier
goedkoop	41	

\*) percentage van de mensen die wel eens op de fiets naar het centrum gaan

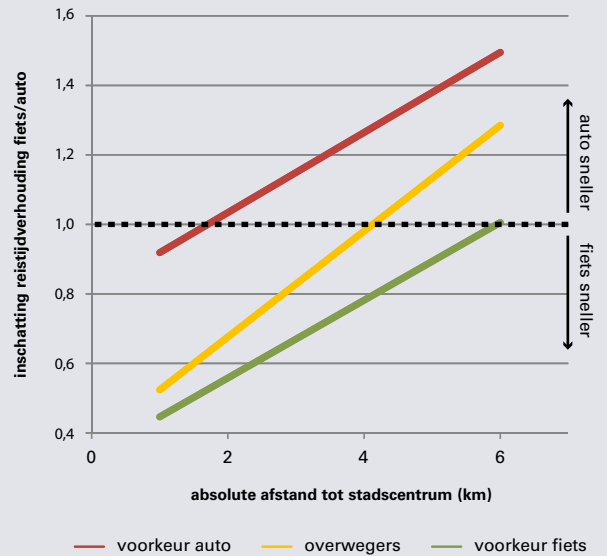
#### Belangrijkste redenen om de auto te nemen per segment

Automobilisten *)	%	Overwegers *)
bagage	63	bagage
auto is comfortabel	36	slecht weer
slecht weer	35	
snelste manier	30	

\*) percentages van de mensen die wel eens met de auto naar het centrum gaan

## Beleving van de reistijd in Hilversum en Apeldoorn

In de enquête is gevraagd om de reistijd naar het centrum in te schatten per fiets en per auto (inclusief parkeren en lopen). Op basis hiervan is per inwoner de ingeschatte reistijdverhouding fiets/auto berekend. De verschillen tussen inwoners zijn groot. Dit wordt deels verklaard door de feitelijke afstand (in km). Naarmate de afstand van woning tot centrum toeneemt, schat men de reistijd van de auto gunstiger in. Het omslagpunt ligt gemiddeld voor Hilversum en Apeldoorn rond de 4 kilometer. In een straal tot 4 kilometer is de fiets in de beleving sneller. Daarbuiten de auto. Er zijn echter wel grote verschillen tussen de segmenten. Automobilisten denken dat de auto al vanaf 1,7 kilometer sneller is dan de fiets. Voor de fietsliefhebbers geldt het tegenovergestelde. Bij hen ligt het omslagpunt pas bij 5,9 kilometer. Welke segment het aan het juiste eind heeft is niet te zeggen, omdat gegevens over de werkelijke reistijden ontbreken. Maar de metingen uit de Fietsbalans doen vermoeden dat de overwegers het dichtste bij de werkelijke reistijdverhouding zitten.



van de fiets relatief laag in, ook als ze dicht bij het centrum wonen (zie kader). Dit sluit dus goed aan bij de eerdere constatering dat automobilisten het imago-aspect 'snelste manier' meer bij autorijden vinden passen dan bij fietsen. Automobilisten noemen vaker dan de andere segmenten 'goedkoop' als reden om (af en toe) op de fiets naar het centrum te gaan. Dat heeft waarschijnlijk alles te maken met het uitsparen van parkeergeld voor de auto. Verder staat bij automobilisten naast 'gezondheid' ook 'lekker in de buitenlucht' hoog genoteerd. Kortom, redenen die te maken hebben met bewegen in de buitenlucht doen het goed bij automobilisten die toch af en toe fietsen. Opvallend is verder dat automobilisten (net als overwegers) relatief vaak spontaan het nuttigen van alcohol noemen. Het drinken van een borrel is natuurlijk een hele goede reden om niet in de auto te stappen. Het is lastiger om dit gegeven te gebruiken in een fietspromotiecampagne. Misschien dat een subtiele toespeling nog door de politiek correcte beugel kan.

%	Fietsers *)	%
49	goed voor de gezondheid	49
37	gewoonte	38
	snelste manier	37

%	Fietsers *)	%
82	bagage	76
61	slecht weer	72

### Waarom de auto?

Naast redenen om te fietsen is ook gevraagd waarom men (wel eens) met de auto het stadscentrum ingaat. Met stip op nummer 1 in alle segmenten staat het moeten vervoeren van bagage. Het vervoeren van kleine kinderen past in dezelfde categorie. In de discussiegroepen bleek dat het niet alleen gaat om de bagage die men werkelijk wil vervoeren, maar ook om de mogelijkheid, de vrijheid, om bagage te kunnen vervoeren. Ook als men niet van plan is volumineuze goederen te kopen, wil men de vrijheid hebben om impulsieve aankopen te kunnen doen.

Het bagageprobleem van de fiets is niet eenvoudig op te lossen. Fietsers investeren vaak in hun eigen oplossing, zoals de aloude fietstassen en kinderzitjes. Daarnaast verschijnen er de laatste jaren steeds meer bakfietsen, aanhangfietsen en transportfietsen in het straatbeeld. Maar wat kan een gemeente doen? In de reacties op de enquête worden verschillende ideeën geopperd. Bagagekluisjes bij de fietsenstalling, zodat je je aankopen in ieder geval tijdelijk kunt opbergen. Uitleen van kinderbuggy's bij de fietsenstalling. Ook een bezorgservice voor (impuls-)aankopen wordt geopperd. Leuke ideeën, maar het is de vraag of ze voor de consument handig genoeg zijn. Eerdere experimenten met een bezorgservice bij een supermarkt zijn bijvoorbeeld mislukt. Het feit dat het bagageprobleem zo prominent naar voren komt is wel reden om elke kans te benutten. Wordt vervolgd.

Na de bagage is slecht weer de belangrijkste reden om (af en toe) de auto te nemen naar het centrum. Regen en wind. Net als bij bagage speelt ook bij het weer onzekerheid een belangrijke rol. Nu regent het nog niet, maar misschien op de terugweg wel. Voor de zekerheid kiest een deel van de mensen dan toch de auto.

Het weer is natuurlijk door de gemeente nog moeilijker te beïnvloeden dan het bagageprobleem. Veel respondenten suggereren overdekte fietspaden (soms als grasje). Los van de haalbaarheid is het de vraag of de openbare ruimte (en dus



Verbetering van de fietsinfrastructuur en de stallingen stimuleert fietsers én mensen die overwegen om te gaan fietsen.



De snelheid van de fiets is een belangrijk voordeel ten opzichte van de auto.

ook het fietsen) daar aantrekkelijker van wordt. En een gratis regenpak voor elke nieuwe inwoner is ook niet bevorderlijk voor het imago van de fiets. Wat dan wel? In ieder geval kunnen gemeenten en provincies zorgen voor enige beschutting tegen weer en wind en droge plekjes in de stalling. Daarnaast kan het weeraspect op alle mogelijke manieren meegenomen worden in de communicatie en campagnes. Bijvoorbeeld: benut het voorjaar om mensen (opnieuw) kennis te laten maken met de fiets. Toon begrip als mensen met de auto komen als het regent (maar al die andere keren komt u natuurlijk lekker op de fiets). Geef fietsers een beloning als ze door de regen komen. En is een buienradar in de stalling wellicht een idee?

#### **Factoren die mensen over de streep trekken**

Bij de derde en laatste invalshoek konden respondenten in een open vraag zelf aangeven wat hen over de streep kan trekken om vaker de fiets te gebruiken naar het centrum. Een groot deel van de fietsers en de automobilisten geeft hetzelfde antwoord: niets. Fietsers, omdat ze al bijna altijd fietsen. Automobilisten, omdat ze sowieso niet willen of kunnen fietsen. In die

zin zijn de groeikansen in het segment overwegers inderdaad het grootst.

In alle segmenten wordt 'meer zon, minder regen' vaak genoemd, maar daar hebben we het al over gehad. Bij de overwegers en de fietsers ligt verder sterk de nadruk op de verbetering van de fietsinfrastructuur en de stallingen. Vaak heel specifiek. Variërend van voorrang op rotondes, asfalteren van fietspaden, minder steile hellingen tot gratis bewaakte stallingen en het opheffen van fietsparkeerverboden. Kortom, het traditionele fietsbeleid. Wel opmerkelijk: hoewel bagage en het weer de belangrijkste belemmeringen zijn om te fietsen, geven veel mensen zelf aan dat vooral verbetering van infrastructuur hen over de streep kan trekken. Dat wil overigens niet zeggen dat men ontevreden is met de huidige situatie. Integendeel. Een meerderheid is (zeer) tevreden met de fietsinfrastructuur en de stallingen.

Voor zover automobilisten zaken noemen die hen over de streep kunnen trekken, zijn deze gevarieerder van karakter. Ook verbetering van fietsinfrastructuur, maar minder gedetailleerd en ook minder nadruk op stallingen. Automobilisten

#### **Bezoekfrequentie en kansen voor de fiets**

Voor de middenstand is het vooral interessant hoeveel de verschillende segmenten spenderen in de binnenstad. Uit eerder onderzoek is bekend dat fietsers per bezoek minder uitgeven, maar ze compenseren dit door vaker te komen. Ook uit dit onderzoek blijkt zonneklaar dat de bezoekfrequentie van fietsers veel hoger is (naar bestedingen is niet gevraagd). 75% van de fietsers gaat minimaal één keer per week de stad in, tegen 42 procent van de automobilisten. Voor middenstanders is dit interessant vanwege impulsaankopen en de spreiding door de week.

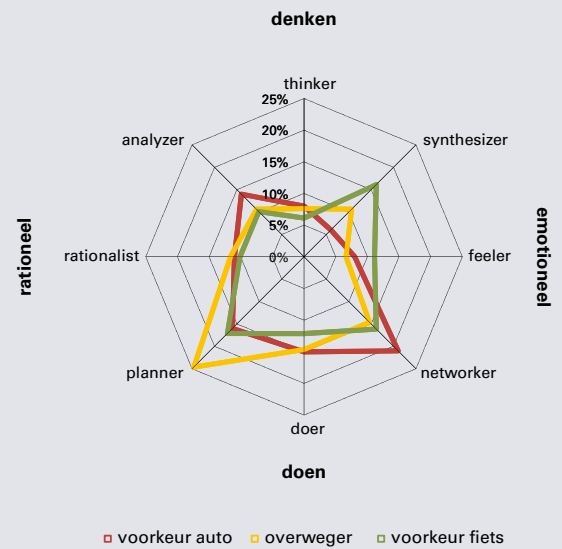
De hoge bezoekfrequentie van fietsers wordt deels verklaard doordat zij gemiddeld dicht bij het centrum wonen. De trouwste klanten wonen het dichtst bij de winkel. Maar ook fietsers die wat verder weg wonen, bezoeken het centrum vaker dan autoliefhebbers bij hen in de wijk. Kennelijk is voor mensen die gewend zijn te fietsen de drempel om even de stad in te gaan lager. De fiets staat voor de deur en men weet de weg en de stallingen. Het is overigens niet zo dat mensen die de voorkeur geven aan de fiets ook

echt altijd fietsen. Voor ongeveer driekwart van de centrumbezoeken pakken zij daadwerkelijk de fiets. Bij de overwegers is dat ongeveer in de helft van de gevallen en bij automobilisten minder dan 1 op de 5 bezoeken aan het centrum. Voor alle segmenten geldt dat de kleine boodschappen vaker per fiets worden gedaan, dan het winkelen en uitgaan.

Een belangrijke vraag is natuurlijk of het fietsgebruik naar het centrum nog kan groeien. In theorie zouden zelfs fietsers nog vaker kunnen fietsen (zie boven), maar de meesten zijn van mening dat zij 'altijd op de fiets gaan, tenzij het echt niet anders kan', met name vanwege bagage en het weer. Het zal moeilijk zijn om het fietsgebruik van deze groep nog flink op te schroeven. Veel automobilisten geven aan dat ze nog veel vaker kunnen fietsen, maar driekwart van hen zegt tegelijkertijd toch liever met de auto te gaan. Het marktonderzoek van Blauw Research concludeert daarom dat bij het segment 'overwegers' de meeste kansen liggen.

## Het brein van de fietser en automobilist

Breinstijlen is een methode van het marktonderzoekbureau Blauw om consumenten te typeren op basis van hun manier van denken. Aan de hand van een aantal vragen wordt bepaald welke positie elke consument heeft op een tweetal assen die corresponderen met hersengebieden (zie figuur). De horizontale as met links het rationele menstype en rechts het emotionele. De verticale as met boven de denkers en onder de doeners. Uit de grafiek blijkt dat fietsers relatief wat vaker van het type 'synthesizer' zijn. Enkele kenmerken: nieuwe dingen ontdekken, vaag, onrealistisch, humor, plezier en creatief. In de communicatie zijn zij ontvankelijker voor gevoelsaspecten. Bij automobilisten ligt het zwaartepunt onder in de grafiek. Het zijn doeners. Beleving is belangrijker dan erover praten en nadenken. De marketingstrategie moet er vooral op gericht zijn dat automobilisten een keer ervaren dat fietsen snel, gezond en relaxed is. Overwegers zijn relatief wat vaker van het type 'planner'. Enkele kenmerken: gestructureerd, betrouwbaar en oog voor detail. Zij kunnen overtuigd worden met harde cijfers over de voordelen van het fietsen, die wel bevestigd moeten worden door ervaringen. Het is overigens sowieso goed om te focussen op de 'planner', omdat dit type ook goed vertegenwoordigd is onder fietsers en automobilisten.



noemen zelf wat vaker verhoging van de parkeertarieven en het autovrij maken van het centrum (maar waarschuwen soms dat ze zullen uitwijken naar andere koopcentra). Automobilisten noemen daarnaast vaker zaken die te maken hebben met lichamelijke beperkingen. Volgens enkelen zou een elektrische fiets uitkomst beiden, maar die is nog te prijzig. Andere automobilisten beschikken sowieso niet over een fiets (in goede staat).

### Rol van campagnes

Slechts enkele respondenten zeggen spontaan dat promotiecampagnes hen over de streep kunnen halen. In het onderzoek is daarnaast een aantal promotieacties voorgelegd aan de respondenten. Zowel in de discussiegroepen als in de enquête gaat de voorkeur uit naar campagnes waarin fietsers beloofd worden. 40 procent van de Nederlanders zegt dan waarschijnlijk wel vaker te gaan fietsen en nog eens 29 procent misschien. Waarschijnlijk is dit beeld te rooskleurig, want het antwoord is geheel vrijblijvend. Maar het idee kan in ieder geval op een breed draagvlak rekenen.

### Conclusies

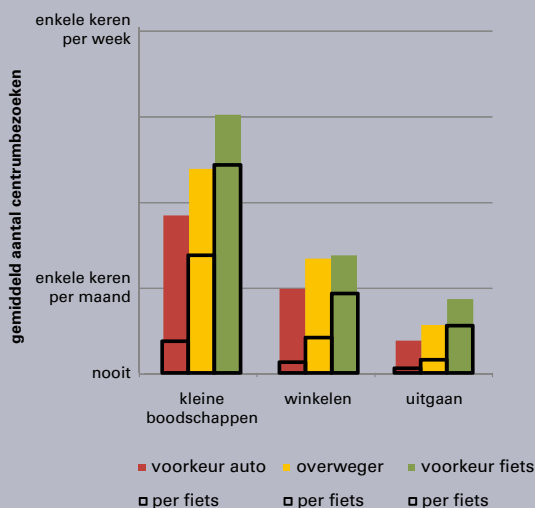
De drie invalshoeken om de waaromvraag te beantwoorden leveren deels verschillende antwoorden op. De imago-aspecten hangen sterk samen met het fietsen en dat sluit aan bij een belangrijke conclusie uit de discussiegroepen. Mensen hebben vaak een individuele basisvoorkeur. De één vindt het relaxed en leuk om met de auto de stad in te gaan, ondanks de files en het zoeken naar een schaarse parkeerplaats. De ander raakt alleen al bij de gedachte gestrest en krijgt juist op de fiets een gevoel van vrijheid. Die individuele basisvoorkeur is niet eenvoudig te doorbreken. Een meerderheid van de inwoners van middelgrote steden heeft overigens in de basis de voorkeur voor fietsen naar het centrum.

De uiteindelijke keuze van de consument is een combinatie van de basisvoorkeur en een persoonlijke inschatting van de praktische voor- en nadelen van de fiets en de auto op dat moment. Gezond, snel, goedkoop, frisse neus en alcohol drinken tegenover bagageproblemen, slecht weer en vermoeiend. Die persoonlijke inschatting van de voor- en nadelen is eenvoudiger te beïnvloeden dan de basisvoorkeur.

Essentieel is in ieder geval de persoonlijke inschatting van de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto, en dat zal menig verkeerskundige bekend in de oren klinken. Het fietsgebruik van 'automobilisten' kan nog aanzienlijk groeien als zij een realistischer beeld krijgen van de reistijd per fiets. Veel overwegers en fietsers vinden al dat de fiets kan concurreren op reistijd en dat kan verder uitgebuit worden in de communicatie. Met name voor inwoners die relatief dicht bij het centrum wonen is de reistijd een ijzersterk verkoopargument van de fiets. Voor de verder gelegen wijken moet de nadruk meer liggen op 'gezond' en 'frisse neus halen'.

Tot slot de infrastructuur. Veel mensen verwachten van gemeenten toch vooral infrastructurele maatregelen. Maar ook bij infrastructuur moet en kan de beleving van de reistijd per fiets een belangrijk ontwerpcriterium zijn. Denk aan rechtstreekse routes, minimale wachttijden en fietsparkeren voor de deur. Maar ook wachtdoorspellers, voorrang en groene golven.

> Zie voor literatuurverwijzingen [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl).



# > **Goes:** fietsstad zonder fietsbeleid

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

**Voor de Fietsersbond was Goes in 2008 bijna de Fietsstad van Nederland. We gingen kijken en praten, op zoek naar het antwoord op de kernvraag: is Goes een echte fietsstad?**

Natuurlijk, de term fietsstad slaat ook op de kwaliteit van het lokale fietsbeleid, de fietsvoorzieningen, de tevredenheid van fietsers en nog meer. Maar uiteindelijk gaat het toch om wat er op straat gebeurt. Zo gezien is Goes inderdaad een fietsstad. Dat besef is pas de laatste jaren ontstaan. Naar het lijkt met een tamelijk triviale reden: in lijstjes met de best scorende gemeenten in fietsgebruik werd vroeger vaak een ondergrens van 50.000 inwoners gehanteerd. En Goes telt 37.000 inwoners. Tegenwoordig ligt de ondergrens meestal lager. Daardoor kan in het ene lijstje Zwolle of Leeuwarden en in het andere lijstje Groningen bovenaan staan. Maar in ieder geval hoort Goes bij die echte top.

## **Kleine stad, grote economische functie**

Waarom fiets men in Goes zoveel? En wellicht ook (de cijfers wijzen daar enigszins op) in toenemende mate? De ruimtelijke kenmerken van de stad Goes spelen waarschijnlijk een rol. Die zijn ideaal voor de fiets. Goes telt niet echt veel inwoners: 36.000 in de gehele gemeente en zo'n 27.000 in de stad zelf. Daardoor is het bij een gemiddelde dichtheid dus een stad met korte afstanden, met veel qua lengte goed befietbare verplaatsingen. Naar het stadshart is het nooit meer dan 3 km; de langste verplaatsingen binnen Goes zullen zelden boven zo'n 4 km komen.

Goes is een oude stad met een relatief omvangrijk ouder stadscentrum (het gebied tussen de singels/wallen). En tegelijk het economisch hart van Zeeland met liefst 25.000 arbeidsplaatsen. Het oude stadshart brengt met zich mee dat auto-gebruik aanzienlijke belemmeringen kent. De zware economische functie legt ook bijna automatisch een sterke druk op het wegennet: langere reistijden per auto. En het parkeren van de auto in het centrum kost geld. Dat is een basis die sowieso al voor veel fietsgebruik zal zorgen, eigenlijk overal in Nederland.

*Hans Feij, verkeerskundige Goes:*

*'Wij een fietsstad? Pas de laatste tijd gaan we dat zelf een beetje geloven, als we de cijfers zien en als we zo'n Fietsstad-nominatie krijgen.'*

## **Effectief zonder expliciet fietsbeleid**

Deze vooral ruimtelijke verklaring van het hoge fietsgebruik past eigenlijk goed bij de verbazing die Hans Feij, verkeerskundige van Goes, toont als het om die Fietsstad-status van Goes gaat. 'Wij een fietsstad? Pas de laatste tijd gaan we dat zelf een beetje geloven, als we de cijfers zien en als we zo'n Fietsstad-nominatie krijgen. Maar het leefde en leeft in Goes niet echt. Er wordt politiek zeker niet nadrukkelijk naar gestreefd en ook

Populierenstraat bij kruising met Beukenstraat



De fietsroute vanuit Overzuid naar het stadscentrum

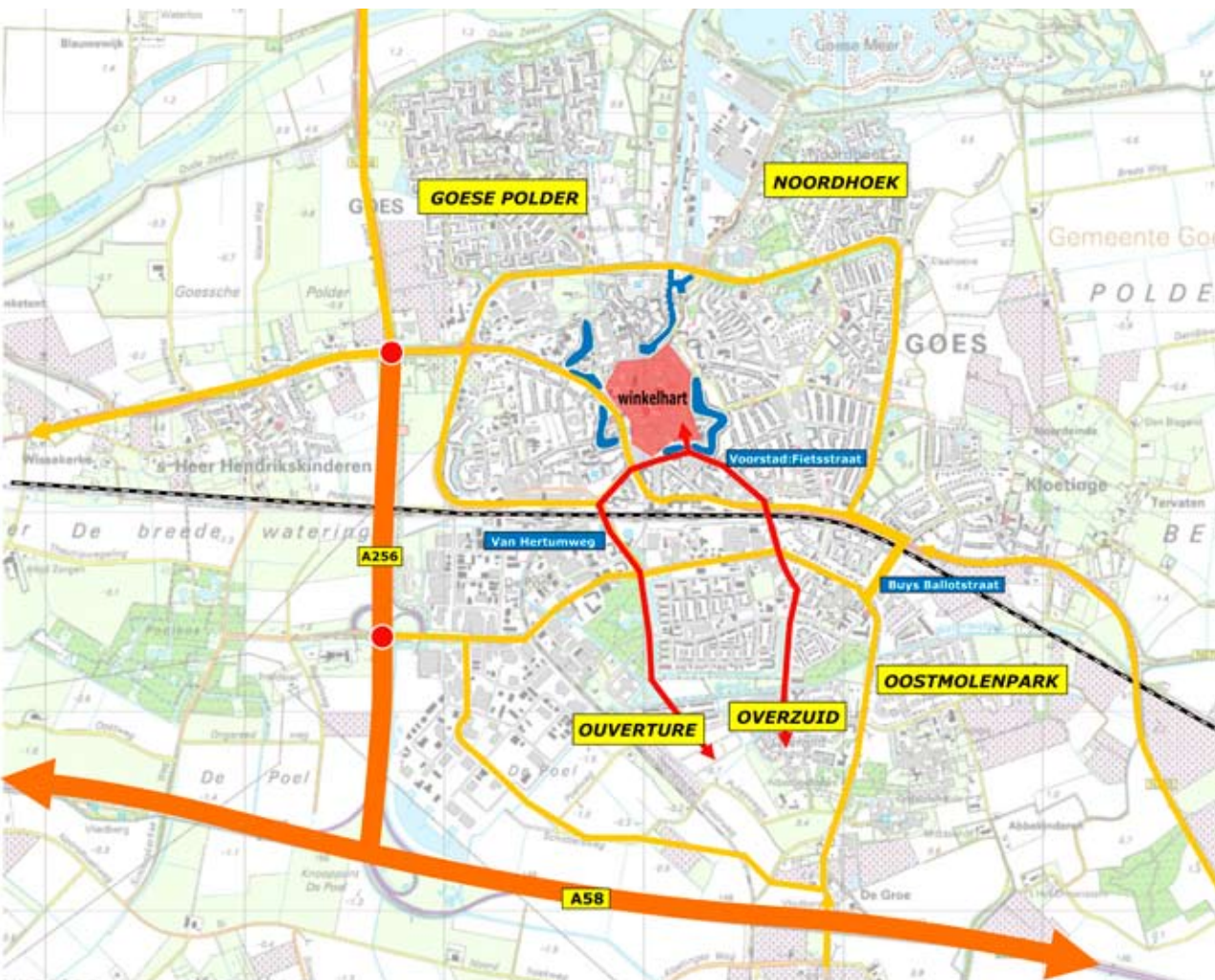
Lindenstraat



Kloetingseweg







onder burgers lijkt het niet echt een issue.'

Een expliciet fietsbeleid heeft Goes in ieder geval niet. Er is geen fietsplandocument; er is geen vastgesteld fietsroutenetwerk; er is bijvoorbeeld ook bijna geen specifieke informatie over fietsbeleid op de website van Goes. Feij vindt het zelfs lastig om te bedenken op welk gerealiseerd fietsproject hij echt trots is.

Is het dan zo mager? Wel veel fietsgebruik, maar nagenoeg geen als zodanig benoemd fietsbeleid, geen expliciete politieke wil en geen helder zichtbare 'fiets-daden'? Is het puur

een gevolg van de ruimtelijke kenmerken van Goes, plus een beetje verklaring in de fietscultuur van de Zeeuwen, die meer dan gemiddeld fietsen? Nee, het is zeker niet slecht fietsen in Goes en daar is de afgelopen decennia erg veel aan gedaan. Alleen niet nadrukkelijk als fietsbeleid en niet zo politiek gedreven.

#### **Fietsen in de oude stad**

Goes binnen de Ringweg, dat is zo ongeveer de oude stad. Het eeuwenoude centrum binnen de wallen plus de krappe oudere woonwijken ten oosten en westen. De fiets speelt hier

Voorstad nabij Blaauwbeenstraat



Voorstad nabij het centrum



een grote rol. Doorgaand autoverkeer door dit gebied binnen de ringwegen is minimaal. Het autoverkeer naar het centrum wordt over een beperkt aantal routes naar de betaalde parkeerlocaties geleid.

In Goes-West zijn al in de jaren negentig enkele diagonale 'kruispunt-knips' aangebracht die het tot een rustige woonwijk maken. In het grotere Goes-Oost ligt het lastiger. Daar lopen nog enkele te drukke routes doorheen die ook nog raken aan de belangrijkste scholenlocatie van Goes. In het uit 2005 daterende GVVP stond het voornemen op enkele plaatsen in Goes-Oost de doorgaande routes te knippen, uit te werken in een 'wijkverkeerscirculatieplan'. Het is er nog niet van gekomen, maar het is nog wel een voornemen.

Specifieke fietsvoorzieningen en nadrukkelijk zichtbare fietsroutes zijn er bijna niet in dit oudere Goes. Alleen de fietsroute over de Voorstad, onderdeel van de hoofdfietsroute vanuit Goes-Zuid en gerealiseerd bij de realisatie van die nieuwbouwwijk. Verder is het toch vooral een kwestie van je eigen weg vinden door autoluwe straten die echter niet altijd even comfortabel zijn.

In het winkelhart zelf is de fiets in verschillende krappe winkelstraten toegestaan. Ook in de krappe Gasthuisstraat, Oude Vismarkt en Lombardstraat omdat deze oost-westverbinding nu eenmaal nodig is in het fietsnetwerk. Er zijn geen goede alternatieven. Fietsverkeer in deze krappe straatjes geeft natuurlijk weleens wat fricties en geregeld zullen fietsers sterk moeten vertragen of afstappen. Goes wil nu eenmaal niet tegen het fietsverkeer kiezen. (Zie ook Fietsverkeer nr. 11, mei 2005, waarin uitgebreider is ingegaan op het fietsen in krappe voetgangersstraten in Goes.)

De laatste jaren zijn er ook op veel plaatsen aan de rand van de winkelstraten grote aantallen goede fietsklemmen bijgeplaatst. Met resultaat, want ze worden goed gebruikt en geven

een beduidend rustiger beeld. Tegelijk is er ook een duidelijk resterend fietsparkeerprobleem: de Grote Markt, zeker op marktdagen. Een gratis bewaakte stalling zou zeker niet mistaan in Goes.

#### **Fietsen in de nieuwe stad**

In de verhouding oudbouw/nieuwbouw zal Goes wellicht ook redelijk illustratief zijn voor Nederlandse middelgrote en kleine steden met een historische kern. Goes is globaal te verdelen in:

- 1 het oudste deel met 11.000 inwoners (centrum, Oost en West);
- 2 zeventiger en tachtiger jaren wijken met 8.000 inwoners (de noordelijke wijken Goese Polder en Noordoek en (nog wat ouder) Goes-Zuid;
- 3 nieuwe wijken gebouwd vanaf de jaren '90 met 6.000 inwoners 'over het spoor' (Oostmolenpark, Overzuid, Ouverture, Aria).

*Hans Feij, verkeerskundige Goes:*

*'Je hoort altijd over de moeizame relatie tussen verkeer en stedenbouw, maar daar is bij ons nooit sprake van geweest.'*

In de tweede groep, de tijd van de woonerven en hofjes, werden vaak al prettige fietsvoorzieningen gerealiseerd. Ook in Goes. Grotendeels solitaire fietspaden door de wijken heen, de hoofdroutes voor autoverkeer mijndend.

In de echte nieuwbouwwijken kon al helemaal van scratch af aan iets moois voor fietsers worden neergelegd. En dat is in Goes ook gedaan. Hans Feij: 'Je hoort altijd over de moeizame relatie tussen verkeer en stedenbouw, maar daar is bij ons nooit sprake van geweest. Integendeel, het vroegtijdig inbrengen van goede verkeerswensen ging bijna altijd probleemloos. Ook ste-



**Geleidelijke verbeteringen in de oude stad: de recent heringerichte Westerstraat/Nieuwstraat; hoofdroute vanuit Goese Polder.**



## Hans Feij en Goes

Dat verkeerskundige Hans Feij al snel in de wij-  
vorm praat over Goes en het verkeersbeleid van Goes is niet vreemd. Sinds 1982 werkt hij al bij de gemeente. Begonnen bij Stedenbouw en vooral werkend aan inrichtingsplannen, werd hij rond 1990 de eerste 'echte' verkeerskundige bij de gemeente. Daarna maakte hij het eerste echte verkeersplan van Goes (1993). Dat zorgde o.a. voor een goede wegcategorisering, fietsroutes naar Zuid en betaald parkeren in het centrum. Het GVVP uit 2005 is nu de basis voor de vele en grote plannen die op dit moment in ontwikkeling zijn.



denbouwers wilden en willen hier graag met vooruitstrevende wijkontwerpen voor de dag komen.'

Goes kreeg zo al vroeg een fietsstraat, deel van een schitterende fietsroute van Goes-Zuid naar het centrum. Maar niet alleen die fietsstraat maakte Goes-onder-het-spoor tot schitterend fietsgebied. Ook bij de latere zuidelijke wijken werden mooie fietsassen gerealiseerd, bijvoorbeeld het Vivaldipad dwars door Overzuid.

Verder zien we brede, soepele fietspaden langs de drukke autoroutes door Zuid en ruime rotondes, geheel volgens richtlijnen aangelegd. Het is goed toeven op de fiets, daar onder het spoor!

Het aantal fietsers tussen centrum en de zuidelijke wijken is ook aanzienlijk gestegen. Recent is op de drie spoorwegovergangen geteld. Op de meest westelijke overgang (Van Hertumweg) ging het om 5.000 fietsers per etmaal, op de meest oostelijke (de Buys Ballotstraat, die tamelijk excentrisch ligt in de stedelijke fietsstructuur) om 3.000 en op de centrale overgang - de fietsroute met de Voorstad-fietsstraat erin - om liefst 8.000 fietsers per etmaal.

### Plannen genoeg

De drie spoorwegovergangen met vele fietsers zijn tegelijk illu-

stratief voor de bijzondere toestand waarin de fietsinfrastructuur lijkt te verkeren. Van heel goed tot heel slecht. Nog lang niet alles is op peil. De perfecte centrale fietsroute via Kloetingseweg en Voorstad is genoemd. De twee andere spoorwegovergangen zijn veel minder van kwaliteit. Hans Feij: 'We wachten op realisatie van de plannen die voorbereid worden. De spoorwegovergang van de Van Hertumweg wordt een tunnel, voor auto en fiets. Daarvoor worden nu de ontwerpen uitgetekend. Met perfecte oplossingen voor fietsers. En de Buys Ballotstraat moet heringericht worden, met meer nadruk op de leefbaarheid. Het blijft een drukke autoroute, maar toch wat minder dan nu, als we de aansluiting op de A58 en die Van Hertumweg-tunnel gerealiseerd hebben. Dan zal er ook meer ruimte komen voor fietsers.' Zo zijn aan de zuidkant van Goes goede oplossingen voor de grootste fietsknelpunten aan elkaar verknoot in omvangrijke plannen die zeker niet snel gerealiseerd gaan worden.

Bij de te drukke autoroutes door Goes-Oost is net zo iets aan de hand. De circulatie is pas echt aan te pakken als er duidelijkheid is in slepende discussies over autoparkeren nabij de Oostwal. De kruising Oranjeweg/Patijnweg moet een rotonde worden, met een fietstunnel aan de noordkant - althans, gere-



In de zuidelijke wijken zijn mooie fietsassen gerealiseerd, bijvoorbeeld het Vivaldipad dwars door Overzuid.

## 51 procent met de fiets

Fietsbalans-2 zegt dat het aandeel van de fiets in verplaatsingen tot 7,5 km sinds 2000 zeer hoog is en nog licht is gestegen van net onder 45% naar net erboven. Culemborg en Raalte (ook kleine gemeenten die voorheen in de scorelijstjes niet zichtbaar waren maar die tegelijk erkende fietsgemeenten zijn) doen het nog iets beter in de Fietsbalansanalyses. Gerekend over alle verplaatsingen is het fietsaandeel 35% (alle Goese-naren) duidelijk boven de circa 26% van heel Nederland.

Het V&W-Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid plaatste in 2008 in het rapport 'Vaker op de fiets?' Goes echt op de eerste plaats, met 51% van de kortere verplaatsingen (tot 7,5 km) per fiets. In die lijst staat Zwolle bijvoorbeeld op 2, Veenendaal op 6 en Groningen op plaats 9. De verschillen aan de top zijn echter gering en de betrouwbaarheidsmarges aanzienlijk.

lateerd aan de aanleg van de nieuwe oostelijke woonwijk Mannee. Een autoluwer maken van de drukke route tussen Goes-West en het centrum (Westwal) is ook gerelateerd aan de parkeerdiscussies en de aanleg van de Van Hertumweg-tunnel. Voor de noordkant van Goes geldt het nog het sterkst. De aanpak van de onveilige kruisingen tussen noord-zuidfiets-routes en de ringweg gebeurt in een groots totaalplan waarin de hele noordkant van de ringweg heraangelegd wordt, inclusief een aquaduct onder de Haven.

### Fietsbeleid toch nodig

Mooie plannen voor tientallen miljoenen euro's, die mede voor het fietsverkeer belangrijke verbeteringen zullen geven. Maar tegelijk is er nu op straat in Goes sprake van een situatie die voor fietsers lang niet overal aangenaam is. Vooral de verkeersonveiligheid is een punt van zorg. Ook voor de fietsers zelf, zo blijkt steeds weer. En dan is het natuurlijk schitterend als straks nagenoeg alle kruisingen tussen hoofd fietsroutes en de ringwegstructuur om het centrum van Goes heen ongelijkvloers zijn. Maar met alleen dat verwijzen naar de (verre) toekomst ben je er natuurlijk niet. Dat realiseert ook Hans Feij zich: 'We moeten de verkeersonveiligheid nu aanpakken, maar weten tegelijk niet goed wat te doen, omdat het allemaal zo verspreid over de stad gebeurt. Hele of halve black-spots, we hebben ze niet meer. Je komt toch echt steeds meer op het

vlak van gedragsbeïnvloeding en handhaving terecht.' Ook dat gaat dan echter weer over 'plannen'.

Concreet lijken er in Goes op straat echter ook vele tientallen kleine dingen te doen die nu blijven liggen, wachtend op de Grote Oplossingen. En misschien is dan toch een deel van de conclusie dat Goes laat zien hoezeer er naast integraliteit ook een zelfstandig, volwassen fietsbeleid nodig is. Zeker, in die grote integrale oplossingen voor diverse verkeersproblemen zit het fietsbelang terdege verwerkt. Maar voor de kortere termijn en kleinere knelpunten zou een strak bepaalde kaart van het fietsroutenetwerk in Goes, met de kwaliteit van alle routes -wegvakken en kruispunten - en daarmee de benodigde maatregelen helder aangegeven, wellicht ook een bijdrage kunnen leveren.



Spoorwegovergang Van Hertumweg: het goede fietspad verwordt tot een levensgevaarlijk smal strookje.



Buys Ballotstraat: 3.000 fietsers per etmaal in de verdrukking op veel te smalle suggestiestrookjes.



## > **Stadsplattegronden** voor fietsers in vijf steden

*Karin Broer*

**Wat 20 jaar geleden begon als een initiatief van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond is inmiddels uitgegroeid tot een reeks. Stadsplattegronden speciaal voor fietsers. Voor het vinden van de beste route, maar ook geschikt als promo.**

In vijf steden zijn inmiddels stadsplattegronden verschenen: Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. In Amsterdam en Utrecht zijn zelfs verschillende varianten verschenen. De kaarten hebben allemaal een schaal van rond de 1 op 14.000. Veel gedetailleerder dus dan het ruime aanbod van fietskaarten die vooral gebruikt worden voor recreatieve fietsritjes. Een ander belangrijk verschil met de toeristische fietskaarten is dat de stadsplattegronden een register met straatnamen hebben. Ze zijn in de eerste plaats bedoeld om de beste fietsroute te vinden naar bestemmingen in de stad of de directe omgeving. Daarnaast zijn op de plattegronden allerlei bestemmingen opgenomen, zoals postkantoren, ziekenhuizen en zwembaden, maar ook bewaakte fietsenstallingen en fietsmakers.

### **Samenwerking**

De fietsplattegronden zijn altijd een product van een innige samenwerking tussen de lokale afdeling van de Fietzersbond en de gemeente. En vaak zijn ook de regio of de provincie erbij betrokken. De taakverdeling verschilt per geval. De Fietzersbond levert meestal de lokale kennis over de gewenste fietsroute. De overheden zorgen onder andere voor de financiering, soms met een beetje hulp van Europa.

De ontwikkeling van een kaart komt soms wat moeizaam op gang. De gemeente Utrecht kondigde bijvoorbeeld in haar fietsplan uit 2002 al een fietsplattegrond aan. Pas na aandringen van de Fietzersbond en het beschikbaar komen van een Europese subsidie kwam het project van de grond. Toen de plattegrond er eenmaal was en bleek te voorzien in een duidelijke behoefte, kwam de zaak in een stroomversnelling. Inmiddels is de tweede editie verschenen en drie aparte plattegronden met delen van de stad Utrecht en omliggende gemeenten.

Een noodzakelijke partij is een uitgever die zorgdraagt voor de cartografische ondergrond, de productie en distributie. In vier van de vijf steden is dat Citoplan. Utrecht heeft gekozen voor Citoplan vanwege de kwaliteit van hun cartografische

producten en de ervaringen met fietsplattegronden van Den Haag en Amsterdam. Alleen de kaart van Rotterdam is in eigen beheer uitgegeven.

### Netwerk of alleen belangrijke routes

De grote discussies bij het maken van een stadsplattegrond voor fietsers gaan over de vraag welke fietsroutes er worden aangegeven. Daarbij zijn drie richtingen te onderscheiden: 1) alle fietspaden en stroken, 2) simpelweg de hoofdfietsroutes of 3) een selectie van aanbevolen fietsroutes.

Voor de eerste aanpak is gekozen bij de plattegrond die alweer meer dan twintig jaar geleden is gemaakt voor Rotterdam en omgeving. Er staat heel precies op aangegeven waar fietsstroken, een- en tweerichtingen fietspaden liggen en aan welke kant van de rijbaan een fietspad is gesitueerd. Een uitgangspunt dat Jan Laverman van de Rotterdamse Fietsersbond overeind wil houden als er een nieuwe kaart komt. 'Een fietser voelt zich belazerd als hij een mooie aanbevolen groene lijn volgt, maar hij wel drie keer moet oversteken omdat het fietspad van de ene kant van de weg naar de andere kant verhuist.'

In Den Haag is aanvankelijk gekozen voor de tweede aanpak. De hoofdfietsroutes uit het gemeentelijke fietsbeleid zijn met groene lijnen op de plattegrond geprojecteerd. Vanaf de tweede druk zijn ook de fietsroutes door woonwijken langs scholen en kleinere winkelcentra met geel aangegeven die een alternatief vormen voor het Haagse hoofdfietsroutenet, vertelt Daan Goedhart van de plaatselijke Fietsersbond-afdeling. 'Het Haagse hoofdfietsroutenet loopt grotendeels langs drukke

hoofdroutes voor het autoverkeer. In de praktijk gebruiken de fietsers de alternatieve gele routes veel vaker dan de routes van het Haagse hoofdfietsroutenet', weet Goedhart.

In Amsterdam is vanaf het begin gekozen voor een selectie van veilige en aantrekkelijke fietsroutes, de derde aanpak. De gedachte hierachter is dat fietsers wel een beetje hulp kunnen gebruiken om rustige routes te kunnen vinden. 'Maar intern zijn er flinke discussies', vertelt Marieke de Lange van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. 'Afgelopen keer bijvoorbeeld over de Vrijheidslaan. Daar liggen prachtige nieuwe fietspaden, maar het is ook een hele drukke weg. Die is er dus niet in gekomen, want vlakbij ligt een rustig alternatief. Bovendien vind je zo'n grote weg als de Vrijheidslaan toch wel.'

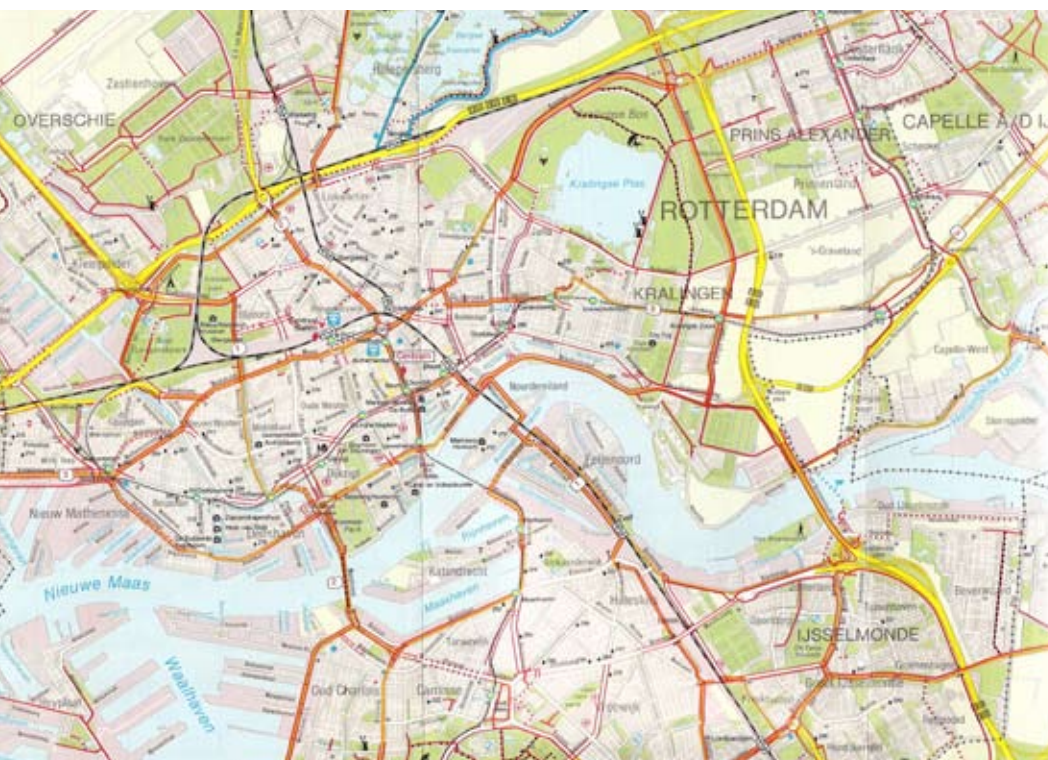
Het netwerk op de Amsterdamse plattegrond is dan ook grofmaziger dan op de andere plattegronden. Het is vooral geschikt voor fietsers die aantrekkelijke routes zoeken voor iets langere afstanden.

### Uitbreiding naar de regio

In zowel Utrecht als Amsterdam is men gaan variëren met de schaal en de uitsnede. Utrecht wordt omringd door buurgemeenten op fietsafstand, zoals Maarssen, Nieuwegein, De Bilt, Houten, Breukelen, Zeist en Bunnik. Na het verschijnen van de eerste Utrechtse plattegrond kwam er uit de regio de uitdrukkelijke wens om fietsplattegronden te maken die niet bij de stadsgrens ophouden. Inmiddels zijn er dus plattegronden voor oost, zuid en noordwest.

In Amsterdam is er een speciale fietsplattegrond voor Zuid-

**Rotterdam geeft precies aan waar fietsstroken, een- en tweerichtingen fietspaden liggen en aan welke kant van de rijbaan een fietspad is gesitueerd.**



**Amsterdam kiest er voor alleen aanbevolen fietsroutes op te nemen.**



## Hoe organiseer je een plattegrond voor fietsers?

### Wie en wat heb je nodig?

- Eigen geografische gegevens.
- De Fietsersbond, de vrijwilligers van de plaatselijke afdelingen van de Fietsersbond hebben de plaatselijke kennis die nodig is om de goede fietsroutes er uit te halen.
- Mede-overheden: voor financiering.
- Een uitgever, bijvoorbeeld Citoplan.
- Informatie waar een fietser wat aan kan hebben, zoals fietsenmakers, OV-fiets, fietsenstallingen, OV-informatie. De achterkant van de kaart biedt ruime mogelijkheid om alle relevante informatie te verzamelen, zoals de kaarten van Utrecht en Utrecht Noordwest goed laten zien.

### Wat kost het?

Dat hangt af van allerlei zaken, zoals of er cartografische gegevens beschikbaar zijn bij de uitgever en natuurlijk de eisen die gesteld worden. De eerste druk van de fietsplattegrond Utrecht en omgeving is gerealiseerd in een oplage van 5.000 exemplaren voor een bedrag van circa € 13.000. De tweede druk kostte € 4.500. De oplage was opnieuw 5.000 exemplaren.

De stadsregio Amsterdam stak € 25.000 in de fietskaart voor de regio. Voor de regiokaarten in Utrecht brachten BRU, provincie en gemeenten bij elkaar € 14.000 in. De regiokaart Noord-West werd voor de helft door het ministerie van Verkeer en Waterstaat betaald uit het budget voor de Fiets Filevrij!-routes.

Oost verschenen die hoort bij het boekje Schatten van Zuid-oost. Naast de gebruikelijke informatie zijn wetenswaardigheden over vernieuwende architectuur en culturele en 'groene' hoogstandjes opgenomen.

In 2008 is ook een fietskaart van de hele stadsregio Amsterdam verschenen. Met een veel kleinere schaal (1 op 50.000) is dit een heel andere kaart. Niet echt geschikt om de weg te vinden op straatniveau. Op de kaart staat ook het knooppuntennetwerk. Dat is waarschijnlijk één van de redenen voor het onverwachte verkoop succes, de eerste 15.000 waren zo weg. 'De kaart is gemaakt voor zowel de recreatieve fietser als voor de woon-werkfietser', vertelt Hedy Lugtmeijer, woordvoerder van de stadsregio. 'We investeren als stadsregio in fietsroutes en dan is het ook belangrijk die aantrekkelijk en goed voor het voetlicht te brengen.' Bij Citoplan zien ze nu ook voor andere regio's kansen voor een dergelijke kaart.

### Promotie

De kaarten zijn allemaal in de winkel te koop voor prijzen rond de vier euro. Er wordt eigenlijk opvallend weinig tamtam gemaakt rond de kaarten. Een stadsplattegrond voor fietsers bijvoorbeeld in het welkomstpakket voor nieuwe bewoners stoppen of cadeau geven aan eerstejaarsstudenten lijkt een aardige manier om fietsroutes onder de aandacht te brengen, maar dat wordt niet gedaan.

De regiokaarten bieden misschien nog meer kansen voor specifieke marketing van fietsroutes. Bij de Utrechtse regiokaart Noord-West is die kans wel gegrepen. In het in kaart gebrachte gebied ligt de route Breukelen – Utrecht Lage weide, een route die in het kader van het project Fiets Filevrij! flink is opgeknapt. Deze route is op de kaart aangegeven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan de kaart bijgedragen en de kaart is uitgedeeld op bedrijventerrein Lage Weide om zo werknemers aan te moedigen op de fiets naar het werk te komen.

### Den Haag geeft de hoofd fietsroutes op de plattegrond weer.





*Otto van Boggelen - Fietsberaad*

*Ron Hendriks*

**Barrièrevorming is een begrip dat veelvuldig opduikt bij de aanleg van nieuwe rondwegen of het afsluiten van spoorwegovergangen. Dergelijke ingrepen kunnen de fietser en de voetganger danig dwarsbomen. En dan wordt er onderhandeld over een tunneltje erbij of extra viaduct. Claims die soms lastig hard zijn te maken. Een verkenning van het Fietsberaad leert dat er desondanks wel een en ander uit het vuur is te slepen in het belang van de fietser. Is het niet op basis van concrete cijfers, dan wel op basis van redelijk overleg.**





# > Waardevolle fietsverbindingen zijn vaak weerloos

Het probleem is herkenbaar. De leefbaarheid van de dorpskern staat onder druk en na jarenlang soebatten komt er dan toch eindelijk die nieuwe rondweg om het dorp. De inwoners halen opgelucht adem, maar zo'n rondweg gaat vaak wel ten koste van de bereikbaarheid van de omgeving per fiets of te voet. Ook verkeerskundige of ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot barrièrevorming. Als er meer verkeer over een weg wordt geleid, kan dat ten koste gaan van het oversteken. Of als aan de andere kant van de snelweg een nieuwe woonwijk komt, wordt de bestaande weg een grote barrière. Ook het afsluiten van een spoorwegovergang betekent voor fietsers meestal omrijden. Barrièrevorming is van alle tijden, maar recente ontwikkelingen als het 'robuuste wegennet' en Duurzaam Veilig kunnen tot extra barrièrevorming leiden. Het concept van het 'robuuste netwerk' houdt in dat er meer verkeer over provinciale wegen wordt geleid om congestie op de snelwegen te voorkomen. Daardoor vermindert de oversteekbaarheid van wegen op het onderliggend wegennet. Binnen het Duurzaam Veilig-concept hebben vooral de ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom grote gevolgen. Volgens deze richtlijnen mogen op wegvakken van 80-km-wegen geen gelijkvloerse fietsoversteken voorkomen. En een tunnel op elke oversteek is wel erg duur. Een 'verhokking' van het wegennet dreigt, zo formuleerde het Wandelplatform het onlangs in een studie naar barrièrevorming. Want de fietser is niet de enige die daar slachtoffer van kan worden.

Kernprobleem bij barrièrevorming is dat fietsers en voetgangers vragen om een fijnmazig (fiets)netwerk en dat de realisering of instandhouding daarvan meestal extra investeringen in bijvoorbeeld tunnels en bruggen vraagt. Hoe lossen wegbeheerders dat in de praktijk op?

In opdracht van het Fietsberaad heeft Grontmij een aantal pro-

jecten geanalyseerd waar barrièrevorming speelt. Gekeken is hoe rijk, provincies en vooral gemeenten de problematiek aanpakken. Welke criteria worden er bijvoorbeeld gehanteerd, wat is de invloed van lokale overheden en belanghebbenden? En met welke maatregelen is barrièrevorming te reduceren?

## Geen richtlijnen

Uit de studie blijkt dat plannenmakers zich in het algemeen realiseren dat bepaalde infrastructurele ingrepen kunnen leiden tot barrièrevorming. En vaak wil men er ook wel rekening mee houden en worden plannen gewikt en gewogen. De vraag is dan vooral hoe erg de barrièrevorming is in de gegeven omstandigheden. En of investeringen om die barrièrevorming tegen te gaan verantwoord zijn. Daarbij blijkt dat er geen harde richtlijnen zijn om de mate van barrièrevorming objectief vast te stellen. En waar ze wel worden opgevoerd, blijken ze in de praktijk niet echt erg hard. Zo presenteert CROW-publicatie 127, 'Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur. Opheffen of handhaven', een stappenplan om problemen rond de aanleg van nieuwe infrastructuur systematisch in kaart te brengen om zo een zorgvuldige afweging mogelijk te maken. Via deze methode brengt men eerst de locaties in kaart en vergelijkt de situatie voor verschillende tracévarianten. Dan volgt onderzoek naar de mogelijkheden om nabijgelegen bestaande fietsverbindingen samen te voegen. Ten slotte worden alle varianten doorgerekend waarbij onder meer de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid (omrijfactor), de kosten van kunstwerken, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de recreatieve waarde van de verbindingen in een multicriteriatabel worden samengevoegd.

In Zeeland heeft men rond de opwaardering van de N61 een aanpak gehanteerd met elementen uit de CROW-aanpak maar dan wel gecombineerd met - zelf vastgestelde - normen voor omrijden en maaswijdte. Om de mate van barrièrevorming

## Rondweg Weerselo

Door de kern van Weerselo rijden dagelijks 11 tot 14 duizend motorvoertuigen. Met grote gevolgen voor de leefbaarheid en doorstroming. Een provinciale rondweg moet een einde maken aan deze problemen. Vijf fietsoversteken moeten voorkomen dat de rondweg een barrière wordt. Vier liggen op een rotonde in combinatie met een brede middengeleider, voor de vijfde is een tunnel voorzien. Twee bestaande routes vervallen.

De gemeente Dinkelland wil graag - mede op aandrang van bewoners - nog twee extra fietstunnels. Voor de bewoners geldt vooral het verkeersveiligheidsargument. Men vreest voor de veiligheid van kwetsbare groepen, zoals schoolkinderen. Gelijkvloerse oversteken bij enkelstrooksrotondes krijgen weinig draagvlak onder de bewoners. Verder speelt de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen een rol. Hoewel deze claim met tellingen niet hard was te maken, zijn de extra tunnels opgenomen in de plannen. Ze worden gefinancierd door de gemeente zelf.



## Vathorst

Vathorst is de nieuwe uitbreidingswijk van Amersfoort aan de 'andere kant' van de A1, begrensd door de A28. Er zijn zes bestaande fietsverbindingen - tunnels en viaducten - opgenomen in de plannen en twee nieuwe verbindingen. De kosten van de nieuwe verbindingen worden betaald door het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst, een samenwerkingsverband van Amersfoort en de projectontwikkelaars. De provincie Utrecht geeft subsidie.

Er was de nodige discussie over de verschillende oplossingen. Men hanteerde onder andere de maaswijdte als belangrijk uitgangspunt om het fietsnetwerk vorm te geven. Dit heeft ook geleid tot de aanleg van nieuwe ongelijkvloerse fietskruisingen. Maar ook in Vathorst is de praktijk weerbarstiger dan de theorie. Soms is de maaswijdte aanzienlijk groter uitgevallen, bijvoorbeeld omdat de afstand tussen bestaande bruggen te groot is, maar ook weer niet zo groot dat men investeringen in een dure extra brug er tussenin gerechtvaardigd vindt.

De verkeersafdeling van Amersfoort verzette zich tegen steile viaducten en lange sociaal onveilige tunnels. Dat leidde onder meer tot het ombouwen van een bestaand viaduct tot fietsverbinding en het aanleggen van een nieuw autoviaduct. Elders werd een autoviaduct versmald om ruimte te bieden aan fietsers.



voor de fiets vast te stellen werd in de planvorming globaal op vijf factoren getoetst:

- 1 De aard van verkeer: recreatief of utilitair;
- 2 De samenhang van het fietsnetwerk;
- 3 De verkeersintensiteiten;
- 4 De omrijfactor voor de fietsers;
- 5 De kosten van eventuele voorzieningen.

Na onderzoek bleek overigens geen van de factoren op zich doorslaggevend te zijn. De intensiteiten wisselen sterk. Men telde 26 tot 728 fietsers per overstek. En uit modelberekeningen bleek dat de gemiddelde omrijfactor bij de opgeheven oversteeken 1,1 zou bedragen. Dat lag binnen de zelf opgelegde norm van 1,1 (utilitair) tot 1,3 (recreatief). Uiteindelijk gaven de belangen van het - overstekende - landbouwverkeer vooral de doorslag. De fietsers liften er gedeeltelijk op mee.

### Nut fietsverbindingen moeilijk te kwantificeren

De methode uit de CROW-aanbevelingen kent zo haar beperkingen. In eerste plaats is het een bewerkelijke klus om voldoende gegevens te verzamelen over alle factoren. Bij de meeste voorbeelden die de Grontmij geïnventariseerd heeft, is dat ook niet zo systematisch gedaan.

Meestal wordt impliciet een globale afweging gemaakt, waarbij weerstand van de plaatselijke bevolking aanleiding is om er iets beter over na te denken.

Het belangrijkste nadeel van zowel de CROW- als de impliciete methode is dat de argumenten voor het behoud van een fietsverbinding veel minder hard zijn dan de argumenten om fietsverbindingen op te heffen of samen te voegen. Een harde norm voor de maaswijdte is niet te geven, omdat die sterk afhangt van de plaatselijke situatie. Het gaat vaak om kleine aantallen fietsers en door de grote fluctuaties door het jaar heen is het aantal fietsers bovendien moeilijk vast te stellen. En wat is de meerwaarde van extra keuzemogelijkheden voor zondagse fietstochtjes? De argumenten voor het opheffen van een fietsverbinding zijn veel eenduidiger en harder. Het gaat dan vooral om de combinatie van Duurzaam Veilig en de kosten.

Kenmerkend voor barrièrevorming is ook dat het proces zich sluipenderwijs voltrekt. Geen van de methodes heeft daar een antwoord op. Bij elke nieuwe reconstructie zullen er weer fietsverbindingen buiten de boot vallen. En zo wordt het fietsnetwerk gaandeweg grover. De enige methode die dat kan voorkomen, is het harde uitgangspunt dat het aantal fietsverbindingen niet mag afnemen.

### Ongelijkvloerse oplossingen

De meest voor de hand liggende oplossing bij barrièrevorming is vaak een ongelijkvloerse kruising. In de praktijk gaat het vaak om rijk, provincie en gemeente die tot een kostenverdeling moeten zien te komen als gaat om extra infrastructuur. Een

## Schoondijke

Voor de N61 in Zeeuws-Vlaanderen ligt er een plan klaar om de weg op te waarden tot een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Met voor Schoondijke als voordeel dat de weg aantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer en er dus minder verkeer door de kern rijdt. De ombouw gaat gepaard met de sanering van 12 fietsoversteekmogelijkheden. Er worden zeven ongelijkvloerse oversteeken gerealiseerd. Een aantal oversteeken wordt primair aangelegd voor het landbouwverkeer, maar ook fietsers profiteren ervan. Inspraak heeft er bij IJzendijke toe geleid dat er een extra tunnel komt op kosten van Rijkswaterstaat.



**De oversteekbaarheid is vaak te verbeteren door de aanleg van middeneilanden omdat daarmee de gemiddelde wachttijd is te verkorten.**

gemeente maakt meer kans op medewerking als die bereid is een deel van de extra kosten te dragen, bijvoorbeeld voor de toeleidende wegen, zoals bij de Rondweg Wesepe. Soms ook is een extra fietstunnel te financieren uit de inkomsten als gevolg van de aanleg van nieuwe bouwlocaties, mogelijk gemaakt door de aanleg van de rondweg. Maar in het uiterste geval zal een gemeente zelf de extra kosten voor haar rekening moeten nemen.

#### **Water bij de wijn**

Een andere oplossingrichting is het soepeler toepassen van de Duurzaam Veilig-richtlijnen. Een gevoelig punt, want slechts weinig bestuurders zullen hardop durven zeggen dat een fijnmaziger fietsnetwerk ten koste mag gaan van de veiligheid. Maar de praktijk is nu eenmaal weerbarstiger dan de Duurzaam Veilig-theorie. Wat de grijze wegen zijn binnen de kom, zijn de fietsoversteken op 80-km-wegen buiten de kom. Het adviesbureau DTV heeft deze oplossingrichting verkend voor de provincie Utrecht. DTV inventariseerde in 2006 oversteeklocaties op provinciale wegen waar het langzaam verkeer in de knel dreigt te komen. Naast verkeersveiligheid was de wachttijd voor overstekende fietsers een belangrijk criterium om maatregelen te nemen. Volgens DTV is een echte DV-oplossing in de meeste gevallen niet reëel. In ongeveer 10 procent van de gevallen biedt het

soulaas om de oversteek af te sluiten en het langzaam verkeer om te leiden. Ongelijkvloerse oplossingen zijn slechts zelden een haalbare kaart, vanwege de lage fietsintensiteiten. Voor alle overige punten adviseert het bureau om de oversteeken te behouden en afhankelijk van de oversteekbaarheid maatregelen te nemen. Op veel plaatsen is de oversteekbaarheid te verbeteren door de aanleg van middeneilanden omdat daarmee de gemiddelde wachttijd sterk is te verkorten, met een factor vier tot zes. Als dat niet voldoende is om de wachttijd beneden de 15 seconden te brengen, is plaatsing van verkeerslichten te overwegen. Door verkeerslichten wordt weliswaar de wachttijd niet korter, maar overstekers hoeven niet zelf meer hiaten op te zoeken in de verkeersstroom. Verder helpt een duidelijkere markering, al dan niet ondersteund met (knipperende) waarschuwingborden.

#### **Creatieve oplossingen**

Uit de voorbeelden die Grontmij inventariseerde blijkt trouwens ook dat ongelijkvloerse niet altijd hoeft te betekenen dat nieuwe infrastructuur nodig is. Als er een nieuwe autobrug komt, is de oude brug wellicht te gebruiken als fietsbrug. En in de wijk Vathorst werd bijvoorbeeld een deel van het autoverkeer omgeleid, waardoor een rijstrook van de bestaande autobrug als fietspad was in te richten. En ook medegebruik van ecoviaducten en dergelijke kan een optie zijn.

### **Rondweg Wesepe**

Om de traverse door Wesepe te ontlasten voorziet de provincie Overijssel in een nieuwe rondweg. De rondweg maakt het de gemeente ook mogelijk 70 woningen te bouwen. Het plan voorziet in twee fietsoversteken op turbotondes met brede middengeleiders. De rotondes liggen min of meer aan de uiteinden van de nieuwe rondweg. Fietsers worden met fietspaden langs de rondweg daarheen geleid. Dat plan heeft nogal wat consequenties want op vier plaatsen worden bestaande fietsroutes afgesneden. Uit de inspraakreacties blijkt dat de bevolking kritisch is ten aanzien van de veiligheid van oversteken op turbotondes. Verder onderschrijft een onafhankelijk onderzoek dat er behoefte is aan een extra verbinding.

De gemeente Olst-Wijhe stelt voor een tunnel aan te leggen die ongeveer tussen de turbotondes is gesitueerd. De provincie honoreert dit verzoek en betaalt de nieuwe tunnel. De gemeente neemt de kosten voor de toeleidende fietspaden voor haar rekening.



**De nieuwe tunnel in de rondweg Wesepe die binnenkort in gebruik wordt genomen.**



# Gemalen betonpuin als redelijk alternatief voor het schelpenpad

Karin Broer

**Asfalt is prettig voor fietsers, maar in sommige natuurgebieden of landgoederen past het niet. Vroeger werden veel schelpenpaden aangelegd, tegenwoordig zijn er speciale halfverhardingen voor dergelijke fietspaden op de markt. Sommige blijken in de praktijk redelijk te voldoen.**

Schelpenfietspaden worden op dit ogenblik op grote schaal omgebouwd naar betonpaden. Belangrijkste reden vormen de lagere onderhoudskosten van betonpaden. Als alternatief worden soms ook halfverhardingen toegepast, vanwege het uiterlijk dat vaak beter past in een natuurgebied of op een landgoed, soms ook vanwege de kosten (die overigens nogal kunnen variëren).

In het Bentwoud, een nieuw recreatiegebied vlakbij Zoetermeer, heeft de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van LNV vorig jaar zes soorten halfverhardingen beproefd. Vier van de zes materiaalsoorten bleken te voldoen. Ze waren goed bestand tegen de verschillende weersinvloeden gecombineerd met het vrij forse gebruik. Opmerkelijk genoeg bleek het goedkoopste materiaal, betongranulaat, als een van de beste te scoren. Dit gebroken, gezeefd en op maat geselecteerd betonafval leek in eerste instantie wat los en stoffig maar na een jaar was het hard en vast en voldeed het prima, aldus Rudolf Wesselius, technisch medewerker van de Dienst Landelijk Gebied. Hij voerde de test samen met de provincie Zuid-Holland uit. Andere materialen die er goed uitkwamen: Grauwacke, Hansegrand, en KoMex. Dat zijn allemaal speciale mengsels van geklopt steen met leemzand. KFP-mix en puur leemzand bleken niet geschikt en deze proefvakken zijn inmiddels vervangen.

De materialen werden onder zware omstandigheden getest op een veelgebruikt tijdelijk fietspad tussen Benthuizen en de nieuwe wijk Oosterheem van Zoetermeer. Totdat de overheid de benodigde grond heeft verworven voor een nieuwe fietsverbinding, naar verwachting in 2011, is het 'testpad' in gebruik. Daarna zal het opgaan in het wandelpadennetwerk van het Bentwoud.

## Kalkzandsteen en leem

Wesselius ging voor de tijdelijke fietsverbinding op zoek naar informatie over de kwaliteit van halfverhardingen maar vond er weinig over. Ook bij kenniscentrum CROW weet men niet veel

Na een uitgebreide test koos men in het Nationaal Park het Dwingelderveld voor een iets verbeterde versie van KoMex.



Foto: Bas Dekker

over deze materialen, al hoopt men daar in de toekomst verandering in te brengen. De meeste kennis is te vinden bij natuurbeheerders als Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. Zo besloot Natuurmonumenten een paar jaar geleden schelpen niet meer toe te passen omdat er bezwaren klevan aan de schelpenwinning in de Waddenzee. Men ging op zoek naar alternatieven. De organisatie legde in 2005 in het Nationaal Park het Dwingelderveld vijf proefstroken aan: flachkorn,



In het toekomstige Bentwoud bij Zoetermeer werden zes soorten halfverhardingen beproefd.



KoMex, KFP-mix in twee verschillende korrelgroottes en duo-mix. Prijzen variëren van 3 euro de vierkante meter tot 20 euro. Alle materialen werden geleverd door hetzelfde bedrijf: Koers uit Hoogersmilde. Het zijn allemaal combinaties van getrommeld (kalkzand)steen en leem.

Het fietspad, dat dwars over het heidegebied Dwingelderveld loopt, is in de zomer enorm populair bij recreatieve fietsers. Het gebied kent periodes van grote droogtes, maar er

zijn ook heel natte periodes. Opnieuw dus echte testomstandigheden. De vijf materialen werden onder andere beoordeeld op berijdbaarheid, de mate waarin onkruid er doorheen groeit, het eigen vermogen om te herstellen na een natte of droge periode, de vorstgevoeligheid en of het materiaal goed paste in het landschap.

Alle materialen bleken wat aangetast te zijn na een vorstperiode. Duo-mix en KFP-mix waren niet goed bestand tegen



grote droogte. Uiteindelijk is gekozen voor een iets verbeterde versie van KoMex. KoMex bevat drie soorten geklopt steen, waaronder kalkzandsteen en een bindmiddel. Dit voorjaar werd het fietspad definitief aangelegd.

#### **Sloopmateriaal**

Ook geklopt en getrommeld sloopmateriaal in hele kleine korrelgrootte wordt wel eens voor fietspaden neergelegd. Het is een stuk goedkoper (zo'n 5 à 10 keer) dan de speciale halfverhardingen van een bedrijf als Koers. Maar er zit ook een risico aan. De gemeente Utrecht kwam de afgelopen jaren twee keer in het nieuws met een fietspad van 'glashoudend puin'. Hoewel het puin dus zeer klein was gemaakt (korrelgrootte 0 tot 20 millimeter) bleek het glas nog terug te vinden en dat leidde tot lekke banden. Twee keer moest de gemeente mensen sturen om het glas eruit te halen.

#### **Wilde zwijnen**

Vergeleken met asfalt en beton is halfverharding zeker niet ideaal voor fietspaden. Koers dat zich profileert als innovatief

bedrijf werkt nu aan een verharding op basis van leem, die uiteindelijk net zo hard en glad moet worden als beton.

Ondertussen gaat Staatsbosbeheer op de Veluwe samen met de Recreatiegemeenschap Veluwe een 600 kilometer lang fietsnetwerk stap voor stap vervangen door beton. Nu liggen er vooral veel paden van gralux, ook een halfverharding van kleingemaakt natuursteen. Maar volgens woordvoerder Maarten Leseman kwamen daar geregeld klachten over. 'Het kan in sommige omstandigheden wat glad zijn of blubberig worden.' Ook bleek de groeiende zwijnenpopulatie de fietspaden aan te tasten. Leseman: 'Ze zoeken emelten (de larven van langpootmuggen, KB) juist aan de randen van de fietspaden, die worden daardoor omgeploegd.' Daarom is er toch gekozen voor beton, 10 à 12 centimeter dik en 2 meter breed. Afgelopen jaar werd de eerste 25 kilometer aangelegd. Maar bij Staatsbosbeheer wordt beslist niet overal beton neergelegd. Op buitenplaatsen in Zeeland gebruikt de organisatie zelfs nog schelpenpaden. Het zijn kleischelpen, een bijproduct van de kokkelvisserij. Dat past om cultuurhistorische redenen goed in Zeeland, vindt men.



**KoMex-fietspad tussen Beilen en Drijber.**

## Lezers reageren:



### **Wijktoegangswegen vullen gat tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen**

Verschillende gemeenten zijn aan de slag gegaan met een nieuw 'onofficieel' type weg binnen Duurzaam Veilig: de wijktoegangsweg, ook wel de wijkontsluitingsweg genoemd. Het gaat om wegen met een verblijfsfunctie die toch vrij veel verkeer te verwerken hebben.

Gemeentes worstelen duidelijk met het probleem van de wijkontsluitingsweg. In die zin zijn nieuwe experimenten interessant. Wat mij op grond van de korte tekst niet duidelijk is, is waarom de maximumsnelheid geen 30km/uur kan worden.

**Theo Zeegers, Fietsersbond**

Bij gemengd verkeer is de gemeente Delft zeker voorstander van 30 km/uur. Aangezien de wijkontsluitingsweg (zoals de Ruys de Beerenbrouckstraat) echter vrijliggende fietspaden heeft, is een hogere snelheid daar acceptabel. Dit sluit ook aan bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig; op ontsluitende wegen wordt uitgegaan van 50 km/uur met gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer. De wijkontsluitingsweg heeft ook een snelheidsregime van 50 km/uur; om uitschieters boven de 50 km/uur te voorkomen, is echter een smaller profiel (ontwerpsnelheid 40 km/uur) toegepast. Daarnaast zijn kruisingen en oversteekplaatsen voorzien van snelheidsremmende maatregelen en accentverschillen (zoals afwijkende bestrating) om de oplettendheid te vergroten. Hier zijn fietsers ook bij gebaat omdat de uitwisseling op kruisingen hierdoor makkelijker verloopt.

**M. van Oers, Gemeente Delft**

### **Amsterdam wil fietsparkeerverbod opnemen in APV**

**Amsterdam wil in de APV de mogelijkheid opnemen om fietsverboden in te stellen. Voorwaarde is wel dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn.**

Dat wordt een interessante discussie: Mag je fietsparkeren verbieden 'in het belang van de inrichting van de openbare ruimte'? Ofwel: iedereen wil hier zijn fiets stallen, maar wij vinden een leeg plein mooier. Dat lijkt ons geen goed idee.

**Govert de With, Fietsersbond**

Ook reageren op een artikel? Dat kan via [fietsberaad.nl](http://fietsberaad.nl).

Onder de rubriek Fietsverkeer vindt u het betreffende artikel.

Bij elk artikel treft u een reactiemogelijkheid aan.

### **Gratis fiets voor pendelaars**

**De N302 in Harderwijk gaat de komende periode helemaal op de schop. Een fietstransferium moet automobilisten bedienen die tijdens de werkzaamheden het laatste stukje naar hun werkplek op de fiets willen afleggen. Die krijgen bovendien een gratis fiets.**

*Niet te geloven! Stelletje lulakken die nog geen stukje kunnen lopen. Wanneer worden al die mensen die heel hun leven al alles op de fiets doen eens beloofd?*

**Riet Beukert, Fietsersbond**

*De Fietsersbond in Gelderland is heel erg blij met het transferium. Praat eens met uw collega's in Gelderland. De afstand vanaf het transferium naar de werklocaties varieert: 3 tot 4 kilometer fietsen.*

**F.J. Kluiwstra, VCC Oost**

### **Fietsers vaak de klos bij wegwerkzaamheden**

**Fietsers lopen vaak risico's bij wegwerkzaamheden. Dat komt doordat ze zich niet aan de borden houden, maar ook zijn die borden vaak niet duidelijk genoeg. Dat constateert de SWOV op grond van een onderzoek op een aantal locaties.**

*Inderdaad zoeken fietsers (en voetgangers) hun eigen alternatief omdat zeer vaak geen redelijke omleiding wordt geboden. En lange onlogische omleidingen zorgen ervoor dat fietsers creatieve oplossingen zoeken.*

**Marco Rorai, Provincie Zuid-Holland**

*Meestal is de bebording volstrekt duidelijk, maar houdt deze en gene zich niet aan de omleiding. Dat is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van die weggebruiker. Klagen kunnen we in Nederland heel goed, maar wie is de sigaar als iemand wel wordt gegrepen door bijvoorbeeld een asfaltmachine? We hebben ze gezien hoor, de vaders en moeders die met kinderen achter op de fiets dwars door een werk rijden. En dan schaapachtig reageren als de politie daar wat van zegt.*

*Diverse onderzoeken van al die instanties die zich met dit onderwerp bezighouden, spreken elkaar dikwijls tegen. Ik kan me niet heugen dat in de tien jaar dat ik dit werk nu doe, een onderzoeker bij ons is geweest of iets per telefoon of mail heeft gevraagd. Hoe komen al die onderzoekers toch aan hun mening?*

**G.E. Hartendorf, Regiopolitie Kennemerland**

## het laatste woord

# > Inburgeren met de fiets

Ron Hendriks

**Ahmed Marcouch is Stadsdeelvoorzitter van Amsterdam Slotervaart. Een wijk met veel grote Marokkaanse en andere allochtonen gezinnen. Die fietsen aanzienlijk minder dan autochtone inwoners. Je moet hun beeld over de fiets bijstellen, vindt Marcouch.**



### **Bent u een regelmatige fietser?**

Ik vind fietsen vaak handig en plezierig. Je bent dicht bij de mensen. Ik gebruik de fiets zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatie. En ik vind het ook leuk om met mijn kinderen te fietsen.

### **Allochtonen fietsen over het algemeen weinig. Hoe komt dat?**

Heel veel Turkse en Marokkaanse vrouwen kunnen niet fietsen. Dat geldt ook voor een groot deel van de mannen, maar die laten dat niet zo blijken. Men is er niet mee groot gebracht en men kijkt er van op als de burgemeester of minister Donner fietst. Dat is een raar beeld. Die horen in de auto. Waar ik vandaan kom was fietsen niet gebruikelijk; bergachtig terrein en geen goede fietsinfrastructuur. Het ideaal was een auto. En dat is het nog vaak. Ook omdat het om grote gezinnen gaat, die veel boodschappen doen. Dan is een auto handig. Status zal daar eveneens een rol in spelen. Dat betekent dat je fietsen moet internaliseren als een gewoon en belangrijk transportmiddel.

### **Wat doet u daar aan in Slotervaart?**

Wij hebben in Amsterdam een mooi fietsnetwerk en mooie gebieden om te bekijken. Fietsen maakt je mobieler, het is goedkoper en beter voor je gezondheid. Wij kennen in Slotervaart veel initiatieven om vrouwen te leren fietsen. Dat komt vanuit de vrouwen zelf en het heeft een soort sneeuwbal-effect. Men ziet elkaar fietsen, en wil dat ook.

Het is mooi als je nu ziet dat veel vrouwen en mannen met jeleba's en hoofddoeken en kinderen fietsen. Er zit wel beweging in. Het is ook belangrijk dat ouders fietsen, als voorbeeld voor hun kinderen.

### **Wat is er nog meer voor nodig?**

Ik denk dat overheden initiatieven op wijkniveau, zoals de fietslessen, moeten blijven ondersteunen. En het is ook belangrijk dat in de inburgeringscursussen wordt verteld waarom de fiets zo belangrijk is. We moeten het meenemen in de vorming en in het denken.

Mensen vinden fietsen vaak onveilig. Je zou ouders moeten uitleggen dat fietsen voor kinderen hier wel veilig is. Wij doen dat via de scholen. We belonen scholen met het grootste aantal fietsende kinderen.

Een fiets is duur. Dus je zou bij aanschaf ook iets terug kunnen geven, bijvoorbeeld in het kader van het milieu. Vorming is belangrijk, maar een financiële impuls kan helpen.