

Fietsverkeer

| nummer 19 | jaargang 7 | juni 2008 |

FIETS  BERAAD



> Shared Space en de fietser

Regel zo min mogelijk, zodat verkeersdeelnemers zelf weer gaan nadenken en communiceren. Dat is kort gezegd Shared Space. De ontwerpfilosofie van Monderman scheidt de nodige beroering in de verkeerswereld. Gaat het allemaal niet ten koste van de zwakke verkeersdeelnemers? Een rondgang langs enkele spraakmakende voorbeelden laat zien dat de theorie wat radicaler klinkt dan de praktijk uiteindelijk uitwijst. Voor de fietser pakt het vaak goed uit, soms wat minder. > pagina 10 t/m 15



> Fietsambitie genoeg bij NS

Twee nieuwe directeuren gaan zich bij NS inzetten voor de fiets. Kaj Mook moet OV-fiets na de organisatieperikelen van het afgelopen jaar weer vlot trekken. En Herman Gelissen van NS Fiets wil vooral de verstandhouding met de stationsgemeenten verbeteren ten gunste van de stallende fietsers. > pagina 7



> Hoge ambities en grote opgaven

Het centrum van Zaandam gaat op de schop. En de fiets lijkt daar wel bij te varen. Nieuwe infrastructuur en een ambitieus fietsplan beloven het een ander voor de toekomst in deze voor het fietsbeleid lastige verzameling losse kernen. > pagina 20

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 2008 - nummer 19 > ISSN: 1872-0870 |

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

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

redactieadres > Fietsverkeer / Fietsberaad,

Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam |

vaste medewerkers > Otto van Boggelen | Dirk
Ligtermoet | Karin Broer | Ursula Lehner-Lierz | Ron
Hendriks |

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

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

U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl.

coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam |

| telefoon 010 282 58 54 | website www.fietsberaad.nl |

| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

| | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Victor Molkenboer | voorzitter |
| Ruud Diteweg | gemeente Utrecht |
| Louis Eggen | gemeente Den Haag |
| Myra Haffmans | gemeente Roosendaal |
| Monique de Jong | gemeente Winterswijk |
| Cor van der Klaauw | gemeente Groningen |
| Martijn te Lintelo | gemeente Nijmegen |
| Wim Mulder | gemeente Apeldoorn |
| Eric Nijland | Stichting Landelijk Fietsplatform |
| Wim Salomons | gemeente Enschede |
| Paul van Weenen | provincie Utrecht |
| Jan van Selm | provincie Flevoland |
| Kees Slabbekoorn | waterschap Zeeuwse Eilanden |
| Hillie Talens | CROW |
| Theo Zeegers | Fietsersbond |
| Bo Boormans | DTV Consultants |
| Gerben Siebenga | Grontmij |
| Henk van Zeijl | Goudappel Coffeng |
| Bert Zinn | Verkeer en Waterstaat |

inhoud

| | |
|---|-----------|
| > kort nieuws | 3 |
| Fietsambitie genoeg bij NS > | 7 |
| Shared Space en de fietser > | 10 |
| Fietsbeleid: wat levert het op? > | 16 |
| Fietsbeleid in Zaanstad: Hoge ambities en grote opgaven > | 20 |
| Zwolle in beeld > | 23 |
| Buitenlandse gasten over de vloer > | 26 |
| Elektrische fiets heeft toekomst > | 28 |
| > voorbeeldenbank | 31 |
| > het laatste woord: Tweede Kamerlid Joop Atsma | 32 |
| > Zie voor achtergrondinformatie bij de artikelen: www.fietsberaad.nl/fietsverkeer | |

themabijeenkomsten

> **Kennisuitwisseling provinciaal fietsbeleid**

| 12 juni 2008 | Themabijeenkomst voor provincie-ambtenaren die zich bezighouden met fietsbeleid. Uitwisseling van kennis en ervaringen staat centraal tijdens deze bijeenkomst. Ook zal een korte excursie per fiets onderdeel uitmaken van het programma. Aanvang: 11:00. Locatie: zie website. Kosten: gratis.

> **Excursie Zwolle**

| 26 juni 2008 | Zwolle voert al vele jaren een consistent fietsbeleid. Het Fietsberaad organiseert samen met de gemeente Zwolle een excursie langs enkele interessante resultaten van dit beleid. Voorafgaand aan de excursie zal Willem Bosch van de gemeente Zwolle een korte toelichting geven op het fietsbeleid van Zwolle en de bezienswaardigheden tijdens de excursie. Een voorproefje is te vinden op pagina 23 van dit nummer van Fietsverkeer. Aanvang: 13:00. Locatie: Zwolle. Kosten: gratis.

> Meer info en aanmelden: www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten

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.

Minder fietsdoden in 2007

In 2007 kwamen 791 mensen om in het Nederlandse verkeer. Dit zijn er 20 minder dan een jaar eerder, een afname van 2,5% ten opzichte van 2006. Toen eiste het verkeer nog 811 dodelijke slachtoffers. Het aantal dodelijke fietsslachtoffers liep terug van 216 in 2006 naar 189 in 2007 (- 12,5%). In 2007 vielen er 13 doden door een ongeval met een rechtsafslaanende vrachtauto, tegenover 26 in 2006. Hierbij ging het in 8 gevallen om een fietser, tegenover 19 doden onder fietsers in 2006.

Gezien de weersomstandigheden vorig jaar komt de daling van het aantal fietskilometers voor het Fietsberaad niet onverwacht. Uit eerder onderzoek van het Fietsberaad blijkt

dat er een duidelijke relatie ligt tussen de weersomstandigheden (regen en temperatuur) en het gebruik van de fiets en het aantal verkeersslachtoffers.

In 2007 is onder de 15- tot 20-jarigen het aantal verkeersdoden juist gestegen. Het gaat daarbij vooral om brom- en snorfietsers. Ook bij de twintigers steeg het aantal verkeersdoden na een gestage daling in de laatste jaren. Een deel van de toename van 2006 op 2007 zit bij deze leeftijdsgroep bij de fietsers. Bij de groep boven de 35 jaar is het aantal overledenen juist gedaald. De helft van de daling betreft autobestuurders of hun passagiers. Bij zestigers gaat het vooral om een daling van het aantal omgekomen fietsers.

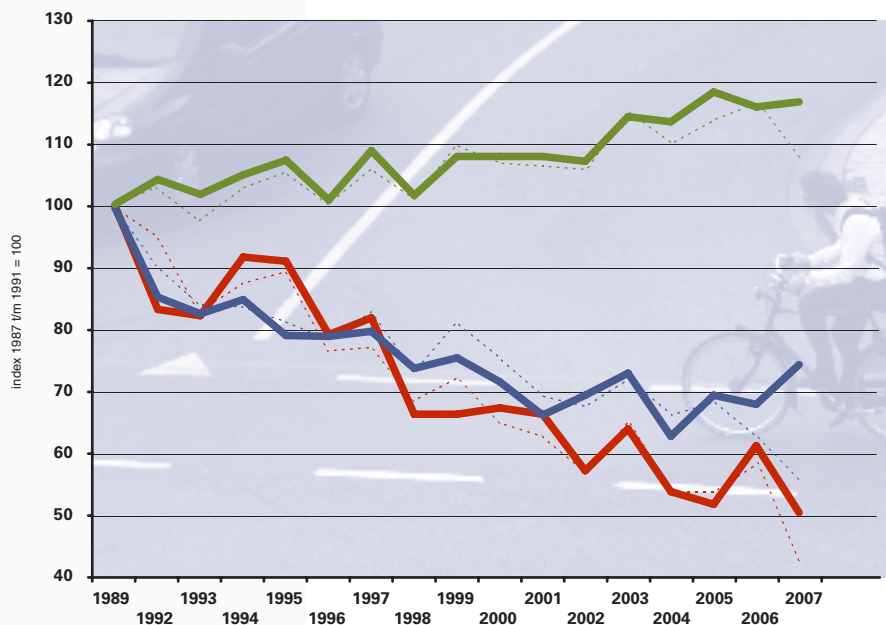
— fietsdoden
- - - doden verwacht
— ziekenhuisgewonden
- - - zhg verwacht
— fietskilometers
- - - fietskm verwacht

De ontwikkeling van het fietsgebruik en het aantal fietsslachtoffers sinds 1989. Het gemiddelde van de periode 1987 t/m 1991 is op 100 gesteld. De stippellijnen geven de verwachtingen weer op basis van bevolkingsgroei, de weersomstandigheden en de dalende trend in het aantal geregistreerde slachtoffers (zie Fietsberaadpublicatie 15).

De daling van het aantal fietsdoden komt redelijk overeen met de verwachte daling. Het aantal fietsers dat volgens de politieregistratie in het ziekenhuis werd opgenomen, is daarentegen gestegen met 10 procent, terwijl een daling te verwachten was.

[Bron: Fietsberaad op basis van gecorrigeerde MON-gegevens en politieregistratie volgens COGNOS.]

Ontwikkeling fietsgebruik en aantal slachtoffers.



CO2-reductie drijfveer achter Oostenrijks fietsbeleid

Niet het ministerie van Verkeer en Waterstaat maar het Lebensministerium is de aanjager van het Oostenrijkse fietsbeleid. Met CO2-reductie en een betere gezondheid als belangrijkste drijfveer.

Scheiden vanwege ultrafijnstof

Laat fietsroutes door verblijfsgebieden lopen en zet de verkeerslichten vaker op groen voor fietsers. Die adviezen geeft de Fietsersbond aan wegbeheerders na onderzoek naar de blootstelling van fietsers aan ultrafijnstof.

Friesland krijgt primeur met knooppuntenplanner

Fietsers kunnen de nieuwe digitale fietsrouteplanner van de provincie Friesland raadplegen. Het is de eerste planner met een geïntegreerde knooppuntenplanner.

Als het gevaar bestaat dat een foutgeparkeerde fiets meer foutparkeerders aantrekt, mag de gemeente ruimen.



kort nieuws

Foutgeparkeerde fietsen ruimen zonder waarschuwing vooraf **soms toegestaan**

Als verwacht mag worden dat een foutgeparkeerde fiets meer foutparkeerders aantrekt, mag een gemeente zo'n fiets verwijderen. Een waarschuwing vooraf is dan niet nodig. Dat is af te leiden uit een uitspraak van de Raad van State naar aanleiding van een actie van de gemeente Groningen. Daar werd een foutgeparkeerde fiets terecht verwijderd volgens de Raad, hoewel die geen direct gevaar of hinder veroorzaakte.

Het is soms spitsroeden lopen voor gemeenten die foutgeparkeerde fietsen willen verwijderen. Als geparkeerde fietsen duidelijk gevaar of hinder opleveren, kan er op grond van de APV een schoonmaakactie worden gehouden. De Algemene Wet Bestuursrecht schrijft dan wel voor dat fietsers eerst de kans moeten krijgen om zelf actie te ondernemen. Een waarschuwingslabel aan het stuur gevolgd door een wachttijd van bijvoorbeeld een etmaal is dan de geijkte aanpak.

Alleen in spoedeisende situaties kan een gemeente direct gaan slepen. Maar gemeenten die daar toe overgaan, worden nogal eens voor de rechter gedaagd.

In Nijmegen bijvoorbeeld oordeelde de rechter in 2002 dat de gemeente te voortvarend had gehandeld door een hinderlijke

gestalde fiets zonder meer weg te halen. In Amsterdam kreeg de gemeente in 2005 van de Raad van State wél gelijk toen een hinderlijk gestalde fiets zonder waarschuwing vooraf werd verwijderd. In beide situaties hanteerde de gemeenten onder andere als argument dat een foutgestalde fiets andere fietsers zou uitlokken om ook fout te parkeren.

In de recente zaak die in Groningen speelde, honoreerde de Raad van State dat argument. Letterlijk zegt de Raad van State hierover: 'Appellant heeft de stelling van het college dat het foutief plaatsen van een fiets het foutief stallen van andere fietsen op zo'n locatie uitlokt niet bestreden. Gelet op de smalle ruimte belemmeren meerdere tegen het hek gestalde fietsen de vrije doorgang van de toegangsweg naar het NS-station. De rechtbank [= rechtbank Groningen die zich eerder over de zaak uitsprak, red.] heeft terecht overwogen dat hierdoor op enig moment gevaar kan ontstaan voor de overige verkeersdeelnemers die van deze weg gebruik maken, in het bijzonder het fietsverkeer.'

Opvallend detail: zowel in Groningen als in Amsterdam was sprake van bouwwerkzaamheden waardoor de hinder van foutgestalde fietsen extra pregnat was. *RH*

Eindhoven krijgt **markante fietsbrug**

Over een paar jaar heeft Eindhoven er een landmark bij. Een soort rotonde op niveau voor fietsers en voetgangers als overbrugging van een groot kruispunt. Naar verwachting start de bouw in 2009.

Op de plaats waar straks de opvallende brug zal verrijzen, ligt nu nog een gelijkvloerse rotonde. Ontwikkeling van het omliggende gebied betekent dat de verkeersdrukte de komende jaren zodanig toeneemt

dat deze rotonde niet meer voldoet. Bovendien wil de gemeente om verkeerskundige redenen overstappen op een ongelijkvloerse kruising. Daarnaast wil Eindhoven het kruispunt, dat de toegang vormt tot Meerhoven, Veldhoven en Eindhoven, een duidelijke identiteit geven die past bij de Lichtstad en haar slogan 'Leading in technology'. Bruggenspecialist ipv Delft ontwierp daarom een

Fietslampje op de jas mag, knipperen niet

Minister Eurlings wil het voeren van fietsverlichting op de jas toestaan. Maar knipperende verlichting zal niet worden toegestaan. En op termijn zullen ook de zogenaamde uitfasers gele koplampen verboden worden.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: 'Weinig bekend van effect fietsmaatregelen'

Het is niet of nauwelijks bekend in hoeverre fietsmaatregelen leiden tot een overstap van auto naar fiets. Dit zegt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid die de effecten analyseerde van overheidsmaatregelen op het fietsgebruik.

80 miljoen voor ketenmobiliteit

Voor het verbeteren van reizigersinformatie, uitbreiding van P&R-terreinen en uitbreiding van fietsenstallingen bij de NS-stations trekt minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat dit jaar nog 80 miljoen euro uit.

Vorrang voor de fiets op de rotonde leidt tot een wat minder goede doorstroming voor de auto. In Leeuwarden neemt men dat voor lief.



Leeuwarden bouwt rotondes om

In de zomer van 2007 veranderde de gemeente Leeuwarden op tien rotondes de voorrangregeling ten gunste van fietsers. Ook in nieuwbouwwijken worden tegenwoordig rotondes aangelegd met voorrang voor fietsers.

De omgebouwde rotondes liggen met name aan de westkant dichtbij het centrum. In een aantal weken zijn de tien aangewezen rotondes aangepast: met een speciale rode coating is het fietspad doorgetrokken over de rotonde, blokmarkering en haaiantanden accentueerden de fietsoversteek verder. Op de meeste plekken werd daarnaast een zebra neergelegd voor de voetgangers. Zo hebben fietsers en voetgangers voorrang bij het oversteken.

De eerste maanden na de verandering waren er veel klachten over de doorstroming van het autoverkeer. In de spits moesten automobilisten langer wachten. Ids Witteveen, verkeerskundige van de gemeente: 'Dat geluid is minder geworden, waarschijnlijk een kwestie van gewenning.' De minder goede doorstroming voor het autoverkeer was een voorzien effect, vertelt Jaap Ridder, ook van de afdeling verkeer van de gemeente: 'Van tevoren hebben we gezegd dat op de binnenring alle verkeer een plek moet hebben. Iets minder goede afwikkeling voor het autoverkeer vinden we hier niet zo erg. Voor fietsers is de doorstroming verbeterd.'

Twee soorten rotondes

Jarenlang hielden de drie noordelijke provincies vast aan hun gezamenlijke afspraak dat de fietser op rotondes geen voorrang kreeg. Het CROW-advies over voorrang (wel binnen, niet buiten de bebouwde kom) werd niet opgevolgd. Maar die houding is aan het veranderen. Het Regionaal Orgaan voor Verkeersveiligheid in Fryslân is bijvoorbeeld niet langer fel tegen fietsers in de voorrang. Secretaris Sipke van der Meulen: 'De afspraak in de noordelijke provincies bestaat nog steeds, maar we vinden het de vrijheid van iedere wegbeheerder om zelf een keuze te maken.'

De Fietzersbond in Leeuwarden heeft lang gelobbyd voor de verandering. Dat de gemeente nu toch voor het comfort van fietsers kiest, is vooral ingegeven door de ervaringen elders in het land. De veiligheid blijkt niet zozeer af te hangen van de voorrangregeling, meer van de precieze vormgeving.

In Leeuwarden liggen nu net als in een aantal andere noordelijke gemeenten, zoals Drachten en Groningen, twee soorten rotondes: met en zonder voorrang voor fietsers. Volgens Ridder is dat geen probleem: 'Het doorlopen van de rode kleur en de blokmarkering in combinatie met de zebra zorgen voor duidelijkheid.' En, valt collega Witteveen hem bij: 'Zo raar is het niet: er zijn toch ook voorrangskruisingen en gewone kruisingen die naast elkaar bestaan.' Over de precieze effecten op de verkeersveiligheid valt nog niet veel te zeggen. Op moment van schrijven - acht maanden na dato - waren er in ieder geval geen ongelukken bekend. *KB*

zwevende fiets- en voetgangersbrug die met haar 60 meter hoge stalen pyloon en geïntegreerde verlichting een nieuw landmark voor de stad wordt. Aan de pyloon zijn 24 stalen kabels (tuien) bevestigd die het cirkelvormige brugdek dragen. Het fiets- en voetpad van 4,5 meter breed bevindt zich aan de buitenzijde van deze tuien. De verlichting zorgt er voor dat de brug 's nachts lijkt te zweven. *RH*



Lage pyloonbrug overdag vanuit hoog standpunt.

En 's nachts vanaf weg.

Campagne 'belgerinkel' breidt uit

De uit België overgewaaid campagne 'Met belgerinkel naar de winkel' heeft dit jaar in 16 Nederlandse gemeenten plaats. De provincie Utrecht subsidieert de campagne.

Website vergelijkt auto en fiets

Een nieuwe website van regio Haaglanden maakt het mogelijk een actuele reistijdvergelijking te maken tussen de auto, fiets en het openbaar vervoer. (www.tijdreizen.nl).

Brabant: extra subsidie voor projecten die luchtkwaliteit verbeteren

Per 1 april 2008 is de nieuwe subsidieregeling 'Verbeteren luchtkwaliteit in Brabant' van kracht. Op grond van deze regeling kunnen de zes regio's in Brabant, die via de gebiedsgerichte aanpak (GGA) samenwerken op het gebied van verkeer en vervoer, extra geld krijgen voor het nemen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in de regio.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws



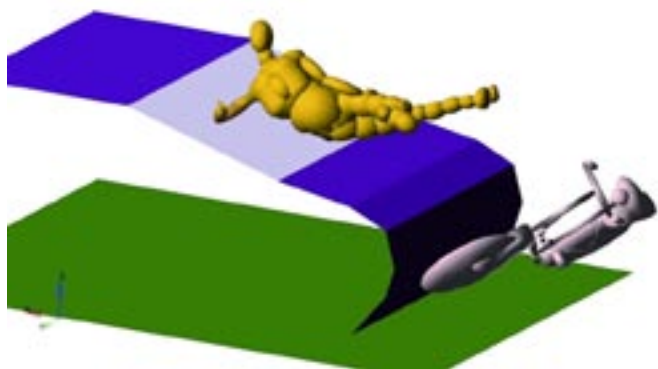
Nederland gaat in Europa pleiten voor invoering van de airbag op de auto.

Airbags op auto's schelen 60 fietsdoden per jaar

Airbags aan de buitenkant van de auto kunnen op jaarbasis 60 dode fietsers en 1500 zwaargewonden schelen. Dat concludeert de Fietzersbond na onderzoek van TNO naar botsingen tussen auto's en fietsers.

Met uitgebreide computersimulaties bracht TNO de gevolgen in beeld van botsingen tussen fietsers en auto's. Daarbij werd zowel met verschillende soorten fietsers (klein, groot, jong, oud, rechtop zittend of vooroverbuigend) als met verschillende autovormen gevarieerd.

Niet geheel verrassend blijkt vooral de snelheid van de auto van invloed te zijn op de ernst van het letsel. Met name 50 of 40 kilometer per uur, maakt veel uit. Projectleider Theo Zeegers van de Fietzersbond: 'Bij 70 of 80 kilometer per uur is de fietser plat gezegd dood of hartstikke dood. Bij 50 kilometer per uur raakt de helft van de volwassenen zwaar gewond en bij 40 kilometer is dat al teruglopen tot een kwart. En bij dertig kilometer per uur is de kans op zwaar letsel voor zowel volwassen als bejaarden klein.'



SUV's uit de bebouwde kom

De vorm van de auto bleek minder van invloed dan gedacht. Voor de ernst van het letsel maakt het niet zoveel uit welke hoek een voorruit precies maakt met de motorkap. Wel van invloed, met name op de ernst van een bekkenletsel, was de hoogte van de motorkap. Is die hoger dan 70 centimeter dan blijkt het letsel flink ernstiger uit te pakken. Auto's met zo'n hoge motorkap, zoals SUV's, moeten daarom de bebouwde kom uit, bepleit de Fietzersbond.

'Beyond my wildest dreams', noemt Zeegers de uitkomsten van het onderzoek over de airbag aan de buitenkant. Die systemen, die al bestaan, blijken op jaarbasis 60 doden en 1500 zwaargewonden te kunnen schelen onder fietsers. Zeegers: 'Ik had nooit gedacht dat dat zo veel kon uitmaken, maar zo'n airbag is dus het verschil tussen dood of een middelmatige hoofdpijn. Het is bovendien bestaande techniek, die toegepast op een nieuwe auto maar een paar honderd euro meer kost.'

Het is voor het eerst dat botsingen tussen auto's en fietsers zo uitgebreid onderzocht zijn. Tot dusver was aangenomen dat de gevolgen voor fietsers hetzelfde zouden zijn als voor voetgangers. Dat blijkt niet zo te zijn, fietsers komen hoger op de auto terecht, ze raken met hun hoofd vaker de omgeving van de voorruit dan voetgangers. Euro NCAP, de organisatie die de botsvriendelijkheid van personenauto's beoordeelt, kijkt alleen naar de gevolgen voor voetgangers. Europarlementslid Corien Wortmann (CDA) gaat bij de Europese commissie aandringen op aanpassing van de test. En minister Eurlings van V&W heeft toegezegd dat hij alles op alles zal zetten om de externe airbag op Europees niveau verder te brengen. Hij zal het onderzoek van TNO en de Fietzersbond onder de aandacht brengen van zijn collega's in de Europese transportraad.

KB

Duitse Call a Bike gaat fors uitbreiden

De Duitse spoorwegen zijn van plan om in 2009 op 100 ICE-stations het Call a Bike-systeem neer te zetten. In 2007 maakten 68.000 mensen gebruik van het fietsverhuursysteem en dat is 50 procent meer dan het jaar ervoor.

Luxemburg volgende stad met fietsverhuursysteem

Vel'oh is de naam van de Luxemburgse variant van het elektronische fietsverhuursysteem dat in hoog tempo Europa veroverd. Er staan 250 fietsen klaar die het eerste half uur gratis zijn te gebruiken.

Fietssnelwegen krijgen extra financiële injectie

Fietsmaatregelen scoren hoog in de netwerk analyses die zijn uitgevoerd in het kader van de Nota Mobiliteit. Dat heeft er nu toe geleid dat er € 24 miljoen extra vrijkomt voor regionale fietsprojecten. Het geld gaat vooral naar fietssnelwegen en fietsparkeervoorzieningen.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws

> Fietsambitie genoeg bij NS



Directeur NS Fiets Herman Gelissen (l.) en OV-fiets directeur Kaj Mook (r.) willen de nieuwe intenties van NS ten aanzien van de fiets zien waar te maken.

Ron Hendriks

Enthousiasme kan de nieuwe NS fietstop in ieder geval niet worden ontzegd. Zowel Herman Gelissen, de kersverse directeur van NS Fiets, als Kaj Mook, de onlangs benoemde directeur van OV-fiets, gaan zich de komende tijd inspannen om de keten fiets-trein te versterken. Ondanks wat erfenissen zijn beide directeuren voortvarend van start gegaan.



Vooral OV-fiets heeft een turbulente tijd achter de rug. Nog niet zolang geleden stond het huurfietsconcept op wankelen toen de toenmalige Stichting OV-fiets, Prorail en NS over straat rolden in een machtsstrijd rond het OV-fiets concept. NS trok uiteindelijk aan het langste eind en men mag de komende drie jaar bewijzen dat het bedrijf niet zo log en bureaucratisch is als de Stichting OV-fiets beweerde. Daartoe is een aparte NS BV opgericht, met aan het roer directeur Kaj Mook, een 30-jarige planoloog met een NS én een OV-fiets verleden. Mook: 'Ik heb de afgelopen jaren binnen NS in de stationsontwikkeling gewerkt. In die tijd ben ik gevraagd voor het bestuur van de Stichting OV-fiets. Net toen ik er zat, begonnen de moeilijkheden. Ik heb nog een half jaar geprobeerd de partijen bij elkaar te brengen, maar dat lukte niet

echt. Daarop ben ik uit het bestuur gestapt om belangenverstremming te voorkomen.'

Toen het stof optrok, werd Mook gevraagd als directeur van de nieuwe OV-fiets BV. Wat hij aantrof viel hem niet mee. Kaj Mook: 'Het is duidelijk dat er door die anderhalf jaar strijd over OV-fiets het nodige is blijven liggen. Er is achterstallig onderhoud, maar er is ook te weinig aandacht geweest voor de klant. Dat merkte je aan afvlakking van de groeicijfers. Aan de andere kant heeft het conflict ook positieve punten opgeleverd. Er liggen nu prestatieafspraken die een mooie opstap zijn naar nieuw succes. Maar naar mijn gevoel heeft het conflict node-loos tijd gekost.'

Break-even

De BV kreeg de OV-fietsen samen met 40.000 klanten en 140 huurlocaties. In 2010 rekent Mook op 100.000 klanten op zeker

'Door die anderhalf jaar strijd over OV-fiets is het nodige blijven liggen. Er is achterstallig onderhoud, maar er is ook te weinig aandacht geweest voor de klant.'



Mook: 'Voor 25.000 euro krijg je vier fietsenkluisen en fietsen en OV-fiets zorgt dan voor exploitatie.'



Gelissen: 'Als een gemeente bijvoorbeeld de bezettingsgraad van de stallingen wil hebben of telcijfers, dan kunnen ze die krijgen.'

200 locaties, goed voor één miljoen ritten. Maar voor het zover is moet er nog wel het nodige gebeuren. 'Dit jaar besteden we veel aandacht aan het op orde krijgen van de systemen, zoals de organisatie, de financiële administratie en de ICT. NS investeert de komende drie jaar zo'n zeven miljoen euro in OV-fiets. Tegen 2010 moeten we dan break-even kunnen draaien.'

Break-even draaien is ook een taak die Herman Gelissen heeft meegekregen van zijn NS-bazen. De voormalige regiodirecteur van NS, die sinds een maand of vijf bij NS Fiets BV de scepter zwaait, moet het daarbij echter niet hebben van de 86 fietsenstallingen die hij exploiteert. 'De stallingen kennen een exploitatietekort van negen ton per jaar. Maar de totale BV is wel kostendekkend doordat de bagagekluisen ongeveer zo'n zelfde

'Om het gebruik van de bewaakte stallingen op te voeren zoeken we samen met gemeenten naar creatieve oplossingsrichtingen, zoals het tarief verlagen.'

bedrag opleveren.'

Uit een recent onderzoek van het Fietsberaad in Haarlem, Leiden, Eindhoven en Nijmegen blijkt dat de NS-stallingen nogal wat lege plaatsen laten zien. Bovendien zetten steeds meer gemeenten in op gratis bewaakte stallingen. De betaalde stallingen van Gelissen krijgen het er dus niet makkelijker op. Gelissen: 'Gemiddeld staat 25 procent van de NS-stallingen leeg. Dat komt ook doordat we op veel plaatsen oude rekken hebben waarvan de bovenste plaatsen niet gewild zijn. Maar de gratis stallingen spelen inderdaad ook een rol. In Groningen zie je bijvoorbeeld dat de nieuwe gratis stalling het Stadsbalkon ertoe leidt dat de NS-stalling veel lege plekken laat

zien. Om het gebruik van de bewaakte stallingen op te voeren zoeken we samen met gemeenten naar creatieve oplossingsrichtingen, zoals het tarief verlagen, maar dan stellen we voor dat de gemeente ons risico afdekt.'

Automatische stallingen

Om de beschikbare stallingcapaciteit optimaal te benutten adviseert het Fietsberaad een integrale aanpak van de bewaakte en onbewaakte stallingen. De gemeente zou daarin de regie moeten voeren. Ook Gelissen bepleit een integrale aanpak, maar met de regierol voor gemeenten is hij het niet eens. 'Ik geloof nadrukkelijk in het overlegmodel. NS, ProRail en de lokale gemeente zijn samen verantwoordelijk voor de stallingen rond stations. Ik probeer daarom beheerconvenanten met gemeenten af te sluiten. Soms is het voorplein erg rommelig. De ketenmanager van de NS praat daar dan met de gemeente over en neemt de fietsenstallingen daarin mee. En in goed overleg komen we er dan meestal wel uit.'

Die benadering strookt volgens Gelissen ook met de nieuwe missie van NS Fiets: het faciliteren en stimuleren van fietsgebruik rond het ov. 'Dat is anders dan een aantal jaren geleden. Toen ging het nog alleen om het rendabel maken van betaalde fietsstallingen.'

Van de in totaal 86 stallingen van NS Fiets zijn er 43 geautomatiseerd. Dat worden er uiteindelijk zo'n 56. Automatiseren helpt zeker ook wel om de zaak kostendekkend te maken? 'Dat is absoluut niet de reden dat we automatiseren', aldus een stellige Gelissen. 'In 2010 moeten de stallingen open zijn van een kwartier voor tot een kwartier na laatste trein. Als je niet automatiseert zou je extra mensen moeten inhuren en daar zou je



op leeglopen. Ik weet dat mensen niet altijd blij zijn met automatische stallingen. Maar je moet wat. En als mensen eraan gewend zijn, vinden ze het wel plezierig, zo blijkt uit onderzoek. Alleen de beleving is niet positief genoeg, blijkt ook. En dat gaan we verbeteren. Daarbij kun je denken aan betere verlichting, extra tourniquets en dergelijke.'

Vélib

Belangrijkste vaste klant van de NS-stallingen is trouwens OV-fiets. Mede omdat de voormalige Stichting OV-fiets er geen brood in zag de formule bij NS Fiets onder te brengen, werd de aparte OV-fiets BV opgericht. Hoewel de organisaties formeel en bestuurlijk zijn gescheiden, delen ze gebroederlijk dezelfde verdieping in een kantoorpand boven Utrecht CS. Mook: 'En dat is soms erg handig. Want meestal praten we met dezelfde beheerders van de stallingen en dat gaat dan in één moeite door.'

Voor fietsverhuur op andere locaties dan stations kan OV-fiets niet meeliften met NS Fiets. Volgens Kaj Mook leveren die locaties voornamelijk maar een beperkte bijdrage aan de beoogde groei naar jaarlijks één miljoen OV-fietsritten. 'Een grote stationsstalling levert maandelijks zo'n 3000 ritten op. Bij een bushalte kom je hooguit op enkele tientallen per maand. Qua rittengroei ligt daar dus niet onze prioriteit. Deze locaties zijn echter wel heel belangrijk om onze pay off 'OV-fiets: overal

'Ook wij zijn gaan kijken in Berlijn en Parijs, naar Vélib.

Mooie systemen, maar het gaat daar toch om een andere markt.'

een fiets' verder invulling te geven. Ik geloof in dat kader ook erg in binnenstedelijke locaties, zoals in Amsterdam in combinatie met de Lockerstallingen of met Lock-and-go in Eindhoven. Ook wij zijn gaan kijken in Berlijn en Parijs, naar Vélib.

Mooie systemen, maar het gaat daar toch om een andere markt. In Parijs wil men mensen op de fiets krijgen. OV-fiets richt zich op het natransport van het ov, dat is iets anders.' Voor lokale en regionale overheden zijn er tegenwoordig trouwens minder juridische hindernissen te nemen om de OV-fiets binnen te halen, weet Mook. 'Het probleem was eerst dat lokale overheden OV-fiets subsidieerden. Dat gaf moeilijkheden omdat dit Europees gezien als staatsteun werd aangemerkt. Nu koopt men complete locaties - voor 25.000 euro krijg je vier fietsenkluizen en fietsen - en OV-fiets zorgt dan voor exploitatie. Dan heb je met Europese beperkingen niets meer te maken.'

Marketingkracht

Mook en Gelissen zijn het er over eens dat hun BV's wel profiteren van de grote NS-broer. Mook: 'Sterk punt is de marketingkracht van NS. Zo ging de directie bij de presentatie van het jaarverslag met de OV-fiets. En een advertentie in SPOOR leverde al binnen een week dozenvol aanmeldingen op. Ook de elektroscoter die op proef draait in Den Haag - powered bij OV-fiets - levert veel publiciteit op. Daar kom binnenkort misschien wel de Segway bij. Ik moet soms de marketingjongens afremmen omdat ze zoveel met OV-fiets willen. Dat is het beste bewijs van de intenties die NS heeft met OV-fiets.'

Die goede intenties gelden ook voor NS Fiets, onder meer als het om de contacten met gemeenten gaat. Die kunnen van Gelissen bijvoorbeeld alle informatie krijgen die ze nodig hebben. 'Vroeger zaten zowel wij als Prorail boven op de gegevens. Dat ligt nu duidelijk anders. We willen graag samenwerken en daarbij open kaart spelen. Op die basis kunnen we dan gezamenlijk tot een plan komen. En als een gemeente bijvoorbeeld de bezettingsgraad van de stallingen wil hebben of telcijfers, dan kunnen ze die krijgen. Laat ze me maar bellen.'

> Shared Space en de fietser

Karin Broer

Shared Space krijgt de laatste jaren meer bijval en niet alleen maar in het buitenland. Wat is er zo anders aan deze ontwerpfilosofie en hoe pakt Shared Space uit voor de fietser? We keken in Haren en Drachten.

In een tijd dat veel wegen bloembakken kregen om de snelheid af te remmen, stelde de onlangs overleden verkeersadviseur Hans Monderman iets anders voor. Op de doorgaande weg in Oudehaske werden alle verkeersborden weggehaald en het asfalt in klinkers omgezet. De als civiel technicus opgeleide Monderman had enige slapeloze nachten maar daarna kon hij opgelucht ademen. Het werkte: er werd minder hard gereden en er gebeurden minder ongelukken. Deze ervaring werd een van de bouwstenen van zijn verkeersvisie die uiteindelijk de naam Shared Space kreeg.

De belangrijkste kenmerken van die visie zijn:

- > Regel zo min mogelijk, zodat verkeersdeelnemers zelf weer gaan nadenken en communiceren;
- > Subjectieve onveiligheid zorgt er voor dat mensen alerter zijn en daarmee worden verkeerssituaties veiliger;
- > Laat verkeersborden zoveel mogelijk achterwege;
- > Laat de omgeving een rol spelen, de ruimte moet geen verkeersruimte zijn maar 'vermenselijkt' worden.

Dit verhaal, dat Monderman met verve kon uitdragen, leek vaak radicaler dan het was. Ook Monderman wilde geen Shared Space op de snelweg. En de verschillen met de conventionele verkeerskundige traditie bleken niet altijd zo zwart-wit. 'Shared Space'-kenmerken zijn immers terug te vinden in het woonerf en de inrichting van verblijfsgebieden.

De verkeerswereld, vooral in Nederland, reageerde nogal terughoudend en in de wandelgangen soms zelfs gepikeerd. Rob Methorst, verkeersveiligheidsdeskundige bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, stelt bijvoorbeeld dat Shared Space slecht kan uitpakken voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, kinderen, ouderen, voetgangers, fietsers, gehandicapten. En de SWOV wil eerst meer onderzoek alvorens uitspraken te doen, want dat ontbreekt tot nu toe.

Hoe zien die Shared Space-ontwerpen er precies uit voor fietsers? We gingen met de coördinator van het Fietsberaad, Otto van Boggelen, op zoek naar de drukkere locaties en kwamen terecht bij de drie bekendste voorbeelden van Shared Space in Drachten en Haren.

Rijksstraatweg Haren

Bewegingsvrijheid voor fietsers

> **Omgebouwd in 2003**

> **Oude situatie: Rijbaan met fietspaden en daarnaast voetpad (lengte 800 meter)**

> **Verkeersintensiteit: Rond 8000 à 9000 motorvoertuigen per etmaal waarvan 10 procent in de spits, 4000 fietsers per etmaal**

> **Veiligheid: Het aantal en de ernst van de ongelukken zijn afgenomen. Voorafgaand aan de ombouw vielen er in zes jaar twee zwaargewonden. In de eerste drie jaar ná de reconstructie waren er geen zwaargewonden.**

Wat is hier zo bijzonder, is onze eerste reactie. We passeren zoneborden dertig kilometer en parkeerverboden. De rotonde oogt als een gewone rotonde en dan volgt een rijbaan met gemengd profiel. Fietsers en automobilisten op de rijbaan, daarnaast op gelijke hoogte de voetgangerszone. Een molgoot, hekjes en lantaarnpalen markeren de overgang.

Het ontbreken van hoogteverschil biedt fietsers de mogelijkheid de stoep op te rijden als er bijvoorbeeld een vrachtwagen staat te lossen. Een groep scholieren zien we alle kanten op fladderen: breeduit op de weg én op de stoep.

Dan verschijnt er een soort pleintje over de hele breedte van de weg, geplaveid met dezelfde klinkers als de stoep, zonder rijloper of fietsstrook. Dit is dus Shared Space, gedeelde ruimte in enge zin. Het lijkt tamelijk goed te functioneren. De automobilisten rijden in hetzelfde lage tempo rustig door, fietsers rijden door. Oversteekbewegingen van voetgangers concentreren zich deels op de zebra die op het wegdek vlak voor het pleintje is geschilderd, maar sommigen steken ook gewoon kruislings over. Wel in enig tempo. Het is niet zo dat in deze gedeelde ruimte voetgangers eens even op hun gemak kunnen flaneren.

In de hoekjes van dit pleintje staan verschillende auto's: een

Shared Space pleintje, met een kortparkeerder die even naar de geldautomaat is.



Rotonde aan begin



Voorsituatie.



busje van een aannemer die een winkel verbouwt, iemand zet de auto even neer voor een kort bezoek aan de bank. Na het pleintje krijgen we weer gemengd profiel. Later volgt weer een pleintje, weer een gemengd profiel en dan zijn we weer op een 'gewone' weg met fietsstroken.

Shared Space

Vooraf op de pleintjes zien we de terughoudendheid in regelen terug. Het aantal verkeersborden is niet groot, maar er staan er wel een paar. Op het voetgangersgedeelte staat gek genoeg het blauwe bord 'voetspad' dat volkomen overbodig lijkt. Toch is het bord nodig zodat de politie bijvoorbeeld foutparkeerders kan bekeuren, legt Wim Eggens uit. Hij is verkeersadviseur van de gemeente Haren. Omdat er geen hoogteverschil is tussen stoep en rijbaan heeft de stoep niet de juridische status van stoep. Automobilisten kunnen net zo goed betogen dat het een parkeerstrook is. Ook in strijd met de non-regel-filosofie zijn de zebra's die er gekomen zijn dankzij de wens van bewoners. Het doel van dit ontwerp was niet in eerste instantie het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een belangrijke opdracht was ook de beleving van de weg te verbeteren, zegt Eggens. 'De weg was een barrière voor een levendig centrum.' Otto van Boggelen denkt dat het ontwerp in die opzet geslaagd is. 'Het is goed gelukt de automobilisten een bredere blik te geven, minder gericht alleen op de rijbaan, de snelheid is omlaag. Wat ik me wel afvraag: kan dit ook als de auto-intensiteit en de parkeerdruk hoger zijn?'

Positie van de fietser

Over de positie van de fietser is veel te doen geweest. In het

Ingericht volgens Shared Space.



oorspronkelijk ontwerp was uitgegaan van een gemengd profiel (zoals het er nu uitziet). Daar kwam in de inspraak zoveel kritiek op dat werd besloten de fietser ook een niet-verplichte strook te geven op het voetgangersgedeelte. In de krant werd dat al gauw een 'voetspad' genoemd. Fietzers kregen dus de vrijheid te kiezen voor de rijbaan of voor een fietsstrook op de stoep. Bij de evaluatie was er zoveel onvrede over deze halfslachtige oplossing, ook van fietsers, dat de niet-verplichte fietsstrook verdween.

Officieel moeten fietsers nu van de rijbaan gebruik maken, maar in de praktijk zien we ze ook wel op het voetgangersgedeelte. Eggens: 'De afspraak met de politie is dat fietsers niet bekeurd worden als ze moeten uitwijken naar de stoep omdat een lossende vrachtauto de rijbaan blokkeert.'

De plaatselijke Fietzersbond is nog steeds niet onverdeeld blij met de nieuwe Rijksstraatweg. De subjectieve onveiligheid is op drukke momenten te groot, vinden zij. Fietzers voelen zich gebruikt als remvee. Eggens: 'Volgens mij geven we fietsers juist een stukje van de macht terug. Misschien is de fietser een snelheidsremmer, maar dan zeg ik: so what. De automobilist is gast in het gebied.'

Van Boggelen vindt niet dat fietsers als remvee worden gebruikt: 'Ik begrijp wel dat de Fietzersbond niet stond te juichen over het verdwijnen van fietspaden. Je geeft dan toch een soort verworvenheid op. Maar het gelijke niveau van voetgangersgedeelte en rijbaan geeft fietsers maximale vrijheid. Ze kunnen nu uitzwermen over de complete breedte van het profiel.'



Eggens van de gemeente Haren: 'We geven fietsers een stukje van de macht terug.'

Shared Space gebied.



Sommige voetgangers zijn toch wel blij met de zebra.



Groepje fietsers komt voor de vrachtauto van rechts, her en der enkele geparkeerde auto's.



Voorsituatie.



Ingericht volgens Shared Space.



Laweiplein Drachten

Minder borden, minder markering

- > **Omgebouwd in 2001**
- > **Oude situatie: Een grote met verkeerslichten geregelde kruising**
- > **Verkeersintensiteit: 18.000 motorvoertuigen per etmaal, 5000 fietsers per etmaal**
- > **Veiligheid: Het aantal ongevallen met letsel is afgenomen**

Op het eerste gezicht vallen de stedenbouwkundige elementen op: klinkers, de fonteinen aan de zijkant, het gebruik van natuurstenen banden. Maar het is onmiskenbaar vooral een rotonde. We pakken een tekening van een modelrotonde met fietsers in de voorrang uit het ASVV van het CROW erbij om de verschillen met een 'gewone' rotonde te bekijken. Er ontbreken middengeleiders op de toeleidende wegen. Er staan geen borden 'verleen voorrang' en aankondigingsborden. Alleen op het middeneiland is het blauwe rotondebord te zien. De fietsoversteken zijn niet gemarkeerd met blokmarkering maar worden aangegeven door het gebruik van klinkers. Er staan wel haaiantanden op het wegdek. Ook het typerende cirkelvormige fietspad ontbreekt.

Wat verder opvalt zijn de zebra's. Ze zijn niet op de rotonde naast de fietsoversteek gesitueerd. Maar een stukje terug, eigenlijk op de toeleidende wegen van de rotonde. Dat is gebeurd op aanraden van gehandicaptenvertegenwoordigers horen we later. In de praktijk zien we voetgangers vooral oversteken bij de fietsoversteken.

De snelheid van het autoverkeer lijkt lager te liggen dan op de even verder gelegen conventionele rotonde. Vanwege de drukte, maar waarschijnlijk ook doordat de rotonde wat krappier is dan gewoonlijk. De rotonde is toch ook niet te klein: we zien grote bussen en vrachtwagens het rondje maken. Automobilisten zouden de vrijheid hebben om een stukje af te steken over het fiets-/voetgangersgedeelte - er is een klein niveauverschil - maar in de praktijk blijven ze op hun eigen asfaltbaan. Opvallend is het grote aantal fietsers dat hun hand uitsteekt om richting te geven. Opmerkelijk is vooral dat ze het bijna allemaal doen. We zien zelfs een stutende scholier die terwijl hij een wheelie maakt toch zijn hand uitsteekt om aan te geven dat hij gaat oversteken.

Fietsers durven gebruik te maken van hun voorrangrechten.



Veel vrijheid voor fietsers door voorrang en lage snelheid auto's.



Opvallend veel fietsers



Acht verkeerskundige verschillen

- 1 Geen scheiding tussen fiets- en voetpad.
- 2 Fietsoversteek in klinkers i.p.v. rood asfalt. Geen blokmarkering.
- 3 Zebra op enige afstand i.p.v. naast fietsoversteek. De zebra past volgens de puristen overigens niet in Shared Space concept maar is resultaat van inspraak.
- 4 Alleen 4x bord D01 (verplichte rijrichting rotonde). De borden B06 (verleen voorrang), L02 (voetgangers oversteekplaats), D02 (middengeleider rechts passeren) en G11 (verplicht fietspad) zijn niet toegepast. De voorrang is alleen met haaiantanden geregeld.
- 5 Wat kleiner middeneiland zonder overrijdbaar gedeelte.
- 6 Geen middengeleider met inleidende markering. Hierdoor minder breedte nodig, want vrachtwagens kunnen gebruik maken van de andere weghelft. Hierdoor ook geen middensteunpunt voor overstekende fietsers en voetgangers. Kan ten koste gaan van capaciteit omdat naderende automobilisten later zien of auto's de rotonde blijven volgen.
- 7 Eén hoge lichtmast op middeneiland in schutkleur en een aantal bescheiden lantaarnpalen i.p.v. acht hoge lichtmasten, waarvan de helft blauw-wit geschilderd vanwege bewegwijzering.
- 8 Kleine hoogteverschillen i.p.v. banden van 12 cm.



Shared Space

Het is een rotonde. Het is geen ongeregeld plein. Dat zou met deze verkeersintensiteiten ook niet kunnen. De fietsoversteeken zijn evenmin ongeregeld, ze zijn voorzien van haaiantanden. En er zijn zebra's, ook een vorm van regeling.

Wat is er dan wel typisch Shared Space? Fietsers en voetgangers hebben geen afzonderlijke territoria (afgezien dan van de zebra's). Er staan veel minder verkeersborden dan er volgens de CROW-aanbevelingen zouden moeten staan, in plaats van twintig staan er maar vier (het blauwe rotondebordje op het middeneiland). En de vormgeving is anders. Dat vraagt wat extra aandacht, maar wie hier vaker komt zal er aan gewend zijn.

Positie van de fietser

Hoewel er officieel geen onderscheid is tussen het fiets- en het voetgangersgedeelte, is de plek voor de fietsers duidelijk. Ze rijden aan de rand van het klinkergedeelte. Als ze op de

rotonde rijden althans. Ze hebben wel de vrijheid dwars over het klinkergedeelte voor de schouwburg te rijden in de richting van de verderop gelegen Albert Heijn. Een enkeling doet dat ook.

De rotonde voelt op de fiets als een gewone rotonde met fietsers in de voorrang. Je moet opletten of je voorrang krijgt, en dat vraagt wat zelfvertrouwen. Doordat de fietser pas vlak voor de oversteek de keuze maakt tussen rechtdoor of linksaf de oversteek op, is het in het eigen belang – om de automobilist opmerkzaam te maken - de hand uit te steken.

De Fietsersbond vindt de rotonde vooral voor oudere fietsers of minder zelfverzekerde fietsers niet prettig. Fietsberaadcoördinator Otto van Boggelen begrijpt de bezwaren wel, maar ziet ook de voordelen van dit ontwerp voor fietsers: 'De snelheid van het autoverkeer is echt laag, volgens mij is dit gewoon een goed functionerende rotonde.'

steken een hand uit.

Op enige afstand van het plein liggen nu zebra's.

Soms wel een beetje chaotisch door voetgangers op fietsoversteek en fietsers ernaast.





Kruispunt De Drift/Kaden Drachten

Fietsen over de zebra

- > **Omgebouwd in 1998**
- > **Oude situatie: Kruispunt met verkeerslichten**
- > **Verkeersintensiteit: 15.000 motorvoertuigen per etmaal, 7000 fietsers per etmaal**
- > **Verkeersveiligheid: Geen verbetering, zowel voor als na ombouw af en toe ongelukken met licht letsel of alleen materiële schade. Opvallend veel ongelukken met fietsers.**

De gewone weg verandert hier in een beklinkerde ruimte die wat weg heeft van een voetgangersgebied. Hier zijn dus maar drie regels aan de orde: rechts houden, doorgaand verkeer op dezelfde weg gaat voor en verkeer van rechts heeft voorrang. Het oogt vrij chaotisch. Het is tamelijk druk (wij zijn er rond een uur of 16.00). De noord-zuid stroom is wat het autoverkeer betreft de dikke stroom. Fietsers maken meer west-oost bewegingen en hebben soms moeite een gaatje te vinden. Een klein percentage van zowel de fietsers als de automobilisten misdraagt zich. Bijvoorbeeld een zilvergrijze Opel schiet ineens voor zijn beurt tussen twee groepjes fietsers het kruispunt op. Even later zien we een meisje zonder op of om te kijken dwars over fietsen. De snelheid van het autoverkeer is over het algemeen laag, onder andere door de drukte. Zeer regelmatig zoeken fietsers de zebra (ja, ook hier een zebra) op om over te steken. Een allochtone man die zijn dochter op de fiets begeleidt, legt uit dat dit de oversteek voor fietsers is. Zo'n gekke gedachte is dat hier inderdaad niet.

Shared Space

Dit is gedeelde ruimte in optima forma. Er zijn geen verkeersborden en er gelden alleen de basisregels van ons verkeer. Toch is er een uitzondering: de zebra. Net als in Haren en op de Lawei-rotonde is de wens van de bevolking voor een verkeersregeling voor voetgangers gehonoreerd. Hoewel voetgangers ook wel op andere plekken oversteken (opvallend genoeg vlak naast de zebra) wordt de zebra ook door fietsers goed gebruikt.

Koop Kerkstra, hoofd verkeer en vervoer van de gemeente Smallingerland (waaronder Drachten valt), zei ooit: 'Dit is ongeveer het maximum wat mensen ongeregeld aankunnen. Dit zit aan de grens voor het menselijk brein.' Voor Monderman was dit niet zijn meest geslaagde project. Op het filmpje dat op YouTube te zien is, noemt hij het een moeilijker project dan alle andere projecten.

Positie van de fietser

Fietsers mogen het hier zelf uitzoeken en dat heeft zowel voor als nadelen. Je ziet fietsers gebruik maken van de macht van hun kwetsbaarheid door gewoon brutaal door te fietsen. Automobilisten stoppen toch wel, is de gedachte. En aan de andere kant zien we fietsers minutenlang aarzelen om over te steken, of toch maar de veiligheid van de zebra opzoeken.

Otto van Boggelen: 'Ik denk dat dit geen prettig kruispunt is voor fietsers. Hier heerst het recht van de sterkste. Voor ver-

De fietser van rechts heeft voorrang, maar vindt de buschauffeur dat ook?



De buschauffeur laat de fietser voorgaan.



Ook jongeren zoeken steun bij het



Oudere fietser gaat lopend naar de overkant. De snelheid van de auto's is laag door wachtrijen op alle takken.



Een Shared Space demonstratie door Henk Veenstra van de provincie Friesland. Hij loopt achteruit het kruispunt over.

keersdeelnemers met zelfvertrouwen vormt dit geen probleem, maar ik denk dat je niet alleen voor deze categorie moet ontwerpen. Mijn moeder van tachtig heeft geen probleem om een rotonde te passeren waar fietsers voorrang hebben, maar ik denk dat ze dit kruispunt lastig zal vinden.' Veenstra van de provincie vindt het niet zo'n probleem. 'Je moet inderdaad wat durf hebben, maar ze rijden je echt niet dood.' Om dat te illustreren loopt hij achteruit het kruispunt over. En inderdaad, hij overleeft.

zebrapad.

Een fietser loopt over het zebrapad.



Minder verkeersruimten, meer verblijfsruimten

Aan deze drie ontwerpen kun je zien dat de theorie van Shared Space vaak wat radicaler klinkt dan de praktische uitvoering. Helemaal ongeregelde verkeerssituaties zijn het niet. Al komt het kruispunt De Kaden in de buurt.

Wat met name opvalt is dat er in al deze ontwerpen flink is gesnoeid in het bordenwoud. Ook leveren alle ontwerpen een mooie openbare ruimte op. Het zijn allemaal minder verkeersruimten geworden en meer verblijfsruimten. Al blijft de auto bij deze intensiteiten zeer aanwezig.

Wat kunnen we concluderen over de fietser? Fietzers hebben over alle drie de besproken situaties geklaagd over subjectieve onveiligheid. In het Shared Space-gedachtengoed wordt er altijd op gewezen dat een zeker gevoel van verwarring, van subjectieve onveiligheid, bijdraagt aan de veiligheid. Men is alerter. Dan zouden we dus blij moeten zijn met de klachten over subjectieve onveiligheid van fietsers. Methorst vindt die stelling aperte onzin. Onderzoekster Letty Aarts van de SWOV meent dat de alertheid door subjectief onveilig gevoel alleen werkt bij lage snelheden. Als er sneller wordt gereden, ben je te laat met reageren.

Voor een deel zijn dit soort geluiden van fietsers vaak te horen als bijvoorbeeld fietspaden worden weggehaald of een fietsstraat wordt aangelegd. Cruciaal is dan altijd de snelheid van het autoverkeer en de verhouding tussen aantallen auto's en fietsers. Met de snelheid van het autoverkeer lijkt het in alle drie de ontwerpen wel goed te zitten. In die zin zijn de Shared Space-ontwerpen mooie alternatieven voor het standaard drempelwerk.

De ontwerpen in Haren en op het Lawei-plein vonden wij wel goed uitpakken voor de fietser. De bewegingsvrijheid voor fietsers is optimaal. Hoewel enigszins strijdig met de Shared Space-principes zijn hier toch aanvullende maatregelen genomen om de positie van fietsers te versterken (voorrang voor fietsers op de Lawei-rotonde) of de nadelen van het autoverkeer te beperken (de hekjes tegen foutparkeren in Haren). Op de Kaden delven te veel fietsers het onderspit omdat ze zich laten imponeren door het autoverkeer. Zij zoeken houvast bij de zebrapaden die de ontwerpers met enige tegenzin hebben aangelegd.

> **Fietsbeleid:** wat levert het op?



Ron Hendriks

De maatschappelijke kosten/baten van de fiets laten zich niet eenvoudig uitrekenen. Behalve een betere gezondheid, levert substitutie van autoritten door fietsritten ook op andere punten winst op. Bijvoorbeeld omdat de fiets nauwelijks milieuproblemen kent. Er is geen onderzoek bekend dat alle aspecten dekt. Maar de optelsom van een aantal deelonderzoeken maakt wel duidelijk dat de maatschappelijk winst aanzienlijk is. De vraag is wel hoe die winst te verzilveren.

Ook recent verschenen weer enkele onderzoeken over het maatschappelijke rendement van de fiets. Behalve op de positieve gezondheidseffecten zoomt men daarin ook in op andere voordelen die de fiets met zich meebrengt. Zo worden pogingen gedaan om het effect van substitutie van de auto door de fiets in geld uit te drukken als het bijvoorbeeld gaat om autokosten of congestie. Zeker als je de winst over een aantal jaren optelt, rollen er dan soms astronomische bedragen uit de bus. Vraag is wat je daar als beleidsmaker mee kunt. Temeer daar de uitkomsten van de verschillende onderzoeken sterk uiteen lopen.

In ieder geval is enige inzicht in de opbouw van dergelijke onderzoeken nuttig, voordat je ze bijvoorbeeld gebruikt om de vraag naar fietsinvesteringen kracht bij te zetten. We zetten daarom kort enkele recente onderzoeken op een rij.

Return on investment

In een recent onderzoek uit 2007 van het Engelse Cycling England probeert men vast te stellen wat de winst is van het fietsen door het effect van een betere gezondheid, minder milieubelasting en minder congestie bij elkaar op te tellen. Een forens die 160 keer per jaar 3,9 km aflegt voorkomt gezondheidsproblemen, zo luidt het uitgangspunt van deze studie. Daardoor overlijden er minder mensen vroegtijdig, wordt bespaard op kosten voor de gezondheidszorg en neemt de productiviteit op de werkvloer toe. Afhankelijk van de leeftijd is dat goed voor een maatschappelijk voordeel van circa €100 tot €200 per fietser per jaar. Minder luchtverontreiniging leidt tot een financieel voordeel van €15 tot €70. Daarbij is de invloed van luchtverontreiniging op de gezondheid overigens een veel belangrijker invloedsfactor dan de - bespaarde - kosten om CO2 terug te dringen. Minder congestie ten slotte levert €80 tot €160 op.

Het rapport noemt als voorbeeld een 45-jarige forens/automobilist die in de stad woont en op de fiets overstapt. Dat vertegenwoordigt een maatschappelijke waarde van €446,- per jaar. En als de Engelsen 20 procent meer gingen fietsen, zou dat jaarlijks €580 miljoen opleveren, of eigenlijk besparen.

Ter illustratie van het nut van dergelijke cijferexercities worden

Betere gezondheid, minder kosten?

Veel onderzoeken naar de voordelen van het fietsen concentreren zich op de gezondheidsaspecten. Om die vervolgens in klinkende munt te vertalen. Het lijkt aannemelijk dat de maatschappij er van profiteert, maar er zijn betrekkelijk weinig gegevens bekend om dat cijfermatig hard te maken. Uitgangspunt van veel onderzoek is dat dikke mensen meer gezondheidproblemen kennen en dat fietsers minder dik worden. Direct of indirect wordt door voldoende beweging het risico van hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk, suikerziekte en psychische problemen kleiner. Veel aangehaald wordt in dit verband de Copenhagen Heart Study (2002). 30 000 mensen werden zo'n 15 jaar gevolgd met als conclusie dat mensen die naar het werk fietsen 40% minder kans hebben om vroegtijdig te overlijden. Opgeteld gaat het om grote bedragen. Een Zwitsers onderzoek stelt bijvoorbeeld dat onvoldoende beweging jaarlijks minimaal 1,4 miljoen ziektegevallen en 2000 doden met zich meebrengt. Dat kost de gezondheidszorg Sw.fr. 2.4 miljard (ca. 1,5 miljard euro). Amerikaans onderzoek spreekt over een besparing van \$5.6 miljard op de kosten van hart- en vaat ziekten als 10 procent van de bevolking regelmatig zou wandelen.

in het Engelse rapport enkele voorbeelden genoemd van de ROI (return on investment) van fietspromotieprogramma's. Speciale trainingsprogramma's leveren maatschappelijk gezien bijvoorbeeld 7,4 zoveel op als ze kosten en fietspromotie op scholen heeft altijd nog een ROI van 1,4.

Werkgelegenheid

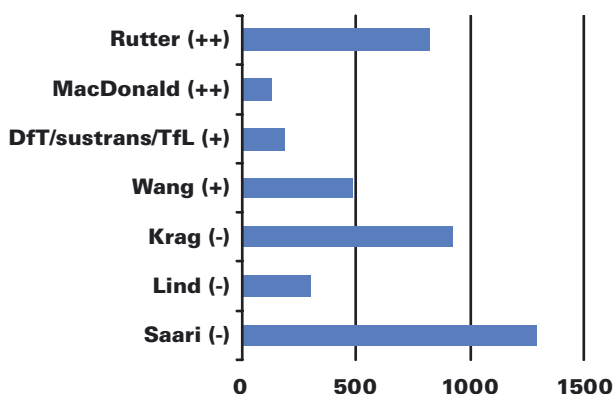
Een Oostenrijkse onderzoek, ook uit 2007, is van Prof. Dr. Karl Steininger van de universiteit Graz. Het richt zich vooral op de directe economische voordelen. Steininger becijferde wat het rendement is van maatregelen als beter ov, betere fietsvoorzieningen, rekeningrijden, hogere accijns, enz. Ten aanzien van de fietsvoorzieningen nam hij Graz ook als voorbeeld. Als in vijf jaar tijd €360 miljoen zou worden geïnvesteerd - dus €72 miljoen per jaar - zou het fietsgebruik landelijk op het niveau van Graz kunnen worden gebracht, is zijn uitgangspunt. Dat zou een verdubbeling van het fietsgebruik betekenen. Dat leidt ertoe dat het autoverkeer met 5 procent afneemt. Maar ook het ov-gebruik loopt terug, en wel met 8 procent. Een en ander zou leiden tot minder uitgaven voor de auto, in totaal zo'n €190 miljoen, en voor het ov €41 miljoen. Per saldo blijft er dan €170 miljoen over om aan andere zaken

te besteden. En dat geeft een slinger aan de economie. Omgerekend levert dat zo'n 1300 personenjaren werk op, zo becijferde Steininger. Daarin is dan ook het banenverlies verdisconteerd als gevolg van bijvoorbeeld minder werkgelegenheid in oliesector, de garages, de verzekeringsbranche, enzovoort. De totale CO2-emissie zou met 2,5 procent teruglopen, maar de financiële winst die dat oplevert werd niet becijferd. Ook gezondheidswinst werd buiten beschouwing gelaten. Dat neemt niet weg dat Steininger op andere aspecten wel de diepte in gaat. Hij rekent bijvoorbeeld wel met de opbrengsten die verzekeringsmaatschappijen mislopen als er minder met de auto wordt gereden en de meerkosten voor extra drukwerk ten behoeve van fietspromotiecampagnes.

Vijfvoudige winst

Een andere veel aangehaald onderzoek over dit thema komt uit Noorwegen en is van wat oudere datum (2002). Onderzoeker Karl Saelensminde berekende dat investeringen in fietsvoorzieningen uiteindelijk 4- tot 5-voudig (vooral) worden terugverdiend in termen van minder kosten voor de gezondheidszorg. Daarbij werd ook de winst meegerekend van minder luchtverontreiniging en geluidsoverlast en uitgespaarde parkeerkosten. Voor een aantal Noorse steden berekende Saelensminde het RIO van investeringen in fiets- en wandelvoorzieningen. Dat varieerde van 2,94 voor Trondheim tot 14,34 voor Hamar. Er zijn de laatste jaren meer van dergelijke studies gedaan. Meestal met sterke nadruk op de gezondheidseffecten. Een groep deskundigen zetten vorig jaar de uitkomsten voor de WHO op een rij. Ook hier zien we forse verschillen als het gaat

■ Euros per year per new active person (2007 values)



De - uiteenlopende - resultaten van verschillende studies naar de maatschappelijke gezondheidseffecten van het fietsen. + en - geeft een indicatie van de wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek weer. De waardering van de fietser loopt uiteen van ca. €100 tot ca. €1300

[bron: Review of economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to physical activity]



Door voldoende beweging neemt het risico van hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk, suikerziekte en psychische problemen af. En dus de kosten voor de gezondheidszorg.



Volgens een Engels onderzoek levert een 45-jarige forens/ automobilist die in de stad woont en op de fiets overstapt de maatschappij €446,- per jaar op.

om de waardering van de gezondheidseffecten (zie grafiek). Onderzoeker Thomas Krag (2005) vergeleek op zijn beurt weer een aantal studies uit verschillende landen waarin de gezondheidswinst werd becijferd. De Nordic Council destilleerde hieruit dat de gezondheidsvoordelen voor 'nieuwe fietsers' gemiddeld kunnen worden becijferd op €900,- per jaar, of 15 eurocent per kilometer.

Nederland

In Nederland lopen op dit ogenblik enkele onderzoeken naar het effect van fietsen op de gezondheid (TNO, RIVM). Resultaten daarvan zijn nog niet bekend. Wel ligt er een recente studie van het Milieu en Natuur Planbureau. Dat heeft berekend wat een betere afstelling van verkeerslichten kan opleveren in de vorm van reistijdwinst, minder emissies en minder geluidhinder. Met als voorbeeld Groningen waar op 40 kruisingen de verkeerslichten beter zouden kunnen worden afgesteld, kwam onderzoeker Nijland tot een batig saldo van €425.000 op jaarbasis. Dat is het saldo van uitgaven voor onderhoud van verkeerslichten (50000 over vier jaar), minder inkomsten uit brandstofaccijnzen (door substitutie auto door

fiets) en de winst als gevolg van emissiereducties, besparing op autokosten, reistijdwinst en reductie van geluidhinder en stank.

Overigens, al in 1994 becijferde de Adviesdienst Verkeer en Vervoer dat vervanging van een deel cq. alle korte autoritten door fietsritten een gemeente 5 tot 55 miljoen kan besparen over een periode van zeven jaar. Dordrecht werd daarbij als voorbeeld gebruikt.

Verkeersveiligheid ontbreekt

In alle genoemde onderzoeken worden de kosten als gevolg van een mogelijk toegenomen verkeersonveiligheid niet meegerekend. Dat laat zich wellicht ook lastig becijferen. Meer fietsen wil niet automatisch zeggen meer slachtoffers. Onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer wees bijvoorbeeld uit dat er meer verkeersslachtoffers zijn te verwachten als oudere automobilisten (50+) op de fiets stappen. Als automobilisten onder 40 overstappen op de fiets leidt dit tot een lichte afname van het aantal verkeersslachtoffers. En het netto effect is uiteraard ook afhankelijk van de maatregelen die worden genomen om het fietsen veiliger te maken.

Meegenomen aspecten in enkele recente onderzoeken naar de maatschappelijke kosten/baten van de fiets.

| Onderzoek | Engeland (Macdonald) | Oostenrijk (Steinger) | Noorwegen (Saelensminde) | Nederland (Nijland) |
|---|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|
| gezondheid fietser door bewegen | √ | - | √ | - |
| gezondheid fietser als gevolg minder luchtverontreiniging | √ | - | - | √ |
| kosten maatregelen geluidhinder/stank | - | - | √ | √ |
| kosten terugdringen emissies | √ | - | √ | √ |
| invloed verkeersveiligheid | - | - | - | - |
| kosten congestie | √ | - | - | - |
| lagere autokosten | - | √ | - | √ |
| minder parkeerkosten | - | - | √ | - |
| lagere opbrengsten ov | - | √ | - | - |
| kosten aanleg extra infrastructuur en voorlichting | √ | √ | √ | √ |

Reactie Hans Nijland: Kosten-baten analyse nodig?

Het artikel geeft een goed overzicht van recent onderzoek naar de geldelijke waardering van verschillende fietsmaatregelen. Veel van de in het artikel genoemde onderzoeken laten zien dat de grootste baten van fietsen vooral liggen op het gebied van gezondheidswinst. De Copenhagen Heart Study laat zien dat diegenen die gewoonlijk naar hun werk fietsten een ongeveer 40 % lagere kans hadden te overlijden dan hun leeftijdsgenoten die dat niet deden. Daarbij is gecorrigeerd voor allerlei factoren als bloeddruk, overgewicht, geslacht, wel of niet roken etc. En al is Denemarken in een aantal opzichten verschillend van Nederland, het Deense onderzoek vormt wel een sterke onderbouwing voor de claim dat fietsen gezond is en dat daarom meer fietsbeleid nodig is. De in het artikel aangehaalde onderzoeken doen feitelijk niet veel meer dan het maken van een economische vertaalslag. Dat is vooral nuttig omdat geld de taal is die iedereen, en zeker de beleidsmaker, begrijpt. Toch zijn er wel een aantal kanttekeningen te plaatsen bij de toepassing van genoemde onderzoeken in het Nederlandse beleid. Ten eerste, als we alleen naar de kosten-batenverhouding kijken, lijkt fietsbeleid de moeite waard. Daarbij past dan wel de opmerking dat kosten en baten niet de enige zaken zijn die in een beleidsmatige afweging worden meegenomen: ook strategische overwegingen of bijvoorbeeld de belangen van bepaalde groeperingen (jeugd, ouderen etc.) kunnen een rol spelen. Bovendien kunnen ook alternatieve (transport)investeringen in aanmerking komen met wellicht nog gunstiger kosten-batenverhoudingen.

Ten tweede is het, gezien de grote spreiding in de uitkomsten van de beschikbare onderzoeken, moeilijk om de effecten van concrete fietsmaatregelen te voorspellen. Een deel van die spreiding komt doordat er verschillende fietsmaatregelen onderzocht zijn. Maar ook als dezelfde maatregel onderzocht is (vaak is dat de aanleg van nieuwe fietspaden) is de spreiding in kosten-batenverhouding groot. Dit wordt ongetwijfeld veroorzaakt doordat de onderzoeken plaats hadden in verschillende landen, met vaak zeer verschillende faciliteiten voor de fietser en een verschillende fietscultuur. Daarom is buitenlands onderzoek niet altijd gemakkelijk te vertalen naar de Nederlandse context: veel gezondheidswinst in buitenlandse onderzoeken is immers gebaseerd op 'nieuwe' fietsers. In Nederland fietsen we al veel en hoeven we dus wat minder mensen te 'activeren'. Dat is vanuit gezondheidskundig oogpunt mooi, maar het maakt het in Nederland wel moeilijker marginale (gezondheids)winst te boeken met nieuwe fietsmaatregelen. De centrale vraag, namelijk wat de (Nederlandse) beleidsmaker nu aan al die onderzoeken heeft, wordt in het artikel niet beantwoord. Weliswaar geven de onderzoeken de beleidsmaker houvast, maar of fietsmaatregelen ook daadwerkelijk veel opleveren hangt af van lokale omstandigheden. Bovendien zijn veel fietsmaatregelen relatief goedkoop. Je kunt je afvragen of je als beleidsmaker in zo'n geval wel een uitgebreide kosten-batenanalyse nodig hebt om een besluit te nemen.

Hans Nijland, Senior onderzoeker bij het Milieu- en Natuur Planbureau

Maatschappelijk rendement onderzoeken

Wat is nu het maatschappelijk rendement van dergelijke onderzoeken, gezien het feit dat ze sterk uiteenlopende resultaten opleveren? Bovendien laten de resultaten zich niet één op één vertalen naar de Nederlandse situatie waar al veel wordt gefietst.

Daarbij speelt ook dat de kosten en baten verschillende portemonnees betreffen, zoals in het AVV-onderzoek uit 1994 al werd signaleerd. 'Zo vallen de voordelen van minder geluidshinder toe aan het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dat minder geld voor sanering hoeft uit te trekken. Afname van verkeersonveiligheid betekent vooral een vermindering van de kosten van de gezondheidszorg. Voor gemeenten valt winst te boeken in besparing op de kosten van wegonderhoud en parkeerplaatsen', aldus de onderzoekers.

Het is dus niet mogelijk de verschillende onderzoekresultaten zonder meer over te nemen. Maar ze reiken wellicht wel de argumenten aan om fietsbeleid steviger op te funderen. In een artikel in het tijdschrift Milieu over de gezondheidswinst van fietsen stellen Prof. Bert van Wee en Drs. Hans Nijland dat kosten-batenanalyses bij grote infrastructurele projecten inmiddels gemeengoed zijn. Het zou volgens hen daarom zeer nuttig zijn ook een kosten-batenanalyse uit te voeren van diverse potentiële beleidsmaatregelen gericht op fietsgebruik, zowel als zelfstandige maatregelen, als als onderdeel van

een pakket maatregelen, bijvoorbeeld om centrale stedelijke gebieden (verder) autoluw of -vrij te maken.

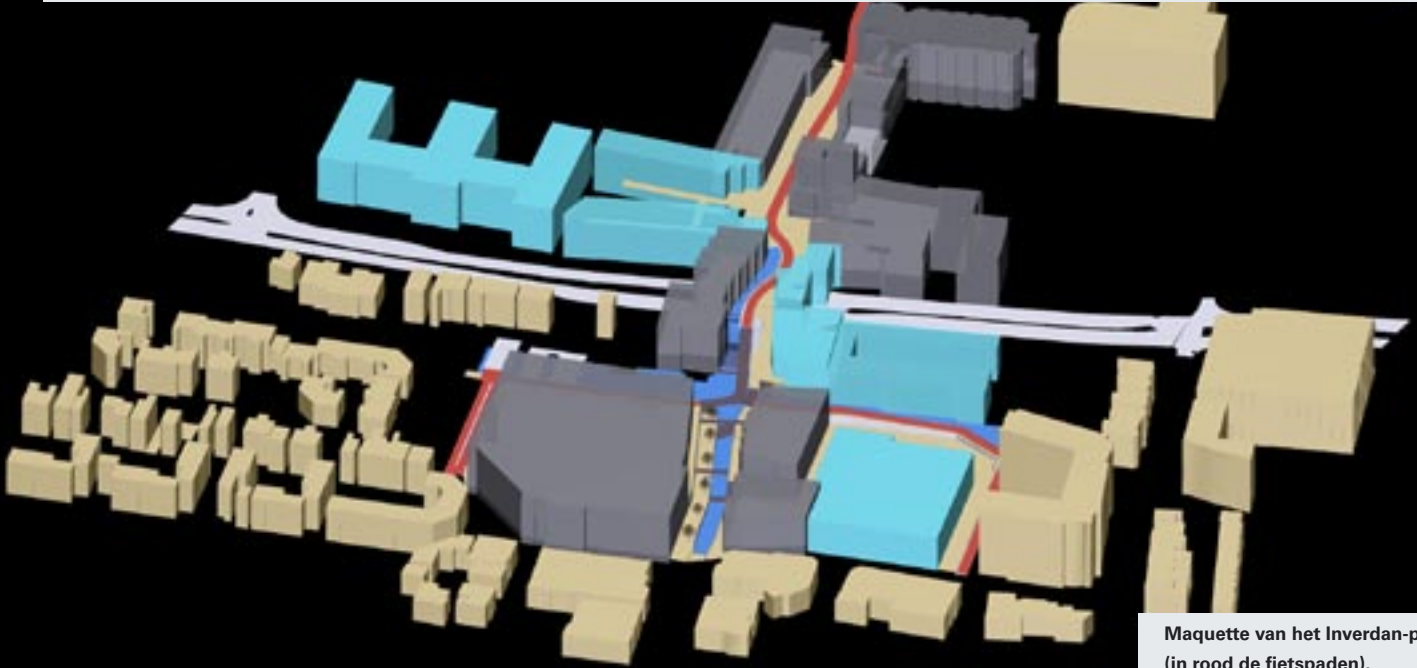
En verder: 'Het zou ons ook niet verbazen, maar dat moet dus nog blijken, als iedere euro besteed aan goede fietsmaatregelen, zichzelf dubbel en dwars terugverdient en een hoger rendement heeft dan tal van andere infrastructurele projecten waar momenteel geld aan wordt besteed. Dat zou er extra voor pleiten de fiets als een zelfstandig vervoermiddel te zien en niet alleen als een middel om de autoproblemen te verminderen.'

Literatuur

- Bruce Macdonald (2007), Valuing the benefits of cycling, Londen, SWW/Cycling England.
- Prof. Dr. Karl Steininger e.a. (2007), Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr, Wenen, Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte.
- Kjartan Saelensminde (2002), Walking- and cycling track networks in Norwegian cities. Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic, Oslo, Norwegian Institute of Transport Economics.
- Nick Cavill e.a., (2007), Review of economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to physical activity, WHO.
- O. van Boggelen, R. Janssen, J. Everaars (2005), Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, Rotterdam, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Bert van Wee, Hans Nijland (2005), De gezondheidswinst van fietsen, Milieu, jaargang 12, nr. 3.
- WHO (2002), A Physically active life through everyday transport.

Fietsbeleid in Zaanstad:

> Hoge ambities en grote opgaven



Maquette van het Inverdan-project.
(in rood de fietspaden).

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Zaanstad kwam in 2007 met een opvallend fietsplan: hoge ambities en een omvangrijk en breed maatregelenpakket. Zal het plan in enige mate realiteit worden en het fietsklimaat in Zaanstad sterk verbeteren? Of zijn het vooral papieren ambities?

'Dit is idioot! Schandalig!' De keurige dame die geen kans ziet met de fiets langs het station van Zaandam te komen, toont een woede die haarzelf lijkt te verrassen. Een beetje gelijk heeft ze wel. Fietsverkeer faciliteren bij ingrijpende werkzaamheden is hier niet echt gebeurd. Wel een woud aan gele, tijdelijke richtingsbordjes voor allerlei vervoerwijzen en bestemmingen. Maar ook het nauwkeurig analyseren van de borden en gedwee de aanwijzingen volgen, helpt niet. Mevrouw heeft vele lotgenoten. Niet (alleen) het spoor is een barrière; op dit moment is ook het station een niet te slechten hindernis.

Inverdan, straks is het perfect

De dame en de andere fietsers in Zaandam wacht echter het zoet na dit zuur. De werkzaamheden betreffen namelijk Inverdan. Een megaproject dat het hart van de gemeente Zaanstad ingrijpend wijzigt. De hoofdwinkelstraat - Gedempte Gracht - krijgt weer een gracht. Veel nieuwbouw aan winkels en woningen eromheen. Tegelijkertijd wordt ook de brede barrière bestaande uit de provinciale weg en het spoor geslecht.

De wijk Westerwatering wordt voor fietsers en voetgangers perfect verbonden met het stadshart, via een lange en brede brug, verweven in het stedenbouwkundig project. Men spreekt van een 'opgetilde stadsstraat', De Buiging genaamd. Een fietsbrug, geïntegreerd in vastgoedontwikkeling. 'Het is zowel een verbindingsweg als een reisdoel op zich', schrijft de gemeente. En met reden: direct aanliggend een fietsenstalling, het stadhuis, het archief, de bibliotheek en vele andere voorzieningen en winkels.

De Buiging varieert in breedte van 8,50 tot 14 meter. Aan weerszijden van het vier meter brede fietspad liggen voetgangersdomeinen, soms meer straat, soms meer plein. Fietsers moeten een hoogteverschil van circa 7,5 meter overbruggen. De hellingen zijn getrapt uitgevoerd: korte hellingbanen (maximaal 1:30 helling) worden afgewisseld door vlakke delen.

Eric de Niet (l.) en Dick Schilp (r.).



Ruimtelijk een bijzondere stad, zeker voor fietsers

Zaanstad is een grote stad, met ruim 140.000 inwoners. Tegelijk een bijzondere stad, omdat het in de jaren zeventig ontstond uit een fusie van een aantal stevig uit de kluiten gewassen kernen nabij de Zaan. Zaandam, de meest zuidelijke kern, is op afstand het grootst: 72.000 inwoners.

Zaanstad is geen keurig concentrische stad met één stadshart. Het meest nog is er sprake van aaneengesloten bebouwingen in Zaanstad-Noord en Zaanstad-Zuid, met Assendelft en Westzaan ernaast. Van Krommenie naar het stadshart in Zaandam is al snel 12 km fietsen.

De meerkernigheid van Zaanstad is waarschijnlijk geen stimulans voor fietsgebruik, evenmin als de nabijheid van Amsterdam (leidend tot veel middellange afstanden). Voor aantal en zwaarte van infra-barrières in de stad geldt dat nog sterker. Zaandam, Koog aan de Zaan en Zaanwijk worden doorsneden door een brede zone met de provinciale weg en het spoor. In oost-westrichting is de snelweg A8 een zware barrière. En de Zaan zelf is natuurlijk ook een belemmering voor een dicht fietsnetwerk.

In de Fietsnota Zaanstad wordt aan deze tamelijk unieke problematiek van 'losse grotere kernen' een beetje voorbijgegaan. Indirect wordt er wel een zekere keuze gemaakt. Want een kernmaatregel is de introductie van een fiets-PLUS-route van noord tot zuid, naast het spoor en de provinciale weg. Binnen de kernen heeft die route immers niet de grootste waarde. En ook voor aangrenzende kernen is de waarde beperkt, zeker in Zaanstad-Noord (Assendelft-Krommenie; Krommenie-Worverveer).



bronvermelding: Google Earth

Naar verwachting zullen ruim 9.000 fietsers per dag van de nieuwe verbinding gebruik gaan maken (en dan is die 4 meter breedte helemaal geen luxe).

Zo'n groot stedenbouwkundig plan, zoveel belangen, dan zal het fietsverkeer er wellicht bekaaid afkomen. Zaanstad staat immers niet bekend als typische fietsstad. Maar Dick Schilp, senior beleidsmedewerker bij de Dienst Wijken, heeft verrassend genoeg een ander verhaal te vertellen: 'Natuurlijk hebben we voor de fiets niet alles erin gekregen wat we wilden. Het blijft een beetje geven en nemen. Maar al met al was het echt geen moeilijk gevecht om een perfecte oost-west fietsverbinding in Inverdan te verwerken. Iedereen was het er wel over eens dat dit nodig is.'

Fietsambities op papier

Verrassend dat het juist in Zaanstad zo eenvoudig kan gaan met de stedenbouwers. Verrassend ook dat juist Zaanstad met een zeer ambitieus fietsplan komt: Fietsnota Zaanstad. Schilp heeft samen met Eric de Niet, planoloog bij de Dienst Stad, de totstandkoming van de fietsnota begeleid. Het project werd uitgevoerd en de nota werd geschreven door adviesbureau SOAB.

Het plan is op verschillende manieren interessant, ook voor andere steden. In de eerste plaats (althans, dat valt het eerste op) de vormgeving. Een dikke nota die à la een PowerPoint-presentatie bestaat uit een groot aantal losse tekstvakken, met erg veel visueel materiaal tussendoor. SOAB doet het vaker en het zal voor de globale lezer een verademing zijn.

De Fietsnota van Zaandam: veel beeldmateriaal en losse tekstvakken.



Ook het doorlopen proces is interessant. Naast een klankbordgroep (met vooral ambtenaren en belangenorganisaties) ook gebruikersbijeenkomsten (met wijkoverlegorganen) en enquêtering van 60 belangenvertegenwoordigers en ambtenaren van verschillende disciplines met een CycleScan, wat een soort verkorte BYPAD-audit blijkt te zijn. Eric de Niet: 'Over dat proces waren we echt tevreden. Het verliep prettig, betrokkenen waren er ook tevreden over en het heeft duidelijke conclusies opgeleverd.'

De weidse analyse leidt tot heldere conclusies over gewenste hoofdlijnen van beleid. Dat is mooi en knap, want juist de omzetting van analyses in werkelijke speerpunten van fietsbeleid is vaak een lastige zaak. SOAB komt vooral uit op een soort veiligheidsgericht infrabeleid:

'De fiets moet buiten de woonbuurten meer ruimte krijgen, zelfs ten koste van de auto. Meer verblijfsgebieden, meer vrij-

De mooie brug voor bus en fiets over de Thorbeckeweg (zuidkant van Zaandam).



De Weer: recent heringericht; poging om de rijders te versmallen. Nog wel met voorrang op de kruisende fietsroute.



Noordelijke brug naar stadshart die voor autoverkeer gesloten wordt.



Aan woonbuurteninrichting is nog veel te doen. Hier de Wibautstraat: een zware verkeersaders dwars door Zaandam-Oost, barrière in veel fietsroutes.

liggende fietsvoorzieningen, meer voorrangssituaties voor de fiets, fietsstraten of straatinrichtingen waar de auto duidelijk te gast is. (...) Het verbeteren van het primaire (...) net scoort bij de raadplegingen hoger in prioriteit dan het uitvoeren van campagnes.'

Deze hoofdlijn spooft zeker met de feiten (de veiligheid van fietsen in Zaanstad kan echt nog veel beter) en nadrukkelijk met de opinies van alle betrokkenen in het totstandkomingsproces. Naast dit hoofdpunt leeft ook het fietsparkeren in sterke mate. Lage kwaliteit en beperkte capaciteit; de bekende problemen. Als één van de op te pakken projecten wordt dan ook het opstellen van een Fietsparkeerplan genoemd. Concreet oplossingen stelt de Fietsnota echter nog niet voor, vooral ook omdat het belangrijkste station en de belangrijkste winkelbestemming onderdeel zijn van het Inverdan-project.

Fietscoördinator

Algemene promotie wordt door betrokkenen weinig prioritair geacht. Wel is er een roep om gedragscampagnes (fietsende scholieren, automobilisten t.o.v. fietsers). In de uiteindelijke opsomming van maatregelen, vooral het deel 'korte termijn', krijgen de niet-infrastructurele activiteiten toch wel erg veel aandacht: een leuke-ideeën-prijsvraag, een websitepagina, bezoek aan een fietsstad, communicatieplan, Octopus-aanpak (rond scholen), Belgerinkel-naar-de-Winkel, enzovoort. Dan heet het ook: 'Een gericht fietspromotie- en informatiebeleid

is gewenst.' Deels is deze wat plotse aandacht voor niet-infrastructurele zaken wel te begrijpen. Want wat is op korte termijn - bij beperkte middelen - nu het gemakkelijkst op te pakken? Een kernmaatregel is het aanstellen van een fietscoördinator. Dat is inmiddels al gebeurd, op tijdelijke basis. Een vaste kracht voor deze functie wordt geworven. De fietscoördinator krijgt als belangrijkste taak om de uitvoering van de vele genoemde maatregelen op te pakken. En heel concreet betekent dat vooral budgetten regelen, met name via subsidies en wellicht ook via 'meeliften'. Want extra geoormerkt geld voor de vele nieuwe infrastructuurwensen in de Fietsnota is er slechts in heel beperkte mate.

De Fietsnota vormt één van de deelnota's van een binnenkort vast te stellen overkoepelend Zaanse Verkeer en Vervoer Plan (ZVVP). In het ZVVP wordt fors ingezet op alternatieven voor het autoverkeer. Ook staan er diverse maatregelen in die goed kunnen uitpakken voor de positie van het fietsverkeer. Neem bijvoorbeeld het afsluiten voor autoverkeer van de twee bruggen die het oosten van Zaandam verbinden met het stadshart. Parkeren in het stadshart vindt plaats aan de rand en er moet worden betaald. En in de prioritering bij vrijs komen hoofd fietsroutes hoger te staan dan op dit moment in de regelstrategie. Het zijn zomaar wat punten die aangeven dat er in het Zaanse beleid zeker tal van lichtpuntjes zitten voor fietsverkeer.

> Zwolle in beeld

Peter Kroeze, Ligtermoet & Partners

Zwolle voert al vele jaren een consistent fietsbeleid. Een gescheiden fietsnetwerk, ongelijkvloerse kruisingen, fietsstraten en oog voor detail dragen eraan bij dat het percentage fietsers rond de 37 procent ligt. Een excursie van het Fietsberaad voert langs de belangrijkste highlights.

Zie ook:

www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten

Fietsstraat Zwarteweg

In 2007 heeft de gemeente de fietsstraat Zwarteweg gerealiseerd. Op de route tussen Zwolle-zuid en het centrum fietsen dagelijks tussen de 8.000 en 10.000 fietsers. De grote aantallen fietsers zorgden voor problemen, want daardoor was het voor aanwonenden lastig parkeren en manoeuvreren. Ook gevaarlijke situaties voor de fietsers bij de basisscholen en het taxi-bedrijf, bij een intensiteit van het autoverkeer van 500 à 1.000 auto's per dag, waren een punt van zorg.

Om de situatie te verbeteren was op zijn minst meer regulering van het parkeren en het halen en brengen van de kinderen noodzakelijk. Tegelijkertijd besloot de gemeente de Zwarteweg in te richten als fietsstraat. Daarbij zijn verschillende oplossingen de revue gepasseerd. Gekozen is voor een oplossing met één rijloper in asfalt met twee naastgelegen klinkerstroken. De rode asfaltverharding zorgt voor een comfortabel wegdek en een herkenbare route.

Hoewel geen evaluatieonderzoek beschikbaar is, zijn de geluiden van omwonenden en fietsers over de fietsstraat positief. Dat geldt overigens niet voor de klinkerstroken. Door zettingen zijn op veel plaatsen onregelmatigheden te zien, waar het minder prettig en comfortabel fietsen is. Deze uitvoeringsvorm van de fietsstraat is dan ook nog onderwerp van bezinning binnen de gemeente (zie ook: Fietsstratenplan, gemeente Zwolle, mei 2005).



Linksafstrook voor fietsers

Fietsvriendelijk beleid zit niet alleen in grote projecten maar ook in 'het in het hoofd hebben' van de fietsbelangen als het gaat om details. Neem bijvoorbeeld de situatie waar de gemeente een linksafvak voor autoverkeer dat niet meer noodzakelijk was, heeft omgezet in een linksafvak voor fietsers. Een voorbeeld van een heel eenvoudige en goedkope maar ook zeer fietsvriendelijke en effectieve maatregel.

Barrières: tunnels en bruggen

Het beleid van de gemeente Zwolle kenmerkt zich door een zeer duidelijke scheiding van verkeersaders en verblijfsgebieden. Dat betekent dat de stad enkele royaal vormgegeven verkeerswegen kent. Daarnaast zijn er diverse spoorwegen die de stad doorsnijden. De hoofdfietsroutes liggen zoveel mogelijk door de verblijfsgebieden los van het hoofdwegennet.

Kenmerkend voor Zwolle is dat men probeert deze barrières zoveel mogelijk ongelijkvloers te kruisen. Door de combinatie van fietsroutes door de verblijfsgebieden en ongelijkvloerse kruisingen met het hoofdwegennet kan de fietser zonder oponthoud bij verkeerslichten zijn doel bereiken.

De gemeente probeert deze verbindingen zo sociaal veilig en attractief vorm te geven. De foto laat de Rozentunnel zien, een tunnel onder het spoor in Stadshagen. De tunnel ligt op een plaats waar in de toekomst ook een voorstadhalte zal verschijnen. Er is bij het ontwerp veel aandacht besteed aan de inval van daglicht. Ook de vormgeving van de tunnel kreeg veel aandacht.

De andere foto laat de Westholtebrug zien, een nieuwe fietsbrug over zowel een verkeersweg als kanaal. Hoewel Zwolle in principe kiest voor tunnels bij het kruisen van barrières, was dat vanwege het kanaal hier niet mogelijk. Het is geen stan-

daardbrug, maar een bijzonder ontwerp dat ook als landmark fungeert. Om het grote verschil te overbruggen wordt het verschil heel geleidelijk overbrugd, waardoor de fietser dit maar in beperkte mate ervaart.



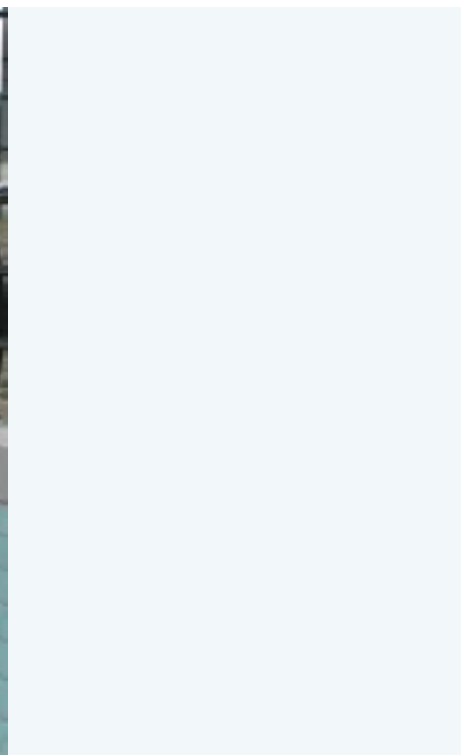
Eenrichtingverkeer Assendorperstraat

De Assendorperstraat is een oude, radiale centrumroute die zich kenmerkt door winkels en woningen. Er zijn meer winkels naarmate we dichter bij het centrum komen. Dagelijks maken zo'n 7.000 fietsers en 3.000 auto's gebruik van de route en ook de bus rijdt erover. Bij een herinrichting in 2001 is op de route éénrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer ingesteld.



Vraag daarbij was hoe om te gaan met fietsers in de tegenrichting. In het bijzonder de problematiek van fietsers en tweezijdig langsparkeren en bevoorradingsverkeer baarde zorgen. Gekozen is uiteindelijk om voor fietsers in de tegenrichting een fietsstrook aan te leggen. Fietsers in de meerichting maken gebruik van de rijloper en hebben niet de beschikking over een eigen strook.

Het instellen van het éénrichtingsverkeer ging overigens niet zonder slag of stoot. De ondernemers waren bang voor omzetting en de omliggende woonstraten voor sluipverkeer. Om die laatste reden is tegelijkertijd met het uitvoeren van de herinrichting de omliggende woonbuurt ingericht tot 30 km-zone. Uit een evaluatie van de maatregelen bleek van de veronderstelde negatieve effecten geen sprake. De gemiddelde snelheid van het autoverkeer is gelijk gebleven. Het aantal letselgevallen met fietsers is licht afgenomen en het aantal ongevallen met materiële schade (parkeerongevallen) is gehalveerd. Het verkeersbeeld is rustiger geworden en het fietsklimaat veel prettiger. In dat verband is ook de oplossing van de kruising met de 'centrumring' de moeite waard. Zwolle heeft ervoor gekozen de fietsroute daar voorrang te geven, zodat fietsers veilig en zonder oponthoud kunnen doorfietsen, ook op deze drukke kruising met het autoverkeer.



Hoofdfietsroute Stadshagen

Stadshagen is de Vinex-locatie aan de noordkant van Zwolle. Uiteindelijk zullen hier circa 12.500 woningen verrijzen. De gemeente hecht er veel belang aan dat ook deze locaties optimale verbindingen krijgen met het centrum en de rest van de stad. Eén van de routes is het Twistvlietpad. Deze route loopt via een brug die alleen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer toegankelijk is. En deze is voor een belangrijk deel ook met openbaarvervoergelden gefinancierd.

Hoewel er in het begin veel problemen waren met het weren van oneigenlijk autoverkeer, blijkt de oplossing nu naar behoren te werken. Wel zijn er nog kwesties rondom sociale

veiligheid, maar die zijn met aanvullende verlichting en nieuwbouw rondom de aanlandingspunten op te lossen. Overigens voelde de stedenbouwkundige er weinig voor om de route in rood asfalt uit te voeren. Dat zou een te verkeerskundig beeld oproepen. Tegelijkertijd moest voor de fietsers en andere weggebruikers wel duidelijk zijn dat men zich op een hoofdfietsroute (fietsstraat) bevindt. Dit is opgelost door alleen op de begin- en eindpunten van de route een rode kleur toe te passen en die geleidelijk af te bouwen (zie foto). Momenteel maken circa 4.000 fietsers per dag gebruik van deze route.



Buitenlandse gasten over de vloer

*Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners
Hans Voerknecht, Fietsberaad*

Veel instanties krijgen regelmatig verzoeken excursies te geven aan buitenlanders. Soms komen die aanvragen bij (landelijke) organisaties binnen, zoals Verkeer & Waterstaat, CROW, Fietsberaad/KpVV of Fietsersbond. Of bij gespecialiseerde consultants. Dat geeft dan regelmatig wat coördinatievragen: wie kan er het best voor zorgen; naar welke stad moeten en kunnen de gasten verwezen worden, enzovoort?

Daarnaast komen er direct bij Nederlandse fietssteden aanvragen binnen. En daar is soms ook te horen dat wat coördinatie en afstemming nuttig kan zijn. Al is het maar om de tijdbesteding van gemeenteambtenaren te beperken.

Om te bezien hoe het nu feitelijk zit met excursies van buitenlandse vakgenoten naar Nederlandse fietssteden, maakten we een rondgang langs 15 bekende en minder bekende steden.



Houten scoort nog steeds het hoogst als het gaat om buitenlandse belangstelling.

Beperkte aantallen

De vraag was onder andere of in minder bekende fietssteden ook buitenlandse bezoekers komen. Het antwoord op die vraag is 'nee'. In Amersfoort, Enschede, Hengelo, Leeuwarden, Tilburg, Veenendaal en zelfs Zwolle gebeurt het veel minder dan eens per jaar. In Veenendaal was het direct na de verkiezing tot Fietsstad 2000 heel wat meer, maar dat is ook weer snel afgenomen. In Zwolle - voor Nederlanders toch echt een voorbeeldstad - was het volgens Willem Bosch pakweg drie keer in 15 jaar. Koos Swank van de gemeente Leiden heeft het over gemiddeld 1 keer per jaar; Tristan Martin van Den Haag over net iets meer en Wim Mulder van Apeldoorn over gemiddeld zo'n 3 keer per jaar.

Maar ook naar de bekende fietssteden is het aantal buitenlandsexcursies niet eens zoveel hoger. In Groningen en Utrecht komen zo'n 6 keer per jaar buitenlanders en zelfs Amsterdam houdt het op 6 à 10 per jaar, aldus Ria Hilhorst. Evenals Delft, wat volgens Mirjam van Oers wel met de klassieke fietsnaam van Delft te maken zal hebben (het internationaal bekende fietsnetwerk uit de jaren tachtig). Vooral in Delft en Utrecht wordt ook regelmatig 'nee' gezegd, om capaciteitsredenen. Ruud Ditewig (Utrecht) denkt dat het er wel twee keer zoveel zouden kunnen zijn, als hij alles zou aanvaarden. De enige gemeente met duidelijk hogere aantallen bezoekers is Houten. Herbert Tiemens heeft het over 200 tot 300 mensen per jaar in 15 tot 25 groepen.

Soorten bezoekers

In de meeste steden gaat het naast ambtenaren in ongeveer gelijke mate ook om bestuurders/politici. En verder de nodige wetenschappers en studenten. Van over de hele wereld. België, Duitsland en Frankrijk scoren hoog, evenals de Verenigde Staten. Maar de meeste bezoekers komen uit Aziatische landen, met Japan op 1 en Zuid-Korea op 2. Dat geldt dan vooral voor Amsterdam en Houten. Maar ook in andere steden zijn het vaak Aziaten die een bezoek willen brengen. Niet iedereen is daar even enthousiast over. Men vraagt zich af of de situatie in Aziatische landen wel zodanig vergelijkbaar is en de kennis van de Nederlandse situatie wel zo gedegen is,

Fietsberaad en excursies

Het Fietsberaad onderzoekt op dit moment in hoeverre ze een rol kan en moet spelen bij het coördineren van buitenlandse bezoeken. Met als doel de buitenlandse gasten een interessante en leerrijke excursie te bezorgen maar ook om bijvoorbeeld een betere spreiding over bezoeklocaties te realiseren.

Daarom ook is het Fietsberaad in overleg met de Fietsersbond om de aloude presentatie *Cycling in Dutch Cities* uit 1993 te actualiseren en opnieuw uit te brengen, ook in het Duits, Frans en Spaans. De publicatie geeft routes in een aantal Nederlandse plaatsen langs plekken die interessant zijn vanuit het oogpunt van fietsbeleid of uitvoering.

Internationale website Fietsberaad in juni 2008 van start

Van de website van het Fietsberaad komt nu ook een meertaalige versie, het eerst in het Engels. Die nieuwe website krijgt twee hoofdfuncties:

- > Het toegankelijk maken van kennis over het Nederlandse fietsen voor buitenlanders.
- > Het assisteren van Nederlanders bij het verzorgen van bezoeken van buitenlanders.

Een groot aantal items uit de Kennisbank en alle voorbeelden uit de Voorbeeldenbank wordt vertaald. Sommige helemaal, dus zowel het brondocument als de samenvatting, van een aantal alleen de samenvatting of de titel. In eerste instantie voornamelijk in het Engels, later voor een beperkt deel in het Duits, Frans en mogelijk Spaans.

De functionaliteit blijft gekoppeld aan de Nederlandstalige Fietsberaad website. Alleen krijgt men als men vanuit het buitenland naar fietsberaad.nl of fietsberaad.org surft de buitenlandstalige schil te zien. Zoeken kan ook. Voor wie de Engelse term van een fietswoord niet kent is er een glossary, of zeg maar fietsvertaalboekje, met alle termen in alle talen. Wie aan de aangeboden vertalingen niet genoeg heeft, kan een vertaling aanvragen.

Uiteraard benutten we alle kanalen om deze site (www.fietsberaad.org) onder de aandacht te brengen in het buitenland. De MeetBike-conferentie in Dresden was de eerste gelegenheid en er was sprake van een overweldigende belangstelling. We ontvingen veel e-mailadressen en ook kregen we meteen al aanvragen voor vertalingen, zodat we direct aan de slag kunnen met wat Duits vertaalwerk. En we vragen ook de lezers van Fietsverkeer om buitenlandse contacten op de hoogte te brengen en ons hun e-mailadressen door te mailen. Verder zal er voor de buitenlanders een onderdeel 'Visit the Netherlands' ontwikkeld worden, waar men door een kaartje aan te klikken kan zien wat voor interessante ontwikkelingen er in welke steden plaatsvinden en welke documenten daarbij horen (zo mogelijk ook met fotomateriaal).

Voor de Nederlanders zal onder fietsberaad.nl een tabblad 'Internationaal' komen. Daarop:

- > Een door iedereen te gebruiken PowerPoint presentatie met gegevens over het Nederlandse fietsen, beleid, organisatie en uitvoering.
- > Filmpjes en presentaties.
- > Gegevens over het fietsen in diverse andere landen.

> zie ook: www.fietsberaad.org

dat er sprake kan zijn van een werkelijk nuttig contact. In wat bredere zin is de efficiëntieafweging die hierachter zit in bijna alle steden terug te vinden. Soms is het 'we gaan op ieder verzoek in', gevolgd door 'maar we besteden niet overal evenveel tijd aan'.

Wat zoeken de bezoekers? Wat meer het algemene beeld, de algemene indruk van een stad met fietscultuur en de hoofdlijnen van fietsbeleid en politiek, dan concrete ontwerp-zaken. Al zijn er zeker duidelijke verschillen per groep. Voor Apeldoorn zegt Wim Mulder dat de gasten vooral vanwege de fietsenstallingen komen. Dat speelt ook in Groningen op dit moment (Stadsbalkon) en nog meer in Utrecht (zowel de fietsen bij het station als buurtstallingen). In Delft lijken de bezoekers wat meer in het concrete netwerk op straat geïnteresseerd dan in algemene beleidslijnen.

Tijdsbesteding

In de steden met de meeste bezoekers wordt door de ambtenaren de minste tijd per bezoek besteed. Ria Hilhorst van Amsterdam heeft het over 2 tot 4 uur; Herbert Tiemens van Houten over 3 tot 6 uur. In beide steden gaat men dan ook zelden of nooit de straat op met de bezoekers. Amsterdam laat dat over aan de Fietsersbond (daarvoor heeft men een contractje afgesloten). Houten stuurt de bezoekers vaak zonder begeleiding op pad (ze gaan dan ook vaak per auto) en geeft alleen een routekaart of aanduiding van enkele interessante

locaties mee. Andere steden (met minder bezoeken per jaar) noemen 1 tot anderhalve dag per bezoek.

De meeste steden hebben op het punt van presentaties hun zaakjes al aardig voor elkaar. Standaardpresentaties in het Engels (en soms nog een andere taal) als basis die per keer hoogstens zeer beperkt aangepast worden. Verschillende ambtenaren missen wel algemene Nederlandse fietsinformatie.

De meeste tijd zit in het organiseren van het gehele bezoek. Althans, als de ontvangende gemeente dat op zich neemt. Dat is nog slechts incidenteel het geval. Voor het 'fietsen door de stad' worden naast de genoemde oplossingen van Amsterdam en Houten ook andere oplossingen gezocht om de tijdbesteding beperkt te houden. Zoals het inschakelen van 'geïnteresseerde, deskundige burgers' of het inschakelen van een lokaal bedrijf dat al fietstochten voor toeristen doet.

Citymarketing

Bezoekers ontvangen en de status als fietsstad benutten, is goed voor de stad. Dat leeft zeker in Houten en Amsterdam al sterk. Amsterdam wil er nu met het initiatief 'Amsterdam Cycling to Sustainability' nog meer werk van gaan maken. De fietscultuur en het fietsbeleid als citymarketing. In andere steden hoeft het ook steeds minder 'tussendoor'; men mag er tijd aan besteden. En soms streeft men er naar echt meer bezoekers te trekken.

> Elektrische fiets heeft toekomst

Ingrid Hendriksen, Luuk Engbers, TNO Kwaliteit van Leven

De elektrische fiets verleidt ouderen en forenzen om vaker en verder te fietsen, zo blijkt uit onderzoek van TNO. Hoewel de files er niet door worden opgelost, kan de elektrische fiets daarom een positieve bijdrage leveren als het gaat om mobiliteitsproblemen, gezondheid en milieu.

De elektrische fiets is eind jaren '90 als nieuw product op de markt gekomen. Een elektrische fiets is een fiets met trapondersteuning. Je moet zelf fietsen, maar de accu van de fiets ondersteunt je daarbij tot een snelheid van circa 25 kilometer per uur. De elektrische fiets is geruisloos en lijkt dusdanig op een normale fiets dat een leek niet ziet dat het een elektrische fiets is.

Het product is aan een flinke opmars bezig: het aantal verkochte elektrische fietsen is in de afgelopen drie jaar verdrievoudigd naar 89.000 in 2007. Daarmee had de elektrische fiets een marktaandeel van 6%. De verwachting van BOVAG Tweewielerbedrijven is dat dit aantal in 2008 verder zal stijgen naar ruim 120.000. De relatieve hoge gemiddelde aanschafprijs van deze fietsen (circa € 2.000) zal naar verwachting de komende jaren afnemen.

Ondanks de forse toename in de verkoop van elektrische fietsen in de afgelopen jaren is er weinig bekend over het gebruik van de elektrische fiets in Nederland. Wie koopt en gebruikt deze fiets en wat zijn de doeleinden? Niet alleen informatie over het huidige gebruik, maar ook inzicht in de toekomstmogelijkheden van de elektrische fiets ontbreekt tot op heden.

Medio 2007 heeft BOVAG Tweewielerbedrijven, gefinancierd door het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD), een onderzoek opgestart om antwoord op deze vragen te verkrijgen. In samenwerking met GfK is er een marktonderzoek uitgezet onder huidige en potentiële gebruikers, waarbij zowel het bezit en gebruik van de elektrische fiets als de interesse voor de elektrische fiets onder niet-bezitters is gepeild. Volgens diverse TNO-experts een deskundige schatting gegeven van de mogelijke gunstige effecten op mobiliteit, gezondheid en milieu als meer mensen de elektrische fiets gaan gebruiken. In beide studies is specifiek aandacht besteed aan twee belangrijke doelgroepen van de elektrische fiets, 65-plussers en forenzen.



Het bereik van de fietsforenzen wordt anderhalf keer groter met de elektrische fiets.

Ouderen, ouders met jonge kinderen en forenzen

Op dit moment bezit ruim 3% van de Nederlandse bevolking van 12 jaar en ouder een elektrische fiets. Dit zijn voornamelijk ouderen. Slechts 2% van de forenzen bezit een elektrische fiets. De elektrische fietsgebruikers gaven als hoofdreden voor het gebruik ervan aan dat gewoon fietsen hen (te) moeilijk afgaat, maar ook het makkelijker tegen de wind in fietsen en langere afstanden kunnen fietsen werden vaak genoemd. Circa driekwart van de bezitters geeft aan sinds de aanschaf langere afstanden en sneller te fietsen. Tevens gaf bijna een kwart van de bezitters aan vaker naar het werk te fietsen.

Op de vraag aan niet-elektrische fietsbezitters of men denkt dat een elektrische fiets nu of in de toekomst een interessant product voor hen is, geeft 8% aan 'ja, zeker', 35% 'ja, misschien' en 57% 'nee'.

Conform verwachting is de interesse voor een elektrische fiets onder chronisch zieken en ouderen het hoogst, gevolgd door ouders met jonge kinderen en forenzen. De geïnteresseerden gaven aan dat men verwacht de elektrische fiets



De elektrische fietsen staan vooraan in de fietswinkel. Dit jaar worden er naar verwachting 120.000 verkocht.



Van €695,- tot €2999,-

De prijzen van elektrische fietsen dalen snel. Er is inmiddels al een E-bike te koop voor €695,-. Het vak-tijdschrift Tweewieler testte onlangs een aantal E-bikes in de prijsklasse €999 - €2999,-. Daaronder gerenommeerde merken als Sparta, Koga Miyata en Batavus, die goed uit de test kwamen, maar ook onder de merken rond €1000,- waren fietsen die redelijk scoorden.

vooral te kunnen gebruiken voor recreatieve fietstochten, winkelen/boodschappen doen en visites af te leggen. Meer dan een kwart van de geïnteresseerden verwacht dat de fiets ook gebruikt kan worden in het woon-werkverkeer.

Anderhalf keer verder

De mogelijk gunstige effecten op mobiliteit, gezondheid en milieu zijn geschat op basis van de resultaten van het bovengenoemde marktonderzoek en de reeds beschikbare kennis over het fietsgebruik in Nederland en de effecten daarvan op mobiliteit, gezondheid en milieu. Een belangrijke aanname in deze schattingen is dat het bezit van elektrische fietsen in de toekomst even hoog is als het bezit van de gewone fiets nu. Als er een goede PR plaatsvindt rondom de elektrische fiets, zou dit een reëel toekomstbeeld kunnen zijn.

Uit het marktonderzoek blijkt dat forenzen met een gewone fiets gemiddeld 6,3 km afleggen. Deze afstand neemt toe tot 9,8 km als er gebruik wordt gemaakt van de elektrische fiets. Daarmee is de afstand die forenzen met een elektrische fiets

afleggen om op hun werk te komen anderhalf keer langer dan die van forenzen die een gewone fiets gebruiken. Nu wordt voor meer dan de helft van de ritten tot 4 km de fiets gebruikt. Verwacht wordt dat, als het bezit van elektrische fietsen in de toekomst even hoog is als het bezit van de gewone fiets nu, in meer dan de helft van de ritten tot 6 km zal worden gekozen voor de fiets. Het aantal keren dat Nederlanders de fiets nemen (aantal ritten) zal daardoor waarschijnlijk met drie tot vijf procent toenemen. Specifiek voor het woon-werkverkeer is de verwachte stijging hoger, namelijk tussen de vier en negen procent. En in de groep ouderen zal dit drie à vier procent zijn. Door de toename van het aantal fietsritten zal het gebruik van de auto licht afnemen. Het effect is echter te klein om tot minder lange files te leiden. Vooral korte autoritten zullen worden vervangen door de fiets en de eventuele extra ruimte op de weg zal andere automobilisten juist uitnodigen vaker de auto te gebruiken. Wel kan de bereikbaarheid binnen de steden hierdoor verbeteren.

Positieve effecten gezondheid en milieu

Regelmatig fietsen is gezond en leidt tot een lager risico op diverse chronische aandoeningen. Of deze gezondheidseffecten ook worden bereikt door gebruik te maken van de elektrische fiets is momenteel nog niet te zeggen. Hoewel het fietsen met trapondersteuning fysiek minder belastend is dan conventioneel fietsen, geven twee verkennende studies aan dat het waarschijnlijk voldoende intensief is om positieve effecten op de gezondheid te kunnen hebben.

Voor het schatten van de gezondheidseffecten van de elektrische fiets is gekeken naar twee belangrijke thema's in het preventiebeleid van de overheid: het stimuleren van voldoende bewegen en het tegengaan van overgewicht. Op basis van de resultaten van het marktonderzoek wordt ingeschat dat het percentage volwassen Nederlanders dat de Nederlandse Norm

Elektrischefiets-nota

Stadsregio Rotterdam laat op dit ogenblik de vermoedelijk eerste Elektrischefiets-nota opstellen. Doel van het project is 'het beschikbaar stellen en versneld introduceren van de elektrische fiets in Stadsregio Rotterdam'. Men wil de elektrische fiets beschikbaar stellen voor een breed publiek om zo het aantal fietsbewegingen in de modal split van de regio te vergroten en de acceptabele fietsafstand te verruimen van de nu veel genoemde 7,5 kilometer naar 15 kilometer met het gebruik van de elektrische fiets.



Gezond Bewegen (minimaal 30 minuten per dag op minimaal 5 dagen per week minimaal matig intensief bewegen) zal behalen met 1 procent zal toenemen (nu voldoet 63% aan de beweegnorm). Deze berekening is gebaseerd op de resultaten van de respondenten die aangaven zeker geïnteresseerd te zijn in de elektrische fiets. Wordt het gebruik van de elektrische fiets breder gestimuleerd dan kan dit percentage verder toenemen. Ook leidt het toegenomen elektrisch fietsgebruik tot extra calorieverbruik. In de groep forenzen is een daling van circa 0,05 à 0,1 kilogram lichaamsgewicht per jaar mogelijk, terwijl dit normaal juist jaarlijks met 0,5 kilogram toeneemt. Het stimuleren van elektrisch woon-werkfietsen kan dus helpen een gezond lichaamsgewicht te krijgen of te behouden. Opgemerkt moet worden dat de resultaten voor de gezondheid beduidend minder gunstig zullen zijn als men voornamelijk de maximale ondersteuning inzet en de elektrische fiets alleen wordt gebruikt om de huidige fietsritten te vervangen.

Elke kilometer afgelegd op een elektrische fiets in plaats van met de auto of openbaar vervoer leidt tot minder koolstofdioxide(CO₂)-uitstoot. Meer fietsritten betekenen circa 70 gram minder CO₂-uitstoot per gefietste kilometer. In totaal is hierdoor ongeveer 20 tot 90 kiloton CO₂-uitstoot in Nederland per jaar te vermijden. Hoewel dit slechts een fractie is van de totale uitstoot in Nederland, is dit niet verwaarloosbaar. Het effect is te vergelijken met het terugbrengen van de uitstoot van alle personenauto's in Nederland met één tot enkele grammen per afgelegde kilometer.

Verkeersveiligheidseffecten onbekend

Bij het breed beschikbaar komen van de elektrische fiets zal de aandacht tevens gericht moeten worden op de verkeersveiligheid. Niet alleen zullen meer ouderen gaan of blijven fietsen,

ook kan men er makkelijker hogere snelheden mee bereiken, wat tot meer ongelukken kan leiden. Daarnaast wordt de fietser door het toegenomen fietsgebruik meer blootgesteld aan luchtverontreiniging, wat mogelijk negatieve effecten kan hebben voor de gezondheid. Ten slotte kan de toename van het aantal elektrische fietsen in het verkeer consequenties hebben voor de infrastructuur. Hierbij is te denken aan meer fietspaden (waaronder fietssnelwegen), maar ook aan een grotere behoefte aan bewaakte fietsstallingen en accu-oplaadpunten voor de fiets. Meer (elektrische) fietsers vereist in ieder geval dat er (nog) meer aandacht komt voor een goede en veilige infrastructuur. Hier zullen de nodige financiële middelen beschikbaar voor moeten komen.

Geconcludeerd kan worden dat het stimuleren van het elektrisch fietsgebruik positieve gevolgen kan hebben voor mobiliteit, gezondheid en milieu. Nederlanders zullen vaker en verder fietsen. Dit leidt waarschijnlijk niet tot minder files maar wel tot een betere bereikbaarheid. Meer Nederlanders zullen gaan voldoen aan de beweegnorm en ook zullen ze minder snel dik worden. Door de vermindering van de CO₂-uitstoot is ook een netto positief effect te verwachten op klimaatverandering.

Zoals aangegeven wordt in deze schattingen uitgegaan van een maximaal effect, waarbij het bezit van elektrische fietsen in de toekomst even hoog is als het bezit van de gewone fiets nu. Hoe groot de effecten daadwerkelijk zullen zijn is afhankelijk van de mate waarin elektrisch fietsen ingang vindt in Nederland en bij welke doelgroepen dit gaat gebeuren.

Noot: uitgebreide informatie is te vinden in het eindrapport dat vanaf juni 2008 te downloaden is via de websites van de BOVAG en HBD.

Een selectie van de voorbeelden die de laatste maanden in de Voorbeeldenbank op de website geplaatst zijn. De voorbeelden zijn niet perfect. Bij de selectie is vooral gekeken of de voorbeelden ook leerzaam en interessant zijn voor verkeerskundigen en ontwerpers. De foto's en afbeeldingen uit de voorbeelden kunnen eenvoudig gedownload worden voor eigen gebruik. Soms is ook een videofilmje beschikbaar.

Nieuw in de **voorbeeldenbank**

> Zie: www.fietsberaad.nl/voorbeeldenbank



Alle Richtingen Groen in Groningen

Om verkeerslichten fietsvriendelijker te maken, past de gemeente Groningen vaak alle richtingen groen (ARG) voor fietsers toe. De stad telt inmiddels 25 kruispunten met ARG. Bij een derde van de ARG-regelingen krijgen fietsers tevens twee keer groen per cyclus.



Halve turbo met voorrang fietsers

In de zomer van 2007 is in Hilversum de eerste halve turbo-rotonde van Nederland geopend met voorrang voor fietsers. In de loop van 2008 worden de resultaten van de evaluatie verwacht. Volgens de gemeente zijn de eerste ervaringen positief.



Groene golf Raadhuisstraat Amsterdam

In het najaar van 2007 is op de Raadhuisstraat in Amsterdam een groene golf voor fietsers gerealiseerd. Bij een gemiddelde snelheid van 18 kilometer per uur krijgen fietsers elf maal achter elkaar groen. De groene golf werkt in beide richtingen. Ook het autoverkeer en openbaar vervoer profiteert van de nieuwe regeling, maar wel in mindere mate.

Mail tips en suggesties naar: voorbeeldenbank@fietsberaad.nl.

het laatste woord

> Meer fiscale voordelen voor de fiets

Ron Hendriks

De elektrische fiets heeft voor Kamerlid Joop Atsma de toekomst. In de fietsnota van het CDA die binnenkort verschijnt, neemt die elektrische fiets dan ook een prominente plaats in. Maar ook de gewone fiets moet fiscaal worden bevoordeeld, vindt Atsma.



Nog steeds actief in de wielwereld?

Ja, in verschillende functies. Ik ben bestuurslid van de UCI, de internationale wielerbond. En van verschillende commissies binnen de UCI. Daarnaast organiseer ik in mijn eigen dorp Surhuisterveen evenementen, waaronder een profcriterium, een toer-tocht en een veldrit. En ik schrijf voor een aantal fietsbladen zoals Fietsactief en Wielermagazine.

Je hoort weinig over de fiets in de Tweede Kamer

Er wordt inderdaad te weinig aan de fiets gedacht. Daarom ben ik bezig een fietsnota op te stellen. Uitgangspunt is dat de fiets een eigen plek in het beleid van de overheid zou moeten krijgen. De fiets moet integraal worden meegenomen in de plannen. Doel van de nota is de fiets als middel om de gezondheid te bevorderen, de files tegen te gaan, de milieubelasting te vermindere-n en de economie te stimuleren, meer in beeld te brengen.

Wat zijn speerpunten in de nota?

We willen concrete voorstellen aan de Tweede Kamer voorleggen. Zo zou je bijvoorbeeld je fiets in de trein moeten kunnen meenemen. En het woon-werkverkeer met de fiets moet worden gestimuleerd door de fiscale positie van de fiets te verbeteren. Bedrijven mogen nu voor hun werknemers een fiets vergoeden van zo'n € 700 of € 800. Dat bedrag moet omhoog, zeker als je ook de elektrische fiets daarin meeneemt. Want als een Prius fiscaal aantrekkelijk wordt gemaakt, moet je ook over de fiets nadenken.

Het hoge btw-tarief voor nieuwe fietsen moet omlaag. Daarmee kun je de verkoop stimuleren. Verder is het raar dat ouderen wel voor een rollator of een scootmobiel in aanmerking kunnen komen maar niet voor een elektrische fiets, wanneer dat voor iemand een oplossing zou bieden.

Biedt de nota zicht op meer geld voor de fiets?

Een nota heeft geen geld. Ik heb wel tegen Eurlings gezegd dat de fiets in de nota Mobiliteit onderbelicht is. Als je die lijn doortrekt, moet dat uiteindelijk leiden tot stimulering richting provin-

cies en gemeenten. Aan de andere kant: als je met goede integrale plannen komt zijn er nu ook al veel geldpotjes, ook binnen Europa, waar men soms nauwelijks aan denkt.

Helpt het om er meer departementen bij te betrekken?

Zeker! Niet alleen V&W maar ook Volksgezondheid en Milieu moet je daarop aanspreken. En LNV en Economische Zaken. LNV is bijvoorbeeld bezig met recreatieve wandelpaden, maar fietsvoorzieningen zijn net zo relevant. En voor Economische Zaken gaat het naast bijvoorbeeld het exporteren van kennis over de fietsinnovaties ook om de omzet die de fiets genereert. Dan mag je best een beroep doen op de middelen van die ministeries. Maar het gaat ook om de grondhouding ten opzichte van de fiets. De fiets moet tussen de oren komen te zitten.

Moeten er in Nederland fietsverhuursystemen komen zoals de Parijse Vélib'?

Vélib' is een prachtig systeem. Maar ik weet niet of dat zou werken in Nederland. Je moet weten of er een markt voor is naast OV-fiets en het vereist in ieder geval een mentaliteitsomslag. Als je nu ziet wat een bende het met fietsen is rond stations. De trots van Nederland ligt er meestal verfromfaaid bij. Dat heeft ook te maken met het beleid van de overheid en de NS die op dat punt tekortschieten. Maar binnen zo'n beeld zal het Parijse systeem niet werken. Toch ben ik wel enthousiast over dergelijke systemen.

Wat liever: met de racefiets weg of met de elektrische fiets?

Met racefiets! Maar ik ben wel erg enthousiast over de elektrische fiets waar ik een tijdje op heb proefgereden. Maar de branche moet echter ook zelf het nodige doen om mensen enthousiast te maken. Om een voorbeeld te noemen: ik hoorde van een restauranthouder die een oplaadpunt wilde installeren dat je dan te maken krijg met allerlei verschillende opladers. Uniformiteit is dan natuurlijk wel belangrijk als je de elektrische fiets verder wilt helpen.