Fietsverkeer

jaargang 1, nr. 3, juni 2002

FIETS BERAAD

REDACTIONEEL

Fietsdiefstal vormt voor velen een belemmering om te fietsen, vaker te fietsen of voor dagelijks gebruik een 'mooie' fiets te pakken. Fietsdiefstal bestrijden blijkt niet eenvoudig. In het verleden zijn al veel pogingen ondernomen, maar die mislukten of werden niet doorgezet. Lage prioriteit speelde daarbij vaak een rol. Momenteel lopen er weer op diverse fronten activiteiten. Vooral de gemeente Amsterdam steekt haar nek uit. De fietsenbranche spant zich al langer in. Het rijk ontwikkelt beleid. Kennelijk is het moment rijp voor samenwerking en samenhang bij de aanpak van deze massale vorm van kleine criminaliteit. Het Fietsberaad denkt mee.
Zie de pagina's 5 en 6.

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2
Veel schakels maken nog geen ketting	5
Duurzaam Veilig	7
Fietsstraten in Duitsland	10
Alledaags werk:	
- Almelo	12
- Amsterdam	13
- Etten-Leur	15
- Steenwijk	16
Comfortabel fietsen vraagt om vlakke verhardingen	18
Lokaal fietsbeleid heeft baat bij zuivere afwegingen	20
Bewaakte stallingen bij scholen	21
3VO: voor kwetsbare verkeersdeelnemers	22
We zijn niet mobieler geworden	22
Fietsgebruik stabiel: in totaal en naar het werk	24

Amsterdam gaat diefstal van fietsen serieus aanpakken

De Fietsflat naast het Centraal Station.

In geen enkele Nederlandse gemeente worden zoveel fietsen gestolen als in Amsterdam. In een serieuze poging het tij te keren, heeft de gemeenteraad in februari ingestemd met het *Werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002-2006*. Doel ervan is de diefstal van fietsen in vijf jaar tijd met een kwart terug te dringen. De uitvoering rust op twee pijlers: de aanpak van locaties waar veel fietsen gestolen en geheeld worden en de ondubbelzinnige registratie van zowel nieuwe als gebruikte fietsen.

De statistieken spreken voor zich. In Amsterdam worden jaarlijks 80.000 fietsen gestolen, tegenover 800.000 in de rest van Nederland. Dat komt neer op meer dan tweehonderd fietsdiefstallen per dag. De kans dat je fiets gestolen wordt, is in de hoofdstad dan ook driemaal zo groot als gemiddeld: 16% tegenover landelijk 5,5%. Gevolg is dat veel Amsterdammers op een slechte fiets rijden, liever geen nieuwe fiets kopen, hun dure fiets niet durven gebruiken of maar helemaal van fietsen afzien. Nergens ligt het percentage tweedehands fietsen, waarvan niemand weet of ze gestolen zijn of niet, hoger dan in Amsterdam. De massale diefstal leidt ook tot normvervaging: steeds meer slachtoffers zijn bereid een gestolen fiets te kopen of er zelf een te stelen. Daarbij is de aangiftebereidheid extreem laag: 21% in Amsterdam tegen 41% landelijk.

Ommekeer

De gemeente heeft het probleem te lang gedoogd, pas sinds een jaar of drie staat het op de politieke agenda, zegt Lubbert Hakvoort, coördinator van de projectgroep *Fietsendiefstalpreventie*. De ommekeer werd ingeluid toen de voormalige politievoorlichter Klaas Wilting drie jaar geleden het eerste exemplaar in ontvangst nam

vervolg op pagina 3

Doelstelling

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad helpt de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies (en bijgeval hun bestuurders en beslissers) en medewerkers van adviesbureaus om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Knelpunten en oplossingen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, bestuurlijk, intersectoraal of maatschappelijk. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm schriftelijk en mondeling te verspreiden. Verder draagt het Fietsberaad bij aan de afstemming van (landelijke) activiteiten die een relatie hebben met fietsbeleid; hiervoor werkt het samen met beleidsinstanties en kennisorganisaties. Tot slot bevordert het beraad de aandacht voor fietsverkeer in relevante beroepsopleidingen.

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Eveline Vet, gemeente Beverwijk
- Henk van Zeijl, gemeente Leiden
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Herman Weijers, ministerie van V. en W.
- Tonny Bosch, Goudappel Coffeng
- Ineke Spapé, adviesbureau SOAB
- Otto van Boggelen, Fietsersbond
- Wilma Slinger, Kennisplatform VERDI
- Theo Michels, CROW
- Vacature, NS Fiets/NS Stations

Bestuurders moeten durven kiezen

Wie van A naar B wil moet elke dag opnieuw zijn vervoerwijze kiezen: lopen, fietsen, de auto of het openbaar vervoer? Ook wie verantwoordelijk is voor het geld van de overheid moet vaak kiezen: hoe dat in te zetten en prioriteiten te stellen? Belangrijk uitgangspunt daarbij, als het om verkeer gaat, is het streven naar een betere bereikbaarheid. Voor infrastructuur voor de auto wordt altijd veel geld ingezet. Toch leidt dat niet zichtbaar tot een verbetering van de bereikbaarheid. De groei van het autoverkeer achterhaalt elk jaar weer de toename van de schaarse capaciteit. Gericht investeren in het aantrekkelijker maken van alternatieven, zou dan ook wel eens effectiever kunnen zijn. Zeker omdat maar liefst 70% van al onze verplaatsingen afstanden korter dan 7,5 km betreft. Dat kan zo blijven. Met directe, goede en veilige loop- en fietsroutes in de wijken. Met een ruimtelijke ordening die rekening houdt met de verplaatsingsvraag van bewoners en werkers. Met woon- en werklocaties op redelijke afstand van elkaar. Met zodanige spreiding van voorzieningen dat mensen niet steeds de auto nodig hebben om die te bereiken.

De aandacht van politiek en pers is vooral gericht op filebestrijding op het hoofdwegennet. Maar voor mensen die zich willen verplaatsen, zitten de knelpunten vooral in de steden en op het hoofdwegennet rond stedelijke concentratiegebieden. Het gemeentelijke wegennet en de invalswegen naar de steden staan elke dag opnieuw vol, en dat straalt inderdaad uit naar het hoofdwegennet. In de steden is capaciteitsuitbreiding maar beperkt mogelijk. Natuurlijk kan hier en daar nog wat capaciteit gewonnen worden, maar de koek is al snel op.

Dan begint het echte kiezen. In de praktijk betekent dat helaas vaak veel verbaal geweld om de automobilist het idee te geven dat er iets gebeurt en te weinig echt praktische oplossingen, zeker in de steden. Vrijwel nergens durven bestuurders openlijk te kiezen voor een beleid dat aan lopen en fietsen prioriteit toekent. De vrees is kennelijk dat zulk beleid de doorstroming van het autoverkeer verder verslechtert. Maar juist als consequent wordt gewerkt aan een klimaat waarin de inwoners worden uitgedaagd zich anders dan met de auto te verplaatsen, ontstaat ruimte die de steden beter bereikbaar maakt. Omdat zoveel verplaatsingen kort zijn, ligt het dan voor de hand fietsgebruik te stimuleren. Daarvoor is niet zo heel veel nodig. De fietser wil graag veilig fietsen, een goede doorstroming en logische routes, en een veilige stalling. Elke wethouder, elk raadslid kan daar beleidsmatig en financieel op inspelen. Zij zouden zich eens moeten afvragen hoe het kan dat de fiets in sommige gemeenten voor bijna de helft van alle lokale verplaatsingen wordt gebruikt en in andere steden voor nog geen 20%.

Onderzoek in een aantal Europese steden heeft aangetoond dat positieve aandacht vanuit het lokale bestuur sterk medebepalend is voor het gebruik van de fiets. Goed beleid kost relatief weinig, maar levert steden uiteindelijk veel (toekomstige) kwaliteit en leefbaarheid op.
Waarop wachten we nog?

Dick Buursink, voorzitter

Vertrokken uit Fietsberaad

Gijs Overbeek, tot voor kort directeur NS Fiets en als zodanig lid van het Fietsberaad, is eind mei vertrokken bij de NS. Het Fietsberaad verliest in hem een gewaardeerd lid. Het is nog niet bekend wie Gijs zal opvolgen in het beraad.

vervolg van de voorpagina

Amsterdam gaat diefstal van fietsen serieus aanpakken

van het boekje *100.000 fietsventielen*, geschreven door een notoire fietsendief. Voor twee Amsterdamse fietsenverhuurders/-reparateurs was dat de bekende druppel. In de gemeenteraad hielden zij een indrukwekkend betoog dat de politie het probleem beter eens kon aanpakken. “Het Openbaar Ministerie, de politie en de gemeente hebben toen een projectgroep opgericht en mij aangetrokken om daar leiding aan te geven. In april 2001 zijn we echt van start gegaan.”
De projectgroep heeft niet de illusie het probleem volledig op te lossen, ook niet op lange termijn. Maar het zou al mooi zijn als het doel van het *Werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002-2006* wordt gehaald: door een integrale aanpak het aantal fietsdiefstallen in Amsterdam terugbrengen tot 12% in 2006. Uitgangspunt daarbij is dat alle betrokken partijen samenwerken en hun activiteiten beter op elkaar afstemmen; politie, justitie en gemeentelijke diensten, maar ook fabrikanten, belangenorganisaties en burgers. Niet alleen het aanhouden, straffen en vervolgen van daders is belangrijk, het is ook nodig om bewaakte fietsenstallingen te bouwen, flankerend beleid op te stellen en uit te voeren en fietsbezitters te informeren over zaken als stallingsmogelijkheden, goede sloten en het nut van registreren. De uitvoering van het werkprogramma is gebaseerd op twee pijlers: de aanpak van locaties waar veel fietsen worden gestolen en geheeld en het doorbreken van de keten van niet-geregistreerde fietsen.

Multiscanner
Als alle fietsen op de juiste manier uniek te identificeren en geregistreerd zijn, weet de consument zeker dat de fiets die hij koopt niet gestolen is. Bovendien maken identificatie en registratie het voor een slachtoffer makkelijker aangifte te doen. Dit vergroot de kans dat de politie de gestolen fiets kan opsporen en de dader pakken. En dat zorgt er weer voor dat de politie fietsen vaker kan terugbezorgen aan de rechtmatige eigenaar en de dief en heler straffen. Zo luidt de redenering achter de Amsterdamse aanpak. “We willen weer grip op de markt krijgen en het vertrouwen van de burger vergroten”, licht Hakvoort toe. Essentieel voor de registratie is de inbouw van een antidiefstalchip. Nieuwe fietsen worden door de grote Nederlandse fabrikanten hiervan al voorzien. “Het gaat erom elke fiets uniek te maken door middel van twee chips met eenzelfde code: één in het slot en één in een harskokertje op het frame. Hiermee vormen fiets en slot een unieke combinatie. We willen zo snel mogelijk af van het ingraveren van de postcode, want die valt na één mutatie al niet meer te controleren.”
En de eenvoudige controle vindt Hakvoort nu juist het grootste voordeel van de chip: de politie haalt een multiscanner in de vorm van een spiegelei langs de fiets en wanneer die ‘piep’ zegt, is er iets met het rijwiel aan de hand. “Ideaal zou zijn de scanner in een mat, waar je de fietser overheen laat rijden. Maar dat is nog toekomstmuziek.”
Hoe de chip voor gebruikte fietsen er precies gaat uitzien en aangebracht gaat worden, is nog onderwerp van overleg. “De gemeente heeft de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit gevraagd een programma van eisen op te stellen. Dat leggen we straks voor aan chipfabrikanten. Wat ons hierbij stimuleert is dat de Tweede Kamer in december 2001 de motie Van Bommel heeft aangenomen, waarin staat dat er in Amsterdam een proefproject voor de registratie van gebruikte fietsen moet gaan plaatsvinden. De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit heeft inmiddels in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken een voorstel gemaakt hoe we dat gaan organiseren.”

Lubbert Hakvoort: ‘Wij moeten ook wel, want we staan met onze rug tegen de muur.’

Inbouwpakketjes
Is de chip eenmaal ontwikkeld, dan wil de gemeente in goed overleg de vakhandel stimuleren om twee chips per gebruikte fiets in te bouwen. “Ik zou graag inbouwpakketjes hebben, die bijvoorbeeld alle erkende fietsenhandelaren mogen inbrengen. Zo’n pakketje mag niet meer dan vijftien euro kosten”, meent Hakvoort. Het initiatief tot inbouwen zou in de eerste plaats van de fietsbezitter zelf moeten uitgaan, op vrijwillige basis. “Daarom moeten wij duidelijk de voordelen aangeven. Voorrekenen dat de prijs van een pakket in het niet valt bij de kosten van een gestolen fiets. Benadrukken dat er dankzij de chips een grote kans is op terugbezorging. Aangeven dat sommige verzekeraars nu al zover zijn dat zij het aantrekkelijker maken om een fiets mét chip te verzekeren.”
In de tweede plaats zal het initiatief volgens de projectleider van de gemeente zelf uitgaan. Zo knipt de politie alleen al bij het Centraal Station elke maand 1400 wrakken en verkeerd geparkeerde fietsen los. Eenderde daarvan wordt door de eigenaar opgehaald, een klein deel wordt verschroot, de rest wordt door de dienst Stadstoezicht geveild. Neem daarbij de fietsen die de politie in beslag neemt en elders verwijdert, en je praat over jaarlijks 40.000 fietsen die nooit meer worden opgehaald en waarvan je wilt weten of ze ooit gestolen zijn, berekent Hakvoort. “Fietsen waarvan de eigenaar niet meer te achterhalen is, waar dus geen aangifte op zit, willen wij alsnog voorzien van twee chips en via de groothandel doorverkopen aan de vakhandel.”

Computerbestand
Unieke identificatie van fietsen kan niet zonder een deugdelijk registratiesysteem, waarin kenmerken en eigendomsgegevens van elke fiets staan opgeslagen. De projectgroep mikt daarvoor op een combinatie van twee landelijke bestanden: het RDW-bestand en het RDC-bestand. De RDW, voorheen Rijksdienst voor het Wegverkeer, registreert nu alleen gestolen auto's en scooters, maar kan ook gestolen fietsen registreren. "We overleggen hierover momenteel met de RDW en het ministerie van V&W. Er zijn signalen dat het gaat lukken", zegt Hakvoort voorzichtig optimistisch. Daarnaast wil hij dat van alle fietsen gegevens als merk, kleur, postcode, frame-, slot- en chipnummer, maar ook fabrikant, tussenhandelaar en eigenaar, worden geregistreerd in het computerbestand van de RAI-vereniging. In dit RDC-bestand staan nu al alle nieuwe fietsen die afkomstig zijn van grote Nederlandse fabrikanten. Over de uitbreiding met gebruikte fietsen wordt wederom nog druk met de RAI-vereniging overlegd. "Uiteindelijk zal je dan, zodra er aangifte van diefstal van een fiets wordt gedaan, het RDC-systeem kunnen gebruiken om het RDW-systeem te vullen", voorziet Hakvoort. Hij kent de kritiek dat het RDC-bestand door mutaties snel vervuilt. Maar in de huidige plannen worden er pas persoonsgegevens aan het RDC-bestand gekoppeld als er aangifte bij de politie wordt gedaan. Dit betekent volgens hem dat de kans op vervuiling klein is. Elke fiets kan daarnaast worden voorzien van een fietspaspoort. "Een pas gekoppeld aan de fiets, en niet aan de eigenaar, heeft zeker onze belangstelling, maar onze ideeën daarover zijn nog niet uitgekristalliseerd. Misschien kiezen we voor een andere invulling. In elk geval moet zo'n fietspas ontwikkeld worden in samenspraak met RDW, RAI en BOVAG."

Rommelaars
Ongeacht hoever het met de nieuwe ontwikkelingen staat, begint Amsterdam komende herfst hoe dan ook met twee pilotprojecten op locaties waar veel fietsen gestolen en geheeld worden: het Stationseiland en het Binnengasthuisterrein. Er komen meer fietsrekken, bestaande stallingen worden beter aangegeven, het wegknippen van fietsen krijgt nog meer aandacht, maar de nadruk ligt op toezicht, controle en handhaving. "We

hebben budget om stadswachten in te huren, die constant toezicht houden en controles uitvoeren. Zo nodig kunnen zij direct de politie oproepen, ze worden ook elke ochtend door de politie gebrieft. Verder zal het OM een lik-op-stukbeleid gaan voeren. Op het Stationseiland, waar vooral gestolen wordt, liggen de maatregelen meer in de preventiehoek. Op het Binnengasthuisterrein, waar vooral geheeld wordt, willen we met extra toezichthouders de helers van de straat zien te krijgen. De meesten van hen zijn louche fietsenhandelaren, rommelaars die zowel van binnen als van buiten Amsterdam komen. Vakhandelaren zijn alleen gebaat bij nieuwe fietsen. De aankoop van tweedehands fietsen is voor hen niet interessant, tenzij deze geregistreerd zijn."
De nadruk ligt in 2002 op de realisatie van haalbare projecten en maatregelen. Door kleine successen moet het publiek langzaamaan gaan beseffen dat het de gemeente menens is om de fietsdiefstal aan te pakken. "De mensen zijn murw geslagen, moedeloos. Door op twee plekken een voorbeeld te stellen, willen we de negatieve trend ombuigen", zegt Hakvoort. Behalve met de registratie en pilotprojecten is Amsterdam ook nog bezig de strafmaat van fietsdiefstal en de Algemene Plaatselijke Politieverordening aan te passen, de mogelijkheden om diefstalaangifte via internet te onderzoeken, een gedragscode voor de rijwielhandel inzake gebruikte en gestolen fietsen op te stellen en een communicatieplan te ontwikkelen. Daarnaast blijven in elk stadsdeel de gebruikelijke controles op voertuigcriminaliteit gehandhaafd en blijft de gemeente Amsterdammers stimuleren om, zolang er nog geen chips zijn, hun fiets te laten registreren met de ingeslagen postcode.

Schrijnend
Als de uitvoering van het Amsterdamse werkprogramma eenmaal goed op stoom is, zullen andere gemeenten in het land het voorbeeld van de hoofdstad volgen, verwacht Lubbert Hakvoort. Sterker nog, het is zelfs een belangrijke voorwaarde, omdat veel gebruikte fietsen, gestolen of niet, buiten Amsterdam worden verhandeld. Daarom moet ook de politie in Groningen en Maastricht de beschikking hebben over scanners die in verbinding staan met de landelijke database voor gestolen fietsen. Daarmee zal dan eindelijk een nationaal registratiesysteem van gestolen fietsen een feit zijn. Daarvoor wordt al gepleit sinds in 1995 het Regioplanrapport *Oriëntatienotitie identificatie en registratie van fietsen* verscheen. Hoewel drie ministeries daaraan meewerkten, volgde vijf jaar stilte. Totdat de rijksoverheid in 2000 het Integraal Veiligheids Programma (IVP) presenteerde. Hakvoort: "De overheid heeft het belang er kennelijk lange tijd niet van ingezien. Het is toch schrijnend dat wij als gemeente zelf een aanpak hebben moeten ontwikkelen om de kar los te trekken. Hoog tijd dat de aanpak van fietsdiefstal en de opzet van een bijbehorend registratiesysteem prioriteit krijgen. Maar nu rommelt het flink, getuige een stroom publicaties, de motie Van Bommel, de Fietsersbond die aan de deur van de overheid rammelt, wij en de fietsbranche die stevig aankloppen. Wij moeten ook wel, want we staan met onze rug tegen de muur. We hebben dan ook geen behoefte om te wachten tot alles klaar is en zijn maar vast begonnen."

Bestrijding van fietsdiefstal:

Veel schakels maken nog geen ketting

Om diefstal van fietsen tegen te gaan zijn drie zaken van belang:

- **beschikbaarheid en gebruik van veilige sloten;**
- **beschikbaarheid en gebruik van veilige fietsparkeervoorzieningen;**
- **handhaving: surveillance, helingcontrole en terugbezorging.**

Fietsers weten: hoe meer goede sloten aan mijn fiets, hoe eerder de dief die van een ander steelt. Vandaar al die fietsen met kilo's dure sloten. Mits op de juiste wijze gebruikt helpt dat ook, zelfs al worden fietsendieven steeds slimmer. Wat eveneens helpt is fietsparkeerbeleid. Dat krijgt steeds meer aandacht en dat begint op straat zichtbaar te worden. Er zijn echter nog veel te weinig beveiligde voorzieningen om fietsen te parkeren en te stallen. Ook al valt niet elke herkomst- en bestemmingslocatie er in afdoende mate van te voorzien, kan hier nog grote winst worden geboekt.
Investeren in preventie door burgers (sloten) en publieke en private instanties (fietsparkeervoorzieningen) is van wezenlijk belang, maar niet voldoende. Om fietsdiefstal echt aan te pakken is daarnaast effectieve handhaving bitter noodzakelijk. Dat is echter geen sinecure, zo is de afgelopen vijftien jaar telkens weer gebleken.

Identificatie en registratie centraal bij handhaving
Uit deze mislukkingen zijn al in 1995 lessen getrokken in de *Oriëntatienotitie identificatie en registratie van fietsen* (Regioplan, juli 1995). Vrijwel alle relevante partijen waren bij de totstandkoming van deze notitie betrokken en onderschreven destijds de conclusie dat rond handhaving kortweg zes factoren van belang zijn:

1. Unieke en resistente identificatie van (gestolen) fietsen.
2. Koppeling van de (gestolen) fiets aan de bezitter, ook na mutaties (verhuizing, verkoop).
3. Maximale aangifte van diefstal.
4. Landelijke registratie van gestolen fietsen.
5. Snelle signaleringsmogelijkheid van de status 'gestolen of kwijt' bij surveillance en helingcontrole.
6. Grote inzet van politie, OM en eventueel andere toezichthouders.

Deze factoren werken sterk op elkaar in. Tot nu toe gebeurde dat vooral in negatieve zin: de politie kan weinig tot niets doen zonder goede aangiftes en een goede registratie. En burgers doen geen aangifte omdat de politie niet controleert en hun gestolen fiets dus niet terugkomt. De les voor de toekomst is dat initiatieven die slechts één factor of enkele factoren aanpakken, falen omdat ze in die negatieve spiraal terechtkomen. Om dat te voorkomen is het noodzakelijk alle factoren in samenhang, strak gecoördineerd en goed 'getimed' aan te pakken. In de oriëntatienotitie komt Regioplan systematisch redenerend tot een soort blauwdruk van 'de enige echte oplossing' waarbij alle factoren onderling op elkaar zijn afgestemd. Centraal daarin staan een chip in de fiets en een bijbehorende fietspas, die bij verkoop met de fiets meegaat. Daarmee kan een positieve spiraal worden ingezet:

- Een chip in fietsen maakt unieke en resistente identificatie van (gestolen) fietsen mogelijk (factor 1) en de fietspas koppelt de te identificeren fiets en de bezitter aan elkaar (factor 2).
- Enkele jaren nadat met de inbouw van chips in nieuwe fietsen is begonnen, is 30-50% van alle fietsen van chip+pas voorzien. Dat maakt een werkbaar landelijk registratiesysteem van gestolen fietsen mogelijk (factor 4).
- Handhaven kan vervolgens snel door een scanner, met daarin het bestand gestolen fietsen-met-chip, langs een fiets te halen: een waterdicht systeem (factor 5).
- Op deze basis kunnen afspraken worden gemaakt met politie en OM over inzet (factor 6).
- Bovendien kan de burgerij intensief worden aangespoord de fietspas te bewaren en te hanteren bij aan- en verkoop en bij het doen van aangifte in geval van diefstal (factor 3).

Zo kan 'repressie' tot 'preventie' leiden. De rol van de fietspas is essentieel. Kopers van tweedehands fietsen vragen de pas erbij omdat ze anders in problemen kunnen komen bij de veelvuldige controles 'op straat', op diefstalgevoelige locaties, bij de vakhandel en 'handelaars', in stallingen, enz. Heling van gestolen fietsen wordt bemoeilijkt omdat aspirant-kopers er een fietspas bij vragen. De dief kan z'n buit niet kwijt en kiest een ander vak.
Simpel dus? In theorie wel. Succes gegarandeerd? Nee, maar wel is de kans van slagen toegenomen, mede omdat de technische mogelijkheden inmiddels groter zijn dan in 1995. Hopelijk geldt dat ook voor de politieke bereidheid om dit probleem aan te pakken.
Vragen zijn er nog volop. Wie betaalt die extra handhaving? Gaan burgers de fietspas echt hanteren? Kunnen vakkundige dieven de chip wellicht vernielen? Ga zo maar door. Toch lijkt dit de meest kansrijke aanpak omdat hij van alle schakels een gesloten ketting maakt.

Lopende activiteiten
De afgelopen jaren zijn op verschillende fronten initiatieven ontwikkeld. De daaruit voortvloeiende activiteiten worden inmiddels steeds meer op elkaar afgestemd, vooral waar het de meer technische ontwikkelingen rond *tags* (chips) en registratiesystemen betreft. Drie initiatieven kunnen worden getoetst aan het in 1995 bedachte 'optimale' maatregelenpakket.

• **De DiefstalPreventieChip** (DPC).
In navolging van Batavus bouwen fietsfabrikanten al meer dan een jaar op grote schaal standaard chips in fietsen in. De unieke kenmerken van de fiets en van de chip worden opgeslagen in een databank die de politie kan raadplegen. Met deze maatregel zetten de fabrikanten een belangrijke stap. Maar die stap blijft ontoereikend als hij op zichzelf blijft staan.
Identificatie (factor 1) en landelijke registratie (factor 4) worden aangepakt, maar de politie komt vooralsnog niet in actie (factor 6). Daarover zijn namelijk nog geen afspraken gemaakt. Of burgers zonder verdere aansporingen vaker diefstal zullen aangeven (factor 3), is zeer de vraag. Bovendien is koppeling van fiets en bezitter (factor 2) nog niet goed geregeld, wat het effect van eventuele grotere aangiftebereidheid weer snel kan doen verminderen. Op termijn maakt dat politie-inzet weer minder aannemelijk. Als dieven vervolgens niet merken dat de DPC hen belemmert, dreigt de kans te worden gemist die de DPC wel degelijk biedt.

• **Het Integraal Veiligheidsprogramma** (IVP).
De rijksoverheid, bijgestaan door een werkgroep met vertegenwoordigers van gemeenten, politie en vele maatschappelijke organisaties, besteedt aandacht aan bestrijding van fietsdiefstal in het kader van het IVP. In februari van dit jaar hebben de ministeries van V&W, BZK en Justitie een *Visie aanpak fietsendiefstal* en een *Actieagenda aanpak fietsendiefstal* aan de Tweede Kamer gestuurd. Sloten en fietsparkeervoorzieningen krijgen daarin aandacht, maar het accent ligt op identificatie van fietsen als voorwaarde voor handhaving. Gemikt wordt op snelle totstandkoming van een landelijk registratiesysteem van gestolen fietsen, voorlopig op basis van framenummer, postcode en andere kenmerken. Chip-identificatie van alle fietsen moet wel verder worden verkend en ontwikkeld maar dat gaat te lang duren, zo verwacht men. Met de voorlopige nadruk op framenummers richt men zich niet op surveillance en opsporing van gestolen fietsen, maar slechts op terugbezorging ervan. De cruciale inzet van politie en andere toezichthouders wordt wel vermeld, maar daarover worden geen afspraken aangekondigd.
De IVP-aanpak mist de noodzakelijke integraliteit. De broodnodige snelheid in werkwijze van controleurs (factor 5), die ook bij helingcontrole relevant is, is vooralsnog genegeerd. Mede daardoor lijkt een sterke inzet van politie c.s. (factor 6) onwaarschijnlijk, zeker als vulling van de databank beperkt blijft (factor 4). De kans daarop is aanzienlijk omdat alles afhangt van vrijwillige medewerking van burgers. Aangezien niet is voorzien in koppeling van fiets aan bezitter (factor 2), hetgeen het doen van aangifte bepaald niet gemakkelijker maakt, en voldoende politieinzet niet is gegarandeerd, is het bovendien de vraag of het enig effect heeft die burgers aan te moedigen meer aangifte te doen (factor 3). Zo lijkt een negatieve spiraal niet te ontlopen.

• **De Amsterdamse aanpak.**
Amsterdam gaat, zoals in de voorgaande pagina's is geschetst, locaties waar veel fietsen worden gestolen en geheeld aanpakken en massaal gebruikte fietsen registreren. De voorgenomen aanpak van gemeente en politie is ambitieus en breed, maar voor succes is dat niet per se voldoende.
Of er op korte termijn sprake is van het inbouwen van chips in een groot deel van het Amsterdamse fietsenpark, is nog lang niet zeker (factor 1) en daarmee evenmin of op korte termijn efficiënt gecontroleerd kan worden (factor 5). Verder is het de vraag of goed is geregeld dat bij eigendomsoverdracht van de fiets ook de kenmerken ervan (dan wel van de chip) worden overgedragen. Het lijkt juist in Amsterdam, waar fietsen vaak van eigenaar verwisselen, belangrijk dat wordt voldaan aan de voorwaarde om gebruikte fietsen aan hun bezitter te kunnen koppelen (factor 2). Tenslotte is het onzeker of vaker aangifte zal worden gedaan (factor 3), hetgeen wel noodzakelijk is voor een goede vulling van het registratiesysteem van gestolen fietsen (factor 4). Die vulling vormt toch al een kwetsbaar onderdeel omdat inbouw van chips in gebruikte fietsen volledig afhangt van de vrijwillige medewerking van burgers. Mitsen en maren dus, maar daar valt wat aan te doen.

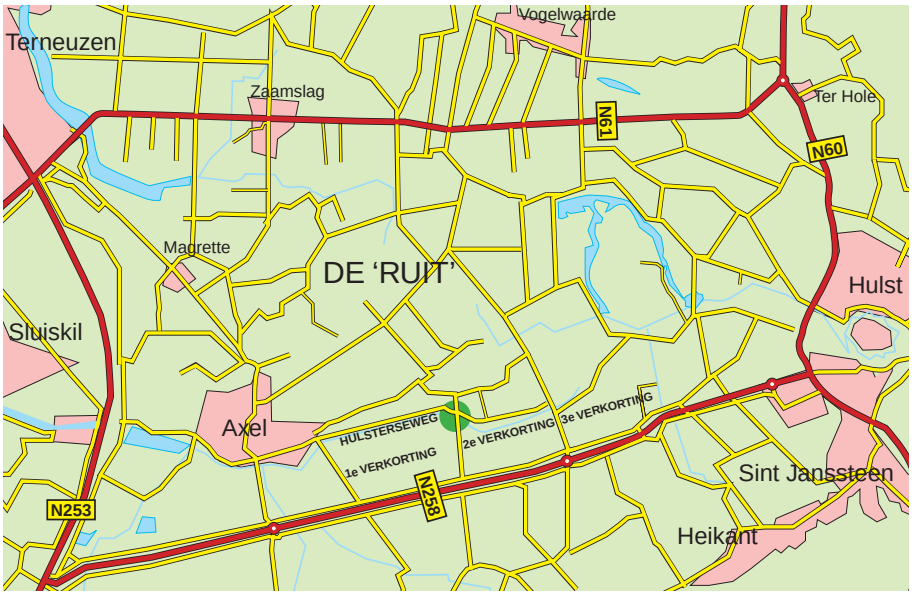
Neuzen in dezelfde richting
Goed gebruik van de lessen uit de periode 1985-1995 en van de huidige aandacht van politiek, politie en justitie lijkt de Amsterdamse inspanningen en die van de branche te kunnen transformeren tot een aanpak die echt veelbelovend is. Deze keer móet het ook wel lukken want als alle inspanningen nu stuklopen is het draagvlak voor vele jaren verdwenen. Volgens het Fietsberaad is een noodzakelijke voorwaarde voor succes dat de rijksoverheid actief en planmatig haar eigen bijdragen levert en (ook financiële) ondersteuning verleent. Onontbeerlijk is bovendien een doelgerichte en daadkrachtige coördinatie op landelijk niveau, die krachten bundelt, informatie bijeenbrengt en zorgt voor afstemming, timing en communicatie. Amsterdam, waar de problemen het grootst zijn, lijkt een goede proeftuin. En de inspanningen van de fietsenbranche verdienen de volle steun van de rijksoverheid, met name wat betreft de bijbehorende handhavingsactiviteiten. Daarmee zou ook nog kunnen worden geëxperimenteerd in een andere regio. Zodra de aanpak zoden aan de dijk gaat zetten kunnen andere steden en regio's gebruik maken van de opgedane ervaringen en van de met behulp van het rijk gecreëerde voorwaarden zoals een landelijk registratiesysteem van gestolen fietsen.
Het Fietsberaad acht het dringend gewenst dat partijen snel en daadkrachtig met een gezamenlijke aanpak aan de slag gaan en is daartoe met alle partijen het gesprek aangegaan.
- Wordt vervolgd. -

Duurzaam Veilig

Dit jaar start de tweede fase van Duurzaam Veilig, dat staat voor structurele verbetering van de verkeersveiligheid. Op papier kan dat voor fietsverkeer gunstig uitpakken. Maar, zo schreven we in nummer 2, dan is bij de uitwerking van maatregelen wel meer aandacht nodig voor de veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsgebruik. Die aandacht dient zich te vertalen in investeringen, maar evenzeer in duidelijke keuzes die recht doen aan het belang van fietsverkeer. Op basis van informatie die wordt verzameld door Verkeersadviesburo Diepens en Okkema besteedt dit magazine in een aantal opeenvolgende nummers aandacht aan voorbeelden van maatregelen waarbij uitdrukkelijk met fietsverkeer rekening is gehouden.
De recente aanleg van een bussluis tussen Axel en Hulst in Zeeuws-Vlaanderen, valt zeker in die categorie. Dit geldt ook voor de Tiendweg-west tussen Ouderkerk en Krimpen aan den IJssel die al lang geleden gesloten werd verklaard voor gemotoriseerd verkeer. Beide praktijkvoorbeelden zijn weinig spectaculair, maar geven wel enige stof tot nadenken.

Axelse bussluis om doorgaand verkeer te weren

Het buitengebied van Zeeuws-Vlaanderen heeft een infrastructuur die wordt gekenmerkt door veel wegen van beperkte breedte, die de kernen direct met elkaar verbinden. Sinds 1993 wordt het wegennet er ingericht volgens het Duurzaam Veilig-beleid. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat het doorgaand verkeer gebruik dient te maken van de hoofdwegen (N-wegen), terwijl doorgaand snelverkeer op wegen van een lagere orde zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen wil, als wegbeheerder, alle buitengebieden van Zeeuws-Vlaanderen gebiedsgewijs inrichten als 60 km/uur-gebieden. Ook wil het met specifieke maatregelen doorgaand verkeer verleiden gebruik te maken van de hoofdwegen.
Een van de gebieden die hiervoor het eerst in aanmerking komen, is de Ruit. De Ruit ligt in oostelijk Zeeuws-Vlaanderen, omsloten door de N60, N61, N253 en N258. Het is een gebied van uitgestrekte vlakten en stilte. In het zuidwesten ligt de gemeente Axel en in het oosten, net buiten de Ruit, Hulst.



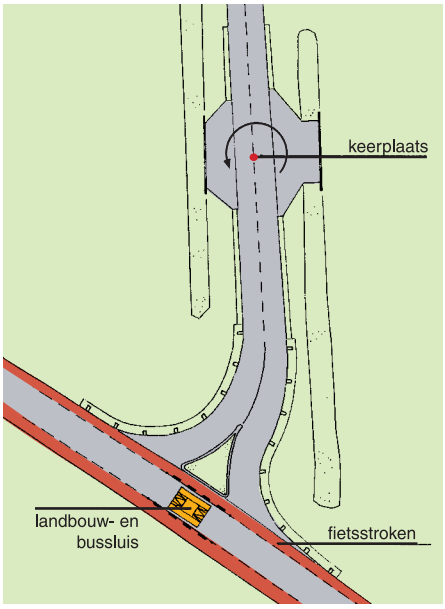
Drukke binnenweg
Een belangrijke doorgaande verbinding binnen de Ruit is de Hulsterseweg. Tot voor kort werd deze route druk gebruikt voor verkeer tussen Axel en Hulst. In januari 2002 reden er zo'n 1800 motorvoertuigen per dag. De Hulsterseweg was, en is, ook de voornaamste fietsroute tussen Axel en Hulst, met name voor de schoolgaande jeugd: medio jaren '90 werden op een zomerse werkdag 250 fietsers geteld. De weg was voorheen gemiddeld vier meter breed. Fietsers voelden zich er vaak onveilig als gevolg van dit smalle profiel en de hoge rijsnelheden (15% van de automobilisten reed 87 km/uur of harder) .
De Hulsterseweg maakt deel uit van twee busroutes van Connexxion. De ene buslijn voert van Oostburg in westelijk Zeeuws-Vlaanderen naar Hulst. De andere loopt van Breskens via Terneuzen, Axel en Hulst naar het veer in Perkpolder. Beide lijnen kennen een uurfrequentie op weekdagen. De lijn tussen Breskens en Perkpolder sluit nauw aan op de aankomst- en vertrektijden van de veerdiensten aldaar. De huidige dienstregeling is al krap en laat daardoor weinig ruimte voor omleidingen.
Parallel aan de Hulsterseweg loopt de N258. Deze hoofdweg telt drie rotondes en heeft aan beide zijden een parallelweg, die dient als erftoegangsweg voor de landerijen. De Hulsterseweg is met de parallelweg aan de noordzijde verbonden via drie wegen: de Eerste Verkorting bij Axel en de Tweede en Derde Verkorting richting Hulst. Alleen de laatste heeft nog een directe aansluiting op de N258.

Weren van sluipverkeer
Voor de inrichting van 60 km/uur-gebieden in de Ruit is een maatregelenpakket samengesteld door een werkgroep met vertegenwoordigers van de gemeenten Axel en Hulst, Rijkswaterstaat, de provincie Zeeland en het Waterschap. De doelstelling is tweeledig: een Duurzaam Veilige weginrichting (afstemming van vorm, functie en gebruik) en een reductie van het sluipverkeer door de Ruit met 70%. De maatregelen omvatten het aanbrengen van fysieke en visuele drempels, verkeersborden en twee landbouwsluizen om het doorgaand verkeer op twee wegen door de Ruit te ontmoedigen.
Ook op de Hulsterseweg moest het sluipverkeer geweerd worden en de

rijsnelheid teruggebracht tot 60 km/uur. Bijkomende doelen waren vermindering van de verkeersoverlast in de nieuwbouwwijk in zuidoost-Axel (mede door de gemeente beter te ontsluiten via de N258) en bevordering van het fietsgebruik door scholieren tussen Axel en Hulst. Hiervoor zijn twee maatregelen genomen.
In 2000 werd de hele Hulsterseweg verbreed, om fietsers meer ruimte en veiligheid te bieden. Dankzij de verbreding konden rode fietsstroken van 1,05 meter breedte worden aangebracht. Dit is gebeurd vanaf de komgrens van Axel tot aan de aansluiting van de Derde Verkorting op de N258. Ze zijn niet doorgetrokken in het verlengde van de Hulsterseweg, hoewel de schoolgaande fietsers daarvan wel gebruik maken omdat het de meest directe route naar Hulst is.
In februari 2002 werd ter hoogte van de Tweede Verkorting een bussluis aangebracht, met op die zijweg een keermogelijkheid voor verkeer in beide richtingen. Doorgaand verkeer over de Hulsterseweg is hierdoor niet onmogelijk, maar wordt wel ontmoedigd vanwege tijdverlies. De bussluis maakt het voor de boeren mogelijk hun landerijen te bereiken. De bussluis is sober uitgevoerd met duidelijke bebording. Ook is ter plekke openbare verlichting aangebracht op de verder niet verlichte weg, zodat de sluis goed zichtbaar is. Borden verwijzen het autoverkeer richting Hulst en Axel naar de hoofdwegenstructuur.

Langdurig proces

Curieus is dat de Hulsterseweg is verbreed voordat de bussluis is aangebracht. Dit komt omdat voor de aanleg van de rode fietsstroken subsidie was toegekend op basis van de categorisering als sluipverkeergevoelige weg. Vandaar ook dat de stroken afbuigen over de Derde Verkorting.
Wat de bussluis betreft is afgeweken van het oorspronkelijke plan om een landbouwsluis aan te brengen. Connexxion eiste dat de sluis toegankelijk gemaakt zou worden voor busverkeer. Volgens het openbaarvervoerbedrijf zat er geen rek meer in de dienstregeling – het verschil tussen de aankomsttijd van de bus en de vertrektijd van het veer is drie minuten – en was verlegging van de route pertinent onmogelijk. Na een jarenlang proces, vormde het waterschap de landbouwsluis uiteindelijk om tot een bussluis. Een derde maatregel, het aanbrengen van een landbouwsluis op de Derde Verkorting ten noorden van de Hulsterseweg, om het doorkruisen van de Ruit van noord naar zuid te ontmoedigen, is niet uitgevoerd vanwege het slepende proces met de eerste bussluis.



Tellingen

Sinds de maatregelen zijn genomen, is het gemotoriseerd verkeer op de Hulsterseweg met bijna 60% afgenomen, zo blijkt uit tellingen van de provincie uit maart 2002. Naar schatting 30% van de automobilisten die van Axel naar Hulst een alternatief zoeken voor de route via de Hulsterseweg, maakt nog steeds geen gebruik van de hoofdwegen. Zij kiezen voor de Eerste Verkorting en de Parallelweg, een route die ongeveer even lang is: 10 kilometer. Een deel van dit verkeer gaat niet bij de Derde Verkorting de N258 op, maar vervolgt de Parallelweg tot aan Hulst. Dat geldt zowel voor automobilisten als bromfietsers. Wie vanuit oostelijk Axel naar het centrum van Hulst maximaal gebruikmaakt van de hoofdwegenstructuur, legt circa 11,5 kilometer af. De Eerste Verkorting is dus drukker geworden dan voorheen, maar niet zo druk als in 1995, toen er nog een directe aansluiting op de N258 bestond. Niettemin heeft de verkeerstoename geleid tot klachten bij de bewoners van de nieuwbouwwijk. Voor wat betreft de verkeersveiligheid zijn de maatregelen nog te recent om

foto: Verkeersadviesburo Dieppens en Okkema

foto: Verkeersadviesburo Diepens en Okkema

al betrouwbare conclusies te kunnen trekken. In de periode 1997-1999 vonden op de Hulsterseweg 20 tot 22 letselongevallen plaats, veelal eenzijdige ongelukken van automobilisten. Geregistreerde ongevallen met fietsverkeer waren er niet. In de huidige situatie met de bussluis zijn sinds februari 2002 drie ongevallen geregistreerd van automobilisten die de sluis inreden. Volgens bewoners gebeurt dat 'veel vaker'. Fietsers hebben aangegeven dat ze zich nu op de Hulsterseweg minder onveilig voelen dan voorheen. Zij vinden dat ze dankzij de verbreding en de fietsstroken nauwelijks meer de berm worden 'ingeduwd'. Maar van een afgenomen snelheid van het gemotoriseerd verkeer hebben zij vooralsnog niets gemerkt.

Discutabel

De bussluis moet gezien worden in het kader van alle maatregelen binnen de hele Ruit. Als afzonderlijke maatregel is het de vraag of de investering in de sluis, verlichting en bebording opweegt tegen de positieve effecten die tot nog toe waarneembaar zijn. Anderzijds maakt de zwaarte van de maatregel de gebruikers van dergelijke wegen hopelijk duidelijk dat doorgaand verkeer op de hoofdwegen hoort. De aanwezigheid van het openbaar vervoer op de Hulsterseweg blijft discutabel. Deze situatie zal echter veranderen als de Westerscheldetunnel geopend wordt en de busdienst tussen de veerponten zal worden opgeheven.

Geslotenverklaring maakt tiendweg aantrekkelijke fietsverbinding

Ouderkerk aan den IJssel, Krimpen aan de Lek, Lekkerkerk, Bergambacht. Om vanuit deze en andere gemeenten in de Krimpenerwaard naar Rotterdam en het Rijnmondgebied te gaan, is het verkeer aangewezen op de Algerabrug in Krimpen aan den IJssel. De N210 is de provinciale weg door de polder, die het verkeer uit de kernen verzamelt. Vanuit Ouderkerk, dat direct aan de rivier ligt, kan het verkeer de Algerabrug ook bereiken via de IJsseldijk. Een derde verbinding loopt via de Tiendweg-west, een oude verbindingsweg om de landerijen te ontsluiten, zoals je ze overal vindt in de waarden. Veel fietsers maken er gebruik van. In het verleden reden ook motorvoertuigen over de Tiendweg-west om naar Krimpen aan den IJssel en verder richting Rotterdam te gaan. Rond 1980 besloot de provincie, in samenspraak met de wegbeheerder, het Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard, de tiendwegen voor te behouden aan landbouwverkeer en fietsers. Het overige gemotoriseerde verkeer, niet zijnde bestemmingsverkeer, werd aangemerkt als sluipverkeer en moest geweerd worden. Voor dit verkeer werd de hele Tiendweg-west met borden 'gesloten verklaard'. Het gemotoriseerde verkeer uit Ouderkerk richting Krimpen en Rotterdam moet sindsdien via de IJsseldijk of via de N210. De afstand over de IJsseldijk is, afhankelijk van waar men vandaan komt en heen wil, hooguit enkele honderden meters langer dan die over de Tiendweg-west. De omrij-afstand over de N210 bedraagt zo'n twee kilometer.

foto: J.W. Immerzeel

Sociale controle

Dankzij de afsluiting van de Tiendweg-west kreeg het fietsverkeer in de Krimpenerwaard een aantrekkelijke, directe en veilige fietsverbinding tussen Krimpen aan den IJssel en Gouda. Veel fietsers uit Ouderkerk gebruiken de weg ook om in Krimpen de bus naar Rotterdam te nemen.
De praktijk heeft uitgewezen dat de bebording afdoende is om het gemotoriseerd verkeer te weren. Alleen bij stremmingen op de IJsseldijk is een deel van het gemotoriseerd verkeer geneigd om de Tiendweg-west te gebruiken in plaats van om te rijden via de N210. Overigens leent het wegprofiel van de Tiendweg-west zich hier nauwelijks voor. Passeren kan alleen bij toegangen tot erven en weilanden. Bovendien geldt er een grote sociale controle op foutief gebruik van de weg. Als medewerkers van het Hoogheemraadschap er vanwege hun functie komen, zorgen zij ervoor dat het logo op hun auto goed zichtbaar is, anders kunnen zij rekenen op boze blikken van aanwonenden en fietsers.

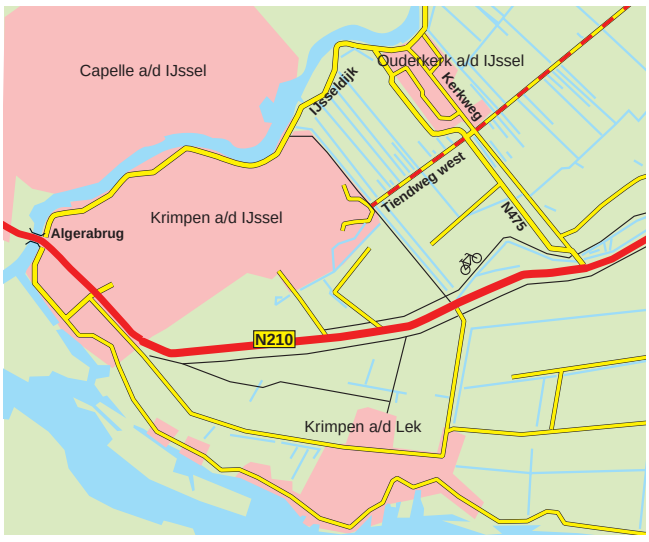


foto: J.W. Immerzeel

Fietsstraten in Duitsland

Fahrradstrassen bestaan in Duitsland al meer dan twintig jaar. Ze hebben als voorbeeld gediend voor de Nederlandse fietsstraten, die inmiddels diverse vormen kennen. In dit en komende nummers zal *Fietsverkeer* hieraan aandacht besteden, mede in relatie tot Duurzaam Veilig. Om te peilen wat de Duitse ervaringen met dit type fietsvoorziening zijn, sprak Ursula Lehner-Lierz met een aantal deskundigen. Een verslag.

Na twintig jaar nog steeds ni

De fietsstraat was in Duitsland al meerderjarig toen hij in 1997 als een nieuw type fietsvoorziening werd opgenomen in de Duitse pendanten van het RVV en de BABW, *de Strassenverkehrsordnung* (StVO) en het *Verwaltungsvorschrift* (VwV-StVO). De eerste fietsstraten ontstonden in Bremen, in 1980, in een tijd waarin met veel inzet en geld woonerven werden aangelegd. Een tijd ook waarin burgers begonnen te beseffen hoeveel baat ze hierbij hadden en gemeenten zich realiseerden dat er tijd noch geld was om de hele stad ervan te voorzien.

Bremen

Klaus Hinte, destijds hoofd van de Bremer verkeersafdeling, vond de tijd rijp voor een even effectief maar veel goedkoper idee. Op zoek naar efficiënte manieren om attractieve, veilige en duidelijk zichtbare fietsroutes aan te leggen, ontwikkelde hij het fietsstraatconcept. Het diende vooral als alternatief voor het voor fietsers zo lastige labyrint van eenrichtingsstraten.
Onder het motto 'Wie elkaar ziet, rijdt elkaar niet omver', maakte hij van de hele rijbaan een tweerichtingsfietspad. Hij liet de fietsers midden op de straat rijden, alleen door een witte streep gescheiden van de autoparkeervakken aan weerszijden van de rijbaan. Autoverkeer was 'te gast' in één richting en er gold een maximumsnelheid van 10 km/uur.
Voor de eerste fietsstraat van een paar honderd meter lengte waren 193 verkeersborden nodig. De toegestane snelheid en voorrang moesten bij iedere kruising, zijstraat en uitrit apart worden aangegeven en elke eenrichtingsweg voor fietsers moest apart worden ontsloten in twee richtingen. De StVO kende toen namelijk noch fietsstraten noch partieel eenrichtingsverkeer (één richting voor autoverkeer, twee voor fietsers). Om de voorrang van de fietsstraat te waarborgen, werden zijstraten van een stopbord voorzien, omdat anders verkeer van rechts voorrang zou hebben.
Velen staarden ongelovig naar Bremen: ze vonden fietsen op de rijbaan gevaarlijk en waren al helemaal tegen het 'misbruik' van eenrichtingsstraten. Telkens probeerden ze te bewijzen dat Hintes maatregelen niet legaal waren. Tevergeefs. Sindsdien zijn in Bremen 23 fietsstraten ontstaan, de meeste begin jaren tachtig. Hinte streefde naar een netwerk van doorgaande fietsroutes in de vorm van fietsstraten. Overigens waren de hoofdfietsroutes in Tilburg en Den Haag uit de jaren '70 daarbij geen voorbeeld voor hem, want die waren te duur voor zijn beperkte budget.

Netwerken

Soortgelijke gedachten als Klaus Hinte had ook Heiner Monheim, de 'vader' van het programma *Fietsvriendelijke gemeenten in Nordrhein-Westfalen*, (zie *Fietsverkeer* nummer 1) toen hij in 1992 in Düsseldorf een symposium over fietsstraten organiseerde.
"Ondanks vijftien jaar intensieve bevordering van het fietsverkeer moeten wij beseffen dat nog maar 20% van de hoofdwegen binnen de bebouwde kom over fietsvoorzieningen beschikt. Oorzaak: er is alleen maar aandacht voor dure infrastructurele maatregelen die veel voorbereidingstijd kosten", zei hij. En: "Bij telefoon-, elektriciteits- en waterleidingen, overal wordt in netwerken gedacht en berekend welke middelen daarvoor nodig zijn. Alleen als het om fietsen gaat, wordt over ieder stukje voorziening apart besloten." Omdat hij fietsstraten en partieel eenrichtingsverkeer efficiënte maatregelen vindt om fietsroutenetwerken te realiseren, maakte hij fietsstraten onderdeel van de experimenteerclausule van het programma *Fietsvriendelijke gemeenten*.

Krefeld

De gemeente Krefeld heeft die mogelijkheid intensief gebruikt. Begin jaren '90 werden daar ruim dertig fietsstraten ingericht. Daarmee streefde Krefeld vooral naar een betere bereikbaarheid en meer veiligheid, naar lagere rijsnelheden van het autoverkeer – vooral in woonbuurten en langs hoofdschoolroutes – en naar attractieve en samenhangende routes voor fietsers, los van drukke hoofdwegen. Behalve door verkeersborden werden begin en eind van een fietsstraat in Krefeld rood gemarkeerd, begeleid door een witte streep. Daartussen in werden ze voorzien van fietssymbolen met richtingspijlen. Dat was goedkoper dan de inrichting die hoort bij partieel eenrichtingsverkeer.
Volgens Gerd Krüger, fietscoördinator bij de gemeente Krefeld, zijn de ervaringen inmiddels uitermate positief. Ongevallen tussen auto's en fietsers blijven uit, de rijsnelheid van het autoverkeer is gedaald (90% rijdt 35 km/uur of langzamer) en het autoparkeren is geregeld. Met een breedte van 3 tot

et echt doorgebroken

foto: Gemeente Krefeld

3.5 meter is de rijbaan breed genoeg voor de brandweer. Uit observaties blijkt dat het fietsverkeer in de fietsstraten is toegenomen en daarop wordt gebundeld. Krüger: "Dit werkt alleen als fietsen echt de overheersende vervoerwijze is." Hintes observaties bevestigen deze ervaringen: fietsers en autobestuurders passen hun gedrag goed aan.
Bremen en Krefeld lijken uitzonderingen. Veel andere gemeenten hebben wel een of enkele fietsstraten, maar meestal gaat het om niet meer dan een paar honderd meter, wat geen effect heeft op de samenhang van het netwerk van (hoofd)fietsroutes.

Duitse grondigheid
In 1997 werd de fietsstraat eindelijk opgenomen in de StVO, samen met een aantal andere maatregelen en regels voor het fietsverkeer (zie kader). Daarnaast werd na jarenlange discussies ook eindelijk partieel eenrichtingverkeer in de StVO opgenomen en de inrichting van 30km/uur-zones verder vereenvoudigd.

De StVO-herziening van 1 september 1997 en bijbehorende bepalingen:
- Door het verkeersbord *Fahrradstrasse* kunnen wegvakken tot fietsstraat worden verklaard.
- Op bepaalde straten en wegvakken kunnen fietsstraten worden ingericht om bestaand of te verwachten fietsverkeer te bundelen. Voorwaarde is dat fietsverkeer aldaar de overheersende vervoerwijze is of naar verwachting zal worden. Toepassing is daarom vooral gerechtvaardigd op belangrijke hoofdfietsverbindingen.
- Fietsstraten moeten ook voor niet aanwonenden qua vormgeving en inrichting duidelijk als zodanig herkenbaar zijn. Er gelden dezelfde verkeersregels als voor gewone rijbanen, inclusief de voorrangsregel.
- Bij aanwijzing van een straat of wegvak als fietsstraat worden andere vervoerwijzen alleen bij wijze van uitzondering toegestaan en dat moet zich waar mogelijk beperken tot aanwonenden. De matige rijsnelheid moet worden gewaarborgd door bouwkundige maatregelen, vooral als de gebruikers van de fietsstraat voorrang hebben. In dit geval moeten ook maatregelen worden getroffen voor het parkeren van auto's (bijvoorbeeld van bezoekers).
- Begin en eind van een fietsstraat moeten door bouwkundige maatregelen (zoals plateaus of versmallingen) gemarkeerd worden. De ruimte voor het in- en uitrijdende autoverkeer moet zo klein mogelijk zijn. Dat geldt ook voor iedere (T-)kruising.

Administratieve bepalingen regelen nu met Duitse grondigheid de toepassingscriteria en technische eisen. Bestond er vóór de herziening onzekerheid omdat fietsstraten niet in de StVO voorkwamen, nu is er weer te veel geregeld. Wie een fietsstraat wil aanleggen, kan daarvoor volgens fietsplanoloog Ulrich Kalle argumenten vinden in de administratieve bepalingen, maar dat geldt ook voor wie dat juist niet wil. Vooral in de grote steden zijn bijna geen straten waar fietsen de overheersende vervoerwijze is. Toch is de gemeente Keulen van plan bepaalde wegvakken van het netwerk van hoofdfietsroutes als fietsstraat uit te voeren. Al met al zijn er tot op heden nog maar weinig fietsstraten. Veel gemeenten geven de voorkeur aan de instelling van partieel eenrichtingsverkeer en/of 30km/uur-zones, omdat de bepalingen daarvoor minder restrictief en duidelijker zijn en de uitvoering goedkoper is. Kritiek daarop heeft onder andere Heiner Monheim, die vindt dat gemeenteraden te weinig durven kiezen om fietsverkeer op een routenetwerk prioriteit te geven. Iedere fietsstaat wordt apart beschouwd, veel fietsstraten zijn erg kort of betreffen ondergeschikte wegen die geen (hoofd)fietsverbindingen vormen.

Contraproductief
Van begin af aan heeft de *Deutscher Städtetag* (DST), de organisatie van de grote steden, de administratieve bepalingen voor fietsstraten te restrictief en daarmee contraproductief gevonden. Reden om herziening of zelfs annulering te eisen. Inmiddels bereidt een commissie herziening van de StVO en de bepalingen voor. Volgens Friedrich-Wilhelm Oellers van de gemeente Münster, hoofd van de DST-verkeerscommissie en lid van die StVO-herzieningscommissie, komt er waarschijnlijk nog in 2002 een StVO-herziening, die ook onderdeel is van het *Nationale Radverkehrsplan* (het Duitse Masterplan Fiets), dat de Bondsdag onlangs heeft vastgesteld. Alle overbodige regels moeten worden verwijderd, net als de bouwkundige maatregelen aan begin en eind van de fietsstraat, terwijl de vage aanduiding 'met matige snelheid' vervangen moet worden door een maximumsnelheid van 30km/uur. Omdat in 30km/uur-gebieden geen fietsvoorzieningen aangelegd mogen worden en fietsers op de rijbaan moeten fietsen, is het volgens Oellers logisch dat ook voor fietsstraten een maximumsnelheid van 30km/uur geldt. Fietsstraten zijn tot nu toe niet echt doorgebroken in Duitsland. Voordat het idee begrepen en bekend was, werd het de voet dwars gezet door overreglementering. In hoeverre de aanpassingen van de StVO de toepassing van fietsstraten overbodig maken, en welke andere redenen daarnaast nog een rol spelen, is niet echt duidelijk. Er moeten nog vele discussies worden gevoerd.

Alledaags werk

PROJECT FIETSBERAAD

Elke gemeente heeft zijn eigen kenmerken, kwesties en ervaringen, ook als het gaat om de ontwikkeling en uitvoering van fietsbeleid. In het project *Alledaags werk* volgt het Fietsberaad een jaar lang de activiteiten van de (fiets)verkeersmedewerker van vier gemeenten die reageerden op een oproep in het eerste nummer van dit magazine: Almelo, Amsterdam, Etten-Leur en Steenwijk. Ervaren adviseurs houden er sinds half mei voor het Fietsberaad een logboek bij van datgene waarmee de ambtenaar in zijn dagelijks werk te maken krijgt: waar loopt hij tegenaan, welke kennis is daarvoor relevant, welke instrumenten mist hij? *Fietsverkeer* doet hiervan telkens verslag. De eerste artikelen in dit nummer schetsen een beeld van de deelnemende gemeenten en de 'fietskwesties' die er zoal spelen. In volgende nummers komen de ambtenaren, hun werkzaamheden en hun werkomgeving meer aan bod.

Alledaags werk in Almelo

Uitvoering veelbelovend fietsplan blijft achter

Almelo is in een 'vlinderstructuur' gebouwd: groene longen dringen diep door tot aan de rand van het centrum. Bovendien ligt vrijwel alle bebouwing binnen drie kilometer van dat centrum. Kortom, de stad met 71.000 inwoners biedt grote mogelijkheden voor de fiets. De gemeente beseft dat drommels goed en heeft daarom ook al veel voor de fietser gedaan. Toch valt er nog het nodige te doen, zo blijkt ook uit het ambitieuze fietsplan. Tot een daadwerkelijke uitvoering daarvan is het echter, vooral om financiële redenen, nog nauwelijks gekomen.

- ***medewerker (fiets)verkeer: Hans Veldscholten***
- ***rapporteur: Hans van Riet, RBOI-Rotterdam***

'In Almelo is altijd wat te doen: het verkeerslicht staat op rood... of het staat op groen', aldus Almeloër Herman Finkers. Dit cynisme is onterecht, constateert Hans van Riet na een eerste gesprek met Hans Veldscholten en een fietstocht door de stad. Op verkeersgebied kent Almelo volgens hem wel degelijk dynamiek en fietsverkeer heeft een serieuze plaats op de agenda. In zijn logboek typeert hij Hans Veldscholten, die sinds 1991 in Almelo werkt en er onder meer een fietsplan opstelde, als een 'bevlogen vakgenoot', die open staat voor nieuwe ontwikkelingen. Die vooruitstrevendheid blijkt in de praktijk. Zo is Almelo een van de eerste gemeenten die wachttijdvoorspellers en radardetectie voor fietsers bij verkeerslichten introduceerde. Ook loopt de gemeente voorop bij de invoering van een OV-informatiesysteem op basis van GPS, waarbij op NS-perrons de afrijtijden van bussen worden aangegeven en in bussen de afrijtijden (en vertragingen) van treinen.
In de *Fietsbalans* van de Fietsersbond scoort Almelo goed: uitstekend beleid op papier, relatief hoog fietsgebruik en een zeer goede wegdekkwaliteit. Maar kritiek is er ook: een hoog ongevalsrisico, weinig voorrang voor fietsverkeer, te weinig directe verbindingen, smalle fietsinfrastructuur en matige stallingsvoorzieningen.

Infrastructuur en fietsverkeer
Het centrum van Almelo kent veel recente nieuwbouw. Bij het station vindt herinrichting plaats en wordt onder meer een nieuw busstation gebouwd. Een groot deel van het voetgangersgebied in de binnenstad, waar diverse 30 km/uur-gebieden zijn, is al heringericht. Het fietsverkeer kan belangrijke doorgaande wegen veelal ongelijkvloers kruisen. De meeste verkeersaders zijn voorzien van fietspaden of fietssuggestiestroken. Gebiedsontsluitende wegen zonder fietspaden hebben rode fietssuggestiestroken. Op secundaire gebiedsontsluitingswegen hebben de fietspaden voorrang op autoverkeer. Rondom Almelo liggen veel smalle, oude wegen met een vrij groot verkeersaanbod, die hierdoor soms onveilig zijn. In het centrum is een uitgebreide bewegwijzering van fiets- en looproutes naar belangrijke plekken, de buitenwijken en omliggende gemeenten. Buiten het centrum is de bewegwijzering matig.
De komende tijd spelen in Almelo onder andere de volgende fietsprojecten:

- De realisatie van een fietsbrug over de Weezebeeksingel, een verkeersbarrière met 30.000 motorvoertuigen per etmaal.

- De planvorming rond vijf ongelijkvloerse kruisingen in een nieuwe zuidoost-tangent voor autoverkeer, rond nieuwe (fiets)verbindingen over de aanstaande verdieping van het spoor en rond stallingsvoorzieningen voor de fiets in het centrum.
- Evaluatie van de fietsnota.

Fietsverkeer, Plan 2010

Het Almelose fietsbeleid staat in de nota *Fietsverkeer, Plan 2010*, die in nauw overleg met belangengroepen totstandgekomen is. Vrijwel alle aandachtspunten uit de *Fietsbalans* zijn erin verwerkt, zoals verkeersonveilige situaties aanpakken, de concurrentiepositie van de auto verslechteren, de infrastructuur verruimen, bouwen op fietsafstand van het centrum, de voorrang voor fietsers beter regelen en meer (gratis) stallingen. De fietsnota bevat ook een actieprogramma en een jaarlijks uitvoeringsprogramma, dat elk jaar wordt geëvalueerd, waarbij ook de modal-split wordt gemonitord. De nota is veelomvattend en duidelijk, maar het budget voor de uitvoering is bijzonder klein. Zo was van de 45 miljoen euro die in totaal nodig zijn, in 2001 niet meer dan 113.500 euro beschikbaar. Oorzaak is vooral dat grote projecten als de verdieping van het spoor en de aanleg van de zuidoost-tangent een enorme aanslag doen op de vrije bestedingsruimte in de verkeersbegroting. De geraamde gemeentelijke bijdrage aan deze twee projecten bedraagt alleen al zo'n 20 miljoen euro.

Organisatie

De grote initiator achter het verkeersbeleid is wethouder Anton Sjoers (CDA), die onlangs aan zijn derde termijn als verkeerswethouder is begonnen. Een belangrijke partij is ook de Werkgroep Fietsverkeer, bestaande uit vertegenwoordigers van de Fietsersbond, 3VO, de Ouderenbond, de politie, de afdeling Stadsbeheer en het team Verkeer en Vervoer van de gemeente. Deze fungeert als klankbordgroep.
De contacten met wethouder Sjoers zijn volgens de werkgroep zeer goed en laagdrempelig, net als het contact met de raadscommissie. Omdat Almelo binnen het kaderwetgebied Twente valt, zijn er nauwelijks tot geen contacten met de provincie Overijssel, maar wel met de (voormalige vervoer-) regio Twente, die ook de GDU-gelden beheert.
Twee afdelingen van de gemeente houden zich bezig met het verkeersbeleid. Het team Verkeer en Vervoer van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu omvat de beleidsvoorbereiding, verkeerskunde, verkeerstechniek en besluitvorming. De afdeling Stadsbeheer verzorgt de civiele techniek en voert het beleid uit.

Extra dimensie

Komend jaar moet een reorganisatie haar beslag krijgen. Bedoeling is dat

er een dienst Ruimtelijke Ordening en Milieu komt, met vijf afdelingen, waaronder Verkeer en Vervoer met twaalf formatieplaatsen. Momenteel telt Almelo daarvoor vijf formatieplaatsen, waarvan één voor fietsverkeer, maar die is wel verdeeld over verschillende personen. Hans Veldscholten is een van hen. Van zijn werkzaamheden is een deel verkeerskundig en een deel technisch. Vanwege de op handen zijnde reorganisatie en het feit dat hij nauw betrokken zal worden bij de spoorverdieping en de aanleg van de zuidoost-tangent, zal hij zijn taken rond het fietsverkeer in de loop van het jaar overdragen aan zijn collega's. Deze overdracht geeft aan *Alledaags werk* een extra dimensie.

Alledaags werk in Amsterdam

Hoofdstad kiest voor uitgebreide aanpak

Amsterdammers fietsen veel. Ze gebruiken de fiets voor 35% van al hun verplaatsingen. De gemeente stimuleert het fietsgebruik met diverse plannen, zoals het ambitieuze *Meerjarenprogramma Fiets 2000-2005*, dat jaarlijks wordt uitgewerkt in het *Jaarplan Fiets*. De hoofdstad heeft gekozen voor een uitgebreide, integrale aanpak.

- ***medewerker (fiets)verkeer: Ria Hilhorst***
- ***rapporteur: Syb Tjebkema, Verkeersadviesburo Diepens en Okkema***

In het rapport *Fietsen in Amsterdam* (concept, april 2002) staat dat de stad geen grote groei van het fietsgebruik meer verwacht. Omdat de ruimtelijke ordening zich zodanig ontwikkelt dat stedelijke functies steeds verder uit

elkaar komen te liggen, verkiezen steeds meer mensen de auto of het openbaar vervoer boven de fiets. Alleen op afstanden tot vijf kilometer kan het fietsgebruik misschien nog toenemen. Dat vergt wel een grondige verbetering van de fietsvoorzieningen: gescheiden fietspaden met (rood) asfalt, breed genoeg om elkaar te kunnen passeren; veiliger en overzichtelijker kruispunten; (bewaakte) fietsenstallingen onder meer bij OV-stations en grootstedelijke publiektrekkende voorzieningen; voorrang voor fietsers bij verkeerslichten.
Verder noemt het rapport diefstalpreventie een essentieel onderdeel van het fietsbeleid, net als de bevordering van fietsen onder de allochtone inwoners. Zij maken 45% uit van de in totaal 730.000 Amsterdammers, maar fietsen weinig, hoewel hun fietsbezit stijgt en daardoor waarschijnlijk ook hun fietsgebruik.

Speerpunten
Amsterdam, waar VVD-wethouder Mark van der Horst sinds kort verantwoordelijk is voor verkeer en vervoer, heeft het fietsbeleid uitgewerkt in verschillende plannen. Relevant voor *Alledaags werk* zijn: het *Meerjarenplan Fiets 2002-2005*, het *Jaarplan Fiets 2002* (en straks dat van 2003), het concept-*Amsterdams Verkeers- en Vervoersplan (AVVP)*, het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid*, het *Bedrijfsplan Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam* (CFA), de concept-*Beleidsnota Hoofdnet Fiets* en het *Werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002-2006* (zie het openingsartikel van dit magazine). Met het *Meerjarenprogramma Fiets* is een investering van vier miljoen euro per jaar gemoeid. Kenmerk van het programma is een integrale aanpak, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de infrastructuur als aan de fiets en de fietser.

Beleidsmedewerker fiets
De dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV, 375 medewerkers) speelt bij de bevordering van het fietsgebruik een hoofdrol. Ria Hilhorst werkt hier sinds twee jaar als beleidsmedewerker fiets op de afdeling Strategie en Beleid (60 medewerkers). Haar afwisselende werkzaamheden geven een beeld van de fietskwesties die in Amsterdam zoal spelen.
Het Hoofdnet Fiets bijvoorbeeld. De dIVV geeft in samenwerking met de Amsterdamse stadsdelen gestalte aan dit netwerk. De veertien stadsdelen voeren zelf hun fietsbeleid uit, wat leidt tot verschillen in de budgetten voor aanleg en onderhoud van fietspaden en -bruggen. Hierdoor dreigt de samenhang in het fietsnetwerk in de knel te komen. De gemeente overweegt nu of de belangrijkste fietsroutes onder de verantwoordelijkheid van de centrale stad moeten komen, waarbij ook kwaliteitseisen kunnen worden gesteld.
Verder is Hilhorst betrokken bij de totstandkoming van een algemeen *Communicatieplan Fiets* en een marketingplan voor het fietsparkeren voor de nieuwe gemeentelijke fietsparkeerorganisatie CFA, die sinds 2001 actief is. Doel van het plan is tweeledig: meer fietsenstallingen realiseren en het gebruik van bewaakte stallingen vergroten. Een gericht doelgroepenonderzoek vormde de eerste stap.
Andere werkzaamheden betreffen de afronding van de *Beleidsnota Hoofdnet Fiets*, de opstelling van het *Jaarplan Fiets 2003*, maar ook minder be-leidsmatige activiteiten. Bijvoorbeeld het reageren op de vragen, sugges-ties en klachten die via de website *fiets.amsterdam.nl* binnenkomen en die zij zo nodig doorspeelt naar de stadsdelen. En de afhandeling van verzoeken van – veelal buitenlandse – delegaties om een toelichting te geven op het Amsterdamse fietsbeleid.

Vergaderen
Nogal wat werktijd van Ria Hilhorst verstrijkt met vergaderen. Belangrijke overlegvormen zijn het fietsoverleg binnen de dIVV, het afstemmingsoverleg met de stadsdelen en het overleg in het stedelijk Platform Fiets, waarin de dIVV, de Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling (DRO) en de Fietsersbond elkaar informeren over fietsbeleid. Momenteel spelen vooral de ontwikkeling van het Amsterdams structuurplan, fietsparkeren en onveiligheid. Voor de uitvoering van haar beleidswerk is de relatie met de DRO van belang. Daar zitten de verkeerskundig ontwerpers. Ze heeft bij DRO een 'contactpersoon fiets', net als bij de bestuursdienst.
Zij overlegt en adviseert ook over de plaats van de fiets in grootstedelijke projecten. Ze behartigt het fietsbelang bij de projecten IJburg, de Zuidas en Amsterdam CS. In IJburg moet de fiets op een goede manier ingebed worden in de ontwikkeling van een woonwijk de komende dertig jaar. Het project Zuidas omvat onder meer de overkluizing van de A10 en de spoorlijn, de ontwikkeling van het station Zuid/WTC en de bouw van kantoren. Hierbij zijn de aanleg van goede fietsroutes en fietsenstallingen punten van aandacht. Datzelfde geldt voor de grootschalige aanpak van het Centraal Station en omgeving, de komende tien jaar.

De Fietsflat naast het Centraal Station.

Alledaags werk in Etten-Leur

Fietsbeleid: completeren, optimaliseren en stimuleren

Etten-Leur is met 38.000 inwoners de kleinste gemeente die meedoet aan het project *Alledaags werk*. Mede door die beperkte omvang beschikt de Brabantse gemeente niet over een 'vaste fietscoördinator'. Fietsprojecten worden verdeeld onder de beleidsambtenaren Verkeer en Vervoer (2,5 formatieplaatsen) van de afdeling Ruimtelijke Ordening.

- ***medewerker (fiets)verkeer: Peter van Dorst***
- ***rapporteur: Floris Visser, Groen Licht Verkeersadviezen BV***

Hoevenseweg.

Tot enkele jaren geleden was Etten-Leur bij weggebruikers vooral bekend door de A58 die dwars door de bebouwde kom liep en vanwege het oponthoud bij de verkeerslichten bij verschillende gelijkvloerse kruisingen. Met de omlegging van de snelweg in 1999 verdween een enorme barrière. De ruimte die hierdoor ontstond, werd benut voor een nieuwe, centrale ontsluitingsas, de Parklaan, die duurzaam veilig werd aangelegd. De weg telt zes kruisingen. Twee daarvan zijn uitgevoerd met verkeerslichten, vier als rotonde. Alle rotondes binnen de bebouwde kom zijn gerealiseerd volgens de CROW-richtlijn, zodat fietsers er altijd voorrang hebben.

Groot fietspotentieel

Binnen de gemeente zijn 18.000 arbeidsplaatsen, waarvan de helft in de industrie, handel en reparatie. In het westen liggen de bedrijventerreinen Vossendaal en Vosdonk. De winkelvoorzieningen zijn dermate goed, dat het verzorgingsgebied zich uitstrekt tot nabijgelegen kernen als Hoeven, Sint-Willebrord en in mindere mate Oudenbosch. Datzelfde geldt voor de onderwijsvoorzieningen, die zestien basisscholen en twee middelbare scholen omvatten. Al met al is Etten-Leur voor werk, winkels en scholen nauwelijks aangewezen op het nabijgelegen Breda. Praktisch alle verplaatsingen binnen de gemeente zijn dan ook korter dan vijf kilometer, zodat er een groot fietspotentieel is. Het verkeersbeleid in Etten-Leur valt onder de verantwoordelijkheid van PvdA-wethouder Ben van der Heijden. Leidraad is het dit jaar door de gemeenteraad vast te stellen *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan* (GVVP). De gemeente geeft daarin aan te willen voorzien in de groeiende behoefte aan mobiliteit, maar vergeet daarbij nadrukkelijk niet aandacht te besteden aan verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het GVVP meldt expliciet dat het stimuleren van verplaatsingen per openbaar vervoer, met de fiets en te voet een belangrijke bijdrage kan leveren aan het tegengaan van de negatieve effecten van mobiliteit, zoals verkeersonveiligheid en parkeeroverlast.

Fietsstructuurplan

Het GVVP volgt het driesporenbeleid uit het oude *Fietsstructuurplan*: completeren, optimaliseren en stimuleren. Vijf knelpunten vragen om een oplossing:

- Langs enkele belangrijke wegen ontbreken geheel of gedeeltelijk fietspaden.
- De kwaliteit van sommige fietsvoorzieningen is de onder de maat.
- Er ontbreekt één algemeen, aantrekkelijk tarief voor bewaakte stallingen.
- Enkele kruispunten en wegvakken zijn voor fietsers moeilijk over te steken.
- De bewegwijzering voor fietsers kan beter.

Etten-Leur streeft een zo compleet mogelijke fietsstructuur na. De gemeente meet het belang voor de fietser niet alleen af aan fietsrelaties en -intensiteiten, maar ook aan het Duurzaam Veilig-beleid. Zo streeft ze bij gebiedsontsluitingswegen naar vrijliggende fietsvoorzieningen, ook al zal het gebruik beperkt zijn. Als zulke voorzieningen niet mogelijk zijn, worden, in aflopende prioriteit, de volgende oplossingen, onderzocht: een aanliggend fietspad, een alternatieve route met verbod voor fietsers op de weg, fietssuggestiestroken.

Vijf projecten

Vier van de meest acuele fietskwesties met de hoogste prioriteit die voor *Alledaags werk* nadrukkelijk zullen worden gevolgd, betreffen de aanleg van vrijliggende fietspaden. Verwacht wordt dat de – vooral procedurele – problemen die zich bij de realisatie kunnen voordoen, zoals aanpassing van bestemmingsplannen, grondaankopen, bezwaarschriften, en dergelijke, ook voor andere gemeenten leerzaam kunnen zijn.

- Grauwe Polder: twee fietspaden, ten zuiden en noorden van de A58. De realisatie ervan, dit jaar, is mede mogelijk dankzij een subsidie uit de provinciale stimuleringsregeling Verkeer en Vervoer.
- Vossendaal: fietspaden langs een

provinciale weg binnen de bebouwde kom. Etten-Leur heeft eerder de Hoevenseweg van de provincie overgenomen, op voorwaarde dat er langs de Vossendaal vrijliggende fietspaden worden aangelegd.

- Sprundelsebaan: fietspad langs een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, gecombineerd met een 60 km/uur-limiet. Op 22 april heeft de gemeenteraad de uitgangspunten voor dit project vastgesteld.
- Lage Vaartkant: voor dit fietspad moeten de uitgangspunten nog worden geformuleerd.

Het vijfde project betreft de wens van de gemeente om een door mensen bewaakte stalling bij het NS-station te realiseren. De huidige capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen van ca. 550 plaatsen (ca. 100 fietskluizen en ca. 450 klemmen) blijft achter bij de huidige behoefte van 700, die naar verwachting in de nabije toekomst nog zal toenemen tot 850 à 900. De gemeente vindt bewaking van 350 plaatsen gewenst en wil daartoe een bemensde stalling realiseren waar nu nog de fietskluizen staan. Omdat de gemeente en NS-Railinfrabeheer verschillend denken over invulling en voorwaarden, is de bouw van de stalling al een paar jaar vertraagd. Dergelijke problemen spelen in meer gemeenten en zijn daarom interessant om te volgen voor *Alledaags werk*.

Alledaags werk in Steenwijk

Fiets kan gemeente helpen zich te profileren

Steenwijk is een groeigemeente van 41.000 inwoners in de Kop van Overijssel, herstellende van een herindeling. Een belangrijke opgave op verkeersgebied is de ontwikkeling van een *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan* (GVVP), waarin de fiets een prominente plaats moet innemen. Steenwijk is interessant voor *Alledaags werk*, omdat de positie van de fiets er op alle niveaus van het (fiets-) verkeersbeleid gevolgd kan worden.

- ***medewerker (fiets)verkeer: Peter van Hoek***
- ***rapporteur: Rob Temme, BRO, adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu***

Doodlopende erftoegangsweg door de wijk Tuk.

De gemeente Steenwijk omvat een gebied van 32.000 hectare met verschillende landschappen: het waterrijke gebied rond Giethoorn, Kalenberg en Ossenzijl, de heuvelachtige bosstreek bij landgoederen De Eese en De Woldberg, de historische Zuiderzeestadjes Vollenhove en Blokzijl. Steenwijk, een oude vestigingstad, vormt de grootste kern die dankzij haar goede voorzieningen als regionaal centrum fungeert. Het NS-station, waar de intercity stopt, vormt een centraal punt om over te stappen op ander openbaar vervoer, fiets en auto. In Giethoorn, Ossenzijl en Kalenberg leefden de mensen ooit van de veenwinning.
De grote meren (de Wieden) en kleine vaarten herinneren hier nog aan. Jaarlijks bezoeken 1,5 miljoen mensen de Wieden en Nationaal Park De Weerribben en worden zo'n 700.000 overnachtingen geboekt. De streek rond Steenwijk kent een uitgestrekt fietspadennetwerk, waarvan gretig gebruik wordt gemaakt, vooral door veel dagrecreanten. 's Zomers staan

hier en daar zelfs ‘files’, zoals bij het pontje bij Jonen.

Voorbeeldproject

Steenwijk neemt, samen met het voormalige Brederwiede en IJsselham, deel aan het landelijke voorbeeldproject KOVO (Kop van Overijssel), waarin de gemeenten op het gebied van Duurzaam Veilig een samenwerkingsverband zijn aangegaan, met name op de onderdelen educatie en handhaving. Voor dit project heeft de gemeente de komende jaren ruim 200.000 euro gereserveerd. Als gevolg van de herindeling is de gemeentelijke organisatie nog in ontwikkeling en zijn de verantwoordelijkheden per afdeling en sector nog niet geheel duidelijk. Zo is verkeer formeel ondergebracht bij Ruimtelijke Ordening, maar houden ook Beheer en Onderhoud, het ingenieursbureau Nieuwe Werken (civiele techniek) en het directiebureau zich ermee bezig.

Teun Boxum (PvdA) is de verantwoordelijke wethouder. Zijn portefeuille bevat behalve Verkeer en Vervoer ook Markten en Havens en Toerisme en Recreatie. Het college heeft hoge ambities, hoewel in de huidige begroting geen specifiek budget voor de fiets is opgenomen. Eerste vereiste is dat er een *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan* (GVVP) wordt opgesteld, waarin het verkeersbeleid van de drie heringedeelde gemeenten op elkaar wordt afgestemd, in samenhang met de economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Vanwege Steenwijk’s regionale functie en de toeristische en recreatieve potenties van het gebied (de gemeente wil zich hiermee profileren), moet de fiets een belangrijke plaats in het verkeersbeleid gaan innemen. Vooruitlopend op het GVVP zal het college dit najaar het fietspadenplan vaststellen.

Verkeerskundige Peter van Hoek wil dat verkeer een duidelijke plaats krijgt binnen de zich nog ontwikkelende gemeentelijke organisatie. Hij ambieert een adviserende rol als het gaat om verkeer en vervoer en zou graag het integrale gemeentelijk verkeersbeleid ‘trekken’. De nadruk moet komen te liggen op de integratie van verkeer en ruimtelijke ordening en de verbetering van de positie van de zwakke verkeersdeelnemer.

Binnen de bebouwde kom

In Steenwijk en omstreken spelen diverse fietskwesties. Een belangrijke

kwestie binnen de bebouwde kom hangt samen met de herinrichting van de binnenstad. Het gehele centrum is een 30 km/uur-gebied, met een voetgangerszone waarbinnen fietsen niet is toegestaan, daarbuiten wel. De vraag is of de gemeente vanwege de maat en schaal van Steenwijk moet kiezen voor een aparte fietsinfrastructuur of dat een mengfunctie volstaat. Bij de ontwikkeling van wijkplannen, bijvoorbeeld voor Steenwijk-West en de Gagels, beide 30 km/uur-gebieden, wordt de positie van de fiets integraal meegenomen.

Meer verkeerstechnisch is de kwestie van de vroegere doorgaande weg door de wijk Tuk, die door een herinrichtingsplan een doodlopende erftoegangsweg is geworden. De weg is op de kruispunten aangepakt, maar kent nog een profiel met twee gescheiden fietspaden en breed asfalt. Voor een grootschalige reconstructie is nog geen geld beschikbaar. Gezien de fietsintensiteit is ook de vraag wat het rendement van zo’n investering zou zijn voor de verkeersveiligheid. Het college discussieert nog over de manier waarop deze weg met eenvoudige middelen kan worden heringericht. Wat te doen met de fietspaden en willen we fietsstroken op een erftoegangsweg?

Buitengebied

Een lopende kwestie buiten de bebouwde kom heeft te maken met de grote investeringen in natuur en recreatie die binnen de landinrichtingscommissie worden gedaan.

Om de bereikbaarheid van natuur en recreatie te bevorderen, wil Steenwijk nieuwe fietspaden aanleggen en bestaande verbeteren. Hierbij moet de gemeente onder meer een afweging maken tussen de directheid van fietsroutes en de versnippering van het landschap.

Het enorme buitengebied wordt doorsneden door een netwerk van 80 km/uur-wegen. De verwachting is dat er hiervan veel worden teruggebracht tot erftoegangswegen, waar een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt. Nog onduidelijk zijn de plaats van de fiets op deze wegen en de bijbehorende inrichtingseisen. Daarnaast blijft op een andere weg om politieke redenen 80 km/uur van kracht, wat botst met Duurzaam Veilig. Wat wordt hier de plaats van de fiets?

Wat recreatief fietsen betreft, denkt Steenwijk over de aanleg van een ’Rondje Weerribben’. De route kan onderdeel worden van of aanhaken op het Landelijk Fietsnet en een NS-dagtocht, en biedt mogelijkheden om eventueel samen te werken met de Regiotaxi. De achterliggende gedachte is dat het, in plaats van nieuwe infrastructuur aan te leggen, waarschijnlijk efficiënter is om bestaande routes met elkaar te verbinden.

PROJECT
FIETSBERAAD

Fietsers vinden een vlakke asfalt- of betonverharding meestal comfortabeler dan tegels of klinkers. En hoe meer comfort, hoe groter de kans dat mensen de fiets pakken. Toch wordt lang niet altijd aan de voorkeur van fietsers voldaan. Daarvoor kunnen goede redenen zijn, maar vaak spelen ook minder rationele factoren een rol. Het Fietsberaad wil de feiten boven tafel halen. Onder de hoede van CROW doet KOAC-WMD uit Apeldoorn daarom onderzoek naar de factoren die de keuze van de verharding voor fietsverkeer beïnvloeden. De studie is nog niet afgerond, maar onderzoeker Jacob Groenendijk van KOAC-WMD geeft alvast een doorkijkje naar de eindrapportage. Die volgt dit najaar.

Comfortabel fietsen vraagt

Jacob Groenendijk

'Open verhardingen' van tegels en klinkers geven de berijders ervan meestal veel meer hinder door oneffenheden dan 'gesloten verhardingen' van asfalt en beton. Trillen en schokken veroorzaken pijn, in de handen, de rug of andere lichaamsdelen. Bovendien kost het energie, en die gebruiken fietsers liever om vooruit te komen. Vandaar dat ze gesloten verhardingen prettiger en comfortabeler vinden.
De wegontwerper heeft echter met meer te maken dan de voorkeur van de gebruikers alleen. De kosten van aanleg en onderhoud spelen een belangrijke rol. De keuze van de verharding moet passen binnen het beleid inzake Duurzaam Veilig, Duurzaam Bouwen, enz. De ontwerper moet rekening houden met de kans op schade aan en door boomwortels, met riolering, met kabels voor elektra en communicatie, met leidingen voor gas en water, enz. Ook spelen esthetische aspecten een rol, bijvoorbeeld in historische kernen. Welke verharding wordt gekozen, hangt per situatie af van feitelijke en vermeende informatie en van plaatselijke ervaringen en gewoonten. Politieke standpunten kunnen de afweging beïnvloeden. Bovendien kan het een rol spelen of de beslisser zich meer fietser voelt of vooral automobilist.

Gebruik(er)seisen
Als het over comfort en veiligheid gaat, zijn voor fietsers vooral de vlakheid, de stroefheid en de afwatering van de verharding van belang. In het algemeen geldt: hoe hoger de rijsnelheid en hoe kleiner de wieldiameter, hoe strenger de eisen die het gebruik stelt aan de vlakheid en de stroefheid van de verharding. De vlakheid is bepalend voor de horizontale en verticale trillingen die de fietser ondervindt en voor het energieverlies, dat hij met eigen spierkracht moet aanvullen. Verder beïnvloedt de vlakheid de afwatering van de verharding: wel of geen plassen in kuilen en rijsporen. Open verhardingen vertonen doorgaans meer en grotere onvlakheid dan gesloten verhardingen. Vooral de voegen tussen de tegels en klinkers kunnen oneffenheden veroorzaken. Voor de veiligheid van de fietser is ook de textuur ('ruwheid') van het verhardingsmateriaal van belang. Die is namelijk sterk bepalend voor de stroefheid van de verharding, die het remvermogen van de fietser beïnvloedt, evenals de kans op zijdelings wegschuiven in bochten. Tot slot zijn ook de wintergladheid en de bestrijding daarvan van belang; zeer open asfaltbeton kan problemen geven als bij ijzel het strooizout in de poriën wegzakt.

Dimensionering
Bij de dimensionering van verhardingen voor fietsverkeer is de belasting door fietsers zelden maatgevend. Om schade door overbelasting te voorkomen, moet vooral rekening worden gehouden met 'oneigenlijk gebruik' van de verharding. Dat betreft gladheidsbestrijding en onderhoud aan verharding, groenvoorzieningen en dergelijke, maar ook zwaar verkeer zoals hulpdiensten en verhuiswagens. In veel gevallen is het daarom aan te raden onder de verharding een fundering te leggen. Als die voldoende breed is uitgevoerd verkleint dat ook de kans op randschade. Vanzelfsprekend spelen bij de dimensionering ook de draagkracht en zettingsgevoeligheid van de ondergrond een grote rol. Daarbij kunnen de omstandigheden tijdens de uitvoering (denk aan bouwverkeer) maatgevend zijn.

Bomen
Bomen vormen een schaderisico voor verhardingen. De wortels van pioniersoorten als populier, wilg, berk, robinia en grove den veroorzaken in de praktijk de meeste schade. De vaak dunnere verharding van fietspaden is hiervoor extra gevoelig. De enige afdoende maatregel lijkt de toepassing van een (bij voorkeur drainerende) fundering. Om wortelgroei onder de verharding te voorkomen, wordt soms gewerkt met 'worteldoek' of 'wortelschermen'. De ervaringen hiermee zijn wisselend; een zorgvuldige uitvoering is absoluut nodig maar niet gegarandeerd effectief. Voldoende afstand tussen boom en verharding en de keuze voor een minder schadelijk boomtype kunnen wortelschade verminderen of voorkomen. Schade aan verhardingen kan ook ontstaan als zettingen optreden omdat bomen vocht aan de bodem onttrekken. Dit treedt vooral op bij klei- en

om vlakke verhardingen

veengronden die gevoelig zijn voor zwel en krimp. Aanpassing van de vochthuishouding of vervanging van de bomen door minder 'agressieve' typen kan een oplossing bieden.

Kabels en leidingen

Beheerders van kabels en leidingen oefenen soms druk uit op wegontwerpers en -beheerders om verhardingen van tegels of klinkers toe te passen, zonder fundering. Gesloten of gefundeerde verhardingen leiden namelijk tot hogere kosten bij aanleg of onderhoud van de leidingen. Bovendien kunnen verhardingen en groenvoorzieningen het veilig functioneren van de leiding bedreigen. Dat is in principe een zorg voor de leidingbeheerder, maar de wegbeheerder moet er wel rekening mee houden dat de verharding na sleufwerkzaamheden te repareren is.

De grondeigenaar/wegbeheerder is in principe vrij in de keuze van de verharding. De leidingbeheerder kan meestal geen andere verharding afdwingen, wel besluiten zijn spullen te verleggen. Hoe dan de kosten worden verdeeld, hangt af van de geldende afspraken en regelingen. Deze kunnen van geval tot geval sterk verschillen, zeker tussen gemeenten en tussen leidingbeheerders. De vraag voor de wegbeheerder is dus meestal niet zozeer: 'Mag ik asfalt of beton aanleggen boven kabels en leidingen?', maar eerder: 'Zijn er alternatieve tracés en hoeveel wil ik betalen voor de omlegging van leidingen en andere kosten?'

De Telecomwet geeft een algemene gedoogplicht voor 'kabels en daarbij behorende voorzieningen' voor telecommunicatienetwerken. Dat betekent onder andere dat de grondeigenaar geen precario mag heffen, maar ook dat het telecombedrijf zijn kabels zonder vergoeding moet verplaatsen als dat nodig is voor de uitvoering van werken door de 'gedoogplichtige'. In vakjargon: 'Liggen om niet - omgaan om niet.'

Een gesloten verharding boven gasleidingen is ongewenst uit oogpunt van veiligheid. Hiervoor gelden landelijke voorschriften, naast diverse lokale afspraken. In overleg met de gasleidingbeheerder kunnen uitzonderingen worden gemaakt, bijvoorbeeld als de verharding smal is en niet de hele straat van gevel tot gevel gasdicht afsluit. Boven gasleidingen worden voor fietsverkeer ook wel verhardingen van zeer open asfaltbeton aangelegd.

Voor kabels en andere leidingen bestaan geen landelijk geldende regels. Soms hebben gemeenten of waterschappen zelf publiekrechtelijke regelingen geschapen of zijn er privaatrechtelijke afspraken tussen grondeigenaren en leidingbeheerders. De wegbeheerder kan die vaak beinvloeden en erover onderhandelen. En als er helemaal geen afspraken bestaan 'hebben de brutalen de halve wereld'.

Kosten

Bij kostenvergelijkingen moet de hele levenscyclus van verhardingen worden beschouwd: investeringen, kosten voor onderhoud en beheer en de restwaarde of sloopkosten aan het eind. In de praktijk gebeurt dit vaak niet, bijvoorbeeld omdat de aanleg onder een andere dienst of een ander potje valt dan het onderhoud en beheer.

Wanneer bij tegel- of klinkerverhardingen een aparte kantopsluiting noodzakelijk is, worden zij duurder dan verhardingen van asfalt- of cementbeton. Als dat niet nodig is, zijn beide soorten concurrerend. Als alleen naar de aanlegkosten wordt gekeken is asfalt meestal goedkoper dan cementbeton. Wordt ook het onderhoud in ogenschouw genomen, dan wint cementbeton, vanwege de lange levensduur (mits die ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd). Uiteraard is de kostenvergelijking ook afhankelijk van verkeersbelasting en ondergrond; die zijn maatgevend voor de laagdikten van de verschillende materialen.

Wat onkruidbestrijding betreft hebben gesloten verhardingen de voorkeur. Als een verharding wordt opgebroken, hebben tegels en klinkers vaak een duidelijke restwaarde. Asfalt- en cementbeton kunnen tot granulaat worden verwerkt en vervolgens hergebruikt als hoogwaardige secundaire grondstof. Voor de eigenaar is de restwaarde echter vrijwel nihil.

Enkele conclusies

- Terecht geven fietsers vrijwel altijd de voorkeur aan verhardingen van asfalt of beton.
- Niet het gebruik door fietsers maar 'oneigenlijk gebruik' door (zwaar) autoverkeer bepaalt de dimensionering van verhardingen voor fietsverkeer. Een fundering kan de schade vaak beperken.
- Een drainerende fundering kan boomwortelschade voorkomen. De effectiviteit van worteldoek en wortelschermen is wisselend.
- Asfalt of tegels boven kabels en leidingen is vaak best mogelijk, onder voorwaarden ook boven gasleidingen. Omlegging en extra onderhoud kunnen wel tot hogere kosten leiden.
- De kosten van verschillende soorten verhardingen zijn van veel factoren afhankelijk: situatie, omstandigheden, gebruik, enz. Bij rationele afweging staan alle opties open.

Lokaal fietsbeleid heeft baat bij zuivere afwegingen

De afgelopen jaren zijn grote stappen gezet in de decentralisatie van het verkeersbeleid. Dit kan het lokale fietsbeleid zeker kansen bieden. Van gemeenten, die het belang van de vervoerwijze fietsen voor hun eigen kernen als beste kennen, mag immers worden verwacht dat zij bij een toegenomen beleidsruimte zullen investeren in meer en betere fietsinfrastructuur. Voorwaarde is wel dat de totale subsidiestructuur voor verkeer, vervoer en infrastructuur het maken van zuivere afwegingen niet verstoort. Dat vraagt nog wel enige aandacht, zo blijkt.

Verwachte kosten en subsidies voor de periode 2000-2005 (x € 1000)

	kosten		subsidies van rijk en provincie		
	absoluut	in %	absoluut	% van alle subsidies	% van alle kosten
investeringen infrastructuur OV	6.323	11	3.985	22	63
onderzoeken en proefprojecten	1.294	2	270	2	21
investeringen autostructuur	28.833	51	8.876	50	31
investeringen fietsverkeer + voetgangers, incl. autoluwe binnenstad	8.976	16	2.353	13	26
autoparkeren	6.398	11	0	0	0
investeringen verkeersveiligheid	5.298	9	2.405	13	45
totaal	**57.122**	**100**	**17.889**	**100**	
gemiddeld					*31*

De instelling van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) en de voorgenomen uitbreiding daarvan vergroten de beleidsruimte van decentrale overheden. Voor het fietsbeleid werd deze decentralisatie soms als een bedreiging gezien. Tot 1996 was geld voor fietsinfrastructuur namelijk 'geoormerkt' en de vrees bestond dat het onderbrengen ervan in de GDU zou leiden tot minder subsidie voor maatregelen voor fietsverkeer. Die vrees is onterecht gebleken. Desondanks vreest de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opnieuw, zo blijkt uit een persbericht van 14 januari jl., dat verdere uitbreiding van de GDU ertoe kan leiden dat kleine infrastructuurprojecten, zoals voor fietsverkeer, niet zullen kunnen opboksen tegen dure en meer prestigieuze projecten voor de aanleg van infrastructuur, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer. Hoe de decentralisatie voor fietsbeleid precies zal uitpakken, is nog steeds niet bekend. Tot nu toe is alleen het loket veranderd waar gemeenten voor subsidie moeten aankloppen. Dat is niet meer de regionale directie van Rijkswaterstaat, maar de provincie of het kaderwetgebied. Maar nog steeds is de GDU niet de enige subsidiepot voor verkeersmaatregelen. Zo kent infrastructuur naar en op bedrijventerreinen vaak eigen regelingen, bestaan er voor verkeersveiligheid ook andere kanalen, was er voor OV-infrastructuur de laatste jaren een specifieke regeling (de Boer-gelden), enz.

Beleidsplan

Hoezeer subsidies voor gemeentelijke verkeersmaatregelen per thema verschillen, wordt bijvoorbeeld duidelijk uit een overzicht van verwachte kosten en subsidies voor maatregelen die zijn vermeld in een beleidsplan van een grote gemeente in het zuiden des lands, uit mei 2000.
Gemiddeld verwacht deze gemeente voor 31% van haar investeringen subsidie van rijk en provincie. Het subsidiepercentage verschilt per thema aanzienlijk. Zo moet een dure parkeergarage het helemaal zonder subsidie stellen, terwijl infrastructuur voor het openbaar vervoer met 63% veel meer dan gemiddeld wordt gesubsidieerd. En de relatief beperkte investeringen in maatregelen voor fietsverkeer en voetgangers scoren wat het subsidiepercentage betreft nog lager dan de relatief hoge investeringen voor het autoverkeer. (Overigens scoort de gemeente qua fietsgebruik in vergelijking met andere grote gemeenten in de regio relatief laag. In 1999 en 2000 gebruikten inwoners de fiets voor 'slechts' 29% van hun verplaatsingen korter dan 7,5 km.)
In de periode van zes jaar zijn de totale investeringen in verkeersinfrastructuur maar weinig hoger dan de kosten voor exploitatie van het stadsvervoer, die op 55,9 miljoen euro zijn geraamd. Die kosten moet de gemeente betalen, maar ze krijgt daarvan naar verwachting 55,1 miljoen terug in de vorm van reizigersinkomsten en rijksbijdrage. Waar de gemeente voor al haar verkeersinvesteringen in totaal 17,9 miljoen euro subsidie van rijk en provincie ontvangt, zal de rijksbijdrage aan de exploitatie van het stadsvervoer ongeveer 35 miljoen euro bedragen.

Het is niet aannemelijk dat het beeld van deze ene gemeente fundamenteel anders is dan dat van andere grotere gemeenten. Dit betekent dat zuivere afwegingen van kosten en baten van het gemeentelijk verkeersbeleid op lokaal niveau nog op veel plaatsen worden beïnvloed door de subsidiestructuur.

Bewaakte stallingen bij scholen:

‘De groei kan echt schrikbarend zijn’

Een bewaakte stalling bij middelbare scholen kan opmerkelijke veranderingen teweegbrengen, zo blijkt uit ervaringen in de regio Haaglanden. Gemeente Den Haag wil meer schoolstallingen en investeert per school ongeveer 20.000 euro.

De door de Biesieklette bewaakte fietsenstalling van het Johan de Wittcollege.

‘Brutaler kon haast niet’, vertelt Leon van der Holst, directeur van de vestiging Nieuwe Duinweg van het Johan de Wittcollege. ‘Een vent op een mountainbike reed het schoolplein op, haalde een grote tang van zijn bagagedrager, knipte het slot open, gooide de fiets op zijn schouder en reed het schoolplein af, achternagerend door de conciërge en een stel leerlingen.’
Dat kon allemaal in het ‘pre-Biesieklette-tijdperk’, zoals Van der Holst de tijd noemt, toen de school nog geen door de Haagse stallingsorganisatie bewaakte stalling had. Nu is diefstal en vandalisme tot een minimum beperkt. Van de 420 leerlingen komt tegenwoordig minstens de helft met de fiets, schat Van der Holst. Vroeger, toen de school alleen de beschikking had over een half vervallen stalling aan de zijkant van het gebouw, waren dat er nauwelijks twintig. Uit angst voor vandalisme en diefstal kwamen de meeste leerlingen liever per openbaar vervoer naar school.
De adjunct-directeur van Westrade, een andere Haagse middelbare school met een bewaakte stalling, roemt vooral de afname van vandalisme. Of ook meer leerlingen tegenwoordig de fiets verkiezen, weet hij niet.

Per school 20.000 euro

Volgens fietscoördinator Nico de Koning en Jeroen van der Putten, medewerker van de afdeling beheer van de gemeente Den Haag, staat echter als een paal boven water dat een bewaakte stalling meer fietsers oplevert. Van der Putten: ‘Er zijn scholen bij waar we na twee jaar opnieuw rekken hebben moeten bijplaatsen. De groei kan echt schrikbarend zijn.’
Sinds 1999 stelt Den Haag per school eenmalig 20.000 euro beschikbaar voor het realiseren van een bewaakte stalling. Dat geld is vooral bestemd voor de beheerdersruimte. Voor nieuwe rekken is er meer geld. De personeelskosten van de beheerder, die via stallingsorganisatie Biesieklette wordt ingehuurd (ongeveer 6800 euro per jaar), zijn voor rekening van de school. Vaak wordt dat bedrag bijeengebracht door een verhoging van de ouderbijdrage. Biesieklette doet het voorbereidende werk. De organisatie berekent bijvoorbeeld, volgens directeur Herman de Graaff met ‘nattevingerwerk’, hoeveel groei er te verwachten is. Tot nu toe heeft Den Haag op deze manier negen stallingen ingericht, dit jaar komen er nog zes bij. Bovendien ligt er een plan om in de periode 2003-2006 nog eens twaalf schoolstallingen te realiseren.

Biesieklette

Het initiatief om bij scholen bewaakte stallingen te realiseren, kwam van Biesieklette. De organisatie constateerde dat er bij scholen werk aan de winkel zou kunnen zijn. Een toevallige ontmoeting tussen De Graaff en de directeur van een scholengemeenschap in Zoetermeer leidde in 1998 tot de eerste bewaakte fietsenstalling bij een middelbare school. Inmiddels heeft Biesieklette dertig bewaakte stallingen bij scholen, variërend in grootte van 300 leerlingen tot 1200 leerlingen. Vaak geheel gefinancierd door de school (zoals in Zoetermeer en Leidschendam), maar vaak ook, net als in Den Haag, met een bijdrage van de gemeente.
Zo heeft sinds kort de gemeente Delft 4500 euro per school in de aanbieding. Dat bedrag ligt behoorlijk lager dan de 20.000 euro van Den Haag. Het verschil zit vooral in de vormgeving van het beheerdershuisje. De gemeente Delft hoopt dat haar welstandscommissie binnenkort akkoord gaat met een eenvoudige bouwkeet. De Haagse welstandcommissie ging dat vier jaar geleden onverwacht niet. Uiteindelijk mochten er op drie locaties tijdelijk zeecontainers worden geplaatst, maar een definitief huisje moest er mooier uitzien.
Op tijd rekening houden met de welstandscommissie is dan ook de voornaamste tip die fietscoördinator De Koning heeft voor collega’s in andere gemeenten die een dergelijk project willen starten. Een organisatie als Biesieklette is een groot voordeel, maar niet per se noodzakelijk, vindt De Koning. ‘In veel gemeenten is er wel een organisatie die zich met banenpoolers of WIW-banen bezighoudt. Dat is in principe voldoende.’

voor kwetsbare verkeersdeelnemers

De Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie 3VO is in 2000 ontstaan uit een fusie van de Voetgangersvereniging, Kinderen Voorrang! en Veilig Verkeer Nederland. De organisatie wil de krachten bundelen en het geluid laten horen van allen die zich niet willen neerleggen bij de onveiligheid en onleefbaarheid die het verkeer veroorzaakt.

3VO komt op voor de belangen van kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers, maar ook kinderen, ouderen en gehandicapten. Zij hebben vaak moeite met het huidige verkeer, dat hen beperkt in hun bewegingsvrijheid. Uiteraard hebben ook zij recht op veilige en zelfstandige mobiliteit. Een voorwaarde daarvoor is een veiliger verkeerssysteem met onder andere lagere maximumsnelheden voor het gemotoriseerd verkeer.

Verkeersexamen

Voor kinderen is fietsen bij uitstek de vervoerwijze die hen grote bewegingsvrijheid biedt. Het aantal kinderen dat naar school fietst – of van de ouders mág fietsen – neemt echter langzaam af. Het almaar drukker wordende verkeer is hier grotendeels de oorzaak van. Gevolg is dat steeds meer kinderen naar school gebracht en er opgehaald worden, vaak met de auto. Vervolgens vergroot de toenemende hoeveelheid auto's de onveiligheid in de buurt van de school.
Veilig verkeer in dorpen en steden is meer gebaat bij veel gebruik van de fiets dan bij steeds meer autogebruik. Het is daarom belangrijk dat de generatie van de toekomst de fiets als dagelijks vervoermiddel voor de korte afstand blijft gebruiken. 3VO stimuleert dan ook dat kinderen goed en veilig leren fietsen. Er is veel lesmateriaal ontwikkeld voor het basisonderwijs, onder andere voor het schriftelijk verkeersexamen dat op 91% van alle basisscholen wordt afgenomen. Van de deelnemers doet 60% ook mee aan het praktisch examen op de fiets. Vooral dat praktisch verkeersexamen

staat onder druk, met name in de steden. Dat is zorgelijk, temeer omdat het fietsen daar helemaal niet zo vanzelfsprekend is, vooral niet onder het toenemend aantal allochtone leerlingen. Het leren fietsen, zeker van deze groep, verdient daarom volgens 3VO extra beleidsaandacht.
Van belang zijn ook verkeersouders, die de verkeersveiligheid rond basisscholen helpen vergroten en contacten tussen school, gemeente en ouders verzorgen. 3VO ondersteunt deze verkeersouders via een landelijk steunpunt, maar bijvoorbeeld ook in de vorm van onderzoek van de schoolomgeving (samen met de kinderen) en de inventarisatie van situaties die kinderen als moeilijk en gevaarlijk ervaren.

Veilige fietsen, veilig gedrag

Een fiets moet technisch in orde zijn en bijvoorbeeld bij duisternis een goede verlichting hebben. 3VO geeft hierover voorlichting via folders en gezamenlijke campagnes. De actie *Laat je zien!* is gericht op de fietsers zelf. Campagnes als *Geef het door, rechts gaat voor* en *De scholen zijn weer begonnen* spreken andere weggebruikers aan op veilig verkeersgedrag. Als het om verkeersveiligheid gaat, speelt snelheid een belangrijke rol. (Te) hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer veroorzaken immers de meeste ongelukken binnen de bebouwde kom. Kwetsbare verkeersdeelnemers ervaren dat als hun grootste bedreiging. 3VO vindt het daarom van groot belang, dat de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 km/uur. Slechts bij uitzondering dient 50 of 70 km/uur te worden toegestaan. Zo is het ook afgesproken in december 1997 in het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig.

■ Meer informatie: *www.3vo.nl*

Mobiliteit 1991-2000 geanalyseerd

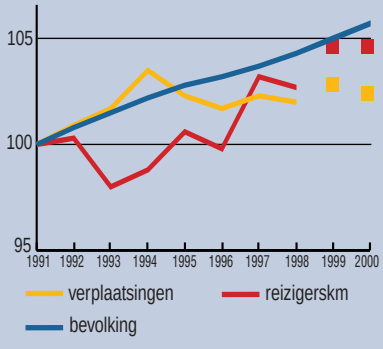
We zijn niet mob

In *Fietsverkeer* nummer 1 is vermeld dat het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen gedurende de periode 1996-1999 stabiel was. Dat bleek na analyse van het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag* (OVG) van het CBS. Nader onderzoek werd aangekondigd. Dat is inmiddels uitgevoerd, door MuConsult. De resultaten laten vooral zien dat er weinig is veranderd in onze mobiliteit: individueel verplaatsten we ons niet vaker in 2000 dan in 1991 en de verplaatsingsafstand nam gemiddeld nauwelijks toe.
Dit resultaat oogt 'saai'. Toch zal het voor velen nieuws zijn dat we niet mobieler worden. Ook al gebruiken we de auto steeds vaker, vooral voor lange verplaatsingen in het woon-werkverkeer; een kwestie van economie en demografie. De krantenkoppen blijven dus kloppen: 'Sterke toename autoverkeer, steeds meer files'. En de fiets? Die blijven we zeer trouw. Dat is geen nieuws; dat is pure winst.

Minder mobiliteit per persoon

Tussen 1991 en 2000 nam het aantal verplaatsingen in Nederland weinig toe (2,4%), het aantal afgelegde kilometers iets meer (4,6%), maar toch minder dan de groei van de bevolking (5,7%). Zie Figuur 1.

Figuur 1: Ontwikkeling aantal verplaatsingen, reizigerskilometers en omvang bevolking, 1991-2000 (1991 = 100)



ieler geworden

Conclusie: gemiddeld per persoon verplaatsten 'wij in Nederland' ons in 2000 zeker niet vaker dan in 1991. Alleen de gemiddelde verplaatsingsafstand nam iets toe: van 10,8 km naar 11,0 km.

Verantwoording
MuConsult heeft de OVG-gegevens van de jaren 1990 tot en met 2000 geanalyseerd. Dat gaf een probleem met de jaren 1999 en 2000 omdat het CBS met ingang van 1999 zijn onderzoeksmethodiek heeft gewijzigd. Het betreft vooral de steekproeftrekking, de vragenlijsten en de toekenning van verplaatsingen aan ritmotieven. Al die wijzigingen bij elkaar hebben geleid tot het 'Nieuw OVG Integraal', maar ook tot een trendbreuk. CBS werkt aan correctie, ook met terugwerkende kracht voor de data van 1985 tot en met 1998. Voor het onderzoek van MuConsult heeft dit echter nog niet tot bevredigende resultaten geleid. De trendbreuk blijft dan ook zichtbaar. Wie met OVG-data werkt wordt er een beetje tureluurs van. Voor dit artikel is 1991 als eerste jaar gekozen vanwege de introductie van de OV-studentenkaart per 1 januari 1991. Die heeft gezorgd voor flinke verschuivingen in het verplaatsingsgedrag tussen 1990 en de daaropvolgende jaren.

Meer autoritten
Bij uitsplitsing van de OVG-data naar vervoerwijze wordt zichtbaar dat 'we' de afgelopen jaren wel veel meer kilometers zijn gaan afleggen als autobestuurder. Zie Tabel 1. Legden autobestuurders in 1991 met 77,4 miljard km 43% van alle kilometers af, in 2000 was dat respectievelijk 89,2 miljard en 48%. Tegenover die toename met 11,8 miljard km staat een afname van 3,6 miljard km bij de overige vervoerwijzen. Vooral lopen en het gebruik van bus, tram en metro namen aanzienlijk af. Gemiddeld waren autoritten in 2000 vrijwel even lang als in 1991. Dat verklaart de sterke groei van het autokilometrage dus niet. Die groei komt volledig doordat het aantal autoritten met 13,7% is toegenomen en dat is weer het gevolg van een toename met 24% van het aantal autobezitters.
Dit beeld is niet nieuw. Al decennia lang geldt dat auto's niet steeds intensiever worden gebruikt en dat het jaarkilometrage per auto vrijwel gelijk blijft. Het enige dat telt is dat er steeds meer auto's bijkomen. De gevolgen zijn ook al decennia lang hetzelfde: meer autokilometers, hogere parkeerdruk, meer files.

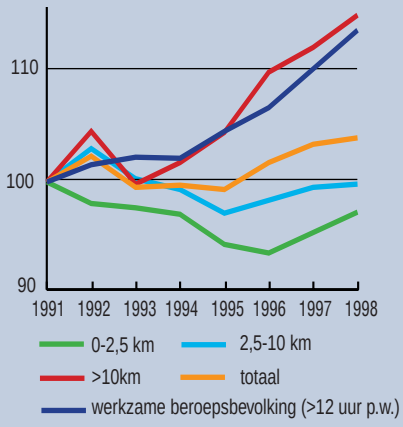
Tabel 1: Ontwikkeling reizigerskilometers per vervoerwijze, 1991-2000 (1991 = 100)

	1991	1998	*2000*
autobestuurder	100	110,5	*115,2*
autopassagier	100	100,4	*101,6*
fiets	100	97,0	*100,8*
trein	100	95,6	*99,4*
bus, tram, metro	100	90,0	*92,5*
lopen	100	93,6	*91,5*

Bron: CBS-OVG / AVV, bewerking MuConsult

Meer lange ritten in woon-werkverkeer
Ook bij onderscheiding naar reismotief blijkt er weinig te zijn gebeurd tussen 1991 en 1998. Bij sociaal-recreatief verkeer (33 à 34% van alle verplaatsingen, waarvan tweederde korter dan 7,5 km) en bij winkelen en boodschappen doen (ca. 25% van alle verplaatsingen, waarvan 85% korter dan 7,5 km) is zowel het totale aantal verplaatsingen als de verdeling ervan over afstandsklassen nauwelijks veranderd. Alleen in het woon-werkverkeer (16 à 17% van alle verplaatsingen) is het totale aantal verplaatsingen enigszins toegenomen, met name sinds 1995. Zie Figuur 2. Het aantal verplaatsingen korter dan 2,5 km daalde significant en in de klasse van 2,5 tot 10 km veranderde weinig. Het meest opvallend is dat het aantal verplaatsingen langer dan 10 km vooral sinds 1995 stevig is toegenomen, en steeds sterker. Die toename is goed voor vrijwel de hele groei van het woon-werkverkeer.

Figuur 2: Ontwikkeling aantal woon-werkverplaatsingen per afstandsklasse en werkzame beroepsbevolking, 1991-1998 (1991 = 100)



BON

Toezending Fietsverkeer

Het Fietsberaad stuurt dit magazine aan:
- (Fiets)beleidsambtenaren, hoofden verkeer en vervoer en portefeuillehouders bij gemeenten, kaderwetgebieden en provincies
- Verkeersadviesbureaus
- Relevante opleidingsinstituten
- Kaderleden van de Fietsersbond
- Andere bij fietsbeleid betrokken personen en instanties
- De Vaste Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, de Raad voor verkeer en waterstaat en de VROM-raad
- Een aantal ambtenaren bij departementen
- Vakbladen en dagbladen.

Het adressenbestand is nog steeds in opbouw. Dat betekent dat deelbestanden onvolledig kunnen zijn en niet alle gegevens correct. Indien uw adresgegevens niet juist zijn vermeld, kunt u op de achterzijde van deze bon de gewenste verbeteringen aangeven.
U kunt deze bon eveneens gebruiken indien u een voorstel heeft voor een nieuw adres, als u geen prijs stelt op toezending van volgende nummers van dit magazine of als u voorgaande nummers toegezonden wilt krijgen (zo lang de voorraad strekt).

vervolg van pagina 23:

Fietsgebruik stabiel; in totaal en naar het werk

De ontwikkelingen, zoals geschetst op de voorgaande pagina's, hebben ook gevolgen gehad voor de modal split in het woon-werkverkeer. Zie Tabel 2. Op 'befietsbare' afstanden heeft de fiets zich in het woon-werkverkeer op z'n minst staande gehouden. Door de toename van het aantal lange verplaatsingen in het woon-werkverkeer is het autoaandeel toegenomen.

Tabel 2: Ontwikkeling aandeel autobestuurder en fiets in woon-werkverplaatsingen, totaal en, voor fiets, tot 7.5 km, 1991-2000 (in %)

	woon-werkverplaatsingen		
	alle		tot 7.5 km
	autobestuurder	fiets	fiets
1991	41.3	27.7	45.0
1992	43.0	26.3	43.3
1993	42.5	27.7	44.9
1994	43.3	26.2	42.6
1995	43.4	27.1	45.1
1996	44.3	26.4	44.5
1997	43.3	27.6	46.6
1998	44.8	26.8	46.1
1999	*45.6*	*26.9*	*45.9*
2000	*45.6*	*26.6*	*45.9*

Bron: CBS-OVG /AVV, bewerking MuConsult

Ook over alle verplaatsingen gerekend, is het fietsaandeel overeind gebleven. Zie Tabel 3. Het toegenomen aandeel autobestuurder hierbij komt vooral door het toegenomen aantal woon-werkverplaatsingen met de auto, een gevolg van de economische voorspoed in de afgelopen jaren.

Meer werkgelegenheid betekende extra banen die voor het overgrote deel erbij kwamen op afstanden waar de fiets geen rol speelt en de auto het beeld bepaalt.

Tabel 3: Ontwikkeling aandeel autobestuurder en fiets in alle verplaatsingen, totaal en, voor fiets, tot 7.5 km, 1991-2000 (in %)

	woon-werkverplaatsingen		
	alle		tot 7.5 km
	autobestuurder	fiets	fiets
1991	28,9	25,4	33,1
1992	29,4	25,8	33,8
1993	29,9	25,2	32,9
1994	28,8	25,4	32,9
1995	29,7	25,8	33,5
1996	30,6	25,1	33,0
1997	30,2	26,0	34,2
1998	31,3	25,0	32,9
1999	*31,9*	*25,5*	*33,3*
2000	*32,1*	*25,7*	*33,8*

Bron: CBS-OVG /AVV, bewerking MuConsult

De autonome omstandigheden waren in de periode 1991-2000 niet echt in het voordeel van de fiets. MuConsult berekende dat veranderingen in leeftijd, werkgelegenheid, 'verdunning' van huishoudens, autobezit en suburbanisatie 'eigenlijk' hadden moeten leiden tot 5.6% minder fietsgebruik. Dat het fietsaandeel desondanks, tegen de verdrukking in, overeind gebleven is moet dan ook als winst worden gezien. Dat belooft wat voor de toekomst.

colofon

FIETS BERAAD

juni 2002 - nummer 3

uitgave: Fietsberaad
verschijning: driemaal per jaar
oplage: 4.000 exemplaren
redactie: coördinator Fietsberaad e.a.
tekst, vormgeving en productie: Klats publiciteit, Delft
fotografie: Stef Breukel, Delft
(tenzij anders, bij de foto, vermeld)

redactieadres:
Fietsverkeer / Fietsberaad
Postbus 37, 6710 BA Ede;
tevens voor het doorgeven van adreswijzigingen en voor algemene opmerkingen.

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 en anderen die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen blijven van ontwikkelingen rond het fietsverkeer.

Coördinator van het Fietsberaad is Ton Welleman; bereikbaar per:
- post: Postbus 37, 6710 BA Ede
- telefoon: 015 256 12 16, b.g.g. 0318 695 366
- e-mail: welleman@fietsberaad.nl

FIETS BERAAD

Deze bon s.v.p. opsturen in een enveloppe (zonder postzegel), geadresseerd aan: CROW, t.a.v. het Fietsberaad, Antwoordnummer 2207, 6710 VB Ede

☐ Mijn gegevens zijn niet juist.

☐ Nieuw in bestand op te nemen adres.

☐ Ik wens uit het adressenbestand te worden verwijderd.

☐ Ik wil alsnog een exemplaar ontvangen van voorgaande nummers, te weten:

☐ 1 ☐ 2

ACHTERNAAM	
VOORVOEGSEL(S)	
VOORLETTER(S)	M/V
FUNCTIE	
ORGANISATIE	
POSTADRES	
POSTCODE	
PLAATS	
TELEFOONNUMMER	
FAXNUMMER	
E-MAILADRES	