

**Saskia Kluit** werkt 9 jaar bij de Fietsersbond. Sinds 2015 is ze directeur van deze belangenorganisatie. De Fietsersbond werkt op dit ogenblik in overleg met de leden aan een visie met betrekking tot de toekomst van het fietsen in Nederland.

**Otto van Boggelen** is programmamanager van CROW-Fietsberaad, dat zich voor een belangrijk deel richt op de infrastructuur voor de rijdende en stilstaande fiets. Binnen de Tour de Force is hij de wegkapitein die zich richt op de doelstelling 'Ruimte in de stad'.

De toekomst van het fietspad

# Nieuwe voertuigen moeten passen in de ruimtelijke inrichting

Ron Hendriks

Fietspaden in de grote steden raken overvol. Daar is iedereen het over eens. Maar het arsenaal aan mogelijke maatregelen kent grenzen. Snorfietsen en speed-pedelecs naar de rijbaan, alternatieve routes instellen, verkeersregelingen aanpassen. Het gaat tot nu toe vooral om ad-hoc-ingrepen op basis van actuele ontwikkelingen. Maar is het niet tijd voor een meer fundamentele en toekomstbestendige visie op het fietspad? We legden de deze vraag voor aan vijf fietsdeskundigen die vanuit verschillende invalshoeken op zoek zijn naar antwoorden op deze vraag.



**Rogier Kuin** is manager Public Affairs bij de BOVAG. Een paar jaar geleden ontwikkelde de belangenorganisatie een visie op het stadsfietspad. Centraal staat voor BOVAG dat het stadsfietspad een plaats moet zijn waar consumenten zorgeloos kunnen genieten van mobiliteit op maat.



**Jan Ploeger** werkt aan het strategisch beleid van de provincie Zuid-Holland en houdt zich onder meer bezig met de relatie openbaar vervoer en fiets. Hij was voorzitter van de commissie die de huidige fietspadrichtlijnen heeft gemaakt voor CROW.



**Bart Egeter** is zelfstandig consultant. Hij werkt samen met ANWB, Mobycon, prof. Ben Immers en bureau Awareness aan het door de ANWB geïnitieerde project 'Verkeer in de stad'. Aanleiding voor het project vormde de drukte op fietspaden en de komst van nieuwe vervoermiddelen.

De gebeurtenissen rond de speed-pedelec en de snorfiets en soortgelijke voertuigen hebben de discussie rond de toekomst van het fietspad fors aangewakkerd. Welke rol moet het fietspad vervullen, welk ontwerp hoort daarbij, en hoe moet je dat in de wet- en regelgeving verankeren?

In ieder geval niet zoals het nu gaat, constateert Jan Ploeger, medeopsteller van de huidige fietspadrichtlijnen. 'Wat de RDW niet weet en toch wil toestaan, moet maar naar het fietspad', zo vat hij de huidige praktijk samen. En dat leidt bijvoorbeeld voor de speed-pedelec nu al tot ongewenste toe-

standen, merkt Otto van Boggelen van CROW-Fietsberaad: 'Steeds vaker hoor je dat mensen maar het plaatje van hun speed-pedelec afschroeven, omdat men het niet veilig vindt tussen de auto's te rijden.'

Ook Saskia Kluit maakt zich zorgen over de speed-pedelec, waar de leden van de Fietsersbond verschillend tegenaan kijken. Is het een welkom alternatief voor de auto voor de lange-afstandforens of een agressief voertuig dat de gewone fietser van het fietspad rijdt? Maar, zo stelt de directeur van de Fietsersbond, we focussen ons wel heel erg op de issues

**Otto van Boggelen:**  
**'Voor autoverkeer kun je precies uitrekenen wat de capaciteit van een kruispunt is, maar voor fietsers is niet bekend wat grote fietsstromen aan eisen stellen.'**

die voor de nieuwe voertuigen boven komen drijven. 'We moeten beseffen dat het fietspad een belangrijke functie heeft voor de mobiliteit voor een bredere groep mensen dan alleen fietsers: voor kinderen, ouderen, gehandicapten en mensen met een scootmobiel is het vaak de enige plek op straat waar ze veilig kunnen bewegen. Daar gaat het in de discussies veel te weinig over. In het stationsgebied in Utrecht zie je steeds minder oudere mensen en kinderen fietsen. Die kiezen andere routes. Zo kun je zien wat er gebeurt als fietspaden steeds drukker worden. We geven deze unieke openbare ruimte, die we voor kwetsbare mensen hebben gemaakt, veel te makkelijk weg voor een kleine groep mensen onder het mom: dat is de toekomst. De Fietsersbond vindt dat alle belangen moeten meewegen. Ploeger beaamt dat er veel verkeerde keuzes worden

gemaakt. 'Bij de keuze voor voertuigcategorieën gaat het altijd over de mensen die het voertuig willen verkopen. De mensen die hem gebruiken en de maatschappelijke bezwaren komen niet aan de orde.'

#### **Drie routenetwerken**

Van de issues naar de oplossingen. Waar te beginnen? Saskia Kluit ziet mogelijkheden door routenetwerken anders in te delen. 'Het huidige hoofdnet-fiets moet zo blijven en naar de CROW-normen worden gebracht. Het tweede netwerk - dat erbij zou moeten komen - is het niveau daaronder, alleen voor kwetsbare mensen, voor ouderen, kinderen, ontworpen voor plezier en ontspanning. Een derde netwerk is gericht op

**Jan Ploeger:**  
**'We hebben ooit de keuze gemaakt voor de snorfiets, omdat we fietspaden hebben.'**



snelle en zware voertuigen, die qua massa en snelheid nog niet thuishoren op de 50 km-autoweg, zoals de cargobike. Dan gaat het echt om een transitie: van 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen of veel bredere fietspaden bijvoorbeeld'. Bart Egeter kan zich daar tot op zeker hoogte in vinden. Via een andere route komt 'Verkeer in de stad' wellicht tot een soortgelijk resultaat. 'Wij hebben voertuigen primair onderscheiden op basis van massa en gekoppeld aan domeinen waar zo'n voertuig dan de baas is. Zo hebben we vijf domeinen onderscheiden. Dat wil niet zeggen dat er vijf nieuwe wegsoorten moeten komen. Maar je moet goed kijken welke voertuigen je apart houdt en welke je mengt. De vraag is dan niet óf de cargobike op het fietspad moet, maar als de cargobike op het fietspad moet, hoe pas je dan de infrastructuur aan.'

Otto van Boggelen pleit voor een meer pragmatische aanpak, mede omdat de geschiedenis leert dat een wat andere categorie-indeling vroeg of laat geen oplossing biedt. 'De snorfiets begon ooit met de Spartamet. En dat werd de snorscooter. Hetzelfde geldt voor de elektrische fiets. Ook sympathiek, maar Marktplaats staat vol met opvoersetjes. En bin-

nen de kortste keren groeit zo iets ook uit tot een snorfiets. In de discussie rond de speed-pedelec hebben we onlangs een lans gebroken voor een andere manier van regelgeving. Kijk niet naar wat voor voertuig is het is, maar ga voor een maximumsnelheid op het fietspad. Waarbij je wel grenzen moet stellen aan massa en omvang van zo'n voertuig. De toekomst zou kunnen zijn dat er fietspaden bestaan met een maximumsnelheid van 20 of 25 km/uur en fietspaden - bijvoorbeeld buiten de bebouwde kom - met 40 km/uur als maximum. Een speed-pedelecrijder of een racefietser kan dan

**Saskia Kluit:**  
**'Als je die nieuwe vervoermiddelen wilt accommoderen, moet je als overheid investeren in je fietsnetwerk.'**



## Rogier Kuin: 'Het verschil in massa tussen auto en speed-pedelec is veel groter dan tussen speed-pedelec en een gewone fiets.'

---

zelf kiezen tussen het fietspad of de rijbaan, als hij zijn snelheid maar aanpast. En daar controleer je dan op. En dat geeft je ook meer mogelijkheden op netwerkniveau te sturen.' Op het bezwaar van Saskia Kluit dat die handhaving problemen zal opleveren, werpt Van Boggelen tegen dat juist de elektrische fiets extra mogelijkheden daartoe biedt. 'Je kunt bijvoorbeeld denken aan geofencing waarmee de snelheid automatisch wordt begrensd waar dat nodig is. Of als dat te ver voert aan een 'zwart doosje' dat gegevens over de snelheid opslaat en die je zo nodig als de aansprakelijkheid bij een ongeval in het geding is kunt uitlezen.' Rogier Kuin van de BOVAG beaamt dat dergelijke technische mogelijkheden in het verschiet liggen. 'Maar maak je geen illusies dat zoiets snel te realiseren is. Je bent zeer afhankelijk van hoe snel dat bijvoorbeeld in Europese richtlijnen is doorgevoerd.'

### Naar de rijbaan

Als je dan besluit om voertuigen van het fietspad te weren, vraagt de menging met autoverkeer veel meer aandacht, daar is iedereen het wel over eens. Saskia Kluit: 'Voertuigen kunnen nu op veel locaties niet naar de rijbaan, omdat het daar niet veilig is voor ze. Ook al zijn ze breder of sneller of

zwaarder. Neem cargofietsen en LEV's. Die kunnen al honderden kilo's vervoeren en ze worden aan de man gebracht met het argument dat ze op het fietspad mogen. Ik ben voor cargofietsen, maar in deze vorm horen ze vanuit het perspectief van Duurzaam Veilig niet op fietspad. Het vraagt veel meer aandacht en inzet om een veilige plek op de weg voor dergelijke voertuigen voor elkaar te krijgen. Eigenlijk gaat het om de afweging: óf de rijbaan meer geschikt maken voor snelle en zware tweewielers, óf het fietspad aanpassen aan de komst van deze voertuigen.

Voor de Fietsersbond sluit dit aan op de wens om de maximumsnelheid in de stad terug te brengen tot 30 km/uur. Of als alternatief bijvoorbeeld het inrichten van fietsstraten. Men

## Bart Egeter: 'Als je teruggaat in snelheid heb je misschien helemaal geen fietspad meer nodig.'

---



## Busbaan

Kijk ook eens naar de busbaan. Die suggestie wordt opvallend genoeg gedragen door de meeste fietsexperts.

### Jan Ploeger:

'Misschien zijn busbanen achteraf op die plek niet zo nodig en kun je ze helemaal weghalen.'

### Rogier Kuin:

'Behalve dat de auto een stap terug doet, zou je ook de bus een stap terug kunnen laten doen.'

### Bart Egeter:

'Ander gebruik van de busbaan is lange tijd onbespreekbaar geweest, maar je zou er naar kunnen kijken. Dat sluit ook aan bij de trend naar grofmaziger busvervoer.'

### Saskia Kluit:

'Je zou busbanen kunnen benutten voor het snelle en zware fietsverkeer, wel rekening houdend met de massaverschillen tussen de bus en andere voertuigen.'

heeft er zelf al aan zitten rekenen. Saskia Kluit: '20% van het fietsnetwerk zou moeten worden aangepast om de nieuwe typen tweewielers een goede plek te geven. Soms betekent dat een 50 km-profiel ombouwen naar een 30 km-profiel of een fietsstraat, soms om aanpassingen en verbreden van het fietspad. Daar heb je zo'n 325 miljoen euro per jaar aan rijksfinanciering voor nodig.'

Hoewel er aan die fietsstraat ook grenzen liggen, weet Otto van Boggelen. 'CROW-Fietsberaad heeft onderzoek gedaan naar fietspaden en fietsstraten. Het blijkt moeilijk om met een fietsstraat hetzelfde rapportcijfer te halen als met een fietspad. Een fietsstraat met bijna geen auto's komt in de buurt. Als je meer auto's toelaat, daalt het rapportcijfer. Je kunt het toepassen, maar je moet er wel met beleid mee omgaan.'

### Mindset veranderen

Dat werpt de vraag op of je het gebruik van fietspaden kunt beïnvloeden door de inrichting aan te passen. De mogelijkheden om middels verbreding meer veiligheid te scheppen, zijn vaak beperkt. Om net als bij autoverkeer het fietspad te versmallen om snelheden terug te dringen, is onlogisch. En er is weinig onderzoek gedaan naar andere snelheidsremmers voor fietsers. Jan Ploeger: 'We kennen eigenlijk alleen de sinusdrempel, bedoeld om de snelheid van brommers eruit te halen, die toch comfortabel waren voor de fietsers.' In gedragsbeïnvloeding om de rust op het fietspad te bewaren zien de fietsexperts wel mogelijkheden. Bart Egeter: 'Er is nu een mindset van fietsers dat ze mogen doen wat ze willen.' Saskia Kluit: 'Wat dominant is gedraagt zich dominant. Dat zie je bij snorfietzen in Amsterdam, alles moet opzij.' Rogier Kuin denkt dat de factor mens wel degelijk beïnvloedbaar is. 'Gedragscampagnes horen daar bij. De boodschap

moet zijn dat als je in de stad beweegt, de manier waarop je je gedraagt van invloed is op de leefbaarheid van die stad. Het zou niet normaal moeten zijn dat je met hoge snelheid over het fietspad racet.' Saskia Kluit onderschrijft dat: 'Zoiets willen we ook afspreken met onze leden, dat we rekening houden met de kwetsbare mensen.'

### Nieuwe richtlijnen, nieuwe voertuigeisen?

Vraagt dit alles om herziening van de richtlijnen voor het fietspad van de toekomst of van de voertuigeisen? Jan Ploeger: 'Er worden nu vaak te smalle fietspaden gemaakt omdat de CROW-richtlijnen niet worden gevolgd. Daar kun je mee beginnen. Je zou dergelijke richtlijnen meer dwingend moeten kunnen opleggen en afwijkingen daarvan zouden gemeenten moeten motiveren.' CROW-Fietsberaad werkt al aan die nieuwe richtlijnen. Otto van Boggelen: 'We willen een standaard afspreken voor hoofdroutes, met als uitgangspunt dat twee fietsers naast elkaar kunnen worden ingehaald door een derde fietser.' Ook aan nieuwe voertuigeisen wordt gewerkt. Rogier Kuin: 'Het herijken van de voertuigeisen van nieuwe voertuigen zit in het strategisch plan voor de verkeersveiligheid. Wat staan we toe, wat hoort waar. En hoe je dat handhaaft.'