

Fietsverkeer

| nummer 18 | jaargang 7 | februari 2008 |

FIETS  BERAAD



> Fietspad of parallelweg?

Langs een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom moet - volgens Duurzaam Veilig - eigenlijk een parallelweg liggen. Vaak wordt daar het fietspad voor opgeofferd. Maar fietsers staan bij zo'n oplossing niet te juichen. Het Fietsberaad bekeek de alternatieven. In dit nummer alvast voorproefje van de Fietsberaad-publicatie die binnenkort over dit onderwerp verschijnt.

> pagina 18 t/m 23



> Fietsers ongelijkvloers of uit de voorrang, tenzij...

Inmiddels liggen er tientallen turbotrondes in het land en er dreigt enige wildgroei in de uitvoering te ontstaan. En de vraag is ook of fietsers wel of niet in de voorrang moeten meelopen op deze bijzondere tweestrooksrotondes.

Als je fietsers ongelijkvloers laat kruisen, heb je die problemen niet. Waar dat niet kan, is de keus aan de wegbeheerder, met een voorkeur voor 'uit de voorrang'. Dat is de lijn in de nieuwe CROW-publicatie over turbotrondes. Daarin wordt ook aangegeven hoe de vormgeving er dan uit moet zien.

> pagina 10

> Het fietsparkeren bij vier stations onder een vergrootglas

De fietsrekken bij stations puilen uit. Er is sprake van een structureel probleem dat vraagt om extra stallingen. Op korte termijn kunnen de grootste capaciteitsproblemen opgelost worden door de beschikbare fietsparkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. Weesfietsen ruimen, betaalde stallingen goedkoper maken en de fietser wijzen op alternatieve stallingsplaatsen zijn een paar van de mogelijkheden, zo blijkt uit een onderzoek van het Fietsberaad.

> pagina 26

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

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

colofon

februari 2008 - nummer 18 > ISSN: 1872-0870 |

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

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

redactieadres > Fietsverkeer / Fietsberaad,
Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam |

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

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

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

U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl.

coördinator van het Fietsberaad >

Otto van Boggelen | Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam |
| telefoon 010 282 58 54 | website www.fietsberaad.nl |
| e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

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

inhoud

> kort nieuws	3
Gratis maakt bemind >	7
Fietsers ongelijkvloers of uit de voorrang, tenzij... >	10
Kinderen bereik je via de ouders >	14
Fietspad of parallelweg? >	18
Voorzichtig met de fietsweg >	24
Het fietsparkeren bij vier stations onder een vergrootglas >	26
Veiligheid fietsers voorop bij toelating 'monstertrucks' >	32
Waarom (niet) fietsen naar het werk? >	34
Fietsenstallingen realiseren met cofinanciering >	37
Leids fietsbeleid dringt door tot de kern	40
> voorbeeldenbank	43
> het laatste woord: Charlotte van Barneveld	44

> Zie voor achtergrondinformatie bij de artikelen: www.fietsberaad.nl/fietsverkeer

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

> U kunt zich gratis abonneren via www.fietsberaad.nl.

kort nieuws

DVM steekt fietser hart onder de riem

Plannen waren er al genoeg, maar DVM-toepassingen gericht op de fietser verschijnen inmiddels ook daadwerkelijk op straat. In Amsterdam is onlangs een groene golf gerealiseerd voor fietsers. En in Noord-Brabant krijgen de fietsers een hart onder de riem gestoken in de vorm van extra groen als het regent.

Als fietsers met een gemiddelde snelheid van ongeveer 15 tot 18 km/u door de Raadhuisstraat in Amsterdam rijden, springen de verkeerslichten achtereenvolgend op groen en hoeft men niet te wachten. Volgens de gemeente heeft deze groene golf voor fietsers ook een positief effect op de doorstroming van het ov. Trams hebben op dit traject een kortere reistijd van ongeveer anderhalve minuut, bussen stad-uit boeken een tijdswinst van gemiddeld drie minuten. Autoverkeer doet er in de richting stad-uit ongeveer $\frac{3}{4}$ minuut langer over. Voorheen gold er op dit traject een groene golf voor auto's, maar die bleek in de praktijk niet te werken omdat auto's geen constante snelheid behielden. Bovendien vertraagde dit het openbaar vervoer.



Een regensensor zorgt er voor dat fietsers bij regen vaker groen krijgen.

Prioriteit bij regen

In Noord-Brabant wordt geëxperimenteerd met extra groen voor fietsers bij regen. De gemeente Oosterhout heeft een verkeerslicht zo afgeregeld dat fietsers voorrang krijgen bij regen of bij het begin en einde van schooltijden. De gebruikte regensensor, een hoefijzervormige infraroodmeter, kost circa € 500,-. In Grave gaat men nog een stapje verder. Fietsers die de kruising van de N324 en de Trompetterstraat in Grave willen oversteken, krijgen vaker groen, afhankelijk van de weersomstandigheden én de verkeersdruk van het overige verkeer. Wanneer het kouder is dan 10 graden, bij regen en/of wanneer het autoverkeer minimaal is, krijgen fietsers twee of drie keer groen licht in plaats van één keer.

Om de actuele weersomstandigheden op het kruispunt te meten is een compleet weerstation bij het kruispunt geplaatst en gekoppeld aan de verkeerslichten.

> Zie ook: www.fietsberaad.nl/voorbeeldenbank

Fietsverhuur is big business

Steeds meer steden introduceren fietsverhuursystemen. Inmiddels gaat het om een markt waar honderden miljoen euro's omgaan. Of dollars. Want San Francisco sloot onlangs een 200 miljoen dollar contract af met een firma in buitenreclame om ook daar een dergelijk systeem op poten te zetten.

Er gaan inmiddels enorm bedragen om in deze snel groeiende bedrijfstak. In Parijs bijvoorbeeld kreeg het buitenreclamebedrijf JCDecaux het recht om 1628 billboards neer te zetten en

te exploiteren, in ruil voor de Vélib deal. Het bedrijf verwacht er de komende tien jaar €600 miljoen aan reclame weg te zetten. Daar staat tegenover dat JCDecaux 350 man heeft ingehuurd om het systeem gaande te houden. 50 daarvan doen niets anders dan de fietsen naar de juiste fietsstations transporteren. De jaarkosten per fiets worden begroot op €2500,-. Ook banken en private equity firma's raken steeds meer geïnteresseerd in het fenomeen.

Gratis fietsparkeren niet overal succesvol

In veel steden leidt het gratis maken van bewaakte stallingen tot een forse toename van het aantal fietsparkeerders. Maar er zijn uitzonderingen. In Alphen worden de twee gratis bewaakte stallingen gemeden.

Fiets als instrument voor city-marketing

Zet de fiets in als marketinginstrument om het imago van steden op te vijzelen. Dat is de nieuwe aanpak waarmee men Nordrhein-Westfalen de positie van de fiets wil versterken. De fiets is immers een uiterst effectief instrument als het gaat om de beleving van de binnenstad te verbeteren, aldus de plannenmakers.

ANWB gaat personenauto's beoordelen op dodehoeken

De dikke deurstijlen van moderne auto's ontnemen steeds vaker het zicht op fietsers. De ANWB gaat hier in de toekomst bij het testen van auto's extra op letten.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws

Het fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten levert veel meer op dan het kost.



kort nieuws

Betere **afstelling verkeerslichten** loont

Investerings in betere afstelling van verkeerslichten betalen zichzelf dubbel en dwars terug. Het batige maatschappelijke saldo in de vorm van reistijdwinst, minder emissies en minder geluidhinder bedraagt minimaal het drievoudige.

Dat becijfert het Milieu en Natuur Planbureau op basis van de situatie in Groningen. Voor de periode 2006 – 2010 heeft de gemeente daar € 50.000 per jaar gereserveerd om alle verkeerslichten op de 40 kruisingen in de binnenstad fietsvriendelijker af te stellen.

Een verplaatsing per fiets is in Groningen zo'n 35% sneller dan diezelfde verplaatsing per auto. En gemiddeld wachten fietsers in Groningen ongeveer 20 seconden per kilometer. Door het fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten is de reistijd per fiets met 10 tot 18 seconden per gemiddelde verplaatsing te verkorten, zo becijferde het Fietsberaad eerder. Aanpassing van de verkeerslichten zal daardoor tot een verdere verschui-

ving van auto naar fiets leiden voor de korte verplaatsingen in de binnenstad.

Op jaarbasis zou dit in Groningen leiden tot 500.000 - 700.000 minder korte autoritten in de binnenstad. Hans Nijland van het MNP becijfert dat dit jaarlijks leidt tot minimaal € 100.000 minder inkomsten uit brandstofaccijnzen. Dat brengt de totale kosten van de maatregelen op € 150.000 per jaar. Daar staat tegenover de winst van € 575.000 door emissiereducties, besparing op autokosten, reistijdwinst en reductie van geluidhinder en stank. Het batig saldo komt dan uit op € 425.000. Nog niet meegerekend zijn de effecten op de gezondheid, waardoor het rendement van de maatregel vermoedelijk nog hoger zal uitvallen, zo verwacht Nijland. Ook de verkeersveiligheidseffecten zijn niet in de berekening meegenomen.

Zaanstad komt met **veelomvattend Fietsplan**

Ambitie kan de gemeente Zaanstad niet worden ontzegd. Na een uitgebreide inventarisatie van de wensen en behoeften van fietsers rolde er een Fietsplan uit de bus waarin vrijwel alle actuele fietsmaatregelen zijn terug te vinden.

In de lijst met kortetermijnmaatregelen staan onder meer projecten als de aanstelling van een fietscoördinator, een prijsvraag voor fietsideeën, een speciale fietspagina op de gemeentelijke website, een communicatiedraaiboek voor de opening van nieuwe fietsvoorzieningen, het Octopusplan voor een veiliger schoolomgeving, de campagne met belgerinkel naar de winkel, onderzoek naar de relatie fiets en omzet, een fietsparkeerplan, OV-fiets, enzovoort.

Voor de wat langere termijn staan - naast de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen - plannen op de agenda als fietsparkeren bij scholen, vervoermanagement bij bedrijven, een proefstraat fietsparkeren met Fietsparkeur, een mobiliteitswinkel, enzovoort.

Dit alles moet ertoe leiden dat Zaanstad over 10 jaar flink boven het landelijke fietsgemiddelde zit. Nu zit de gemeente met 25,4% net boven het gemiddelde fietsgebruik in Nederland voor (qua aantal inwoners) vergelijkbare gemeenten als Apeldoorn, Enschede, Haarlem. Dat percentage moet in 2015 op 35% liggen.

Breda: eenrichting fietspaden ombouwen naar tweerichtingen

In de nieuwe fietsnota van Breda staan de nodige plannen om het bestaande fietsnetwerk te vervolmaken. Eén van de maatregelen is het ombouwen van fietspaden zodat ze in twee richtingen kunnen worden bereden.

OV-fiets als echte publieksfiets

In de gemeente Ede loopt een proef waarbij gebruikers hun OV-fiets voor 0,65 euro extra kunnen terugbrengen op een andere plek dan waar ze hem hebben gehuurd. Het aantal plekken waar je in Ede OV-fiets kunt huren is bovendien gegroeid van één naar zeven.

Meer fietsstraten in Zwolle

Eind vorig jaar is de vierde fietsstraat in Zwolle officieel in gebruik genomen. De aanleg had nogal wat voeten in de aarde. De bewoners zagen aanleg niet echt zitten. Dat weerhoudt Zwolle er echter niet van op de ingeslagen weg voort te gaan.

In 2006 **760** duizend fietsen gestolen

Eén op de twintig fietsbezitters raakte in 2006 ten minste één fiets kwijt. Bij jongeren is dit zelfs één op de zeven. Slechts drie op de tien slachtoffers deden aangifte van de diefstal, zo meldt het CBS.

Negen op de tien Nederlanders van 15 jaar of ouder heeft een fiets. In 2006 raakten 620 duizend Nederlanders minstens één fiets kwijt aan een fietsendief. Dit betekent dat ruim 5 procent van de fietsbezitters te maken kreeg met diefstal. Bij jongeren is relatief vaak een fiets weggehaald. Van de 18-24-jarigen is 15 procent bestolen. Vooral bij de studenten in deze leeftijds-categorie is dit probleem groot: 18 procent moest een andere fiets aanschaffen. Ouderen werden nauwelijks de dupe.

Fietsendief steeds jonger

Ten opzichte van 2002 is duidelijk sprake van een verjonging van het fietsendievgilde. Dat melden onderzoekers van de politie Haaglanden en de dienst Nationale Recherche Informatie. Ze bekeken op basis van de gegevens van 320 van de 458 gemeenten in Nederland in welke gemeenten de meeste fietsen worden gestolen. Opvallend is dat in middelgrote steden naar verhouding de meeste fietsen verdwijnen. In 2006 werden in steden met 100.000 tot 250.000 inwoners per 10.000 inwoners gemiddeld 99 fietsen gestolen.

In dat jaar was bijna 40 procent van alle verdachten (alle soorten misdrijven) die de politie in dat jaar aanhield niet ouder dan 25. Daarentegen waren bijna twee van de drie fietsendieven (60 procent) onder de 25 jaar. Eén op de drie fietsendieven was in 2006 minderjarig. In vergelijking met 2002 lijkt sprake te zijn van een verjonging. Met name de leeftijdscategorie 25-34 jaar was in 2002 beduidend beter vertegenwoordigd.

Volgens de onderzoekers Peter Versteegh en Jessica van Mantgem is dat waarschijnlijk terug te voeren tot het feit dat er in 2006 minder sprake was van harddrugverslaafden onder de fietsendieven. In 2002 was bij één van de vier fietsendieven sprake van een verslaving aan harddrugs, in 2006 is dit aandeel gedaald naar nog maar 12 procent. Zo'n afname van het



Twee van de drie fietsendieven zijn onder de 25 jaar. Het aandeel veelplegers neemt af.

aandeel harddruggebruikers is heel goed te verklaren door de gerichte aanpak van veelplegers in de afgelopen jaren, aldus de onderzoekers.

Dit correspondeert ook met het feit dat het aandeel veelplegers onder de fietsendieven in de afgelopen jaren aanzienlijk is afgenomen. Daarom zouden de bakens qua doelgroep enigszins verzet moet worden. Wellicht zal de aanpak in de komende jaren meer dan voorheen óók moeten worden gericht op jonge, beginnende criminelen, menen Versteegh en Van Mantgem.

Op 1 januari 2008 was overigens tachtig procent van de politiekorpsen in ons land aangesloten op het fietsregister waarmee fietsendiefstal moet worden beteugeld.

Per 15 oktober 2007 waren er 4.524.283 fietsen in het register van de RDW geregistreerd. Van dat aantal zijn 2.456.131 fietsen voorzien van een chip. Op dezelfde datum stonden 6.298 fietsen met chip en 1.835 fietsen zonder chip als gestolen geregistreerd.

Heel Friesland bewegwijzerd

Met de ingebruikneming van het fietsroutenetwerk Mid-den Fryslân is de hele provincie Friesland nu voorzien van een fietsroutenetwerk met bewegwijzerde knooppunten. Het totale netwerk beslaat ruim 2800 kilometer.

Ook in Rome goedkope huurfietsen

Rome is de volgende in de reeks steden die op grote schaal huurfietsen beschikbaar stellen. Daarmee sluit de Italiaanse hoofdstad zich aan bij onder meer Berlijn, Wenen, Parijs en Barcelona. En ook Londen heeft belangstelling getoond.

Nieuwe campagne fietsverlichting leidt nog niet tot zichtbare resultaten op straat

De campagne fietsverlichting heeft in 2006 net als in voorgaande jaren goede resultaten behaald, concludeert Verkeer en Waterstaat. Toch is het aantal fietsers dat voor- en achterlicht voert afgenomen.

kort nieuws

Fietsmodel voorspelt **aantal fietsritten** vanuit nieuwe woonwijken

Hoewel fietsritten zal een nieuwe woonwijk genereren? Met gewone verkeersmodellen laat zich dat lastig berekenen. Daarom ontwikkelde de Hogeschool Windesheim een speciaal fietsmodel waarmee nauwkeurig valt te voorspellen hoeveel mensen de fiets zullen pakken. En welke fietsinfrastructuur daarvoor nodig is.

De fiets bungelt er maar een beetje bij in de gebruikelijke verkeersmodellen. Op strategisch niveau biedt het Nieuw Regionaal Model wat mogelijkheden, op regionaal niveau is men vooral aangewezen op stedelijke verkeersmodellen waar de auto vooral de scepter zwaait. Dat was voor R. van Aken en A. Hiemstra van BonoTraffic, werkzaam op de Christelijke Hogeschool Windesheim, aanleiding om een speciaal fietsmodel te ontwikkelen waarmee prognoses zijn te maken van het aantal fietsritten dat een (nieuwe) woonwijk zal generen. De methode is gebaseerd op de cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005 (MON) en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). Om een prognose te maken begint men met het vaststellen van de leeftijdsverdeling in de woonwijk. Die wordt afgeleid uit het aantal en type woningen. Daaruit wordt het aantal verplaatsingen berekend. Hierbij onderscheidt men negen motieven zoals het CBS die hanteert (werk, win-

kelen, toeren, enz.). Daarnaast gebruikt men specifieke lokale gegevens over verplaatsingsgedrag, bijvoorbeeld het aantal kinderen dat tussen de middag op school blijft. Aan de hand van de modal split, veelal gebaseerd op het MON en het OVG, is zo het aantal fietsritten per motief uit te rekenen. Het uiteindelijke resultaat is het aantal fietsritten per motief en vertrekkur. Als de motieven worden gekoppeld aan de locaties die veel fietsers aantrekken, zijn de belangrijkste fietsstromen en knelpunten in beeld te brengen.

Volgens de makers is met het model binnen een afwijking van 10 procent het aantal fietsritten te voorspellen. De methode is voor het eerst gebruikt voor het nog te realiseren woongebied Kampen-West. Daarbij bleek dat het eerder ontworpen fietsnetwerk op enkele punten, zoals directheid van verbindingen, te verbeteren is.



CDA komt met **eigen fietsnota**

Het CDA gaat met een eigen fietsnota komen om het fietsen hoger op de politieke agenda te krijgen. Dat zei Kamerlid Joop Atsma tijdens een BOVAG-congres over de elektrische fiets. Hij adviseerde daar de contacten met verkeersminister Camiel Eurlings warm te houden, omdat die in juni komt met een mobiliteitsnota. Atsma toonde zich ook voorstander van een verlaging van het BTW-tarief van de fietsenverkoop naar 9%.

Eurlings: geen verplichte voorrangsregels op rotondes

Er komt geen wettelijke regeling ten aanzien van de voorrang op rotondes. Het is aan de wegbeheerders om te kiezen, aldus minister Eurlings.

Zuid Holland: nieuwe fietsverbindingen tussen stedelijke centra

Meer mensen op de fiets en meer fietskilometers. Dat is kortweg de doelstelling van het nieuwe fietsplan, dat GS in concept hebben vastgesteld. Nieuw in dit plan is de aandacht voor fietsverbindingen tussen stedelijke centra.

Noordelijke provincies voeren campagne stimuleren fietsgebruik

Onder het motto 'Uw goede voornemen voor 2008: op de fiets naar het werk' voeren de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân campagne om fietsen naar het werk te stimuleren.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws

> Gratis maakt bemind



De overlast van fout gestalde fietsen is bijvoorbeeld in Amersfoort niet merkbaar veranderd. Enkele andere steden constateren wel een verbetering.

Karin Broer

Het gratis maken van de bewaakte stalling doet de bezoekersaantallen omhoog schieten. Het effect op fietsdiefstal en overlast door wildparkeerders is minder duidelijk. Dat blijkt uit een rondvraag onder een tiental gemeenten die ervaring hebben opgedaan met gratis stallen.

Opvallend is vooral het effect op het gebruik van de stalling. Overall is het gebruik van de bewaakte stalling omhooggeschoten na het gratis maken van een bewaakte stalling. Oss en Amersfoort hebben het over een verdrievoudiging van de bezoekersaantallen. Roermond, Zoetermeer en Apeldoorn over een flinke verdubbeling. Groningen telde 34 procent meer gebruikers. In Deventer zitten de stallingen 'gewoon vol'. Haarlem is het minst eufoor: 'geleidelijk toegenomen gebruik'. Conclusie: een stalling op een slechte plek zal ook door haar gratis te maken niet in één keer populair zijn, maar gratis maken helpt zeker het aantal gebruikers omhoog te krijgen.

Fietsdiefstal

Helpt een gratis stalling om bijvoorbeeld fietsdiefstal te verminderen? Gemeenten blijken de effecten van het gratis maken van de stalling niet uitgebreid te onderzoeken. De vraag of een gratis stalling helpt om fietsdiefstal terug te brengen, is ook moeilijk te beantwoorden. Want is de afname in de fietsdiefstalcijfers een effect van het betere gebruik van de stalling of is er net een bende fietsendieven opgepakt? En wat is de omvang van het gebied dat je monitort? Apeldoorn meldt een afname van 25 procent, Nijmegen zelfs 32 procent. Daarbij moet wel aangetekend worden dat Nijmegen meer middelen inzet om fietsdiefstal tegen te gaan.

Modal split

Helpt een gratis bewaakte stalling meer mensen op de fiets te krijgen? In heel veel gemeenten is het doel van het gratis maken mensen op de fiets naar de stad te lokken in plaats van met de auto. Maar of dit doel echt gerealiseerd wordt, is onbekend. De gemeente Apeldoorn is de enige gemeente die deze vraag - al weer een tijd geleden - in een enquête heeft onderzocht. Zij vroegen mensen twee jaar na opening of ze nu een andere vervoerskeuze maakten. 12 procent gaf aan

Een onderzoek in Apeldoorn gaf aan dat gratis stalling mogelijk tot een lichte verschuiving in de modal split kan leiden.



In Zoetermeer verdubbelde het gebruik toen de stallingen gratis werden.



voortaan de fiets te pakken voor een bezoek aan het centrum in plaats van de auto. Heel hard is dit percentage niet, geeft verkeerskundige Wim Mulder van de gemeente Apeldoorn toe. 'We kunnen niet in de hoofden van mensen kijken.' Andere gemeenten geven aan dat het aanbieden van een bewaakte stalling angst voor fietsdiefstal wegneemt en dat uit onderzoek bekend is dat deze angst een belangrijke belemmering is om de fiets te gebruiken.

Overlast

Helpt het gratis maken van de stalling de overlast van wildgeparkeerde fietsen in bijvoorbeeld een voetgangersgebied in te dammen? Nee, zegt een aantal ondervraagde gemeenten, zoals Haarlem, Amersfoort en Oss. Ja, zegt de meerderheid. Groningen, Roermond, Nijmegen, Apeldoorn, Zoetermeer. Allemaal rapporteren ze een ordelijker centrum. Alleen Apeldoorn heeft het echt geteld: 21 procent minder wildgeparkeerde fietsen. Fietsen die in de stalling staan, kunnen uiteraard niet voor overlast in de openbare ruimte zorgen. Maar een gratis stalling kan ook meer fietsers naar de stad trekken en dan betekent het dat het parkeerprobleem niet minder wordt. De gemeenten die rapporteren over een afname in de overlast hebben vrijwel allemaal een combinatie van maatregelen getroffen. Zo combineerden Nijmegen en Zoetermeer een fietsparkeerverbod en handhaving met gratis stallingen. Groningen zette naast het instrument 'gratis' ook spitsrekken en rode lopers in (zie kader). De gemeente kwam er dankzij een

enquête achter dat de gratis bewaakte stalling interessant is voor de mensen die een paar uur in de binnenstad doorbrengen. De spitsrekken werden vooral gebruikt door mensen die even voor een gericht bezoek van een half uur in de stad moesten zijn. Vooral de spitsrekken werken tegen de overlast van wildparkeerders, is de indruk van Cor van der Klaauw, beleidsmedewerker verkeer. Want dat zijn de mensen die zich geen tijd gunnen om een goede parkeerplek te vinden.

Uitbreiden

De meeste gemeenten betalen de gratis fietsenstalling uit de parkeergelden. Exploitatie doet de gemeente zelf of het wordt gedaan door een sociale werkvoorziening of stallingsketen als Biesieklette. Ook doen sommige parkeerbedrijven het fietsparkeeren erbij.

Als laatste vroegen we: zijn er plannen voor uitbreiding? De helft van de gemeenten heeft concrete plannen voor uitbreiding. Dat duidt wel aan dat men gratis stalling ziet als een succesvolle maatregel, ook al is het effect op de modal split en fietsdiefstal niet echt hard te maken. Door veel betrokken ambtenaren wordt het gratis stallingen als een welkom aan de fietsers gezien. Een mooie maatregel om het fietsgebruik te faciliteren. Soms is het ook wat minder ideologisch. In Zoetermeer werd de fietsenstalling bij het nieuwe Randstadrail-station voor een periode van vier jaar gratis bewaakt, simpelweg omdat de subsidiegever, stadsgewest Haaglanden, dat eiste.

Overlast bestrijden op zijn Gronings

Om de grote aantallen los gestalde fietsen in de Groningse binnenstad te beperken, zette de gemeente Groningen het afgelopen jaar met succes drie middelen in: rode lopers, spitsrekken en het gratis maken van vier bewaakte stallingen. Het gevolg: een ordelijker straatbeeld maar ook iets meer fietsen in het centrum.

Rode lopers werden neergelegd op zes plekken waar fietsen het minst welkom waren, zoals voor de ingang van de grootste boekwinkel van Groningen. Er werd geen uitleg bij gegeven, maar het werkte voorbeeldig. Geen fietser durfde zijn rijwiel op zo'n stuk rood stadstapijt te zetten.

Vier bewaakte stallingen werden voor een periode van een half jaar overdag gratis. Ook al was het tarief al laag en heeft de gemeente het aantrekkelijk laaggeprijsde abonnement voor alle stallingen. Beleidsmedewerker Cor van der Klaauw: 'Ons belangrijkste doel was alles inzetten om zoveel mogelijk fietsen van de straat te halen om daar meer ruimte te creëren.' Het doel was om met het gratis maken 20 procent meer gebruikers binnen te halen. Dat werden er eind 2007 voor de vier stallingen gemiddeld 34 procent extra. Gebruikers bleken vooral de langparkeerders te zijn, mensen die een paar uur in de stad verbleven.

De spitsrekken, losse rekken die op drukke tijden op een aantal strategische plekken in de stad werden neergezet, bleken veel gebruikt. De 130 rekken met 1300 fietsplekken waren gemiddeld voor 75 procent bezet. De rekken bleken een 'magnetisch' effect te hebben, schrijft Tijs van Erve, student aan de NHTV die de maatregelen onderzocht. Mensen kwamen vrij ver de binnenstad in met hun fiets als ze wisten dat de rekken er stonden.

Het leidde ertoe dat in de telzones in de binnenstad zelfs iets meer fietsen (4 procent) te zien waren dan vóór de maatregelen. Toch beschouwt Van der Klaauw de spitsrekken als een succes. 'Fietsen staan niet meer schots en scheef voor de winkels maar veel ordelijker in zo'n spitsrek. Volgens mij is het doel van de maatregelen, namelijk het beheersbaar maken van het fietsparkeren, zo bereikt.' Nadeel is wel dat de spitsrekken lastig waren voor de gemeentelijk schoonmaakploegen in de binnenstad.

Vooraf kortparkeerders gebruiken de spitsrekken, dezelfde groep die voorheen wildparkeerde. Over het algemeen is de indruk dat de drie maatregelen werken in de aanpak van de overlast. Dit voorjaar wordt besproken of de maatregelen een definitief karakter krijgen.

De spitsrekken blijken duidelijk aan een behoefte te voldoen.



De rode loper is een probaat middel om wandelroutes vrij te houden.

> Fietsers ongelijkvloers of uit tenzij...

Ron Hendriks

Eerst was er alleen de gewone rotonde. Inmiddels kennen we de turborotonde, de eirotonde, de knierotonde, de kluirotonde, de spiraalrotonde, de rotorrotonde, de sterrotonde en het turboverkeersplein. Ze zijn allemaal terug te vinden in een nieuwe publicatie van CROW over turborotondes die in april 2008 verschijnt. Fietsers moeten volgens die publicatie bij voorkeur ongelijkvloers kruisen. Of in ieder geval uit de voorrang worden gehouden, ook binnen de bebouwde kom. Maar er is wel een ontsnappingsclausule ingebouwd.

Het is bekend. Ombouw van een kruispunt naar een rotonde is een effectieve manier om de verkeersveiligheid te verbeteren. De ongevallenreductie varieert van 80 procent op gevaarlijke kruispunten tot altijd nog zo'n 40 procent op minder gevaarlijke kruispunten.

Rotondes zijn inmiddels wetenschap geworden. Je kunt erop afstuderen en promoveren. Dat laatste doet de uitvinder van de turborotonde Bertus Fortuijn van de provincie Zuid Holland binnenkort. En hij weet dan waar hij het over heeft. Want in Zuid-Holland liggen er dankzij hem inmiddels 30 stuks. In de rest van Nederland staat de teller op 40 en het ziet er naar uit dat dit aantal nog flink zal oplopen.

Voor- en nadelen

Want heeft een gewone enkelstrooksrotonde door de bank genomen een capaciteit van ruim 20.000 voertuigen (tot 25.000) per etmaal, een turborotonde kan gemakkelijk het dubbele aan en de grotere varianten tot wel 45 à 50.000 voertuigen per etmaal.

De turborotonde werd bedacht omdat automobilisten met een gewone tweestrooksrotonde niet zo goed uit de voeten kunnen. Je moet ogen in je achterhoofd hebben om alle conflicten met collega-weggebruikers te omzeilen. Het weven op deze rotondes vergt zoveel aandacht dat fietsers op de afrit over het hoofd worden gezien. Door de rijstroken te scheiden met een kleine verhoging, en automobilisten met pijlen vóór de rotonde al de goede rijstrook te laten kiezen, daalt het aantal conflictpunten. En dat heeft een positieve invloed op de capaciteit en de verkeersveiligheid.

Maar ook de turborotonde kent nadelen. Een nadeel is dat bij de meeste varianten van de turborotondes het verkeer via twee

Tweemaal de turborotonde volgens de CROW-publicatie. Met fietsers uit de voorrang (boven) en fietsers in de voorrang (onder). In het laatste geval moeten in ieder geval de oversteek op een plateau en extra gemarkeerd worden.



de voorrang,



(illustraties: Royal Haskoning)



Tongerseplein

Het Tongerseplein in Maastricht (40.000 motorvoertuigen per etmaal) stond een aantal jaren achtereenvolgend op de blackspotlijst van Limburg. Met name op een tweestrooksafrit (fietsers in de voorrang) vielen veel slachtoffers. In 2002 heeft de gemeente een pakket maatregelen genomen om de rotonde veiliger te maken. Door het aanbrengen van spiraalmarkering hoeven automobilisten op de rotonde niet meer te weven. En door de aanleg van een bypass is op alle afritten te volstaan met één rijstrook. De veiligheid is aanzienlijk verbeterd.

Zie ook: www.fietsberaad.nl/voorbeeldenbank



rijstroken de rotonde oprijdt en op twee van de vier poten ook weer met twee rijstroken de rotonde verlaat. Dirk de Baan van Royal Haskoning, samensteller van de CROW-publicatie en lid van de werkgroep die de turbopublicatie voorbereidde: 'De dubbele rijstroken verhogen het risico voor overstekende fietsers omdat de oversteek langer is, maar er ontstaat ook het gevaar van afdekongevallen.' Afdekongevallen ontstaan wanneer een automobilist die via de binnenste (linker) rijstrook afslaat om de turborotonde te verlaten een fietser niet kan zien als die door een auto op de buitenste (rechter) rijstrook wordt afgedekt. Om die reden heeft CROW in 1997 al aanbevolen om bij gewone tweestrooksrotondes de afritten af te knippen tot één rijstrook (dus maximaal 2 stroken op de toerit en 1 op de afrit. Nadeel: meer weefbewegingen op de rotonde). Maar bij turborotondes zit die oplossing er gezien het basisontwerp vaak niet in. De nieuwe publicatie beveelt zelfs aan helemaal geen gewone tweestrooksrotondes meer te realiseren en direct een turborotonde aan te leggen.

In de werkgroep die de CROW-publicatie Turborotondes voorbereidde is er ook uitgebreid over gediscussieerd, aldus Dirk de Baan. Dat leidde uiteindelijk tot de aanbeveling om bij turborotondes de fietser bij voorkeur ongelijkvloers te laten kruisen. 'Als dat niet mogelijk is, zou de fietser zowel buiten als binnen de bebouwde kom uit de voorrang moeten. Maar... als er lokaal meer rotondes liggen met de fietser in de voorrang, zou je moeten overwegen om dan ook maar op de turborotonde de fietser in de voorrang te laten.'

Mitsen en maren

Een aanbeveling met wat 'mitsen en maren' dus. Immers, ongelijkvloers gaat nogal in de papieren lopen. Kost een gewone rotonde drie tot vier ton, de turbo-uitvoering vraagt meer dan het dubbele. En voor een tunneltje moet je pakweg nog een miljoen extra op tafel leggen. Verder vraagt zo'n oplossing extra ruimte voor de hellingbanen van de fietstunnel. Hoe realistisch is deze aanbeveling dan?

Dirk de Baan: 'De meeste turborotondes liggen nu al buiten de

bebouwde kom en dat aantal zal nog verder stijgen. Het ruimtebeslag zal daar dus wat minder knellen. In Noord-Brabant is de ongelijkvloerse aanpak bijvoorbeeld al tot uitgangspunt verkozen voor de provinciale wegen. Ook omdat het beter is voor de capaciteit. Maar ik geef toe, het zal zeker niet in alle gevallen haalbaar zijn.'

Het alternatief, fietsers uit de voorrang halen, lijkt strijdig met het beleid om fietsers binnen de bebouwde kom juist in de voorrang te houden. De Baan: 'Daarom houdt het advies de mogelijkheid open fietsers in de voorrang op te nemen als men in een gemeente of op een bepaalde route meer enkelstrooksrotondes heeft waar de fietsers al in de voorrang meedraaien. Besluit de gemeente dan tot fietsers in de voorrang bij een turborotonde, dan zijn enkele toevoegingen op de oversteek essentieel. In de aanbeveling staat daarom dat je de fietsers in de voorrang in ieder geval maar in één richting moet laten rijden. En om de snelheid van het autoverkeer af te remmen moeten de afritten worden voorzien van grote plateaus. Verder moet de rode markering ook tussen de zebra-strepen worden doorgezet ter accentuering van de fietspassage.'

Hilversum

De gemeente Hilversum nam alvast een voorschot op die laatste aanbeveling door op twee nagelnieuwe turborotondes nabij het Mediapark de fietsers in de voorrang te laten meelopen. Kees de Reus van de gemeente Hilversum: 'We hebben inderdaad voor deze oplossing gekozen omdat we op de andere rotondes in de gemeente ook fietsers in de voorrang hebben. En we wilden op die regel geen uitzondering maken.' Helemaal consequent is Hilversum overigens ook weer niet. Er ligt in de gemeente binnen de bebouwde kom ook een tweestrooksrotonde met fietsers uit de voorrang. De Reus: 'De reden daarvoor is dat we daar vreesden voor teveel afdekongevallen. En voor een turborotonde is er waarschijnlijk onvoldoende ruimte.'

Simulaties

Zo lijkt er dus iets van tweespalt te ontstaan, net als bij de gewone rotondes waar de discussie nog steeds woedt over 'in of uit de voorrang'. De Baan: 'Er zijn op dit ogenblik niet voldoende ongevallencijfers beschikbaar om echt harde uitspraken te doen voor of tegen een bepaalde oplossing bij turborotondes. Misschien weten we over tien jaar meer. Daarom zeggen we ook dat - zeker als je de fietsers in de bebouwde kom wel wilt laten meefietsen in de voorrang - je heel zorgvuldig moet ontwerpen.'

Bij Royal Haskoning hebben ze er behoorlijk wat tijd in gestoken. Er zijn fraaie simulaties gemaakt en in AutoCad werden de nieuwe turborotondes tot op de centimeter uitgerekend en uitgetekend. Alle specificaties zijn te vinden op een cd die onderdeel vormt van de komende CROW-publicatie. De Baan: 'We willen met gedetailleerde aanbevelingen over maatvoering en ontwerpdetails voorkomen dat er, net als bij gewone rotondes is gebeurd, te veel verschillen gaan ontstaan.'

Bypass

Zal deze richtlijn ook consequent navolging vinden? In de CROW-werkgroep zaten in ieder geval vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten. Plus van TNO Human Factors, SWOV, KNMV (motor), TLN en de Fietsersbond.

Theo Zeegers van de Fietsersbond benadrukt dat wat hem betreft de aanbeveling om fietsers ongelijkvloers te laten kruisen wel met hoofdletters geschreven mag worden. 'Die aanbeveling moet de nadruk krijgen, niet de uitzonderingen.' Het gevaar dat wegbeheerders de uitzonderingen als excuus gaan gebruiken om goedkope oplossingen te rechtvaardigen ziet Zeegers overigens wel. 'Je moet je sowieso afvragen wanneer een turborotonde binnen de bebouwde kom een goede oplossing is. Of je bijvoorbeeld niet kan volstaan met een gewone rotonde met een bypass. En als er toch een turborotonde uitrolt, kun je je nog afvragen of er inderdaad dubbele afritten nodig zijn. Je praat dus over uitzonderingen op de uitzondering voordat de vraag in of uit de voorrang speelt.'

Otto van Boggelen van het Fietsberaad vindt het alternatief

- > **Bekijk eerst of een turborotonde niet te vermijden is.**
- > **Ongelijkvloers kruisen van auto's en fietsers heeft de voorkeur bij turborotondes.**
- > **Alleen als het echt niet kan komt gelijkvloers in aanmerking met -volgens CROW- bij voorkeur fietsers uit de voorrang.**
- > **Op turborotondes mogen fietsers volgens de CROW-aanbeveling alleen meedraaien in de voorrang als er in de gemeente meer rotondes 'in de voorrang' liggen én extra ontwerpelementen worden toegevoegd.**

om fietsers uit de voorrang te halen geen echte oplossing voor de nadelen van een tweestrooksafrit. 'Het probleem wordt gewoon op het bordje van de fietser gelegd. Ook of misschien wel juist als fietsers voorrang moeten verlenen is de oversteek erg complex. Het is met name lastig om in te schatten of op de tweede rijstrook een auto de rotonde zal verlaten. Deze kan namelijk net zo goed de rotonde blijven volgen. Hoe drukker hoe complexer en je legt een turbo aan omdat het druk is. Vooral voor kinderen en ouderen is dat lastig.' Van Boggelen pleit er daarom voor gelijkvloerse fietsoversteken op tweestrooksafritten ten alle tijden te voorkomen. 'Bekijk eerst of een enkelstrooksrotonde echt ontoereikend is. Enig oponthoud tijdens de spits is acceptabel. Vaak is de afwikkeling nog altijd beter dan met een VRI. Mocht extra capaciteit toch nodig zijn, dan zijn er verschillende mogelijkheden om de capaciteit verder op te voeren zonder tweestrooksafritten: spiraalmarkering, bypass (zie kader Tongerseplein Maastricht) of turbovarianten met enkelstrooksafritten (dat betekent op de toerit nooit twee rechtdoorgaande stroken, vgl. Hilversum), dosering op de toeleidende wegen.'

Al met al zitten er dus de nodige haken en ogen aan de toepassing van turborotondes, zeker binnen de bebouwde kom. 'En die laten zich niet alleen oplossen door de haaiantanden om te keren', aldus Zeegers.

In Hilversum lopen de fietsers wel in de voorrang mee. Deze turbovariant kent enkelstrooksafritten. Op de foto rijdt de fietser tegen de rijrichting in.



Zoveel mogelijk op- en afritten zijn enkelstrooks gehouden.



> Kinderen bereik je **via de ouders**



Karin Broer

Er bestaat nauwelijks gemeentelijk fietsbeleid gericht op allochtonen, terwijl er alle aanleiding toe is. Allochtonen fietsen immers gemiddeld minder dan autochtonen. Koester fietslessen en richt je op de jeugd, adviseert de nieuwste Fietsberaad-publicatie over dit thema.

Drie vrouwen rijden rondjes over een schoolplein in Pijnacker. Onzeker, voorzichtig, van tijd tot tijd stoppend, behalve Magdá. Die heeft de gang erin. Sinds krap twee maanden heeft de Egyptische fietsles en zij is een natuurtalent. Één van de basisprincipes heeft ze goed door: doorfietsen is makkelijker dan heel langzaam fietsen.

'Niet naar de paal kijken, anders rijd je ertegenaan', roept docente Jet Valk. Kijken waar je naar toe wilt en niet waar je omheen moet. Het is één van de tips van de fietsles aan volwassenen. De methode die Valk gebruikt, komt van het Landelijk Steunpunt Fiets in Tilburg. Het begint met lopen met de fiets, voorzichtig wat stappen, dan fietsen op het schoolplein, waarna de beginners langzaam wennen aan het echte verkeer.

Twee van de drie cursisten mogen vandaag het schoolplein af. Valk trekt een oogverblindende oranje jas aan, de deelnemers blauwe hessen en daar gaan ze.

Sinds de jaren tachtig worden er in tal van gemeenten fietslessen gegeven aan immigranten.

Van 'oudsher' is dat het domein van welzijnsorganisaties en buurthuizen. Veel goede wil en weinig geld: vrijwilligers, geen of beperkt lesmateriaal en een paar opgeknapte afdankertjes om het op te leren.

Pijnacker heeft het vergeleken met die situatie goed voor elkaar. De nieuwe, degelijke fietsen zijn beschikbaar gesteld door een bedrijf, er is op de school een schuurtje voor de fietsen en op de school is er een plek voor de theorieles en om koffie te drinken. En met Jet Valk is er een professionele verkeersdocent. Zij is één van de verkeersdocenten die in het stadsgewest Haaglanden worden ingezet om op basisscholen fietsvaardigheid te geven. De ochtend met de vrouwen is een tijdelijke klus. Het doel is dat twee vrijwilligsters, Yüksel uit Turkije en Louiza uit Marokko, het roer overnemen.

Goed materiaal

Haaglanden betaalt de ochtend, want om de kinderen te laten fietsen, is het nuttig om de moeders te leren fietsen. Yüksel (34) bevestigt die stelling. Ze is inmiddels 13 jaar in Nederland en heeft hier altijd gefietst. Ook haar vier kinderen fietsen.



Het Landelijk Steunpunt Fiets is voorloper op het gebied van fietslessen voor allochtonen.

Fiets opvallend afwezig in het integratietraject

Sinds 2007 is de Wet Inburgering van kracht. Nieuwkomers zijn verplicht een inburgeringsexamen te doen. De exameneisen zijn zoveel mogelijk op de praktijk afgestemd. Dat betekent dat mensen geleerd wordt zich te redden in situaties zoals naar het consultatiebureau gaan, de dokter bezoeken en een verzekering afsluiten. Gek genoeg is er nauwelijks aandacht voor verkeer.

Het inburgeringsexamen is niet één examen maar bestaat uit verschillende onderdelen. Inburgeraars leggen verschillende taaltoetsen af en doen daarnaast een toets 'kennis van de Nederlandse samenleving'. Verkeer maakt geen expliciet deel uit van de exameneisen. Dat de fiets of het verkeer geen onderdeel uitmaakt van de exameneisen wil overigens niet zeggen dat er in de inburgeringcursussen geen aandacht voor is. De cursussen worden deels door ROC's gegeven, maar ook allerlei andere bedrijven en organisaties bieden inburgeringcursussen aan. De markt is vrij. Opdrachtgever is de gemeente die de cursussen betaalt voor bepaalde categorieën nieuwkomers. Gemeenten hebben overigens best de mogelijkheid om fietslessen in het inburgeringspakket op te nemen. Dit gebeurt nu niet, maar bij een gemeente als Utrecht schuift men dit idee niet meteen terzijde. Een leuk idee, vindt een woordvoerder. Integratieminister Ella Vogelaar vindt het belangrijk dat nieuwkomers ook door stage of vrijwilligerswerk de Nederlandse samenleving leren kennen. Ook daarin is een directe koppeling met fietslessen denkbaar. Nadat ze zelf met succes een fietscursus hebben afgerond, zouden inburgeraars stage kunnen lopen als fietslesassistenten.

'We wonen naast een familie, ik noem ze altijd de XL-familie, zo dik zijn ze. Voor het kleinste stukje pakken ze de auto. Mijn kinderen vragen wel eens: kunnen we niet ook met de auto? Maar ik zeg: hup, op de fiets.' Yüksel kreeg toen ze hier kwam een oude fiets van haar schoonzus en al snel reed ze elke dag van Pijnacker naar Delft voor haar opleiding. Geen keus, zegt ze zelf. 'En ik was jong, ik was nooit bang'. Inmiddels is haar zus in Nederland. Ook zij wilde leren fietsen. Yüksel: 'Dat komt doordat ze ziet dat het hier kan. Je ziet de mogelijkheden, dan wil je het zelf ook.' Louiza valt haar bij: 'In Marokko zijn er geen regels. Je zoekt daar een stukje weg en dan ga je fietsen, maar hier zijn fietspaden en verkeersregels. Hier kun je goed fietsen.' Motivatie genoeg. De vraag voor fietslessen in Pijnacker kwam ook van de vrouwen zelf. Tijdens de zogenaamde ouderochtend, waar vooral de vrouwen samenkomen, kwamen er twee verzoeken boven: leren zwemmen en leren fietsen. Toch zijn er maar drie vrouwen overgebleven van de groep van tien die in oktober begon. Sommigen zijn afgehaakt omdat ze een keer zijn gevallen, een ander is zwanger geworden, weer een ander verhuisd.

Na de les aan de moeders rijdt Jet Valk naar een basisschool. Het is een Dalton-school met allemaal witte kinderen. Op het schoolplein mogen de groepen 5 en 6 kunstjes uithalen op het schoolplein. Slalom rijden, naast elkaar, met één hand rondjes

rijden. Ze kunnen het allemaal prima. De leerkracht van groep 7/8 komt even kijken. 'Straks moeten ze naar het voorgezet onderwijs, 60 tot 70 procent gaat dan fietsen, dus het is heel goed dat ze oefenen. Ja, ik moest er eerst wel aan wennen dat fietsvaardigheid iets was voor school. Leren fietsen doen ze thuis maar, was mijn eerste reactie.'

Verkeersdocenten komen drie jaar op een school. Het eerste jaar geven ze alle fietsvaardigheidslessen, de jaren daarna wordt het langzaam afgebouwd en zo overgedragen aan de reguliere leerkrachten. Het niveau van de kinderen wisselt sterk. Valk: 'Op een school hier verderop, echt een zwarte school, doe ik deze oefeningen ook. Maar dan pas ik ze wel zo aan dat het een stuk makkelijker is. Daar komt het ook veel vaker voor dat kinderen geen fiets hebben of dat ze een veel te grote fiets hebben. Ik kom op scholen in Den Haag waar soms meer dan de helft geen fiets heeft.'

Wat is nu van belang bij fietslessen? 'Nou, goed materiaal is héél belangrijk', zegt Valk meteen. 'Materiaal voor oefeningen, een goede plek om te oefenen én fietsen.' Het liefst zou Valk een container vol fietsen hebben voor de scholen waar leerlingen geen goede fietsen hebben. De gemeente Den Haag denkt na over Valks voorstel.

Coördinatiepunt fietsvaardigheid

De centrale vraag van de derde Fietsberaad-publicatie over



Gemeenten hebben de mogelijkheid om fietslessen in het inburgering-pakket op te nemen.

Fietsschool van de Fietzersbond

De Fietzersbond is druk bezig met het opzetten van een fietsschool. Inmiddels is de eerste lichter van twintig mensen opgeleid als fietdocent. De fietsschool zelf is een virtuele uitvinding, geen gebouw of grote organisatie. Met de Fietsschool heeft de bond een antwoord op allerlei verzoeken voor fietslessen die bij de bond binnenkomen. In principe is de Fietsschool voor allerlei doelgroepen: bedrijven, buitenschoolse opvang, allochtone vrouwen, basis- en voortgezet onderwijs, ouderen enzovoort. De eerste fietdocent is al ingezet voor een groep buitenlandse werknemers van Shell. De personeelsmanager ontdekte dat deze groep wel erg vaak betrokken was bij kleine ongelukjes. Ook kwam er een vraag van een organisatie voor buitenschoolse opvang. Ouders wilden graag dat de route van school naar opvang goed werd geoefend. De fietdocenten zijn niet in dienst, ze krijgen een vrijwilligersvergoeding.

> Meer info: [stuur een mail naar fietsschool@fietzersbond.nl](mailto:stuur_een_mail_naar_fietsschool@fietzersbond.nl)



Allochtone kinderen uit gezinnen waar wél gefietst wordt pakken net zo vaak de fiets als autochtone kinderen.

allochtonen was wat gemeenten doen aan fietsbeleid gericht op allochtonen. Niet veel, zo blijkt. Grote steden zoals Rotterdam en Den Haag doen iets, zoals de inzet van verkeersdocenten. En op heel veel plekken worden nog altijd fietslessen gegeven aan allochtone vrouwen. Maar dat is het zo'n beetje wel. Toch dringt bij gemeenten langzamerhand wel het besef door dat het ook voor het verkeersbeleid verstandig is deze groep niet links te laten liggen. Het rapport geeft drie aanbevelingen mee:

- > Zorg voor een goede inbedding in de gemeentelijke organisatie en beleid, want fietsstimulering heeft zowel met gezondheid, sport, welzijn en verkeer te maken en er is het risico dat het overall tussen de wal en het schip valt;
- > Richt je op de jeugd;
- > Koester de fietslessen.

De gemeente Amsterdam is de eerste gemeente die echt werk wil gaan maken van fietsbeleid voor allochtonen. De gemeente heeft in het nieuwe fietsbeleidsplan vastgelegd dat het aandeel fiets in de modal split gelijk moet blijven. Dat blijkt namelijk al een flinke doelstelling te zijn bij het dalende fietsgebruik onder jongeren. Vanuit die doelstelling wil de gemeente investeren in het verbeteren van de fietsvaardigheid van de jeugd.

Gedacht wordt aan het opzetten van een coördinatiepunt fietsvaardigheid, ook om te voorkomen dat het onderwerp blijft hangen tussen verschillende beleidsafdelingen. Angela van der Kloof van het Landelijk Steunpunt Fiets heeft voor onderzoek gedaan naar zo'n coördinatiepunt. Van der Kloof: 'Het moet de spin in het web zijn en een bepaalde kwaliteit waarborgen. In Amsterdam wordt op tal van plekken al jaren fietslessen gegeven. Op tal van plekken is er expertise en enthousiasme. Met een coördinatiepunt bundel je die kennis. Het coördinatiepunt moet vooral heel praktisch zijn, zorgen dat er op een methodische manier fietslessen wordt gegeven.'

Van der Kloof is geen voorstander van alleen inzetten op verkeersdocenten zoals in Haaglanden en Rotterdam. 'Ik vraag me dan af hoe je de continuïteit waarborgt. De verkeersdocent draagt het over aan een leerkracht, maar als die naar een andere school gaat? Dat lijkt me een risico. Verder ben ik voorstander van het betrekken van de ouders bij fietslessen, juist op de zwarte scholen. Als fietslessen puur een zaak van de school is, dan denken ouders: o, de school zorgt ervoor.'

Van der Kloof wil dat het coördinatiepunt zich zowel met fietslessen voor volwassenen als met fietslessen voor kinderen gaat



Amsterdamse brugklassers

Allochtone scholieren fietsen veel minder dan autochtone, laat ook een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Amsterdamse brugklassers zien. Dat komt niet zozeer doordat de fiets zo'n slecht imago heeft bij allochtonen. Belangrijker is dat allochtone kinderen thuis geen goed voorbeeld hebben. Slechts bij 24 procent wordt thuis veel gefietst, tegen 60 procent van de autochtone kinderen. Als er in hun omgeving wel een goed voorbeeld is, stappen allochtone brugklassers even vaak op de fiets dan autochtone. Voor autochtone leerlingen ligt dat allemaal veel minder scherp: zij pakken ook wel de fiets als er thuis niet gefietst wordt. Verder heeft het voorbeeld van de fietsende klasgenoten veel invloed, niet alleen voor allochtonen maar ook voor autochtonen. Op het VWO fietst 91 procent van de brugklassers, op het VMBO pakt maar 29 procent van de brugklassers de fiets. Dat is niet alleen terug te voeren op het feit dat er op het VMBO meer allochtonen zitten. Een allochtone leerling op het VWO zal in veel gevallen toch gaan fietsen (67 procent). De kans dat een allochtone VMBO'er gaat fietsen, is erg klein: 12 procent. Als reden om de fiets te laten staan, kruisten brugklassers vaak de reden 'ik heb een OV-abonnement' aan. Spontaan noemden zij vooral het gedrag van medeleerlingen.

> Meer info: www.fietsberaad.nl/kennisbank

Cycling Community Center

In Portland in de Amerikaanse staat Oregon is het Cycling Community Center gevestigd. Sinds 1994 kunnen kinderen uit achterstandsgezinnen daar fietsles krijgen. Gedurende het schooljaar zijn er fietslessen, waarbij vaardigheid, verkeersregels, maar ook een beetje fietsonderhoud voorop staan. Aan het eind van het jaar kunnen zij hun eigen fiets 'verdienen', een in het centrum opgeknapt fiets. In de vakanties zijn er zomerkampen voor dezelfde doelgroep met het doel ze ook buiten schooltijd het fietsen te laten oefenen.

De doelgroep bereiken ze goed, mailt Alison Hill Graves, communicatiemedewerker van het centrum. Het is de vrucht van jaren experimenteren. Ze zijn vooral tevreden over hun earn-a-bike-programma. Schoolkinderen krijgen de, voor het leren fietsen, noodzakelijke fiets en mogen hem houden als ze het hele programma volgen. Ze krijgen zo een band met hun fiets, waardoor ze blijven fietsen, meent Hill Graves. Bij het opzetten van fietsprojecten is het volgens haar van belang ook mensen uit de doelgroep erbij te betrekken, zodat de niet-fietser zich kan herkennen. De niet-fietser moet het idee krijgen: 'als hij fietst, dan kan ik het ook'. Voor elke gemeenschap is maatwerk nodig, vindt Hill Graves. Het gaat er om uit te zoeken wat precies de barrière is waarom mensen niet fietsen.

> Meer info: www.communitycyclingcenter.org

bemoeien. 'De ouders die niet kunnen fietsen zijn vaak de ouders van de kinderen die niet goed kunnen fietsen. Het heeft allerlei voordelen om die twee doelgroepen te koppelen. Ouders die fietsles hebben gehad, kun je later gebruiken als assistent op school. Als je met een groep van 20 of 25 kinderen de straat op wilt, kun je alle hulp goed gebruiken. Als ouders bovendien zelf niet fietsen of het eng vinden, dan zullen ze niet snel hun kinderen laten fietsen of ze aanmoedigen te gaan fietsen. Dan is het verstandig om die ouders niet te vergeten.' Die stelling van Van der Kloof wordt bevestigd door recent onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van brugklassers in Amsterdam (zie kader). Opvallende uitkomst is dat allochtone kinderen uit gezinnen waar wél gefietst wordt, net zo vaak de fiets pakken als autochtone kinderen. Voor veel gemeenten zal het opzetten van een coördinatiepunt fietsvaardigheid een te forse maatregel zijn. Van der Kloof raadt verkeersambtenaren die iets willen met de doelgroep allochtonen aan contact te zoeken met de collega-ambtenaren van welzijn. 'Ga eens kijken wat er al is. Wat gebeurt er op het vlak van fietslessen, hoeveel mensen worden er bereikt, hoeveel kost het? Kijk eens hoe je die fietsvaardigheid beter en professioneler kan maken en een vast onderdeel van beleid.'

> **Zorg voor een goede inbedding van het allochtonen-fietsbeleid in de gemeentelijke organisatie.**

> **Richt je op de jeugd.**

> **Koester de fietslessen.**

Van der Kloof wil een certificeringssysteem voor fietslessen opstellen. 'Nu wordt er op een heleboel plekken fietsles gegeven, de kwaliteit daarvan wisselt. Als Landelijk Steunpunt Fiets werken wij aan een nationale standaard zodat iedereen weet dat op een bepaald lespunt gewerkt wordt op basis van die en die richtlijnen. Zo weet een gemeente ook wat voor vlees zij in de kuip heeft. Het gaat niet alleen om kwantiteit. Je denkt misschien iedereen kan fietsles geven, maar vergeet niet dat het verantwoordelijk werk is. Je stuurt mensen wel het verkeer in.'

> Fietspad of parallelweg?



Hans Godefrooij - DTV Consultants

Volgens Duurzaam Veilig moeten gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom altijd worden voorzien van parallelwegen. In de praktijk betekent dit vaak het ombouwen van fietspaden. Fietsers moeten dan de ruimte delen met bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Is dat wel fietsvriendelijk? Binnenkort verschijnt een Fietsberaad-publicatie over deze problematiek, waarin DTV Consultants de beschikbare onderzoeken en ervaringen op een rij zet.

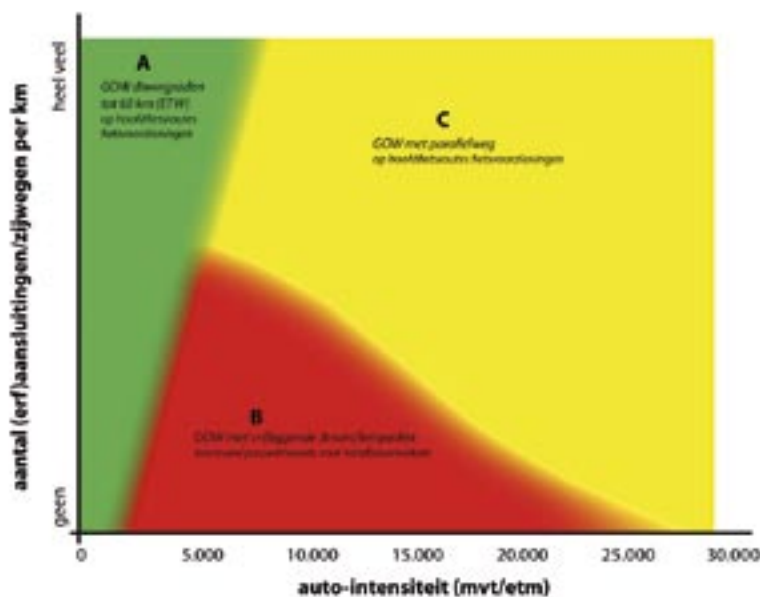
Voor de meeste wegbeheerders is het Handboek Wegontwerp van het CROW het uitgangspunt bij het ontwerpen van infrastructuur. Volgens dit Handboek moeten gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom worden voorzien van een parallelle structuur voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. De erven en zijwegen worden aangesloten op de parallelweg en landbouwvoertuigen zijn van de hoofdrijbaan te weren.

Hoewel de richtlijn uit het Handboek Wegontwerp voor geen andere interpretatie vatbaar is, maken veel wegbeheerders toch andere keuzes. Het realiseren van parallelwegen is kostbaar en vergt veel ruimte. Het ombouwen van een fietspad tot parallelweg stuit daarnaast op weerstand bij zowel (belangenorganisaties van) fietsers als automobilisten. Ouders vrezen voor de veiligheid van hun (schoolgaande) kinderen die de ruimte moeten delen met logge landbouwtrekkers. En automobilisten willen niet eerst een stuk achter of tussen de fietsers rijden alvorens de hoofdrijbaan op te kunnen rijden. In de praktijk leidt dat ertoe dat wegbeheerders een eigen beleidskader opstellen of altijd 'maatwerkoplossingen' kiezen. Hier

door worden in vergelijkbare situaties toch verschillende oplossingen toegepast. De Fietsberaad-publicatie die binnenkort verschijnt, beschrijft uitvoerig verschillende praktijkvoorbeelden. Daarnaast zijn de belangrijkste keuzes ondergebracht in een afwegingskader dat recht doet aan verschillende omstandigheden en belangen. Daarvoor zijn bovendien de beschikbare onderzoeken met betrekking tot de verkeersveiligheid van fietspaden en parallelwegen op een rij gezet.

Weinig houvast

De beschikbare onderzoeken over de keuze tussen parallelweg of fietspad zijn vaak al behoorlijk gedateerd en geven geen eenduidig beeld. De onderzoeken waarop het Handboek Wegontwerp zich vooral baseert, zijn pas na langdurig zoeken en spitwerk boven water gekomen. Het betreft een onderzoek van VIA dat in 1994 in opdracht van de provincie Zuid-Holland is uitgevoerd en een onderzoek van Goudappel Coffeng in opdracht van het CROW uit 2001. Uit de onderzoeken blijkt dat de verkeersonveiligheid op 80km-wegen in de eerste plaats samenhangt met de verkeersintensiteit. De aanwezigheid van een parallelweg pakt ook positief uit voor de veiligheid, maar



Oplossingsrichtingen bij verschillende omstandigheden.

het aantal erfaansluitingen heeft vreemd genoeg geen aantoonbaar effect. Uit de bestudeerde literatuur blijkt verder dat het landbouwverkeer maar een beperkte rol speelt in de objectieve verkeers- onveiligheid. Per gereden kilometer veroorzaken landbouwvoertuigen echter aanmerkelijk meer zware ongevallen dan personenauto's. Ook veroorzaakt landbouwverkeer gevoelens van onveiligheid en problemen in de verkeersafwikkeling.

Afwegingskader

In praktijk blijkt dat wegbeheerders hun keuze vooral laten hangen van de auto-intensiteit en het aantal (erf)aansluitingen. De intensiteiten van het fiets- en landbouwverkeer komen pas in tweede instantie aan de orde, omdat deze veel minder invloed hebben op de totale verkeersveiligheidssituatie.

De auto-intensiteit is zonder twijfel de belangrijkste variabele omdat die ook van grote invloed is op het gewicht van andere variabelen. De veiligheidsrisico's van erfaansluitingen zijn bijvoorbeeld groter bij hogere auto-intensiteiten. Ook het landbouwverkeer veroorzaakt meer doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen als de auto-intensiteit toeneemt. Op de tweede plaats komt het aantal erfaansluitingen en zijwegen omdat verkeer uit de dwarsrichting grote verschillen in snelheid en richting veroorzaakt (hetgeen volgens Duurzaam Veilig juist moet worden voorkomen).

De variabelen 'auto-intensiteit' en 'aantal erfaansluitingen/zijwegen' hebben dan ook de hoofdrol gekregen in het afwegingskader (zie de x- en y-as in het schema). Dit geeft schema-

tisch weer welke oplossingsrichting het meest voor de hand ligt bij verschillende omstandigheden.

Het schema laat zien dat in principe drie oplossingsrichtingen mogelijk zijn:

- > Gebied A: Het 'downgraden' van de gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar een erftoegangsweg (ETW) met een bijbehorende maximumsnelheid van 60 km/uur (het groene vlak), desgewenst met (vrijliggende) fietsvoorzieningen op hoofdfietsroutes.
- > Gebied B: Gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende (brom)fietspaden, eventueel met passeerhavens voor het landbouwverkeer (het rode vlak).
- > Gebied C: Een parallelle erftoegangsweg langs de gebiedsontsluitingsweg (het gele vlak), desgewenst met (vrijliggende) fietsvoorzieningen op hoofdfietsroutes.

Het schema biedt een handreiking bij de eerste stap in het afwegingsproces. De X-as met auto-intensiteiten is daarbij al wat concreter ingevuld dan de Y-as met de dichtheid van erfaansluitingen/zijstraten. Hoe groot de rol is die dit laatste aspect (moet) spelen, wordt in verschillende praktijksituaties vaak anders geïnterpreteerd. Want wat zijn veel erfaansluitingen? Is elke erfaansluiting er één te veel en rechtvaardigt die een miljoeneninvestering, of is vijf erfaansluitingen per kilometer acceptabel op een drukke gebiedsontsluitingsweg? Op basis van praktijkervaringen moet de eenheid voor het aantal erfaansluitingen/zijstraten dus nog verder worden ingevuld. Maar ook de eenheid voor de auto-intensiteit is enigszins relatief. 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt in Friesland anders ervaren dan in Zuid-Holland.

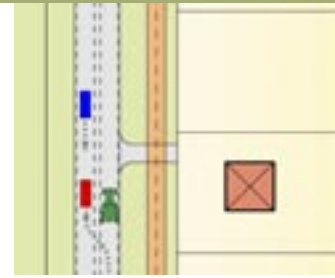
Praktijkvoorbeelden

In het vervolg van dit artikel krijgen de verschillende 'gebieden' in het schema verdere toelichting. Ook elke voorkeursoplossing houdt nog nadelen. Aan de hand van praktijkvoorbeelden wordt aangegeven hoe de nadelen zo veel mogelijk zijn te beperken.

Gebied A: downgraden naar erftoegangsweg

In gebied A kent de weg relatief veel erfaansluitingen/zijwegen, terwijl de auto-intensiteit relatief laag is. Kennelijk is de erftoegangsfunctie belangrijker dan de gebiedsontsluitende functie. Het ligt dan ook voor de hand om de weg te downgraden tot erftoegangsweg, met de bijbehorende maximumsnelheid van 60 km/uur. Alle verkeersdeelnemers maken in principe gebruik van dezelfde ruimte. De aanwezigheid van erfaansluitingen past in het wegbeeld, waardoor verkeersdeelnemers hier beter op anticiperen. Conflicten zijn bovendien minder ernstig door de lagere snelheden. Ook (brom)fietsers maken gebruik van de rijbaan. Het voordeel hiervan is dat automobilisten die de erven/zijstraten in- of uitrijden beter zicht hebben op fietsers en vooral bromfietsers. Als er al een (brom)fietspad ligt, is er ook veel voor te zeggen om dit om te zetten in een (niet-verplicht) fietspad, zeker als het een hoofd fietsroute betreft. Bromfietsers moeten dan dus wel van de rijbaan gebruikmaken. Hiermee wordt fietsers meer comfort geboden. Bovendien leidt het opheffen van een fietspad vaak tot veel onbegrip bij de bevolking. Ter plaatse van uitritten en zijwegen zijn maatregelen te treffen om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken (zie hiervoor gebied B).

Totnogtoe zijn in de studie geen voorbeelden gevonden die helemaal passen in gebied A uit het schema. De N221 tussen Soest en Amersfoort heeft wel belangrijke overeenkomsten. De gemeente Soest heeft besloten om de maximumsnelheid te verlagen naar 60 km/uur omdat er veel erfaansluitingen zijn (circa 25 op een weglengte van 1,25 kilometer), maar de ruimte voor parallelwegen ontbreekt. De auto-intensiteit is echter veel hoger dan in het schema, namelijk ruim 20.000 mvt/etmaal. Hier geldt: nood breekt wet. De verlaging van de maximumsnelheid wordt gecombineerd met een groot aantal andere maatregelen, zoals een inhaalverbod, middengeleiders, een kruispuntplateau, het samenvoegen van erfaansluitingen en het uitbuigen van het fietspad op enkele locaties.



Figuur 1



Een compromis: vrijliggende fietspaden met passeerhavens voor het landbouwverkeer (N734).

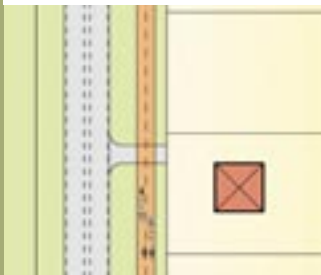


Door een plateau valt het fietspad beter op.

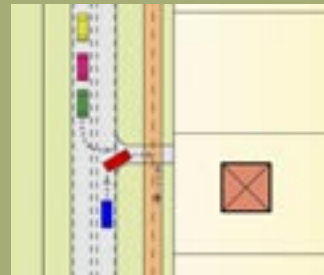
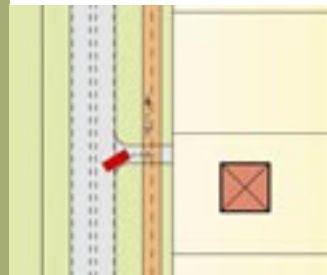


Middengeleiders maken de oversteek voor linksafslaand verkeer veiliger.

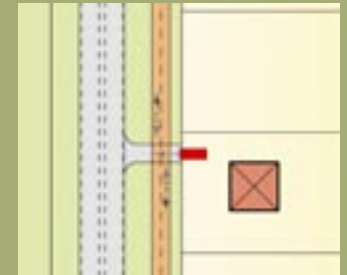
Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5

Gebied B: Vrijliggend fietspad en eventueel passeerhavens voor landbouwverkeer

In gebied B heeft de weg een redelijk hoge auto-intensiteit, maar er zijn geen of relatief weinig erfaansluitingen. De bijdrage die een parallelweg kan leveren aan de vermindering van het aantal erfaansluitingen/zijwegen is dus beperkt, terwijl een parallelweg wel nieuwe conflicten zou introduceren tussen het gemotoriseerde (bestemmings)verkeer en fietsers. In gebied B gaat de voorkeur daarom uit naar het behoud van vrijliggende (brom)fietspaden. Landbouwverkeer maakt, indien aanwezig, gebruik van de hoofdrijbaan. De verschillende nadelen van deze oplossing zijn in onderstaande afbeeldingen gevisualiseerd. Met een palet van maatregelen zijn deze nadelen te verkleinen.

Het snelheidsverschil tussen het autoverkeer en het landbouwverkeer veroorzaakt het eerste nadeel. Dit kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres en stagnatie in de doorstroming (fig. 1). Een goede oplossing hiervoor is het aanleggen van passeerplaatsen voor landbouwverkeer in combinatie met een inhaalverbod. Op de N273 in Limburg (22.000 - 25.000 mvt/etmaal en gemiddeld circa twee erfaansluitingen per kilometer) zijn de doorstroming en de veiligheid sinds de invoering van verplichte passeerhavens voor landbouwverkeer verbeterd. Vrijwel alle betrokkenen zijn positief. Zowel de directe gebruikers (de landbouwers), als de overige weggebruikers die er indirect voordeel van hebben, zijn blij met de maatregel. De provincie Gelderland heeft ervaring opgedaan met onverplichte passeerhavens op de rondweg van Doesburg (circa 17.000 mvt/etmaal en geen enkele erfaansluiting). De resultaten hiervan zijn eveneens positief.

Op een -al dan niet in twee richtingen bereden- fietspad kunnen conflicten ontstaan tussen elkaar inhalende of tegemoetkomende (brom)fietsers (fig. 2). Met name bij een beperkte breedte van het pad bestaat de kans dat passerende of tegemoetkomende fietsers met elkaar in aanraking komen, zeker als sprake is van grote stromen fietsers, bijvoorbeeld

scholieren. Het verbreden van het fietspad of het aan beide zijden van de weg realiseren van een éénrichtingsfietspad kan bijdragen aan het verminderen van het aantal conflicten tussen (brom)fietsers onderling.

Verkeer dat vanaf de weg een erf op wil rijden, moet het fietspad kruisen (fig. 3). Een afslaand voertuig kan een naderende fietser of bromfietser te laat opmerken, zeker wanneer sprake is van een tweerichtingen fietspad, omdat een deel van de (brom)fietsers uit een onverwachte richting komt. Bromfietsers die met relatief hoge snelheid naderen, vormen hierbij een extra risico. Tegelijkertijd ontstaat er op de hoofdrijbaan kans op kop-staartongevallen door het remmen van een voertuig om af te slaan. Bij linksafslaande voertuigen (fig. 4) is dit risico vaak nog groter, omdat deze ook het tegemoetkomende autoverkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kan, zeker bij hogere intensiteiten, veel oponthoud ontstaan voor achteropkomend verkeer.

Ook automobilisten uit de zijrichting (fig. 5) kunnen problemen veroorzaken. Vaak richten zij hun blik op de hoofdrijbaan, waardoor (brom)fietsers eveneens over het hoofd kunnen worden gezien. Daarnaast nemen automobilisten die de hoofdrijbaan op willen rijden, zeker bij linksafslaan, vaak grote risico's. Naar mate de intensiteiten op de hoofdrijbaan toenemen, nemen de risico's toe.

In Overijssel zijn op de N346 (Goor – Hengelo) en N734 (Oldenzaal – Losser) maatregelen getroffen die ertoe leiden dat bovenstaande conflicten minder voorkomen. In het kader van het project KostenEffectieve Maatregelen (KEM) zijn onder andere middengeleiders toegepast, waardoor linksafslaand verkeer een opstelruimte heeft in het midden van de weg en waardoor de aansluiting beter opvalt. Fietspaden zijn ter plaatse van aansluitingen verhoogd aangelegd en in rood asfalt uitgevoerd. Door onder andere deze maatregelen is het aantal ongevallen drastisch gedaald.



Figuur 6

Gebied C: Parallelweg

Vanwege de relatief hoge intensiteit van het doorgaande autoverkeer, in combinatie met het relatief grote aantal erfaansluitingen/zijwegen, zijn in gebied C parallelle voorzieningen wenselijk voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Op de parallelweg geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Ook het fietsverkeer maakt gebruik van de parallelweg. Eventueel is op hoofd fietsroutes de parallelweg te voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen.

Het feit dat fietsers de ruimte moeten delen met auto- en landbouwverkeer heeft een aantal nadelen. Naast objectieve verkeersonveiligheid brengt het ook veel gevoelens van onveiligheid met zich mee.

De problemen hangen in de eerste plaats samen met de snelheid en de intensiteit van het 'gewone' autoverkeer op de parallelweg. Bij een snelheid van 60 km/uur is de kans dat een botsing tussen een auto en fietser fataal afloopt voor de laatste nog altijd zeer groot (zo'n 75 procent). Weliswaar zijn op strategische plekken snelheidsremmers toe te passen, maar het is niet eenvoudig om de maximumsnelheid over de gehele lengte van parallelwegen ook echt in de hand te houden.

De problemen met het autoverkeer nemen toe als ook de auto-intensiteit toeneemt, bijvoorbeeld doordat de parallelweg een verzamelfunctie heeft voor veel zijwegen en erfaansluitingen. Daarnaast zijn voorbeelden bekend waarbij de parallelweg verandert in een sluiproute vanwege filevorming op de hoofdrijbaan.

De provincie Noord-Holland heeft in de plannen voor de N241 diverse maatregelen opgenomen om de auto-intensiteit op de parallelwegen laag te houden. Om het aantal erfaansluitingen per stukje parallelweg laag te houden, wil de provincie zeven rotondes aanleggen op een lengte van circa 10 kilometer. Daarnaast worden zijwegen verlegd, zodat

ze rechtstreeks uitkomen bij de rotondes. Elders probeert men het sluiptverkeer te weren door het plaatsen van een doseerinstallatie of het aanbrengen van een fysieke knip, bijvoorbeeld in de vorm van een landbouwsluis.

De problemen van het landbouwverkeer - maar bijvoorbeeld ook van ander agrarisch gerelateerd verkeer, zoals melktankauto's - op parallelwegen hebben vooral te maken met de indrukwekkende grootte en breedte van de voertuigen. Veel fietsers voelen zich niet prettig met dergelijke kolossen in de buurt. En als het mis gaat zijn de gevolgen groot vanwege de massa van de voertuigen. Deze problemen zijn niet eenvoudig op te lossen. Bijkomend probleem is dat zwaar landbouwverkeer regelmatig de berm kapot rijdt, bijvoorbeeld om andere (brede) voertuigen te laten passeren. Behalve hoge kosten voor de wegbeheerder, leidt dit tot gevaar voor fietsers als zij moeten uitwijken. Het verharderen van bermen kan een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Als er sprake is van een hoofd fietsroute, is de belangrijke functie voor het fietsverkeer op verschillende manieren te benadrukken. Het minst ingrijpend is de aanleg van fietsstroken. Meestal zijn parallelwegen echter niet breed genoeg voor volwaardige fietsstroken. Inrichting als 'fietsweg' of 'fietsstraat' is dan beter. In het uiterste geval is te overwegen om de fietsers via een aparte fietsvoorziening af te wikkelen. In Friesland wordt om die reden langs de N358 tussen Augustinusga en Lutkepost een halfverharde parallelweg gerealiseerd, met daarnaast nog een fietspad. Landbouwverkeer en gemotoriseerd bestemmingsverkeer maken gebruik van de parallelweg. Door de verharding en uitstraling van de parallelweg is deze voor sluiptverkeer geen optie.



De provincie Noord-Holland heeft plannen het fietspad langs de N241 om te bouwen tot parallelweg.



Het aantal erfaansluitingen en de auto-intensiteit is bepalend voor de noodzaak van een parallelweg.

Tot slot

Het Handboek Wegontwerp biedt op dit moment in praktijk te weinig steun aan wegbeheerders om een goed onderbouwde afweging te kunnen maken tussen een fietspad en een parallelweg, al dan niet met aanvullende maatregelen. De te verschijnen Fietsberaad-publicatie is geen nieuwe richtlijn, maar biedt wel een handreiking met een afwegingskader. Hoewel het afwegingskader geen kant en klare oplossing biedt voor alle situaties, maakt het wel inzichtelijk welke aspecten een rol (kunnen) spelen in de afweging. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt dat het mogelijk is om een andere oplossing toe te passen, door de omstandigheden te veranderen. Bij hoge auto-intensiteiten is downgraden bijvoorbeeld toch een optie als het doorgaand verkeer via andere routes is af te wikkelen en de intensiteit dus op die wijze naar beneden is te brengen. En als het realiseren van een parallelweg niet mogelijk is, terwijl het aantal erfaansluitingen groot is, kan men voor een oplossing met een fietspad kiezen als het aantal erfaansluitingen wordt gereduceerd. Dat kan bijvoorbeeld door aansluitingen te combineren of door de betreffende percelen via de achterkant te ontsluiten. De verschillende praktijkvoorbeelden in de Fietsberaad-publicatie laten bovendien zien welke maatregelen zijn te nemen om de gekozen oplossing te optimaliseren.

Het verschijnen van de Fietsberaad-publicatie kan aanleiding zijn om de aanbevelingen van het Handboek Wegontwerp in de toekomst aan te passen en te nuanceren. Voorlopig zal de discussie echter nog niet zijn geslecht. Uw bijdrage aan de discussie zien wij graag tegemoet op www.fietsberaad.nl/fietsverkeer.

-
- > **Het Handboek Wegontwerp biedt onvoldoende mogelijkheden voor maatwerk.**

 - > **Bij weinig erfaansluitingen gaat de voorkeur uit naar een fietspad.**

> Voorzichtig met de **fietsweg**

Karin Broer

Ook buiten de bebouwde kom geldt de hoofdregel voor fietsstraten: wil het concept werken, dan moeten er meer fietsers rijden dan auto's. Dat blijkt uit een gebruikersonderzoek naar vijf 'fietswegen' van het Waterschap Zeeuwse Eilanden.

*'Gebruikers hebben moeite met het concept.
Een fietsweg is en blijft een compromis.'*

De fietsweg is eigenlijk een fietsstraat buiten de bebouwde kom, een weg voor fietsers waar de automobilist 'te gast' is. In Zeeland is dit concept door het Waterschap Zeeuwse eilanden op diverse plaatsen uitgevoerd. Steeds is min of meer voor dezelfde vormgeving gekozen: een bult van plusminus acht centimeter hoogte die de weg in twee smalle rijlopers verdeelt. Auto's kunnen passeren maar de bult in het midden zorgt voor gepaste snelheid.

Communicatiebureau Lievens onderzocht wat gebruikers van vijf fietswegen vinden. In zijn algemeenheid blijken gebruikers niet staan te springen. Ze geven het concept een 5,7, een onvoldoende dus. Maar er blijken grote verschillen te bestaan in de oordelen over de vijf locaties. De fietsweg van Middelburg naar Groot Abeele en die onder aan de duinen bij Dishoek blijken wel goed te functioneren. De Middelburgse

fietsweg haalde een 7,1. Die bij Dishoek kreeg geen cijfer omdat er te weinig mensen aan de enquête hadden meegewerkt, maar de indruk is positief. Kees Slabbekoorn van het waterschap: 'Dat strookt ook met wat ik uit het veld hoor.'

Verhouding fiets-auto

De drie andere onderzochte fietswegen kregen dus een onvoldoende. In alle drie gevallen blijkt de verhouding fiets-auto niet goed te zijn: er rijden meer auto's dan fietsen. In het geval van de fietsweg bij Heinkenszand en Kamperland rijden er zelfs bijna twee keer zoveel auto's als fietsen. Precies omgekeerd dan de stelregel die we uit onderzoek naar de fietsstraat kennen (zie www.fietsberaad.nl).

De twee verkeerskundigen van het waterschap, Kees Slabbekoorn en Annelieke Landré, zien die verhouding als de grote



De fietsweg van Middelburg naar Groot Abeele (links) en die onder aan de duinen bij Dishoek (rechts) voldoen goed.



'Weggetjes waar vijftig auto's op een dag rijden, daar hoef je geen fietsweg van te maken.'



De fietsweg bij Kamperland (boven) en die bij Heinkenszand (onder) worden onvoldoende beoordeeld. Er rijden dan ook bijna twee keer zoveel auto's als fietsen.

boosdoener. Van andere vormgevingsaspecten is het moeilijker de precieze rol aan te geven. Landré: 'Dat een tracé lang is, heeft wellicht ook invloed. Automobilisten moeten dan redelijk lang hun geduld bewaren. Aan de andere kant is de fietsweg bij Middelburg ook een redelijk lang tracé maar dat is een weg met vrij veel bochten. Dat betekent dat automobilisten niet kunnen inhalen omdat ze geen zicht hebben. De vormgeving versterkt dan als het ware de verhoudingen tussen automobilisten en fietsers.'

Bij de fietsweg bij Krabbendijke, die een 5,0 scoorde, was iets anders aan de hand. Ook als een verrassing voor het waterschap werd een busroute omgelegd, waardoor over de fietsweg niet alleen veel schoolkinderen fietsten, maar ook zeer regelmatig bussen reden. In het kielzog van de bussen bleken meer automobilisten voor de route te kiezen.

Liever een fietspad

Over het algemeen zijn gebruikers dus kritisch. Verrast dat de verkeerskundigen? Niet echt. Slabbekoorn: 'Gebruikers hebben moeite met het concept. Een fietsweg is en blijft een compromis. Veel fietsers zeggen: geef ons maar een fietspad. Maar wij weten dat er op wegen met fietspaden ook de vreselijkste ongelukken gebeuren. Ook uit dit onderzoek blijkt dat op een fietsweg minder hard wordt gereden. Dat is altijd goed voor de veiligheid.' Wat betreft objectieve veiligheid scoren alle vijf de fietswegen prima. Er zijn geen ongelukken gebeurd. Slabbekoorn en Landré blijven het concept fietsweg waardevol vinden. Landré: 'De conclusie is dat je nog beter moet kijken waar je het toepast. De verhouding fietsers-automobilisten moet in orde zijn. We zullen kritischer kijken naar het gebruik. Maar we zullen het wel blijven toepassen op wegen met een bepaalde problematiek.' Dat zijn bijvoorbeeld wegen die om



een bepaalde reden niet af te sluiten zijn voor het autoverkeer, waar voor een fietspad geen plaats is of waar een fietspad een overdreven maatregel is. Ook in de recreatiegebieden waar het alleen in de zomer druk is, kan de maatregel een oplossing zijn. Landré: 'Het is geen maatregel die je veelvuldig toepast. Weggetjes waar vijftig auto's op een dag rijden, daar hoef je geen fietsweg van te maken, maar in sommige situaties is het echt een oplossing.'

Over twee van de drie onvoldoende scorende fietswegen zijn gesprekken gaande om ze aan te passen, of toch maar een fietspad aan te leggen.

> **Een fietsweg is en blijft een compromis. Je moet kijken waar je het toepast.**

> Het fietsparkeren **bij vier stations** onder een vergrootglas

Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad

Het tekort aan fietsenstallingen bij stations is de afgelopen jaren snel gegroeid. Op korte termijn zijn de grootste capaciteitsproblemen op te lossen door de beschikbare fietsparkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. En de beste remedie tegen overlast van foutgeparkeerde fietsen is toch voldoende stallingen op acceptabele afstand van de stationsingang. Dat zijn de belangrijkste conclusies uit uitgebreide onderzoeken van het Fietsberaad in Haarlem, Leiden, Eindhoven en Nijmegen.

Ruim een jaar geleden constateerde het Fietsberaad in publicatie 12 dat het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt flink is gestegen. De vraag naar onbewaakte stallingen is hierdoor bijna niet bij te benen. De ontwikkelingen waren voor het kabinet aanleiding om in het 'Actieplan op het spoor' 20 miljoen extra uit te trekken voor de stallingenvoorzieningen bij stations.

Om na dit brede onderzoek meer zicht te krijgen op de stallingproblematiek bij stations heeft het Fietsberaad voor publicatie 14 de situatie op vier stations gedetailleerder onderzocht: Eindhoven, Nijmegen, Leiden en Haarlem. Twee onderzoeksvragen staan daarbij centraal. Op welke manier kan het (grote) tekort

aan onbewaakte stallingen bij stations op korte termijn verkleind worden? En daarnaast: hoe is de overlast van foutgeparkeerde fietsen zoveel mogelijk te beperken?

Bij de geselecteerde stations heeft Groen Licht Verkeeradvisen uiteenlopende deelonderzoeken uitgevoerd. De bezetting van zowel de bewaakte als de onbewaakte stallingen in de loop van de dag is gemeten, maar ook de stallingduur en de mate waarin de geparkeerde fietsen hinder veroorzaken. In een observatie-onderzoek hebben de onderzoekers het feitelijke stallinggedrag van 640 arriverende fietsers gevolgd. En in een enquête komen de fietsers zelf aan het woord.

Maar eerst is een beeld geschetst van de ontwikkelingen in de afgelopen jaren aan de hand van databestanden van ProRail en de NS.

Capaciteitsproblemen

Bij de vier geselecteerde stations hebben zich in grote lijnen dezelfde ontwikkelingen voorgedaan als bij andere (middel)grote centrumstations in Nederland. Het fietsgebruik naar de stations is in de periode 2002-2005 flink gestegen. Dit komt enerzijds doordat het treingebruik sinds 2003 weer in de lift zit. Daarnaast hebben veel treinreizigers de bus in het vervoer ingeruild voor de fiets.

Een deel van de klemmen staat leeg omdat ze moeilijk te vinden zijn tussen de honderden volle klemmen.

De kosten zijn een belangrijke overweging om al dan niet voor een bewaakte stalling te kiezen.



De groei van het fietsgebruik vertaalt zich vooral in een grotere vraag naar onbewaakte stallingsplekken. In Haarlem is de nood het hoogst.



HAARLEM

De groei van het fietsgebruik vertaalt zich vooral in een grotere vraag naar onbewaakte stallingsplekken. De bewaakte stallingen profiteren nauwelijks van de toegenomen populariteit van de fiets.

De mate waarin deze ontwikkelingen zich voordoen verschilt wel per station. In Haarlem is sprake van een overtreffende trap. De verschuiving van bus naar fiets is hier veel groter dan in de andere steden. Het busgebruik daalde met 28 procent en het fietsgebruik naar station Haarlem steeg in drie jaar tijd met 50 procent. Helaas is het niet mogelijk om met de beschikbare gegevens een vinger te krijgen achter de oorzaken. Is in Haarlem meer gesneden in de buslijnen? Of groeit in Haarlem het aantal thuiswonende studenten sterker dan in de andere steden?

In Haarlem zijn de capaciteitsproblemen dan ook het grootst. In 2006 zijn er ruim 2.500 onbewaakte plekken te weinig. Op piekmomenten is voor elke twee fietsen slechts één onbewaakte fietsparkeerplek beschikbaar. Bij de andere stations

is de situatie minder dramatisch, maar de tekorten aan onbewaakte stallingsplaatsen zijn toch aanzienlijk.

Ondanks de grote tekorten staan er ook op piekmomenten nog veel fietsparkeerplaatsen leeg. Het gaat in de eerste plaats om plekken in de bewaakte stallingen. Ook onbewaakte klemmen op minder gunstige locaties worden slecht gebruikt. De laatste vorm van leegstand betreft de zogenaamde frictieleegstand: een deel van de klemmen staat leeg omdat ze moeilijk te vinden zijn tussen de honderden volle klemmen of omdat ze net vrijgekomen zijn.

Uit de berekeningen in de tabel blijkt dat er op drie van de vier stations per saldo geen of slechts een klein capaciteitstekort zou zijn als de totale capaciteit optimaal benut wordt (in de berekeningen is uitgegaan van een frictieleegstand van 10 procent). Alleen in Haarlem blijft ook na saldering sprake van een groot tekort. Hierna gaan we in op de eerste twee typen leegstand en de mogelijkheden om deze schaarse capaciteit beter te benutten.

Station	Maatgevend moment	Tekort / Overschot najaar 2006			
		Bewaakt	Onbewaakt	Totaal	Totaal als % van capaciteit
Eindhoven	16:30	1.223	-685	538	10%
Haarlem	13:30	12	-2.546	-2.534	-60%
Leiden	14:30	2.408	-631	1.777	16%
Nijmegen	13:30	884	-1.248	-365	-7%

Het capaciteitoverschot cq. -tekort op de vier onderzochte stations.



EINDHOVEN



's Ochtends om half zeven staan er bijvoorbeeld bij station Eindhoven al 220 wildgeparkeerde fietsen. Toch zijn er dan nog meer dan genoeg klemmen vrij.

Leegstand bewaakt

Op de maatgevende piekmomenten staat gemiddeld 42 procent van de bewaakte stallingen leeg. Het gaat om enkele duizenden plekken op de onderzochte stations. Alleen in Haarlem is er volgens de tellingen nog nauwelijks restcapaciteit in de bewaakte stallingen. Een beter gebruik van de bewaakte stallingen zou het stallingprobleem dus aanzienlijk kunnen verlichten. Opvallend is dat de bezetting van de bewaakte stallingen in Eindhoven en Leiden 's nachts minstens zo hoog is als overdag (circa 50 procent). Het aantal natransportfietsen dat 's ochtends de stallingen verlaat is dus ongeveer even groot als het aantal voortransportfietsen dat 's ochtends de stalling binnenkomt om de dag door te brengen. Doordat het aantal voor- en natransportfietsen ongeveer in balans is, kan de bewaakte stallingcapaciteit in Eindhoven en Leiden grotendeels dubbel gebruikt worden. De marketing moet zich richten op beide groepen fietsers.

In Haarlem en Nijmegen stijgt de bezetting van de bewaakte stalling wel duidelijk in de loop van de dag. Er zijn meer voortransportfietsen dan natransportfietsen of een groter deel van de natransportfietsen blijft een dagje in de stalling staan. In de marketing van deze bewaakte stallingen kan dus het beste de nadruk gelegd worden op treinreizigers die de fiets gebruiken voor het natransport, de overnachters.

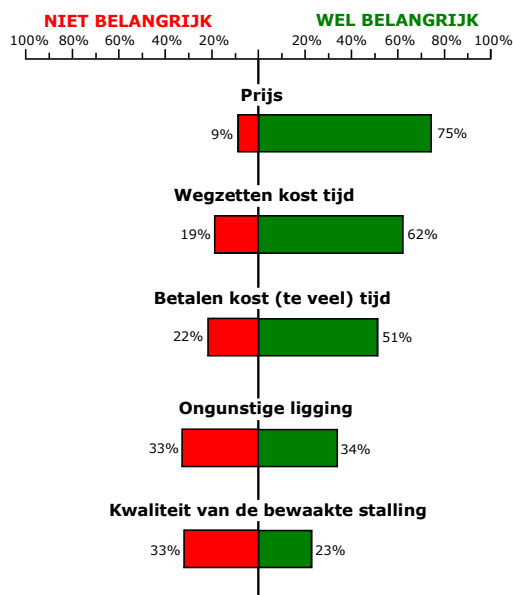
De grote vraag is natuurlijk hoe je onbewaakte stallers zover krijgt dat ze vaker gebruik maken van de bewaakte stallingen. Het onderzoek biedt geen kant-en-klare marketingstrategie, maar de enquête onder fietsers die onbewaakte stallen biedt wel enkele ingrediënten. In de eerste plaats is het van belang te beseffen dat stallen gewoontegedrag is. Ruim 90 procent van de fietsers stalt altijd op dezelfde locatie, zo blijkt uit de

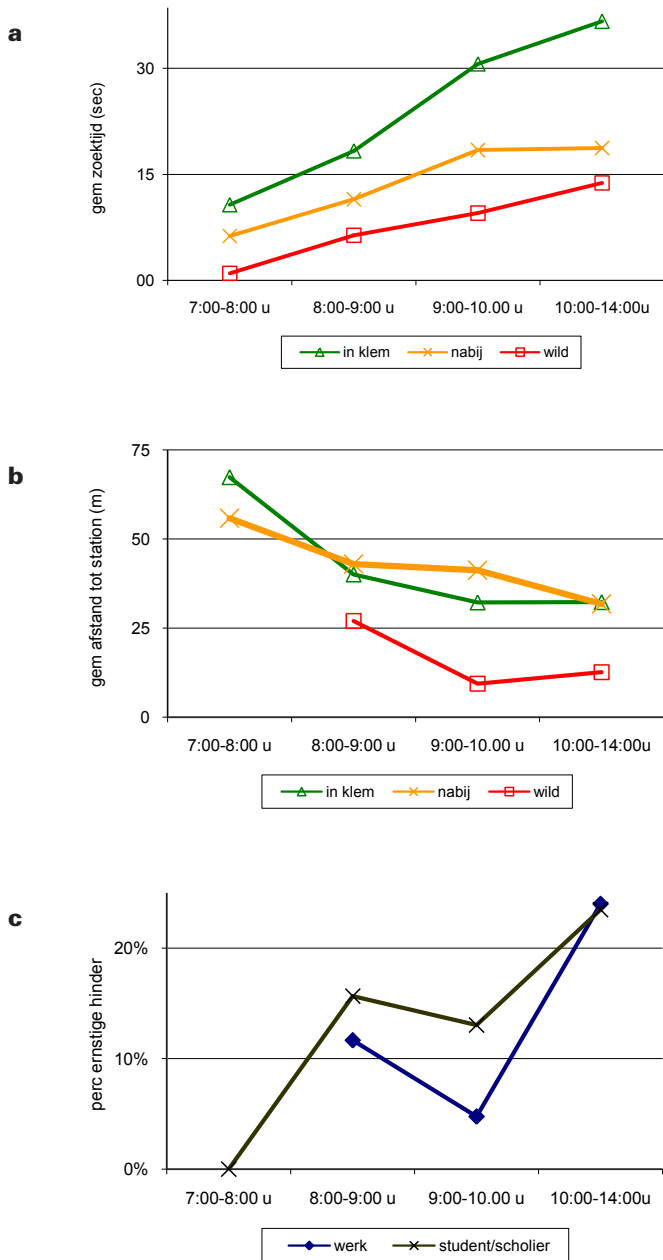
enquête, ook al heeft men regelmatig moeite om een lege plek te vinden. Om gewoontegedrag te doorbreken moet veel uit de kast gehaald worden: een directe manier van communiceren, het liefst persoonlijk, op uitgeknipte momenten (bijvoorbeeld na de vakantie).

Aan de onbewaakte stallers is ook gevraagd waarom men geen gebruik maakt van de bewaakte stallingen. De belangrijkste redenen hebben te maken met de prijs en tijd (fig. 1). Van aanzienlijke prijsverlagingen is dus het meeste effect te verwachten, eventueel gericht op bepaalde doelgroepen, zoals studenten in het weekend of natransportfietsers. Daarnaast moet het gebruik van de bewaakte stalling bij voorkeur minder tijd kosten dan de onbewaakte stallingen. Een optimale ligging

Figuur 1

Aan de onbewaakte stallers is gevraagd waarom men geen gebruikmaakt van de bewaakte stallingen.





Figuur 2

Uit de gedragsobservatie blijkt dat de gemiddelde zoektijd in de loop van de ochtend stijgt (a), fietsers steeds dichterbij het station parkeren (b), en steeds vaker op een plek die ernstige hinder veroorzaakt (c).

heden en diefstalkans vindt men minder belangrijk bij de keuze van de stallinglocatie.

Het grote belang van de afstand tot de stationsingang blijkt ook uit de bezettingscijfers. Voor de deur van het station is de bezettingsgraad gemiddeld 200 procent. Gemiddeld twee fietsen per klem. Veel fietsen staan dan ook buiten de klemmen. Op ongeveer 140 meter van de stationsingang is de bezettingsgraad gedaald naar 100 procent. In principe is hier voor elke fiets en klem beschikbaar. Op locaties met een barrière tussen de stalling en het station is de bezetting aanzienlijk lager (ongeveer de helft) dan is te verwachten op basis van de afstand. Voorbeelden van barrières zijn een drukke weg of een kruispunt met verkeerslichten.

Wat kunnen we hiermee in de praktijk? Hoe zijn fietsers te verleiden of te pushen om ook de minder gunstige locaties te gebruiken? Ook hier geldt dat de keuze van de stallinglocatie gewoontegedrag is. Maatregelen moeten erop gericht zijn minimaal eenmaal die gewoonte te doorbreken, zodat een nieuwe gewoonte een kans krijgt. Verder blijkt uit de observaties dat fietsers niet snel geneigd zijn om weer terug te gaan om een vrije plek te zoeken. Het is een soort fuik. Als de beoogde stalling vol blijkt te zijn, zoeken veel fietser verder in de richting van het station, tot men een vrije klem vindt. Of als dat te lang duurt, parkeert men de fiets buiten de klemmen (fig. 2).

In de loop van de ochtend neemt de gemiddelde zoektijd toe (van 8 naar 23 seconden) terwijl de afstand tussen parkeerplek en station afneemt (van 55 meter naar 30 meter). Om minder gunstige locaties beter te benutten, zouden fietsers dan ook al vroegtijdig op de toevouerroute geïnformeerd moeten worden over de bezetting van de verschillende locaties. Met een vergelijkbaar doel zijn voor het autoparkeren allerlei geavanceerde parkeerwijssystemen ontwikkeld. Voor het fietsparkeren bij stations hoeft het wellicht niet zo duur en structureel omdat er sprake is van gewoontegedrag. Als de fietser eenmaal ervaren heeft dat er reële alternatieven zijn, ontstaat nieuw gewoontegedrag. Concreet zou dit kunnen betekenen dat een aantal maal per jaar op strategische plekken fietsparkeerwachten worden ingezet die fietsers liefst persoonlijk informeren over de actuele bezetting en de alternatieven. Een andere optie is het verplaatsen van foutgeparkeerde fietsen naar de onderbenutte locaties. Daarover later meer.

ten opzichte van de fietsroutes en een directe verbinding naar de stationshal of de perrons is daarom van belang.

Ongunstige locaties

De tweede vorm van leegstand doet zich dus voor op ongunstige locaties. Zelfs in Haarlem, een station met een extreem hoge fietsparkeerdruk, is de bezetting op een ongunstige locatie lager dan 50 procent. Leiden is een ander voorbeeld van een station met grote verschillen in de parkeerdruk op de verschillende locaties. De bezetting varieert van minder dan 25 procent op de minder gunstige locaties tot meer dan 150 procent op gunstige locaties.

In de enquête is gevraagd waarom onbewaakte stallers voor de bewuste locatie hebben gekozen. De ligging ten opzichte van de aanrijroute (79 procent) en de afstand tot de perrons (71 procent) worden, zoals te verwachten, genoemd als belangrijkste redenen. Sociale veiligheid, aanbindmogelijk-

Haarlem ruimt

Uit de Haarlemse ervaringen blijkt dat er een degelijke methode nodig is om de stationsomgeving weesfietsvrij te krijgen. Bij de eerste ruimingsactie werden alleen fietsen verzegeld die er op het oog al lang stonden. Ongeveer 600 verzegelde fietsen stonden er na vier weken nog steeds en zijn verwijderd. Uit de analyse blijkt dat met de visuele methode ongeveer 60 procent van de weesfietsen is op te sporen. Een redelijke oogst, maar een aanzienlijk deel van de weesfietsen glipt toch door de mazen van de methode. Bij de tweede ruimingsactie zijn wel alle fietsen verzegeld met een label, maar helaas bleek het label niet bestand tegen het slechte weer. Voordat de vier weken verstreken waren, was een onbekend deel van labels weggewaaid. Toch werden nog 400 weesfietsen geruimd. Een derde actie, zeven maanden later, was wel waterdicht en leverde weer een oogst op van ruim 500 weesfietsen. Het resultaat van de inspanningen is ook terug te zien in de ProRail-tellingen voor 2007. Het aantal geparkeerde fietsen rond station Haarlem is flink gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.



LEIDEN



Parkeerduur

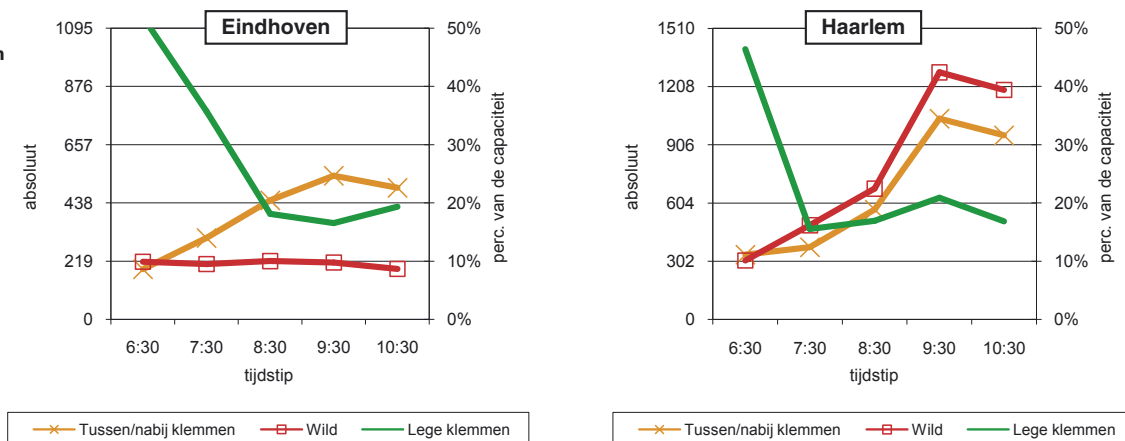
Naast een betere benutting van de lege plekken kan ook een consequente handhaving van de maximum parkeerduur op korte termijn het capaciteitsstekort aanzienlijk verkleinen. Uit de eerder gepubliceerde resultaten van de stallingduurmetingen op de geselecteerde stations (Fietsverkeer 15) blijkt dat ongeveer een vijfde van de onbewaakte stallingcapaciteit gebruikt wordt door fietsen die niet meer worden opgehaald, de zogenaamde weesfietsen. Bovendien is het percentage weesfietsen het hoogst op de relatief gunstige locaties dicht bij de stationsingang. Een extra reden voor een serieuze aanpak van het weesfietsprobleem. Rond de meeste stations geldt weliswaar een maximum parkeerduur van vier weken, maar handhaving blijkt in de praktijk een taaie opgave. Dit is goed te illustreren aan de hand van ervaringen van de gemeente Haarlem met drie verschillende weesfietsverwijderacties. In een jaar tijd zijn maar liefst 1.500 weesfietsen verwijderd! Dat is ruim 30 procent van het aantal geparkeerde fietsen op een werkdag. De forse oogst is deels een erfenis uit het verleden. Maar uit de cijfers blijkt ook dat het aantal weesfietsen snel groeit. In een jaar tijd zijn er ongeveer 500 nieuwe weesfietsen bijgekomen (ongeveer 10 procent van het aantal geparkeerde fietsen). Weesfietsacties moeten dus regelmatig herhaald worden.

Overlast

Het grote aantal foutgeparkeerde fietsen is een steen des aanstoots voor veel beleidsmakers en bestuurders. Voor alle vier onderzochte stationsgebieden is dan ook een fietsparkeerverbod ingesteld (uitgezonderd in de klemmen). Uit de enquête blijkt dat ook veel fietsers er last van hebben. 72 procent van de fietsers heeft (vaak) last van slordig gestalde fietsen. Bijna de helft vindt zelfs dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Het is kortom ook in het belang van fietsers om het aantal foutgeparkeerde fietsen te beperken. De meeste fietsers zijn echter (helemaal) niet eens met de stelling dat de gemeente foutgeparkeerde fietsen meteen moet wegslepen. Het is ook zeer de vraag of het wegslepen van foutgeparkeerde fietsen een efficiënte methode is overlast te bestrijden.

Om meer grip te krijgen op het stallinggedrag hebben waarnemers het aantal foutgeparkeerde fietsen op verschillende tijdstippen geteld, waarbij onderscheid is gemaakt tussen enerzijds 'nabij of tussen de rekken' en anderzijds wildgeparkeerde fietsen (fig. 3). Er blijkt, zoals te verwachten, een duidelijk verband tussen de parkeerdruk en het stallinggedrag. In de vroege ochtenduren daalt het aantal beschikbare plekken in rap tempo. Op gunstige locaties in Haarlem is om 7:30 uur

Figuur 3
Het aantal foutgeparkeerde fietsen en het aantal lege klemmen in de loop van de ochtend.





In Leiden zijn grote verschillen in de parkeerdruk op de verschillende locaties. De bezetting varieert van minder dan 25 procent op de minder gunstige locaties tot meer dan 150 procent op gunstige locaties.



Ook de fietsers zelf hebben last van slordig gestalde fietsen. Toch willen de meeste fietsers niet dat de gemeente alle foutgeparkeerde fietsen meteen wegsleept.

al geen vrije plek meer te vinden. Dit gaat gepaard met een snelle stijging van het aantal foutgeparkeerde fietsen. Vooral als het aantal vrije klemmen onder de 20 procent duikt, stijgt het aantal foutgeparkeerde fietsen snel. Opvallend is dat de meeste foutparkeerders hun fiets wel tussen of nabij de rekken plaatsen. De parkeervoorzieningen sturen dus wel sterk het gedrag, ook al stalt men fout. Alleen in Haarlem, het station met de extreem hoge parkeerdruk, wordt op grote schaal wildgeparkeerd.

In Eindhoven en Leiden blijft het aantal wildgeparkeerde fietsen vrijwel de gehele dag gelijk. 's Ochtends om half zeven staan er bijvoorbeeld bij station Eindhoven al 220 wildgeparkeerde fietsen en om 10:30 uur is dit aantal zelfs licht gedaald. Dit biedt wellicht aanknopingspunten voor een effectieve beheermaatregel. Om 6:30 uur zijn er meer dan genoeg klemmen vrij voor alle foutgeparkeerde fietsen in de stationsomgeving. Door al deze foutgeparkeerde fietsen in de vroege ochtenduren naar stallingen te verplaatsen die op piekmomenten niet volledig benut worden, kunnen drie vliegen in één klap worden geslagen. 1) Het stationsgebied begint de dag met een opgeruimde aanblik, waardoor arriverende fietsers netter zullen stallen. 2) De eigenaren van de foutgeparkeerde fietsen maken kennis met de locatie waar ook overdag nog voldoende plek is. Een kans om gewoontegedrag te doorbreken. Uit ervaringen elders is gebleken dat foutparkeerders er een grote hekel aan hebben om steeds weer hun fiets te moeten opzoeken. En ten slotte 3) Alle foutgeparkeerde fietsen tijdens de nachtelijke uren komen bij elkaar te staan. Met relatief weinig inspanningen kan gecontroleerd worden op weesfietsen. De hier voorgestelde maatregel heeft zich nog niet in de praktijk bewezen, er zitten vast nog voetangels en klemmen aan, maar het is het uitproberen waard.

Niet elke foutgeparkeerde fiets is hinderlijk. Uit pragmatische overwegingen slepen de meeste gemeenten alleen fietsen weg die hinder of gevaar veroorzaken. In de gedragsobservatie hebben de waarnemers genoteerd welk deel van de fietsers hun fiets stalt op een locatie die ernstige hinder veroorzaakt, zoals op een voetgangersroute of op een blindegeleidemarkering. Er is een bijzonder sterk verband met de bezetting van de stallingen. In de loop van de ochtend neemt het aantal stallers dat ernstige hinder veroorzaakt toe van enkele procenten om 6.30 uur tot ruim 20 procent na 10 uur. Opvallend is dat het niet veel uitmaakt of het (naar inschatting van de waarnemer) een loonwerker of een student/scholier betreft. De parkeerdruk op het stallingmoment is doorslaggevend. Het wegslepen van fietsen die ernstige hinder veroorzaken blijft noodzakelijk, al was het maar om de stallingsdiscipline een beetje scherp te houden. Bij een hoge parkeerdruk blijft het echter dweilen met de kraan open. De structurele oplossing is toch weer voldoende fietsparkeerplekken op aanvaardbare locaties.

- > **Als de totale capaciteit beter benut wordt, is er vaak geen sprake van een tekort aan stallingplaatsen.**
- > **Om de restcapaciteit in de bewaakte stalling en op wat verderaf gelegen plaatsen te benutten, is het zaak gewoontegedrag van de fietser te doorbreken.**

> Veiligheid fietsers voorop bij toelating 'monstertrucks'

Karin Broer

Wegbeheerders zijn terughoudend met het openstellen van meer routes voor de lange zware vrachtwagens van 25,5 meter. Veiligheid van fietsers staat hoog in het vaandel.

'Nu kunnen we dit soort experimenten zeker niet gebruiken', zegt Alex van der Woerd van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. 'We zijn hard op zoek naar oplossingen voor de dodehoekproblematiek met gewone vrachtwagens, dan wil je niet nog grotere vrachtwagens.'

Amsterdam heeft twee van de drie aanvragen voor bestemmingen van lange zware vrachtwagens (Izv's) afgewezen: de Jan van Galenstraat in Oost en de Distelweg in Amsterdam Noord. Daarbij was de veiligheid van fietsers hoofdreden.

'Vanuit het luchtkwaliteitdebat kijk je welwillend naar Izv's (twee Izv's vervoeren de inhoud van drie gewone vrachtwagens, kb), maar verkeersveiligheid gaat voor. We hadden hier geen goed gevoel over. De routes zouden veel te veel door woongebieden lopen.' Alleen in het Westelijk Havengebied mogen Izv's rijden. Van der Woerd: 'Dat is een gebied met zware industrie, een gebied waar zeer weinig fietsers rijden. Daar wil je ze hebben. Dit is ook een signaal naar de vervoerders: daar willen we je wel hebben, niet op een plek als de Jan van Galenstraat.'

Per 1 november is de zogenaamde ervaringsfase (tot 2011) ingegaan van de proef met lange zware vrachtwagens. Dat betekent dat er niet langer per bedrijf per route een vergunning wordt afgegeven, zoals in de eerste fase van de proef. Wegbeheerders geven nu toestemming voor het gebruik van kerngebieden (herkomst- en bestemmingsgebieden als industrieterreinen) en de routes ernaartoe. Als die toestemming er is, mag in principe iedereen daar rijden met een Izv.

Het is een eerste stap naar definitieve verdere toelating van de Izv op het onderliggend wegennet, vandaar dat verkeersveiligheidsorganisaties en de Fietsersbond vorig jaar in het verweer kwamen.

CROW-advieslijst

Om voldoende draagvlak te verwerven, moest de minister garanties geven voor de verkeersveiligheid. Daarom zijn er

strengere voertuigeisen (modern remsysteem, zijafscherming, camera en spiegels) geïntroduceerd en zijn de adviezen aan wegbeheerders aangescherpt. Izv's komen wat de minister betreft alleen op het snelwegennet en op wegen met gescheiden infrastructuur voor fietsers. Alleen voor de laatste vijf kilometer zou er een uitzondering mogen worden gemaakt.

Invloeds ligt er een CROW-advieslijst die verder gaat. De lijst sluit het gebruik van erftoegangswegen, 30-kilometergebieden en woonerven uit, ook in de laatste vijf kilometer. Gebiedsontsluitingswegen mogen alleen als er gescheiden voorzieningen zijn voor het langzaam verkeer. En voor kruisingen en rotondes geldt dat Izv's er alleen mogen rijden als fietspaden zijn uitgebogen en als fietsers (geheel tegen andere CROW-adviezen in) geen voorrang hebben. Kort samengevat zegt het CROW: Izv's en langzaam verkeer gaan niet samen. Tijdens het Kamerdebat van begin november werd bovendien via een motie van de kamerleden Van Heugten en Roefs afgedwongen dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (die de ontheffingen regelt) wegbeheerders op de advieslijst van het CROW moet wijzen.

Op papier zijn er dus waarborgen genoeg, maar het vraagt wel oplettende wegbeheerders. Wegbeheerders móeten namelijk ook strenger worden dan in de eerste fase van de proef.

De RDW is nu bezig de ontheffingen uit de eerste fase van de proef om te zetten voor de nieuwe fase. Wie als wegbeheerder blind denkt 'daar reed al een Izv en dat ging altijd goed' kan zich in de vingers snijden. Het maakt immers uit of er één rijdt of tien rijden. Bovendien is de veiligheid van fietsers in de eerste fase niet overal expliciet aan de orde geweest.

Aanvragen geweigerd

De eerste signalen wijzen erop dat wegbeheerders behoorlijk oog hebben voor de veiligheid van fietsers. De gemeente Zaltbommel bijvoorbeeld weigerde twee van de vijf aanvragen. Doorslaggevend daarbij was dat het deels routes zijn waar



schoolkinderen fietsen.

Maarten de Ridder van de Rijksdienst van het Wegverkeer beaamt de aandacht voor verkeersveiligheid: 'De door VVN, de Fietsersbond en de ANWB aangezwengelde discussie heeft veel wegbeheerders extra alert gemaakt. Die alertheid heeft ook te maken dat een beslissing nu niet geldt voor één verlader maar voor iedereen die daar wil rijden.'

De Fietsersbond schreef afgelopen oktober een brief aan alle wegbeheerders om de lzv's niet toe te laten waar fietsers en voetgangers rijden. De bond kreeg van een flink deel van hen antwoord. Tweederde belooft 'terughoudendheid'. Theo Zeegers van de Fietsersbond: 'Ook het CROW-advies begint wat bekender te worden.' Maar de bond houdt het dossier scherp in de gaten en daarbij ook de rol van de RDW. Zeegers: 'De RDW moet natuurlijk gewoon doen wat de minister opdraagt, maar we krijgen signalen van wegbeheerders dat de RDW wel erg veel begrip heeft voor het belang van de vervoerder wanneer toestemming wordt gevraagd aan de wegbeheerder.' Uit de evaluatie van de eerste fase van de proef bleek dat lzv's niet gevaarlijker zijn dan gewone vrachtwagens. Toch heeft de SWOV openlijk stelling genomen tegen de uitbreiding van de proef met de lzv's. Directeur Fred Wegman: 'Het is een verkeerd signaal. Vrachtverkeer moet je niet, zoals nu met de lzv's

gebeurt, verder toelaten op het onderliggend wegennet. Een fietspad is niet genoeg, vrachtverkeer en fietsers ontmoeten elkaar toch een keer op een kruising. Juist daar gebeuren de ongelukken. Wij vinden dat je naar een situatie moet toewerken waar het vrachtverkeer zoveel mogelijk gescheiden is van ander verkeer, bijvoorbeeld met eigen afritten van de snelweg, misschien samen met het openbaar vervoer. Het kwaliteitsnet goederenvervoer, dat is de richting die we op moeten.'

> **CROW en SWOV pleiten voor terughoudend beleid.**

> **RDW moet wegbeheerders wijzen op CROW-advieslijst.**

> Waarom (niet) fietsen naar het werk?

*Dr. Bas de Geus en Prof. Dr. Romain Meeusen
Vrije Universiteit Brussel - Faculteit LK
Vakgroep Menselijke Fysiologie & Sportgeneeskunde*

In Vlaanderen werd een groep volwassenen de vraag voorgelegd waarom ze al dan niet op de fiets naar het werk gaan. Met als opvallende resultaat dat vooral de psychosociale factoren daarbij de doorslag geven. Een verslag uit Vlaanderen, met een Nederlandse kanttekening.

In Europa en Noord-Amerika leidt een groot deel van de bevolking een zittend leven. Ondertussen zijn er al geruime tijd duidelijke bewijzen ten aanzien van de negatieve invloed van fysieke inactiviteit op de gezondheid. Mensen van alle leeftijdsgroepen kunnen hun fysieke conditie, hun fysieke en mentale gezondheid verbeteren door minimaal 30 minuten per dag aan lichaamsbeweging te doen. Het is aangetoond dat een verbetering van de gezondheid door fysieke activiteit enkel beklijft als deze activiteit geïntegreerd wordt in de dagelijkse routine. Fysiek actief pendelen naar het werk is een mogelijke 'bewegingsinterventie' die voor een groot deel van de bevolking makkelijk uitvoerbaar is. Pendelen naar het werk met de fiets en 'verplaatsingsfietsen' in het algemeen moet gestimuleerd worden omwille van de positieve effecten op de fysieke en mentale gezondheid van het individu en de ontlasting van het verkeersnet en het milieu voor de samenleving. Het fietsen naar het werk zal sterk beïnvloed worden door omgevingsfactoren, zoals (verkeers)veiligheid, de aanwezigheid van fietspaden en dergelijke. Verder zullen psychosociale factoren, zoals sociale steun van familie en collega's, ook een belangrijke rol spelen. Ecologisch modellen - waarin de interactie tussen het individu en de omgeving centraal staan - suggereren dat de combinatie van omgevingsfactoren en psychosociale factoren het beste de deelname aan fysieke activiteit verklaren.

Modelfunctie

Aan de Vrije Universiteit Brussel is een studie verricht om de invloed van psychosociale en omgevingsfactoren bij het woonwerkfietsen nader te onderzoeken. Daarvoor is een steekproef gehouden onder 343 Vlaamse volwassenen (55% mannen), wonende op maximaal tien kilometer van hun werk. Aan de hand van een vragenlijst zijn de zelfgerapporteerde karakteris-

Mensen die naar het werk fietsen hebben vaker een fietspartner en worden ook vaker aangemoedigd door hun omgeving.



tieken van pendelen met de fiets, demografische en psychosociale variabelen, self-efficacy (kort gezegd: het geloof in eigen kunnen), bevorderende en belemmerende factoren en omgevingsfactoren (bestemming, verkeersvariabelen en faciliteiten op de werkplaats) onderzocht. Zowel mensen die regelmatig naar het werk fietsen (F) als mensen die nooit fietsen naar het werk (NF) zijn bevroegd. Dit was belangrijk omdat we de mening van beide groepen met elkaar wilden vergelijken.

Modelleren - wat is het effect van het gedrag van 'belangrijke anderen' op het gedrag van het ondervraagde individu: de vraag luidde hoeveel 'belangrijke anderen', zoals familieleden of vrienden, fietsen zonder jou - en de mate van sociale steun - de mate van waargenomen steun van deze 'belangrijke anderen' - verschillen sterk tussen F en NF. Mensen die nu al fietsen hebben vaker een fietspartner en worden ook vaker aangemoedigd. Familie en vrienden spelen daarbij een belangrijkere rol dan collega's. Mensen die nooit fietsen lijken, op sociaal vlak, minder steun te krijgen van hun omgeving. Mensen die al fietsen voelen een grotere mogelijkheid om zichzelf als doeltreffend te beschouwen wanneer ze nooit, soms of altijd fietsen. Zij zullen zich dus minder vaak laten ont-

In hoeverre zijn Vlaanderen en Nederland vergelijkbaar?

De resultaten van het onderzoek fietsen in Vlaanderen komen grotendeels overeen met de tot nu toe veronderstelde en gedeeltelijk in andere (internationale) onderzoeken gevonden relaties. Het verschil tussen NF en F ten aanzien van het belang van fietsen, de ecologische norm, de instelling ten opzichte van fietsen (attitude) en de ingeschatte mogelijkheid om te kunnen fietsen komt vaker terug [1,4,5].

Hoewel volgens De Geus & Meeusen vrienden en familie belangrijker zijn in de keuze om te gaan fietsen dan collega's, hebben Dill & Voros [3] gevonden dat mensen vaker naar hun werk fietsen als collega's dit ook doen. In Nederland is hierover slechts beperkte kennis vergaard.

Hoewel in Vlaanderen geen verband is gevonden tussen de afstand tot winkels en fietsgebruik, is dit verband in de VS wel gevonden [2]. Voor de Nederlandse context lijken door de meer overeenkomstige ruimtelijke en sociale context de bevindingen uit Vlaanderen in eerste instantie logischer.

Fietsers voelen zich ook in Nederland in het algemeen veilig in het verkeer. Opvallend genoeg zijn volgens De Geus en Meeusen fietsers wel bang voor een ongeluk met een motorvoertuig. Door de andere inrichting van de ruimte, de aanwezigheid van fietsinfrastructuur en de grotere hoeveelheid fietsers in Nederland zou deze vrees ten opzicht van Vlaanderen kleiner kunnen zijn.

Fietsers zijn dan weliswaar bang voor een ongeluk met een ander voertuig, bij de meeste fietsongelukken is

slechts één voertuig betrokken. Dit gebrek aan kennis bij fietsers is als voordeel te beschouwen: de kans op een ongeluk zou indien deze kennis bekend is een belangrijkere reden kunnen vormen om niet te fietsen.

Het verschil in de perceptie van de veiligheid in de omgeving tussen F en NF is vaker geconstateerd. Onduidelijk is de reden hiervoor. Is de omgeving bij NF onveilig en wordt daarom niet gefietst, of is het puur psychologisch of onervarenheid?

Studies bevestigen het belang van stalling. Veilige interne stalling wordt logischerwijze beter gewaardeerd dan geen stalling. In het onderzoek van De Geus en Meeusen is het echter onduidelijk of er een stalling is omdat meer mensen fietsen binnen het bedrijf of dat mensen fietsen omdat er een stalling is. De aanwezigheid van een stalling wijst mogelijkwijze ook op een positievere houding van de werkgever richting fietsen.

De aanbevelingen van De Geus en Meeusen vind ik niet alle van toepassing op de Nederlandse context. Dit komt doordat de situatie in Nederland verschilt met die van België in de omvang, type en kwaliteit van de (fiets)infrastructuur, de financiële tegemoetkoming voor, de mentaliteit tegenover, de sociale steun richting en het aanzien van de fiets. (En dus niet door tekortschieting van het onderzoek.) Doordat de sociale steun in Nederland voor fietsen al hoog is, lijkt het verhogen van deze steun in Nederland niet direct nodig. Beeldverandering onder



moedigen door interne (vermoeidheid, vroeger opstaan, enz.) en externe factoren (slecht weer, boodschappen doen, enz.) dan mensen die nooit fietsen. Ecologisch-economisch bewustzijn en het 'gebrek aan tijd en interesse' waren duidelijk van invloed op het woon-werkfietsen en varieerden in belang tussen F en NF.

Persoonsgebonden voor- en nadelen

De voordelen die mensen ondervinden wanneer ze fietsen zijn persoonsgebonden (dat wil zeggen een voordeel voor de persoon zelf), zo blijkt uit het onderzoek: (1) voordeel voor het milieu, (2) goed voor de fysieke fitheid, (3) niet in de file staan, (4) in de frisse lucht zijn, en (5) de longen en de conditie van het hart worden beter. De hindernissen zijn ook persoonsgebonden: (1) gebrek aan tijd om te fietsen, (2) te slecht weer, (3) gebrek aan zelfdiscipline om te fietsen, (4) boodschappen doen, en (5) gebrek aan energie om te fietsen.

Gebrek aan tijd, zelfdiscipline en energie zijn met de goede (organisatorische) maatregelen en gerichte informatie aan te pakken. Schrik voor blessures en verkeersongevallen lijken geen hindernis.

De afstand tussen huis en essentiële faciliteiten (bakker,

slager) is geen belemmerende factor voor het gebruik van de fiets, gezien het feit dat de meeste van deze faciliteiten zich op minder dan tien minuten fietsen van huis bevinden. Mensen die nooit fietsen, schatten de afstand naar het werk en andere faciliteiten veel langer in dan mensen die de afstand aan den lijve ondervinden. Dit moet een sterke boodschap zijn naar de NF.

Mensen (zowel F als NF) voelen zich over het algemeen niet veilig op de fiets. Ze zijn bang voor een ongeval met een gemotoriseerd voertuig, ze vinden dat er te veel drukke kruispunten zijn in de buurt van hun huis en dat de automobilisten te hard rijden wanneer zij in de buurt van een fietser komen. Ook hier denken de utilitaire fietsers er anders over. Ze gaan minder akkoord met de stelling dat de omgeving rond hun huis en de weg naar het werk onveilig is om te fietsen.

Uit de studie blijkt ook dat er een verband bestaat tussen de aanwezigheid van fietsstallingen en douches op het werk en het aantal fietsers. Bedrijven waar fietsvoorzieningen aanwezig zijn hebben over het algemeen meer fietsers onder hun werknemers. Dit is een belangrijke boodschap voor de bedrijven. Een financiële vergoeding lijkt mensen ook aan te sporen om met de fiets te gaan. Er is namelijk een sterk verband

Is er een stalling omdat meer mensen fietsen binnen een bedrijf,
of fietsen mensen omdat er een stalling is?

bepaalde groepen, waaronder allochtonen, zou wel nuttig kunnen zijn.

De overige door De Geus genoemde aanbevelingen zouden ook in Nederland kunnen bijdragen tot een verhoogd fiets-aandeel (voor woon-werkverkeer). Promotiecampagnes om de self-efficacy ten aanzien van fietsen of het ecologisch en economische bewustzijn te vergroten, leiden waarschijnlijk ook in Nederland tot meer fietsgebruik.

Het blijft natuurlijk de vraag of investeren in promotiecampagnes het meest efficiënt is. Hoewel in Nederland internationaal gezien relatief veel fietsinfrastructuur ligt, zou een verbetering van deze infrastructuur toch kunnen leiden tot meer fietsgebruik. Naast de verkeersveiligheid speelt ook de sociale veiligheid een grote rol. Betere verlichting en zichtbaarheid voor andere weggebruikers zou bovendien een positieve invloed kunnen hebben net als een verbeterde doorstroming. Om alle energie en financiële middelen in te zetten op promotiecampagnes lijkt door de verschillen met Vlaanderen en door de veelheid en complexiteit van redenen die fietsgebruik beïnvloeden in Nederland een voorbarige conclusie.

Eva Heinen

Onderzoeker bij de Technische Universiteit Delft / Onderzoeksinstituut OTB met als specialisatie fietsgebruik in het woon-werkverkeer.



- 1 Bamberg, S. & Schmidt, P. (1994), Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 46(1): 80-102.
- 2 Cervero, R. & Duncan, M. (2003), Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area, Journal of Public Health 93(9): 1478-1483.
- 3 Dill, J. & Voros, K. (2007), Factors affecting bicycling demand: Initial survey findings from the Portland region, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- 4 Gatersleben, B. & Uzzell, D. (2007), Affective appraisals of the daily commute. Comparing perceptions of drivers, cyclist, and users of public transport, Environment and Behavior 39(5): 416-431.
- 5 Hunecke, M., Blöbaum, A., Matthies, E. & Höger, R. (2001), Responsibility and environment. Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior, Environment and Behavior 33(6): 830-852.

gevonden tussen het aantal fietsers en het bestaan van een financiële vergoeding voor diegene die met de fiets komt. De € 0,15 per gereden kilometer naar het werk die de federale overheid in België sponsort, lijkt echter niet voldoende om mensen over de brug te halen om met het fietsen naar het werk te starten.

Sociale steun

De resultaten tonen aan dat individuele determinanten (psychosociaal, self-efficacy, gepercipieerde bevorderende en belemmerende factoren) sterkere predictoren zijn voor het gebruik van de fiets dan omgevingsfactoren. Toch moeten we hier twee belangrijke kanttekeningen bij maken. Ten eerste moeten we er rekening mee houden dat de studie in Vlaanderen heeft plaatsgevonden. Vlaanderen heeft een relatief goede fietsinfrastructuur in vergelijking met bijvoorbeeld de VS of Engeland, maar minder goed dan bijvoorbeeld Nederland. Een tweede bedenking is dat de resultaten, zoals ze hier besproken zijn, een afweging zijn van de F ten opzichte van de NF. Dit heeft tot gevolg dat enkel de verschillen tussen F en NF significante resultaten geven. Wanneer we naar de individuele resultaten van de F en NF kijken zien we dat beide groepen

eigenlijk niet tevreden waren over bijvoorbeeld de kwaliteit en kwantiteit van de fietspaden.

Duidelijk is wel dat promotiecampagnes zich moeten toespitsen op het verhogen van sociale steun door het 'samen fietsen', verhogen van de self-efficacy, toename van het ecologisch en economisch bewustzijn, verminderen van het gebrek aan tijd en interesse en het creëren van faciliteiten voor fietsers op de werkplaats.

> **Of iemand naar het werk fietst hangt ook af van de steun van familie en collega's.**

Eigen bijdrage kan aanleg bespoedigen



> Fietsenstallingen realiseren met cofinanciering

Ron Hendriks

Het aantal fietsen rond stations stapelt zich letterlijk op. De reizigersgroei van zo'n 5 procent per jaar leidt tot uitpuilende fietsenrekken en uitputting van geldmiddelen. Toch valt er voor alerte stationsgemeenten nog wel het een en ander te halen. Alleen moet je er wel wat meer voor doen.



Tegen de vloedgolf van fietsen rond stations valt bijna niet op te bouwen. En waar wel wordt gebouwd, lopen de stallingen in hoog tempo weer vol. Zeker als ze gratis zijn, zoals de nieuwe stalling in Zutphen. Ging men er bij de plannenmakerij nog vanuit dat de capaciteit voldoende zou zijn tot 2020, inmiddels zoekt men alweer naar nieuwe uitbreidingsmogelijkheden.

De ondergrondse stalling in Zutphen (totale kosten € 6 miljoen) is voornamelijk betaald vanuit het programma Ruimte voor de Fiets (€ 3,6 miljoen) en door de gemeente zelf (€ 1,9 miljoen). Maar gemeenten die nu dergelijke plannen koesteren moeten de buidel verder opentrekken. Want vanuit dat programma zullen stationsstallingen nog maar voor deel worden gesubsidieerd.

Ruimte voor de Fiets heeft de afgelopen jaren een forse impuls gegeven aan het ombouwen van verouderde stationsstallingen. In totaal is voor de periode 2000-2010/2011 een bedrag van 230 miljoen uitgetrokken en zijn meer dan 200 stallingen onder handen genomen.

'Tot 2004 ging het vooral om het upgraden van bestaande stallingen, met waar nodig uitbreiding van het aantal plaatsen', vertelt Mark Wienbelt van ProRail die het programma Ruimte voor de Fiets uitvoert. 'Maar in 2004 werd een andere koers ingeslagen. Vanaf die tijd worden alle middelen - gemiddeld zo'n € 20 miljoen per jaar - ingezet voor het oplossen van capaciteitsproblemen. Op locaties met een capaciteitsknelpunt ging echter nog steeds veel geld zitten in het ombouwen van bestaande stallingen.'

Cofinanciering

Inmiddels pendelen iedere werkdag ruim 200.000 reizigers met de fiets naar het station. Uit onderzoek van het Fietsbeeraad is gebleken dat het fietsgebruik naar stations met ongeveer 50 procent is toegenomen in 5 jaar tijd. En zo'n 50.000 mensen rijden met de fiets van het station naar het werk. De onverwacht sterke groei van het aantal fietsers zorgde in 2006 voor opnieuw een herbezinning. Mark Wienbelt: 'ProRail inventariseerde de meest nijpende knelpunten en kwam tot 140 plaatsen waar nodig en snel wat moet gebeuren. En om het nog niet in 2004 aan locaties gebonden budget zo effectief mogelijk in te zetten, werd door V&W besloten dat lokale bestuurders nu ook zelf moeten bijdragen als ze snel meer stallingcapaciteit willen realiseren. Van die 140 wordt er komend jaar een aantal uitgevoerd. En er staat nog een aantal projecten op de '2004-lijst'. Die vallen nog onder de oude regeling en die worden in zijn geheel gesubsidieerd vanuit het budget voor Ruimte voor de Fiets. Wat rest proberen we nu aan te pakken met cofinanciering. Daarbij denken we aan regio's en gemeenten, maar ook aan vervoerders zoals NS, Arriva of NoordNed. In principe wordt in het vervolg 50 procent gesubsidieerd. En dat volgens het principe wie het eerst komt, het eerst maalt.'

Is er voldoende mogelijk met 20 miljoen euro per jaar, als een ondergrondse stalling zoals in Zutphen al 6 miljoen euro kost? Wienbelt beaamt dat het dan hard gaat. 'Maar een gewone overdekte plaats in een onbewaakte stalling komt op zo'n

Hoeveel fietsparkeerplaatsen zijn er jaarlijks nodig?

Per werkdag gaan ruim 500.000 mensen met de trein. Hiervan gebruikt ongeveer 38% de fiets in het vortransport naar het station. In het natransport wordt de fiets in circa 9% van de ritten gebruikt. Er vanuit gaande dat de verhoudingen in het voor- en natransport de komende jaren onveranderd blijven en dat een groei van 5% in reizigerskilometers ook een groei van 5% in aantal reizigers betekent, zou dat betekenen dat er jaarlijks zo'n 12.500 extra fietsplekken nodig zijn. Maar in werkelijkheid zullen het er meer zijn. In de afgelopen jaren is de behoefte aan fietsparkeerplekken namelijk vier keer zo snel gegroeid als het treingebruik, zo blijkt uit Fietspublicatie 12. Dit komt doordat veel treinreizigers de bus in het vortransport vervuilen voor de fiets. Andere verklaringen zijn: de parkeerduur van een gemiddelde fiets is toegenomen en studenten reizen meer door de week in plaats van in het weekend.



€ 700 en een niet-overdekte plaats op € 300. Dan kun je weer heel wat doen. Voor kleine stations moet je gemiddeld rekenen op een bijdrage van zo'n een tot twee ton. En er komt waarschijnlijk nog meer geld vrij. In het Actieplan groei op het Spoor bijvoorbeeld staat voor de periode tot 2012 nog 20 miljoen extra opgenomen.'

De cofinanciering heeft niet alleen als voordeel dat er meer projecten zijn te realiseren, maar ook dat het lokale draagvlak voor maatregelen groter is. Soms moet er het een en ander op de schop, of een gemeente wil een net iets mooiere stalling. Dan helpt het als er lokale committent is.'

Aan die 50 procent wordt overigens niet altijd strikt vastgehouden. 'Bij middelgrote of grote stations kunnen plannen ontstaan waar in verband met ruimtegebrek ook andere tech-

nische oplossingen (fietsflats/kelders) nodig zijn in combinatie met exploitatie- en beheerafspraken. In deze gevallen zullen er afzonderlijke financieringsafspraken gemaakt moeten worden.'

Waarbij Wienbolt nog aantekent dat je steeds vaker ziet dat in dergelijke gemeenten eenvoudigweg de ruimte ontbreekt om bovengronds uit te breiden.

Voorlopig loopt de cofinanciering vooral via de provincies en de stadsregio's. Zo lopen in Zuid Holland acht projecten met cofinanciering. En ook in Stadsregio Rotterdam, Haaglanden, de Noordvleugel en rond KAN zijn er dergelijke afspraken gemaakt voor tot nu toe 20 projecten.

Dineke van der Burg van de provincie Zuid Holland bevestigt dat het een-tweetje met ProRail heeft geleid tot de versnelde aanleg van stallingen bij stations. 'Het college heeft ketenmo-



'Ruimte voor de Fiets' wil dat andere partijen, zoals gemeenten en ov-bedrijven, meebetalen aan de aanleg van fietsenstallingen bij stations.



Iedere werkdag pendelen ruim 200.000 reizigers met de fiets naar het station.



De ondergrondse stalling in Zutphen is voornamelijk betaald vanuit het programma 'Ruimte voor de Fiets' en door de gemeente zelf. De stalling barst overigens nu al weer uit haar voegen.

biliteit tot speerpunt benoemd en er ook geld voor beschikbaar gesteld. We hebben daarop ons eigen knelpuntenlijstje gelegd naast dat van ProRail. Daar kwamen de acht stallingen uit die door ons voor 50 procent zijn gesubsidieerd, als aanvulling op de 50 procent van ProRail. Die stallingen zouden er anders pas veel later zijn gekomen.' De provinciale subsidie komt uit de BDU-pot. Van der Burg: 'Overigens is nog maar een deel van

'In het vervolg wordt 50 procent gesubsidieerd volgens het principe wie het eerst komt, het eerst maakt.'

de subsidiepot gebruikt. Er is nu zo'n 6 ton naar de projecten gegaan, maar voor soortgelijke projecten is nog rond de 3 miljoen beschikbaar, te verdelen in vier jaar. Gemeenten kunnen dus nog bij ons aankloppen.'

Nieuw plan van aanpak

Komt er nu ook een nieuw programma Ruimte voor de Fiets? Wienbelt: 'Nee, maar het programma zal wel langer doorlopen en we zijn bezig met een nieuw plan van aanpak voor de komende jaren. Gaan we de knelpunten versneld aanpakken of smeren we de middelen over een wat langere periode uit? Daarbij speelt onder andere mee dat je door allerlei procedures niet zo snel kunt uitbreiden als je wel zou willen. Tussen plan en uitvoering ligt voor de eenvoudige uitbreidingen al snel een jaar, voor de moeilijkere projecten is nog langer. Dus kun je ook niet altijd het geld zo snel wegzetten.'

Gemeenten en regio's die plannen hebben om de capaciteit rond het station uit te breiden, moeten dus snel ProRail bellen voordat het geld op is? 'Ja, maar dan willen we ook graag weten hoe het met het beheer en de handhaving geregeld is. Daar moet een gemeente ook geld voor over hebben. Want je

ziet soms - onder andere in Groningen - dat luxe gratis stallingen de bewaakte stallingen in de buurt leegzuigen. En dat leidt dan weer tot tekorten bij de exploitatie.'

In het eerder genoemde Actieplan 'Groeï op het spoor' kondigt V&W dus aan zelf nog eens € 20 miljoen op tafel te leggen om weef fietsen te ruimen en om 20.000 extra stallingsplaatsen te creëren. Hoe dat geld precies gaat vloeien is nog niet bekend: 'Met ProRail en V&W is het de bedoeling daar de komende periode inhoud aan te geven', aldus Kees Miedema, ketenmanager bij NS.

Wienbelt juicht de plannen op voorhand toe: 'We willen samen met andere partijen, zoals NS, die handhaving gericht gaan aanpakken, want gezien de aantallen weef fietsen valt daar nog veel capaciteit te winnen.'

'Je ziet soms dat luxe gratis stallingen de bewaakte stallingen in de buurt leegzuigen.'

Daarmee zijn de potentiële subsidiebronnen voor fietsbewuste gemeenten overigens nog niet uitgeput. Ook het Urgentieprogramma Randstad kent een post Ketenmobiliteit waaronder ook fietsvoorzieningen vallen. Het programma is medio 2007 in het leven geroepen om urgente projecten in de Randstad een duwtje in de rug te geven. Het onderdeel Korte Termijnmaatregelen ketenmobiliteit rept onder meer over het aanleggen van fietssnelwegen, het promoten van het landelijk netwerk, het intensiveren van fietsgebruik door meer stallingruimte en aandacht voor zwerf fietsen. De praktische uitwerking van dat project staat echter nog in de steigers. Volgens de eerste berichten is er overigens geen extra geld beschikbaar bovenop de eerder genoemde geldbronnen.

> Leids fietsbeleid dringt door tot de kern



Te veel kruisingen met drukke autoroutes is één van de kernproblemen in Leiden.

Koos Swank, Gemeente Leiden

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Fietsbeleid maken met beperkte middelen. Dat kan heel goed door mee te liften op de 'auto-uitgaven'. Het ontvlechten van de auto- en fietsnetwerken dat bij steeds meer gemeenten speelt, biedt hiertoe extra mogelijkheden zoals het voorbeeld Leiden laat zien.

Omdat in maart 2007 de burgers van Leiden bij referendum een RijnGouweLijn door het centrum afwezen, moest de gemeente een nieuw verkeersplan maken. De railverbinding door de binnenstad was namelijk het fundament onder het nog niet zo oude verkeersplan (uit 2005). Hoe het verder gaat met de RijnGouweLijn is onzeker, maar dat is niet het onderwerp van dit artikel. Hier gaat het om het fietsplan dat gemaakt is voor de GVVP-actualisatie: Actualisatie GVVP Leiden: Fietsverkeer (december 2007). En vooral over de inzichten die tijdens het totstandkomingsproces ontstonden.

Analyse leidt tot één kernpunt

Een fietsplan wint aan helderheid en politieke overtuigingskracht als het lukt om een duidelijke conclusie te formuleren over wat de kern moet zijn van het fietsbeleid. In het nieuwe fietsplan is daarom in een analytische exercitie gezocht of verschillende analyselijnen conclusies kenden die dicht bij elkaar lagen en met elkaar verbonden konden worden tot één groot kernpunt. In Leiden speelt onder meer het volgende:

- > De Fietsbalansscore laat redelijke tot goede omstandigheden voor fietsgebruik in Leiden zien. Op één punt na: de verkeersveiligheid. Sinds de Fietsbalansmeting in 2003 is de veiligheid voor fietsers in Leiden ook minder verbeterd dan gemiddeld in Nederland.
- > In 2005 is een detailanalyse uitgevoerd waarin mogelijke verklaringen voor verschillen in fietsveiligheid werden gezocht in infrastructuurkenmerken (Goudappel Coffeng, Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, november 2005). Leiden is daarin, naast vijf andere steden, als casus gebruikt. De relatief slechte score van Leiden op fietsveiligheid komt daarin terug. Die lijkt terug te voeren tot het feit dat Leidse fietsers vaker kruisingen met autoverkeer tegenkomen waar bovendien vaker sprake is van hoge auto-intensiteiten. De 'Stadsenquête Leiden 2007' laat zien wat de belangrijkste ergernissen van Leidse fietsers zijn. De drie items die het meest gescoord werden als 'vaak of regelmatig een ergernis' waren: 'te vaak en te lang wachten bij stoplichten', 'geen voorrang krijgen als je het wel hebt' en 'gedrag andere weggebruikers'.

Leiden fietsstad

In Leiden gaat 35% van alle verplaatsingen per fiets (gemiddelde 2000-2003). Dat is niet veel minder dan de 37% van de absolute toppers Groningen en Zwolle. Het hoge fietsgebruik is natuurlijk niet een zaak van 'nu en onlangs'. Het is een traditie. Een traditie in een wisselwerking met de maatschappelijke vraag om goede fietsvoorzieningen, waardoor er inmiddels een heel aardig net van fietsroutes ligt. Verder zijn enkele min of meer autonome factoren erg gunstig voor fietsgebruik:

- > Leiden is een sterk stedelijke gemeente, bijna zonder groen buitengebied. In verhouding tot andere middelgrote steden is de stedelijke dichtheid er hoog.
- > Het is een historische stad met een oude stadsstructuur en een groot binnenstadsgebied.
- > De grote studentenpopulatie is wellicht een derde factor in de verklaring van het hoge fietsgebruik.
- > De ligging als schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad leidt tot een zeer hoog treingebruik van en naar de nabije grote steden en daarmee tot bijzonder veel fietsers van en naar de treinstations.



- > In interviews roemden stakeholders in het algemeen het fietsklimaat in Leiden, met als belangrijkste kanttekening dat het vooral voor kinderen en ouderen wel op veel plaatsen te chaotisch, te onveilig kan zijn.

Deze punten hebben duidelijke relaties. Het gaat om verkeersveiligheid en dan specifiek om de sterke verwevenheid van fietsverkeer en autoverkeer. Fietsroutes die samenvallen met te drukke autoroutes en te veel kruisingen met drukke autoroutes. De kernopgave is dan ook duidelijk: ontvlechting. Ontvlechting enerzijds in de samenloop van auto- en fietsroutes, waarbij de oplossing vaak zal zitten in parallelle fietsroutes door verblijfsgebieden. Anderzijds ontvlechting op te drukke kruispunten. En daar raakt de opgave voor fietsverkeer nadrukkelijk aan de hoofdlijn van de GVVP-actualisatie. Want een kernpunt van het GVVP is de realisatie van een gesloten ringweg, met de aanleg van een ringweg-oost als crux. Als die er is, zijn in de binnenstad routes voor autoverkeer te knippen (sectorenmodel).

De waarde van deze algemene GVVP-maatregelen voor het fietsverkeer is aanzienlijk. De concentratie van autoverkeer maakt het enerzijds mogelijk om op vele routes de verwevenheid met druk autoverkeer te verminderen, maar maakt anderzijds de ontvlechtingsopgave bij kruisingen van de hoofdfietsroutes met die ringweg veel groter.

Geen utopie

Als hoofdfietsroutes kruisen met een drukke ringweg komt al snel de gedachte op aan conflictvrije ongelijkvloerse kruisingen. En de tweede gedachte is vaak bijna even snel: onhaalbaar, utopisch. Bij nadere beschouwing bleek dat utopische erg mee te vallen.

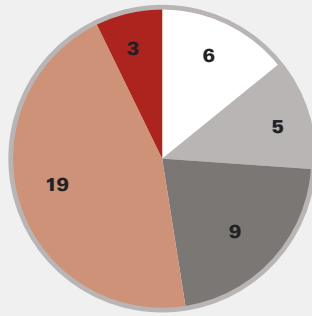
In totaal gaat het om maar liefst 17 kruisingen van de ringweg met hoofdfietsroutes. Als al deze kruisingen nog ongelijkvloers zouden moeten worden gemaakt met specifieke budgetten zou het etiket 'utopisch' passen. De werkelijkheid is anders:

- > Bij zeven kruisingen is er al een ongelijkvloerse passage.
- > Bij vijf kruisingen moet een fietstunnel in principe mee te nemen zijn in reconstructieplannen die op stapel staan (aanleg ringweg-oost; overkluizing ringweg-noord, enzo-voort).
- > Van de resterende vijf gelijkvloerse kruisingen zijn er drie wat minder relevant voor fietsers of te regelen met voldoende groentijden voor de hoofdfietsroute.

Slechts twee echt grote knelpunten resteren om het ideaal van een ontvlechting tussen ringweg en hoofdfietsroutes te bereiken!

Meeliften als mogelijkheid

Bij de vijf gerealiseerde fietstunnels ging het in het verleden al vaak om meeliften op andere - vaak auto- - budgetten; bij vijf andere gaat het daar nu heel concreet om. De kansen liggen er, de voornemens zijn er. Of het lukt om uiteindelijk met een kwaliteitsvolle oplossing voor de fietsroutes mee te



Overzicht 42 fietsprojecten naar kans om mee te liften met andere investeringen.

- zeker meeliften / goede oplossing
- zeker meeliften / goede oplossing mogelijk
- meeliften waarschijnlijk / goede oplossing mogelijk
- niet meeliften, dus prioriteren met fietsgeld
- weinig kans op oplossing



Ergenis nummer 1: 'te vaak en te lang wachten bij stoplichten.'

liften, is natuurlijk nog de vraag. Belangen moeten steeds weer bevochten worden. Maar het inzicht dat er bij dit soort grote en dure projecten zo veel te bereiken valt zonder specifiek fietsgeld, door fietsverkeer mee te nemen in een integrale oplossing, is al van groot belang.

De waarde van meeliften werd ook zichtbaar in een systematische prioritering van alle knelpunten in het hoofdnet van fietsroutes. Bij de actualisatie van het fietsplan is ook het gehele fietsnetwerk opnieuw tegen het licht gehouden, op basis van een conceptuele maaswijdte van 500 meter en een beoordeling van het feitelijk gebruik van bestaande routes. Voor het vernieuwde fietsnet zijn vervolgens door Fietzersbond en gemeente alle grotere knelpunten in kaart gebracht, 42 in totaal. Liefst 20 van de 42 projecten maken een aanzienlijke kans op 'goed meeliften'! Het gaat om projecten die zeker zo duur zijn als de projecten die met specifiek fietsgeld gerealiseerd lijken te moeten worden. De helft van alles wat nog nodig is voor een perfect fietsnet is min of meer 'gratis' te bereiken als Leiden het meeliften optimaliseert.

Waarde van eenvoudig prioriteren

Naast al die meeliftprojecten zijn 19 projecten geprioriteerd omdat ze met 'fietsgeld' gerealiseerd moeten worden. Daarvoor is een eenvoudige systematiek gebruik: drie klassen van probleemomvang, drie klassen van fietsintensiteiten en drie klassen van investeringskosten. Fietzersbond en gemeente doen samen de prioritering.

Het resultaat kan men zien - naast het meeliften - als de agenda van een tweede kernopgave in fietsbeleid: zo veel mogelijk van de geprioriteerde projectenlijst realiseren.

De lijst heeft trouwens direct al nut gehad. Eind 2007 was een restbudget meteen in te zetten voor de aanpak van de top van de prioriteitenlijst.

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

Nieuw in de **voorbeeldenbank**

FIETS  BERAAD



Fietsbrug geïntegreerd in vastgoedontwikkeling

De gemeente Zaanstad heeft ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van het centrum en de stationsomgeving: een nieuw stadhuis, een nieuwe bibliotheek, woningen, kantoren, winkels, enzovoort. Ook een gedempte gracht wordt weer in oude luister hersteld. Een fietsbrug over het spoor en de provinciale weg zijn geïntegreerd in de plannen.

FIETS  BERAAD



De Serre: transparante fietsparkeermachine in Apeldoorn

Een mooie fietsenstalling waaraan je ook kunt zien dat het een fietsenstalling is. Dat was de opdracht die gemeente Apeldoorn gaf aan de architect. Het resultaat is een opvallend vormgegeven stalling, met een transparante glazen gevel en plek voor 600 fietsen.

FIETS  BERAAD



Fietsoversteek met VRI op aanvraag

Bij de herprofilering van de Europa-Allee in Kampen is ook een belangrijke fietsoversteek aangepast. De oversteeklengtes zijn verkort, zodat de meeste fietsers zonder hulp van de verkeerslichten kunnen oversteken. Desgewenst kunnen minder capabele fietsers wel groen aanvragen met de drukknop.

'Fietscontactpersoon' Charlotte van Barneveld:

het laatste woord

> Meer ambities in fietsplannen leggen

Ron Hendriks

In Eindhoven hebben ze de fiets ontdekt. Dat is onder meer te danken aan gemeentelijk verkeerskundige Charlotte van Barneveld. Ze schreef eigenhandig een nieuwe Fietsnota, omdat het product dat een adviesbureau afleverde haar niet ver genoeg ging.



Was er iets mis met de eerste Fietsnota?

Nee, er was niet zoveel mis mee. Het adviesbureau voerde de opdracht volgens afspraak uit. Maar de doelstelling en ambitie waren vooral gericht op het afleveren van een product. Er hoorde geen inhoudelijke ambitie of een uitvoeringsprogramma bij. Echt iets dat op de plank blijft liggen.

Toen ging de inhoudelijk begeleider met pensioen, het afdelingshoofd werd langdurig ziek en het adviesbureau ging failliet. En er kwam een nieuw bestuur. Een mooie kans voor een nieuwe nota. Omstreeks die tijd bracht de provincie 'Kansen voor de fiets' uit. Daaruit werd veel duidelijk over het gedrag van fietsers en de kansen voor het bereikbaar houden van de stad. Ook lag er een verslag van Bypad, waarin duidelijk werd dat de gemeente Eindhoven alleen maar ad hoc aan fietsbeleid werkte. Als er onderhoud gepleegd werd, kwam er soms toevallig ook een fietspad. Niemand had de taak om iets voor de fiets te doen.

Verder beschikten we al een tijdje over het rapport van de Fietsbalans. Ook daaruit bleek dat Eindhoven een echte autostad is. Al die signalen wezen er op dat er veel meer kansen lagen voor de fiets. Ik heb toen een soort 'tegennota' geschreven. Dat werd het fietsplan. En ik de fietscontactpersoon.

Je ziet dat veel fietsplannen op elkaar lijken: netwerk sluiten, verkeersregelingen aanpassen en verkeersles op school. Ligt dat in Eindhoven dan anders?

Nee, dat niet, maar in Eindhoven was gewoon geen fietsbeleid. En ook doelstellingen ontbraken. In de huidige Fietsnota staat nu dat we de daling van het fietsgebruik om willen zetten in een stijging.

Door de ambities te verhogen, krijgt de fiets ook een betere plaats binnen het totale verkeers- en vervoerbeleid. De positie van de fiets was nooit meegenomen bij de afstelling van verkeerslichten. Nu krijgt de fiets - na het hoogwaardig openbaar vervoer - prioriteit in plaats van de auto. En je ziet nu ook dat de fiets bijvoorbeeld in de milieuplannen terugkomt.

Levert het ook concreet wat op?

Beeldvorming van bestuurders beïnvloedt de fietscultuur sterk. Het enthousiasme van bestuurders voor de fiets kan duidelijk een impuls geven aan het fietsbeleid en het imago van de fiets.

De huidige wethouder Erik van Merriënboer draagt het fietsbeleid dan ook overal uit.

En er is meer geld beschikbaar. Het budget is van 2 ton naar 7,5 ton gegaan. Dat lijkt misschien niet zo veel, maar de winst zit ook in de integrale aanpak. Zo kan ik, omdat ik ook de programma's verkeerslichten en verkeersveiligheid aanstuur, aan verschillende kranen draaien. In werkelijkheid is er een veelvoud te besteden voor de fiets.

Als je het werk toch door een adviesbureau wilt laten doen, hoe vind je dan een goed bureau?

Er zijn nu eenmaal bureaus die beter zijn in verkeersmodellen, en bureaus die beter zijn in fietsplannen. Ik denk dat bureaus die kennis hebben van het fietsen over het algemeen wel bekend zijn. Je ziet ze bijvoorbeeld binnen het Fietsberaad. Of ze doen bijvoorbeeld mee in internationale programma's die het fietsverkeer stimuleren, zoals ICE en Bypad. Van die mensen weet je dat ze heel hard werken om de fiets te promoten.

Als je op eindhoven.nl naar 'fiets' zoekt, is nog weinig terug te zien van het nieuwe fietsplan.

Ja, dat klopt. Maar als je iets anders intikt over verkeer, vind je daar ook weinig van terug. Dat pakken we op in 2008.

Zeker wel een fietsverleden?

Nee, niet echt. Maar ik fiets wel altijd. En nu gebruik ik ook wat vaker de betaalde stallingen. Gewoon om te kijken hoe het werkt.

Gaat Eindhoven een mooie fietstoekomst tegemoet?

Zo'n fietsplan moet je zien als aanzet. Uiteindelijk moet je komen tot vormen van integrale ruimtelijke planning. Dat is ook het advies van Bypad: laat fietsbeleid niet door verkeerskundigen ontwikkelen maar door stedenbouwkundigen. Maar zover zijn we nog niet. Voorlopig heb ik mijn handen er aan vol om de fiets integraal te laten meedraaien in de vervoersketen. Verder gaan er onder de inwoners stemmen op om te komen tot een soort wegcategorisering naar het Groningse sectorenmodel. Het doorgaand verkeer de binnenstad uit en meer ruimte voor de fiets. Maar die discussie komt nog maar net op gang vanuit leefbaarheidsvraagstukken.