

High-tech huurfietsen slaan aan - in het buitenland

In Nederland is OV-fiets behoorlijk succesvol. Dagelijks halen zo'n 700 mensen snel en soepel een huurfiets uit het rek. Tegelijk zijn er in het buitenland verhuursystemen operationeel die nog heel wat meer flexibel en high-tech zijn. Met Lyon en Berlijn als smaakmakers. Wat kunnen we daar in Nederland mee? Een overzicht van de overeenkomsten en verschillen.

Ron Hendriks, Reith Hendriks & partners

OV-fiets werd in 2001 met een subsidie van 2 miljoen euro van de grond getrokken. Inmiddels zijn OV-fietsen te huur op 87 locaties en eind 2005 beschikten 20.000 mensen over een geschikt gemaakte NS-kaart of de speciale OV-fietspas. Ze maakten samen 189.000 ritten in een jaar. De kosten van 2,75 euro per rit worden automatisch gecasseerd van de bankrekening van de gebruiker. Een pasjeshouder is overigens nog niet automatisch een veelfietser: 11% fietst een of meer keren per week, 25% een tot drie keer per maand en 64% pakt nog niet een keer per maand een OV-fiets. De OV-fiets wordt dan ook vaak gebruikt voor sociaal-recreatieve doeleinden



en zakelijke ritten, en bijna niet voor dagelijkse ritten van woon-werk- of woon-schoolverkeer. Volgens een onderzoek van de Fietzersbond (op basis van gegevens van eind 2004) reist 36% van de klanten vaker met de trein dankzij OV-fiets. En het auto-gebruik nam af: 12% van de klanten laat de auto soms of regelmatig staan ten gunste van de trein. De Fietzersbond becijferde dat OV-fiets bij 10.000 pashouders zorgde voor 16.000 extra treinreizen in een jaar.

Waar de OV-fiets ander natransport heeft vervangen, ging dat vooral ten

coste van bus, tram of metro (bij 72% van de respondenten) en lopen (bij 46% van de respondenten). Problemen kent OV-fiets ook. Zo wordt er geklaagd over het niet beschikbaar zijn van fietsen, de openingstijden van stationsstallingen, het fietszadel en onduidelijke facturen. Ook is er altijd wel enig gesteggel over de toekomstige financiering. V&W wil dat OV-fiets kostendekkend wordt. Als het aantal ritten verdubbelt, is in ieder geval de exploitatie kostendekkend, zo becijferde OV-fiets.

vervolg op pagina 3

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2	Congres Fietsbeleid		Fietsbeleid in Denemarken	20
Fiets en ov blijft politiek issue	6	in 21ste eeuw	14	Project Verklaringsmodel	23
Fietsgebruik stimuleren: gevolgen voor de verkeersveiligheid	8	Al Galidi houdt congresbezoekers		Delft doet strik om fietsbeleid	24
Naast elkaar fietsen buiten Nederland	11	hilarische spiegel voor	15	Kennisbank Fietsberaad	26
		Werkprogramma 2006	16		
		Chip geen wondermiddel	17		

Doelstelling

FIETS BERAAD

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

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Hillie Talens, CROW

De laatste keer



Het Fietsberaad krijgt een nieuwe voorzitter. Na ruim vijf jaar vind ik dat het tijd wordt voor nieuwe uitdagingen. Toen we in 2001 begonnen om vanuit het niets het Fietsberaad op te bouwen, was er maar één drive: Hoe krijgen we een gezaghebbende positie, waarbij wat wij te melden hebben, ertoe doet? Dat is niet gemakkelijk. Gezag krijg je niet, dat moet je verdienen. De coördinator van de eerste jaren, Ton Welleman, gaf voor een belangrijk deel de richting aan. Hij was niet snel tevreden over onze producten. Het moest beter, scherper geformuleerd, meer doordacht. Dat bleek ook inderdaad de manier om krediet op te bouwen. Niet snel scoren, maar publicaties uitgeven waar het veld niet omheen kan. Omdat wat onderzocht is gewoon de beste informatie biedt die voorhanden is.

Dat dit is gelukt, blijkt uit de evaluatie van ons werk in 2005. Het Fietsberaad is van en voor de mensen die in de praktijk het verkeersbeleid moeten vormgeven. Die de afwegingen moeten maken, die dilemma's en keuzes in het verkeersbeleid in beeld moeten brengen.

Nog altijd kom ik mensen tegen die denken dat goed fietsbeleid leidt tot autootje pesten. Intussen weten we dat optimalisering van fietsgebruik door de best mogelijke fietsfaciliteiten te creëren, leidt tot beter bereikbare steden, leefbaarder wijken, schonere lucht en gezondere mensen. Dat moet onze inzet sturen.

Op het uitverkochte congres in december jl. bleek opnieuw dat veel mensen kennis willen verwerven. Tientallen wethouders en ambtenaren lieten zich inspireren. De publicatie van de Beleidswijzer en de aanstaande publicatie van de herziene Ontwerpwijzer bij CROW zijn nieuwe hoogtepunten in de kennisoverdracht. Eigenlijk wel een mooi moment om de verantwoordelijkheid over te dragen. Onder de vlag van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer moet het Fietsberaad eigenwijs blijven. Moet het zijn positie scherp houden. De best mogelijke kwaliteit blijven nastreven. Otto van Boggelen, de nieuwe coördinator is dat toevertrouwd.

Natuurlijk blijf ik het volgen. Een kindje uit de luiers helpen is al heel wat. De groei in de eerste jaren naar zelfstandigheid en onafhankelijkheid begeleiden is mooi. Maar zorgen dat het kind in leven blijft en ruimte durft te claimen om zichtbaar te blijven, dat is nu de uitdaging voor mijn opvolger. Ik heb er wel vertrouwen in. Het ga u goed.

Dick Buursink, voorzitter

Nieuwe coördinator

Tot najaar 2004 was Ton Welleman de coördinator van het Fietsberaad. Sindsdien is, vooral omdat lange tijd onduidelijk was of en hoe het Fietsberaad na 2005 verder zou gaan, gewerkt met een tijdelijke constructie waarin Theo Michels formeel als interim-coördinator optrad en Dirk Ligtermoet het meeste dagelijkse werk deed. Nu het Fietsberaad in ieder geval voor enkele jaren weer zekerheid heeft, is een nieuwe coördinator gezocht. En gevonden: Otto van Boggelen is vanaf eind maart 2006 de nieuwe



centrale man. Otto was eerder, toen hij bij de Fietsersbond werkte, al lid van het Fietsberaad. In maart 2003 stopte hij daarmee, toen hij adviseur werd bij Goudappel Coffeng.

vervolg van de voorpagina

High-tech huurfietsen slaan aan - in het buitenland

Waar gemeente Amsterdam niet enthousiast is over witte fietsen, zijn ov-autoriteiten dat wel over de OV-fiets: het Regionaal Orgaan Amsterdam, provincie Noord-Holland en de stadsregio Rotterdam gaan allemaal meer dan tien huurlocaties openen. Met andere provincies en stadsregio's is OV-fiets in gesprek.

Fietskluisen

Een deel van de organisatorische OV-fietsproblemen is op te lossen met de plaatsing van automatische fietskluisen. Die staan inmiddels op acht stations. De kluis is te openen met een pincode. De fiets zelf heeft een elektronisch label, waardoor de kluis kan 'waarnemen' of een fiets aanwezig is. De kosten worden vervolgens ook per automatische incasso geïnd. Er bestaan plannen om dergelijke fietskluisen ook neer te zetten bij de



bushaltes in de buitengebieden. Provincie Gelderland denkt aan een proef met de OV-fiets bij haltes van het snelbusnet. Daarvoor laat men een OV-fietsbox ontwikkelen, een glazen box die plaats moet bieden aan tien tot zestien fietsen. Marc Maartens van OV-fiets: "Daarbij moet je denken aan de Smart-torens langs de autosnelweg: door het product goed zichtbaar neer te zetten, verkoopt het zichzelf." In Eindhoven gaan ze nog een stap verder. Op bedrijventerrein De Hurk is een proef gestart met de Bikedispenser, een geautomatiseerd uitgifte- en innamesysteem voor speciaal voor dit doel ontwikkelde fietsen, die in het woon-werkverkeer zullen worden inge-



zet. Met wat aanpassingen is de Bikedispenser ook geschikt om OV-fietsen te verhuren en in te nemen.

Voorgeschiedenis:

Amsterdam en Kopenhagen

Het idee om gratis of goedkoop fietsen beschikbaar te stellen dateert uit 1965. Het befaamde wittefietsenplan in Amsterdam, dat zelf vrijwel direct het loodje legde, was de inspirator van een reeks experimenten met het gratis of goedkoop beschikbaar stellen van fietsen voor algemeen gebruik. Het duurde echter tot de jaren '90 voordat er echt levensvatbare systemen verschenen. Dat gebeurde eerst in Kopenhagen, waar in 1995 een wittefietsenplan werd gerealiseerd, de zogenoemde Citybike. Het systeem werkt, nog steeds, volgens het winkelwagentjesprincipe. Door een muntstuk van 20 kronen (circa 3,00 euro) in het slot op het stuur te werpen, kan de fiets uit het rek worden genomen. Als je de fiets terugbrengt, krijg je de 20 kronen weer terug. Inmiddels staan er in het centrum van de stad zo'n 2000 fietsen, verdeeld over ruim 110 rekken. Over het gebruik is niet zoveel bekend. Het oorspronkelijke concept was erop gericht het autoverkeer in de stad terug te dringen. Maar het lijkt erop dat de fietsen vooral als toeristische attractie worden gezien. In elke brochure over de Deense hoofdstad worden ze prominent opgevoerd. Deze Citybike kent wel de nodige problemen. Hoewel de fietsen speciaal voor dit doel zijn gemaakt en de onderdelen niet op gewone fietsen zijn te gebruiken, verdwijnen er jaarlijks een paar honderd. Daar staat wel tegenover dat er minder gewone fietsen worden gestolen nu er een alternatief voorhanden is. Vandalisme is een ander probleem. Het uitvalpercentage is hoog. Van het onderhoudsbudget gaat tweederde op

aan reparaties als gevolg van vernieling. En de financiële middelen zijn beperkt. Via de gemeente en sponsors, die reclame maken op de fietsenrekken, wordt het geld bij elkaar gesprokkeld. Voor het onderhoud wordt een beroep gedaan op de Deense variant van de Melkertbanen. Deze nogal wankelende basis onder het project heeft de stad Aarhus in Denemarken (300.000 inwoners) er overigens niet van weerhouden vorig jaar een soortgelijk systeem op te zetten met 250 fietsen.

Ondertussen denken de Denen erover na of de Citybike voldoende overlevingspotentieel heeft of dat ze moeten overstappen op de nieuwste generatie 'witte fietsen': de Smartbikes. Daarmee wordt een aantal belangrijke bezwaren ondervangen. Het belangrijkste kenmerk van Smartbikes is namelijk dat de gebruiker zich eerst moet registreren voordat hij een fiets kan huren. Fietsdiefstal wordt zo voor een belangrijk deel de kop ingedrukt.





High-tech

Elders in Scandinavië zijn in navolging van Kopenhagen op bescheiden schaal al wat meer geavanceerde systemen geïntroduceerd. Bijvoorbeeld in Helsinki en in een aantal Noorse gemeenten, zoals Oslo (1200 fietsen, 100 rekken), Drammen (350 fietsen, 32 rekken) en Bergen (100 fietsen, tien rekken). De belangrijkste verandering ten opzichte van het Kopenhagen-concept is dat in plaats van een muntstuk een elektronische kaart nodig is om de fiets uit het rek te halen. De tijdelijke eigenaar is dus bekend. "Onze ervaring is dat de meeste fietsen worden gebruikt om tussen het station en het werk te pendelen", zegt Per Arne Grøndahl van reclamemaker Clear Channel, het bedrijf dat het systeem in Noorwegen opzette. "In Oslo zien we op hoogtijdagen 20.000 ritten in de week." Van november tot maart is het systeem vanwege de weersomstandigheden overigens buiten gebruik. Het systeem wordt op bescheiden schaal ook gedemonstreerd in andere steden, waaronder Madrid.

In de rest van Europa zien we eveneens meer van dergelijke systemen verschijnen. In Frankrijk was Rennes een van de eerste steden met een wittefietsenplan (200 fietsen), gevolgd door onder meer Lyon. Ook in Oostenrijk, Duitsland en Engeland rijden inmiddels Smartbikes.

Wenen kent sinds 2003 een behoorlijk geavanceerd Smartbike-project. Gebruikers kunnen zich aanmelden via internet, maar ook bij een van de circa vijftig rekken zelf, eventueel met creditcard. Het eerste uur is gratis, daarna betaal je 1 euro per uur. De belangstelling is groot. Het systeem kent inmiddels 42.000 gebruikers. In 2005 werden 200.000 ritten gemaakt. Daar-

van waren er slechts 11.000 met een eendaags toeristenkaartje. In Engeland draait sinds anderhalf jaar in enkele buitenwijken van Londen een proefproject met 35 fietsen en 300 gebruikers. Dit zogenoemde OYBike-systeem maakt gebruik van een speciaal ontwikkelde fiets (met fietsmandje) en van de gsm om de code door te geven die nodig is om de fiets te ontgrendelen. Bernie Hanning van OYBike: "In het begin zagen we vooral toeristen van de fietsen gebruikmaken, maar inmiddels groeit het aandeel pendelaars. Nu het systeem zich heeft bewezen, verwachten we snel te kunnen uitbreiden, ook naar andere steden. Voor dit jaar staat bijvoorbeeld Manchester op de rol." De kosten hangen samen met het gekozen exploitatiemodel. "Als een gemeente het systeem zelf wil opzetten, kost dat 475 pond per fiets, plus 25 pond in de maand voor onderhoud. Maar men kan ook kiezen voor een constructie waarbij reclame-inkomsten de kosten van het systeem volledig dekken."

Lyon

De meest spectaculaire systemen zijn echter te vinden in Lyon en enkele Duitse steden. In Lyon heet het systeem Vélo'v. Het is geïntroduceerd door reclamemaker JCDecaux, die in hoog tempo de afgelopen jaren 2000 fietsen uitzette, verdeeld over 173 stations. Het systeem kent verschillende abonnementsvormen. Bijvoorbeeld voor een week of voor een langere periode. Afhankelijk van

de abonnementsvorm is het gebruik het eerste halfuur of uur gratis. Daarna kost de fiets 0,50 euro per halfuur, na anderhalf uur oplopend tot 2,00 euro per uur. Anders dan in Kopenhagen wordt het systeem niet voornamelijk door toeristen gebruikt: 92% van de gebruikers komt uit Lyon en omgeving. Onder de gebruikers zijn veel studenten in de leeftijdsgroep twintig tot dertig jaar (32%) en veel hoger opgeleiden in de leeftijdsgroep dertig tot veertig jaar (34%). Het zijn voor een klein deel (7%) voormalige automobilisten. 37% ging vroeger te voet naar de bestemming, 51% met het ov. Maar bij elkaar opgeteld is de milieucomponent niet geheel te verwaarlozen. De circa 36.000 abonnees maken maar liefst circa 15.000 verplaatsingen per dag, goed voor zo'n 40.000 kilometer.

Voor het EU-project 'Optimum2' heeft SOAB een mooi overzicht gemaakt van twintig 'fietsleensystemen', waaronder Call-a-Bike en Vélo'v. Zie www.optimum2.org (> measures > bicycle schemes) of de kennisbank op www.fietsberaad.nl (> fietsparkeren > parkeersystemen).



New economy

In München begon in 2001 een pilot met Smartbikes. Eerst in het kader van de new-economyhype door een klein high-techbedrijf met beursaspiraties. Dat ging al snel mis. Maar toen de autoverhuurtak van de Bundesbahn de failliete boedel in 2001 overnam, kreeg men het project snel op de rails. 'Callabike' heet het daar. De techniek zit vooral in het slot van de fiets ver-



werkt. Dat is te openen door een pin-code, die abonnees desgevraagd per sms toegezonden krijgen. Na gebruik kan de gebruiker de fiets gewoon ergens in het centrum op een van de belangrijker kruisingen achterlaten. Het tarief bedraagt 7 eurocent per minuut (5 cent voor houders van een ov-kaart), met een maximum van 15,00 euro.

Inmiddels functioneert het systeem ook in Berlijn, Frankfurt en Keulen. In totaal waren er halverwege vorig jaar 40.000 regelmatige gebruikers, die kunnen beschikken over 4300 fietsen. De gemiddelde gebruiker is ook hier hoogopgeleid, tussen de 25 en 45 jaar, met een ov-kaart en een laag autobezit. 13% gebruikt de fiets wekelijks of dagelijks, 44% een tot vier keer in de maand.

Overigens heeft de geavanceerde techniek inmiddels geleid tot een nieuwe vorm van vandalisme. De software in het fietsslot zou bij een deel van de fietsen gekraakt zijn, waardoor er gratis ritjes zijn te maken.

Reclame

Veel van de Smartbike-systemen worden gefinancierd uit reclame-inkomsten. Met als grootste spelers op de markt JCDecaux en Clear Channel. Dit zijn multinationals die buitenreclame verzorgen en er in veel landen voor gezorgd hebben dat deabri's er weer toonbaar uitzien.

De Nederlandse markt is voor JCDecaux echter niet echt interessant, aldus Giel de Wit van de Nederlandse tak van het bedrijf. "Nederland is een andere markt. Hier wordt al veel gefietst en zal er minder behoefte zijn aan dergelijke systemen, denken we." Dat heeft overigens niet te maken met het feit dat Nederland wellicht vanda-

lismegevoeliger is dan andere landen. De Wit: "Daar hebben wij geen aanwijzingen voor. Wel is de aanpak zoals we die bijabri's volgen - direct repareren als het kapot is en schoonmaken als het vuil is - cruciaal voor het welslagen van dergelijke projecten."

OV-fiets laat sinds de introductie enorme groeicijfers zien: medio 2003 zo'n 4500 verhuringen per maand, nu inmiddels 16.000 per maand. Wellicht blijft het ook de komende jaren in dit tempo groeien. In het totale natransport van treinreizen is het aandeel van de OV-fiets daarmee echter nog steeds zeer klein: 16.000 verhuringen per maand op zo'n 26 miljoen treinretours, ofwel iets van 0,06% van het natransport. Dit is overigens evenveel als enkele jaren geleden de omvang van de reguliere fietsverhuur bij NS-stations. En veel minder dan natransport-verplaatsingen die mensen op hun eigen fiets maken (ca. 2 miljoen per maand; 8% van het natransport). De waarde van OV-fiets zit dan ook veel meer in het feit dat er een extra dienst geboden wordt waarvoor een duidelijk markt blijkt te bestaan.

Smartbikes in Nederland?

Alle genoemde systemen hebben als belangrijkste karakteristiek dat gebruikers een fiets op het ene punt kunnen oppikken en hem vervolgens ergens anders kunnen achterlaten. Bij de

Nederlandse OV-fiets is dat niet het geval (of je moet bereid zijn 10 euro extra te betalen, dan kan je de fiets bij een ander station inleveren). En dat scheelt aanzienlijk in het gebruik. In steden waar gebruikscijfers van de Smartbikes bekend zijn (Lyon, Berlijn, München, Oslo), ligt het gebruik per stad enkele malen hoger dan van OV-fiets in heel Nederland.

Toch zullen we vermoedelijk niet zo snel Smartbikes zien in Nederland. In elk geval niet in Amsterdam, waar de gemeente het desgevraagd even voor gezien houdt na het mislukken van het Depo-wittefietsenplan. Dat was de moderne opvolger van het wittefietsenplan, opgezet door Luud Schimmelpennik, die ook aan de wieg stond van het eerste wittefietsenplan in de hoofdstad. Ook Depo kreeg door vandalisme geen kans om zich te bewijzen. Of het zou wellicht in een gemeente moeten zijn die nadrukkelijk aan de weg wil timmeren met een high-tech imago en waar voldoende - jong - gebruikerspotentieel is. Daarbij is de steun van een van de grote reclamemakers waarschijnlijk onontbeerlijk. En die zien het vooralsnog hier niet zitten.

Voorlopig lijkt het beproefde concept van OV-fiets de beste kaarten te hebben. Maar als men er in zou slagen om de belangrijkste voordelen van het Smartbike-concept te integreren in OV-fiets, valt er waarschijnlijk het nodige te winnen. Heel voorzichtig gebeurt dat al een beetje. Marc Maartens van OV-fiets: "Op dit ogenblik is OV-fiets gekoppeld aan het ov. Maar waarom zou je het concept niet koppelen aan de auto? Bijvoorbeeld door het systeem neer te zetten bij P+R-plaatsen."

Fiets en ov: nog steeds een politiek issue

De combinatie van fiets en openbaar vervoer staat al lange tijd in de belangstelling in de landelijke politiek. Niet zonder reden. Het is immers een combinatie die bij langere verplaatsingen vaak een goed alternatief is voor de auto. De fiets is nu al het meest gebruikte vervoermiddel in het vortransport van de trein. De waarde van de combinatie fiets en ov zal nog meer kunnen toenemen als de fiets ook in het natransport een grotere rol gaat spelen - en daarmee de trein op veel meer relaties tot een snel alternatief maakt. Vandaar de grote aandacht voor OV-Fiets (zie het artikel op pagina 1). Een tweede punt dat landelijk sterk speelt, zijn de fietsparkeervoorzieningen bij stations, nog steeds in het Prorail-programma *Ruimte voor de Fiets*.

De troetels van Peijs

In een interview met dagblad *Trouw* (11 juli 2005) deed minister Karla Peijs opvallende uitspraken over de fiets. Het interview ging vooral over de files, kilometerheffing en het foute verleden van het opgestoken (wijs-)vingertje. Maar ook over fietsverkeer:

“In plaats van betuttelen wil ik meer gaan verleiden. Zo wil ik dat nog veel meer mensen op de fiets naar hun werk gaan, niet in de laatste plaats met oog op de gezondheid. We worden veel te dik in Nederland en meer bewegen is noodzakelijk. Fietsers zijn mijn troetelreizigers. Ik vind echt dat we die moeten verwennen. (...) We gaan de 250 miljoen euro voor het uitbreiden en verbeteren van stallingen bij stations veel eerder uitgeven. Bij veel stations is er een tekort aan fietsklemmen waardoor mensen hun fiets op ongewenste plekken neerzetten. Veel gemeenten willen die rondzwervende fietsen kwijt en knippen de sloten kapot van fietsen die niet in de stalling staan. Dat hebben die eigenaren niet verdiend en dat moet niet kunnen. De fietser is voor ons onmisbaar. Er gaan net zoveel mensen op de fiets naar



hun baan als met het hele openbaar vervoer. Ik moet er niet aan denken dat fietsers de auto gaan pakken.” Peijs verzocht gemeenten bij opruimacties rekening te houden met capaciteitstekorten van de fietsparkeervoorzieningen en na te gaan of de opruimacties wel op een juridisch juiste manier gebeuren. Recenter werd zij aan deze stellingname herinnerd in een Kamervraag - en nu klonk in haar reactie (24 februari 2006) wat minder ‘dat hebben ze niet verdiend’ door: “Het is vervelend voor reizigers als hun fiets onnodig verwijderd wordt. Verkeerd geplaatste fietsen rondom stations geven echter ook problemen voor reizigers met bijvoorbeeld bereikbaarheid en overzichtelijkheid.” Dat was wat genuanceerder - en misschien wel terecht. Of niet? Dat is precies de vraag die centraal staat in een onderzoek dat het Fietsberaad heeft opgestart: Hoe realistisch is het om bij stations goede en voldoende voorzieningen op de juiste plaats te bieden en zo het wapen van opruimacties van (slechts) fout geparkeerde fietsen te ontmantelen?

Monitor 2005 van Prorail

In het programma *Ruimte voor de Fiets*, waar Verkeer & Waterstaat zo sterk op inzet, wordt een jaarlijkse monitor uitgevoerd. Eind 2005 heeft Prorail weer een jaarrapport gemaakt met een overzicht van het gebruik van de onbevaakte fietsparkeervoorzieningen (en kluisen) bij stations. Het gaat dan om de inmiddels 244 stations waar alle fietsparkeervoorzieningen vernieuwd zijn - en waarbij gestreefd is naar een voldoende aanbod. Liefst 127 ervan (52%) kenden in 2005 een bezettingsgraad van meer dan 90% - de grens die Prorail hanteert als ‘vol’. Bij veel stations staan de nieuwe ‘klemmen’ overvol: 90 scoorden zelfs boven de 100%; bezettingspercentages van 120-140% komen zeer regelmatig voor. In totaal gaat het in 2005, al die kleine en grotere stations opgeteld, om een tekort van ruim 9000 plaatsen. De tendens die de voorgaande jaren al te zien was, zet zich dus door: terwijl de vernieuwde capaciteit wordt afgestemd op de geconstateerde vraag, staan toch veel nieuwe klemmen





direct weer overvol. Zo langzamerhand wordt echt duidelijk dat dit beleid werkt: goede fietsparkeervoorzieningen trekken fietsers. Want deze snelle toenames op zoveel en zo diverse stations kunnen moeilijk alleen verklaard worden uit een toename van het aantal 'weesfietsen'. Ook hiervoor geldt dat

het gestarte onderzoeksproject van het Fietsberaad hopelijk meer duidelijkheid geeft over de verklaring.

Decentraal: mooie doelstellingen

Hoezeer V&W zich ook concentreert op de rol van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer en de veel grotere 'rest' van het fietsbeleid simpelweg overlaat aan decentrale overheden, toch zijn er ook ogenschijnlijk heldere en ambitieuze doelstellingen voor dat decentrale fietsbeleid vastgelegd. Op 14 februari 2006 is namelijk de planologische kernbeslissing (PKB), deel IV van de Nota Mobiliteit, vastgesteld. Daarin staan wat het fietsbeleid betreft voor gemeenten, waterschappen, provincies en stadsregio's mooie doelstellingen: 'Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.'

Natuurlijk kan, en wellicht moet, hier direct bij gezegd worden dat papier geduldig is. Aan de andere kant: het staat er wel en op de een of andere manier moet of kan dit toch een rol gaan spelen...

DL

Openbaar vervoer over water: zeer sterk in combinatie met de fiets

Fietsen naar het treinstation of de bushalte is een bekend fenomeen. Nieuwer is de combinatie van fiets en 'ov over water'. Dat is iets anders dan de klassieke veerpont die ook voor fietsers de verbinding legt tussen de beide oevers van een waterloop. Bij ov over water gaat het om een (snel) schip, dat in de lengterichting van het water passagiers vervoert. Net als een bus of trein. Van de vijf veerdiensten die voor V&W als ov over water worden gekarakteriseerd, lijken er echter drie toch nog erg op de klassieke veerpont, als het om het gevaren traject gaat: de Waterbus (verbindingen tussen Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Dordrecht), de BBA Fast Ferries (tussen Vlissingen en Breskens over de Westerschelde) en de Aqualiner (Almere-Huizen). Velen nemen op deze 'moderne ponten' de fiets mee, zoals ook bij klassieke veren het geval is: 66% van de passagiers op het Gooimeer, 57% bij de Waterbus en 20% bij het Zeeuwse veer.

De andere twee ferry's zijn veel beter te vergelijken met bussen of treinen, maar dan op het water. En ook die twee tonen opvallende cijfers over de rol van de fiets:



Het aandeel van de fiets in het voortransport is bij deze twee ov-diensten nog wat hoger dan gemiddeld in Nederland bij de trein. Opvallender is het deel van de passagiers dat ervoor kiest om de fiets mee te nemen op de boot: 18% bij Velsen-Amsterdam en liefst 45% bij Dordrecht-Rotterdam, waar de fiets gratis mee mag.

Hoe zou dat zijn als er in Nederland ook (regionale) treinen waren waarin de fiets werkelijk gemakkelijk en goedkoop - en altijd! - mee kon?

Openbaar vervoer over water: Reizigersonderzoek op vijf trajecten, Harold van der Werff en Klaas Veenma, IVA Beleidsonderzoek en advies, Tilburg, maart 2005.

	traject	passagiers per jaar (2004)	aandeel fiets in voortransport	aandeel fiets mee op de ferry	kosten van de fiets meenemen (retour)
Fast Flying Ferries	Velsen-Amsterdam CS (25 km, 25 min.)	257.000	35%	18%	€ 3,90
Fast Ferry	Dordrecht-Alblasserdam-Ridderkerk-Krimpen-Rotterdam (25 km, 45 min.)	527.000	49%	45%	gratis

Fietsgebruik stimuleren: de gevolgen voor de

Leidt stimulering van het fietsgebruik tot meer verkeersslachtoffers? En wat zijn de condities voor beleidsmakers om het fietsgebruik veilig te stimuleren? Die vragen staan centraal in een onderzoek dat ingenieursbureaus Goudappel Coffeng en Oranjewoud hebben uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Belangrijkste conclusie: groei van het marktaandeel fiets leidt niet tot meer verkeersslachtoffers, ook niet in relatief fietsonveilige steden.

Otto van Boggelen, Goudappel Coffeng, en Judith Everaars, Oranjewoud

Veel mensen zijn geneigd te denken dat een hoger fietsgebruik zal leiden tot meer verkeersslachtoffers. Een fietser is vanwege het ontbreken van een beschermende kooiconstructie immers veel kwetsbaarder dan een auto-inzittende. Op het eerste gezicht lijkt deze redenering bevestigd te worden door de risicocijfers. De kans dat een fietser gewond raakt is per afgelegde kilometer ongeveer vijf keer zo hoog als voor een autobestuurder of -passagier. Ton Welleman, destijds projectleider van het Masterplan Fiets, zette vijftien jaar geleden echter al vraagtekens bij deze vergelijking. Een flink deel van de autokilometers betreft bijvoorbeeld langeafstandsverplaatsingen over relatief veilige autowegen. Die verplaatsingen zullen niet per fiets gemaakt worden. Daarnaast moet voor een eerlijke vergelijking tussen vervoerwijzen niet alleen gekeken worden naar de risico's voor de gebruikers zelf, maar ook naar de risico's voor andere verkeersdeelnemers.

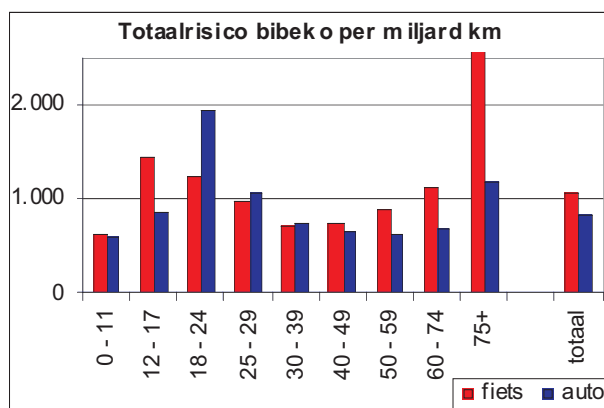
Niet meer verkeersslachtoffers

Om aan deze en andere bezwaren tegemoet te komen, zijn in dit onderzoek de risico's van auto- en fietskilometers binnen de bebouwde kom berekend. Vervolgens is gekeken hoe gevaarlijk een voertuig is, niet alleen voor de gebruiker zelf, maar ook voor andere verkeersdeelnemers. De kans dat een gebruiker zelf gewond raakt is het 'slachtofferrisico' genoemd, de kans dat andere verkeersdeelnemers gewond raken het 'tegenpartijrisico'. Het tegenpartijrisico laat zien hoe gevaarlijk een voertuig is voor andere verkeersdeelnemers. Uit de berekeningen blijkt dat, ook als we alleen kijken naar de kilometers binnen de bebouwde kom, het slachtofferrisico voor fietsers nog ruim een factor 3 groter is dan voor auto-inzittenden. In absolute termen is het risico ook voor fietsers overigens bijzonder klein: één ernstig fietsslachtoffer per 4,9 miljoen fietskilometers.

Voor het tegenpartijrisico geldt echter precies het tegenovergestelde. De kans dat een automobilist letsel aanricht bij andere verkeersdeelnemers is ruim drie keer zo hoog als voor een fietser. De slachtoffers zijn vooral inzittenden van andere auto's, fietsers en bromfietzers. Tellen we het slachtoffer- en het tegenpartijrisico bij elkaar op, dan resulteert dat in een 'totaalrisico', zoals weergegeven in Grafiek 1.



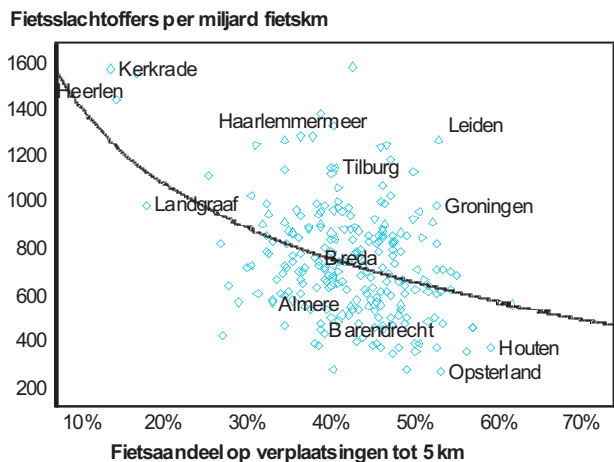
Grafiek 1. Het totaalrisico voor fiets en auto binnen de bebouwde kom per leeftijdscategorie.



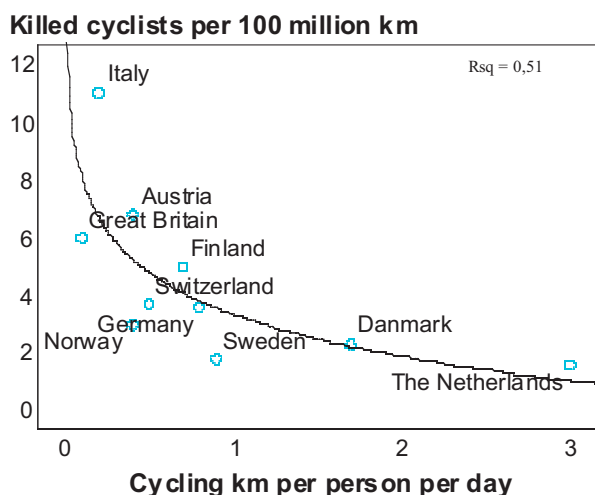
verkeersveiligheid

Voor beleidsmakers is dit totaalrisico relevant, omdat het aangeeft of een wijziging in de modal split per saldo gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Het totaalrisico van de fiets is dus nog steeds hoger dan voor de auto, maar de factor 5 waarmee we begonnen is al gereduceerd tot een factor 1,3! Houden we daarbij ook nog rekening met het feit dat de auto voor dezelfde verplaatsingen gemiddeld 20% meer kilometers maakt dan een fietser (vanwege eenrichtingsverkeer, rondwegen, etc), dan kan geconcludeerd worden dat een toename van het fietsgebruik ten koste van de auto per saldo geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Deze uitkomst wordt bevestigd door een analyse van de verschillen tussen gemeenten. In gemeenten met een hoog fietsgebruik vallen gemiddeld niet meer verkeersslachtoffers per kilometer dan in gemeenten met een hoog autogebruik. Gemeenten met een hoog aandeel lopen en openbaar vervoer zijn overigens wel significant veiliger. Uit Grafiek 1 blijkt ook dat het veiligheidseffect sterk bepaald wordt door de leeftijd van de verkeersdeelnemers.

Grafiek 2a. Het letselrisico voor fietsers en fietsgebruik in Nederlandse gemeenten.



Grafiek 2b. Het letselrisico voor fietsers en fietsgebruik internationaal.



Als automobilisten tussen de achttien en veertig jaar overstappen op de fiets, is enige veiligheidswinst te verwachten. Bij ouderen zal een overstap daarentegen leiden tot per saldo meer verkeersslachtoffers.

Hoger fietsgebruik, veiliger voor fietsers

Bij de berekening van de risico's is uitgegaan van de gemiddelde situatie binnen de bebouwde kom in Nederlandse gemeenten. Er zijn echter grote verschillen tussen gemeenten (Grafiek 2a). De verschillen zijn nog groter als je landen met elkaar vergelijkt (Grafiek 2b).

In verschillende onderzoeken, en ook weer in dit, komt steeds hetzelfde patroon naar voren: hoe hoger het fietsgebruik, des te veiliger het is voor fietsers. Hiervoor zijn diverse verklaringen, die te maken hebben met het gedrag van weggebruikers en de aandacht die beleidsmakers geven aan de fiets. Ten eerste leidt een hoger fietsgebruik tot aangepast gedrag van alle verkeersdeelnemers, omdat fietsers dominant in het straatbeeld aanwezig zijn en omdat meer verkeersdeelnemers meer fietservaring hebben. Ten tweede gaat een hoger fietsgebruik vaak samen met een lager auto-gebruik, waardoor de kans op een conflict met het autoverkeer afneemt. Tot slot de beleidsmatige verklaring: bij een hoog fietsgebruik is er meer draagvlak voor het fietsbeleid, waardoor er meer geïnvesteerd wordt in veiliger fietsinfrastructuur. En zo kan een stad of land in een opwaartse spiraal terecht komen: een hoger fietsgebruik leidt tot meer aandacht voor de fiets en meer veiligheid voor de fietser, waardoor het fietsgebruik weer stijgt, enzovoort.

Verkeersaders vergroten risico's

Om meer zicht te krijgen op de infrastructurele condities voor het veilig stimuleren van het fietsgebruik, is een analyse gemaakt van de fietsverplaatsingen uit de Fietsbalans. In dit vergelijkend onderzoek van de Fietsersbond naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, zijn per gemeente a-select twaalf tot zestien fietsverplaatsingen geselecteerd. Het betreft steeds de kortste routes van herkomsten naar bestemmingen. In de Fietsbalans wordt ervan uitgegaan dat deze routes een goede typering geven van de fietsinfrastructuur in een stad.

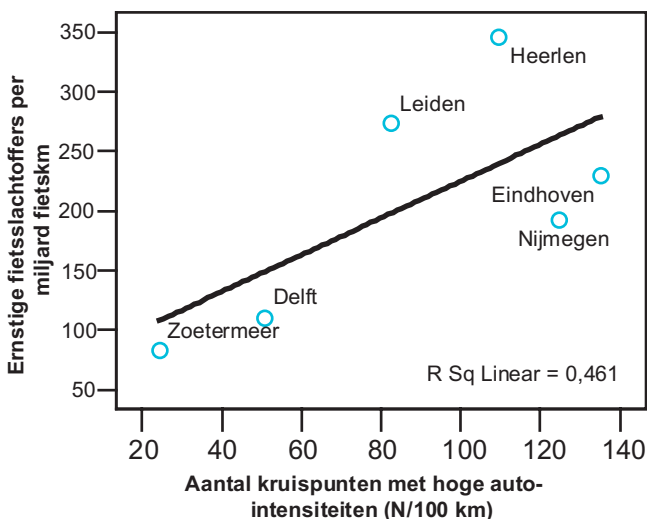
In dit onderzoek is bekeken of er een verband is tussen kenmerken van de fietsverplaatsingen uit de Fietsbalans en de veiligheidsrisico's voor fietsers in een stad. Deze analyse is eerst op hoofdlijnen uitgevoerd voor ruim honderd steden. Daarna zijn zes steden nader geanalyseerd. De belangrijkste conclusie is dat de risico's voor fietsers lager zijn in gemeenten waar zij veel door verblijfsgebieden rijden en weinig drukke verkeersaders hoeven te volgen of te kruisen. Goede voorzieningen op de verkeersaders, zoals fietspaden en rotondes, kunnen de risico's wel verder verkleinen, maar de meeste winst is te behalen door de auto- en fietsnetwerken goed op elkaar af te stemmen. Bij voorkeur door fietsers routes binnendoor te bieden en auto's routes buitenom. Grafiek 3 illustreert de verdiepingsslag. Langs de Y-as staat het aantal ernstige fietsslachtoffers per miljard afgelegde fietskilometers. Delft en Zoetermeer hebben een laag

slachtofferisico voor fietsers, Heerlen is daarentegen relatief onveilig voor fietsers. Leiden, Eindhoven en Nijmegen zitten ertussenin. Langs de X-as staat het aantal drukke kruispunten dat een fietser passeert. Hoewel vanwege het kleine aantal gemeenten geen serieuze statistiek bedreven kan worden, geeft Grafiek 3 een duidelijke indicatie dat het aantal drukke kruispunten een groot deel (bijna 50 %) van de verschillen in veiligheid tussen gemeenten kan verklaren. Het type kruispunten (rotondes, VRI's of voorrangskruispunten) verklaart vervolgens nog ca 15 procent van de verschillen. Bij een vergelijkbare analyse van de wegvakken blijkt eveneens dat de auto-intensiteit belangrijker is voor de onveiligheid dan de aanwezigheid van fietspaden en -stroken.

De verdiepingsslag laat ook zien dat het voor gemeenten mogelijk is het aantal fietsconflicten met verkeersaders te beperken. In Zoetermeer worden fietsers het minst geconfronteerd met zware autostromen. Voor een geplande 'nieuwbouwstad' als Zoetermeer lijkt dat misschien geen prestatie, maar de laatste jaren blijkt het, ook in uitbreidingswijken, steeds moeilijker om het principe 'fietsers autoluw binnendoor' te realiseren, vanwege weerstanden bij stedenbouwers, marktpartijen en detailhandel.

Verder valt de goede score op van Delft, wel een historisch gegroeide stad. Kennelijk profiteren fietsers in Delft nog steeds van de verbetering van het fietsnetwerk in de jaren '80. Toen is er een groot aantal kortsluitende fietsverbindingen - tunneltjes, bruggen, stegen - gerealiseerd, waardoor de fietser relatief weinig geconfronteerd wordt met zware autostromen.

Grafiek 3. Verdiepingsslag: het aantal ernstige fietsslachtoffers in relatie tot het aantal drukke kruispunten in enkele gemeenten.



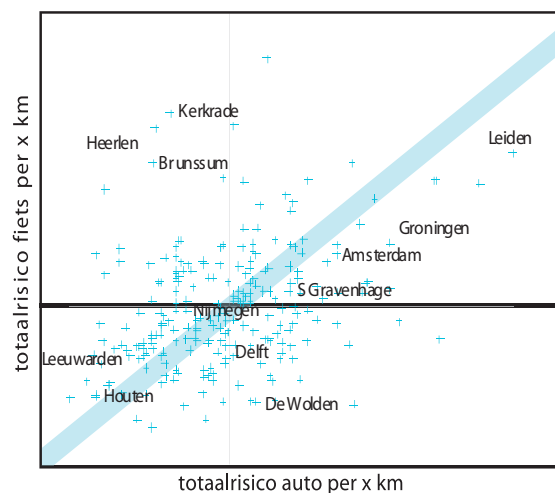
Overstap van auto naar fiets

Aan het begin is geconstateerd dat de overstap van auto naar fiets in een gemiddelde Nederlandse gemeente geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. We hebben echter ook gezien dat de ene gemeente aanzienlijk onveiliger is voor fietsers dan de andere. Toch heeft ook in deze relatief fietsonveilige steden een groei van het marktaandeel fiets meestal geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Hoe kan dat? Dit komt doordat er in de Nederlandse situatie een sterk verband is tussen het slachtofferisico voor de fiets enerzijds en het tegenpartijrisico van de auto anderzijds. In feite zijn het twee zijden van dezelfde

medaille. In gemeenten met een hoog risico voor fietsers is ook voor automobilisten de kans groter dat er een gewonde fietser op de motorkap belandt.

Grafiek 4 illustreert dit. Langs de X-as staat het totaalrisico van de auto, dat wil zeggen de som van het slachtoffer- en tegenpartijrisico. Langs de Y-as staat het totaalrisico van de fiets. In de gemeenten onder de diagonale lijn is het totaalrisico van de auto groter dan het totaalrisico van de fiets. Hier mag verwacht worden dat een overstap van auto naar fiets per saldo leidt tot minder verkeersslachtoffers. In de gemeenten boven de diagonale lijn slaat de balans de andere kant op en zijn per saldo meer verkeersslachtoffers te verwachten.

Grafiek 4. Het verband tussen het totaalrisico voor de fiets en dat voor de auto.



In het algemeen liggen de gemeenten in Grafiek 4 dichtbij de diagonale lijn: er is een evenwicht tussen risico's van de auto en de fiets. Leiden is een voorbeeld van een stad met een relatief hoog risico voor fietsers. Maar omdat autorijden in Leiden ook relatief veel risico's met zich meebrengt voor andere weggebruikers, heeft de overstap van auto naar fiets daar per saldo toch geen toename van het aantal verkeersslachtoffers tot gevolg.

Houten is een voorbeeld van een zeer veilige gemeente voor fietsers. Toch is hier geen veiligheidswinst te verwachten van een verschuiving in de modal split. Door de bijzondere verkeersstructuur van deze 'nieuwbouwstad' zijn niet alleen de risico's van de fiets zeer laag. Ook het autogebruik brengt weinig risico's met zich mee voor andere verkeersdeelnemers. Het Limburgse drietal Heerlen, Sittard en Geleen vormt een belangrijke uitzondering. Het risico voor fietsers is hier relatief hoog, terwijl het risico van de auto relatief laag is. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het lage fietsgebruik en het hoge autogebruik, waardoor een fietser veel auto's tegenkomt (potentieel gevaar), maar een automobilist slechts weinig fietsers (potentiële slachtoffers). Per saldo zal de overstap van auto naar fiets in deze Limburgse gemeenten dus wel leiden tot meer verkeersslachtoffers. Voor het gewenste beleid maakt het niet veel uit. Net als in andere gemeenten met relatief hoge risico's voor fietsers, is extra aandacht voor de veiligheid gewenst. Het is daarbij de uitdaging om veiliger infrastructuur te combineren met meer comfort en doorstroming voor fietsers, zodat er een opgaande spiraal ontstaat van meer veiligheid, hoger fietsgebruik en meer draagvlak voor veiliger fietsvoorzieningen.

Naast elkaar fietsen, mag het en gebeurt het buiten Nederland?

In Nederland is het juridisch toegestaan dat fietsers met z'n tweeën naast elkaar rijden. In de praktijk wordt het ook veelvuldig gedaan. Regelmatig rijden ze zelfs met meer dan twee naast elkaar, zowel op fietspaden en fietsstroken als op rijbanen voor gemengd verkeer, of dat nu mag of niet. Daarnaast komen fietsers vaak met twee, drie of vier naast elkaar bij het inhalen. Zeker op drukke routes geeft dit regelmatig 'brede' fietsstromen. Voor fietsers is naast elkaar rijden relevant en positief: het maakt fietsen leuker (het sociale contact) en sneller (het inhalen). Het vraagt wel het nodige van wegbeheerders: prettige fietsvoorzieningen moeten een aanzienlijke breedte hebben en dat kost ruimte en geld. Vanuit veiligheidsoptiek zitten er ook positieve kanten aan: fietsers naast elkaar op een weg voor gemengd verkeer zijn duidelijk zichtbaar. Al met al is fietsen naast elkaar een nogal bepalend fenomeen in de praktijk van het Nederlandse fietsbeleid. Hoe zit dat in de landen om ons heen, juridisch en praktisch?

Ursula Lehner-Lierz, velo:consult

België

Volgens de Belgische *Wegencode* mogen fietsers met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer tegenliggers gehinderd worden of wanneer (buiten de bebouwde kom) een voertuig achterop komt. Fietsers moeten achter elkaar rijden als ze busstroken gebruiken. Naast elkaar fietsen mag in elk geval ook 'in een gesloten formatie'

(meer dan vijftien fietsen), een voor België erg relevante onderscheiding. In België wordt namelijk vooral naast elkaar gefietst in het recreatieve fietsverkeer en het woon-schoolverkeer. Voor Lieve Vermore, fietsambtenaar bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, is naast elkaar fietsen onlosmakelijk verbonden met de geneugten van een recreatieve tocht

of van de pas veroverde vervoersautonomie van de achterbankgeneratie'. Omdat de fiets grootschalig recreatief gebruikt wordt en een respectabel deel van de scholieren - althans in het Vlaams Gewest - naar school fietst, dient volgens Vermore daarmee dus wel degelijk rekening te worden gehouden in het wegontwerp. Het *Vademecum Fietsvoorzieningen*

Fietspoolen kent de afgelopen jaren een forse toename in Vlaanderen. Op bijna 12% van alle basisscholen zijn er fietspoolgroepen. Trees De Brabander heeft enkele jaren geleden een fietspoolgroep gestart. Haar ervaringen.

Hoe ziet een fietspoolgroep eruit?

"Meestal bestaat een pool uit maximaal zeven kinderen met een of twee begeleiders. De kinderen rijden rustig achter elkaar, de jongste voorop, omdat die nog niet zo vlug kunnen fietsen, de grotere erachteraan, de voorste begeleider rijdt links van de kinderen of helemaal vooraan, de andere begeleider links achteraan. Voor de zichtbaarheid dragen kinderen en begeleiders fluorescerende vestjes met 'Fietspool' erop en een helm."

Wordt er ook naast elkaar gefietst?

"Jazeker, vooral op veilig afgescheiden eenrichtingsfietspaden. Daar is het zalig fietsen, daar kunnen de kinderen met elkaar praten en ontspannen naar school rijden. Ook op de

rijbaan kunnen de kinderen naast elkaar fietsen; zo zijn ze als groep beter zichtbaar voor de automobilisten. Wel moeten ze daar veel meer opletten en heel geconcentreerd rijden. Op tweerichtingsfietspaden, die vaak te smal zijn en waar de kinderen op tegemoetkomende fietsers moeten letten, is het veiliger om één achter één te rijden. Ook op de smalle fiets-suggestiestroken fietsen de kinderen achter elkaar. Wel rijdt hier de begeleider achteraan een beetje links."

Vind uzelf het als begeleidster van een fietspoolgroep veiliger om achter elkaar of naast elkaar te fietsen?

"Persoonlijk vind ik achter elkaar fietsen het beste. Mijn ervaring is dat de kinderen dan minder vlug afgeleid zijn, mits ze altijd voldoende afstand houden, ongeveer een meter, omdat er altijd eentje kan vallen in de rij. Ze moeten steeds klaar zijn om te remmen als dat nodig is. Als kinderen naast elkaar fietsen, kan het gebeuren dat ze tegen elkaars stuur of fietstas botsen. Is het fietspad echter breed

genoeg en afgesloten van de rijbaan, dan is naast elkaar fietsen natuurlijk wel leuk om eens een babbeltje te slaan en dat kan dan ook zeker! Het is belangrijk dat de kinderen het leuk vinden. Als er op de rijbaan zelf gefietst wordt, vind ik het beter om naast elkaar te fietsen."

Hoe gedragen de automobilisten zich?

"Op de rijbaan houden de autobestuurders meer afstand en tegenliggers remmen meer af als ze een fietspool passeren. Als groep - vooral door de reflecterende vestjes - val je gewoon veel meer op. Toen ik vroeger met mijn eigen kinderen fietste, nog voor de tijd van het fietspoolen en zonder die vestjes, was het verschil heel duidelijk merkbaar. Wanneer ik op fiets-suggestiestroken als begeleidster linksachter de rij achter elkaar fietsende kinderen fiets, heb ik de indruk dat de autobestuurders meer afremmen dan wanneer ik samen met de kinderen achteraan op één rij fiets. Ik ben meer zichtbaar; de groep is breder als je naast elkaar fietst."

geeft de wegbeheerders ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur met minimum- en standaardbreedten (zie Tabel 1). Met 1,75 m (min. 1,50 m) en 1,25-1,50 m (min. 1,20 m) zijn aanliggende fietspaden resp. suggestiestroken vaak of altijd te smal om naast elkaar te fietsen. Volgens Vermoere wordt er om allerlei redenen van de voorschriften van het *Vademecum* afgeweken, maar neemt de kwaliteit van de fietsinfrastructuur ondertussen toe. "De stok achter de deur is dat het Gewest mobiliteitsconvenanten en de daarmee verbonden subsidies met de gemeenten kan weigeren of wijzigen." Wel wordt er bij het ontwerp van fietsvoorzieningen rekening gehouden met de intensiteit van het fietsverkeer en met de verschillende snelheden van verschillende typen fietsers.

Denemarken

Al of niet naast elkaar fietsen is in het Deense verkeersreglement heel pragmatisch geregeld: het mag als er voldoende ruimte is en volwassenen mogen naast hun kinderen fietsen. Met de vele fietsers in Denemarken spelen de grote snelheidsverschillen tussen fietsers onderling en de gevolgen daarvan voor ontwerp en maatvoering van fietsvoorzieningen een belangrijke rol. Dat fietsvoorzieningen voldoende breed moeten zijn, zodat fietsers elkaar zonder problemen kun-



nen inhalen, ligt voor de hand. Geen wonder dat de Deense richtlijnen en aanbevelingen vergeleken met die van andere landen voor bijna alle typen fietsvoorzieningen de met afstand meest royale breedtes eisen (zie Tabel 1). Ontwerpsnelheid en fietsintensiteit zijn belangrijke criteria.

In Kopenhagen is met 2,50 m de standaardbreedte van een aanliggend eenrichtingsfietspad 0,30 m breder dan de landelijke richtlijnen eisen. Toch komt het voor verkeerslichten regelmatig tot files. Met z'n tweeën - en vaak ook meer - naast elkaar fietsen hoort in Kopenhagen tot het normale straatbeeld. "Als fietsers niet naast elkaar zouden mogen fietsen, zou het fietsroute- en fietspadennetwerk in Kopenhagen de hoge fietsintensiteiten niet kunnen verwerken", zegt Niels Jensen, verkeersplanoloog en fiets-

coördinator bij de gemeente Kopenhagen. Naast elkaar fietsen levert volgens Jensen nauwelijks problemen op. "Veiligheidsproblemen zijn er alleen op trajecten met capaciteitsproblemen. Dat betreft circa 1% van ons fietsroute- en fietspadennetwerk van driehonderd kilometer." Fietsers zijn in Kopenhagen meestal gescheiden van het autoverkeer. Maar ook op de kleinere straatjes met gemengd verkeer is naast elkaar fietsen geaccepteerd. "Fietsers gedragen zich verstandig en flexibel: als er een auto nadert fietsen ze even één achter één om de auto voorbij te laten, daarna gaan ze meteen weer naast elkaar fietsen." Volgens Jensen is er de afgelopen jaren een nieuw probleem gekomen: de forse toename van de nieuwe generatie driewielers voor kindertransport, die veel ruimte vergen.

Tabel 1. Aanbevolen (minimum) breedtes van fietsvoorzieningen volgens nationale richtlijnen, in meters

	Denemarken	België	Duitsland	Zwitserland	Nederland (Ontwerpwijzer 2006)
aanliggend of vrijliggend eenrichtingsfietspad	2,20 (1,70)	> 1,75 (1,50)	2,00 (1,60)		2,00-4,00, afhankelijk van intensiteit
tweerichtingsfietspad	2,50 (1,70)	> 2,50 (2,00)	2,40		2,50-4,00, afhankelijk van intensiteit
fietsstrook	1,50 (1,20)		1,85 (1,50)	min. 1,20	1,50-2,00 bij onderbroken streep; 2,00-2,50 bij ononderbroken streep
suggestiestrook		1,25-1,50 (1,20)	1,60 (1,25)	min. 1,20	1,50

Zwitserland

Het Zwitserse *Strassenverkehrsgesetz* schrijft duidelijk voor dat fietsers in principe achter elkaar moeten fietsen, maar de *Verkehrsregelverordnung* regelt situaties waarin naast elkaar fietsen is toegestaan. Als het overige verkeer niet wordt gehinderd, is met z'n tweeën naast elkaar fietsen toegestaan bij druk fietsverkeer, op fietspaden, op bewegwijzerde fietsroutes langs secundaire wegen en in een gesloten formatie (meer dan tien fietsen). Naast elkaar fietsen is niet toegestaan op fietsstroken die daar ook doorgaans niet geschikt voor zijn, met een minimumbreedte van 1,20 m. Met ruim 25% fietsgebruik van alle verplaatsingen is Winterthur Zwitserlands fietsstad nummer één. "Deze stad heeft een fietscultuur, maar ook met een loop- en ov-cultuur", zegt Herbert Ernst, verkeersplanoloog en fietscoördinator in Winterthur. "Kwaliteit staat hoog in ons vaandel en we doen alles om fietsen, lopen en het openbaar vervoer zo aantrekkelijk en snel mogelijk te maken. Daarbij hoort ook dat fietsers naast elkaar kunnen fietsen." Het fietsroutenetwerk bestaat vooral uit 1,50-2,50 m brede fietsstroken langs de hoofdwegen, aangevuld met meestal parallel lopende alternatieve routes door autoluwe straten. De ervaringen met naast elkaar fietsen zijn in Winterthur positief: fietsers gedragen zich flexibel en autobestuurders zijn het gewend - ook al wordt er soms waarschuwend of afkeurend getoeterd op hoofdwegen. Dat fietsers ook op de 3,25 m brede busstroken naast elkaar fietsen, wordt door de politie stilzwijgend getolereerd.

Duitsland

De Duitse *Strassenverkehrsordnung* (StVO) schrijft voor dat 'fietsers achter elkaar moeten fietsen; naast elkaar mogen ze alleen als het verkeer daarvoor niet wordt belemmerd' (en in fietsstraten en in gesloten en duidelijk herkenbare formaties van meer dan vijftien fietsers). Onder 'verkeer' wordt meestal autoverkeer verstaan, wat veel autobestuurders verleidt tot claxonneren als er op de rijbaan naast elkaar wordt gefietst. Daarnaast leidt dit begrip van hoe fietsers zich zouden moeten gedragen en wat hun behoeftes zijn, samen met de meestal lage fietsintensiteiten, tot kleine breedtes van fietsvoorzieningen. Naast elkaar fietsen laten deze breedtes nauwelijks



toe en vaak is zelfs inhalen moeilijk of onmogelijk. Voor aanliggende eenrichtingsfietspaden schrijven de ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (ERA) bij lage fietsintensiteiten een standaardbreedte van 2,00 m voor met een minimumbreedte van 1,60 m. Vanaf een minimumbreedte van 1,50 m zijn fietspaden verplicht volgens de bij de StVO behorende verordening VwV-StVO. Deze breedte is noch breed genoeg om naast elkaar te fietsen noch om elkaar in te halen. De eerste in een rij bepaalt dus de snelheid van de erop volgende fietsers. Zowel ERA als de StVO wordt momenteel herzien. Het plan is om vooral de kwantitatieve gegevens met betrekking tot de breedtes van verplichte fietsvoorzieningen te vervangen door kwalitatieve gegevens. In een fietsstad als Marl (25% fietsgebruik), in het noorden van het Ruhrgebied, hoort ondanks de juridische bepalingen naast elkaar fietsen, deels op fietspaden, deels op voetpaden en deels op de rijbaan, bij het alledaagse straatbeeld. "Iedere dag zie je de mensen tijdens de spits aan weerszijden van de hoofdwegen met meerderen

naast elkaar naar hun werk fietsen", zegt dr. Jürgen Göttsche, verkeersplanoloog bij de gemeente Marl.

"En bij ploegenwisseling juist in de omgekeerde richting. De hoge fietsintensiteiten dwingen dit af."

Eenrichtingsfietspaden in Marl hebben een breedte tussen 1,60 en 2,50 m. Op ruim 50% van de fietspaden is fietsen in beide richtingen toegestaan. De voetgangersintensiteiten zijn laag. Daarom is het gedeeltelijke medegebruik van de voetpaden geen probleem. Volgens Göttsche zouden die grote fietsstromen zonder naast elkaar te fietsen niet afgewikkeld kunnen worden. Naast elkaar fietsen is in Marl getolereerd en geaccepteerd. "We hebben er ruim vijftig jaar ervaring mee. Conflicten zijn er haast niet", legt Göttsche uit, "maar we werken ook veel aan verkeersveiligheid en communicatie." Zo zijn de fietspaden op kruispunten rood gemarkeerd en worden autobestuurders er regelmatig over geïnformeerd dat ze bij kruispunten en uitritten rekening moeten houden met fietsers uit beide richtingen."

Regels als rem?

Opvallend is dat, net als in Nederland, ook elders waar fietsgebruik 'normaal' is en fietsintensiteiten hoog zijn, naast elkaar fietsen simpelweg praktijk is. Eigenlijk los van de regels. Waar fietsgebruik hoog is, waar een fietscultuur bestaat, is naast elkaar fietsen praktijk en passen verkeersdeelnemers zich daaraan aan, net als de verkeersontwerpers. Zolang echter de fietsintensiteiten laag zijn, kunnen de restrictieve bepalingen die in elk geval op papier vaak bestaan, een belemmering vormen in de ontwikkeling van het fietsgebruik.





Congres 'Fietsbeleid in de 21ste eeuw'

Stijgen of dalen op politieke agenda

Het door het Fietsberaad georganiseerde congres 'Fietsbeleid in de 21ste eeuw', op 8 december jl. in De Vereniging in Nijmegen, trok zo'n 170 bezoekers. Na een korte terugblik op de eerste vijf jaar van het Fietsberaad, volgden discussies over de toekomst van het fietsbeleid in Nederland.

Onder de congresbezoekers waren vooral veel ambtenaren van gemeenten, provincies, kaderwetgebieden en waterschappen (78) en wethouders en gedeputeerden (23), ofwel de primaire doelgroep van het Fietsberaad. Allen kregen een korte terugblik voorgeschoteld op hetgeen het Fietsberaad de afgelopen jaren heeft opgeleverd: een dozijn nummers van het tijdschrift *Fietsverkeer*, een tiental publicaties en rapporten, vijftien themabijeenkomsten voor verkeersambtenaren en een website met een uitgebreide kennisbank. Daarna werd er onder leiding van Peter Dordregter (oud-directeur van de VNG) aan de hand van vier panelgesprekken vooral samen gediscussieerd over de toekomst van het fietsbeleid in Nederland.

Politieke agenda

In het eerste panel discussieerden de wethouders van de gemeenten Tilburg, Nijmegen en Almelo met elkaar en met de zaal over de vraag of fietsbeleid de komende jaren zal stijgen of dalen op de gemeentelijke politieke agenda. Men was het er over eens dat de strenge EU-normen op het gebied van luchtkwaliteit zeker een impuls zullen geven aan de ontwikkeling van gemeentelijk fietsbeleid. Waar de normen niet worden gehaald, zal het autoverkeer moeten worden teruggedrongen en dat biedt kansen voor de fiets:



meer ruimte voor goede fietsvoorzieningen en minder hinder van het autoverkeer, dus prettiger, rustiger, veiliger fietsroutes en een gezondere lucht voor fietsers. Ook zal het argument dat fietsen goed is voor de gezondheid, een steeds belangrijker rol gaan spelen en helpen om een breder draagvlak voor goed fietsbeleid te creëren, zo is de algemene verwachting.

Vervolgens was het de beurt aan de gedeputeerden van de provincies Noord-Holland en Utrecht en het hoofdverkeer van het Stadsgewest Haaglanden, om met elkaar en met de zaal de degenen te kruisen over de rol die provincies en kaderwetgebieden kunnen vervullen op het gebied van fietsbeleid. De gedeputeerden legden de nadruk op de provinciale taak om te zorgen voor goede fietsverbindingen tussen gemeenten, vooral door de aanleg van fietspaden langs provinciale wegen. Dat riep in de zaal de nodige reacties op: het is immers zeer de vraag of het langs steeds drukker wordende provinciale wegen nog wel zo prettig fietsen is. En of die wegen nog wel makkelijk en veilig genoeg voor fietsers zijn over te steken. Provincies en kaderwetgebieden hebben een belangrijke taak om in de overall oploaiende discussies over upgrading van het onderliggend wegennet, de belangen van het fietsverkeer niet ondergeschikt te laten worden aan die van het autoverkeer. Verder zouden provincies veel actiever voor gemeenten kunnen zijn: stimulering van goed fietsbeleid.

Behoeftte aan aanvullingen

Na de lunch boog een panel met verkeersambtenaren van de gemeenten Zwolle, Veenendaal, Delft en Amsterdam zich over de vraag of het instrumentarium voor gemeentelijk fietsbeleid nog wel up-to-date is. Dat is zeker nog wel het geval, zij het dat er vooral behoefte bestaat aan aanvul-



lingen op het gebied van de mogelijke inzet van communicatie ter stimulering van fietsgebruik. Ook wordt het tijd voor een systematisch overzicht van het type problemen dat speelt bij het veiliger maken van het fietsgebruik in het woon-schoolverkeer en voor een evaluatie van mogelijke oplossingen; er bestaat immers inmiddels een heel palet aan mogelijke middelen en instrumenten, maar wat werkt nou wanneer wel en wat niet?

Ten slotte was het Fietsberaad zelf aan zet. Gevoed met de hoofdpunten die Arno van Kempen (VNG), Jan van Selm (provincie Flevoland) en Tonny Bosch (Goudappel Coffeng) tijdens de verschillende paneldiscussies hadden opgetekend, vertelde voorzitter Dick Buursink welke punten het Fietsberaad zeker ging meenemen bij het opmaken van de kennisagenda voor de komende drie jaar. Hoofdkwestie is en

blijft: hoe kunnen gemeenten het fietsbeleid hoog op de politieke agenda houden dan wel krijgen? (Suggesties: op specifieke punten medestanders, zoals middenstanders, inschakelen; actuele thema's als luchtkwaliteit en gezondheid gebruiken.) Daarnaast werden ook enkele specifieke items 'meegenomen':

- Wat betekent de vergrijzing van de samenleving en de toename van het aantal allochtonen voor het fietsbeleid?
- Welke kansen en bedreigingen biedt de discussie over upgradage van het onderliggend wegennet voor het fietsbeleid?
- Hoe kunnen provincies gemeenten stimuleren en ondersteunen in hun fietsbeleid?
- In hoeverre kan communicatie een rol spelen in het bevorderen van fietsgebruik?

Al Galidi houdt congresbezoekers hilarische spiegel voor

'Het eerste dat de Nederlander leert is lopen, dan fietsen en dan de fiets verliezen'

Op het landelijke congres van het Fietsberaad op 8 december 2005 las de dichter en columnist Al Galidi een verhaal voor over de bijzondere plaats van de fiets in Nederland. Zijn voordracht viel nogal in de smaak. Een wat hilarische spiegel, die tegelijk velen stiekem wat trots deed kijken. Terecht wellicht, want het cultuurbeeld dat Al Galidi schetste is van waarde.

Op een dag fietste ik 's avonds een rondje, toen de politie mij tegenhield. "Je hebt geen licht", zei de agent. "Ik heb licht", zei ik. "Waar dan?" "In mijn hart." "Dat bedoel ik niet. Ik bedoel dat je licht op je fiets moet hebben." Zo ontdekte ik dat in Nederland het licht van mijn fiets belangrijker is dan het licht van mijn hart.

Toen ik voor de eerste keer in mijn leven uit een Nederlands station liep, zag ik heel veel fietsen. Ik dacht dat die fietsen daar stonden te wachten om ergens anders naartoe gebracht te worden, maar even later zag ik dat iemand een van de fietsen van het slot haalde en vervolgens zag ik nog iemand op een van de fietsen weggrijpen. Ik bleef even staan om alles in

me op te nemen en zag dat iedereen fiets reed, behalve de honden en ik. Ik dacht dat het misschien verboden was om te lopen, maar ontdekte een weg voor auto's, een voor fietsen en ook een voor voetgangers. 's Avonds schreef ik een brief aan mijn familie. "Mensen hier hebben óf haast óf ze willen niet met elkaar praten óf ze werken allemaal bij de post."

In Irak zal je nooit een vrouw zien fietsen. De reden daarvoor is dat de Iraakse vrouw meestal thuis is. En het is niet handig om thuis te fietsen. Een vrouwenfiets zal je dan ook niet zien in Irak, want als de vrouw niet loopt, zal ze zeker niet fietsen. Een gerespecteerd man zal je ook nooit op een fiets zien rijden. Dat is minderwaardig in



onze cultuur. Pas als je een strenge christelijke Nederlandse vrouw met een hoofddoek over straat ziet lopen, zal je een gerespecteerd man in Irak zien fietsen. Een fiets rijden betekent in Irak dat je geen auto kunt kopen. Je bent arm en stom. Fiets rijden daar is alleen voor kinderen en voor

postbodes. De fiets in Irak staat symbool voor de post.

Mijn eerste fiets in Nederland kan ik me nog goed herinneren. Ik ging een stukje lopen en zag in het centrum mensen met hengels bij de gracht staan. Ik vroeg aan de mannen wat ze deden. "Wij vissen fietsen", zei een van de mannen lachend, terwijl hij met zijn hengel een fiets omhoog haalde. Die avond maakte ik een hengel. "Wat doe je met dat touw?", vroeg een van de medewerkers van het AZC. "Je gaat jezelf toch niet ophangen?" "Nog niet", zei ik. "Eerst ga ik fietsen vissen."

Maanden daarna kwam een Irakese vriend uit Denemarken bij mij op bezoek. Omdat mijn fiets was gestolen, haalde ik mijn hengel uit de kast en vertelde dat ik hem de dorpjes in Nederland wilde laten zien, maar dat we dan eerst twee fietsen moesten vissen, een voor mij en een voor hem. Mijn Irakese vriend, die door de gan-

gen van het AZC mensen had zien lopen die gek waren geworden, dacht dat ik ook mijn verstand verloren was. Bij de gracht haakte ik voor de grap brood aan de haak en gooide de hengel in het water. Verbaasd keek mijn Irakese vriend naar mij.

"Je bent echt gek geworden. Je moet weg uit Nederland." Ik lachte, terwijl een oude vrouw met haar hondje uit een van de huizen aan de gracht naar ons toe kwam. In het Nederlands vertelde ze mij dat ze wist waar een groep dronken jongens het afgelopen weekend fietsen in de gracht had gegooid. Ik smiet mijn haak in het water op de plek waar zij naar had geweest tot ik twee mooie fietsen had gevist. "Wat een raar land", zei mijn vriend.

Op een dag ging ik naar de kroeg. Op de toiletdeuren zag ik geen dames of heren staan, maar op elke deur stond een fiets. Ik opende één van de deuren en zag twee vrouwen naast de wastafel met elkaar praten. Ik bood mijn excu-

ses aan, terwijl een van de vrouwen boos tegen mij zei dat ik toch op de deur kon zien dat ik me in het dames-toilet bevond. Ik snapte er niets van, omdat er op de deur een fiets stond, die op mijn fiets leek. Later begreep ik dat ik een omafiets had en kwam tot de ontdekking dat in Nederland zelfs een fiets verboden is met leeftijd.

De fiets is de beste vriend van de Nederlander en niet de hond of de leeuw. De fiets kost de Nederlander geen gas of benzine. Hij doet niet moeilijk als de Nederlander dik geworden is en brengt hem zonder gezeur naar elke afspraak. In elke schuur, elke straat en elk huis vind je een fiets. Geen kont in Nederland heeft geen kennis gemaakt met de fiets. Ik begrijp niet waarom de leeuw op het wapen van Nederland staat, alsof Nederland een safari in Afrika is. Volgens mij hoort op de omslag van het Nederlandse paspoort niet de leeuw, maar de beste vriend van de Nederlander, de fiets.

Werkprogramma 2006

Uit het budget van het Fietsberaad worden in de eerste plaats de verschillende 'vaste communicatie-producten' betaald: *Fietsverkeer* (drie keer per jaar), enkele publicaties, zes themabijeenkomsten en de kennisbank op de Fietsberaad-site.

In 2004 en 2005 werd daarnaast een tamelijk groot deel van het budget van het Fietsberaad besteed aan de nieuwe *Ontwerpwijzer fietsverkeer* van CROW.

In 2006 is de 'vrije ruimte' voor nieuwe projecten/onderzoeken weer beduidend groter. Aan het begin van het jaar is een groot aantal mogelijke projecten besproken en geprioriteerd. Daarbij is gewerkt vanuit negen thema's, die de komende jaren centraal zullen staan in het werk van het Fietsberaad.

Uitkomst van de prioritering op projectniveau is dat het Fietsberaad ernaar streeft in 2006 de volgende projecten (grotendeels) uit te voeren:

- Stationsparkeren
In enkele stationsgebieden empirisch (en omvangrijk) onderzoek naar het fietsparkeren. Doel: door nauwgezet onderzoek duidelijkheid krijgen over welke mensen waar wanneer en waarom een fiets plaatsen, en vandaaruit proberen te beoordelen in hoeverre opruimacties van 'slechts' foutief (maar niet hinderlijk) geplaatste fietsen echt nodig zijn. De resultaten gaan we vervolgens gebruiken voor het al eerder aangekondigde 'Stappenplan voor fietsparkeren bij stations' (zie *Fietsverkeer* 12, pag. 28).
- Politieke agenda
Op gemeentelijk niveau is politieke steun voor fietsbeleid nog steeds vaak een moeizame zaak - zie ook de constate-

ringen tijdens het landelijk congres van het Fietsberaad - al zijn de verschillen tussen gemeenten groot. Hoe krijgen we het belang van fietsverkeer beter op de politieke agenda? De bedoeling is te starten met een adviesproject, waarin we deskundigen op het vlak van agenda-setting vragen te kijken naar het terrein van fietsbeleid.

- Autonome ontwikkelingen
Allochtonen, ouderen, vrije tijd, en dergelijke: welke consequenties voor fietsgebruik zijn te verwachten? Er zijn veel (algemene) onderzoeksrapporten hierover. Eerste stap is een onderzoeksbureau met ervaring op dit gebied een vertaling van de huidige kennis naar fietsgebruik en fietsbeleid te laten maken.
- Middenbesturen
Vanwege de afstandsmarkt van fietsgebruik en nieuwe taken is de mogelijke rol van middenbesturen nog weinig uitgekristalliseerd. Wel zijn er voorbeelden van middenbesturen die duidelijk kiezen welke rol ze vervullen en hoe ze daar uitvoering aan geven. Daarom organiseert het Fietsberaad drie goed voorbereide bijeenkomsten (van provincies, kaderwetgebieden en waterschappen), voor fietsmedewerkers en afdelingshoofden, over 'mooie rolinvullingen'.
- Financiering
Regelmatig krijgt ook het Fietsberaad vragen over financiering. Vaak gaan ze erover of en hoe 'een ander' iets zou willen betalen... Is financiering een echt probleem, een obstakel voor goed fietsbeleid? Een systematische verkenning bij (vooral) gemeenten maakt duidelijk in welke mate en hoe financiering gevonden wordt.

DL

Chip geen wondermiddel

Een tag, een landelijk register, een fietspas: allemaal onderdelen waar al langere tijd aan gewerkt wordt om tot een sluitend systeem van registratie en identificatie van fietsen te komen. Het Fietsberaad besteedde in 2002 (zie *Fietsverkeer* nrs. 3 en 4) veel aandacht aan de toen al enige tijd actieve Werkgroep landelijke aanpak fietsdiefstal. Grote lijn in de beoordeling van de landelijke aanpak was destijds: beloftevol, maar voorlopig nog te veel losse eindjes. Een heldere overallvisie op hoe een goede landelijke aanpak zou moeten worden, ontbrak eigenlijk. Nu, vier jaar later, kijkt *Fietsverkeer* eens hoe het ermee staat.

Karin Broer

Zelden waren de betrokkenen bij een landelijke aanpak fietsdiefstal optimistischer gestemd dan in september 2005. 'Eindelijk is het dan zover', schreef Stef Stock, secretaris fiets van de RAI Vereniging in *Tweewieler* over het landelijk register van gestolen fietsen dat bijna klaar was. Zes jaar nadat de Werkgroep landelijke aanpak fietsdiefstal - waarin onder meer de RAI, Fietsersbond, stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, politie, het ministerie van V&W, BZK en



de ANWB zitten - voor het eerst bijeenkwam, kon er resultaat worden geboekt. In het voorjaar was er nog een fiks conflict opgedoken over de vorm van het register. De politie wilde, bang voor een register vol vage omschrijvingen en halve framenummers, alleen fietsen met een tag in het register, de rest van het gezelschap wilde meer. Ook aangiften met een duidelijk signalement, bijvoorbeeld framenummer en merk, zouden in het register moeten komen. Toenmalig minister Remkes hakte de knoop door en op het congres van de Fietsersbond in september kondigde hij aan dat er een landelijk register bij de RDW zou komen, voor iedereen via internet toegankelijk, waarin via een koppeling alle bruikbare aangiften van de politie terecht zouden komen. Het enige dat nog moest gebeuren, was de software uittesten via twee pilots in de regio's Utrecht en Hollands-Midden.

Stap voorwaarts

Maart 2006, zes maanden later, zijn de pilots om onduidelijke redenen nog

steeds niet gestart. Het is de zoveelste tegenvaller in een proces dat maar geen vaart krijgt. "Je word er soms wel moedeloos van", zegt Alex de Hoop van de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. Hij verwacht veel van het register, vooral in zijn openbare vorm op internet. "Het biedt iedereen de mogelijkheid om een aangeboden fiets te controleren: stallingbeheerders, de vakhandel, maar ook de consument. Daarmee kan heling worden tegengegaan." Maar ook voor de opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen is het register in principe een stap voorwaarts. Nu is het zo dat elke politieregio zijn eigen bedrijfsprocessensysteem heeft. Een verdachte fiets wordt vaak alleen in het systeem van de eigen regio opgezocht. Er is wel een landelijk systeem (HKS), maar dat is lastiger in het gebruik en niet altijd up-to-date. Ook bij controles door stadswachten of gemeentelijke controleurs, zoals de milieupolitie, is een toegankelijk en openbaar register een aanwinst. In Amsterdam gebruikt de milieupolitie



voor controles de gegevens van de politieregio's Amsterdam-Amstelland en -Flevoland. Een fiets die in Haarlem is gestolen en aangegeven, vinden ze niet. Dat een groter bestand zijn vruchten zou afwerpen, blijkt wel uit de controles die bij de AFAC worden gedaan. Sinds een paar maanden wordt op dit fietsverzamelterrein in Amsterdam-West via HKS gecontroleerd. Ondanks de gebreken daarvan liep het percentage teruggevonden gestolen fietsen op van minder dan 1% in 2004 naar 6% nu. Nog altijd weinig, maar dat heeft

ook veel te maken met het extreem lage aangiftepercentage in Amsterdam (19%). Regionaal projectcoördinator voertuigcriminaliteit Theo Vaal van de Amsterdamse politie relateert daarom de waarde van het register. "We hebben HKS toch?" Maar Vaal geeft ook aan dat controle in HKS niet via de laptop en palmtop van de milieupolitie kan. De regelmatige controle bij de stations kan dus niet in een landelijk systeem.

Ger Homburg, een onderzoeker van Regioplan die zich al twintig jaar met

het onderwerp bezighoudt, ziet het register vooral als een 'basisvoorziening' voor al die andere activiteiten die nu door gemeenten en politie worden ondernomen. "Het maakt al die activiteiten efficiënter, je kunt sneller controleren, het kost minder moeite, heling is beter aan te pakken. Maar het register is niet cruciaal. Gemeenten en politie kunnen nu ook al van alles doen om fietsdiefstal terug te dringen." Dat laten ook wel succesvolle projecten in bijvoorbeeld Winterswijk, Harlingen en Groningen zien, waarbij met wisselend inspanningsniveau meer gestolen fietsen werden opgespoord en fietsdiefstal werd teruggedrongen (voor goede voorbeelden van gemeentelijke fietsdiefstalbestrijding zie www.fietsersbond.nl).

Kansrijke maatregel

Naast het register is de tag of chip een ander instrument dat op landelijk niveau wordt ontwikkeld. Dankzij een motie uit 2002 wordt in Amsterdam geëxperimenteerd met een tag op 10.000 bestaande fietsen. Onlangs verscheen de evaluatie van de pilot door Regioplan. Belangrijkste conclusies: de tag is geen wondermiddel tegen diefstal, fietsen met een tag werden

Cijfers

De Politiemonitor 2005 geeft een daling te zien in het aantal fietsdiefstallen. Volgens dit grote enquêteonderzoek werd in 1995 7,6% van de fietsen gestolen; in 2005 was dat 4,5%. Amsterdam, waar het probleem veel groter is dan in de rest van het land, laat een nog forsere teruggang zien. Werd hier in 1995 21,1% van de fietsen gestolen, in 2005 was dit teruggelopen tot 10% (cijfers van de website van het ministerie van Binnenlandse Zaken). Waaraan successen precies te wijten zijn, is moeilijk te zeggen. De Amsterdamse integrale aanpak van het probleem kent een heel scala aan maatregelen: extra controles bij tweedehandswinkels, voorlichting aan studenten, meer stallingen, enz. Voor heel Nederland zal behalve de diverse inspanningen van verschillende gemeenten, ook de veelplegeraanpak effect hebben.

Oorspronkelijk ging het de landelijke werkgroep om het doorbreken van een neergaande spiraal van lagere aangiftepercentages, minder controle, minder opsporing en terugbezorging, etc. Een tag werd in die doorbreking als kernpunt gezien, evenals een landelijk register: goede aangiften, snelle controle (met scanners), grote trefkans voor politie, meer controles, meer en betere aangiften, etc. De politie moest meer (kunnen) handhaven en burgers moesten meer en betere aangiften (kunnen) doen.

ook gestolen, een deel van de fietsbezitters raakt het kaartje met gegevens over de fietsregistratietag (noodzakelijk voor betere aangifte) kwijt en op één op de vijf fietsen bleek de tag niet te passen op de voorgeschreven plek (de zadelbuis).

Natuurlijk, het is een proef, maar door deze eerste resultaten wordt een uitbreiding naar de rest van het land voorlopig op de lange baan geschoven. Voor De Hoop zijn vooral de kosten een tegenvaller. Het plaatsen van de tags was behoorlijk arbeidsintensief en geënquêteerde fietsers bleken niet veel te willen betalen (maximaal € 10). Positief was dat de tag ook na maanden nog prima uitleesbaar was. Toch moet ook aan de techniek nog gesleuteld worden. Homburg: "De tag moet op 95% van de fietsen op dezelfde plaats bevestigd kunnen worden. Anders werkt het niet. Het moet namelijk duidelijk zijn als een geplaatste tag eraf is gesloopt. Dan moeten er beschadigingen op het frame te vinden zijn." De huidige proeftag van Amsterdam laat genoeg sporen na. Maar die sporen moeten wel steeds op dezelfde plek te vinden zijn.

Het denken over de tag of chip is sinds deze 'kansrijke maatregel' in het *Integral Veiligheidsprogramma* (1999) werd opgenomen, nogal veranderd. Aanvankelijk was het idee dat de politie met scanners langs geparkeerde fietsen zou kunnen gaan en dat dankzij de tag de gestolen fietsen er zo uit zouden 'piepen'. Maar dat hoopvolle beeld is verbleekt. In de huidige omstandigheden is het ontbreken van een tag een belangrijker aanwijzing dan de tag zelf. De kokertjes van de pilot in Amsterdam

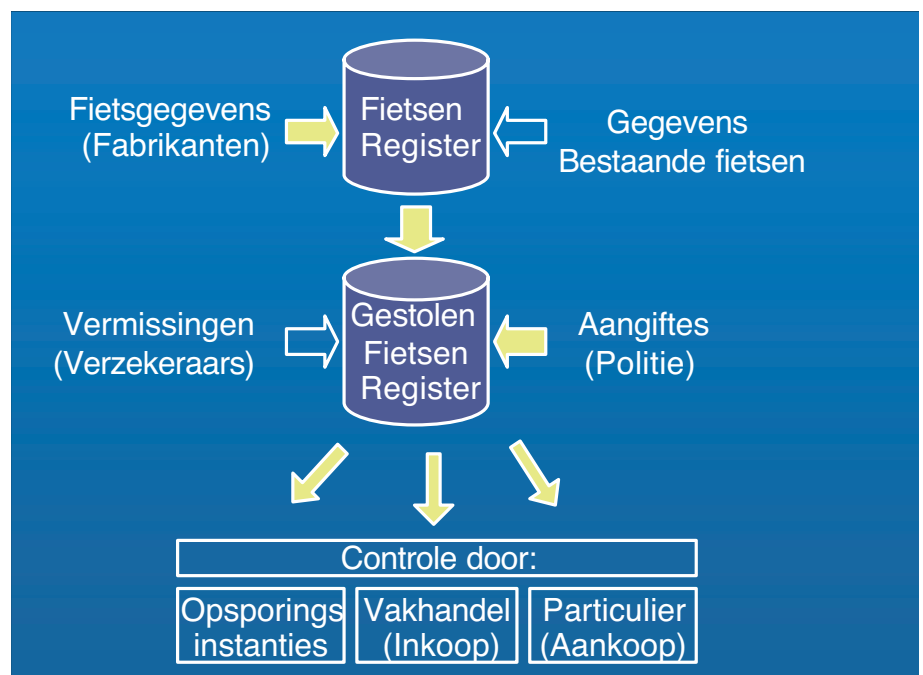
kunnen er, zij het met moeite, weer worden afgesloopt door kwaadwilligen. Op nieuwe fietsen is de chip in het slot terechtgekomen, omdat in het frame de chip niet afleesbaar was. Niet zo handig, het slot is nu juist het onderdeel dat bij diefstal meteen verdwijnt. Homburg kijkt er inmiddels anders tegenaan: "Dat hadden we ons van tevoren niet gerealiseerd, maar het ontbreken van het slot bij nieuwe fietsen is nu een duidelijke aanwijzing dat ze niet kosjer zijn. Iedereen kan dat zien. Je hoeft geen politieagent te zijn, je hoeft geen scanner te hebben. Dat is eigenlijk een heel plezierige gedachte: zo kan het een maatschappelijk systeem worden." Aan de andere kant: Als het op deze manier moet werken, hoeft die tag er natuurlijk niet eens in te zitten... Het ontbreken van een ringslot op een nieuwe fiets is dan het kernpunt - of er nu een tag in zat of niet.

Framenummer

In de huidige werkwijze van politie en gemeentelijke speurders speelt niet de tag de hoofdrol, maar het framenummer. Dat is het gegeven waarop gezocht wordt. Belangrijkste bezwaren tegen de huidige framenummers zijn dat ze niet honderd procent uniek zijn, dat ze op elke fiets weer op een andere plaats staan en dat soms niet duidelijk is welk nummer het framenummer is en wat bijvoorbeeld een serienummer. Het is daarom goed nieuws dat de branche een standaard voor framenummers invoert: twee letters gevolgd door een zevencijferig nummer. De belangrijkste Nederlandse fabrikanten

hebben beloofd het framenummer al in hun collectie van 2006 in te voeren; ook grote importeurs werken mee. Daarmee wordt niet het hele Nederlandse fietsenpark bereikt, maar wel een flink deel. Ook gaat de branche een registratiekaart bij elke nieuwe fiets overhandigen, zodat mensen de gegevens over hun fiets op papier hebben. Een goede zaak, al raken dat soort kaarten gemakkelijk zoek.

Een register en een beter framenummer zijn ontwikkelingen die investeren in voorlichting aan fietsers steeds zinvoller maken. Koop geen gestolen fiets, schrijf de gegevens van uw fiets met framenummer of chipgegevens op en doe altijd aangifte. Dat zouden drie belangrijke boodschappen kunnen zijn. Ger Homburg van Regioplan vindt het daar nog veel te vroeg voor. "Ik denk dat voorlichting over bijvoorbeeld heling alleen zin heeft als er ook gerede kans is dat iemand gepakt wordt voor heling. Handhaving is een belangrijk onderdeel. Ik zou het een goed idee vinden om het rijden op een gestolen fiets te verbieden in de APV. Als iemand kan zien dat een fiets wel eens gestolen kan zijn, dan maakt hij kans een bestuurlijke boete te krijgen. Politie en justitie hebben vaak - ook wel begrijpelijk - andere prioriteiten." Maar Theo Vaal van de politie wil niet aan zo'n verbod of boete. "Fietsdiefstal is daarvoor een te erge zaak. Het staat niet voor niks in het Wetboek van Strafrecht. Vanuit het oogpunt van het overbrengen van normen en waarden vind ik dit geen goed idee."



Fietsgebruik en fietsbeleid in Denemarken

Geredigeerd door Hugh McClintock verscheen in 2002 een Europees standaardwerk over fietsbeleid: *Planning for cycling: Principles, practice and solutions for urban planners*. Daarin schreef de Deense fietsconsultant Thomas Krag een hoofdstuk over 'Urban cycling in Denmark'. Omdat Denemarken - terecht - in Nederland altijd in de belangstelling staat als het meest nabije fietsland, volgt hier een vertaling van dit hoofdstuk. Het is uiteraard niet speciaal voor Nederlanders geschreven, maar voor een breder, minder met fietsverkeer bekend publiek. Dat is goed te zien in verschillende als opvallend gebrachte zaken, die echter ook in Nederland regulier zijn.

Thomas Krag

Inleiding

Fietsen is in Denemarken een normale, dagelijkse activiteit, vooral in stedelijk gebied, met cijfers van de gemiddelde omvang als in Tabel 1.

Tabel 1. Vervoerwijzeverdeling in Deense steden (1997)

	gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag	modal split
auto	1,52	52%
openbaar vervoer	0,23	8%
fiets	0,66	22%
lopen	0,54	18%
totaal	2,95	100%

Een factor die bijdraagt aan het hoge niveau van fietsgebruik is het relatief geringe autobezit in Denemarken. Gemiddeld zijn er 347 personenauto's per 1000 inwoners (2000). Het autobezit in Denemarken is daarmee nog laag vergeleken bij buurlanden, vooral door de relatief hoge belastingen op auto's. Het verschil wordt echter snel kleiner dankzij de toegenomen welvaart in Denemarken. Daardoor is het aantal auto's de laatste vijftien jaar sterk toegenomen. Parallel aan de toename van het aantal personenauto's kende Denemarken - met enkele uitzonderingen - een afname van het fietsgebruik sinds midden jaren '80. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de belangrijkste reden hiervoor is dat ook Denen gewone, nogal luie mensen zijn: als ze eenmaal een auto bezitten, is het erg gemakkelijk en verleidelijk om die ook te gebruiken - de fiets wordt zelfs voor korte ritjes thuis gelaten, terwijl die fiets toch een snel en gezond alternatief is. Daarnaast heeft de algemene opvatting van wat veilig en verantwoordelijk gedrag is, veel ouders ertoe gebracht hun kinde-

ren per auto naar opvang en school te brengen.

Niettemin zijn er interessante uitzonderingen op deze algemene trend. In de centrale wijken van Kopenhagen bijvoorbeeld, nam het fietsgebruik de afgelopen 25 jaar meer dan 100% toe, met de sterkste groei in de laatste tien jaar, toen ook het autobezit duidelijk toenam. Ook in Odense is het fietsgebruik toegenomen. Het autobezit in

Kopenhagen en Odense bedraagt nu 223 respectievelijk 303 auto's per 1000 inwoners.

De positieve ontwikkeling in fietsverkeer kan gezien worden als een effect van de inspanningen van beide gemeenten om het fietsgebruik te stimuleren. Kopenhagen en Odense hebben beide een goede fietsinfrastructuur ontwikkeld en veel promotieactiviteiten ondernomen. Odense werd in 1997 benoemd tot 'Fietsstad van Denemarken' en kreeg daardoor financiële steun van de Deense regering om gedurende vijf jaar te experimenteren met maatregelen die veilig fietsverkeer stimuleren.

Stimulerende maatregelen voor fietsgebruik kunnen echter op zichzelf de positieve ontwikkeling van het fietsverkeer in Kopenhagen en Odense niet voldoende verklaren. Andere belangrijke factoren zijn maatregelen die het autogebruik verminderen, zoals parkeertarieven, beperking van de parkeercapaciteit en beperking van de auto-toegankelijkheid van de binnenstad. Congestie tijdens spitsuren, terwijl fietsverkeer ongehinderd kan doorstromen, draagt evenals het vaak langzame - of ontbrekende - openbaar vervoer bij aan de populariteit van de fiets. Wat tijd en kosten betreft, is de fiets zeer concurrerend in de steden en wordt daarom veel gebruikt.

Geschiedenis

Zeker tot in de jaren '50 is de geschiedenis van het fietsverkeer in Deense steden waarschijnlijk weinig anders dan in de meeste andere Europese steden. De fiets werd zeer algemeen





gebruikt en was het belangrijkste transportmiddel. Daarna kwam de sterke suburbanisatie en de nog sterkere toename van het autogebruik, en verloor de fiets terrein. In de jaren '60 breidde het autonetwerk zich sterk uit en werden bestaande fietspaden vaak verwijderd om plaats te maken voor de auto. In steden was menige grote doorbraak te zien; woonblokken en zelfs complete buurten werden gesloopt om ruimte te creëren voor nieuwe, brede wegen. Wat Denemarken onderscheidt van veel andere Europese landen, met Nederland als belangrijkste uitzondering, is dat fietsverkeer toch nooit verdween als een 'normale' vervoerwijze. De afname van het fietsgebruik was groot, maar de fiets bleef toch duidelijk zichtbaar in stedelijk gebied. De dalende trend in fietsgebruik veranderde rond 1975. De combinatie van (zorgen om) de energiecrisis en een groeiende bewustwording voor gezondheids- en milieukwesties, leidde tot een toename van het fietsgebruik. Het herstel van het fietsverkeer bracht ook grote fietsdemonstraties met zich mee en eisen aan de overheden om meer aandacht te besteden aan fietsverkeer. Sindsdien zijn veel nieuwe fietspaden langs wegen aangelegd en worden geen fietspaden meer afgebroken. De (sterke) toename van het fietsgebruik hield aan tot ongeveer 1985. Op nationaal niveau is sindsdien een stabilisatie en lichte afname van

het fietsgebruik te zien, maar op stedelijk niveau zijn er minstens enkele positieve uitzonderingen op deze trend.

Nationaal fietsbeleid

Het autoverkeer is, zij het wat schommelend, de laatste decennia steeds gegroeid - en groeit nog steeds. Landelijke verkeersplannen laten zien dat een reductie van CO₂-emissies, en misschien wel van het autogebruik op zich, noodzakelijk is. In de jaren '90 leidde dit inzicht in Denemarken tot de ontwikkeling van een nationaal fietsbeleid. Het beleid is nieuw in de zin dat het niet alleen over de facilitering van bestaand fietsverkeer met (veilige) fietsvoorzieningen gaat. Het doel van het fietsbeleid is nu om nieuw, extra fietsverkeer te genereren: verplaatsingen met de fiets in plaats van binnenstedelijke verplaatsingen per auto. Veiliger condities voor het fietsen worden nog steeds gezien als het belangrijkste middel, maar ook het belang van promotie en de noodzaak van een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van steden worden genoemd.

Fietspaden en fietsstroken

De aanleg van fietspaden heeft een lange traditie in Denemarken. Het gebruikelijke fietspad in de stad ligt tussen rijloper en troittoir en wordt van beide gescheiden door zowel een band als een niveauverschil van 10 tot 15 cm ('verhoogd aanliggend fietspad'). In eerste instantie werden fiets-

paden aangelegd om het comfort van het fietsgebruik te verhogen, door het fietspad van een vlakke verharding te voorzien dan de klinkerbestrating van gewone straten. Later, in de jaren '30, werden fietspaden aangelegd om verkeersstromen beter te organiseren, deze te scheiden voor een betere doorstroming. Men kan ook zeggen dat het doel was de fietsers van de weg te halen, zodat auto's sneller konden rijden. Want oude foto's van Kopenhagen laten zien hoezeer auto's vast konden komen te staan in een zee van fietsers.

Sinds 1950 is verkeersveiligheid de belangrijkste reden om fietspaden aan te leggen. Het comfort op veel fietspaden is tegenwoordig niet beter dan op de wegen die bestemd zijn voor autoverkeer, vooral omdat er te weinig aandacht aan onderhoud van fietspaden wordt besteed. In het algemeen komen de fietspaden zeker tegemoet aan de wensen van fietsers en vormen ze de kern van de fietsroutenetwerken in Deense steden; ze stellen fietsers in staat om de hoofdwegen op een veilige en comfortabele wijze te gebruiken. Fietspaden zijn simpelweg populair, bij zowel fietsers als verkeerskundigen, en worden als een voorwaarde voor fietsgebruik gezien. Vrij algemeen wordt zelfs een volledige scheiding tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer als het grote ideaal gezien.



De les die Denemarken geleerd heeft, is dat het heel belangrijk is dat in het ontwerp alle soorten verkeersdeelnemers optimale mogelijkheden krijgen om anderen waar te nemen. Concreet: nooit een berm tussen weg en fietspad dichtbij het kruispunt! Ten minste de laatste 30 meter moeten de weg en het fietspad direct naast elkaar liggen, zo mogelijk zonder niveauverschil. (NB: Deense - verhoogd aanliggende - fietspaden gaan dus vlak voor kruisingen vaak over in een fietsstrook.) De 'uitloper' van het fietspad over het kruispunt moet duidelijk zichtbaar zijn met een afwijkende verhardingskleur en fietssymbolen op het wegdek. Daarnaast dienen bij met verkeerslichten geregelde kruispunten de stopstrepen voor het autoverkeer zo mogelijk 5 meter achter de stopstrepen voor fietsers te liggen, zodat fietsers niet over het hoofd worden gezien. Regelmatig ziet men in Denemarken ook ontwerpen, waarbij over circa 30 meter een fietsstrook en een rechtsafvak voor autoverkeer zijn gecombineerd. Fietsers hoeven zich zeker niet veiliger te voelen door deze maatregel, die ook eigenlijk meer een capaciteitsmaatregel is. Maar in de objectieve veiligheid, uitgedrukt in aantallen ongevallen, blijkt dit helemaal geen slechte keuze.

Volledig gescheiden structuren - met 'solitaire fietspaden', in de Nederlandse terminologie - zijn als concept eind jaren '60 ontwikkeld en populair geworden. Het werd in belangrijke mate toegepast in nieuwe stedelijke gebieden vanaf de jaren '70. Tot nu toe zijn de resultaten echter niet beter dan voorheen. Volledig gescheiden fietspadennetwerken zijn ongetwijfeld prettig en veilig voor kinderen in het schoolverkeer. In het algemeen worden de solitaire paden echter als sociaal onveilig gezien en qua routing verwarrend en indirect. Vaak zijn de (auto)routes korter, directer, waardoor mensen lopen en fietsen langs wegen die daar niet voor bedoeld zijn. Vergelijkbare ervaringen zijn overigens (eerder) opgedaan in Engeland. Tegenwoordig neigen ontwerpers meer naar de menging van auto's en fietsen als de autosnelheden beperkt zijn, en naar een scheiding met aparte fietspaden alleen daar waar de autosnelheden hoger zijn. Fietsers rijden in het algemeen veilig op de fietspaden langs wegen. Zijstraten en kruispunten geven echter belangrijke veiligheidsproblemen, en rotondes nog meer. In de Deense

verkeersregels worden fietsers in het algemeen behandeld als andere voertuigen, waardoor bijvoorbeeld een auto voorrang moet geven aan een fietser op een weg van een hogere orde, en een rechtsafslaande auto voorrang moet geven aan een doorgaande fietser op het fietspad langs de weg. En fietsers op een rotonde hebben, net als het andere verkeer daar, voorrang op verkeer dat de rotonde op wil gaan. Onderzoek heeft aangetoond dat de veiligheidsproblemen op kruispunten en bij rotondes in het algemeen te maken hebben met het feit dat automobilisten de fietsers niet opmerken en daardoor geen voorrang geven. Stedelijk verkeer is zeer complex en het is voor automobilisten moeilijk om rekening te houden met een 'nieuw' element daarin als de fietser. Dit werd bijvoorbeeld zichtbaar in de evaluatie van enkele belangrijke nieuwe fietspaden, aangelegd in de jaren '70 en '80. Het werd als zeer verrassend ervaren dat deze fietspaden, gerealiseerd om fietsverkeer veiliger te maken, in de praktijk leidden tot een toename van het aantal ongevallen op kruispunten.

De nieuwe Ontwerpwijzer over kruispunten

In Denemarken worden fietspaden bij kruispunten in principe ingebogen en/of verlaagd tot goed zichtbare fietsstroken. In Nederland zijn de richtlijnen minder strikt. De nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer van CROW (april 2006) spreekt bij de hoofdeis veiligheid op kruispunten over het belang van zichtbaarheid. Daarom het advies: op 20 tot 30 meter voor het kruispunt vrijliggende fietspaden inbuigen tot op 0 tot 200 cm van de hoofdrijbaan (pag. 188 en 196). Althans, bij wegen binnen de bebouwde kom. Voor kruispunten van wat drukkere gebiedsontsluitingswegen (> 1000 auto's per uur) wordt de aanbeveling om in te buigen aangescherpt: Fietspaden gaan bij voorkeur 20 tot 30 meter voor het kruispunt over in fietsstroken (pag. 198).

Mooie mix tussen beleids- en autonome factoren

Het project *Verklaringsmodel* van het Fietsberaad is afgerond. Het heeft een model opgeleverd dat met een zeer hoge verklaringskracht factoren benoemt die ten grondslag liggen aan verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten. Het ontwikkelde model staat samengevat beschreven in Publicatie 9, *Beleidswijzer Fietsverkeer* (pag 17-19).

Het model maakt ook duidelijk dat fietsbeleid niet 'alles' is, maar ook niet 'niets'. Keuzes in het verkeersbeleid spelen zeker een rol maar kunnen tegelijk lang niet alle verschillen in fietsgebruik verklaren. Met pure verkeersbeleidsfactoren kan zo'n 40% van alle verschillen verklaard worden, zo bleek toen in dit onderzoek tussentijds ook enkele modellen met alleen die factoren van verkeersbeleid geconstrueerd werden.

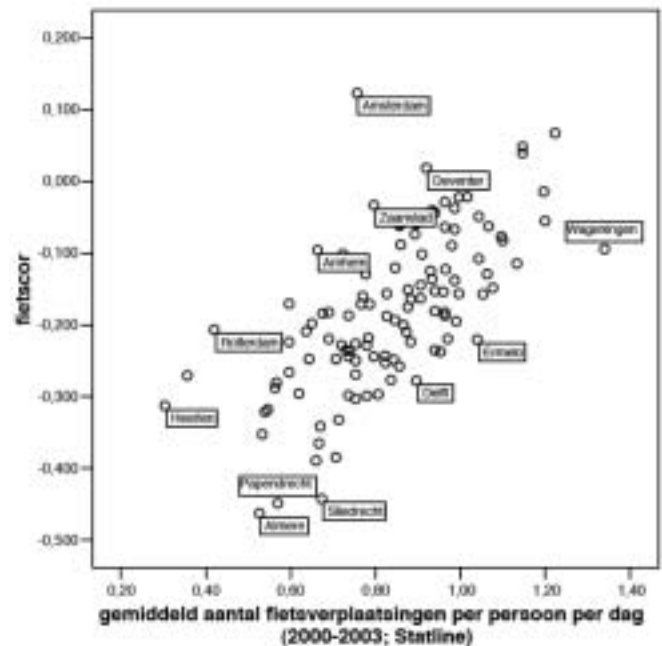
Interessant is dat het model ook laat zien hoe effectief het beleid is, los van de autonome factoren. Want: trek van het fietsgebruik het autonome deel af en wat overblijft is de bijdrage van beleidsfactoren aan het fietsgebruik. Ofwel: waar wordt het voor fietsers beste beleid gevoerd, los van alle autonome omstandigheden?

In Grafiek 1 is het feitelijke fietsgebruik afgezet tegen de bijdrage van beleidsfactoren. In z'n algemeenheid laat de figuur al iets heel belangrijks te zien: er is een verband tussen de score op beleidsfactoren (Y-as) en het feitelijke fietsgebruik (X-as).

Een opvallende verschijning in deze grafiek is Amsterdam. Qua fietsgebruik zit de hoofdstad in de middenmoot, maar deze bescheiden positie wordt vooral veroorzaakt door relatief ongunstige autonome factoren. In de score op de beleidsfactoren staat Amsterdam echter eenzaam bovenaan. Een gemeente als Wageningen heeft het hoogste fietsgebruik, maar scoort lager op specifiek de beleidsfactoren (nog wel bovengemiddeld, overigens). Ook een stad als Arnhem doet het qua beleid (licht) bovengemiddeld, al is het fietsgebruik er relatief gering.



Grafiek 1. Feitelijk fietsgebruik en fietsgebruik gecorrigeerd voor autonome factoren



In de onderste helft van de grafiek staan de gemeenten waar het beleid minder dan gemiddeld bijdraagt aan het fietsgebruik. Hier is beleidsmatig dus nog veel te winnen. Dat geldt dan voor Delft, waar het fietsgebruik wel relatief hoog is, maar klaarblijkelijk nog beduidend hoger zou kunnen zijn. En het geldt ook voor gemeenten waar weinig gefietst wordt, zoals Rotterdam, Heerlen, Papendrecht, Sliedrecht en Almere.

DL



De rapportage van het project *Verklaringsmodel* (Research voor Beleid, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Leiden 2006) is te downloaden van www.fietsberaad.nl.

Delft doet een strik om het fietsbeleid

Bereik je met een leuze dat mensen vaker de fiets pakken? Bij de gemeente Delft zijn ze ervan overtuigd dat voorlichting en promotie belangrijke onderdelen zijn van fietsbeleid. De nieuwste fietsnota kreeg een communicatieplan. Centrale slogan: Delft Fietst!

Karin Broer

Mirjam van Oers, senior beleidsmedewerker Verkeer en vervoer van de gemeente Delft, hoorde vorig jaar iemand in haar directe omgeving een opmerking maken: "Delft wil wel een fietsstad zijn, maar wat doet de gemeente eigenlijk?" Juist op dat moment was de bewegwijzering voor fietsers geheel vernieuwd en lagen er een paar splinter-nieuwe fietspaden. De resultaten van je fietsbeleid moet je blijkaar ook uitventen, was haar conclusie. Van Oers nodigde de pers, de wethouder en de Fietsersbond uit voor een fietstocht langs een aantal net gerealiseerde projecten. En in de nieuwe fietsnota, het Fietsactieplan II, kwam een hoofdstuk Communicatie en educatie, dat uitgewerkt werd in een communicatieplan.

Eerder beginnen, later stoppen

In dat plan staat de slogan 'Delft Fietst!' centraal. Een leus die de Delftenaren zullen terugvinden in folders, huis-aan-huisbladen, op de website (www.gemeente.delft.info/delftfietst) en andere uitingen. Daarnaast zijn er acties gericht op verschillende doelgroepen. De gemeente wil kinderen eerder laten beginnen met fietsen en ouderen later laten stoppen. Uit het fietsbudget wordt een bijdrage geleverd aan de verkeersleerkracht, die speciale aandacht schenkt aan fietsen. Ook komt de fiets terug in de verkeersquiz, waarin kinderen vragen moeten beantwoorden over plekken bij hen in de buurt. De kosten zijn beperkt: 25.000 euro op het totale budget van het Fietsactieplan van iets meer dan 3 miljoen.

"De boodschap die we willen overbrengen is dat Delft een fietsstad is", vertelt communicatieadviseur Frances van Heijst: "'Delft Fietst!' is actief: we doen het al. We bevestigen dat het heel goed fietsen is in Delft."



heeft twee doelstellingen: behalve mensen informeren over allerlei fietszaken (openings-tijden van stallingen, hoe je aan een fietstrommel kan komen, wat de gemeente aan fietsbeleid doet) ook mensen overhalen de fiets vaker te gebruiken. Kan voorlichting dat laatste? "Communicatie is geen wondermiddel" zegt Van Heijst onmiddellijk. "De ervaring die mensen hebben is altijd leidend. Iemand moet



zelf ervaren dat fietsen gezond, praktisch, handig is.

Communicatie is ondersteunend: wij doen een strik om het fietsbeleid en presenteren het."

Verkeerskundige Van Oers: "Waardoor mensen meer gaan fietsen, is moeilijk te zeggen. Er moet een knopje om. We hebben bijvoorbeeld een actie gehad waarbij kinderen die met de fiets naar school werden gebracht een groen sticker-tje kregen en kinderen die met de auto werden gebracht een rood stickertje. Je hoopt dat zo'n sticker of het tegenkomen van de boodschap 'Delft Fietst!' ervoor zorgt dat het knopje omgaat, maar dat zal zeker niet bij iedereen gebeuren." Zelf kreeg Van Oers dochters thuis met een rood stickertje. "Net die dag moest ik na het brengen ergens met de auto naartoe."

Ook Van Oers weet dat communicatie alléén nooit voor de omslag kan zorgen. "Je hebt een basis aan infrastructuur en stallingsvoorzieningen nodig. Als je iemand hebt overgehaald te gaan fietsen, moet er wel een goede kans zijn dat hij het leuk gaat vinden."

Op orde houden

De vraag is of alle inspanningen om een positief beeld te creëren niet teniet worden gedaan door het wegsleepbeleid dat Delft bij het station en op drie plekken in de binnenstad heeft ingezet. "We hebben er wel eerst voor gezorgd dat de parkeercapaciteit voldoende is", zegt Van Oers. Van Heijst: "Het is de toon die de muziek maakt. In een van de huis-aan-huisbladen hebben we uitgelegd waarom we het doen. We willen zeggen: help even mee de boel op orde houden." Zij geeft toe dat de andere boodschap - dat fietsen leuk en handig is - zo wel even buiten beeld is. "Er gaat nu veel aandacht naar het handhaven, maar ik ben niet bang

Verschenen: Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW-publicatie 230

Tekenen voor de fiets, de eerste Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijk infrastructuur uit 1993 heeft een opvolger! Begin april 2006 is het nieuwe handboek door CROW uitgebracht. Het Fietsberaad heeft voor-al door de financiering van onderzoeken die nodig waren om een goede update te maken, het nodige bijgedragen aan de nieuwe *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. Inmiddels wordt ook nagedacht over de mogelijkheden om de *Ontwerpwijzer* te vertalen, in ieder geval in het Engels.



Ook in de thema-bijeenkomsten van het Fietsberaad wordt op de nieuwe *Ontwerpwijzer* ingegaan.



Mirjan van Oers (l) en Frances van Heijst

dat dat het enige is dat op de langere termijn zal blijven hangen."

Delft gaat het fietsbeleid nauwkeurig monitoren. Afgelopen jaar is er een nulmeting gehouden, over vijf jaar wordt er opnieuw uitgebreid geteld. Doelstelling van het *Fietsactieplan II* is het aandeel fietsverplaatsingen binnen Delft te vergroten van 48 naar 53%. De exacte invloed van communicatie zal niet in beeld kunnen worden gebracht.

Amsterdam Fietst! eerder

Delft is niet de enige gemeente die met een slogan, een beeldmerk en een website een positief fietsimago de wereld in wil sturen. Amsterdam hanteert al jaren de slogan 'Amsterdam Fietst!'. Ook is er een eigen fiets-website, onderdeel van de site van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Volgens fietsambtenaar Ria Hilhorst zijn het vooral collega-ambtenaren en fietsdeskundigen die gebruikmaken van de site. Daarnaast heeft de gemeente een website over fietsendiefstal en over stallingen, die specifiek gericht zijn op het informeren van burgers. Hilhorst ziet de communicatie-inspanningen 'puur ondersteunend'. "Als je infrastructuur niet in orde is, werkt het echt niet."



Publicatie 10: Asfalt!

Het Fietsberaad heeft in 2002 onderzoek laten doen naar de waarderingen en voor- en nadelen van verschillende typen verhardingen van fietspaden. De discussie over dit onderwerp, gerelateerd aan comfort, bleef daarna bestaan. In november 2005 heeft het Fietsberaad over dit zelfde onderwerp een themabijeenkomst georganiseerd. Op die bijeenkomst werd duidelijk dat de feiten eigenlijk tot een heel helder en tegelijk realistisch advies leiden: in principe asfalt op fietspaden. Want fietsers rijden vanwege het comfort (de minste trillingen) veel liever over asfalt en de vele veronderstelde problemen met asfalt (boomwortels, kabels en leidingen, esthetische aspecten, kosten van aanleg en onderhoud) blijken allemaal mee te vallen of goed op te lossen. Sterker nog: in de nodige gemeenten worden ze ook werkelijk opgelost. Daarom heeft het Fietsberaad besloten een zeer korte 'richtlijn' uit te brengen (het kan kort, dus waarom zouden we het lang maken?), waarin alle veronderstelde problemen worden besproken en 'opgelost'.

Ook worden voorbeelden toegevoegd van de wijze waarop enkele gemeenten die problemen in de praktijk oplossen.

De richtlijn zal in juni 2006 verschijnen als *Fietsberaad Publicatie 10*.

Kennisbank Fietsberaad

Vanaf de digitale Kennisbank op www.fietsberaad.nl/kennisbank kunnen een groot aantal documenten met kennis over fietsbeleid en fietsverkeer gedownload worden. Documenten met relevante kennis voor de Nederlandse beleidsmaker: onderzoeksrapporten, nieuwsartikelen, beleidsplannen, etc. In totaal bevat de Kennisbank inmiddels zo'n 360 documenten, in PDF of in Word. Het maken van de digitale kennisbank lijkt een goede keus. De waardering ervoor vanuit de Fietsberaad-doelgroep is al vaker geuit; het gebruik neemt nog steeds toe en is inmiddels zeker respectabel: per maand zoeken 300 à 400 mensen een tijdje in de Kennisbank.

De documenten zijn toegankelijk via een structuur van tien categorieën, met vervolgens binnen elke categorie gemiddeld zo'n vijf onderwerpen. De tien categorieën waaruit een keuze gemaakt moet worden om de Kennisbank binnen te komen, staan in de linkerkolom.



Na de keuze voor een categorie (bijvoorbeeld: Motieven en bestemmingen) verschijnt een onderverdeling in onderwerpen - in dit geval vijf stuks: Woon-werkverkeer, Schoolverkeer, Winkelverkeer, Recreatief en toeristisch, Vervoerketens.



De keuze voor 'Winkelverkeer' levert zeventien documenten op die bij dit onderwerp horen. Per document wordt de titel weergegeven, een korte omschrijving en tot slot, aan de rechterkant, een logo dat aangeeft in welk programma een bestand gedownload kan worden.



Door te klikken op het logo van het document 'Aandeel fietsers in winkelomzet' verschijnt in pdf de eerste pagina van een artikel uit Verkeerskunde (2000) over een SOAB-onderzoek in Breda.



In de Kennisbank kan op elk moment teruggegaan worden naar een andere categorie (simpelweg door te klikken op een van de steeds in beeld blijvende categorieën) om daar verder te zoeken.

De meeste van de 360 documenten zijn op meerdere plaatsen in de Kennisbank gezet; ze horen bij verschillende onderwerpen. Hierdoor zijn er bij de in totaal 49 onderwerpen ruim 800 documenten aan te klikken; gemiddeld zestien documenten per onderwerp.

DL

Structuur van de Kennisbank:

categorie	onderwerp
Fietsgebruik	Fietsgebruik algemeen
	Kinderen
	Allochtonen
	Buitenland
Motieven en bestemmingen	Woon-werkverkeer
	Schoolverkeer
	Winkelverkeer
	Recreatief en toeristisch
	Vervoerketens
Rijk, provincie, regio	Rijk
	Provincie
	Regio
	Buitenland
Plan en proces gemeenten	Argumenten
	Politieke keuzes
	Integrale verkeersplannen
	Fietsplannen
	Financiering
	Draagvlak en organisatie
	Benchmarking en evaluatie
Ruimtelijk beleid	Afstanden en fietsgebruik
	Planologie
	Stedenbouwkundige inpassing
	Buitenland
Infrastructuur	Netwerken en hoofdroutes
	Barrières
	Wegvakken
	Kruispunten
	Bewegwijzering
	Comfort en onderhoud
	Buitenland
	Buitenland
Veiligheid	Cijfers en feiten
	Duurzaam Veilige infrastructuur
	Kinderen
	Sociale veiligheid
Fietsparkeren	Parkeerbeleid
	Centrumgebieden
	Stations
	Bedrijven en instanties
	Woningen
Gedragbeïnvloeding	Parkeersystemen
	Buitenland
	Promotie fietsgebruik
Diefstal	Veiligheid
	Diefstalcijfers
	Landelijke aanpak
	Lokale projecten
Bewaakte stallingen	

Nieuwsbrief Fietsberaad groeit gestaag

De elektronische nieuwsbrief die het Fietsberaad maandelijks uitbrengt, blijkt in een behoefte te voorzien. Het aantal abonnees bedraagt inmiddels ruim 700 en dat aantal groeit nog steeds.

De nieuwsbrief brengt onder andere actueel nieuws voor fietsbeleidsmakers, een agenda van congressen en andere bijeenkomsten op fietsgebied en informatie over nieuwe activiteiten en producten van het Fietsberaad.

In 2005 verscheen de nieuwsbrief twaalf maal met in totaal ruim 150 nieuwsberichten. De nieuwsbrief wordt veel gelezen door gemeentemensen (circa 50%) en ambtenaren bij andere overheden (circa 16%). Andere groepen abonnees zijn adviesbureaus (circa 8%) en overige organisaties (10%).

Ook dit jaar verschijnt de gratis nieuwsbrief weer iedere maand. Abonneren kan eenvoudig via de website www.fietsberaad.nl.



UITGAVE

FIETS  BERAAD

Beleidswijzer fietsverkeer

In het vorige nummer van Fietsverkeer aangekondigd en in december 2005 verschenen: de Beleidswijzer fietsverkeer: kennis voor fietsbeleid gebundeld (Publicatie 9). Het boekje geeft de Nederlandse kennis weer over alle aspecten van fietsbeleid buiten het puur infrastructurele (daarvoor is de nieuwe Ontwerpwijzer). Voor uitwerkingen wordt steeds verwezen naar de digitale kennisbank van het Fietsberaad. De Beleidswijzer is in december breed verspreid. Extra (gratis) exemplaren kunnen besteld worden via verspreiding@fietsberaad.nl.



Verschenen: Publicatie 7 - Tien Europese fietssteden vergeleken

UITGAVE
FIETS  BERAAD

In september 2004 voltooide Boersma en Van Alteren een rapport over de stad Groningen, gemaakt in opdracht van het Fietsberaad: *Fietsgebruik en ruimtelijk beleid: resultaten analyse gemeente Groningen*. In *Fietsverkeer 9* (juni 2004) werd er uitgebreid over geschreven. Het rapport zou nog bewerkt worden tot een Fietsberaad-publicatie. Dat heeft, door vele omstandigheden, extreem lang geduurd, maar nu is het toch zover: een lang verhaal over Groningen is opgenomen in *Publicatie 7*. Het rapport van Boersma & Van Alteren wordt daarin uitgebreid samengevat en ook nog wat aangevuld. Naast Groningen worden ook vier andere Nederlandse 'fietssteden' beschreven: Amsterdam,



Koen Schuiling, tot voor kort wethouder verkeer van de gemeente Groningen, overhandigt tijdens ECOMM 2006 in Groningen de Engelstalige versie van Publicatie 7 aan minister Peijs.



Enschede, Zwolle en Veenendaal. Verder zijn uit ons omringende landen die ook een respectabel niveau van fietsgebruik kennen, vijf steden geselecteerd: Münster en Freiburg in Duitsland, Kopenhagen en Odense in Denemarken en Gent in België. De meeste verhalen zijn beperkt aangepaste versies van artikelen die eerder in *Fietsverkeer* zijn gepubliceerd.

De tien stedenverhalen geven een beeld van hoe het fietsbeleid over een langere tijd heeft bijgedragen aan het hoge fietsgebruik. Tien unieke verhalen, met toch ook de nodige overeenkomsten, die kunnen dienen als voorbeelden van de wegen waarlangs

- op termijn! - een hoog fietsgebruik bereikt kan worden.

Vertaling

Publicatie 7 is direct ook in het Engels vertaald en uitgebracht. Zo hebben we weer eens een actueel product over fietsgebruik en fietsbeleid in Nederland, vooral voor de buitenlandse gasten die in verschillende steden regelmatig te gast zijn om de fietsvoorzieningen en het fietsgebruik te bewonderen.

Als u (extra) exemplaren van een van deze publicaties wenst, kunt u een mailtje sturen aan: verspreiding@fietsberaad.nl.

colofon

FIETS  BERAAD

mei 2006 - nummer 13

uitgave: Fietsberaad
verschijning: driemaal per jaar
oplage: 4.200 ex.

samenstelling:
Dirk Ligtermoet
redactie, vormgeving en productie:
Klats publiciteit, Delft

redactieadres:

Fietsverkeer / Fietsberaad,
Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam

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

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

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

Coördinator van het Fietsberaad is Otto van Boggelen; bereikbaar per:
- post: Postbus 1031,
3000 BA Rotterdam
- telefoon: 010 282 5854
- e-mail: vanboggelen@fietsberaad.nl

www.fietsberaad.nl