

Fietsverkeer

| nummer 23 | jaargang 8 | oktober 2009 |

FIETS  BERAAD



> Slimmer met licht

Dynamische fietspadverlichting is hot. Nuttig, maar niet altijd nodig. Dat is de conclusie van een rondgang langs een aantal ervaringsdeskundigen. Soms is een ander type lamp of een gewone tijdklok genoeg. > pagina 19



> Gemeenten in dubio over gratis stallen bij station

Gratis bewaakt stallen bij het station. Wie wil dat niet? Maar het kost een gemeente minimaal een paar ton per jaar. Zutphen heeft dat er voor over. In Arnhem twijfelt men nog. NS Fiets pleit voor de eerste twee dagen gratis, zodat het voorplein fietsvrij blijft en de NS-stalling gevuld.

> pagina 14



> Fietzers in Kopenhagen

Geen gelijke infrastructuur of uitgekiende communicatiecampagnes. Toch wordt er ontzettend veel gefietst in Kopenhagen. In de lokale politiek leeft fietsbeleid. En men probeert het fietsen nadrukkelijk aan lifestyle te koppelen.

> pagina 10

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

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

colofon

oktober 2009 - nummer 23 > ISSN: 1872-0870 |
 | uitgave: Fietsberaad | verschijning: driemaal per jaar |
 | oplage: 4500 |
redactie en productie > Reith | Hendriks & partners |
vormgeving > Verkeer en Vorm |
redactieadres > Fietsverkeer / Fietsberaad, Leeuwenstein-
 gebouw, Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht |
vaste medewerkers > Otto van Boggelen | Dirk
 Ligtermoet | Karin Broer | Ron Hendriks |
 Artikelen uit Fietsverkeer mogen zonder toestemming,
 met bronvermelding, worden overgenomen.
 Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen
 die is betrokken bij de ontwikkeling, voorbereiding of
 uitvoering van fietsverkeersbeleid.
 U kunt zich opgeven op www.fietsberaad.nl.

coördinator van het Fietsberaad >
 Otto van Boggelen | Fietsberaad, Leeuwensteingebouw,
 Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht |
 | telefoon 010 282 58 54 | website www.fietsberaad.nl |
 | e-mail vanboggelen@fietsberaad.nl |

Leden Fietsberaad >

Victor Molkenboer	voorzitter
Charlotte van Bameveld	Mobycon
Bas Braakman	gemeente Eindhoven
Ruud Diteweg	gemeente Utrecht
Louis Eggen	gemeente Den Haag
Monique de Jong	gemeente Winterswijk
Cor van der Klaauw	provincie Groningen
Dick de Korte	Stadsgewest Haaglanden
Martijn te Lintelo	gemeente Nijmegen
Kees Miedema	NS Commercie
Wim Mulder	gemeente Apeldoorn
Eric Nijland	Stichting Landelijk Fietsplatform
Wim Salomons	gemeente Enschede
Paul van Weenen	provincie Utrecht
Kees Slabbekoorn	waterschap Zeeuwse Eilanden
Hillie Talens	CROW
Theo Zeegers	Fietsersbond
Bo Boormans	DTV Consultants
Henk van Zeijl	Goudappel Coffeng
Bert Zinn	Verkeer en Waterstaat

inhoud

> kort nieuws	3
Fietsers in Kopenhagen >	10
Gemeenten in dubio over gratis stallen bij station >	14
Dynamische fietspadverlichting: Slimmer met licht >	19
Fietsverkeer ideeënprijsvraag: Meer dan een netwerk >	22
Veiliger infrastructuur voorkomt enkelvoudige fietsongevallen >	26
> lezers reageren	31
> het laatste woord: Verkeersouder Jehannes van Haskera	32

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

themabijeenkomsten

> **Aanpak weesfietsen**

| 5 november 2009 | Tijdens deze gratis toegankelijke bijeenkomst in Tilburg wordt een toelichting gegeven op het Handboek Weesfietsen. Verder een kennis-making met het weesfietsenteam en een bezoek aan de AFAC-Tilburg.

> Zie www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten

www.fietsberaad.nl

> **Hoeveel fietsen staan er in uw schuur?**

Het Fietsberaad vraagt uw medewerking aan de verbetering van de fietsparkeerkencijfers. Surf naar de Fietsparkeertool op www.fietsberaad.nl en vul in hoeveel fietsen u in uw schuur heeft staan. Kleine moeite. Alvast bedankt!

> Zie www.fietsberaad.nl

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

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

Weesfietsenteam aan de slag

In september is het weesfietsenteam aan de slag gegaan. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NS staat dit team gemeenten bij die weesfietsen structureel willen opruimen. Bureau Berenschot won de aanbesteding voor het uitvoeren van de taken van dit adviesteam.

De weesfietsenproblematiek speelt vooral bij de stations. Op sommige plekken wordt meer dan 20 procent van de fietsenrekken in beslag genomen door weesfietsen. Dat zijn fietsen die niet worden opgehaald door hun eigenaars.

Het weesfietsenteam heeft geld om twintig gemeenten te adviseren. Het ministerie wil echter een breder effect sorteren en heeft Bureau Berenschot opdracht gegeven ook buurgemeenten bij de aanpak te betrekken. Men verwacht dat gemeenten die zien dat de aanpak in de buurgemeente meer stallingsruimte en een betere openbare ruimte oplevert, ook aan de slag gaan.

Het weesfietsenteam moet een structurele aanpak realiseren, aldus Bert Zinn, beleidsmedewerker van Verkeer en Waterstaat. 'We willen dat als het weesfietsenteam een gemeente geadviseerd heeft, een half jaar later die aanpak nog overeind staat.' Overigens blijkt dat een aantal gemeenten ook zonder hulp al een voortvarend weesfietsenbeleid voert. Onlangs kwam het Handboek weesfietsen uit, gebaseerd op ervaringen in Amsterdam, Groningen, Haarlem, Delft en Zutphen. Daarin staan praktische aanwijzingen voor het opzetten van beleid, bijvoorbeeld relevante aanpassingen van de APV. De ervaringen van het weesfietsenteam zullen worden meegenomen bij een latere editie van dit handboek voor gemeenten. Op 5 november organiseert het Fietsberaad in samenwerking met het weesfietsenteam een bijeenkomst over de materie. Zie de linkerpagina voor meer informatie. Het handboek is te bestellen via de website van het Fietsberaad.

KB



Een weesfietsenteam gaat gemeenten helpen met het opschonen van de fietsenrekken.

Proef Spitsmijden leidt niet tot overstap naar andere vervoerwijzen

Het aantal spitsritten van de deelnemers is tijdens de proef Spitsmijden op de A12 met ruim 50% verminderd. Tot een overstap naar de fiets heeft dat niet geleid.

Fietsroute Breda - Etten-Leur een succes

De snelfietsroute Breda - Etten-Leur is een succes, stelt de gemeente Breda. Dagelijks maken zo'n 1300 fietsers gebruik van het circa 7 kilometer lange fietspad dat een half miljoen euro per kilometer kostte.

In Enschede verliest de fietser terrein

In tegenstelling tot in de meeste grote gemeenten daalt de laatste jaren het fietsgebruik in Enschede. Het ligt met 33 procent nu zelfs zowel onder het Nederlands gemiddelde als onder het gemiddelde van de grote gemeenten.

kort nieuws

Noord-Brabant legt politiek keuzes voor

De nota 'Fiets in de versnelling' van de provincie Noord-Brabant biedt een aantal opties om het fietsen op een hoger plan te brengen. Het antwoord is nu aan de politiek. Wil men een voortrekkersrol van de provincie en fietsnelwegen, leenfietsen en beloningssystemen? Of vooral meer en beter van hetzelfde?

Voor het visiedocument 'Fiets in de versnelling' ging Noord-Brabant niet over één nacht ijs. Er gingen uitgebreide consultatierondes met alle partijen en met een flink aantal deskundigen aan vooraf. Zo kwam men op drie actielijnen uit die de intenties van de provincie duidelijk moeten maken:

- 1 Comfort en gemak verhogen: De aanleg en het verbeteren van het fietsnetwerk, zowel recreatieve als utilitaire verbindingen, en het uitbreiden en verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Het verhogen van het comfort en gemak voor de fietser staat hierbij centraal.
- 2 Verleiden mobilist: Het verleiden van specifieke doelgroepen om meer gebruik te maken van de fiets. De doelgroepen 'forenzen' en 'schoolgaande jeugd' (zowel basis- als middelbare school) worden het meest kansrijk geacht.
- 3 Elkaar versterken: Het versterken van de samenwerking tussen de verschillende fietspartners en tussen de beleids-terreinen binnen de provinciale organisatie geeft een vliegwieleffect voor het bereiken van (gezamenlijke) resultaten. Tevens wordt binnen deze actielijn ook de communicatie en promotie van de fiets gestroomlijnd.

De actielijnen zijn in het visiedocument vertaald in drie mogelijke scenario's. Een 'Status quo', 'Een tandje erbij' en 'In de hoogste versnelling'. Optie 1 leidt tot het handhaven van het huidige percentage fietsverplaatsingen in de provincie op 24 procent (tegen 26 procent landelijk). Met een tandje erbij komt men op 26-27 procent. En in de hoogste versnelling tot 28-30 procent. In het laatste scenario moet de provincie

De provinciebestuur van Noord-Brabant kan kiezen uit verschillende scenario's om het fietsgebruik op te voeren.



een duidelijke voortrekkersrol gaan vervullen, worden meerdere fietsnelwegen aangelegd en komt er een breed uitgerold fietsleensysteem. Verder wordt geïnvesteerd in schoolroutes, komt er een fietskennispunt en gaat Brabant Europees aan de weg timmeren. De visie geeft geen inzicht in de totale kosten van de verschillende scenario's, mede omdat de uitvoering samenhangt met inspanningen die andere partijen willen leveren. Wel geeft men globale schattingen van de kosten van individuele projecten.

Welke scenario het ook wordt, afstemming met de verschillende lokale plannen is noodzakelijk, aldus de visie. Zo heeft de provincie in 2008 het plan voor het gehele netwerk goedgekeurd. Verder moet men rekening houden met de plannen van het kaderwetgebied Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de plannen die binnen de GGA's zijn gemaakt en de plannen van de Brabantse steden met een eigen fietsstimuleringsplan.

RH



Fietstrommels en buurtstallingen kennen ieder een eigen gebruikersgroep.

Fietsende leerlingen brengen routes in kaart met GPS

Leerlingen uit de gemeente Dalfsen van het Vechtdalcollege in Ommen hebben met GPS-loggers hun schoolroute nauwkeurig in kaart gebracht. Het ROVO wil de gegevens gebruiken om verkeerslessen te ontwikkelen. De provincie kan de informatie gebruiken bij de aanpak van de N340 Zwolle-Ommen.

Stadsregio Rotterdam brengt fietskaart uit

De stadsregio Rotterdam heeft een nieuwe regionale fietskaart uitgebracht. De kaart bevat behalve fietsroutes ook informatie voor woon-werkfietsers en recreanten. Op de kaart staan bijvoorbeeld stallingen bij belangrijke ov-stations, fietsreparatieplaatsen, fietsvoetveren, vvv-kantoren, musea en andere bezienswaardigheden en ov-fiets verhuurlocaties aangegeven.

Het wild laat zich niet afschrikken door fietsers die van het wildviaduct gebruik maken.

Foto: Fabrice Ottburg, Alterra-WUR



Fietsers zitten **wild** niet in de weg

De Natuurbrug Zanderij Crailoo is een groot succes, zo melden onderzoekers van Alterra. Het medegebruik van het ecovia-duct door fietsers lijkt vooralsnog geen belemmering voor het wild op te leveren.

Het viaduct werd in 2006 in gebruik genomen. Uit een evaluatie blijkt dat veel diersoorten, inclusief zeldzame soorten, regelmatig gebruik maken van de passage die de Utrechtse Heuvelrug met het Gooi verbindt. Studenten en vrijwilligers hebben bijna dagelijks bijgehouden hoeveel sporen van welke diersoorten er in speciaal daarvoor aangelegde zandbanen stonden. Ree, vos en konijn passeren meerdere keren per dag, de haas passeert meerdere keren per week. Ook zeldzame diersoorten wisten de natuurbrug echter te vinden, zoals de das en de boommarter.

Maar ook mensen maken gebruik van de natuurbrug. Het eco-duct is ook toegankelijk voor recreanten, waarvoor een gecombineerd halfverhard fiets-/voetpad en een ruiterspad zijn aangelegd van 2,7 meter breed, afgescheiden met een gaasafsteking. Met infraroodtellers - die geen onderscheid maken tussen voetgangers en fietsers - is het gebruik bijgehouden. Per dag passeren gemiddeld 500 voetgangers/fietser en 5 ruiters de brug, de meeste in het weekend en in de middaguren. Maar ook wat woon-werkfietsers maken gebruik van de brug. Het wild en de fietsers lijken elkaar dus op het eerste gezicht niet dwars te zitten, maar de onderzoekers doen er nog geen definitieve uitspraken over. Een aparte studie moet daar later uitsluitsel over geven.

RH

Gebruikers waarderen zowel **fietstrommels** als **buurtstallingen**

Zowel fietstrommels als buurtfietsenstallingen voorzien in een behoefte. Beide voorzieningen kennen een eigen doelgroep, zo blijkt uit een peiling in Utrecht.

De gemeente Utrecht vroeg gebruikers van buurtfietsenstallingen en fietstrommels naar hun bevindingen. Van de gebruikers van buurtfietsenstallingen verkiest 64% de stalling, 15% zou liever in een fietstrommel parkeren.

Van de gebruikers van de trommel stalt 71% liever in zo'n fietstrommel, terwijl 17% een buurtstalling zou prefereren. Voor de trommelgebruikers blijkt de beperkte loopafstand de belang-

rijkste reden. Gebruikers van de buurtstallingen geven daar de voorkeur aan omdat ze vinden dat trommels niet in het straatbeeld passen en vanwege het gebruiksgemak van de stalling. Wel klagen veel trommelgebruikers (53%) over de te krappe fietsplaatsen.

En 43% vindt € 53,19 per jaar voor een trommelplaats te hoog, 57% vindt de prijs overigens precies goed. Van de gebruikers van de buurtstalling vindt 78% de prijs van € 35,46 precies goed.

RH

Utrecht introduceert gratis stallen eerste dag

Vanaf 1 september kunnen fietsers hun voertuig de eerste dag gratis stallen in enkele U-Stal fietsenstallingen in de binnenstad van Utrecht. Voor ieder volgende dag betaalt men € 0,50 per dag.

Meer fietspad dan bekend

Volgens de Fietsersbond is Nederland op dit moment zeker 29.000 kilometer fietspad rijk. Dat is meer dan anderhalf maal zo veel als tot dusver werd aangenomen. Daarnaast is nog zeker 4700 kilometer weg voorzien van fietsstroken. Ook dat is veel meer dan verondersteld.

Friesland stelt gratis elektrische fietsen beschikbaar aan bedrijven

De provincie Frsylan stelt het komende jaar 30 elektrische fietsen beschikbaar aan Friese bedrijven. De werkgevers kunnen zo hun werknemers kennis laten maken met de e-fyts in het woon-werkverkeer.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws

kort nieuws

AH introduceert eigen **fietskar**

Bij de Albert Heijn in Apeldoorn is de eerste iShop geïntroduceerd, een handige fietskar die in de winkel is te gebruiken en aan de bagagedrager kan worden vastgeklit.

De kar is ontwikkeld door een samenwerking tussen Gazelle en Albert Heijn. De gemeente Apeldoorn ondersteunt het initiatief. Klanten betalen € 50 borg voor de kar. De proef duurt een half jaar, tot 1 maart 2010.



Fietsparkeertool berekent de behoefte aan fietsparkeerplaatsen

In opdracht van het Fietsberaad heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng de Fietsparkeertool ontwikkeld. Dit is een website-module, waarmee eenvoudig het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen bij bijvoorbeeld een supermarkt, een school of een kantoor berekend kan worden. De gebruiker hoeft alleen het type functie, de locatie en de omvang van de functie in te voeren. De grootte van de functie kan bovendien uitgedrukt worden in verschillende eenheden. Bijvoorbeeld in m2 bvo, m2 vvo of het aantal kassa's bij een supermarkt.



Net als voor de auto, zijn er nu ook parkeerkencijfers voor de fiets beschikbaar.

De Fietsparkeertool maakt onderdeel uit van een onderzoek dat moet resulteren in nieuwe kencijfers voor het fietsparkeeren. De voorlopige kencijfers zijn verwerkt in de tool. Om tot nieuwe kencijfers te komen, worden twee sporen gevolgd. Enerzijds wordt de behoefte aan fietsparkeerplekken bepaald op basis van algemene gegevens van de functie, zoals het aantal bezoekers, het maatgevende uur en de modal split. Dit is vergelijkbaar met aanpak voor autoparkeren op verkeersgeneratie.nl. Aan de andere kant is dit voorjaar een groot aantal tellingen verricht. Om de kencijfers nauwkeuriger te maken voor zoveel mogelijk functies, zijn echter veel meer tellingen nodig. Daarom biedt de Fietsparkeertool de mogelijkheid om ook eigen tellingen in te voeren. De gebruiker kan de eigen telling meteen vergelijken met het aanbevolen aantal fietsparkeerplekken volgens de kencijfers.

Het Fietsberaad roept de vakwereld op om zo veel tellingen uit te voeren in de eigen omgeving: op kantoor, bij de supermarkt, bij de eigen woningen, bij de school van de kinderen, et cetera. Een telformulier kan eveneens gedownload worden via de Fietsparkeertool. De definitieve fietsparkeerkencijfers worden opgenomen in een herziening van de CROW-leidraad Fietsparkeren.

Friesland stelt gratis elektrische fietsen beschikbaar aan bedrijven

De provincie Frsylan stelt het komende jaar 30 elektrische fietsen beschikbaar aan Friese bedrijven. De werkgevers kunnen zo hun werknemers kennis laten maken met de e-fyts in het woon-werkverkeer.

VNG neemt standpunten in over stallen bij stations en gebruik CROW-aanbevelingen

De VNG wil dat stallen bij stations gratis blijft. Verder schaaft de vereniging zich vierkant achter de CROW-aanbevelingen, onder meer die over rotondes.

Fietsers waarderen stallen met een strippenkaart

De introductie van een zogenaamd strippenboekje in de stallingen van Alkmaar en Nijmegen is een succes, zo meldt NS. Fietsers krijgen met de strippenkaart een dubbelte korting.

Fiets en ov moet hoger op agenda

Meer aandacht voor de combinatie fiets en ov en voor het promoten van de fiets. Als het aan de verschillende fietsorganisaties ligt, krijgen die onderwerpen meer aandacht in de toekomst. Meer financiële middelen of eventueel een nieuw Masterplan Fiets zouden hier inhoud aan moeten geven.

Deze wensen waren begin september te horen tijdens de hoorzitting van de Tweede Kamer over de initiatiefnota 'Een tandje erbij...' van CDA-kamerlid Joop Atsma. Het Fietsberaad bracht daar naar voren dat de combinatie fiets en ov een belangrijk speerpunt moet zijn in het fietsbeleid van de komende jaren. En ook de Fietzersbond pleitte voor een vervolg op Ruimte voor de Fiets 'met een schaa sprong wat betreft kwantiteit, kwaliteit en financiering'. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) vroeg om een gezamenlijke aanpak van de verschillende overheden van het probleem van fietsenstallingen op stations. Ander speerpunt voor het Fietsberaad is aandacht voor een marktgericht fietsbeleid. Traditioneel ligt het zwaartepunt in het fietsbeleid bij de verbetering van de weginfrastructuur en stallingen. Veel minder goed ontwikkeld is de 'marketing' van al



die mooie fietsvoorzieningen, aldus het Fietsberaad. De Fietzersbond ziet vooral heil in een nationale fietscampagne. Verschillende organisaties bepleitten een nieuwe integrale aanpak van het rijk, bijvoorbeeld in de vorm van een Masterplan 2020. 'Om een extra impuls te geven aan de vernieuwing van het fietsbeleid is meer geld nodig voor innovatie, beeldprojecten, evaluatieonderzoeken, de ontwikkeling van instrumenten en de uitwisseling van kennis', zo hield het Fietsberaad de Kamerleden voor.

Het Fietsberaad stelde verder dat er per ministerie een fietscoördinator moet worden aangesteld, gezamenlijk overleggen zij in een interdepartementaal regieteam. Het IPO wil één departement het initiatief geven als het gaat om de rijksinzet en dan bij voorkeur Verkeer en Waterstaat.

Voorafgaand aan de hoorzitting vroeg het Fietsberaad de bezoekers van de website om punten die aan de Kamerleden konden worden voorgelegd. Een selectie van de reacties is te lezen in de rubriek Lezers reageren achter in deze Fietsverkeer.

Gratis stallen in Amsterdam: **driekwart** meer gebruik

Sinds de invoering van gratis stallen in Amsterdam op 1 april 2008 is het gebruik omhoog geschoten. De Fietspuntstallingen zien de toeloop soms verdubbelen.

Het totaal aantal fietsen dat in de betrokken stallingen wordt geparkeerd is toegenomen van ruim 127.000 dagstallers in 2007 tot ruim 224.000 dagstallers in 2008. In de stallingen bij de stations RAI en Zuid was de stijging 99%, bij de openluchtstalling Beursplein 102% en de andere stallingen gemiddeld 23%. Het grootste deel van deze toename is aan gratis stallen te danken, een deel is een autonome ontwikkeling (er wordt meer gefietst), aldus de gemeente. Er worden ook meer abonnementen uitgegeven met een stijging van ca. 35% van 2.200 tot 3.000 stuks per jaar.

De gederfde inkomsten door het wegvallen van de stallingsgelden bedragen ca. € 100.000 per jaar. Door het stijgende aantal stallers wordt de ruimte in de stallingen beter benut en is het gemiddelde exploitatietekort per gestalde fiets gedaald. Het gratis stallen wordt voortgezet. Het gratis stallen van brommers/scooters wordt echter beëindigd. Het faciliteren van deze voertuigen past niet in het luchtkwaliteitsbeleid, zo stelt Amsterdam. Bovendien wordt door het grote aantal brommers en scooters in sommige stallingen het aantal beschikbare fietsparkeerplekken voor fietsen met een afwijkende maat beperkt. Een uitzondering zal worden gemaakt voor elektrische scooters; deze kunnen gratis dagstallen en opladen in alle stallingen die toegankelijk zijn voor brommers/scooters.

Huizinga: Fietsenrekken bij uitgaanscentra verplicht stellen

V&W overlegt met de G4 of het mogelijk is om fietsenrekken bij uitgaanscentra en bioscopen verplicht te stellen. Staatssecretaris Huizinga denkt dat het bestemmingsplan of lokale verordeningen daartoe mogelijkheden kunnen bieden.

Amsterdam test vervanger voor het nietje

In stadsdeel Centrum in Amsterdam is een praktijkproef met nieuwe fietsrekken gestart op het Raamp plein. Bekeken wordt of er betere oplossingen denkbaar zijn dan het bekende nietje dat door inefficiënt gebruik vaak meer ruimte inneemt dan bedoeld.

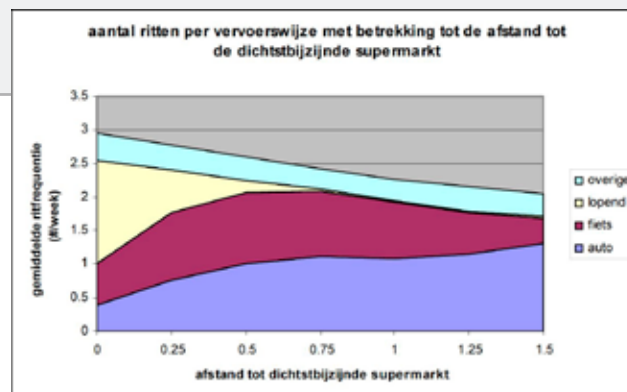
Fietscalculator rekent besparing uit

Hoeveel kun je besparen door de auto te laten staan en de fiets te nemen? Met de Fietscalculator van SRE is dat precies te berekenen.

Aanwezigheid **buurtsuper** leidt tot minder autogebruik

Buurtwinkels zijn niet alleen een verrijking voor de leefomgeving van burgers maar blijken ook positieve verkeerskundige effecten te hebben, omdat het autogebruik zal dalen wanneer de supermarkt weer dichterbij de burgers wordt gebracht.

Dit stellen wetenschappers van de Universiteit Twente op basis van een onderzoek naar het winkelgedrag van de inwoners van Almelo. Sander Veenstra, Tom Thomas en Bas Tutert vonden dat de generatie van verplaatsingen naar de supermarkt voornamelijk afhankelijk is van de (hemelsbrede) afstand tot de dichtstbijzijnde supermarkt en slechts in mindere mate van de socio-economische kenmerken van de



Verband tussen afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt en bezoekfrequentie van een boodschapper per modaliteit.

huishoudens en kenmerken van de leefomgeving. Hoe verder de afstand tot de dichtstbijzijnde supermarkt, des te lager de frequentie van boodschappen doen.

Ondanks dit effect neemt de frequentie van boodschappen doen met de auto wel toe. Dit geeft volgens de onderzoekers een duidelijke aanwijzing dat schaalvergroting in de supermarktbranche en de relocatie van supermarkten naar de periferie van steden tot meer autoverplaatsingen leidt.

Twee factoren spelen daarbij wellicht een rol: De eerste is dat nabijheid van een supermarkt leidt tot meer trips naar die supermarkt voor het doen van verse of bijvoorbeeld impulsaankopen. De tweede is dat nabijheid leidt tot meer lopen en fietsen naar de supermarkt. De keuze om lopend of fietsend te gaan, betekent vervolgens dat er per trip minder boodschappen gedaan kunnen worden en dat men daarom frequenter moet gaan.

De grafiek toont dat bij een korte afstand tot de dichtstbijzijnde supermarkt de meeste boodschappentrips te voet worden gemaakt. Het aantal trips per auto is dan nog beperkt. Bij circa 500 meter is het aantal autotrips al net zo groot als het aantal fietstrips. De figuur geeft goed het netto-effect weer van een dalend verloop in bezoekfrequentie en een stijgend aandeel van de auto. Te zien is dat het aantal autotrips toeneemt met de afstand. Maatregelen als een stringent parkeerbeleid in de periferie zullen wellicht effect hebben, maar leiden waarschijnlijk niet tot drastische reducties in autoverplaatsingen, aldus de onderzoekers.



Fietsbeleid in Zuid-Holland werpt nog geen zichtbare vruchten af

In Zuid Holland wordt de laatste jaren minder gefietst, vooral in de regio's Rotterdam en Haaglanden. Het aantal fietskilometers daalde in heel Zuid-Holland tussen 2004 en 2007 licht terwijl landelijk een kleine stijging te zien is.

Wispelturige fietsers zijn te modelleren

Zijn door elkaar dwarrelende fietsers te vangen in een verkeersmodel? In Londen heeft men in ieder geval met redelijk succes een poging gewaagd. De noodzaak daartoe groeit nu in de Engelse hoofdstad het aantal fietsers hand over hand toeneemt.

Wenen geeft eco-premie op aanschaf fiets

Na de leenfiets en het Bike City-project doet Wenen opnieuw van zich spreken met de eco-premie. Wie zijn oude fiets inlevert, krijgt korting op een nieuwe.

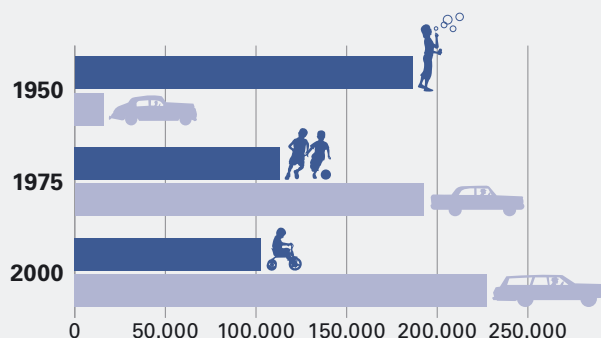
Amsterdam:

In 1950 waren er 186.245 kinderen in de stad en 16.143 auto's

In 1975 waren er 113.139 kinderen en 192.436 auto's

In 2000 waren er 102.742 kinderen en 227.540 auto's

(bron: Stadskinderen: Caroline Bouw en Lia Karsten, 2004)



Childstreet: Meer woonerven

Fietspaden op 50-kilometerwegen, brede stoepen om te spelen en te leren fietsen, meer woonerven. Dat zijn een paar van de infrastructurele eisen voor kindvriendelijke straten die naar voren kwamen op het congres Kinderen in het lokale verkeer van KpVV begin september in Driebergen.

Dat duurzaam veilig niet automatisch kindvriendelijk is, blijkt uit de foto die Janneke Zomervrucht, beleidsmedewerker bij Veilig Verkeer Nederland, laat zien tijdens haar presentatie: een 30-kilometerstraatje met aan beide zijden geparkeerde auto's waar nog net een klein strookje trottoir overblijft om op te spelen. Een doorsnee verblijfsgebied-straatje waar uit het oogpunt van duurzaam veilig niks mee aan de hand is, maar geen kindvriendelijk straatje.

Een breed trottoir is een van de ingrediënten van het begrip Childstreet, dat al enige jaren ontwikkeld wordt door onder andere VVN, The International Institute for the Urban Environment en de Fietzersbond. Brede trottoirs om te spelen maar ook om te leren fietsen.

'Als er geen ruimte is voor de stoep dan is het erf een aantrekkelijk alternatief', vindt Zomervrucht. Daar is immers de ruimte niet automatisch toebedeeld aan de auto. Zij constateert met afschuw dat tegenwoordig woonerven worden omgebouwd tot 30-kilometerwegen met hele smalle stoepjes. Misschien dat het begrip shared space hier redding gaat brengen, wordt later uit de zaal gesuggereerd.

Een andere wens vanuit het Childstreet-concept zijn fietspaden op 50-kilometerwegen. Die bieden nog niet zo ervaren verkeersdeelnemers de veiligheid en rust zich door het verkeer te verplaatsen. Vanuit duurzaam veilig is het scheiden van fietsers en autoverkeer op 50-kilometerwegen ook aan te bevelen, maar zo'n 40 procent van die wegen hebben die fietspaden nog niet, constateerde de SWOV onlangs. 'Als 50 met een fietspad niet kan, dan moet de straat maximum 30 worden',

houdt Zomervrucht haar gehoor voor. Fietsstroken bieden te weinig veiligheid en rust. Goede oversteekbaarheid van 50-kilometerwegen zowel voor voetgangers als fietsers is een andere wens, waar nog veel moet gebeuren.

Toch is het een haalbaar ideaal, vinden de organisaties achter Childstreet. Op basis van een steekproef in Haaglanden rekenden zij uit dat in 1965 90 procent van de wegen binnen de bebouwde kom een 50-kilometerweg zonder fietspaden was. Dat percentage zal in 2010 gezakt zijn naar 15 procent. Kortom, met een beetje inzet kan er veel gebeuren in een paar decennia. Zomervrucht pleit er voor eerst die wegen aan te pakken die behoren tot de schoolomgeving en de schoolroutes.

Het belang van beweging en zelfstandige mobiliteit is eerder aan de orde geweest in de bijdrage van Josine van den Boogaard van de GGD Rotterdam. Buiten spelen, bewegen, zelf er met de fiets op uit. Dat is goed tegen overgewicht, maar ook belangrijk voor de cognitieve en de sociale ontwikkeling van kinderen.

Childstreet gaat niet alleen over infrastructuur, men wijst daarnaast op het belang van verkeerseducatie, ook een onderdeel waardoor kinderen zich veiliger in het verkeer kunnen bewegen. Het doel is dat alle kinderen die de basisschool verlaten een verkeersdiploma op zak hebben. Nu is dat 50 procent. Sommige allochtone kinderen hebben geen fiets of de school durft de praktische verkeerslessen niet aan.

Voor veel scholen heeft verkeersonderwijs nog altijd weinig prioriteit. In sommige gemeenten blijkt een gecombineerde aanpak van fietseducatie en het veiliger maken van de schoolomgeving zijn vruchten af te werpen. Scholen worden vaak aangesproken door ouders op de onveilige situaties of routes naar school. Dus zijn ze vaak gemotiveerd als hen op dit vlak de helpende hand wordt aangereikt, zo bleek onder andere uit ervaringen in de gemeente Groningen. Daar kreeg het door de gemeente ingestelde stopverbod bij scholen veel aandacht.

KB

RijnWaalpad verbindt Arnhem en Nijmegen

In Nijmegen is de aftrap gegeven voor de nieuwe snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. Dit jaar worden de eerste delen van de snelfietsroute RijnWaalpad aangelegd. Vanaf 2012 kunnen fietsers in 40 minuten van de Arnhemse Rijnkade naar de Nijmeegse Waalkade.

Grote belangstelling fietstraining ouderen Zwolle

In Zwolle is grote behoefte aan een fietsvaardigheidstraining voor ouderen. Dat blijkt uit het aantal aanmeldingen voor de cursus 'Fietsen Zonder Zorgen'. Daarvoor gaven 250 ouderen zich op.

Prijsvraag Blijf Veilig Mobiel Fiets

De Fietzersbond organiseert een openbare ideeënprijsvraag voor het ontwerp van een veilige, seniorvriendelijke fiets, de Blijf Veilig Mobiel Fiets.

> Fietzers in **Kopenhagen**



Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Naast Nederland is Denemarken het 'andere' fietsland van Europa. En binnen Denemarken worden altijd vooral Kopenhagen en Odense genoemd als dé fietssteden van het noorden. In het voorjaar van 2009 bezocht een delegatie uit het Fietsberaad Kopenhagen voor een verkenning. Maar er waren vooral ook intensieve gesprekken met lokale ambtenaren. Een impressie.



'Wij veel met promotie bezig?' In een lang gesprek vol herkenning met de Kopenhaagse fietsambtenaren is dit een punt waarop verwarring ontstaat. In Nederland is toch het beeld dat men in Denemarken veel meer aan soft measures in fietsbeleid doet. En voor zover het om infrastructuur gaat, ook in sterke mate met technische innovaties bezig is. In Kopenhagen snappen ze niet waar we dat vandaan halen. Ze schamen zich juist een beetje voor hun, zeker tot voor kort, beperkte inspanningen op alle gebieden, behalve fietspaden en fietsparkeren. Promotie, dat is Odense en helemaal niet Kopenhagen.

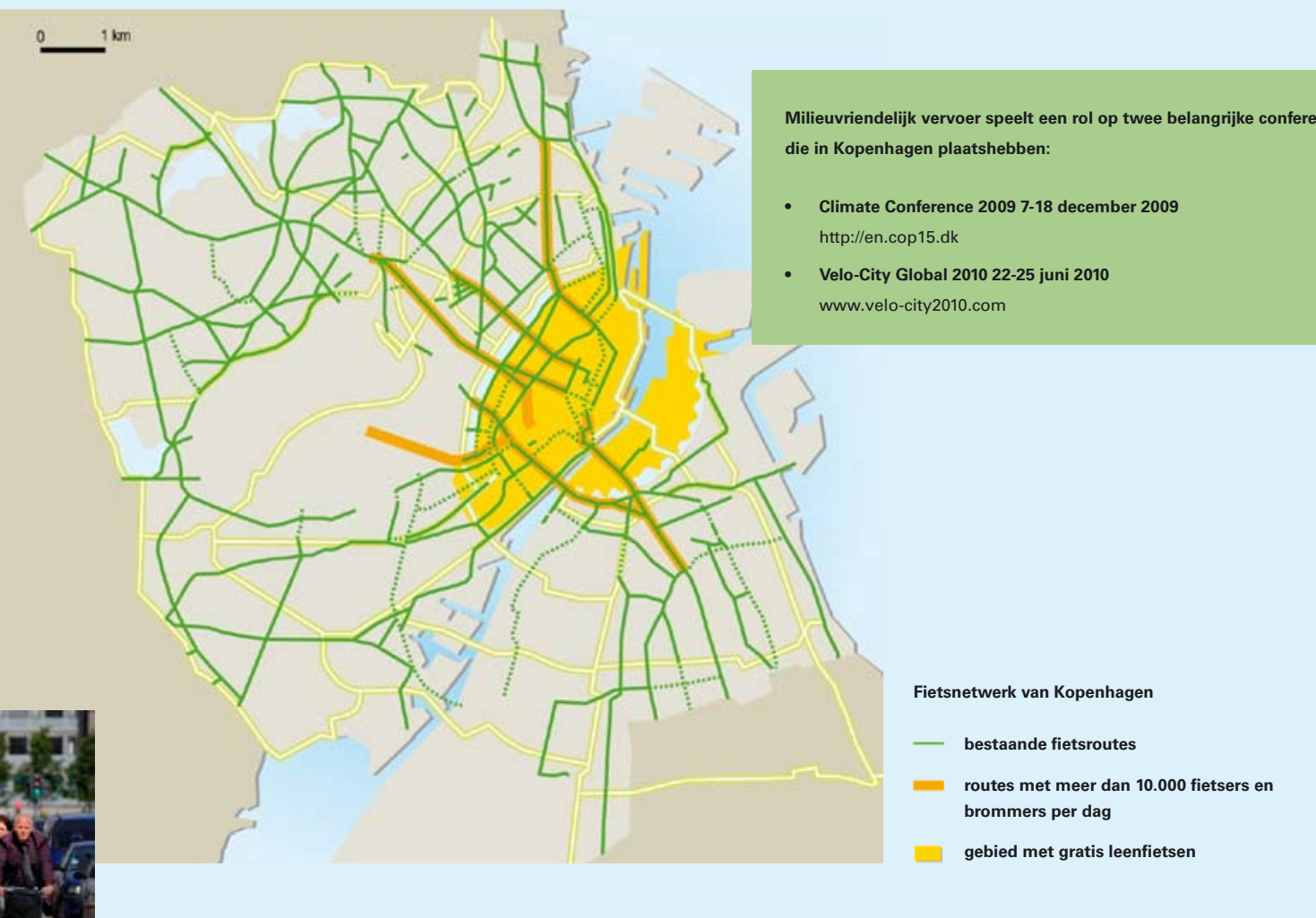
Verschillen Kopenhagen en Odense

Sowieso zijn het op allerlei aspecten duidelijk verschillende steden, met volstrekt andere onderwerpen wat ze voor fietsdeskundigen interessant maakt. Odense kent inderdaad veel,

veelsoortige en langdurige promotie. En tal van innovaties tot op het niveau van gimmicks. Daarnaast is er ook de perfecte fietsinfrastructuur die past bij een klein, wat gezapig stadje met aanzienlijke - maar voor Nederlanders ook weer niet opzienbarende - aantallen fietsers.

Kopenhagen lijkt naast Odense een andere wereld. De grootstad, duidelijk cosmopolitair. Waar fietsgebruik en fietsbeleid iets heel anders is. Kopenhagen kent nu 518.000 inwoners; de Kopenhaagse agglomeratie ruim 1,5 miljoen inwoners. Dat is vooral erg veel in verhouding tot het totale aantal Denen: 5 miljoen.

Geen promotie in Kopenhagen. Bijna geen belangrijke technische of infrastructurele innovaties, alleen de groene golf voor fietsers. Wel een sterke relatie tussen (ambtelijk) fietsbeleid en de politiek. In de lokale politiek lééft fietsbeleid. Het was bij de laatste



lokale verkiezingen werkelijk een politiek item. En algemeen wordt aangenomen dat pro-fiets keuzes van kandidaat-politici echt effectief waren in die verkiezingen. Fietsbeleid is politiek omdat velen, van links tot rechts, snappen dat het fietsklimaat ertoe doet bij de kiezers als 60% van die kiezers de fiets als belangrijkste dagelijkse vervoermiddel heeft. De Kopenhaagse ambtenaren vinden dit eigenlijk een a-b-c'tje: Natuurlijk snappen politici wat burgers raakt; dat zal in Nederland toch niet anders zijn...

Bij deze sterkere politieke drive achter het lokale fietsbeleid passen ook verregaande en heldere doelstellingen. En vervolgens ook een hoogwaardige monitoring, extern gericht. In de inmiddels beroemde Bicycle Account worden sinds 1996 tweemaaljaarlijks de belangrijkste ontwikkelingen in fietsgebruik en veiligheid bijgehouden.

I bike CPH

Geen promotie in Kopenhagen maar sinds ruim een jaar zijn er wel initiatieven op dit vlak. Men poogt fietsgebruik nadrukkelijk aan lifestyle te koppelen. Geen eenmalige, 'losse' campagne, maar een bijkans wetenschappelijk onderbouwde visie die zich richt op 'mainstreaming of cycling'. Als en omdat fietsen mainstream cultuur is, kan het flexibel genoeg zijn om steeds weer nieuwe groepen en subculturen aan te spreken, is de gedachte. Erg concreet is het op dit moment nog niet, maar dat kan snel veranderen. De eerste werkelijke maatregel is toch weer een tamelijk klassieke promotiecampagne: 'I bike CPH'. Dat wordt als brand, als merk neergezet. Er moeten evenementen bij gaan horen en een web 2.0 community. De campagne heeft ook duidelijke relaties met de veelgelezen en nadrukkelijk ook op fietscultuur gerichte blogs uit Kopenhagen, www.copenhagenize.com en vooral www.copenhagencyclechic.com.



Fietzers, heel veel fietzers

Kopenhagen is dan misschien niet de stad van fietspromotie, het is zeker wel de stad van een 'reëel existierende' fietscultuur. Of om het simpeler te zeggen: het lijkt erop dat iedereen fietst en vaak fietst. Het zou dé toeristische attractie van Kopenhagen mogen zijn: in de ochtendspits naar fietzers kijken. De aantallen fietzers die continu zichtbaar zijn op de drukste routes, zijn onvoorstelbaar. Op de drukste routes meer dan 30.000 fietzers per dag. Dat zijn hoeveelheden die ook in Nederland echt niet gekend worden. In spitsuren geeft het unieke beelden: continue inhaalbewegingen, een soort in zichzelf langzaam ronddraaiende fietsrups. En bij elk verkeerslicht een fietserfile, drie breed.

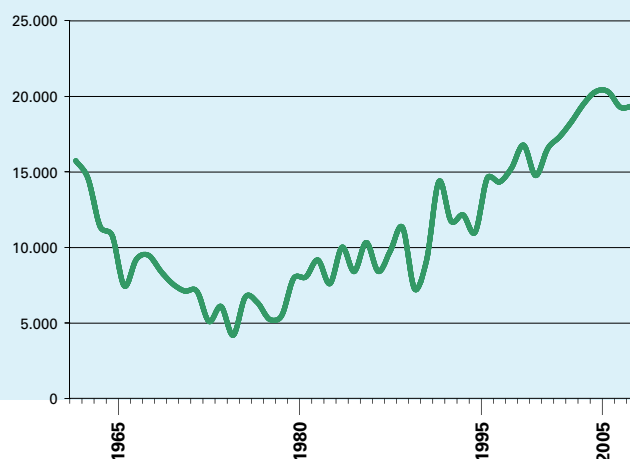
Het is fascinerend veel en het neemt al sinds de jaren zeventig steeds maar weer toe. De tellingen op het binnenstadscordon laten dat goed zien (zie grafiek).

In 30 jaar een verviervoudiging van het aantal fietzers dat in die tamelijk beperkte binnenstad op straat zichtbaar is in de ochtendspits; in de laatste 15 jaar een verdubbeling.

Capaciteitsproblemen op 'verhoogd aanliggende fietspaden'

Kopenhagen is door die enorme aantallen wellicht de enige stad waar het in het fietsbeleid in belangrijke mate gaat om de capaciteit van de routes. We kennen in Nederland de grote capaciteitsproblemen van geparkeerde fietsen. Dat speelt in Kopenhagen veel minder; de capaciteit van de fietspaden des te meer. Een specifiek Kopenhaags probleem, ook door het verleden bepaald. Een groot deel van het stedelijk fietsnet was al voor de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd. Toen, logischerwijs, vooral als fietspaden langs de drukke radialen. Door de vroege start waren er ook later weinig kansen om geheel andere lijnen te volgen in de netwerkopbouw. Het bleef wat het was.

Ontwikkeling van het fietsgebruik in Kopenhagen: fietzers richting centrum over binnenstadscordon, ochtendpiek uur.



Fietsen in Kopenhagen is daardoor fietsen in het lawaai en de uitstoot van autoverkeer. Het is tegelijk echter ook heel direct fietsen. En van de vele noodzakelijke verkeerslichten op die drukke routes hebben de fietzers op de radialen zelf relatief weinig last omdat ze meeliften met de lange groenfasen voor het autoverkeer ernaast. Enorme aantallen fietzers doen dit dagelijks, omdat de radialen zo aantrekkelijk zijn voor fietzers én automobilisten. Zie het kaartbeeld van figuur 2. De drukste routes van Kopenhagen zijn vooral de laatste 3 à 4 km puur radiale routes. Plus, ietsje minder klassiek-radiaal, de route over de Langebro en Andersens Boulevard.

De variëteit in fietsvoorzieningen langs die drukke hoofdwegen is uitermate beperkt. In veel andere steden zie je, afhankelijk van de aanlegperiode en de omgeving, vele typen fietsstroken en fietspaden door elkaar. In Kopenhagen zijn bijna geen fietsstroken te vinden die slechts met een markering van de autorij-

Aandacht voor de twee fietshoofdsteden

Kopenhagen krijgt ook veel aandacht in de geactualiseerde versie van Fietsberaad-publicatie 7 (de beschrijving van 10 fietssteden in en buiten Nederland, daterend uit april 2006) die binnenkort verschijnt in het Nederland en Engels. Daarnaast komt er, met steun van de Gemeente Amsterdam, binnenkort een special uit met een uitgebreidere vergelijking van Amsterdam en Kopenhagen. Twee redelijk vergelijkbare hoofdsteden van twee redelijk vergelijkbare Noordwest-Europese landen. Twee heel echte fietshoofdsteden van de wereld. De special moet de overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik, fietsvoorzieningen, cultuur en huidig beleid helder maken: twee varianten op de weg naar duurzame verkeerssystemen.



baan gescheiden zijn (18 km fietsstrook tegen 338 km fietspad). Regulier zijn fietspaden, aan beide zijden van de rijloper aangelegd, minstens 2 meter, meestal 2,20 breed en soms al 2,50 meter. En dan bijna altijd van het type, in de Nederlandse terminologie, 'verhoogd aanliggende fietspaden'.

Fietspaden van 2,20 meter breed kunnen zo'n 2000 fietsers per uur aan, heeft men in Kopenhagen gemerkt. Terwijl op de drukste routes het aanbod in de spits al richting 3000 fietsers gaat. Een verbreding tot 3 meter is op de drukste routes eigenlijk nodig, maar mede door de samenloopkeuzes is daar zelden ruimte voor. Steeds meer zullen dan echt ingrijpende keuzes nodig zijn, zoals nu reeds gemaakt op de allerdrukste fietsroute van Kopenhagen, de Nørrebrograde (> 30.000 fietsers per etmaal). Daar heeft vooral het fietscapaciteitsprobleem geleid tot een herverdeling van de ruimte. Van de 2 x 2 rijstroken voor autoverkeer (die niet eens zoveel breder waren dan de fietspaden ernaast), is er in allebei de richtingen één aan de fietsers gegeven. Dat kon alleen door de lange radiale route af te sluiten voor doorgaand autoverkeer.

Tevreden over aanliggend

Kopenhaagse fietsers klagen, ook in de Bicycle Account, over het capaciteitsprobleem van de verhoogd aanliggende fietspaden. Verder bevallen deze fietsvoorzieningen iedereen; zelden wordt gepleit voor fundamenteel andere typen voorzieningen. Juist in combinatie met de zeer hoge intensiteiten, is dat toch best opvallend. In Nederland zou het wellicht als iets angstigs worden gezien: (alleen) stoeprandjes tussen fietspad en de rijbaan voor snelrijdend en druk autoverkeer, dus veel kans om bij inhalen vallend op de rijbaan te belanden. Zo niet in Kopenhagen. Deels misschien omdat er naar verhouding veel minder vaak mensen met 2 (of 3) naast elkaar lijken te fietsen.

Standaardkruispunten

Net als bij de wegvakken - verhoogd aanliggende paden - wordt ook bij de kruispunten gezocht naar de beste standaardoplossingen. Waar 'beste' al snel vooral 'veiligste' is.

Omdat het fietspad zo dichtbij de autorijbanen ligt, is inbuigen op kruispunten in principe het meest logische en gebruikelijke mechanisme. De fietsers in het zicht brengen. Kopenhaagse fietspaden gaan meestal een aantal meters voor het kruispunt over in een fietsstrook, worden rechtdoor over het kruispunt geleid (sinds de jaren '90 vaak blauw gemarkeerd met witte fietssymbolen), om daarna weer over te gaan in een fietspad. De ervaringen met de blauwe markeringen op de kruispunten zijn positief. Vooral het aantal ongevallen tussen rechtdoorgaande fietsers en tegemoetkomende, links afslaande auto's is duidelijk gedaald.

Naar de beste oplossingen op de kruispunten met al of niet verlengde of juist verkorte verhoogd aanliggende fietspaden wordt echter nog gezocht. Voor een deel van de conflicten is de oplossing wel duidelijk: fietsers die aankomen bij rood licht moeten zich iets voor de wachtende auto's opstellen. Het probleem zit bij de fietsers die op het kruispunt aankomen wanneer het licht op groen staat. En dat zijn er nogal wat, door de enorme aantallen fietsers op die radialen en de lange groentijden op die radialen voor fiets en auto (samen). Rechtsafstroken voor het autoverkeer zijn daardoor sowieso erg gewenst. Het blijven echter zichtbaar 'foute' situaties op de drukste momenten. Automobilisten gaan uiteindelijk het kleinste gaatje in die snelle stroom fietsers gebruiken. Wat dat betreft lijkt het onvermijdelijk dat vaker gekozen wordt voor een conflictvrije regeling tussen rechtdoorgaande fietsers en rechtsafslaande auto's.

'Twee dagen gratis' een alternatief?

> Gemeenten in dubio over gratis stallen bij station



Ron Hendriks

Gratis de fiets stallen in een fraaie fietsenkelder, zodat niemand meer geneigd is zijn fiets aan een lantaarnpaal voor het station vast te leggen. Dat is het ideaalbeeld van NS Fiets. En van veel gemeenten. Maar gratis kost ook geld en de vraag is: wie gaat dat betalen?

Eigenlijk is Herman Gelissen van NS Fiets zelf ook een beetje geschrokken van de commotie die zijn opmerkingen over betaald stallen bij stations veroorzaakte. Begin dit jaar opperde hij dat er in de toekomst betaald moet worden voor het stallen van de fiets bij een station. En de fietsende treinreizigers vielen er languit overheen. Ondertussen is het stof wat gedaald, maar de aanleiding voor de opmerking is nog even actueel. Op veel locaties is de toeloop zo groot dat de fietsen bijna niet meer te bergen zijn. 'Een jaar of acht geleden ging 32% met de fiets naar de trein. Nu is dat is 40% en de NS rekent erop dat dit kan oplopen tot 50%', zegt Herman Gelissen, directeur van NS Fiets en verantwoordelijk voor de betaalde stallingen van NS. Daarom bouwt Prorail in hoog

Betrokken partijen

Gemeenten

Vaak verantwoordelijk voor handhaving en beheer van gratis stallingen in de openbare ruimte. Veel gemeenten hebben 'eigen' fietsenrekken in de stationsomgeving staan. Soms medefinancier bouw en exploitatie van bewaakte stallingen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Financiert het programma Ruimte voor de Fiets van waaruit stallingen mede worden betaald.

Provincie en stadsregio

Soms medefinancier bouw en exploitatie stallingen.

Prorail

Bouwt stallingen, bij nieuwe stations, en projecten gefinancierd door Ruimte voor de Fiets.

NS Poort en NS Fiets

Dagelijks beheer en exploitatie van bewaakte stallingen.

NS Reizigers

Betrokken via ketenmanagement. Geen financiële bijdragen.



Een opgeruimd plein en gratis stallen. Dat ideaalbeeld is in Zutphen gerealiseerd.



Hans Talle van de gemeente Arnhem:

'Het gaat om een jaarlijks terugkerend bedrag dat de gemeente moet bijleggen voor een gratis stalling, dus daar willen we goed over nadenken.'

het voorplein. En NS Fiets die de bewaakte stallingen exploiteert. 'Zonder winst oogmerk, maar de begroting moet wel sluiten', zo benadrukt Herman Gelissen.

Niet gratis én betaald

De discussie over de exploitatievorm speelt onder andere in Arnhem. Nu de bouw van het nieuwe station hervat is na de nodige trammelant met aannemers, is de vraag weer actueel of de stallingen in de toekomst gratis of betaald worden. Projectmanager voor de gemeente is Hans Talle. 'Eind 2010 moet de grote fietsenstalling klaar zijn. Een stalling in twee lagen met uiteindelijk 4750 plaatsen. In eerste instantie nemen we daarvan de helft in gebruik. Aan de noordkant komt een tweede stalling met nog eens 800 plaatsen.'

In Arnhem is men er nog niet uit of stallen daar betaald of gratis wordt. Of iets ertussen.

Hans Talle wil er nog geen uitspraken over doen: 'We hebben het kostenoverzicht van NS Fiets binnen en zijn nu bezig de voor- en nadelen en de kosten van de verschillende opties op een rij te krijgen. Dat leggen we aan de politiek voor en die moeten uiteindelijk beslissen.'

Gelissen wil wel toelichten welke opties NS Fiets heeft aangeboden. Maar niet voor hij uitlegt waarom de combinatie gratis én betaald niet werkt. 'Tot voor een paar jaar geleden was het gebruikelijk om een deel van de fietsenstallingen betaald en bewaakt te maken. En een ander deel gratis en onbewaakt. De fietser kan dan kiezen op basis van kwaliteitsverschil. Als je die twee stallingsvormen wilt combineren in één kelder - omdat je het stationsplein vrij van fietsen wilt houden - neem je het kwaliteitsverschil weg. Immers, wie betaalt er € 1,10 als hij ook

tempo nieuwe voorzieningen, grotendeels gefinancierd door V&W vanuit het programma Ruimte voor de Fiets of in het kader van de nieuwbouw van stations. Dat laatste speelt onder andere bij de zogenaamde sleutelprojecten rond HSL-locaties, zoals Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Breda en Arnhem. 'Maar alleen bouwen biedt geen oplossing', aldus Gelissen. 'Er moet ook naar beheer- en exploitatieregimes worden gekeken. Juist nu wordt de drie-eenheid investeren, beheer en exploiteren van groot belang.'

Complicerende factor is dat daar nogal wat partijen bij zijn betrokken. Prorail als bouwer van de bewaakte stallingen en vaak ook de rekken op het voorterrein. NS Poort die over de stations gaat en met de gemeente overeenkomsten sluit over

Vier varianten



Onbewaakt met kluizen

- Bij zo'n 275 kleine stations



Onbewaakte stallingen plus bewaakte stalling in één gebouw

- Bij 70 grotere stations

gratis in de stalling kan. Want die toezichthouder in de gele jas houdt toch wel een oogje in het zeil, denkt hij dan. Dus moet je naar één regime.' Daar zijn zowel NS Fiets als de gemeente Arnhem het over eens, beaamt ook Hans Talle. En dat regime is bijvoorbeeld bewaakt én gratis voor iedereen. Met de nieuwe gratis bewaakte stalling in Zutphen als lichtend voorbeeld. Gelissen: 'Je ziet dat het daar werkt. Inmiddels komt 58 procent met de fiets naar het station, tegen landelijk zo'n 40 procent. En het blijkt dat de stationsfiets - meestal een oud barrel

- verdwijnt. De fietsen zijn kwalitatief veel beter. En ten slotte is het voorplein fietsvrij. Dat is in Zutphen ook eenvoudig bij te houden. In andere gemeenten, zoals Leiden, heeft men daar vier of vijf man voor nodig.'

De kosten worden betaald door Zutphen zelf, dat er jaarlijks drie ton voor neerlegt. Voor Arnhem zal dat nog wat duurder uitvallen, gezien de omvang. Talle: 'Dat is een jaarlijks terugkerend bedrag, dus willen we daar goed over nadenken.'

Concurrentie

Zijn er geen goedkopere andere oplossingen denkbaar? Kun je bijvoorbeeld als gemeente naar een ander stappen als je NS Fiets te duur vindt? Talle: 'Dat ligt niet in de lijn. In Arnhem zijn we samen met Prorail, NS Fiets en NS Poort in gesprek over de inrichting van het hele gebied. De fiets is daar een klein onderdeel van dat je er niet zomaar uithaalt.' Ook Gelissen ziet dat niet gebeuren. 'NS en de gemeente zijn door een raamovereenkomst aan elkaar gebonden. Verder spelen de concessievoorwaarden een rol, waarin bijvoorbeeld staat dat de stallingen open moeten blijven tot na de laatste trein. Dus er is

Herman Gelissen van NS Fiets:

'Ik denk dat de eerste twee dagen gratis vaker zal worden ingevoerd.'



Provincie betaalt mee aan stalling voor Harderwijkse treinforesen

Goed bericht voor alle Harderwijkse treinforesen: de prijs van het abonnement voor de overdekte en bewaakte fietsenstalling gaat zeer drastisch omlaag. Een jaarabonnement kost niet langer 99 euro maar slechts 25 euro.

De prijsverlaging met 75 procent is een gezamenlijk initiatief van NS, de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk. Hiermee willen zij treinreizigers stimuleren met de fiets naar het station te komen. De provincie Gelderland stelt voor dit project 50.000 euro beschikbaar om de gedeelde inkomsten te compenseren. De 25 euro is vooral een drempeltarief dat moet voorkomen dat de stallingsruimte in beslag wordt genomen door langparkeerders.

De drie partners nemen nog meer fietsbevorderende maatregelen om de bewaakte en overdekte stalling populair te maken. Zo maakt NS de Harderwijkse stalling klantvriendelijker door onder andere meer dag-

licht te laten binnentreden. De gemeente Harderwijk onderzoekt de mogelijkheid om met ingang van 2010 in de stalling meer service te bieden door hiervoor sociale werkplekken vrij te maken. De toegang tot de stalling is momenteel geautomatiseerd. De maatregelen minimaliseren voor de forens het risico van diefstal van de fiets. Ze leveren ook een bijdrage aan een vergroting van de stallingcapaciteit. Terwijl de 1100 onbewaakte plaatsen vaak niet voldoende lijken, blijven momenteel ruim driehonderd plaatsen in de bewaakte stalling ongebruikt. Gemeente, provincie en NS verwachten door de rigoureuze tariefsverlaging tot omgerekend circa twee euro per maand een sterk groeiende belangstelling voor de bewaakte fietsenstalling. Abonnementhouders ontvangen een elektronische toegangspas. Het dagtarief voor het bewaakt en overdekt stallen van een fiets blijft 1,10 euro.



Gratis stalling met toezicht in fietsflat of kelder naast bewaakte stalling in een gebouw

- Onder andere in Hengelo, Groningen, Leiden



(Gratis) stalling met toezicht

- Zutphen

geen sprake van een commerciële fietsenstalling en een vrije markt.'

Daar denkt men in de gemeente Houten overigens wat anders over. Daar wordt volgend jaar een 3000 plaatsen tellende nieuwe stalling in het centrum onder het spoor in gebruik genomen. De exploitatie komt volledig in handen van de gemeente. Dat heeft min of meer historische redenen. Herbert Tiemens van de gemeente: 'In het verleden heeft de NS

Herbert Tiemens van Houten:

'In het verleden heeft de NS nooit belangstelling gehad voor de stationsstalling in Houten.'

nooit belangstelling gehad voor de stationsstalling in Houten. Te klein en niet winstgevend te maken. Daarom heeft de lokale fietsenmaker de stalling voor eigen rekening en risico geëxploiteerd. NS Fiets heeft hier dus nooit een relatie opgebouwd. Voor de nieuwe stalling verwachten we het recht van opstal van Prorail te krijgen. Dan gaan we zelf de exploitatie aanbesteden. NS Fiets kan dan inschrijven, maar ook andere

bedrijven, zoals U-stal of lokale fietsenmakers. Er is hier overigens geen sprake van een bewaakte stalling met kaartjes of tourniquets, maar van stallen met toezicht. Het is aan de inschrijvers of ze daarbij eventueel personeel uit participatieprojecten inzetten. Overigens geeft 80 procent van de inwoners aan zo'n stalling met toezicht erg belangrijk te vinden.'

Twée dagen gratis

Terug naar Arnhem. Daar speelt de overweging dat de kosten voor de gemeente in ieder geval lager uitvallen als je de fietser laat (mee)betalen. Een kaartje moet dan 30 tot 50 cent per dag kosten om de begroting te laten sluiten, zo heeft men daar becijferd. Nadeel van zo'n oplossing is onder andere dat je wel stevig moet handhaven op het voorterrein, stelt Gelissen. 'Want niet iedereen wil immers betalen. Die kosten moet je

Herman Gelissen van NS Fiets:

'We bouwen geen fietsvoorzieningen om die als een fietsenschuurtje te gebruiken.'

dus ook meenemen. Voor een deel zijn die op te vangen door er bijvoorbeeld sociale werkplekken van te maken.'

Dat bezwaar van de handhaving ondervang je grotendeels door de eerste twee of drie dagen gratis bewaakt fietsparkeren mogelijk te maken om vervolgens te laten betalen. Gelissen: 'We bouwen immers geen fietsvoorzieningen om die als een fietsenschuurtje te gebruiken. Je reserveert de ruimte dan voor mensen waar het voor is bedoeld.' En hoewel daarmee de vragen rond de exploitatie niet worden opgelost, de meeste mensen stallen immers korter dan twee dagen, ziet NS Fiets die laatste optie in ieder geval duidelijk zitten. 'Wij spreken onder meer met Den Haag, Utrecht, Rotterdam en Amsterdam. De discussie ontwikkelt zich overal ongeveer volgens dezelfde lijn. De eerste paar gesprekken gaat het over de twee regimes. NS Fiets de bewaakte stallingen en de gemeenten doen dan de onbewaakte. Maar waarom zou je nog bij NS Fiets stallen?'

Spitsuur in Zutphen. Personeel houdt met behulp van camera's toezicht.



VNG gaat voor gratis stallen bij stations

De VNG stelt dat de gemeente de regie hoort te hebben over het fietsparkeren in de openbare ruimte in het algemeen en die bij stations in het bijzonder. 'Steeds vaker worden de grenzen van de ruimte bereikt', zo stelt de VNG. 'Dit komt mede doordat in onbewaakte fietsenstallingen vaak veel weesfietsen staan. Veel gemeenten zullen zich hierdoor dus genoodzaakt zien om een 'weesfietsenbeleid' te ontwikkelen. Ook zal in dit kader steeds vaker een discussie gevoerd gaan worden rondom het beheer en de exploitatie van de fietsenstallingen en prijsbeleid. VNG vindt het belangrijk dat het voor forensen altijd mogelijk blijft om hun fiets gratis te stallen aan beide zijden van de keten.'

Hoe dat verkeerd kan lopen bleek in Groningen. De betaalde NS-stalling bleef grotendeels leeg en de fietsen stapelden zich op rond het station. Dat leidde ertoe dat NS Fiets en Groningen afspraken dat stallen voortaan in ieder geval het weekend gratis zou zijn. 'Maar dat is het repareren van een structurele fout. Wij willen het in één keer goed neerzetten', betoogt Gelissen. 'En het liefst in alle gemeenten één oplossing. Ik denk dat de twee dagen-optie het gaat worden. Het is nog nergens gedaan, maar met de komst van de OV-chipkaart komt er een eenvoudig afrekenstelsel. Je moet dat niet met bonnetjes doen.'

Ten slotte: wordt er naast de direct kosten en opbrengsten ook gekeken naar de indirecte baten? Voor een gemeente kan zo'n stalling bijdragen aan het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en milieubeleid. En voor NS kan een - gratis - stalling leiden tot extra reizigers en extra opbrengsten. Gelissen: 'We nemen die aspecten zeker mee in kwalitatieve zin. In de vorm van plussen en minnen. Maar we zijn nog niet zover dat we de effecten bijvoorbeeld met verkeersmodellen weten te kwantificeren. Daar zouden we wellicht eens over moeten denken.'



Een parkeerduurbepering voor fietsen rond het station Zutphen voorkomt overlast door langparkeerders.



> Slimmer met licht



Foto: David Rozemeyer

Ron Hendriks

Dynamische fietspadverlichting spreekt tot de verbeelding. Vooral als het licht dankzij aanwezigheidsdetectie met de fietser meereist. Maar het is zeker niet de enige manier om op de lichtrekening te bezuinigen of lichthinder te beperken. LED-verlichting en 'groene verlichting' bieden ook een alternatief voor de veel gebruikte fluorescentielampen.

De wereld van het licht is sterk in beweging. Het is niet langer vanzelfsprekend om wegen de hele nacht volop in het licht te zetten. Behalve energiebesparing en vermindering van CO₂-uitstoot zijn er meer redenen om de verlichting te temperen. Lichtvervuiling is bijvoorbeeld een veel gehoord argument. Verlichte wegen kunnen een barrière vormen voor nachtdieren, terwijl licht ook bepaalde dieren aantrekt en tot meer slachtoffers leidt. Bovendien leiden sommige zuinige oplossingen tot lagere onderhoudskosten en ook dat is mooi meegenomen. Nadelen zijn er natuurlijk ook. De verkeersveiligheid kan in het geding komen. En de sociale veiligheid. Vooral dat laatste speelt bij fietsverbindingen en dat kan weer repercussies hebben op het fietsgebruik.

De leveranciers van energiebesparende lampen en regelingen

springen er dankbaar op in. Inmiddels is een scala aan technische oplossingen beschikbaar. In veel gemeenten is men er al druk mee in de weer. Zeker sinds de Taskforce Verlichting, ingesteld door minister Cramer van VROM, vorig jaar een aantal aanbevelingen in die richting deed en er via SenterNovem geld vrijkwam om plannen voor zuinige verlichting op te stellen. Dat deden al 100 gemeenten en bij een groot deel van de overige gemeenten staat het op de rol. Dat alles moet leiden tot een energiebesparing van 15 procent in 2011, 20 procent in 2013 en 30 procent in 2020.

Zuinig licht

Eerste vraag die bij fietspaden speelt is of er sowieso verlichting moet komen. Die vraag is te beantwoorden met richtlijn NPR 13201 van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) en NEN. Die geeft aanbevelingen op basis van type en functie van een weg, verkeersintensiteiten en -samenstelling, enzovoort. Voor hoofd fietspaden noemt de norm 2 - 5 lux is verlichtingssterkte.

Het is een richtlijn, geen voorschrift. De wegbeheer mag dus zelf kiezen. Om de energie- en onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden, kan men variëren met de afstand tussen

de lichtmasten, de kwaliteit van de voorschakelapparatuur, de armaturen en de lichtintensiteit en de soort lampen. Dat geldt natuurlijk ook voor bestaande fietspaden. SenterNovem geeft in een rekenvoorbeeld aan wat de mogelijkheden zijn om te bezuinigen op de bestaande verlichting van een 3 meter breed en 1 kilometer lang woon-werkfietspad dat is voorzien van TLE-lampen (cirkelvormig TL-lampen) om de 40 meter. Als de masten worden geplaatst om de 31 meter met gebruik van PL-lampen (compacte fluorescentielampen) van 24 watt scheelt dat per jaar 5300 euro aan stroomkosten. Als de lampen na 23.00 uur uitgeschakeld worden, bedraagt de besparing 14600 euro. Behalve de zogenaamde fluorescentielampen (PL) worden ook steeds vaker de nog aanzienlijk zuiniger LED-lampen toegepast. Daar wordt op tientallen plaatsen in Nederland mee geëxperimenteerd. In Eindhoven zet Philips de Ministerbuurt in het LED-licht. Ook in Apeldoorn loopt een uitgebreide test met LED-verlichting in woonwijken. Enquêtes leren overigens dat sommige (weg)gebruikers het schellere, wittere licht van LED's als minder prettig ervaren. De LED-lampen scoren in het algemeen wel goed als het gaat om levensduur, betrouwbaarheid en dimbaarheid.

Over de energievoordelen is opvallend genoeg nog betrekkelijk weinig bekend. Te verwachten valt dat PL- en LED-lampen minder stroom gebruiken. Maar dat is nog niet zo eenvoudig te bewijzen. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat de afzonderlijke componenten in bijvoorbeeld een LED-systeem bij veroudering meer energie gaan gebruiken. Ook de lampen zelf gaan meer stroom gebruiken als ze ouder worden. Bovendien rekenen elektriciteitsmaatschappijen het stroomverbruik vaak niet af op basis van de afgenomen hoeveelheid stroom, zoals thuis, maar op basis van geïnstalleerd vermogen op straat. En dus zie je het verschil niet direct op de stroomrekening. Dat wordt extra lastig als men dimbare verlichting

gebruikt. Want dan moet je ook nog bijhouden wanneer er gedimd is.

Groene lampen

Een nieuw fenomeen is groen licht, onder meer toegepast als proef op enkele fietspaden in de provincie Utrecht en Amsterdam. Het 'groen' slaat dit keer niet direct op een groener imago, maar op de samenstelling van het licht, met meer groen en blauw en minder rood. Wel zou het groene licht vriendelijker zijn voor fauna en flora, omdat die vooral last hebben van het rode licht. Dat kan in natuurgebieden een rol spelen, maar harde bewijzen ontbreken nog. Het zicht bij nacht met lage lichtniveaus zou bij toepassing van groen licht beter zijn. En dus kan men met minder licht volstaan, is de verwachting. Nadeel van dit groene licht is dat het oog een bepaalde tijd nodig heeft om zich aan te passen en het dus alleen zinvol lijkt bij langere trajecten.

Dynamisch dimmen

Dimmen dan maar? Ook daarmee wordt volop geëxperimenteerd. Daarbij is een onderscheid te maken tussen half- en volautomatisch dimmen. Bij halfautomatisch dimmen regelt een tijdsklok het begin- en eindstip van het dimmen. Afhankelijk van de aanwezige bekabeling kan dat vanuit een centrale gebeurtenis, of individueel per lantaarnpaal. Het kan ook volautomatisch op basis van verkeersintensiteiten. Beide varianten komen voor.

In Leiden koos men bijvoorbeeld op een aantal wegen voor halfautomatisch omdat men vond dat systemen die werken op basis van verkeersintensiteiten nogal storinggevoelig zijn. Dus koos men voor een eenvoudige tijdsklok die de zaak regelt. 'Zoveel schelen de intensiteiten in en buiten de spits per dag ook weer niet', aldus Gert van Tol van de gemeente. Ook in Delft waar, men inmiddels ruime ervaring heeft met automa-





Een alternatief voor een gewone 5 lux-fietspadverlichting is de toepassing van markeringsverlichting. Ook daar zijn veel varianten van op de markt in de vorm van lampjes in de weg, of op paaltjes langs de weg. De voor- en nadelen zijn evident. Het is een goedkope oplossing - eventueel gevoed uit zonne-energie - ook op langere termijn. Maar het aspect van sociale onveiligheid wordt er niet echt mee opgelost.

Een nauwelijks zichtbare radardetector stelt de aanwezigheid van een fietser vast.

tisch dimmende fietspadverlichting (zie verderop), deelt men inmiddels die mening. Vaste, maar wel te wijzigen, instellingen zullen vaak voldoen, aldus Delft.

Voor de fiets gaat de aandacht op dit moment vooral uit naar varianten die op basis van intensiteiten de verlichting hoger of lager draaien. Zo stellen op een fietspad tussen Heesch en Nistelrode radardetectoren vast of er beweging is en dan gaan de lampen van 20% naar 100% verlichtingsniveau. Het systeem kan op afstand worden ingesteld via een GSM-verbinding waardoor men eenvoudig eventueel de minimum en maximum lichtniveaus en schakeltijden kan aanpassen. Bijvoorbeeld 100% in de spits, 70% in de vroege avond en op de automatisch dimstand in de nachtelijke uren.

In de provincie Utrecht is men actief op een aantal plaatsen. Bijvoorbeeld op de N234 en de N238 nabij Den Dolder in blokken van 500 tot 750 meter. Tussen De Bilt en Zeist (N237) is ook dynamische verlichting aangebracht op het fietspad. Tegelijkertijd werd de verlichting op de hoofdrijbaan weggehaald zodat de lichthinder er nu minimaal is.

Kosten en baten

In Delft heeft men de langst lopende ervaring. In een recreatiegebied wordt de verlichting al sinds 2000 automatisch min of meer probleemloos geregeld op basis van radardetectie. Normaal ligt het verlichtingsniveau op 20%. Bij nadering van een fietser of voetganger wordt er 'zacht' opgeschaald naar 100%. Als de langzaamste voetganger voorbij is dimmen de lampen in zeven minuten weer naar 20%. Het systeem is zo opgezet dat aaneengeschaalde trajecten achter elkaar aan kunnen worden gestuurd zodat op een lang traject de volgende delen al onmerkbaar naar het hoge niveau zijn geschakeld voordat de fietser arriveert. De fietser ervaart dit als constant hoog verlichtingsniveau. Delft zag af voor een echt 'meettrekkende' licht-

golf. Dat bleek niet gewaardeerd te worden door de fietser. Zo'n lichtgolf zou namelijk kunnen wijzen op het naderen van een potentieel slachtoffer. Enquêtes wezen in Delft uit dat de gebruikers nu dik tevreden zijn met de voorzieningen. Het gevoel van sociale veiligheid na zonsondergang scoorde eerst 3,4 en na plaatsing van de dynamische verlichting 5,6.

In Zuid Holland heeft men overigens meer plannen om dynamisch te gaan verlichten, bijvoorbeeld op een aantal fietspaden in een recreatiegebied bij de provinciale weg N470 tussen Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland. Ook hier zal een radardetectiesysteem kijken of er fietsers aanwezig zijn en vervolgens de verlichting opdraaien van een 25%-niveau tot een 100%-niveau.

Overigens laten de extra kosten zich bij kleinere projecten niet zomaar terugverdienen, is de ervaring in Delft. Ook vanwege de opzet in de vorm van een pilot met bijbehorende kosten zijn de investeringskosten niet terugverdiend op de energierekening. Overigens was energiebesparing geen hoofddoel, aldus Paul Kokx van de gemeente. 'Doel was de paden aantrekkelijk te maken tijdens duisternis zonder de hele nacht de natuur te verstoren en energie weg te gooien. Maar bij grotere projecten kun je wellicht meer terugverdienen.'

Soortgelijke geluiden komen ook uit Bernheze. In een eerste evaluatie van het dynamisch verlichte fietspad tussen Heesch en Nistelrode stelt de gemeente dat berekeningen aangeven dat het uit financieel oogpunt vooralsnog niet interessant is om op grote schaal over te stappen op dynamische verlichting. Tegenover een investering van €37.000 staat een energievoordeel van rond €1000,- en een besparing op het vervangen van lampen van €440,-. 'De kosten van aanleg zijn dermate hoog dat nauwelijks van een terugverdientermin kan worden gesproken', aldus Bernheze. 'De voordelen zitten vooral in het opdoen van ervaring, het terugdringen van lichtvervuiling/lichthinder en ook het verminderen van het energieverbruik, dat op rond de 40 procent wordt geschat ten opzichte van traditionele verlichting.'

> Meer dan een netwerk

Karin Broer

De fiets in een achterstandswijk heeft meer nodig dan een nette fietsroute, zo blijkt uit de inzendingen voor de ideeënprijsvraag De fietsvriendelijke wijk van de Fietzersbond. In veel wijken ontbreekt bij een deel van de bewoners een fietscultuur. Daarom is het tijd voor gratis fietsen, in het oog springende fietsenstallingen en opvallende fietsroutes.

Maak een ontwerp voor één van de veertig aandachtswijken waarin de fiets het meest logische vervoermiddel is. Dat was kort gezegd de opdracht van de ideeënprijsvraag De fietsvriendelijke wijk van de Fietzersbond. De veertig aandachtswijken - die tot voor kort Vogelaarwijken heetten - zijn zeer verschillend maar hebben wel een overeenkomst. In veel van die wijken wonen allochtonen die minder fietsen dan de doorsnee Nederlander.

Dat is de reden dat veel van de 26 inzeggende teams van stedenbouwers, verkeerskundigen en landschapsarchitecten zochten naar manieren om de fiets zichtbaarder te maken. Sommigen kiezen voor een gratis schoolfiets analoog aan de schoolmelk, anderen geven de fietsenstalling een centrale plek in de wijk of zorgen dat de bewegingen van fietsers zichtbaar worden op het wegdek. In ieder geval moet er meer gebeuren dan alleen de aanleg van mooi fietsnetwerk. Dat is niet genoeg om in een wijk de fiets het meest logische vervoermiddel te maken.

In de opgave werd expliciet gevraagd naar ideeën voor de fietsenstalling. Ook een stalling moet meer zijn dan alleen een stalling, lijken de inzenders te zeggen. Prijswinnaar Posad geeft de fietsenstalling er een aantal functies bij zodat het een belangrijkere plek wordt. De Brik, zoals zij dit nieuwe concept noemen, heeft zowel een economische als een sociale functie en tegelijkertijd zijn de 'Brikken' bakens langs het fietsnetwerk. Er waren inzenders die oplossingen bedachten om de ruimte die geparkeerde fietsen innemen dubbel te gebruiken. Bijvoorbeeld een kleine ov-halte met half overdekt een aantal fietsparkeerplekken. Of een fietsparkeerplek geïntegreerd in een bankje, een fietsenstalling die tegelijkertijd een speeltoestel is en - wel heel utopisch - een verhoogd fietspad waaronder ruimte is voor fiets- en autoparkeren.

Ook vroeg de Fietzersbond expliciet naar ideeën voor de schoolomgeving. De antwoorden waren divers: zorg voor een fietsoefenterrein, zet de auto op afstand, maak een kiss-and-ride zone voor de ouders die met de auto hun kind brengen. En dan was er een team dat bedacht om de autoroute onder de school door te laten lopen, met als noviteit dat de autorijdende ouders er wel extra voor moesten betalen.



Groene shared space, kinderkopjes met gras voor auto's

Fietsweg langs singel-arboretum

Fietsbewaker, conciërge & groenteman

Stalling staat op de as van het fietsnetwerk

OB5 'de Hoeksteen'

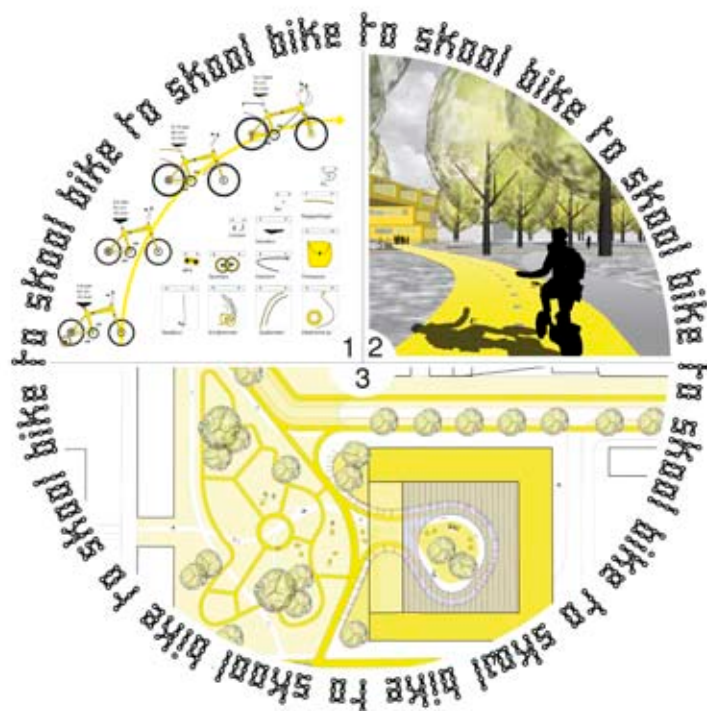
Brik: een kleine fietsenstalling gecombineerd met een groentewinkel of een kiosk.

Bike to school: Gratis schoolfiets

In de inzending die de tweede prijs in de vakwereld kreeg, staat fietseducatie centraal. Deze inzending voor de Dordtse wijk Wielwijk-Crabbehof, van de gemeente Dordrecht samen met Lola Landscape Architects, zet er op in dat ieder kind leert fietsen. Petra Godefrooij-Meijers, beleidsmedewerker verkeer van de gemeente: 'Bike to school zorgt dat ieder kind leert fietsen, zoals vroeger ieder kind leerde zwemmen. We zien dat in andere culturen het niet vanzelfsprekend is om van jongs af aan te fietsen.' Daarom wordt voorgesteld een gratis schoolfiets beschikbaar te stellen. Op de plaatjes is een soort meegroeïend fietsje te zien dat begint met zijwieltjes en eindigt als een volwaardige sportfiets.

Voor het fietsroutenetwerk is verder voorgebouwd op de ruimtelijke visie die al eerder voor de wijk werd gemaakt en waarin de fiets meer ruimte heeft gekregen, en de auto minder (zie ook Fietsverkeer 21, interview Arij van der Stelt). Daarnaast is er een fietsoefenterrein gesitueerd naast de school. Fietsen in de wijk wordt verder zichtbaar gemaakt met bijbehorende fietsparkeervoorzieningen, zoals een met fietsenrek geïntegreerd bankje. Dat laatste zou wel eens het eerste gerealiseerd kunnen gaan worden, aldus Godefrooij-Meijers.

Bike to school: meegroeïend fietsje dat begint met zijwieltjes en eindigt als een volwaardige sportfiets.



Brik: fietsenstalling als baken in de wijk

De eerste prijs in de vakwereld ging naar Posad, een jong stedenbouwkundig ontwerp bureau uit Den Haag. Zij maakten een ontwerp voor de Rotterdamse wijk Pendrecht. Han Dijk van Posad: 'Het is het gedeelte van Rotterdam met de laagste huren, waar de nieuwkomers terechtkomen. Wij vonden het belangrijk om in deze wijk kleine economische impulsen te realiseren. Het is een wijk met relatief veel zelfstandig ondernemers.' Zo bedachten ze de Brik, een kleine fietsenstalling voor 20 à 30 fietsen die bijvoorbeeld gecombineerd wordt met een groentewinkel of een kiosk.

Uitgangspunt voor het ontwerp is de stedenbouwkundige structuur die Lotte Stam-Beese oorspronkelijk voor de wijk ontwierp. Posad wilde deze structuur, ooit opgezet vol idealisme over lucht en ruimte, voor de arbeiders nieuw leven inblazen. Dijk: 'Het huidige gebruik past niet meer bij die opzet. We stelden ons de vraag hoe we deze structuur nieuw leven in kunnen blazen. Hoe kunnen we bijvoorbeeld de groene ruimtes tussen de gebouwen gebruiken?'

Aan de basis van het ontwerp van Stam-Beese liggen twee assenkruisen waar belangrijke voorzieningen als scholen en het ziekenhuis aan gesitueerd zijn. Nu zijn dat autostraten vol geparkeerde auto's. Posad bedacht hoe dat assenkruis fietsvriendelijker kon worden gemaakt. De assen zijn gekoppeld aan een netwerk waarvan de haarvaten dwars door de gemeenschappelijke tuinen tussen de woongebouwen lopen. Op strategische plekken langs het fietsnetwerk, zoals bij de school of het metrostation, staat de Brik. Je kunt er dingen kopen, er is een reparatiegelegenheid of er is informatie te vinden over bijvoorbeeld fietsroutes of fietslessen. 's Avonds sluit de Brik weer en is het een vandalismebestendig lichtobject. Zo heeft dit ontwerp drie lagen: het fietsvriendelijk gemaakte assenkruis, het haarvatennetwerk door binnentuinen en op strategische plekken de Brik.

Velocity: meer activiteiten op straatniveau, winkels op de plekken van garages en fietsenstallingen.



Velocity: aandacht voor sociale veiligheid

In het ontwerp Velocity waarmee Anne-Sietske Verburg en Rens Wijnakker, studenten landschapsarchitectuur van de Wageningen universiteit, de tweede prijs behaalden, is er veel aandacht voor sociale veiligheid. Wijnakker: 'We hebben gemerkt dat ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid heel belangrijk zijn om fietsvriendelijkheid te creëren.'

De stedenbouwkundige opzet van de Utrechtse wijk Kanaleneiland maakte het niet gemakkelijk om sociale veiligheid te creëren. Er zijn lange van noord naar zuid lopende straten met hoogbouw en garages op straatniveau. Van oost naar west zijn er kortere straten met laagbouw. Wijnakker: 'Wij hebben voorgesteld in die langere straten zoveel mogelijk activiteiten te realiseren, winkels op de plekken van garages, fietsenstallingen, zodat je meer activiteiten op straatniveau krijgt. Voor de straten van oost naar west stellen we voor zoveel mogelijk terrein binnen privédomein te krijgen, grotere voortuinen. En de

weg vormgegeven als grote brede stoep waar de auto te gast is.' Maar de meest in het oog springende elementen van Velocity zijn de twee diagonale fietsassen die dwars door woonblokken gaan, 'bicycle highways' waar de fiets geen kruisend verkeer tegenkomt. Wijnakker: 'Dat is natuurlijk een controversieel deel van het plan. We hebben hiervoor gekozen omdat er toch in deze wijk wordt in gezet op slopen en herbouwen.'

Hoewel Houten een geheel andere stedenbouwkundige structuur heeft dan Kanaleneiland was dat wel een van de inspiratiebronnen. De fiets krijgt dankzij de diagonalen directe routes, terwijl de auto altijd aan de buitenkant blijft, maar wel vrijwel overal kan komen.

Het aardige van dit ontwerp is dat er gedacht is aan verschillende omstandigheden: regenachtige dagen, avond en nacht. Voor die tijdstippen hebben ze alternatieve routes bedacht voor de fietsassen die deels door parkachtige omgeving gaan.

In totaal kwamen er 26 inzendingen binnen bij de Fietzersbond dit voorjaar: 20 uit de vakwereld en 6 van studententeams. De kwaliteit van de inzendingen uit de vakwereld viel wat tegen. De derde prijs werd niet uitgedeeld. De derde prijs bij de studenten (hier niet besproken) ging naar het ontwerp Baarsjes Bike van studenten bouwtechnische bedrijfskunde. De jury werd gevormd door Elco Brinkman, voorzitter Bouwend Nederland, Ton Venhoeven, rijksadviseur voor de infrastructuur, Ineke Spapé, lector verkeer en stedenbouw aan de NHTV, Job van den Berg van DHV en Francine Houben, directeur van Mecanoo architecten.

De ontwerpen worden van 2 t/m 17 november tentoongesteld in de hal van het ministerie van VROM. Verder zijn op de website van de Fietzersbond de winnende ontwerpen te zien in pdf: www.fietzersbond.nl.

Dwalen door Den Haag: Event maakt fietsen zichtbaar

De eerste prijs bij de studenten ging naar Dwalen door Den Haag, een ontwerp dat eigenlijk meer een methode is. Vier studenten bouwkunst van de Hogeschool voor de kunsten in Arnhem stapten in de Schilderswijk op de fiets en brachten in kaart wat de voor fietsers prettige plekken zijn om zich te bewegen. Dit volgens de ideeën van de Franse filosoof Guy Debord die de beleving van de stad centraal stelt.

Gert Jan Samsom: 'In stedenbouw wordt van oudsher meer op een objectieve manier naar wijken gekeken. Bij Debord gaat het ook om de beleving, daarom zijn wij letterlijk gaan dwalen. Dan ontdek je wat de interessante plekken in de wijk zijn.'

De Schilderswijk is een wijk met hoge dichtheden. Samsom: 'Als fietser ga je vanzelf op zoek naar rustpunten, naar ruimte, naar een plein of een park. We bleken alle vier andere routes te hebben gefietst, maar interessant is dat we dezelfde soort plekken hebben gezocht.'

Samsom en zijn collega-studenten gingen fietsen zonder iets af te weten van fietsnota's of bestaande fietsroutes. Op basis van hun ervaringen én met een kaart van de belangrijkste bestemmingen in de wijk werd een aantal fietsroutes getekend.

Omdat ze gemerkt hadden dat er weinig andere fietsers waren, bedachten de studenten dat er een event moest komen waar de bewoners met oranje geverfde fietsbanden de belangrijkste fietsroutes letterlijk zichtbaar zouden maken. Op andere plekken zouden oranje geverfde fietsen (of kunstwerken) de routes aangeven.

Voor de stedenbouwers in de jury werden heel enthousiast van deze inzending. Het past in de tijdgeest, geen grote ingrepen, maar met minimale middelen (niet meer dan 20.000 euro) de bewoners erbij betrekken. Of het tot een praktische uitvoering komt is de vraag, maar de studenten hebben onlangs een presentatie voor de gemeente Den Haag gehouden.

Dwalen door Den Haag: bewoners maken met oranje geverfde fietsbanden de belangrijkste fietsroutes zichtbaar.



> Veiliger infrastructuur voorkomt **enkelvoudige** fietsongevallen



Wieke Ormel, Consument en Veiligheid

Paul Schepers, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Ondanks de grote aantallen slachtoffers is er weinig kennis over enkelvoudige fietsongevallen, ongevallen waarbij alleen een fietser betrokken is. Er zijn uiteenlopende oorzaken waardoor fietsers vallen of sterk uit koers raken. Ze verliezen hun evenwicht als ze met een voet van de trapper schieten, maken een verkeerde beweging bij het op- of afstappen, moeten plotseling uitwijken, rijden over een hobbel, glijden uit, enzovoorts. Ook rijden fietsers tegen stoepranden, paaltjes en obstakels in de berm. Zijn de oorzaken hiervan te achterhalen? En wat is er aan te doen?

Van de fiets vallen of tegen een obstakel botsen komt vaak voor. De Spoedeisende Hulp (SEH)-afdelingen van ziekenhuizen behandelen jaarlijks circa 46.000 slachtoffers na een zogenaamd 'enkelvoudig fietsongeval'. Ongeveer 6.000 daarvan worden in het ziekenhuis opgenomen. Dat is ongeveer een derde van alle ziekenhuisopnamen na verkeersongevallen. Door de grote aantallen zijn de medische kosten naar schatting 70 miljoen euro per jaar, bijna de helft van de totale medische kosten bij verkeersongevallen. Genoeg aanleiding

Top 10 ongevalsoorzaken

1	Door een onhandige beweging
2	Door het wegdek
3	Door het gedrag van iemand anders
4	Er gebeurde iets met de fiets
5	Door weersomstandigheden
6	Door lichamelijke omstandigheden
7	Er kwam iets tussen de spaken
8	Door stunts
9	Er was iets met de ketting
10	Door omgevingsomstandigheden

voor een nader onderzoek dat Stichting Consument en Veiligheid en Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS-DVS) uitvoerden.

Exacte cijfers zijn moeilijk boven tafel te krijgen. Als iemand van de fiets valt en ernstig gewond raakt, is de eerste reactie om een ambulance op te roepen. De politie komt zelden ter plaatse en registreert nauwelijks enkelvoudige fietsongevallen. Wegbeheerders monitoren de verkeersveiligheid meestal met BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) en krijgen daarvoor de enkelvoudige fietsongevallen alleen beperkt in beeld via meldingen en klachten van burgers.

Consument en Veiligheid beschikt dankzij het Letsel Informatie Systeem (LIS) over informatie van slachtoffers die op SEH-afdelingen zijn behandeld. Slachtoffers van fietsongevallen die in het LIS zijn geregistreerd hebben een vragenlijst toegestuurd gekregen. In totaal werden 784 ingevulde vragenlijsten van slachtoffers van enkelvoudige fietsongevallen teruggestuurd. Van de slachtoffers waren 723 bestuurder en 61 passagier. Om meer inzicht te krijgen in de kenmerken van de ongevallocatie hebben daarnaast twee stagiaires van de Universiteit Leiden in opdracht van RWS-DVS de ongevallocaties van 70 enkelvoudige fietsongevallen geschouwd, gefotografeerd en geanalyseerd als er een vermoeden was dat de infrastructuur een rol speelde.

Veel manieren van vallen

Er zijn vele manieren waarop fietsers ten val komen of tegen een obstakel botsen. Zowel gedragsfactoren als factoren die te maken hebben met infrastructuur of de fiets zelf kunnen een rol spelen. De meest voorkomende factoren zijn weergegeven in de Toptien ongevalsoorzaken.

In willekeurige volgorde een overzicht van mechanismen en scenario's die zijn gevonden in het onderzoek:

- Fietsers maken een onhandige beweging, bijvoorbeeld een stuurfout bij een uitwijkmanoeuvre. Botsen tegen een stoep(rand) of in de berm raken en vallen bij het op- of afstappen worden vaak toegeschreven aan een onhandige beweging.



- Fietsers raken uit balans en vallen of raken sterk uit koers doordat een voet van de trapper glijdt, doordat ze door kuilen, over hobbels of een voorwerp op de weg rijden, enzovoorts.
- Fietsers glijden uit door grind, zand, modder en ijs. Een wiel kan tussen de tramrails glijden zodat de fiets onbestuurbaar wordt. Ook de randen van metalen rijplaten en betonplaten met een metalen rand kunnen bij nat weer problemen veroorzaken.
- Fietsers botsen tegen een paaltje of wegversmalling, bijvoorbeeld terwijl ze naar iets naast de weg of ander verkeer kijken of doordat ze achter een andere fietser rijden en het obstakel te laat zien. Ook botsingen tegen trottoirbanden, geparkeerde auto's en autoportieren komen voor. Botsingen tegen een boom, struik of lantaarnpaal gebeuren wanneer een fietser van de weg afraakt.
- Hoewel botsingen met andere verkeersdeelnemers buiten de scope van dit onderzoek vielen, spelen andere verkeersdeelnemers soms toch een rol. Zo komt het voor dat de fietser moet uitwijken en daardoor tegen een trottoirband botst of uitglijdt.
- In mindere mate spelen gebreken aan de fiets een rol: door

Voorkom enkelvoudige ongevallen

> Zie ook: www.fietsberaad.nl/kennisbank

Rapport 'De rol van infrastructuur bij enkelvoudige fietsongevallen' en notitie 'Advies enkelvoudige fietsongevallen'.

1

Kies voor vlakke en duurzame verhardingen, bijvoorbeeld goed gefundeerd asfalt of cementbetonverhardingen.



4

Geef fietspaden en fietsstroken minimaal de breedte zoals die wordt geadviseerd in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.



5

Investeer in onderhoud en preventieve gladheidsbestrijding op het fietsnetwerk (ook de wegen in het fietsnetwerk).



een defect aan de fiets komen bestuurders te vallen of botsen. Het gaat dan vooral om onderdelen van de fiets die stuk gaan en remmen die blokkeren.

- De rol van afleiding door mobiele telefoons en MP3-speakers is niet groot. Het komt wel regelmatig voor dat fietsers vallen terwijl ze praten met een medefietsers of achterom kijken. Het eerste kan komen door een onvoldoende breed fietspad, het laatste door balansproblemen bij achterom kijken, enzovoorts.
- Passagiers, los achterop of in een fietszitje, zijn afgeleid of schrikken en komen daardoor met hun voet tussen de spaken.

Alcohol en leeftijd

Enkelvoudige fietsongevallen gebeuren vaker 's nachts en met name vaker gedurende de weekendnachten (zie tabel 1). Acht procent van de slachtoffers geeft aan meer dan twee glazen alcohol te hebben gebruikt voor het ongeval. In het weekend ligt dit hoger. Bij de 28 ongevallen in weekendnachten in dit onderzoek hadden maar liefst 20 slachtoffers meer dan 2 glazen alcohol gedronken. Alcoholgebruik is mogelijk een belangrijke factor bij de verhoogde ongevalkans in de weekendnachten. Bij de slachtoffers die in het ziekenhuis zijn opgenomen is significant vaker sprake van alcoholgebruik. Afgezet tegen het aantal reizigerskilometers hebben jon-

	Weekdag	Weekenddag ¹
Ochtend [06.00-11.59 uur]	1,3	2,0
Middag [12.00-17.59 uur]	1,7	2,3
Avond [18.00-23.59 uur]	3,4	5,0
Nacht [00.00-05.59 uur]	9,9	28,0

Tabel 1

Jaarlijks aantal SEH-behandelingen na enkelvoudige fietsongevallen per miljoen gefietste kilometers; naar tijdstip en dag van het ongeval.

(Bron: LIS 2003-2007, Consument en Veiligheid; MON 2003-2007, RWS-DVS)

¹ onder weekenddag wordt verstaan vrijdagavond 18.00 uur t/m zondagavond 23.59 uur.



2

Voorzie fietsvoorzieningen altijd van een draagkrachtige berm van 30 tot 40 centimeter met een minimaal hoogteverschil tussen de berm en de verharding (hooguit enkele centimeters) en een obstakelvrije zone van circa 1 meter.



3

Pas afsluitpaaltjes alleen toe als veel misbruik door zwaardere motorvoertuigen te verwachten is en maak ze opvallend. De meeste paaltjes zoals die anno 2009 worden geplaatst zijn onvoldoende opvallend voor ouderen, slechtienden en sommige fietsers die ter plaatse onbekend zijn. Inleidende markeringen zijn zeldzaam.



6

Voorkom ook gladheid door zand, grind, modder, olie, vet of voorwerpen op het wegdek.

7

Richt de onderhoudsorganisatie zo in dat snel actie ondernomen kan worden op terecht klachten die binnenkomen via meldpunten.



geren en ouderen een verhoogd aantal SEH-behandelingen na enkelvoudige fietsongevallen terwijl het aantal ziekenhuisopnamen alleen bij ouderen verhoogd is (zie figuur 1). Bij de jongeren tot 12 jaar spelen vermoedelijk beperkte vaardigheden in het fietsen een rol. Bij de leeftijdsgroepen tot 19 jaar fietst men vaker samen tijdens het ongeval, waarbij afleiding, zoals praten en gedrag van anderen, een oorzaak van ongevallen kunnen zijn. Bij de leeftijdsgroep vanaf 55 jaar spelen vermoedelijk fysieke beperkingen een grotere rol. Veel ongevallen bij senioren gebeuren tijdens het op- of afstappen. Ook lijken

senioren eerder afgeleid te worden door of te schrikken van andere verkeersdeelnemers. Ten slotte blijken enkelvoudige ongevallen bij senioren vaak ernstige gevolgen te hebben. Een kwart van de senioren wordt na een ongeval in het ziekenhuis opgenomen.

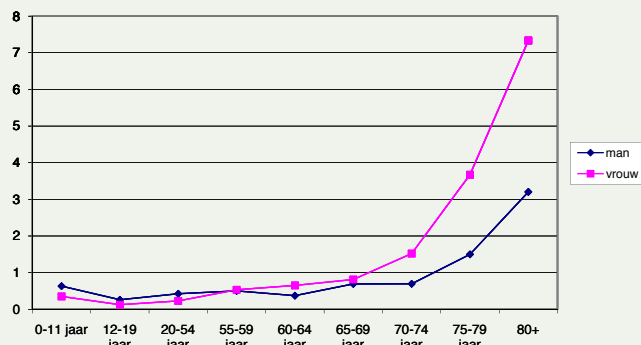
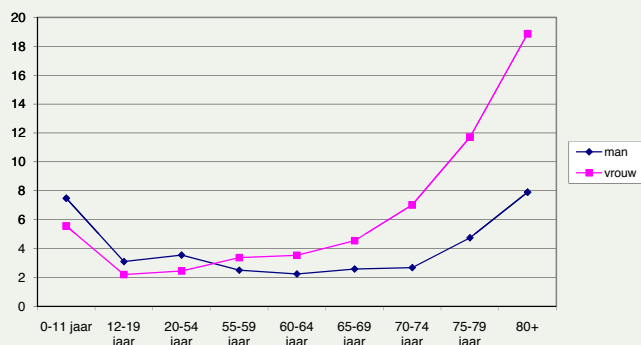
Voorlichting

Ouderen en kinderen lopen een verhoogde kans op een enkelvoudig fietsongeval. Voor deze aandachtsgroepen worden initiatieven genomen. Consument en Veiligheid werkt samen

Figuur 1

Aantal SEH-behandelingen (links) en ziekenhuisopnamen (rechts) na enkelvoudige fietsongevallen per miljoen gefietste kilometers; per leeftijdsgroep

Voor ouderen en dan met name voor oudere vrouwen is de kans op letsel door een eenzijdig ongeval groot. Kinderen worden relatief vaak op de eerste hulp behandeld, maar het aantal ziekenhuisopnamen is niet hoger dan voor andere leeftijdscategorieën.





Er kan makkelijk grind terechtkomen op het wegdek waar fietsers een bocht maken. Dat vergroot de kans dat ze uitglijden.



Fietsers moeten op een neerwaartse helling een scherpe bocht naar rechts maken en kunnen dan uit balans raken.

met de BOVAG en de Fietzersbond aan een campagne waarbij ouders worden voorgelicht over fietsstoeltjes en spaakafscherming. De nadruk ligt op voorlichting aan en door de fietsenmaker. Ouderen kunnen worden voorgelicht over valpreventie onder andere binnen de Fietsschool en via de ouderenbonden. Oudere fietsers kunnen hun veiligheid verbeteren door een veilige fiets, voorzieningen aan de fiets (bijvoorbeeld antislip op de trappers, fietstassen, een achteruitkijkspiegeltje, enzovoorts) en gedrag (bijvoorbeeld niet te dicht bij trottoirbanden fietsen). Voor dergelijke aspecten is aandacht in de cursus 'Veilig en gezond blijven fietsen'. Deze cursus maakt onderdeel uit van de Fietsschool van de Fietzersbond die ook cursussen voor andere doelgroepen verzorgt. De school is in 2007 kleinschalig gestart met het opleiden van fietsdocenten. Vooralsnog is het bereik beperkt, maar de Fietsschool kan verder landelijk worden uitgerold.

Veilige infrastructuur

Een deel van de enkelvoudige fietsongevallen is te voorkomen met een veilige infrastructuur. Alle groepen fietsers kunnen daarvan profiteren. Het gaat daarbij niet alleen om losliggende stoeptegels. Het belangrijkste is dat ontwerpers van de infrastructuur zich kunnen inleven in fietsers. Ter illustratie zijn twee foto's van ongevallocaties weergegeven (afbeelding 2 en 3). Op de locatie op foto 2 kan makkelijk grind terechtkomen op het wegdek waar fietsers een bocht maken. Dat vergroot de kans dat ze uitglijden. De locatie op foto 3 betreft een fietspad waar fietsers op een neerwaartse helling een scherpe bocht naar rechts moeten maken. Fietsers kunnen hier makkelijk uit balans raken. Met meer inlevingsvermogen kunnen de locaties waarschijnlijk veiliger vormgegeven worden. Dat voorkomt niet alleen enkelvoudige fietsongevallen maar ook het aantal botsingen tussen fietsers onderling. Verder bevorderen dergelijke maatregelen het fietscomfort waardoor ze passen in een fietsvriendelijk beleid.

Lezers reageren:

Naar aanleiding van het rondetafelgesprek van de Tweede Kamer over nota Atsma 'Een tandje erbij...' vroeg het Fietsberaad bezoekers van de website: Wat moet de rijksoverheid volgens u doen aan het fietsbeleid?

Veel knelpunten die fietsers ervaren hebben meer met de uitvoering en minder met het fietsbeleid te maken. Dat maakt het lastig voor de rijksoverheid om beleid te voeren, omdat de uitvoering voornamelijk bij de lagere overheden ligt. In zo'n situatie is een sterke kennismakelaar in de vorm van het Fietsberaad noodzakelijk. Het Fietsberaad vervult een uitstekende functie in het verzamelen van kennis en het doorgeven aan de lagere overheden. Wel is mijn ervaring dat de kennis voornamelijk terechtkomt bij gemeenten die al in enige mate fietsvriendelijk zijn. Juist de overheden waar nog de meeste winst valt te behalen, worden om uiteenlopende redenen niet bereikt. Het Rijk kan hier een rol in spelen door bijvoorbeeld in de vorm van prestatieafspraken voor de BDU-uitkering de vinger aan de pols te houden bij de lagere overheden of in de algemene uitkering van het Gemeentefonds geld te labelen voor het onderhoud van fietsvoorzieningen.

Herbert Tiemens, gemeente Houten

Ik vind dat er op korte termijn een onderzoek moet komen naar maatregelen om de herkenbaarheid van het wegverloop en de opvallendheid van paaltjes voor fietsers te verbeteren. Aansluitend daarop moet de nieuwe kennis zo vlug mogelijk moet worden toegepast door vertaling van de uitkomsten naar een CROW-richtlijn voor wegbeheerders.

Berry den Brinker, Vrije Universiteit Amsterdam

Voor auto's bestaat een parkeernorm. Een parkeernorm voor fietsen zou ook zeer welkom zijn.

Daan Goedhart, Fietsersbond

Met name bij de recreatieve fietsvoorzieningen valt de achterblijvende infrastructuur op. Fietspaden zijn nog vaak te smal uitgevoerd of worden onvoldoende onderhouden. Verkeerstechnisch zijn er veel hindernissen, bijvoorbeeld de onbeveiligde kruisingen van populaire fietsroutes met drukke verkeerswegen. Omdat het vrijetijdsfietsen zeer populair is en vooral bij ouderen, pleit ik voor beveiligde oversteekmogelijkheden.

Han van Rijn, Fietsersbond

Ook reageren op een artikel? Dat kan via fietsberaad.nl.

Onder de rubriek Fietsverkeer vindt u het betreffende artikel.

Bij elk artikel treft u een reactiemogelijkheid aan.



Ik zou willen toevoegen: 'fietsbeleid als belangrijke maatregel voor klimaatbeleid'. Op de bijeenkomst die het Fietsberaad hierover in juni organiseerde, bleek uit studie van het PBL dat intensief fietsbeleid een flinke bijdrage kan leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot (en verbetering luchtkwaliteit). Kortom, tijd voor het verbinden van fietsbeleid (V&W) en klimaatbeleid (VROM).

Martien Das, SenterNovem/VROM

Wij zijn voorstander van snelfietsroutes tussen woon- en werkgebieden van voldoende breedte en voorrang. Ideaal voor de eBiker die over het algemeen een grotere woon- werkafstand zal afleggen met een hogere snelheid. Wij bepleiten tevens een Rijksstimulans die gemeenten, beheerders van bedrijvenparken en lokale werkgeversverenigingen in staat stelt een kopgroep te formeren van pakweg de vijf belangrijkste werkgevers en samen met hen binnen een jaar een plan voor eBikes voor het forensen of voor klantbezoek in uitvoering te brengen.

Ben Wouters, Active eConcept

Geef de fiets een nieuw elan. Maak de fiets populair bij de jeugd, bijvoorbeeld (pop)sterren op de fiets. Installeer meer aftelstoplichten. Denk eens na over een kenteken voor de fiets. Hier kan dan weer een kentekenbewijs (diefstalpreventie) en een APK (gevaarlijke fietsen van de weg) aangehangen worden.

Bas Oosterhout, MacBike

Bezitters van bakfietsen en elektrische fietsen vragen om hogere kwaliteit van fietspaden (breder, gladder, rechter), nieuwe netwerken (gericht op langere afstanden) en aandacht voor stallingen. Bij bewaakte stallingen (met name bij stations) dient ruimte te zijn voor bakfietsen en moeten er oplaadpunten zijn voor elektrische fietsen. Voor onbewaakte stallingen is een versnelde invoering van 'Fietsparkeer' nodig om het bezit te beschermen en/of in combinatie met elektrische stalling, zoals Lock 'n Go.

Roland Kager, gemeente Deventer

Het plaatsen van bijvoorbeeld een fietstrommel op een parkeerplaats kan nu niet zomaar: er verdwijnt een parkeerplaats en omwonenden kunnen bezwaar maken. Er zou een landelijke regeling moeten komen die het mogelijk maakt een parkeerplaats snel en zonder procedures in te ruilen voor een fietstrommel.

Hartger Wassink

> Zie voor meer reacties: www.fietsberaad.nl, zoek op: rondetafel.

het laatste woord

> 'Als leek weet je veel dingen niet'

Karin Broer

Zoals bij zoveel scholen is het in de ochtendspits tamelijk chaotisch rond de Montessorischool in Leeuwarden. Stilstaande auto's maken de toegang van de school lastig te bereiken voor fietsende kinderen en ouders. Bijna iedereen fietst daarom het laatste stuk over de stoep. Zelfs personeelsleden volgen die route, zo zien we deze ochtend. Ouders en schoolleiding maken zich al langer zorgen om deze situatie, zegt ook Jehannes van Haskera, verkeersouder op de Montessorischool in de wijk Bilgaard in Leeuwarden.



Foto: Alex de Haan

Wat doen jullie als verkeerscommissie?

'We hebben de gemeente gevraagd om met een oplossing te komen. De gemeente heeft een stagiair van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden aan het werk gezet. Zijn oplossing, die we gisteren hebben besproken, is eigenlijk heel eenvoudig: een oprit bij de school, zodat fietsers gemakkelijk bij de ingang het schoolplein op kunnen fietsen. En, omdat er bij een oprit niet geparkeerd mag worden, heb je meteen een parkeerverbod voor de deur. Wij verwachten dat dit de situatie flink zal verbeteren. Het asfalt voor de schooltoegang krijgt een groene kleur. Ik dacht eerst: groen? Ik associeerde dat met een speelplaats. Het is toch niet de bedoeling dat kinderen daar gaan spelen? Maar zo is het met veel in het verkeer: je kunt het van twee kanten bekijken. Spelende kinderen zorgen ook voor een verkeersremmend effect, maar als ouders dekken we ons liever in tegen risico's.'

Hebben de verkeersambtenaren genoeg oog voor de problematiek rond scholen?

'De ambtenaren met wie wij contact hebben zeker wel. Ik heb

gemerkt dat je als leek veel dingen niet weet. Er staat aan het begin van de wijk een bordje dertig, maar er wordt vaak harder gereden. Waarom kan er geen extra bord komen, vroegen wij. Dat willen ze niet, want het moet in principe duidelijk zijn: als je een wijk inrijdt, dan is het dertig. We hebben het bijvoorbeeld ook over een fietsstrook gehad, maar de ambtenaren vinden een fietsstrook niet passen in een 30-kilometergebied. Als beginnend verkeersouder heb je geen idee wat het beleid is van een gemeente, je hebt geen kaas gegeten van verkeerskundige inzichten. Je kunt wel fantaseren, maar het moet passen binnen de kaders van het beleid.'

Hoe wordt het echt veiliger rond de scholen?

'De oplossingen moeten ondermeer van de planologie komen. In een bestaande wijk is het altijd lastig om situaties aan te passen. Hier in deze wijk liggen twee drukke straten. Veel van onze leerlingen moeten zo'n straat oversteken. In een nieuwe wijk zou je in de planfase kunnen kijken wat een geschikte plaats voor de school is en welke routes kinderen en ouders dan moeten afleggen.'