

REDACTIONEEL

Dit is het eerste nummer van Fietsverkeer, een magazine dat drie keer per jaar verschijnt, eventuele themanummers daargelaten. Fietsverkeer heeft veel weg van een nieuwsbrief, maar bevat ook elementen van een vakblad. Met dit magazine informeert het Fietsberaad iedereen die beroepsmatig bij fietsverkeer en fietsbeleid betrokken is over ontwikkelingen binnen het vakgebied. Die informatie kan eigen projecten betreffen, maar ook activiteiten van anderen, resultaten van onderzoek, statistische gegevens, ervaringen en praktijkvoorbeelden, bijeenkomsten, enz. Dit eerste nummer heeft het karakter van een proef. We willen er mee duidelijk maken welke kant we op willen met dit magazine. Hiertegenover staat de wens om aan te sluiten bij de behoefte aan informatie bij de lezers. Reacties zijn daarom van harte welkom, evenals suggesties voor meer, minder of anders. Indien u meer exemplaren van dit magazine wilt ontvangen, anderen wilt abonneren of correcties in de adressering wilt doorgeven, kunt u de bon op de achterpagina gebruiken.

IN DIT NUMMER

Column van de voorzitter	2
Fietsberaad helpt gemeenten en provincies met fietsbeleid	3
Projecten van het Fietsberaad	4
Modernisering fietsparkeervoorzieningen bij alle 380 NS-stations	6
Kennisplatform VERDI	8
CROW	9
Samenwerking Duitse gemeenten heeft succes	10
Fietser en voetganger in Rotterdam centraal	12
Speciale beleidsaandacht voor korte afstanden	14
Kansen voor de fiets	15
Fietsverkeer en ruimtelijk beleid	16

Minister Netelenbos installeert Fietsberaad:

'Goed fietsbeleid is belangrijk'



Minister Netelenbos 'tekent' voor de fiets.

"Wij fietsen veel in Nederland. Ik zeg weleens: als iedereen bij ons zijn fiets zou wegdoen, had ik een groot probleem. Daarom is het ook belangrijk dat er een goed fietsbeleid wordt gerealiseerd." Dat zei minister Tineke Netelenbos van Verkeer en Waterstaat tijdens de officiële installatie van het Fietsberaad op 26 september in het World Trade Center in Rotterdam. Samen met vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincies en de kaderwetgebieden en voorzitter Dick Buursink van het Fietsberaad 'tekende' de minister voor de fiets. "Om ons te houden aan wat we hier afspreken."

Het Fietsberaad is een onafhankelijke groep verkeersdeskundigen van voornamelijk gemeenten, provincies en adviesbureaus. "Vanaf vandaag gaan we met deze groep werken aan het in kaart brengen en uit de weg ruimen van knelpunten waar de fietser mee wordt geconfronteerd", omschreef voorzitter Buursink, voormalig wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Enschede, tijdens de installatiebijeenkomst een van de belangrijkste taken.

Kennis gebruiken

Minister Netelenbos toonde zich voorstander van meer gebruik van beschikbare kennis. "Er wordt veel

gehobbyd", zei ze, "maar mensen moeten het niet altijd beter willen weten. Ik hoor vaak: maak de fietspaden nou van asfalt, dat is voor fietsers veiliger en comfortabeler. Maar in de gemeente Den Haag hebben ze de paden tóch betegeld."

"Fietsen is gezond, goed voor het milieu en vaak het snelst", vindt de minister. Er is dus alle reden om het fietsgebruik te bevorderen, vooral om korte autoritten te vervangen. De toekomstige kilometerheffing voor automobilisten kan daar volgens haar een positieve rol in spelen. "Ik denk dat mensen dan vaker de fiets nemen."

vervolg op pagina 4

Fietser moet aandacht afdwingen

Zoveel fietsers die toch zo weinig aandacht vragen, het wekt elke keer weer verbazing. Kranten en actualiteitenrubrieken worden gevuld met nieuws over de auto. Het journaal opent bij het begin van de zomervakantie steevast met het fileleed op de autoroutes naar de zon. Het al dan niet vastlopen van het autoverkeer als de A10 bij Amsterdam wordt opgebroken, houdt de gemoederen flink bezig. Daarbij heeft bestuurlijke aandacht voor fietsbeleid vaak een plichtmatig karakter: stimulering van het fietsverkeer is politiek correct, maar als het erop aankomt staat de autobereikbaarheid voorop. Terwijl het gewoon communicerende vaten zijn. Meer fietsers in stad en dorp betekent minder auto's op de weg, en omgekeerd.

Ondertussen peddelt de fietser rustig voort op weg naar werk, winkel, school of vakantieadres. Daarbij stoort hij zich regelmatig aan openliggende fietspaden. Aan slecht gerepareerd wegdek, dat volgens de deskundigen eerst moet 'nazakken' voordat een aannemer er, vaak na maanden, weer strak asfalt 'indraait'. Aan soms eindeloos wachten bij verkeersregelinstanties. Aan het in de ene gemeente wel en in de andere geen voorrang hebben op een rotonde. Aan groene golven voor autoverkeer, terwijl de fietser stoppend en optrekkend voortploert van rood licht naar rood licht. Aan dure busbanen op routes waar het aantal fietsers het aantal buspassagiers veruit overtreft. Aan het moeten omrijden omdat de kortste weg voor het autoverkeer kennelijk belangrijker is dan een directe route met optimale doorstroming voor fietsers. Aan de investering van 70.000 gulden voor één plek in een parkeergarage, terwijl er moeilijk wordt gedaan over een bijdrage van 100.000 gulden voor een bewaakte fietsenstalling. Aan fietssuggestiestroken op drukbereden hoofdfietsroutes van amper een meter breed, terwijl voor auto's een ruime plak asfalt beschikbaar is.

Legio praktijkvoorbeelden waarover fietsers de wenkbrauwen fronsen. Toch beklimmen velen elke dag hun fiets. Schijnbaar is de gemiddelde fietser wat toleranter dan de gemiddelde automobilist. Maar eigenlijk kan het niet, die bepaald niet stimulerende houding van de meeste bestuurders. Want de fiets is het meest logische transportmiddel voor de korte afstand. Het wordt tijd dat iedere bestuurder dat gaat inzien.

Het kabinet gaat er in het grotestedenbeleid vanuit dat vitale steden de motor moeten zijn voor een evenwichtige ontwikkeling van ons land. De concentratie van instellingen op het terrein van zorg, onderwijs, detailhandel en de enorme groei van de dienstensector, die juist in de stad het sterkst is, genereert een enorme vraag naar mobiliteit. Die is in het bestaande stedelijke gebied met z'n huidige infrastructuur amper nog op te vangen. De verkeersstromen vanuit de randgemeenten naar de steden in combinatie met de binnenstedelijke verplaatsingen maken bestemmingen op bepaalde dagdelen moeilijk bereikbaar.

Dit bereikbaarheidsprobleem wordt voor de grote en middelgrote steden de belangrijkste bedreiging voor een goede herstructurering en vitalisering. Daarom moet alles uit de kast om bewoners te stimuleren om te blijven fietsen of te gaan fietsen over de korte afstanden. Er moet een klimaat zijn waarin dat gewaardeerd wordt en waarin die fietser optimaal gefaciliteerd wordt. De fiets is immers het vervoermiddel dat garant staat voor een goede bereikbaarheid van de steden en allerlei activiteiten daarbinnen. Dat moet doordringen tot iedereen die vakmatig met ruimtelijke inrichting en (fiets)verkeer bezig is. Daar ligt een belangrijke taak van het Fietsberaad.



Het Fietsberaad zet zich in voor een sterke positie van fietsverkeer, zowel op straat als op de beleidsagenda. De fietser moet aandacht afdwingen. Misschien moeten we allemaal maar eens een dagje in de auto stappen in plaats van op de fiets. Dan wordt pas goed duidelijk hoe groot de bijdrage is die fietsers leveren aan het beheersbaar houden van het bereikbaarheidsprobleem.

Dick Buursink, voorzitter

Fietsberaad helpt gemeenten en provincies met fietsbeleid

Het Fietsberaad zet zich in voor een sterke positie van het fietsverkeer, zowel op straat als op de beleidsagenda. Omdat fietsverkeer een belangrijke bijdrage levert aan het bereikbaar, leefbaar en (verkeers)veilig houden van onze steden en dorpen.

Het Fietsberaad is een initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgewerkt in overleg met onder andere de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het InterProvinciaal Overleg. Het beraad telt zestien leden, die allen vakmatig betrokken zijn bij de ontwikkeling en uitvoering van fietsbeleid. (Voor de leden zie de kaders met citaten op de pagina's 4-11.)

Vakmensen

Aanleiding voor de instelling van het Fietsberaad vormde het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Daarin wordt de belangrijke rol die gemeenten en provincies spelen bij het realiseren en onderhouden van voorzieningen voor fietsverkeer onderstreept. Het rijk ondersteunt dit met het beraad van vakmensen uit de praktijk van het fietsbeleid, die, behalve de vertegenwoordigers van de Fietsersbond, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS, CROW en Kennisplatform VERDI, op persoonlijke titel deelnemen. Er is voor gekozen geen vertegenwoordigers van andere landelijke organisaties en instanties op te nemen. Wel onderhoudt het Fietsberaad daarmee relaties via vaste contactpersonen. Het beraad gaat vooralsnog voor vijf jaar aan de slag, met een budget van 450.000 euro per jaar. Het secretariaat is ondergebracht bij CROW. Het Fietsberaad komt vijf à zes keer per jaar bijeen en opereert zelfstandig, onafhankelijk en kritisch. Hierbij staan twee elementen centraal. Ten eerste de ontwikkeling en verspreiding van kennis en niet bijvoorbeeld het nemen van politieke of financiële beslissingen. Ten tweede richten de activiteiten zich op de vakwereld: de kennis wordt zoveel mogelijk aan de praktijk ontleend en daarvoor ook weer toegankelijk gemaakt. Het beraad beslist over eigen projecten en projecten die met andere partijen worden uitgevoerd. De activiteiten kunnen variëren van een enkele expertmeeting tot een gefaseerd traject dat begint met de probleemanalyse en eindigt met de communicatie over de resultaten van een onderzoek of experiment. De werkzaamheden worden grotendeels uitgevoerd in de vorm van helder afgebakende projecten. De voornaamste taak van het beraad is de selectie van projecten, onder meer op basis van relevantie en haalbaarheid, en vervolgens toezien op de uitvoering ervan, tot en met de verspreiding van de producten onder de doelgroepen.

Integraal

Fietsgebruik stimuleren vraagt om meer dan fietsbeleid alleen. Het vergt ook aandacht voor fietsverkeer bij

Doelstelling

FIETS  BERAAD

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

stedenbouw en de ruimtelijke ordening van activiteiten, bij inrichting, beheer en onderhoud van openbare ruimten en gebouwen, bij vervoermanagement door bedrijven en instellingen en bij relevante beroepsopleidingen. Het kan ook inhouden dat andere vervoerwijzen wat moeten inschikken of zich aanpassen. Kortom, integraal denken en werken is noodzakelijk. Het Fietsberaad maakt zich sterk daarvoor. Het neemt een eigen positie in te midden van organisaties die zich al bezighouden met fietsverkeer, maar die niet de accenten kennen die in de missie en doelstelling van het Fietsberaad staan. Tegelijkertijd kan het beraad gebruikmaken van de specifieke expertise en de netwerken van organisaties zoals CROW, Kennisplatform VERDI, AVV, NOVEM, ANWB, Stichting Fiets en Stichting Landelijk Fietsplatform.

Communicatiemiddelen

De effectiviteit van het Fietsberaad valt of staat met de kwaliteit van de verzamelde en ontwikkelde kennis en de kritische beoordeling van beleid. Daarnaast is een goede overdracht van kennis en ervaring van essentieel belang. Het Fietsberaad beschikt daarvoor over verschillende communicatiemiddelen. Zo verschijnt driemaal per jaar dit eigen periodiek. Daarnaast kan voor de informatieoverdracht per project gekozen worden voor een speciale uitgave van het periodiek, de media van verwante organisaties en de doelgroepen, of een CROW-publicatie. Verder organiseert het Fietsberaad ook, vaak samen met andere partijen, workshops, regiobijeenkomsten en excursies en draagt het bij aan congressen. Een eigen website wordt overwogen.

'Goed fietsbeleid is belangrijk'



Achter de tafel, v.l.n.r.: Margreet Steenhuisen, Peter van Vugt, Tineke Netelenbos, Dick Buursink en Jan Leeuwenburgh.

Wethouder Margreet Steenhuisen-Kuipers van de gemeente Nieuwegein, die de Vereniging van Nederlandse Gemeenten vertegenwoordigde, sloot zich daarbij aan. "Wij zijn blij met de instelling van het Fietsberaad. Als gemeenten hechten wij aan goed fietsbeleid. Dat past uitstekend in de aandacht voor de korte ritten."

Er liggen echter ook bedreigingen op de loer voor Nederland fietsland, waarschuwde de minister. "Ik sprak laatst op een beurs met andere vijftigplussers. Die fietsen veel, maar ze zijn bang dat hun fiets gestolen wordt." Gedeputeerde Peter van Vugt van de provincie Noord-Brabant toonde zich daar eveneens bezorgd over. "Fietsparkeervoorzieningen vormen een groot knelpunt. Het is van wezenlijk belang dat mensen hun fiets niet alleen kunnen stallen, maar ook kunnen terugvinden."

Er gaan stemmen op om fietsers te verplichten een helm te dragen, haalde Netelenbos een andere kwestie aan. "Daar ben ik tegen. Dat willen

mensen niet; daardoor gaan ze juist minder fietsen."

De groeiende afstanden tussen wonen en werken baren haar zorgen. "De keuze voor woningbouwlocaties zou ook een onderwerp voor het Fietsberaad kunnen zijn", meent ze. Voorzitter Buursink haakte daarop in. "Eigenlijk zou bij elk groot nieuwbouwproject het mobiliteitseffect doorslaggevend moeten zijn."

Ondergeschoven kindje

De fiets is een ondergeschoven kindje, constateerden verscheidene sprekers. Nog steeds geldt de auto als maatstaf. "Kantoren worden zo gebouwd dat je de auto riant voor de deur kunt parkeren, maar met de fiets via de zijdeur moet", gaf Jan Leeuwenburgh van de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer als voorbeeld. Het bracht voorzitter Buursink op een dilemma waar de minister zich niet over uitsprak. "De vraag die op tafel ligt, is of een fietsstimuleringsbeleid niet tegelijk een auto-ontmoedigingsbeleid is. Dat gegeven legt een forse hypotheek op ons werk."

Projecten van he

Op beleid en plannen kun je niet fietsen. Na mooie woorden zijn daden nodig. Van een pas gestarte club mag je nog niet verwachten dat die meteen een groot aantal projecten uitvoert, maar enkele heeft het Fietsberaad er inmiddels al wel op stapel gezet of in voorbereiding. Sommige daarvan komen hier aan de orde, andere elders in dit nummer.

Tegels of asfalt?

Voor fietsers is een mooi vlakke asfaltverharding het meest comfortabel. Toch moeten zij vaak genoegen nemen met klinkers of tegels. Daarvoor zijn vele redenen, goede en minder goede. De kosten worden vaak als een argument genoemd, evenals boomwortels en esthetische overwegingen. En niet te vergeten de aanwezigheid van kabels en leidingen onder het fietspad.

Het Fietsberaad wil de feiten boven tafel krijgen, zin en onzin van de verschillende argumenten tegen elkaar afwegen, en de juridische rechten en plichten van kabel-, leiding- en wegbeheerders inventariseren. Onder de hoede van CROW worden voorstudies uitgevoerd, waarvan de resultaten met de betrokken doel- en belangengroepen worden besproken. Wellicht gaat daarna een CROW-werkgroep met dit thema aan de slag.

Fietsvriendelijke verkeersregeling

Fietsers hebben vaak de indruk dat

Ruud Ditewig, gemeente Utrecht:



"Veel wegbeheerders zien de voordelen van de fiets niet als een kans. De charme van de fiets is dat je vrijwel overal kunt fietsen en overal kunt parkeren, tot aan de winkeldeur toe. Je moet de fietser niet je winkelcentrum uitjagen, maar juist binnenhalen. Laat de fietser maar letterlijk Albert Heijn binnenrijden!"

Louis Eggen, gemeente Den Haag:



"Op alle grote stations spelen dezelfde problemen. Mensen zijn vaak bang dat hun fiets gestolen wordt. Daarom moeten er goede fietsparkeervoorzieningen komen. Niet alleen bij stations maar ook thuis voor de deur. Als je je fiets niet naar het balkon op driehoog-achter hoeft te slepen, pak je ook eerder de fiets dan de auto."

Het Fietsberaad: daden en voornemens

zij er bekaaid afkomen als het gaat om de verdeling van groentijd bij verkeerslichten. Dat is meer dan eens een juiste indruk. Hoe komt dat? Kan het ook anders? Zo ja, waarom gebeurt dat dan niet? Het Fietsberaad wil antwoord op deze vragen. Enkele leden stellen momenteel een startnotitie op, die als basis moet dienen voor verdere activiteiten.

Alledaags werk

De situatie die fietsers op straat tegenkomen is de resultante van een combinatie van factoren. De beschikbaarheid van ruimte, middelen en kennis speelt bijvoorbeeld een rol, evenals het beleid dat wordt gevoerd. Van invloed zijn ook de mogelijkheden en beperkingen die de lokale medewerkers (fiets)verkeersbeleid onder vinden bij hun alledaagse werk. Het Fietsberaad wil deze lokale ambtenaren ondersteunen. Daarom is het nodig te inventariseren wat zij zoal doen, welke strategieën ze hanteren, welke knelpunten ze ondervinden, hoe ze die aanpakken, met wie ze ambtelijk en bestuurlijk te maken hebben, enzovoorts. Om antwoorden op die vragen te krijgen, gaat het Fietsberaad een aantal (fiets)verkeersmedewerkers in gemeenten een jaar lang laten volgen door een ervaren adviseur. Dat volgen kan per gemeente op de meest passende wijze worden ingevuld.

Momenteel vindt de selectie van adviseurs plaats en zoekt het Fietsberaad gemeenten, van uiteenlopend inwonertal, die in hun keuken willen laten kijken.

OPROEP

FIETSBERAAD

Het Fietsberaad vraagt gemeenten zich aan te melden voor het project *Alledaags werk*.

Kosten: zeer beperkte tijd van de betreffende medewerker en 'een blik in de keuken', vooral via dit magazine. Een reeks artikelen schetst de gang van zaken van de ontwikkeling en uitvoering van lokaal fietsbeleid. Niet terugkijkend met wijsheid achteraf van de alwetende onderzoeker, maar puur beschrijvend. De informatie is interessant voor collega-ambtenaren en geeft gelijk inzicht in ontbrekende beleidsinstrumenten.

Baten: gratis gebruik van een ervaren sparringpartner; gratis reflectie en vergelijking met de werkwijze in andere gemeenten.

Aanmelding: via de coördinator van het Fietsberaad.

Duurzaam Veilig, fase 2

Na het *Startprogramma Duurzaam Veilig* staat nu *Fase 2* voor de deur. De regio's zijn druk bezig met het samenstellen en doorrekenen van voorlopige pakketten maatregelen. Het Fietsberaad wil zich in een vroeg stadium bezinnen op de vraag of de voorziene gang van zaken uiteindelijk ook ten goede zal komen aan de veiligheid van fietsers en fietsgebruik. En of wellicht verbeteringen mogelijk zijn. Een werkgroep gaat hiermee aan de slag.

PAO-cursus

Fietsverkeer krijgt weinig aandacht in de opleiding van verkeerskundigen aan hogescholen en universiteiten. Ook aan de opleiding van stedenbouwers, planologen en andere disciplines, zoals vervoerseconomen en (verkeers)gedragwetenschappers schort het een en ander wat dat betreft. Het Fietsberaad wil daaraan iets doen. Nascholing is een eerste stap. De Stichting Postacademisch Onderwijs heeft de coördinator van het Fietsberaad gevraagd een tweedaagse cursus voor te bereiden. De cursus zal plaatsvinden op 24 en 25 april 2002.

Verkiezingen

Vakmensen kunnen nog zo goed toegerust en gemotiveerd zijn, de effectiviteit van hun inspanningen zal groter zijn als de politiek hen de ruimte laat of, beter nog, ondersteunt. Dat geldt ook als het gaat om fietsverkeer en fietsvoorzieningen. Voor het Fietsberaad is ondersteuning van de beïnvloeding van beleid, en dus van politici, een aandachtspunt. De collegeprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van 6 maart 2002 en de discussies hierover vormen een mooi eerste mikpunt.

Op te starten in 2002

Ideeën voor projecten zijn er volop: *Interlokale verbindingen*, *Recreatief fietsgebruik*, *Onderwijsmodules*, *een landelijk Fietscongres*, *Fietsen naar school*. Die lijst wordt zeker nog langer. Het Fietsberaad krijgt nog een lastige klus aan prioriteiten stellen.

Cor van der Klaauw, gemeente Groningen:



"Het Fietsberaad heeft volgens mij een gidsfunctie wat betreft maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen. Dat zou eraan moeten bijdragen dat overheidsinstellingen vaker eerst aan de fiets denken. Dat is hard nodig!"

archieffoto

Wim Mulder, gemeente Apeldoorn:



"We moeten geen fietsfreaks zijn. Fiets én auto zijn cruciaal voor de bereikbaarheid van ons stedelijk gebied. Als je zorgt voor goede doorstroming voor auto's op de hoofdwegen rond een stad, houd je die wegen aantrekkelijk. Dan kun je op de andere wegen prioriteit geven aan de fiets."

Modernisering fietsparkeervoorzieningen bij

Van de treinreizigers in Nederland komt 30 tot 35 procent op de fiets naar het station. Daarmee is de fiets het belangrijkste vervoermiddel in het vortransport. Voor het natransport stapt zo'n 10 procent op de fiets. De capaciteit en de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen op stations schieten echter vaak te kort. Daarin moet verandering komen met *Ruimte voor de fiets*, een landelijk project dat tot doel heeft de fietsparkeervoorzieningen van alle 380 stations in Nederland te moderniseren. Hiervoor is 460 miljoen gulden (209 miljoen euro) beschikbaar. De hele operatie moet in 2007 zijn afgerond.

In de brochure *Met de fiets naar de trein* heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in april 1998 voorwaarden vastgesteld waaraan fietsparkeervoorzieningen bij stations horen te voldoen. Bij elk station moeten bijvoorbeeld zowel vaste als incidentele reizigers voldoende mogelijkheden hebben om hun fiets in een bewaakte of onbewaakte stalling neer te zetten. De criteria hebben ook betrekking op loopafstanden naar de stationsingang (maximaal 200 meter voor beveiligde en 50 meter voor onbeveiligde stallingen), de afstand tussen twee fietsklemmen (37,5 centimeter), de sociale veiligheid en het tegengaan van vandalisme en diefstal.



In het project *Ruimte voor de fiets* werkt het ministerie samen met Railinfrabeheer (uitvoering), Railned (capaciteitsbepaling van bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen) en NS Stations (beheer van fietsparkeervoorzieningen en exploitatie van bewaakte stallingen). In totaal worden op alle 380 stations de fietsparkeervoorzieningen gemoderniseerd, ongeveer op 50 per jaar. De aanpak kent enorme verschillen. Van de beschikbare 460 miljoen gulden is alleen al 50 miljoen bestemd voor de modernisering van de stallingen bij Amsterdam CS. Ook de investering in de grote stalling van Leiden CS is aanzienlijk. Daarnaast zijn er kleine stallingen waar maar voor enkele tienduizenden gulden aan verbeteringen nodig is. Het merendeel van de stationsprojecten

gaat tussen de 250.000 en 1 miljoen gulden (ongeveer 115.000 en 450.000 euro) kosten.

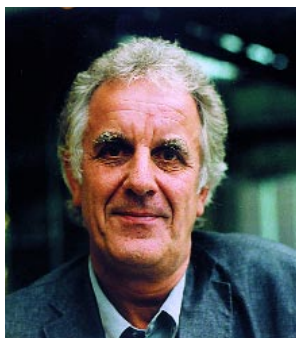
Capaciteit

Railned heeft berekend dat het project in 2007 17.000 meer onbewaakte plaatsen en 1.000 extra fietskluisen oplevert. Daarentegen vervallen er 15.000 bewaakte plaatsen. Uiteindelijk komen er dus 3.000 stallingsplaatsen bij. Samen bieden de Nederlandse stations dan ongeveer 270.000 stallingsplaatsen. Dat zijn er ongeveer net zoveel als nu. Het lijkt alsof er weinig verandert, maar dat is niet waar. Al die plaatsen zijn straks echt te gebruiken, terwijl een groot deel van de huidige capaciteit in Nederland niet goed wordt benut. Sommige stations hebben nu teveel beveiligde fietsparkeerplaatsen, andere juist teveel onbeveiligde. Bovendien gaat de kwaliteit er fors op vooruit: ruimere plaatsen, overdekt en op betere locaties. *Ruimte voor de fiets* moet zorgen voor een goede verdeling van alle capaciteit.

NS Fiets

De modernisering van de stationsstallingen is voor NS Stations aanleiding geweest om de fietsactiviteiten onder te brengen in een zelfstandig dochterbedrijf: NS Fiets. Binnen dit bedrijf wordt het beheer van de bewaakte stallingen (dat over geheel Nederland genomen kostendekkend moet zijn) strikt gescheiden van de commerciële exploitatie van de fietswinkels. NS Fiets wil het fietsgebruik naar en vanaf stations stimuleren door reizigers meer gemak en service te bieden.

Wim Salomons, gemeente Enschede:



"Het Fietsberaad bestaat naar mijn idee uit enthousiaste leden, met allemaal de wens om wat te bereiken. Maar het zal soms wel knokken worden. We moeten eerst wat presteren voor we gezien worden als een club waar je niet omheen kunt. Ik ga ervan uit dat dat lukt. Dan zou iedere gemeente moeten weten hoe het wél moet op fietsgebied."

Eveline Vet, gemeente Beverwijk:



"Het Fietsberaad zit dicht bij de decentrale overheden. Dat is een groot voordeel. Wij houden ons echt met de praktijk bezig. Wat ik belangrijk vind: hoe kun je gemeenten waar het fietsbeleid niet hoog op de agenda staat meekrijgen voor fietsplannen die de landelijke overheid bedenkt?"

alle 380 NS-stations



foto: Gerlo Beermink, Den Bosch

Gemoderniseerde fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations: Geldermalsen (boven) en Delft-Zuid.

Bijvoorbeeld door uitbreiding van de openingstijden van bewaakte stallingen. Bewaking door mensen is echter duur. Om de bewaakte stallingen toch kostendekkend te kunnen beheren, wordt de toegang daarom deels geautomatiseerd. Ze blijven dan bijvoorbeeld op werkdagen van de ochtend tot en met de avondspits bemand; buiten die periode wordt de toegang geautomatiseerd. De kleinste (de grens ligt bij zo'n 1.000 stallingsplaatsen) en meest onrendabele stallingen worden volledig geautomatiseerd.

Rol gemeenten

Railinfrabeheer voert per station overleg met de betrokken gemeente en de Fietsersbond. Daarbij kan de gemeente haar ideeën inbrengen en wijzen op toekomstige ontwikkelingen, zoals de bouw van een nieuwe woonwijk of de vestiging van een grote voorziening die veel publiek trekt. Verder kan een gemeente extra wensen inbrengen of



een financiële bijdrage leveren voor bijvoorbeeld het goedkoper of gratis maken van bewaakte stallen of het verruimen van de openingstijden van een bemande stalling.

De brochure *Ruimte voor de fiets* is in 2000 toegezonden aan alle gemeenten met een NS-station. Binnenkort is ook informatie over het project te krijgen op de website www.railinfrabeheer.nl. Hier zal ook de, per kwartaal bijgewerkte, projectplanning worden vermeld.

PROJECT

FIETS BERAAD

Ongebruikte fietsen

Met het project *Ruimte voor de fiets* zijn nog niet alle fietsparkeerproblemen bij stations opgelost. Er gaat nogal wat kostbare ruimte verloren met fietsen of wrakken die lang ongebruikt in rekken of klemmen blijven staan. Vooral op grote stations kan aanpak van die problematiek forse ruimtewinst opleveren. Voor die stations zijn ook betere prognoses nodig van te verwachten aantallen fietsen en een logischer indeling van stationspleinen, waardoor fietsers een vlotte toegang tot stations en perrons krijgen. Een werkgroep van het Fietsberaad gaat zich oriënteren op dergelijke problemen en de oplossingen ervoor. Daarvoor wordt eerst het oor te luisteren gelegd bij de verantwoordelijke instanties.

OPROEP

FIETS BERAAD

Elk nummer van Fietsverkeer zal artikelen bevatten uit de praktijk van fietsbeleid in gemeenten, kaderwetgebieden en provincies. Suggesties voor onderwerpen zijn welkom bij de coördinator van het Fietsberaad. Goede voorbeelden kunnen anderen immers inspireren. Maar omdat je van fouten het meest leert, zijn minder geslaagde verhalen ook welkom.

Henk van Zeijl, gemeente Leiden:



"Ik verwacht dat we actuele signalen van fietsgebruikers weten op te pakken en te vertalen. Ik denk bijvoorbeeld aan een probleem dat hier in Leiden rond het station erg speelt, maar ook elders: wat doen we met fietsen die wekenlang ergens blijven staan? Iedere fiets neemt een plekje in, in een ruimte die toch al beperkt is."

Gijs Overbeek, NS Fiets/NS Stations:



"Meer en tevreden fietsende treinreizigers, dat willen wij als NS Fiets bereiken. Daarom is het belangrijk knelpunten voor fietsers gezamenlijk op te lossen. Ik denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van stallingsmogelijkheden. Onvoldoende ruimte om je fiets te stallen of een nat zadel maakt fietsen niet aantrekkelijk."

Voor Kennisplatform VERDI vormt het Fietsberaad een nieuwe bron waaruit doelgroepgerichte kennis over fietsverkeer en -beleid opborrelt. Op zijn beurt kan het Fietsberaad een beroep doen op de kennis, ervaring en organisatie van het kennisplatform voor het organiseren van bijeenkomsten. Een mooi voorbeeld van tweerichtingverkeer.

Kennisplatform VERDI fungeert sinds 1997 als kennismakelaar op het gebied van verkeer en vervoer tussen het rijk en lokale en regionale overheden. Daarnaast signaleert het onderzoekswensen bij de decentrale overheden en brengt die in binnen het onderzoeksprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook zorgt het platform voor de verspreiding van kennis onder medewerkers van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies.

Drie kanalen

Voor de uitvoering van zijn taken heeft Kennisplatform VERDI drie kanalen ter beschikking. Op de website www.kennisplatform-verdi.nl staan samenvattingen van ruim 140 overzichtsstudies, rapporten en brochures met landelijke gegevens van de afgelopen tien jaar, over vele onderwerpen, waaronder fietsverkeer. Het kennisplatform organiseert ook themabijeenkomsten over actuele onderwerpen, zowel landelijk als regionaal. Nieuwe kennis die daaruit voortkomt, vastgelegd in documenten en verslagen, vormt samen met ander nieuws de inhoud van de nieuwsbrief *Know How*.

Helpdesk

Kennisplatform VERDI kent bovendien een helpdesk, die zowel telefonisch als via de website is te raadplegen. In het jaar 2000 werden hier zo'n 250 vragen over verkeer en vervoer beantwoord en ongeveer 150 publicaties opgevraagd. Vragen die in 2001 tot nog toe over fietsverkeer zijn gesteld, betroffen onder meer de voorrangssituatie op rotondes, fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen en cijfers over het fietsgebruik. Bij beantwoording van vragen wordt doorverwezen naar of gebruik gemaakt van kennis bij andere organisaties, bijvoorbeeld CROW, een andere partner binnen het Fietsberaad.

Wilma Slinger, Kennisplatform VERDI:



"Aandacht voor de fiets is nodig; de auto wordt nog teveel gepakt voor de korte afstand, terwijl de fiets veel meer kan bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in je eigen omgeving. Belangrijk om te beseffen is wel dat het fietsverkeer in relatie staat tot andere sectoren en vervoerwijzen. Integraliteit staat voorop."

FIETSBERAAD

Regionale rondetafelgesprekken

Tijdens de voorbereiding van het Fietsberaad in de maanden april, mei en juni zijn in Zuid-Holland, Groningen, Drenthe en Noord-Brabant medewerkers van provincies, gemeenten en adviesbureaus rond de tafel genodigd. Doel was om reacties op het idee van een Fietsberaad in te winnen en onderwerpen voor het werkplan te inventariseren.

De gesprekken in kleine kring bleken uitermate zinvol. Ze boden de mogelijkheid het hoe, wat en waarom van het Fietsberaad toe te lichten en er kritische kanttekeningen bij te plaatsen. Aan de orde kwamen zaken als de plaats van het beraad te midden van andere organisaties, de samenstelling van het beraad en de selectie van leden, de doelgroepen en de manieren om daarmee te communiceren. De suggesties voor activiteiten van het beraad varieerden van concrete onderwerpen om aan te pakken tot kennisvragen en de behoefte aan uitwisseling van kennis en ervaring. Een deel van de suggesties is terug te vinden in de projecten die het Fietsberaad nu oppakt.

OPROEP

FIETSBERAAD

Het Fietsberaad onderhoudt graag persoonlijke contacten met de leden van zijn doelgroepen. Het beraad wil zo onder meer inventariseren wat er op de werkvloer speelt en welke knelpunten er worden ondervonden. Ook wil het op deze manier de uitwisseling van informatie, kennis en ervaring binnen de doelgroepen faciliteren en activiteiten en producten onder de aandacht brengen. Kleinschalige bijeenkomsten in de regio, die het Fietsberaad organiseert in samenwerking met het Kennisplatform VERDI, lijken een goede vorm. Denkbaar is ook dat een gemeente een delegatie van het beraad uitnodigt voor een werkbezoek of een workshop over de lokale fietsproblematiek. Wilt u, alleen of samen met buurgemeenten, een delegatie van het Fietsberaad op werkbezoek? Of denkt u aan het organiseren van een bijeenkomst over fietsverkeer en -beleid? Neem dan contact op met de coördinator van het Fietsberaad.

Linda de Klein, provincie Noord-Brabant:



"Er gebeurt al veel op fietsgebied. Vooral waar kennis tekortschiet, kan het Fietsberaad een rol spelen. Zo wordt bij veel projecten te weinig gekeken naar de werkelijke effecten. Groeit het fietsgebruik er inderdaad door, verbetert de situatie voor fietsers echt? Het Fietsberaad kan een betere monitoring in breder verband bevorderen."

archieffoto

CROW verleent onderdak aan het secretariaat van het Fietsberaad, treedt op als 'werkgever', biedt deskundige ruggensteun en faciliteert. Een van de redenen voor deze band is dat belangrijke doelgroepen van het Fietsberaad werkzaam zijn bij organisaties die, met andere, samenwerken in CROW-verband: gemeenten, provincies, adviesbureaus en onderwijsinstellingen. Daarbij is CROW vertrouwd met het onderwerp 'fietsverkeer', zowel met infrastructuur als met fietsparkeervoorzieningen.

De betrokkenheid van deskundigen en vakmensen uit de praktijk bij de werkgroepen van CROW heeft geresulteerd in breed gedragen en direct toepasbare richtlijnen, aanbevelingen, andere kennisproducten en praktijkvoorbeelden. Sinds 1992 heeft CROW opgetreden als 'hofleve-rancier' van publicaties die verschenen in het kader van het *Masterplan Fiets* van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Leidraad

Zo verscheen in 1993 *Tekenen voor de fiets; ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. Het groeide in korte tijd uit tot een standaardwerk en werd ook vertaald in het Engels (*Sign up for the bike*) en het Duits (*Radverkehrsplanung von A bis Z*). Al snel bleek een tweede druk nodig.



In de jaren daarop zagen CROW-publicaties het levenslicht over het rationeel beheer van fietspaden (1995), de doorsnijding van het wegennet door een hoofdinfrastructuur (1998) en een aantal uitgaven over fietsparkeren. De kennisontwikkeling over dit onderwerp heeft begin jaren negentig een flinke impuls gekregen. Dat mondde in 1996 uit in *Plaatsmaken voor de fiets; leidraad voor parkeren en stallen*, kortweg: *De Leidraad*.

Fietsparkeren heeft sindsdien de wind mee. Er zijn sterk verbeterde producten op de markt gekomen, waarin wegbeheerders en openbaarvervoerbedrijven investeren en waarmee zij ervaring opdoen. *De Leidraad* is steeds goed gebruikt en werd gewaardeerd. Uit onderzoek onder de gebruikers zijn echter ook verbeterpunten naar voren gekomen. Die zijn, samen met opgedane ervaringen, verwerkt in de nieuwe *Leidraad fietsparkeren*, die in juni 2001 is uitgegeven. Deze vervangt in principe alle voorgaande CROW-uitgaven over fietsparkeren.

Fietsparkeerwijzer

Vrijwel tegelijkertijd zijn twee nevenproducten verschenen. De *Voorbeeldenbrochure fietsparkeren in centrumgebieden* bevat voorbeelden van fietsparkeerbeleid, -voorzieningen en -gedrag in acht centrumgebieden. Voor stedenbouwkundigen, architecten en anderen die zich beroepsmatig bezighouden met de inrichting van openbare ruimte en gebouwen is de *Fietsparkeerwijzer* samengesteld. De praktijkvoorbeelden daarin tonen aan dat goed ontworpen fietsparkeervoorzieningen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Met rekenregels kan worden bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn bij bijvoorbeeld winkelcentra, onderwijsinstellingen en sportcomplexen.

- Informatie over de wijze van aanvragen of bestellen van CROW-publicaties is verkrijgbaar via de website www.crow.nl.

Paul van Weenen, provincie Utrecht:



"Ik denk dat het goed is als kennis en deskundigheid op fietsgebied op landelijk niveau wordt gebundeld. Fietsveiligheid krijgt niet veel aandacht. Fietsers zijn vaak slachtoffer in het verkeer. Naar mijn idee moeten we het verkeer zo veilig maken, dat fietsers daar ook profijt van hebben."

Theo Michels, CROW:



"De fiets is van nature een voer-middel dat in de verdrinking raakt als je hem niet structureel aandacht geeft in beleid en op straat. Je kunt het je niet permitteren gemakzuchtig te zijn en denken dat de fiets zichzelf redt. Daarom moet het Fietsberaad nieuwe kennis en ervaringen blijven aanreiken."

Over de grens

De omvang van het fietsgebruik in ons land is uniek in Europa. Toch valt ook voor Nederlandse verkeerskundigen en beleidsmakers wat te leren van de landen om ons heen. Ursula Lehner-Lierz, adviseur fietsverkeer in Zwitserland, zal in elk nummer kennis, ervaring en wetenswaardigheden van over de grens aandragen. Zij heeft een goed overzicht van wat er op dit gebied in Europa gebeurt en is vertrouwd met het Nederlandse fietsverkeer en -beleid.



Ruim baan voor de fiets in Münster.

Fietsbeleid in Nordrhein-Westfalen

Samenwerking Duitse gemeenten heeft succes

De Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen (NRW) begon in 1989 met een nieuwe fase van zijn fietsbeleid: het programma *Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein Westfalen* (FFSG). Hoofddoelstelling was het fietsgebruik in de deelstaat te verhogen van 12 naar 25 procent van alle verplaatsingen en de veiligheid voor fietsers drastisch te verbeteren. Inmiddels doen 29 gemeenten mee. Uit een recente evaluatie blijkt dat in een aantal hiervan het fietsgebruik inderdaad is gestegen, ten koste van het autogebruik.

Wat in 1989 begon met modelprojecten in Gladbeck, Herford, Lünen, Münster en Troisdorf, is uitgegroeid tot een samenwerkingsverband van 29 gemeen-

ten met een actief fietsbeleid. Hoewel de hoofddoelstelling van het FFSG-programma nog lang niet is bereikt en het nog te vroeg is om de verkeersveiligheid van fietsers goed te kunnen evalueren, duiden de eerste voorzichtige conclusies op een succes. Het fietsbeleid van NRW blijkt inmiddels koersbepalend voor zowel andere deelstaten als de hele bondsrepubliek.

Keuringscommissie

Door verschillende subsidieregelingen te bundelen en op elkaar af te stemmen, stimuleert het FFSG-programma gemeenten fietsplannen te realiseren. Gemeenten die lid willen worden van het samenwerkingsverband krijgen bezoek van een 'keuringscommissie'. Deze beoordeelt zowel plannen als al uitgevoerde maatregelen. Criteria daarbij zijn onder meer: duidelijke doelstellingen, de aanwezige politieke wil en de beschikbaarheid van financiële

en personele middelen. Gemeenten moeten een systematisch en breed fietsbeleid voorstaan, waarin aandacht is voor zaken als de aanleg en verdichting van een hiërarchisch fietsroutenetwerk, fietsparkeermaatregelen, bewegwijzering, en de communicatie met en participatie van burgers en belangenorganisaties.

Goedgekeurde gemeenten kunnen voor de invoering van nieuwe fietsvoorzieningen en verkeersregelingen gebruikmaken van een 'experimenteerclausule'. Het ministerie zorgt voor de verspreiding en uitwisseling van kennis, ervaring en informatie, vaak in samenwerking met gemeenten of organisaties als de Duitse fietsersbond ADFC.

Ervaringen

Alle deelnemende gemeenten zijn inmiddels bezig een lokaal fietsroutenetwerk te realiseren. Dankzij de experimenteerclausule kunnen zij

Judith Dielbandhoesing, ministerie van V. en W.:



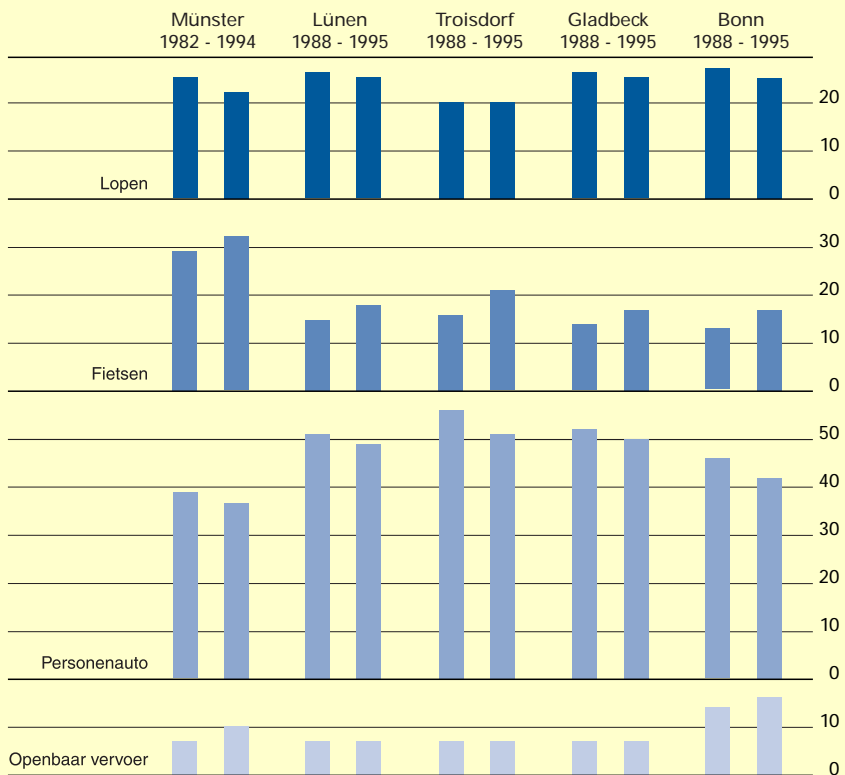
"Meer besef bij gemeentebestuurders voor de fiets als vervoermiddel, dat zou ik willen bereiken. Zodat zij gaan inzien dat de fiets toch wel een heel goed, slim en handig vervoermiddel in hun gemeente is. Ik hoop dat we 'de fiets' een volwassen status kunnen geven, niet meer iets dat helemaal achteraan komt."

Otto van Boggelen, Fietsersbond:



"Meer aparte fietspaden, terugbrengen van de snelheid van auto's, wij willen nog een heleboel verbeteringen. Het is goed dat een onafhankelijke instantie die wensen op nationaal niveau in kaart brengt. Voor mij is het Fietsberaad geslaagd als een gemeentebtenaar over twee jaar zegt: jullie hebben kansen opgepakt waardoor wij verder kunnen."

Ontwikkeling gebruik verschillende vervoerwijzen in vijf deelnemende gemeenten (in %)



Bron: Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung, Düsseldorf 2000, p. 56

innovatieve maatregelen uitproberen, bij voorkeur maatregelen die snel en tegen geringe kosten uitvoerbaar zijn. Enkele gemeenten hebben fietsparkeerstatuten uitgevaardigd die kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen in en bij woonhuizen en andere bestemmingen voorschrijven. Met een ander programma, *100 fietsenstallingen in NRW* uit 1995 (een combinatie van fietsbeleid en werkverschaffingsprogramma's), zijn al meer dan 40 bewaakte fietsenstallingen bij stations opgericht, met in totaal meer dan 10.000 stallingplaatsen. Ervaringen met bewegwijzering hebben geleid tot een norm voor NRW. Nog dit jaar worden in de gehele deelstaat routes voor utilitair fietsverkeer bewegwijzerd.

Steeds meer gemeenten beseffen dat voor een succesvol fietsbeleid niet alleen een goede infrastructuur nodig is, maar ook een consequent communicatiebeleid. De beste resultaten worden geboekt bij gemeenteraden die duidelijk voor de fiets hebben gekozen en die van het begin af aan allerlei instanties en belangenorganisaties bij hun beleid hebben betrokken. Burgers en beleidsmakers blijken het fietsbeleid algemeen te waarderen.

Vergelijking van de resultaten binnen de deelnemende gemeenten onderling blijkt nog niet mogelijk. Bij de meeste ontbreken duidelijke, meetbare doelstellingen en worden getroffen maatregelen onvoldoende gedocumenteerd, gemonitord en geëvalueerd. Ongun-

stige ervaringen worden nauwelijks uitgewisseld.

Voorbeeld

Een van de aanbevelingen in de evaluatie is te komen tot een bredere aanpak van het fietsbeleid. Met Nederland als voorbeeld wordt voorgesteld voor Nordrhein-Westfalen een *Masterplan Fiets* op te stellen, dat is gestoeld op een heldere visie en meetbare doelstellingen, met een coördinerende en sturende rol voor het ministerie en gemeenten als hoofdactoren. Activiteiten als onderzoek, experimenten en pr-taken kan NRW beter centraal uitvoeren. Documentatie, evaluatie en monitoring moeten een duidelijker rol gaan spelen bij zowel ministerie als gemeenten. Ook moeten kennis, ervaring en informatie beschikbaar komen voor belangstellenden buiten het samenwerkingsverband. Verder vraagt het blijvend goed functioneren van het nog steeds groeiende samenwerkingsverband om concentratie van activiteiten, de oprichting van werkgroepen en van 'peetschappen' van oude leden voor nieuwe leden.

In mei 2001 maakten 45 burgemeesters en wethouders van steden in NRW samen met parlementsleden van de deelstaat en beleidsmedewerkers van het ministerie een studiereis naar Utrecht en Houten. Ze wilden het fietsbeleid hier leren kennen. De reis was een direct gevolg van het groeiende besef dat lokaal fietsbeleid alleen werkt als dit vervoermiddel prioriteit krijgt, ook op de bovenste verdiepingen van het stadhuis.

- Het evaluatierapport en een samenvatting daarvan zijn te bestellen via het bestelformulier op website: www.fahrradfreundlich.nrw.de → Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden → Marktplatz → Literatur: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW. Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung.

Tonny Bosch, Goudappel Coffeng:



"Ik vind het belangrijk dat we kansen benutten om tot een efficiënt gebruik van de openbare ruimte te komen. Daar past de fiets uitstekend in: ruimtebesparend, zowel als hij rijdt als wanneer hij stilstaat. Tot nu toe is de fiets als veel te vanzelfsprekend gezien. Iedereen denkt: dat zal wel goed gaan."

Ineke Spapé, adviesbureau SOAB:



"We weten heel weinig van wat een fietser wil en waarom hij dat wil. Daar is nog niet veel onderzoek naar gedaan. Zo'n plan voor overdekte fietspaden, daar maak je fietsers helemaal niet blij mee. Fietsers zijn nonsens, die willen liever verbeteringen van het bestaande fietsnet en de stallingsvoorzieningen."

Fietser en voetganger in Rotterdam

Rotterdam CS en directe omgeving ondergaan de komende jaren een ware metamorfose. Het Centraal Station wordt omgebouwd tot een 'multimodaal mobiliteitsknooppunt', waar trein, metro, tram, bus, taxi, kiss and ride, fietser en voetganger bij elkaar komen. Het zou geen verbazing wekken als in zo'n mega-project, waaraan het rijk de status Nieuw Sleutel Project heeft gegeven, de fietser en de voetganger het onderpit delven. Maar in het Masterplan Rotterdam Centraal krijgen zij juist een prominente plek.



Illustratie uit: Rotterdam Centraal - Masterplan, appendix 3

Belangrijkste aanleiding voor de groot-schalige vernieuwing is de aanleg van de hogesnelheidslijn. Die moet ervoor zorgen dat vanaf 2005 de Thalys ook in ons land daadwerkelijk met hoge snelheid kan rijden. Rotterdam is dan vanuit België het eerste station waar de trein stopt.

Daarnaast is al lang duidelijk dat het station te klein is en tekortschiet in een vlotte afwikkeling van aankomende en vertrekkende reizigers. Hetzelfde geldt voor het metrostation. Bovendien moet ook de Randstadrail in het nieuwe station worden ingebouwd. Verder vragen het stationsplein, dat ronduit onveilig is voor voetgangers en fiet-

sers, en het gebied rond station Hofplein om een ingreep. Kortom, het hele gebied tussen Rotterdam CS en Hofplein moet worden aangepakt.

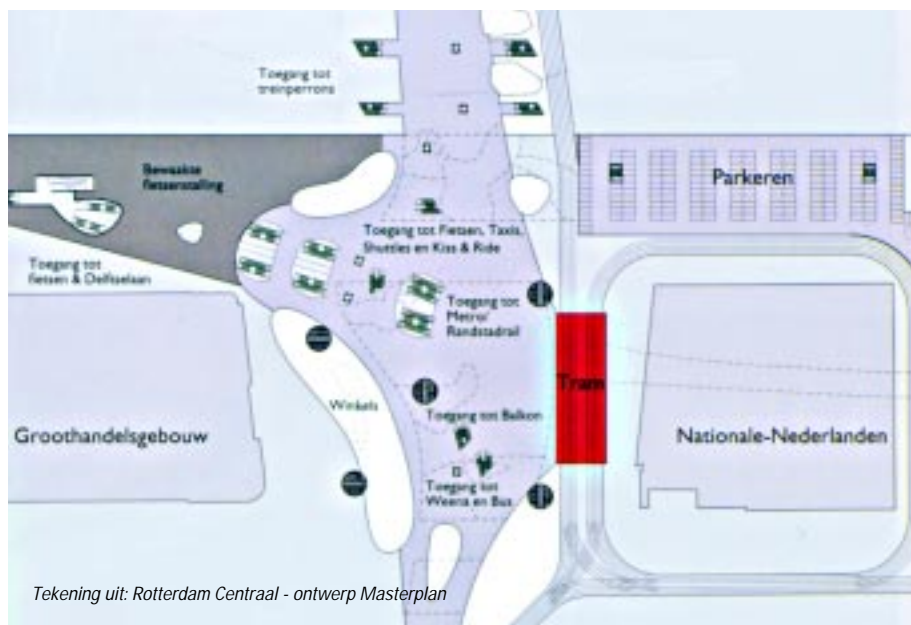
Dubbeldoelstelling

Als basis voor het op te stellen Masterplan Rotterdam Centraal dient het in april 2000 uitgebrachte Programma van Uitgangspunten. Daarin staat een dubbeldoelstelling: het station moet zowel een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt worden als een onlosmakelijk onderdeel van de stad - winkelcentrum, kantoreengebied en aanliggende woonwijken. Het Masterplan werd ontwikkeld door vier ont-

werpers uit verschillende disciplines: stedenbouw, landschapsarchitectuur, architectuur en infrastructuur. Teamlid Marc Verheijen bereidde als verkeerskundig ontwerper de visie op het knooppunt voor. "Om te beginnen hebben we veel bestaande stations geanalyseerd en geconstateerd dat er twee dingen fundamenteel mis mee zijn", vertelt hij. "Ten eerste werden stations vroeger vrijwel altijd gebouwd aan de rand van de toenmalige stad, wat nu vaak het stadshart is. Het waren - en zijn - afgesloten stationsgebouwen, waar je door een deur naar binnen moest, uitsluitend bedoeld voor de spoorwegmaatschappij om de treinreizigers te ontvangen. Die reizigers moesten zelf maar zien hoe zij tot aan de deur kwamen. Een tweede misser was dat het station destijds werd gezien als een aparte functie, los van de stad, het centrum en de activiteiten daar."

Knooppunt

De inzichten zijn drastisch veranderd. Verheijen: "De groei van de mobiliteit en de bebouwing rondom hebben bij veel stations geleid tot problematische en verkeersonveilige situaties: alles kruist elkaar. In Rotterdam zie je dat heel erg. De fietser moet overal tussendoor laveren, z'n fiets zet hij maar ergens in een kelder, waarvan hij de ingang nauwelijks kan vinden. Eigenlijk schandelijk. Je wilt mensen toch graag op de fiets naar de trein hebben,



Tekening uit: Rotterdam Centraal - ontwerp Masterplan

centraal

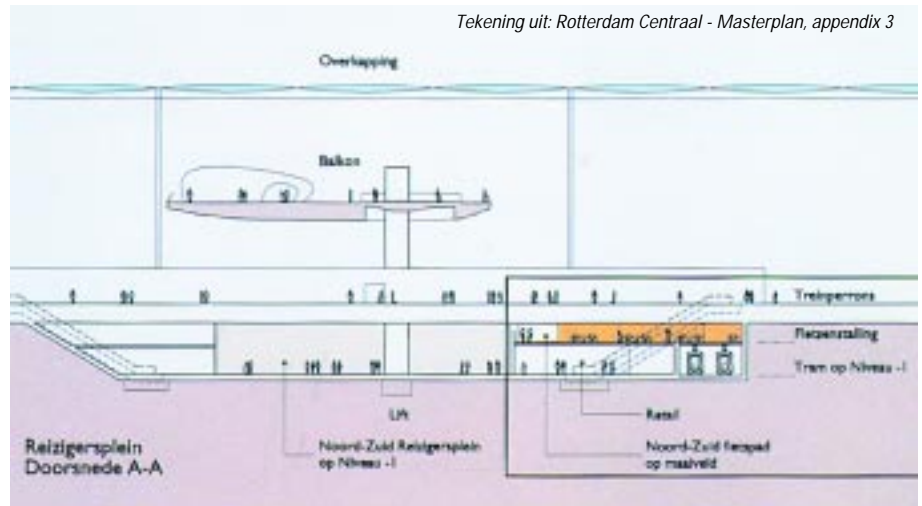
want dat kost de minste ruimte, geeft de minste overlast, de minste onveiligheid. Wij wilden daarom de fietser, evenals de voetganger, een belangrijke plaats geven in het Masterplan." Verder moest Rotterdam CS een knooppunt worden voor de overstap tussen allerlei vervoerwijzen. "We praten daarom niet over een treinstation, maar over een multimodale Terminal, waarin alle vervoerwijzen de plek krijgen die ze verdienen en op een goede manier op elkaar aansluiten. Daarbij beschouwen we het station als een van de vele verblijfsplekken in de stad, als de entree voor het centrum, waaromheen mensen wonen en werken. Onze ambitie was ervoor te zorgen dat het station een integraal onderdeel vormt van het leven in de stad."

Niveaus

Hoe realiseer je dergelijke ambities? Door een groot plein te creëren met verschillende niveaus, waar alle vervoerwijzen een eigen aankomstplek hebben. En door dat plein ruimtelijk te verbinden met de stad via een opwaardering van de Delftselaan, versterking van de boulevardfunctie van Weena, Coolsingel, Pompenburg en Schiekade, en herontwikkeling van het Hofplein-kwartier.

Onder leiding van het bureau Alsop Architects heeft het ontwerpersteam een Terminal met vier niveaus ontworpen. Op niveau min 2 stopt de metro en daar moet ook het toekomstige Randstadrail een plek vinden. Het Reizigersplein ligt op niveau min 1, het straatniveau op 0 en het balkon op niveau plus 1.

Op het niveau van het Reizigersplein bevindt zich de huidige tunnel onder het station. Deze wordt ruwweg vijf keer zo breed, ongeveer veertig meter, en zo'n zes meter hoog, in plaats van de huidige 2,20 meter. Op de plek waar nu nog de stationshal en het stationplein zijn, zal de tunnel straks uitmonden op een groot plein, waar tramhaltes zijn, de uitgang van de autoparkeergarage, fietsparkeervoorzieningen, winkeltjes en horeca. Ook zijn hier negen spectaculaire gebouwen in de vorm van champagneglazen gepland. Op dit Reizigersplein komen tevens de roltrappen uit naar de metro,



de Randstadrail en het busstation op niveau 0. Dit straatniveau is verder voor de fietser, de taxi en wegbrenners (kiss and ride); het blijft volledig overzichtelijk en verkeersveilig.

Fietsboulevard

Vanuit de brede, hoge tunnel, eigenlijk meer een hal, die van het Reizigersplein onder de sporen door loopt, gaan roltrappen en liften naar het balkon met de treinperrons twee niveaus hoger. In de tunnel zijn aan een kant winkeltjes gevestigd. Over het dak van die winkeltjes, afgescheiden door een halfhoge transparante balustrade, loopt onder de sporen door een soort (fiets-)boulevard. Deze nieuwe fietsroute komt aan begin en eind met een flauwe helling uit op het straatniveau, waar ze aansluit op grotendeels vrijliggende fietspaden in alle richtingen. De fietser kan vanaf beide zijden van de Terminal zijn fiets zowel bewaakt als onbewaakt stallen bij een van de 10.000 te realiseren fietsparkeerplaatsen (thans 2.200), waarvan een deel zich onder de perrons bevindt. De grootste bewaakte fietsparkeervoorziening komt pal aan het Reizigersplein en bevat 2.000 à 2.500 stallingsplaatsen. De onbewaakte fietsparkeervoorzieningen liggen op pleintjes met bankjes en bomen, aan weerszijden van de ingangen van de Terminal.

Verklaring

Hoe kunnen fietser en voetganger zoveel ruimte krijgen in het plan? Hoe win je die 'slag om de ruimte', waarin vierkante meters zo'n hoge prijs hebben, zoveel belangen een rol spelen en de fietser in commercieel opzicht alleen maar geld lijkt te kosten? Marc Verheijen schudt zijn hoofd: "Natuurlijk hebben we daar zo nu en dan best voor moeten vechten. En natuurlijk

moeten we de financiering van het plan nog rond krijgen en zorgen dat er dan geen ruimte voor stalling of fietspaden wordt geschrapt. Maar van een echt gevecht is geen sprake geweest, omdat we een integraal plan hebben gemaakt waarin alle vervoerwijzen de plaats en ruimte hebben gekregen die ze nodig hebben. Dat dit is gelukt, komt volgens mij vooral doordat het Masterplan niet tot stand is gekomen via onderhandelingen of belangenvertegenwoordiging, maar doordat een op kwaliteit en functionaliteit gericht hoogwaardig ontwerpersteam in de luwte van allerlei belangen ernaar heeft gestreefd de beoogde dubbel-doelstelling zo goed mogelijk waar te maken. In het team ging het er soms hard aan toe. Maar we discussieerden op basis van argumenten en met de gezamenlijke inzet er een plan van te maken waarop we allemaal trots konden zijn."

Financiering

Inmiddels heeft het Masterplan de toetsing aan het Programma van Uitgangspunten met glans doorstaan. Ook hebben zowel de politiek als het bedrijfsleven en de wijkbewoners grotendeels positief gereageerd. De enige hobbel lijkt nu nog de financiering rond te krijgen. De kosten van het gehele plan, inclusief de vastgoedontwikkeling in het plangebied (318.000 m² kantoren, 195.000 m² woningen, 121.000 m² vermaaksruimte, 7.000 m² hotels en 6.500 autoparkeerplaatsen), bedragen zo'n 4,7 miljard gulden (2,14 miljard euro). Naar verwachting moet de overheid hiervan 1,5 à 1,7 miljard gulden (0,7 à 0,8 miljard euro) financieren. Er wordt druk gelobbyd richting Den Haag.

Speciale beleidsaandacht voor korte afstanden

Automobilisten moeten geprikkeld worden om voor korte afstanden de auto te laten staan en te kiezen voor alternatieven. In het *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020* (NVVP) wordt van alle overheden speciale aandacht gevraagd voor beleid hiervoor. Steun voor zulk beleid komt van de Fietsersbond, de ANWB en de Stichting Natuur en Milieu, die de minister van Verkeer en Waterstaat het gezamenlijke actieplan *Maak vaart op de korte afstand* hebben aangeboden.

Het NVVP constateert dat 70 procent van alle verplaatsingen en meer dan de helft van de 5,7 miljard autoritten die er jaarlijks in Nederland worden gemaakt, korter is dan 7,5 kilometer. 'Het hoge autoaandeel op de korte afstanden levert een relatief grote bijdrage aan problemen rond de bereikbaarheid in de stedelijke omgeving, kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid. Door de koude start is de uitstoot van milieubelastende stoffen van korte autoritten onevenredig hoog. Tegelijkertijd zijn er juist op de korte afstanden goede alternatieven, met name lopen en fietsen', stelt het NVVP. Automobilisten kennen de kwaliteiten van fietsen als vervoerwijze. 'Als automobilisten een alternatief kiezen voor korte autoritten, dan is dat meestal de fiets en niet het openbaar vervoer.'

Omdat korte verplaatsingen lokaal plaatsvinden, kunnen vooral gemeenten hiervoor beleid ontwikkelen, aldus het NVVP. Hun mogelijkheden variëren van een weloverwogen locatiebeleid tot het stimuleren van gedeeld auto-gebruik en de aanleg van doorgaande

fietsroutes. Andere overheden wordt gevraagd hiervoor beleid te ontwikkelen in de regionale en provinciale verkeers- en vervoersplannen – als onderdeel van mobiliteitsmanagement. De rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid om bij de totstandkoming van nieuw beleid door departementen de mobiliteitseffecten te laten meewegen. Haar rol ligt vooral in het bijeenbrengen van partijen en het faciliteren, verwerven, stimuleren en verspreiden van kennis. De vorm waarin het rijk dit zal doen, hangt mede af van de ervaringen die zijn opgedaan met het interdepartementale project *Korte ritten*. Ook de voorstellen van de Fietsersbond, de ANWB en de Stichting Natuur en Milieu zullen hierbij worden betrokken.

VNG

"Goed dat het NVVP zoveel aandacht besteedt aan de problematiek van korte autoritten", vindt Wim van de Ham, voorzitter van de Verkeerscommissie van de VNG in een reactie op het kabinetsstandpunt. Volgens hem voeren al veel gemeenten een beleid om die ritten te vervangen door vooral de fiets. Extra maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen, vragen echter ook extra geld. De Gebundelde Doeluitkering (GDU) moet hiervoor voldoende financiële middelen bevatten, meent Van de Ham. De VNG pleit in dit verband voor een zodanige aanpassing van de GDU-verdeelsleutel, dat regio's die er bijvoorbeeld in slagen het fietsverkeer ook daadwerkelijk te bevorderen, meer geld krijgen. "Wat mij betreft zouden ook korteaafstandsprojecten binnen de GDU een zekere mate van prioriteit mogen krijgen." Verder ondersteunt de VNG het voorstellen van het rijk om bij de totstandkoming van nieuw beleid ook de mobiliteitseffecten te laten meewegen. "Van mij mag zo'n mobiliteitstoets op

alle bestuurlijke niveaus worden ingevoerd, bij gemeenten en provincies, maar ook bij departementen", zegt Van de Ham.

Fietsersbond

De Fietsersbond vindt het jammer dat het rijk nog geen besluit heeft genomen om voortaan een mobiliteitstoets op het eigen beleid uit te voeren. "Want ook het rijksbeleid kan grote invloed uitoefenen op de verplaatsingsafstanden", stelt beleidsmedewerker Otto van Boggelen. Als voorbeelden van 'averechts' beleid noemt hij de schaalvergroting in zorg en onderwijs, de bouw van nieuwe woonwijken op grote afstand van de binnenstad en fiscale regelingen, die alleen belastingvrije vergoedingen kennen voor woon-werkverkeer over grotere afstanden. "Ik hoop dat het in het NVVP aangekondigde onderzoek hieromtrent snel zal plaatsvinden en positief zal uitpakken", zegt Van Boggelen. Verder mist de Fietsersbond toetsbare doelstellingen om het korteaafstandenbeleid dat de verschillende overheden moeten gaan voeren, te beoordelen. "In het actieplan *Maak vaart op de korte afstand* pleiten wij, met de ANWB en Stichting Natuur en Milieu, voor opname van de doelstelling dat 25 procent van de autoritten tot 20 kilometer wordt vervangen door lopen, fietsen of het openbaar vervoer."

Nader overleg

In een reactie zegt het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat het in de komende tijd met de betrokken partijen nader wil overleggen over vorm en inhoud van het korteaafstandenbeleid. Het ministerie gaat er vooralsnog vanuit dat de eventuele uitvoering van projecten uit *Maak vaart op de korte afstand* hoofdzakelijk moet en kan worden gefinancierd uit de GDU.

Kansen voor de fiets

In mei 2001 presenteerde MuConsult het in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgestelde rapport *Monitoring fietsbeleid 1996-1999*. Daarin wordt zowel de ontwikkeling van het fietsbeleid als van het fietsgebruik geanalyseerd. Hieronder enkele interessante cijfers uit dat rapport.

Fietsgebruik

De belangrijkste maat voor de ontwikkeling van het fietsgebruik is het aandeel in de modal split. Dit aandeel blijkt eigenlijk geen ontwikkelingen te vertonen: het schommelt sinds 1991 tussen 25,1% en 26,0%. Wanneer echter de fietsverplaatsingen naar afstandsklasse worden onderscheiden, lijkt er wel iets aan de hand te zijn.

Verdeling van het aandeel verplaatsingen per fiets over afstandsklassen, 1996-1999 (in %)

	0-2,5 km	2,5-5 km	5-7,5 km	>7,5 km
1996	34,7	36,0	20,9	6,7
1997	35,8	37,2	22,2	7,5
1998	34,8	35,1	21,5	6,7
1999	35,6	33,6	21,9	6,8

Bron: MuConsult, CBS-OVG.

Per afstandsklasse schommelen de percentages. Opvallend is dat het aandeel verplaatsingen tussen 2,5 en 5 km een dalende lijn laat zien. Uit het rapport blijkt dat die daling overeenkomt met een stijging van het aandeel verplaatsingen als autobestuurder: van 31,7% naar 35,1%.

Lengte van verplaatsingen

In het *Eindrapport Masterplan Fiets* werd voor de periode 1990-1995 een helder patroon zichtbaar bij het woon-werkverkeer. De fiets won sterk terrein op afstanden tot 7,5 km. Tegelijkertijd nam het aandeel van die korte verplaatsingen

PROJECT

FIETSBERAAD

Dalend fietsgebruik en stijgend autogebruik, alleen tussen 2,5 en 5 km, bij een min of meer gelijkblijvende verdeling van verplaatsingen over afstandsklassen: dat is een moeilijk te verklaren fenomeen. Voor het Fietsberaad een reden temeer om de komende tijd dieper in de cijfers te duiken. Dat sluit prima aan bij de taken voor benchmarking en beleidsmonitoring die het NVVP voor het Fietsberaad aangeeft. Met deze activiteiten wil het Fietsberaad ook voorzien in de behoefte die decentrale overheden hebben aan instrumenten, waarmee zij kunnen nagaan op welke segmenten van 'het mobiliteitsplaatje' het fietsgebruik al sterk is en waar het nog kansen voor toename biedt.

zodanig af dat het netto effect op het fietsaandeel nagenoeg nul was. Voor de periode 1996-1999 ziet de trend voor de verdeling van alle verplaatsingen, ongeacht ritmotief en vervoerwijze, over afstandsklassen er als volgt uit:

Alle verplaatsingen naar afstandsklasse, 1996-1999 (in%)

	0-2,5 km	2,5-5 km	5-7,5 km	>7,5 km
1996	43,8	15,6	11,1	29,5
1997	43,2	15,6	11,0	30,2
1998	43,3	15,6	11,1	30,0
1999	44,7%	15,3	11,4	28,6

Bron: MuConsult, CBS-OVG.

De trend van steeds langer wordende verplaatsingen lijkt niet door te zetten. Het aandeel verplaatsingen langer dan 7,5 km, wat velen doorgaans te lang vinden om te fietsen, neemt niet meer toe. Dat is mooi, maar of er zelfs een trend naar gemiddeld kortere verplaatsingen is ingezet, zoals de cijfers over 1999 suggereren, valt nog te betwijfelen. Wellicht speelt de betrouwbaarheid van de CBS-cijfers over 1999 hier een verwarring scheppende rol.

■ Het rapport van MuConsult is te bestellen bij AVV Servicedesk, tel.: 045 560 52 00, fax: 045 560 52 09, internet: www.rws-avv.nl.

Toezending Fietsverkeer

Het Fietsberaad stuurt dit magazine aan:

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

Het adresbestand is in opbouw. Dat betekent dat nog niet alle deelbestanden volledig zijn en nog niet alle gegevens correct. Indien uw adresgegevens niet juist zijn vermeld, kunt u op de achterzijde van deze bon de gewenste verbeteringen aangeven.

U kunt deze bon eveneens gebruiken indien u een of enkele exemplaren extra wilt ontvangen of indien u een voorstel heeft om een nieuw adres in het bestand op te nemen. Ook als u geen prijs stelt op toezending van volgende nummers van dit magazine kunt u dat met deze bon melden.



Fietsverkeer en ruimtelijk beleid

Doelen van verkeersbeleid zijn onder andere via het ruimtelijk beleid te realiseren. In de jaren negentig kwam dit bijvoorbeeld tot uiting in het concept van de compacte stadsgewesten, zoals Vinex-locaties. Je zou verwachten dat het woord 'compact' duidt op ruimtelijke ordening die zich richt op veel korte en dus te fietsen verplaatsingsafstanden. Bij de Vinex-locaties bleek 'compact' echter vooral te betekenen: aan de buitenkant van de agglomeratie. Afstanden werden hierdoor helemaal niet kort. Het beleid mikte dan ook niet op de fiets, maar op stadsgewestelijk openbaar vervoer. Maar dat is er slechts mondjesmaat gekomen en kent zelden een hoog gebruik.

Ook het ABC-locatiebeleid voor bedrijven en instellingen was sterk gericht op openbaar vervoer. Dat pakte onvoorzien wel goed uit voor de fiets, omdat A- en B-locaties vooral centraal in grote steden liggen. Bovendien blijken veel werknemers nog steeds op fietsafstand van hun werk te wonen.

In het nieuwe ruimtelijk verkeersbeleid, zoals vastgelegd in het NVVP, speelt de fiets een belangrijker rol, ook al blijkt dit misschien niet direct uit de tekst. Toch kan paragraaf 3.4, *Raakpunten met ruimtelijke ordening*, moeilijk anders worden geïnterpreteerd dan:

1. Woonlocaties moeten worden gerealiseerd binnen fietsafstand (circa drie kilometer) van stads(deel)centra.
2. Bedrijvigheid mag worden gerealiseerd: aan de randen van steden (indien de bedrijvigheid vanwege grote schaal of hinder niet binnen de stad past), in stadscentra (mits grootschalig en zonder hinder), maar ook in woonwijken (mits kleinschalig en zonder hinder).

Nieuw beleid, dat met name vanwege korte afstanden en mogelijkheden voor functiemenging nieuwe kansen voor fietsgebruik lijkt te bieden. Het Fietsberaad wil dat die kansen benut worden. Daarom start begin 2002 een project dat als hoofddoel heeft de obstakels voor fietsvriendelijk ruimtelijk beleid en de stand van de kennis te inventariseren.

colofon

FIETS BERAAD

oktober 2001 - nummer 1

uitgave: Fietsberaad

verschijning: driemaal per jaar

oplage: 3.000 exemplaren

redactie: coördinator Fietsberaad e.a.

tekst, vormgeving en productie:

Klats publiciteit, Delft

fotografie: Stef Breukel, Delft

(tenzij anders, bij de foto, vermeld)

redactieadres:

Fietsverkeer

t.a.v. coördinator Fietsberaad

Postbus 37, 6710 BA Ede;

tevens voor het doorgeven

van adreswijzigingen en

voor algemene opmerkingen.

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

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die is betrokken bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid en anderen die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen blijven van ontwikkelingen rond het fietsverkeer.

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

FIETS BERAAD

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

<input type="checkbox"/> Mijn gegevens zijn niet juist.	ACHTERNAAM	<input type="text"/>
	VOORVOEGSEL(S)	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Ik wil een of enkele exemplaren extra ontvangen. Gewenst aantal: <input type="text"/>	VOORLETTER(S)	<input type="text"/>
	FUNCTIE	<input type="text"/>
	ORGANISATIE	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Nieuw in bestand op te nemen adres.	POSTADRES	<input type="text"/>
	POSTCODE	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Ik wens uit het adressenbestand te worden verwijderd.	PLAATS	<input type="text"/>
	TELEFOONNUMMER	<input type="text"/>
	FAXNUMMER	<input type="text"/>
	E-MAILADRES	<input type="text"/>