Hoera! Een schaalsprong fiets én nieuwe inzichten

Willen we niet allemaal wonen in de ideale stad of gemeente? Compact, met veel groen, mooie pleinen, ruime trottoirs, brede fietspaden, kinderen die op straat kunnen spelen, ouderen die veilig kunnen lopen en fietsen, bewoners die hun fiets kunnen parkeren bij hun huis, en ook bij het station en in de binnenstad. De (deel) auto heeft hier ook een plek in een buurt- of ondergrondse garage, of aan de rand van de gemeente (Park and Bike).

Mobiliteit is geen doel op zich maar een onderdeel van onze werk- en leefomgeving waar we prettig willen verblijven. Fietsen en lopen kunnen daar een belangrijke rol in spelen omdat allebei minder ruimte kosten dan auto en openbaar vervoer en je zo steden en dorpen duurzaam bereikbaar kunt houden.

In veel steden is de fiets bezig aan een nieuwe opmars, in sommige steden wordt inmiddels meer gefietst dan autogereden. Deze positieve ontwikkeling levert ook problemen op omdat de verkeersstructuur nog gebaseerd is op de dominantie van de auto en omdat de politiek zich niet heeft gerealiseerd dat voorzieningen voor fietsers ook geld kosten.

Ruimte in Nederland is een schaars goed, dus hoe verdeel je die? Gaat het om fietsbeleid, dan gaat het ook over de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. 'Mobiliteit en stedenbouw' is nog een onontgonnen terrein en 'fiets en stedenbouw' tot nu toe vaak nog een blinde vlek.

Gelukkig lezen we in dit nummer dat stedenbouwers, architecten en onderzoekers hard werken om daar een eind aan te maken. Het groeiend fietsgebruik is voor hen dus niet onopgemerkt gebleven. Een eerste aanzet is hier te lezen! En dat smaakt naar meer!

Stedenbouwers, architecten en onderzoekers werken hard om een eind te maken aan de blinde vlek 'fiets en stedenbouw'

Hugo van der Steenhoven
directeur Fietsersbond



INHOUD DOSSIER ↓

In samenwerking met de gasthoofdredacteur heeft de redactie het volgende dossier samengesteld:

Boven

26 FRANCINE HOUBEN (Mecanoo)
'De auto als heilige koe is verleden tijd'

28 HERBERT TIEMENS (BRU)
'Uniek verkeersmodel in de maak'

30 Lucas Harms (UvA)
'We fietsen niet meer maar wel anders'

32 ARNOLD BONGERS (Den Bosch)
Fietsers zijn ook klanten

33 INGE MOLENAAR (Den Haag)
Autoluwe Haagse binnenstad zorgt voor meer fietsgebruik

Onder

26 BEN IMMERS (Traffic Quest)

27 TON HENDRIKS (ANWB)

28 STEFANIE DE HAIR-BUIJSSEN (TNO)

29 JOS SLUIJSMANS (Fietsdiensten.nl)

30 NIELS BARK (VANMOOF)

32 DUCO HOOGLAND (Tweede Kamer)

33 ERIC WIEBES (gemeente Amsterdam)

Francine Houben, Mecanoo: 'De toekomst staat of valt met slimme mensen en sterke steden'

De auto als heilige koe is verleden tijd

Architect Francine Houben, bekend van ontwerpen als de bibliotheek van de TU Delft, Montevideo in Rotterdam en de net geopende bibliotheek van Birmingham, publiceerde een vlammend pleidooi voor fietssnelwegen in het Financieel Dagblad. 'Fietssnelwegen zijn de ontbrekende schakel in onze mobiliteit!'

'Mijn enthousiasme voor de fiets komt van meerdere kanten. Ik ben onder andere hoogleraar mobiliteitsesthetiek geweest aan de TU Delft en heb wereldwijd onderzoek gedaan naar mobiliteit als onderdeel van het dagelijks leven. Vrijwel alle grote metropolen zijn zo vlak als Nederland, want het is veel metropolen zijn gebouwd in een delta. In al die grote steden kunnen mensen de fiets meer gebruiken: fietsen is gezond, je bent onafhankelijk, het is prettig en duurzaam.'

'Fietssnelwegen zijn de ontbrekende schakel in onze mobiliteit, zij maken het mogelijk sneller en grotere afstanden af te leggen. Het is een oplossing op regionale schaal. De meest gereden afstand met een auto is 5 kilometer, een afstand die je kunt fietsen. Bij fietssnelwegen denken mensen meteen dat het gaat om verbindingen van Amsterdam naar Utrecht, maar dat is meer voor sportieve fietsers. Fietssnelwegen hebben vooral een rol rond de kernen, en dan ook doorgetrokken tot in de stad, zodat je door bijvoorbeeld stoplichten beter af te stellen behoorlijk sneller door een stad fietst.'

Denk aan de fiets

'In het FD wilde ik aandacht vragen voor een goed plan dat klaar ligt (het plan van de Fietsersbond en een aantal provincies en stadsregio's voor bijna 700 kilometer snelfietsroutes, red.). Traditioneel is crisistijd de tijd van investeren in infrastructuur. Regering, kijk eens naar dit plan. Het vraagt geen hele grote investeringen. En de fiets past bij deze tijd.'

'De jongere generatie is minder gericht op autobezit, meer gericht op innovaties', aldus Houben. 'Mensen gebruiken én de auto, én de trein én de fiets. Er is geen dogma meer. De auto als heilige koe is niet meer van deze tijd. Ik vind het een mooie tijd, andere waarden worden belangrijk: gezondheid, creativiteit, een veranderende samenleving.

Kenniseconomie concentreert zich

'Houben: 'Er is nog een belangrijke ontwikkeling. Internationaal gezien is steeds meer een competitie

Francine Houben, Mecanoo:
'Traditioneel is crisistijd de tijd van investeren in infrastructuur. Vergeet dan vooral de fiets dan niet'



Ben Immers, TrafficQuest en emeritus hoogleraar Transport, Infrastructuur en Logistiek, TU Delft

Er is nog genoeg werk aan de winkel

'Een goed stedelijk fietsnetwerk, zo weten we, kenmerkt zich door samenhang in het hiërarchisch opgebouwde netwerk. Verder houden fietsers niet van omwegen en ook niet van VRI's. Bij grotere snelheidsverschillen met het overige verkeer, leggen we fietspaden vrijliggend aan. En ook krijgen fietspaden meestal een andere kleur want dat maakt conflictzones goed herkenbaar, hoewel het kleurtje nogal eens ontbreekt op kruispunten terwijl het daar nu juist het hardst nodig is.

Maar er is meer nodig. Nederland is nooit af en dat geldt zeker voor het fietspadennetwerk. Een opgave die zich nu aandient betreft de uitbouw van voorzieningen die de multimodale reis (fiets-OV en fiets-auto) optimaal ondersteunen. Denk aan veilige en comfortabele stallingmogelijkheden bij OV-haltes en, bij belangrijke overstappunten zoals P+R Plus-stations, ook aan mogelijkheden om fietsen te huren (net als bij het spoor). Een tweede opgave betreft de ondersteuning van (het gebruik) van de elektrische fiets. Denk aan oplaadstations, maar ook, omdat veel ouderen gebruik maken van de elektrische fiets, aan het 'verzilveren' van het fietspadennetwerk.

Waar we ten slotte over na moeten denken is hoe we het fietsen aantrekkelijk kunnen maken in minder gunstige situaties, zoals bij regen of in het donker op onveilige routes. Vaak wordt dan voor de auto gekozen in plaats van voor de fiets. Kortom, er is nog genoeg werk aan de winkel.



In Nederland houden we bij het ontwerpen van gebouwen altijd rekening met ruimte voor fietsers



Francine Houben, architect-directeur Mecanoo

gaande op het gebied van de kenniseconomie. De kenniseconomie zal zich concentreren in de steden. De toekomst staat of valt dus met slimme mensen en sterke steden. Nederland is in competitie met Londen, Moskou, Boston, Parijs, Shanghai enzovoort. en we staan er buitengewoon gunstig voor. We hebben een in de wereld uniek landschap met een netwerk van middelgrote steden op korte afstand van elkaar. Dat is prettig wonen, werken en fietsen, dat maakt Nederland aantrekkelijk voor internationale kenniswerkers.

In grote steden groeit het fietsgebruik enorm. 'Daarom is er ook groeiend bewustzijn dat iets moet gebeuren. Het is niet alleen de groei van het fietsgebruik. Je hebt de opkomst van e-bikes, er zijn meer mensen met een handicap, er komen steeds meer soorten vervoermiddelen op het fietspad. Van alle verkochte fietsen dit jaar was 15 procent een e-bike! Ik heb er zelf één en ik vind het echt geweldig. Ik rijd geregeld van Rotterdam naar Delft.

Ontwerpen met de fiets in het achterhoofd

De groei van het fietsgebruik kan gevolgen hebben voor het ontwerp van gebouwen. Houben: 'In Nederland houden we bij het ontwerpen van gebouwen standaard rekening met ruimte voor fietsen, zowel qua bereikbaarheid als stalling. In een land als Engeland ligt dat anders. Maar ook in Nederland is het goed daarover te blijven nadenken. We worden ouder als samenleving. Er is een emancipatie van ouderen en gehandicapten aan de gang en dat betekent meer vervoermiddelen, zoals e-bikes en scootmobielen, die een plek moeten hebben. Ik vind het een fantastische ontwikkeling omdat het een ouder wordende bevolking mobiel houdt.

Mooi op de fiets is ook belangrijk

Houben wil best zelf een fietssnelweg ontwerpen. 'Ik zou dat wel in een stad als London willen doen, maar mijn pleidooi voor fietssnelwegen is geen verkapte manier om te acquireren. Er is nog veel innovatie mogelijk. De fietsindustrie heeft met e-bikes enorm geïnnoveerd, maar er is nog meer te doen. Ik denk ook aan de kledingindustrie. Voor skiën is prachtige en praktische kleding ontworpen, maar voor fietsen kan nog veel worden verbeterd. Regenkleding zou veel leuker kunnen. Voor mannen lijkt er alleen wielrenkleding te bestaan, een mooie lange regenjas is moeilijk te vinden.' (KB) ←

De fiets houdt de stad in beweging

'In stedelijke gebieden is de fiets hét vervoermiddel om ergens op tijd te komen. De fiets is snel, gemakkelijk, overal te parkeren, gezond en milieuvriendelijk. Velen hebben de voordelen intussen ontdekt: de fietspaden puilen uit. We zijn toe aan nieuwe concepten zoals de fietsstraat, en gebouwde stallingsvoorzieningen, als erkenning van de positie en rol van de fiets.

De files op de snelwegen zijn de afgelopen jaren korter geworden. Dat lijkt leuk voor de gebruikers, maar vaak ligt de bestemming niet langs een snelweg. Voor de bereikbaarheid van bestemmingen in stedelijke gebieden biedt de ketenverplaatsing serieuze mogelijkheden. Een overstap aan de rand van de stad, van auto op ov of een overstap van auto op de fiets, kan de typische stedelijke problemen helpen verminderen. Met voordelen voor de individuele mobilist en voor de maatschappij.

De ANWB zet zich al jaren in voor P+R en voor P+R Plus, als een goed alternatief voor een reis per auto. Park en Bike staat relatief in de kinderschoenen. Toch liggen hier naar overtuiging van de ANWB, nog betere perspectieven getuige de bovengenoemde kwaliteiten van de fiets in de stad.'



Ton Hendriks, verkeerskundige bij de ANWB

Herbert Tiemens, BRU: De huidige modellen zijn veel te grof

Uniek fietsverkeersmodel in de maak

Bestuur Regio Utrecht werkt samen met een Fins adviesbureau aan een fietsverkeersmodel. De eerste proef waarbij universiteitsgebied De Uithof in beeld is gebracht, is veelbelovend.

'Het ontwikkelen van een fietsverkeersmodel is nodig omdat bestaande verkeersmodellen niet betrouwbaar zijn voor de fiets', vertelt Herbert Tiemens, beleidsmedewerker fiets van het BRU. 'Het huidige verkeersmodel van het BRU werkt niet goed voor de fiets. Dat betekent dat we sommige vragen niet kunnen beantwoorden.'

Het BRU wil bijvoorbeeld meer weten over prioritering van investeringen. Tiemens: 'Als er meerdere ontbrekende schakels zijn, dan wil je weten welke het meeste oplevert. Noem het geheel hypothetische geval van een extra brug over het AmsterdamRijnkanaal. Dat is een forse investering, dan wil je wel precies weten wat de potenties van zo'n investering zijn. Als BRU verdelen we subsidies over de gemeenten. Elk jaar komen zij met hun wensen. De vraag die wij dan hebben is: worden de goede prioriteiten gesteld voor het gehele netwerk?'
Legitieme vragen, waarbij het eigenlijk wonderlijk is dat er niet eerder naar een beter model is gekeken. Tiemens: 'In de tijd van het Masterplan Fiets is geprobeerd een beter model te maken met Quo Vadis.' Ook zijn er algemene verkeersmodellen met een fietsmodule, bijvoorbeeld Omnitrans.
Maar de bestaande modellen zijn niet ideaal voor de fiets, vindt Tiemens: 'Die modellen gaan meestal uit van verzadiging van het autonetwerk en herverdeling van reststromen. Wegcapaciteit is heel belangrijk in die modellen. Maar een fietspad is zelden zo vol dat er fietsfiles ontstaan, die ontstaan hoogstens bij een verkeerslicht of in een krappe bocht. Het gedrag in het fietsnetwerk is anders dan waar de modellering van uit gaat.'
Bestaande modellen zijn te grofmazig, legt Tiemens uit. 'Binnen een cel zijn voor fietsers heel veel keuzemogelijkheden, er zijn heel veel kleine weggetjes, onbekende doorsteekjes. Basisscholen zitten vaak niet in een verkeersmodel, fietsen naar stations zit er niet goed in.'
Het fietsverkeersmodel is wezenlijk anders, vertelt Tiemens: 'Het is een ander type modelering. Bij de standaardmodellen, de zwaartekrachtmodellen (genoemd, naar het principe van Newtons zwaartekrachtwet: hoe verder twee punten van

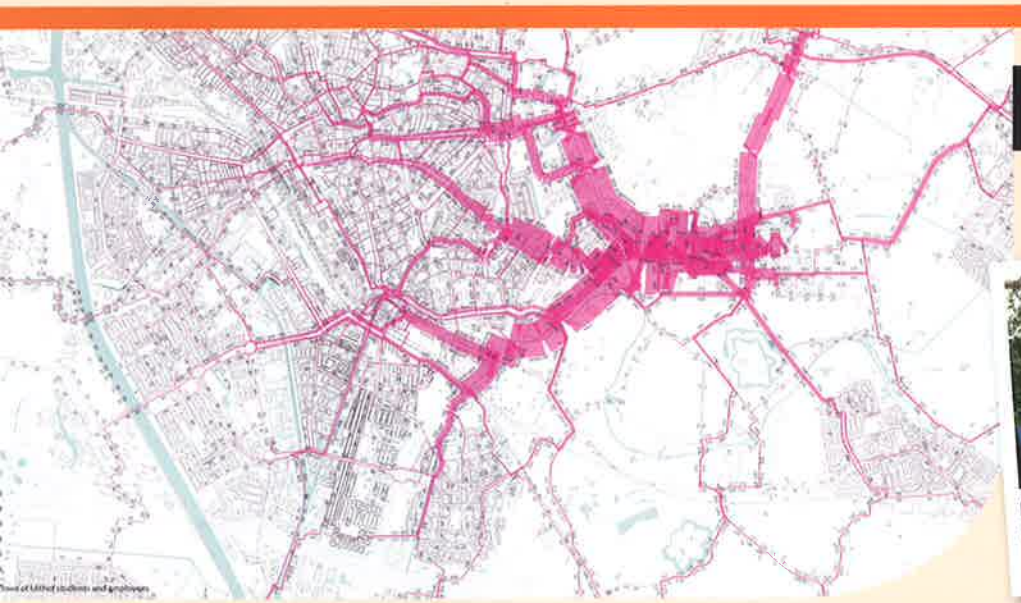
Herbert Tiemens, BRU:
'Je wilt natuurlijk wel dat investeringen wat opleveren'



Ir. Stefanie de Hair-Buijssen, Research Scientist Integrated Automotive Safety TNO

Adviessystemen waarmee ouderen veiliger kunnen fietsen

'Terwijl het aantal verkeersdoden in Nederland afneemt, neemt het aantal fietsdoden en zwaargewonden licht toe. In Nederland alleen al worden jaarlijks 8000 fietsers na een ongeval in het ziekenhuis opgenomen. Met een toenemend aantal fietsers (door introductie elektrische fiets en vergrijzing) is dit een zorgwekkend gegeven, dat we moeten aanpakken. Fietsen is gezond en een goede manier om congestie te voorkomen en dat moet niet door onveiligheid worden belemmerd. Statistieken laten zien dat bij 80 procent van de dodelijke fietsslachtoffers een auto betrokken is. Slimme technologische ontwikkelingen op/aan de auto, zoals een airbag over de voorruit van de auto en een automatische rem systeem voor voetgangers en fietsers, zijn effectieve middelen om het aantal fietsdoden significant te verlagen (www.savecap.org). Als we kijken naar het aantal zwaargewonden dan is het aantal enkelzijdige ongevallen met ouderen zorgwekkend. De ontwikkeling van een adviessysteem, gebaseerd op kennis uit de auto-industrie, waarmee ouderen veiliger en comfortabeler kunnen fietsen is een veelbelovende oplossing. Binnen het project 'veilig en bewust op de fiets' zijn TNO en partners dit adviessysteem aan het ontwikkelen (www.veiligenbewustopdefiets.nl). Samen met andere maatregelen als infrastructurele aanpassingen, scholing en beleid kunnen deze innovaties zorgen voor een veiliger fietsland Nederland.'



De fietsstromen van studenten en werknemers in De Uithof



Herbert Tiemens, beleidsmedewerker fiets Bestuur Regio Utrecht (BRU)

elkaar vandaan liggen, des te kleiner is de kans dat een verplaatsing tussen deze punten zal plaatsvinden, red.), is een gebied in cellen opgedeeld en gaat men uit van gegevens over woon-werkverkeer, winkelverkeer en bijvoorbeeld schoolverkeer. Dit Finse model gaat uit van grondgebruik. Een persoon die daar woont zal iets gaan doen. Er is een kansberekening op los gelaten welke reizen hij gaat maken, per individu gaat men dan extrapoleren naar een grotere groep. Het idee is dat we de reisgegevens van 60.000 individuen extrapoleren naar 1,2 miljoen mensen (de hele provincie Utrecht).

Daarvoor zijn gegevens nodig, over individuen, bijvoorbeeld uit het OViN-onderzoek van het CBS, maar ook gegevens over het fietsnetwerk. Tiemens: 'Van de Fietsrouteplanner van de Fietsersbond hebben we gegevens gekregen over de ligging van het netwerk, kwaliteitsgegevens (zoals asfalt of klinkers, fietsstrook of fietspad) en plaats op de routekaart.' Met het verklaringsmodel van Bovy zijn de voorkeuren van fietsers in het model gebracht. Tiemens: 'Dat werk van Bovy stamt nog uit de jaren 80, het is nergens op internet te vinden.' Piet Bovy van TU Delft maakte destijds een model waarin bijvoorbeeld de voorkeur van fietsers voor asfalt boven tegelpaden is berekend. Opvallend dat er niet meer recent onderzoek beschikbaar was. Tiemens: 'Over de daadwerkelijke voorkeuren van fietsers is eigenlijk nog steeds te weinig bekend. Uit onderzoek van Joost de Kruijf, van de NHTV die met gps fietsers volgde, weten we dat het ontworpen fietsnetwerk niet goed de routes beschrijft die fietsers daadwerkelijk nemen. Dat is een groot verschil met automobilisten, die kunnen niet even een stoepje op en een doorsteekje nemen.'

Tiemens is net terug uit Finland, waar hij gesprekken heeft gevoerd over de proef in de Uithof. 'Het proefmodel werkt wel, maar is niet betrouwbaar, omdat alleen de gegevens van de universiteit en Uithof er in zitten. Nog heel wat meer mensen fietsen door dit deel van Utrecht. Ook de dagboekgegevens waren niet compleet, waardoor trips als huis-universiteit-café-winkel-sport-huis er niet in zitten, alleen huis-universiteit-huis-verplaatsingen.'
Toch is Tiemens hoopvol gesteld over het vervolg: 'Je kunt mogelijke trendbreuken beter modelleren, bijvoorbeeld de olieprijs of de trend dat er bij jongeren minder belangstelling is voor de auto, die kun je meenemen. En dan kun je zien wat dat op je fietsnetwerk betekent. Dit model kan daar meer mee dan bestaande modellen, omdat het gebaseerd is op het individu die een keuze maakt.' (KB) ←

Bakfietsen in het goederenvervoer: dit is nog maar het begin

'De opmars van bak- en transportfietsen in Nederland en de rest van Europa moet sterker gestimuleerd worden. Bakfietsen vormen een eigentijdse, duurzame en positieve oplossing voor de overlast van auto's, parkeerproblemen en CO_2-uitstoot.'

'Volgens deskundigen kan 40-60 procent van de goederen in de binnensteden bezorgd worden door bakfietsen. Het gaat niet alleen om bevoorrading van winkels, maar ook om serviceverlening aan consumenten door de bezorging van aankopen aan huis of naar de auto. Steeds meer grote bedrijven, zien in dat 'last mile'-vervoer met bakfietsen, schoner, efficiënter en goedkoper is. DHL heeft in 15 Nederlandse steden 35 bestelbusjes vervangen door bakfietsen. Het bedrijf bespaart daarmee jaarlijks 140.000 kg CO_2-uitstoot en een aanzienlijk bedrag op operationele kosten. De gemeente Delft werkt samen met FietsXpress en PostNL om een deel van het stedelijke goederenvervoer per bakfiets te verzorgen. En in Nijmegen zien we dat de investeringen in snelfietsroutes voor het woon-werkverkeer ook bijdragen aan efficiëntere verbindingen voor de fietskoeriersdiensten. Dit is nog maar het begin.'

Praten en genieten
'Tijdens het International Cargo Bike Festival op 12 en 13 april 2014 in Nijmegen praten we met deskundigen en betrokkenen over de potentie en het belang van de inzet van bakfietsen.'



Jos Sluijsmans, Fietsdiensten.nl


FOTO: ANWB AVD

Visie **Lucas Harms:**
Gedifferentieerd fietsgebruik = gedifferentieerd fietsbeleid

We fietsen niet meer maar wel anders

In veel Europese en Noord-Amerikaanse steden neemt het fietsgebruik de laatste jaren fors toe. Ook in Nederland lijkt sprake van een groeiende fietsdrukte. Zo gaat het in het maatschappelijk debat steeds vaker over fietsfiles en overvolle fietsparkeervoorzieningen in grote steden als Amsterdam en Utrecht. Dagblad Parool stelde bijvoorbeeld dat 'fietsen in de stad een kwelling wordt'.

Gek genoeg zie je dergelijke toenemende drukte niet terug in de landelijke statistieken: als we de gegevens van het CBS mogen geloven, schommelt het aandeel van de fiets in de totale mobiliteit al decennia lang rond de 25%. Anders gezegd: vandaag de dag gaat één op de vier verplaatsingen van Nederlanders per fiets en dat was 30 jaar geleden ook al zo. In recent onderzoek van de UvA is verder ingezoomd op verschillende ruimtelijke omgevingen en sociale groepen Dit laat zien dat achter de ogenschijnlijke landelijke constanten grote variaties schuil gaan: op sommige plekken neemt het fietsgebruik fors toe, terwijl elders sprake is van een stabilisatie of zelfs afname. Bovendien is groei en afname daarbinnen ook nog geconcentreerd bij bepaalde sociale groepen. Dit geeft aan dat fietsgebruik gevoelig is voor ruimtelijke en sociale omstandigheden en dat een beleidsmaker de condities voor fietsgebruik kan beïnvloeden.

Geen plek in de stalling

Het onderzoek laat zien dat het groeiend fietsgebruik hoofdzakelijk een stedelijk fenomeen is. De toenemende drukte aldaar is in veel gevallen rechtstreeks te herleiden tot een groei van de stedelijke bevolking (de zogenoemde 're-urbanisatie'): meer mensen die in (groot)stedelijke gebieden wonen genereren tezamen meer fietsverplaatsingen. Binnen steden is het groeiend fietsgebruik bovendien vaak geconcentreerd op bepaalde plekken, routes en tijden. Zo groeide het fietsgebruik in Amsterdam de laatste decennia met maar liefst 40 procent, maar vooral in het centrum en de wijken direct daar omheen. De sterkste groei deed zich voor op bepaalde routes, met name die van en naar stationsgebieden. Grote capaciteitsproblemen in parkeerstallingen zijn daarvan de sprekende getuige. Dat op het platteland steeds minder wordt gefietst komt vooral door bevolkingskrimp: minder mensen vertaalt zich in minder mobiliteit, waaronder het gebruik van de fiets. In sommige perifere gebieden lijkt ook de schaalvergroting van voorzieningen en de daardoor optredende verschraling een rol te spelen: plattelandsbewoners die steeds grotere afstanden moeten overbruggen om in hun dagelijkse behoeften te voorzien, kiezen noodgedwongen vaker voor de auto.

Babyboomers fietsen verder

Het onderzoek legt ook sociale verschillen in fietsgebruik bloot. Ten eerste zijn er veranderingen zichtbaar in de mobiliteit en het fietsgebruik van jongeren en jongvolwassenen: over het algemeen blijkt de huidige generatie jongeren zich minder


Niels Bark, Sales & Marketing Manager VANMOOF

Stadsfiets moet functioneel én mooi zijn

"We like bikes/and we like you/and the rest of the world/to ride bikes/and like them too'. Deze intro op vanmoof.com omvat treffend waar wij voor staan. Ons uitgangspunt: we maken een simpele en toegankelijke stadsfiets. We leggen onze focus op alle grote steden in de wereld, willen in het buitenland laten zien hoe fijn fietsen is, hoe lekker het is om in de zon te fietsen en de omgeving in je op te nemen. Tegelijk gaan we de strijd aan met de auto, die in veel delen van de wereld nog een echt statussymbool is. Daarom maken we fietsen die praktisch maar ook mooi zijn. En betaalbaar, net zo belangrijk om mensen aan het fietsen te krijgen.'

'Het archetype fiets bestaat niet, over een paar jaar zien onze fietsen er weer anders uit. Wij geloven ook in het vinden van oplossingen voor problemen waardoor mensen de fiets laten staan. Fietsdiefstal en vernieling bijvoorbeeld, dat weerhoudt mensen ervan een fiets te kopen. Dus wat moet niet op een fiets zitten en wat juist wel? Ingebouwde verlichting is noodzakelijk en aan de buitenkant van de fiets mogen geen kabels zitten. De fiets moet zogezegd 'hufterproof' zijn. Het slot valt daarom helemaal weg in het frame. En we bouwen GPS in op steeds wisselende plekken. Een dief komt er dus letterlijk en figuurlijk niet zomaar mee weg.'

'Al ons budget stoppen we in de ontwikkeling van onze fietsen. Ons marketingbudget is nul, we moeten het hebben



vaak buitenshuis te begeven dan voorgaande generaties, maken jongeren vooral minder vaak gebruik van de auto, maar zitten ze verhoudingsgewijs wel vaker op de fiets (en in het ov). Jongeren wonen vaker in steden dan weleer, maar ook de veranderde sociaaleconomische positie van jongeren lijkt belangrijk: steeds meer jongeren studeren, er zijn verhoudingsgewijs minder werkenden onder hen. Een tweede sociale ontwikkeling is de vergrijzing: een groot deel van de groei van het fietsgebruik blijkt voor rekening te komen van de babyboomers, geboren in het decennium na de Tweede Wereldoorlog. Meer fietsgebruik door ouderen is deels een effect van hun groeiende groepsgrootte (meer oudere fietsers). Maar ook gedragsverandering speelt een rol (ouderen die vaker en verder fietsen). Babyboomers gebruiken de fiets vooral vaker en verder voor sociaal-recreatieve doeleinden en maken daarbij ook steeds meer gebruik van de e-fiets.

Een laatste vermeldenswaardige sociale trend betreft het groeiende aantal niet-westerse allochtonen dat in bepaalde stadsdelen en wijken een dempende invloed uitoefent op het fietsgebruik. Uit eerder onderzoek weten we al deze groep allochtone stadsbewoners veel minder vaak fietst dan autochtone stadsbewoners, zelfs bij gelijke overige omstandigheden. Veel gehoorde verklaringen zijn de lage status van de fiets, het gepercipieerde gevaar voor verkeersongevallen, en cultuurspecifieke factoren, zoals het niet kunnen en ook niet mogen fietsen vanwege traditie of geloof, of het gewoon niet gewend zijn om te fietsen.

Onderliggende dynamiek

Al met al zijn er grote ruimtelijke en sociale variaties zichtbaar in de ontwikkelingen in het fietsgebruik in Nederland. Enerzijds zijn er trends die het fietsgebruik doen toenemen, anderzijds zijn er trends die juist wijzen op het tegendeel. Per saldo middelt dit vooralsnog uit tot een landelijk beeld van stabiele gemiddelden. Maar dit verdoezelt de onderliggende dynamiek waar we zicht op moeten hebben om echt te begrijpen hoe fietsgebruik zich ontwikkelt. Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van het fietsgebruik in de toekomst grotendeels afhangt van de relatieve snelheid en richting van veranderingen in de genoemde trends.

Stimulans ontbreekt

Het bestaan van grote ruimtelijke en sociale verschillen in fietsgebruik geeft wel aan dat bestaande en nieuwe beleidsmaatregelen rekening moeten houden met de specifieke sociaal-ruimtelijke omstandigheden van gebieden, steden en wijken. Het laat zien dat het bieden van kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en relatief korte afstanden tussen veel dagelijkse activiteiten weliswaar een noodzakelijke randvoorwaarde is, maar vaak toch niet voldoende om het fietsgebruik blijvend te stimuleren. Anders dan het bieden van infra moeten we zoeken naar passende manieren van 'verleiding', bijvoorbeeld door uiteenlopende vormen van marketing. Voor jongeren of ouderen die al veel fietsen, voor plattelandsbewoners die juist minder lijken te gaan fietsen, of voor het fietsgebruik van en naar stationslocaties. Kortom, een gedifferentieerd beeld dat vraagt om gedifferentieerd beleid, gevoelig voor verschillen in ruimtelijke en sociale omgevingen. Welk type beleid waar en voor wie het meest kansrijk is, is momenteel onderwerp van een vervolgonderzoek van de UvA. Wordt dus vervolgd... ←

Lucas Harms, postdoc researcher Urban Planning:
'We doen te weinig om mensen aan het fietsen te krijgen en te houden'

i Lees de integrale column (inclusief verwijzingen) op **www.verkeerskunde.nl/columnfiets**

van mond-tot-mond reclame en uiteraard van internet. We staan op het punt een e-bike op de markt te brengen, de lancering staat gepland voor april 2014. De VANMOOF 10 Electrified is een intelligente stadsfiets, met het uiterlijk van een 'gewone' hippe fiets. 'Voor de fiets gebruiken we technieken uit de autoindustrie en combineren we GPS-tracking met smart power control en een geïntegreerde, lichtgewicht accu. Een groep pioneers – echte stadsfietsers – is de e-bike nu aan het testen.' Dat VANMOOF luistert naar de wens van de klant, blijkt wel uit de fiets die het bedrijf voor Japan heeft ontwikkeld. Een kleinere fiets, met een draaibaar stuur en inklapbare trappers. 'De 'Hollandse' fiets bleek veel te groot voor Japanners!'



Fietsers mogen fietsen in het voetgangersgebied in het centrum van 's-Hertogenbosch

Fietsers zijn ook klanten

In het kader van de ambitieuze nota Lekker Fietsen! besloot de gemeente 's-Hertogenbosch in 2009 het gehele voetgangersgebied toegankelijk te maken voor fietsers. Het bevalt prima, de praktijk wijst uit dat fietsers hun routes aanpassen als de voetgangerstromen te dik worden.

Begrijpelijke, eenduidiger regelgeving was een achterliggende reden voor de maatregel, zegt Arnold Bongers, verkeerskundige van de gemeente 's-Hertogenbosch. 'Voorheen was het toegestaan om voor 12.00 uur door de binnenstad te fietsen. Het is lastig uit te leggen waarom het vijf minuten later niet mee mag.' Nu is fietsen altijd toegestaan behalve tijdens de warenmarkt. Bongers was er van overtuigd dat het opheffen van het fietsverbod geen problemen op zou leveren. 'In de oude situatie werd er heel veel gefietst. Mensen hielden zich niet aan het verbod. En dat ging allemaal zonder problemen. We wisten dat het kon.'

Bongers had eerder aan een Fietsberaad-project over dit onderwerp meegewerkt, en kwam toen tot de conclusie dat fietsers vanzelf hun gedrag aanpassen bij grote drukte. 'Op piekmomenten kiezen fietsers zelf voor een andere route, want het schiet natuurlijk niet op als het heel druk is. Dat zien we nu ook in de praktijk.'
Kan fietsen in het voetgangersgebied overal? Bongers: 'In een universiteitsstad als Groningen ligt het misschien anders, het hangt ook af van de omvang van de stroom doorgaande fietsers binnen de beschikbare ruimte. Maar dat er meer mogelijk is, dat lijkt me duidelijk.'
Draagvlak vinden was heel belangrijk, ook binnen de eigen organisatie. Er is overlegd met Fietsersbond, bewoners, de winkeliersvereniging schaarde zich achter de maatregel. Bongers: 'Men beseft dat fietsers ook klanten zijn.' De eigen afdeling Stadstoezicht overtuigen kostte nog de meeste tijd. Was voorheen de tijd het criterium om een fietser aan te houden, nu mag zij alleen handhaven bij 'excessief fietsgedrag', een wat vager begrip. Bongers: 'Bijvoorbeeld als iemand keihard door het voetgangersgebied scheurt.' Dat heeft tot nu toe geen bonnen opgeleverd. ←

Arnold Bongers, verkeerskundige 's-Hertogenbosch



Bij drukte passen fietsers hun fietsgedrag vanzelf aan in het voetgangersgebied in 's-Hertogenbosch

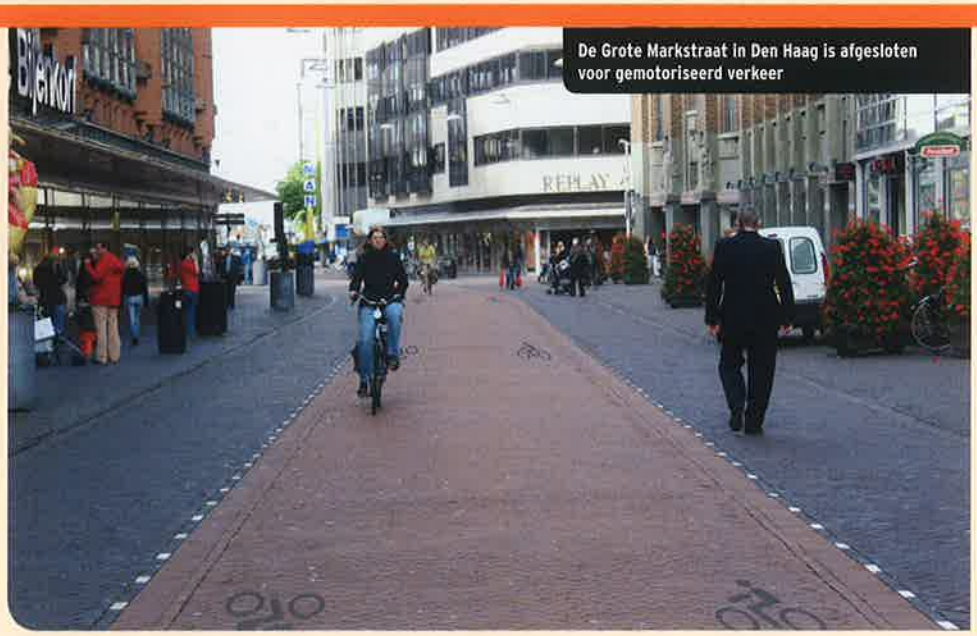

Duco Hoogland, Tweede Kamerlid Openbaar Vervoer (PvdA)

Wat zou u doen als wethouder Verkeer op gemeentelijk niveau?

'Ik zou 'mijn' inwoners aanraden de fiets te pakken voor de korte afstanden binnen de woonplaats. Dat scheelt ook weer een bezoek aan de sportschool. Uiteraard moet er dan wel een comfortabel fietsnetwerk zijn. Veilig voor kinderen die naar school fietsen en begaanbaar voor ouderen die geen zin hebben van hun zadel af te hobbelen. Ook goede afwatering is belangrijk, je moet bij aankomst op het werk niet het idee hebben dat je op survival bent geweest. Maar er is meer, de gemeente kan haar ambtenaren op de fiets op pad sturen. Een goed voorbeeld doet volgen.

En een opdracht aan iedereen: maak melding van onveilige kruispunten of andere problemen via de app op je mobiel. Dan kan de gemeente deze problemen oplossen. Scholen kunnen het fietsen promoten. Als alternatief voor de auto en omdat de binnensteden overvol raken met auto's. Goede stallingen en de mogelijkheid een groene golf van stoplichten voor fietsers te maken behoren ook tot de mogelijkheden.'

'Maak melding van onveilige kruispunten'



De Grote Markstraat in Den Haag is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer

Verkeerscirculatieplan Den Haag zorgt voor gezonder en aantrekkelijker centrum

Autoluwe Haagse binnenstad zorgt voor meer fietsgebruik

Eind 2009 trad in den Haag het verkeerscirculatieplan in werking. Doorgaand autoverkeer kan niet meer door de binnenstad en er is een groter voetgangers- en fietsgebied ontstaan. Na de invoering van het plan kwam letterlijk de weg vrij om delen van de Haagse binnenstad opnieuw in te richten, en zo het verblijfsklimaat te verbeteren. De straten en pleinen zijn heringericht met ruimte voor voetgangers, fietsers en ov, met nieuwe bestrating en meubilair en met meer aandacht voor groen.

Aan de invoering van het Haagse verkeerscirculatieplan ging een complex geheel van gebeurtenissen en ontwikkelingen vooraf. Dit begon al in 1997, met de afsluiting van de Grote Marktstraat voor gemotoriseerd verkeer. De gemeente kwam begin 2006 met een eerste voorstel voor een verkeerscirculatieplan. Tijdens de inspraakronde hierover ontstond een vloedgolf aan weerstand vanuit bevolking, ondernemers en politiek. Bij de discussies en besluitvorming werd steeds duidelijk dat er geen unaniem aanvaarde oplossingen bestonden.

Vaker met de fiets

Elke ingreep in de verkeerscirculatie zorgt dat bepaalde straten en delen van het centrum minder autoverkeer te verwerken krijgen en andere straten juist meer. Er is gezocht naar de variant waarbij het saldo zo positief mogelijk was. Alle verwachte resultaten zijn gerealiseerd. Het doorgaande autoverkeer door de binnenstad is afgenomen, de bereikbaarheid is niet veranderd, de luchtkwaliteit op de Veerkades is meetbaar verbeterd en het verblijfsklimaat voor fietsers en voetgangers is er op vooruitgegaan. Daarnaast wordt nog steeds fors geïnvesteerd in de binnenstad.

Het was geen doel van het verkeerscirculatieplan, maar mensen blijken na invoering van het plan vaker de fiets of het openbaar vervoer te nemen naar de Haagse binnenstad. Inmiddels zijn de meeste inwoners van Den Haag gewend aan het verkeerscirculatieplan en zien zelfs de grootste tegenstanders van weleer ook voordelen van de nieuwe autoluwe Haagse binnenstad. ←

Inge Molenaar, projectleider & programmaleider Fiets, afdeling Verkeer gemeente Den Haag

Iedereen heeft een mening over fietsen

'Als wethouder verantwoordelijk voor het fietsbeleid in Amsterdam merk ik dagelijks dat iedere Amsterdammer wel een mening heeft over de fiets. Fietsers zelf willen meer ruimte, treinreizigers ergeren zich aan foutgeparkeerde fietsen, voetgangers zijn bang voor botsingen. Autobestuurders ook, maar dan om er zelf één aan te rijden. Ik heb niet zozeer een wens voor het landelijke fietsbeleid, hoewel ik daar ook veel over kan zeggen. Het gaat mij als wethouder toch primair om 'mijn' stad. Gelukkig investeert Amsterdam enorm in de fiets, tot en met 2016 zo'n 57 miljoen euro. Tot 2020 samen met Stadsregio Amsterdam, Prorail en NS maar liefst 120 miljoen euro. Er komen de komende jaren bredere fietspaden bij, plus 40.000 extra fietsparkeerplekken, waarvan 17.000 op Centraal Station. En de helft van de fietspaaltjes halen we de komende maanden weg. Het fietsgebruik in Amsterdam is de afgelopen 20 jaar gegroeid met meer dan 40 procent van 340.000 naar 490.000 dagelijkse fietsritten in 2012. Het aantal fietsritten van en naar treinstations zal in 2020 naar verwachting met 25 procent stijgen. Dagelijks leggen Amsterdammers nu al zo'n 2 miljoen kilometer af op de fiets. Amsterdam houdt van de fiets. We zijn nog steeds fietsstad nummer één. En dat moet zo blijven.'


Eric Wiebes, wethouder Verkeer en Vervoer, Noord-Zuidlijn, Luchtkwaliteit en ICT