

Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal



Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal

Inhoud

	Voorwoord	5
1	Inleiding	7
1.1	Langdurig en integraal gemeentelijk fietsbeleid	7
1.2	Fietssteden in Europa	10
2	Groningen: de compacte fietsstad	13
3	Zwolle: scheiding, overal waar nodig	29
4	Münster: Duitslands fietsstad nummer één	39
5	Veenendaal: verwennerij per 300 meter	47
6	Kopenhagen: stad (vol) van fietsers	54
7	Enschede: fietsbeleid via de auto	66
8	Amsterdam: vele zegeningen te tellen	72
9	Odense: promotie, experimenten ... en fietspaden	88
10	Freiburg: stabiel beleid en stijgend fietsgebruik	98
11	Gent: stimuleren en sensibiliseren	105
12	Vergelijking	114

Voorwoord

In de eerste versie van deze Fietsberaad-publicatie, uit april 2006, is een aantal verhalen samengebracht over het verkeersbeleid van enkele steden met een relatief hoog fietsgebruik, zich uitstrekkend over een langere periode. Elk verhaal geeft een specifiek beeld van de ontwikkelingsgang van het fietsgebruik in een gemeente en de relatie tussen het fietsgebruik en het beleid aldaar. Ze gaan over vijf Nederlandse steden die als fietsstad bekend staan: Groningen, Amsterdam, Enschede, Zwolle en Veenendaal. Uit ons omringende landen die ook een respectabel niveau van fietsgebruik kennen, zijn ook vijf steden geselecteerd: Münster en Freiburg in Duitsland, Kopenhagen en Odense in Denemarken en Gent in België.

Directe aanleiding voor deze publicatie was een studie van Boersma & Van Alteren, waarin op kwalitatieve wijze gezocht is naar een verklaring voor het hoge fietsgebruik in Groningen. Het Groningse verhaal, maar ook de meeste andere verhalen, waren beperkt aangepaste versies van artikelen die eerder in *Fietsverkeer* zijn gepubliceerd. Publicatie 7 werd, zeker ook de gelijktijdig verschenen Engelse vertaling, vaak opgevraagd en veel gedownload. Omdat een nieuwe druk van de papieren versie nodig was, is begin 2009 besloten om de tien verhalen in enige mate te *updaten*. Vaak door aan het eind een paragraaf met de belangrijkste ontwikkelingen van de laatste jaren op te nemen; soms (vooral Odense en Kopenhagen) ingrijpender, daar is feitelijk een nieuw verhaal geschreven.

De tien stedenverhalen geven een beeld van hoe het fietsbeleid over een langere tijd heeft bijgedragen aan het hoge fietsgebruik. Tien unieke verhalen, met toch ook wel de nodige overeenkomsten, die kunnen dienen als voorbeelden van de wegen waarlangs – op termijn! – een nog hoger fietsgebruik bereikt kan worden.

Victor Molkenboer,
voorzitter Fietsberaad

I. Inleiding

'Langdurig' en 'integraal'. Deze twee woorden geven samen de kern aan van verklaringen voor hoog fietsgebruik op gemeentelijke schaal, zoals de laatste jaren uit verschillende studies is gebleken. Langdurig volgehouden, consistent fietsbeleid. Fietsbeleid dat ingebakken zit in een breder beleid met lokaal sterk 'levende' doelen.

I.I Langdurig en integraal gemeentelijk fietsbeleid

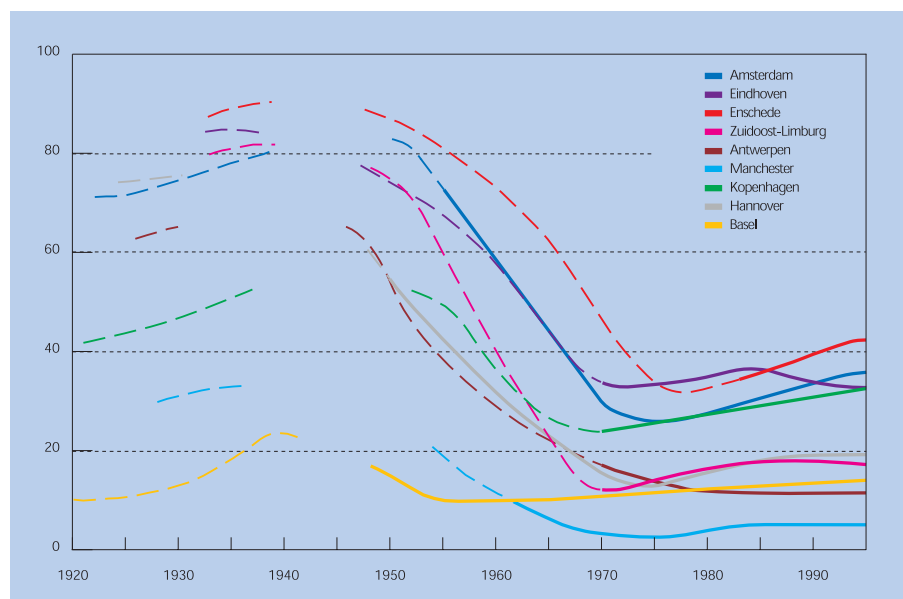
Langdurig

Met de nadruk op 'langdurig' kwam dit woordenpaar al aan de orde in een studie van de Stichting Historie der Techniek uit 1999, waarin gepoogd werd om verschillen in de ontwikkeling van het fietsgebruik in een aantal Europese steden te verklaren. Fietsgebruik langdurig en, terugkijkend, vroegtijdig een volwassen plaats geven in het verkeersbeleid, wordt in deze studie als een belangrijke verklaring gezien voor de nogal uitzonderlijke ontwikkeling van het fietsgebruik in Nederland, vergeleken met steden in naburige Europese landen.

Albert de la Bruhèze, A.A. en F.C.A. Veraart (Stichting Historie der Techniek), *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel*, RWS-publicatie 63, april 1999.

Voor deze historische studie zijn in Nederland drie steden onderzocht die een relatief hoog aandeel fietsgebruik kennen (Amsterdam, Eindhoven en Enschede) en een stedelijk gebied met een laag fietsgebruik (Zuidoost-Limburg: Kerkrade-Heerlen). In omliggende landen is onderzoek uitgevoerd in vijf steden: de fietsstad Kopenhagen, de fietsloze stad Manchester, en Antwerpen, Basel en Hannover, die zich qua fietsgebruik daartussenin bevinden.

Gereconstrueerde trendlijnen van het fietsaandeel in het totaal van auto-, fiets-, bromfiets- en openbaarvervoerplaatsingen, 1920-1995 (in %)



De curve in alle negen trendlijnen is sterk vergelijkbaar. De fiets is na 1900 van een product voor recreatief gebruik door een kleine elite heel snel een utilitair massaproduct voor burger en werkmans geworden. Alle steden kennen, zij het op verschillende niveaus, een relatief hoog fietsgebruik tot in de jaren '50. Verschillen in fietsaandeel tussen de steden hebben voor de

Tweede Wereldoorlog weinig tot niets te maken met de positie van de auto, maar wel met de mate waarin stedelingen te voet gaan en vooral met de al of niet vroegtijdige ontwikkeling van een goed openbaarvervoersysteem (zoals in Manchester het geval was). De scherpe teruggang in fietsgebruik, vooral in de jaren '60, is het gevolg van de sterke opkomst van de personenauto. Vanaf de jaren '70 is overal sprake van een stabilisatie of hernieuwde groei van het fietsgebruik.

Naast de algemene overeenkomst in de trendlijnen vallen in de figuur op pagina 7 toch vooral de verschillen op. Het SHT-rapport komt tot de slotsom dat de uiteindelijke verschillen tussen de steden in de jaren '90 helder verklaard kunnen worden:

- Een hoog fietsaandeel (boven 30%) in Amsterdam, Eindhoven, Enschede en Kopenhagen, waar nooit een 'fietsgebruik-opslokkend' ov-systeem tot stand kwam en waar het fietsverkeer steeds een regulier onderdeel van het verkeersbeleid was: 'Acceptatie in de jaren '50 en '60 van de fietser als een "normale" en gelijkbetroegte verkeersdeelnemer is (...) een cruciale factor: de realisatie van auto-infrastructuur gaat niet ten koste van de fietser; de collectieve beeldvorming over de fiets is tamelijk positief en vooral "rationeel"'
- Een gemiddeld fietsaandeel (rond 20%) in Zuidoost-Limburg en Hannover, waar met de opkomst van de auto sprake was van een duidelijker pro-auto beleid en een meer op de auto gerichte ruimtelijke structuur.
- Een laag fietsaandeel (rond of onder 10%) in Antwerpen, Manchester en Basel, waar behalve de sterke invloed van een vroegtijdig goed ov-systeem (Manchester) vooral het auto-gerichte verkeersbeleid de verklaring vormt: 'De door de opkomst van de auto ingezette daling gaat zonder "remmingen" continu door, omdat alle relevante invloedsfactoren eenzelfde richting op wijzen: een negatieve collectieve beeldvorming, een sterk auto-gericht beleid, realisatie van grootschalige auto-infrastructuur, een sterke suburbanisatie (...)'



Eindhoven, het uitgaan van de Philipsfabrieken aan de Emmasingel, 1939.

foto: Philips concernarchief



foto: Historisch-topografische Atlas Gemeentearchief Amsterdam

Amsterdam, Stadhouderskade en rechts Overtoom, februari 1939.

De drie steden met een relatief laag aandeel fietsgebruik – Antwerpen, Basel en Manchester hebben decennialang nadrukkelijk en expliciet een beleid gevoerd dat autogebruik sterk faciliteerde. Dat beleid was gebaseerd op maatschappelijk gedragen ‘beelden’, waarin de rol van de fiets in de toekomst beperkt werd verondersteld. Vanaf de jaren ‘50 werd daadwerkelijk fietsinfrastructuur ‘verwijderd’: fietspaden werden rijstroken voor het autoverkeer, fietsstroken werden parkeerstroken. In Antwerpen werden fietsers in 1939 verplicht achter elkaar te rijden, want ze namen te veel ruimte in. In Basel schreef de gemeenteraad in 1944: *‘Prinzipiell ist heute zu sagen, daß in der eigentlichen Stadt Radfahrwege nicht mehr erwünscht sind.’* (‘In principe zou je tegenwoordig kunnen zeggen dat rijwielpaden in de eigenlijke stad niet meer gewenst zijn.’) Sterker nog: in 1951 werd in het stadscentrum het gebruik van de openbare fietsenstallingen verplicht, in combinatie met een maximale stallingsduur van een à twee uur!

Daartegenover staan de steden met een relatief hoog aandeel fietsgebruik: Amsterdam, Eindhoven, Enschede en Kopenhagen. Daar is meer het feitelijke verkeer, inclusief de rol daarin van de fiets, voortdurend uitgangspunt van het beleid geweest, zonder sterk normatieve toekomstverwachtingen. In de jaren ‘50 en ‘60 is in de meeste Nederlandse steden op zijn minst sprake geweest van een zekere mate van ‘gedogen’ van fietsverkeer in het verkeersbeleid. Die acceptatie van de realiteit verklaart voor een belangrijk deel het anno 2006 nog steeds hoge aandeel fietsgebruik in Nederland.

Vergelijkende fietsgeschiedenis van Duitsland en Nederland

In 2009 verscheen het proefschrift van de Duitse Anne-Katrin Ebert: *Ein Ding der Nation: Das Fahrrad in Deutschland und den Niederlanden, 1880-1940*. Ebert beschrijft ook uiteenlopende ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog, onder andere de ruimte die de auto kreeg in wederopgebouwde Duitse steden, tegenover de voor autoverkeer slecht toegankelijke historische binnensteden in Nederland. Zij legt echter meer nadruk op de decennia ervoor, op de Eerste Wereldoorlog-jaren en het Interbellum. Want toen al, zo stelt zij, was de fiets iets typisch Nederlands geworden. Ebert zoekt de verklaring daarvoor primair in de status van fietsgebruik. In Nederland bleef de fiets lange tijd het symbool van de gegoede burgerij, terwijl het in Duitsland al snel het vervoermiddel voor de arbeidersklasse werd. En dat terwijl de positie van de Nederlandse burgerij sowieso sterker was dan die van de Duitse. Want deze laatste zat veel meer ingeklemd tussen de oude Duitse aristocratie en de snel gegroeide arbeidersklasse in het industriële Duitsland. Illustratief is het verschil tussen de grootste fietspromotie-organisaties. In Nederland de ANWB, een burgerlijke vereniging met liberale en nationalistische waarden. In Duitsland was Solidarität de grootste fietsersbond – een arbeidersvereniging.



foto: Gemeentearchief Enschede

Enschede, Hengelosestraat, de fietsenstalling aan de achterzijde van V&D, 1939.

Integraal

De nadruk op 'integraal' verkeersbeleid komt duidelijker naar voren in recente onderzoeken, waarin gepoogd wordt verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten statistisch te verklaren. Voor het Fietsberaad heeft Research voor Beleid in 2006 op basis van eerdere pogingen een verklaringsmodel van gemeentelijk fietsgebruik gemaakt. Het verklaringsmodel van 11 factoren heeft, in statistische termen de 'verklaringskracht' ervan benoemend, een R^2 van 0,726. Dit betekent dat bijna 73% van de variantie in het fietsgebruik tussen gemeenten wordt verklaard door deze factoren. Dat is hoog en we kunnen dus spreken van een model met een hoge verklaringskracht. Meer dan eenderde deel van de verklaringskracht van dit model zit in de vier factoren die staan voor iets als 'integraal verkeersbeleid' (reistijdverhouding fiets-auto, parkeerkosten auto, aandeel bus, tram, metro en oppervlakte bebouwd gebied).

I.2 Fietssteden in Europa

De tien hier verzamelde stedenverhalen zijn vooral specificaties van de algemene lijn van 'langdurig' en 'integraal'. In elke stad is het verhaal weer anders, met andere accenten op basis van vooral lokale omstandigheden. De overeenkomsten en verschillen tussen de tien verhalen worden aan het slot van deze publicatie, in hoofdstuk 12, nader geanalyseerd. Tien steden met een respectabel fietsgebruik.

Vaak circuleren ook hogere percentages fietsaandeel. Nauwkeurige bestudering leert echter dat het dan steeds gaat om alleen de lokale verplaatsingen, binnen de gemeentegrenzen, of om specifieke segmenten als het woon-werkverkeer. In bovenstaande tabel en in de overzichten per land hieronder zijn steeds cijfers gehanteerd waarvan vaststaat dat ze betrekking hebben op het fietsaandeel in alle verplaatsingen (van inwoners van de betreffende stad of het betreffende land). De cijfers zijn uit vele bronnen afkomstig; per stad minstens twee (waarbij geringe verschillen weggepoetst zijn).

Het fietsgebruik in tien Europese 'fietssteden' (aflopend in fietsaandeel)

	aantal inwoners	aandeel fiets in alle verplaatsingen van inwoners
Groningen	182.000	37%
Zwolle	116.000	36%
Münster	272.000	36%
Veenendaal	62.000	32%
Kopenhagen	502.000	32%
Enschede	154.000	31%
Amsterdam	747.000	28%
Odense	187.000	26%
Freiburg (im Breisgau)	218.000	22%
Gent	237.000	17%

Nederland, Denemarken, Duitsland en België zijn de landen met het hoogste fietsgebruik van Europa. Daarbinnen behoren de tien hier behandelde steden echt tot de top als het om fietsgebruik gaat. Het fietsgebruik is in deze landen en steden van een heel ander niveau dan elders in Europa:

- In **Nederland** is het fietsaandeel in de vervoerwijzeverdeling de laatste decennia zo'n 26%. De top van gemeenten scoort tussen 35% en 40%; de steden met het laagste fietsgebruik zitten in de orde van 15% tot 20%.
- In **Denemarken** is het fietsaandeel tussen 15% en 20%. De stadsverschillen in fietsgebruik zijn relatief klein; fietsgebruik zit in de steden tamelijk algemeen op een niveau van 20% van alle verplaatsingen. Alleen Odense en Kopenhagen steken daar (ver) bovenuit: Odense ca. 26% en Kopenhagen richting 32%.
- In **Duitsland** gaat gemiddeld 10% van de verplaatsingen per fiets. In de westelijke bondsstaten is het fietsgebruik gemiddeld hoger; vooral in Nordrhein-Westfalen. Behalve Münster en Freiburg zijn daar meer steden met een fietsaandeel tussen 20% en 30%. Ook in andere deelstaten is de fiets zeker niet afwezig; Berlijn heeft bijvoorbeeld een fietsaandeel van ca. 10%.
- **België** kent een gemiddeld fietsaandeel van niet veel meer dan 8%. In Vlaanderen komen vele steden aardig in de buurt van het niveau van Gent: een eindje boven de 15%. De stad Brugge heeft een nog wat hoger fietsaandeel.

Lage fietsaandelen in veel Europese landen en steden betekenen zeker niet automatisch een hoog autogebruik. Tussen landen en steden zitten ook grote verschillen in het aantal voetgangers en vooral het aantal openbaarvervoergebruikers. Hoge aandelen 'lopen' komen in Zuid-Europese steden vaak voor. Zie bijvoorbeeld San Sebastian in Spanje: 3% fiets en toch 'slechts' 34% auto omdat het ov van belang is in San Sebastian (19%), maar vooral lopen: liefst 44% van alle verplaatsingen. Londen kent een vergelijkbaar patroon, iets minder extreem: 1% fiets, maar wel 18% ov en 37% lopen en daardoor 'slechts' 44% auto. De laagste auto-aandelen komen voor in die steden waar zowel lopen als fiets als ov relatief hoog scoort. Veel Zwitserse steden laten iets van dat patroon zien: meer dan 20% lopen, meer dan 10% fiets en rond 30% ov – en dan is er dus relatief weinig autogebruik (rond 30% in Basel, Bern en Zürich).

Andere Europese landen kennen gemiddeld veel minder fietsgebruik, maar soms wel met opvallende uitschieters:

- In **Groot-Brittannië** is het fietsgebruik gemiddeld slechts 2% (Londen nog steeds wat lager), maar hier en daar zijn geïsoleerd steden met een veel hoger fietsgebruik (York en Hull 11%, Oxford en vooral Cambridge dichtbij 20%). Eenzelfde patroon – en dan nog wat extremer – is zichtbaar in Zweden en vooral Italië.



Västerås

- **Ierland** scoort 3% à 4%, eigenlijk zonder uitschieters naar boven (Dublin maximaal 5%).
- In **Zweden** is het fietsgebruik gemiddeld 7% van alle verplaatsingen; in steden 10%. Uitschieters: Lund en Malmö 20%. De kleine stad Västerås (115.000 inwoners) heeft volgens een steeds weer aangehaalde bron een fietsaandeel van liefst 33%.
- In **Tsjechië** is, zoals in meer Oost-Europese landen, in enkele steden het fietsgebruik van enig niveau (Ostrava, Olomouc en Ceské Budejovice tussen 5% en 10%) en soms zelfs van een hoog niveau (Prostejov 20%). Gemiddeld is het fietsgebruik echter laag: ver onder 5%.
- **Oostenrijk** kent een gemiddeld fietsaandeel van 9%, met Graz (14%) en Salzburg (19%) als uitschieters.
- **Zwitserland** scoort in fietsgebruik zo'n 11%, met vele steden op een wat hoger niveau, zoals Bern (15%), Basel (17%) en vooral Winterthur (rond 20%).
- **Frankrijk** kent gemiddeld weinig fietsgebruik (5%), met ook weinig uitschieters: Straatsburg 12%, Avignon 10%.
- In **Italië** is het fietsaandeel gemiddeld niet meer dan 5% en in een stad als Rome ver onder 1%, maar wel met een aantal sterke uitzonderingen. Vooral in de Povlakte, met onder andere Parma (boven 15%), en met Ferrara als bekendste en extreem voorbeeld: rond 30% fietsaandeel. Daarnaast elders in Italië een stad als Florence (ruim 20%).

Deze opsomming laat zien hoezeer het fietsgebruik in Europa verschilt, per land en helemaal per stad. Het Nederlandse niveau van fietsgebruik wordt alleen in Denemarken en Nordrhein-Westfalen benaderd. Tegelijk is echter te zien dat er ook in niet-fietslanden opvallend genoeg vaak nog wel enkele steden zijn met een respectabel fietsgebruik, zoals in Groot-Brittannië, Tsjechië, Zweden en Italië.

2. Groningen: de compacte fietsstad

Groningen is voor veel andere steden in binnen- en buitenland een voorbeeld wat betreft fietsklimaat en fietsgebruik. Hoe komt het dat beide daar zulke hoge ogen gooien? In het antwoord draait het om drie sleutelwoorden: beleid, samenhang en continuïteit. Zo voert de gemeente een breed fietsbeleid dat stevig is ingebed in het hele verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast richt het ruimtelijk beleid zich al decennialang met visie en vasthoudendheid op een compacte stad, waardoor de bewoners veel activiteiten goed per fiets kunnen bereiken. Kortom, het succes van visie, politieke keuzes en ambtelijke inzet.

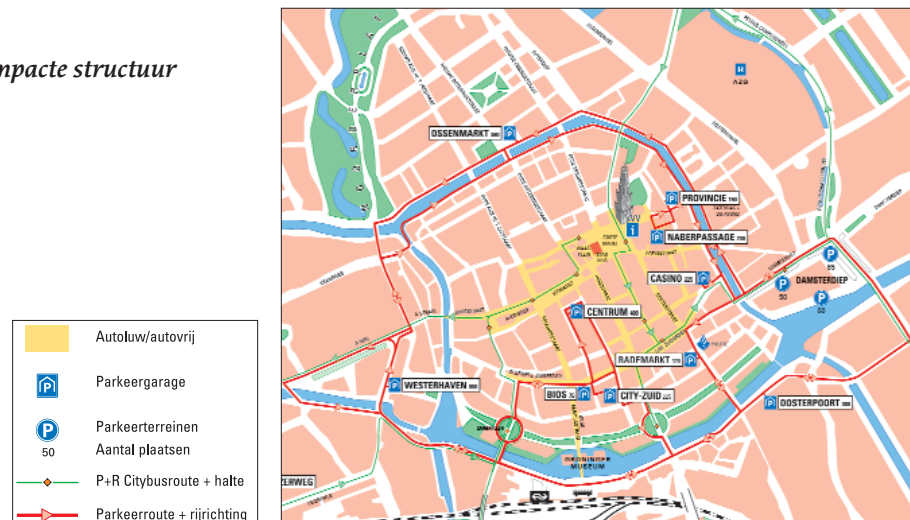


Groningen, de stad

Al sinds de dertiende eeuw is Groningen een regionaal centrum en als Hanzestad was het door de eeuwen heen een centrum van handel en bedrijvigheid. De universiteitsstad Groningen is momenteel qua inwonertal nog de zevende stad van het land hoewel het aantal inwoners sinds de jaren '50 weinig is toegenomen: van 150.000 tot 185.000.

De ruimtelijke (bebouwings)structuur in de stad is compact, al is het aantal inwoners per hectare woongebied tussen 1964 en 2000 afgenomen van 136 tot 71. Binnen een straal van 3 km van het stadshart woont 78% van alle inwoners en bevindt zich 90% van alle arbeidsplaatsen; vrijwel alle bebouwing ligt binnen een straal van 5 km. Het hoofdwegennet is grofmazig en bedoeld om het autoverkeer op te concentreren. De structuur ervan wordt gekenmerkt door vijf radiale routes die het stadscentrum verbinden met de buitenwijken en een ringweg waarop radiale toevoerwegen vanuit de regio aantakken. Rond het autoluwe, deels autovrije centrum fungeert een parkeer-verdeeling voor de binnenstad (elf parkeergarages in de buurt) en de aangrenzende woonwijken.

Groningen: compacte structuur



Groningen fietsstad: waardoor?

In 2002 werd Groningen door de Fietsersbond uitverkozen tot 'Fietsstad van het jaar'. Wat het fietsgebruik betreft zit de stad al jarenlang in de top van het klassement van Nederlandse fietssteden: het aandeel verplaatsingen per fiets van de inwoners schommelt al bijna twintig jaar rond een niveau net onder de 40%. Daarmee neemt Groningen onder de grote steden de eerste plaats in, al wordt wel eens stuivertje gewisseld met Zwolle. De vraag is hoe de gemeente Groningen dat voor elkaar krijgt. Heeft dat alleen te maken met fietsbeleid 'in enge zin': beleidsmatige activiteiten die zuiver op het fietsverkeer zijn gericht? Waarschijnlijk is dat niet het geval, gelet op de relatief hoge Fietsbalans-score van Groningen wat betreft de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en wat betreft de stedelijke dichtheid. Die scores wijzen op een relatie met het integrale verkeers- en vervoersbeleid en met het ruimtelijk beleid.



Veelsoortige cijfers

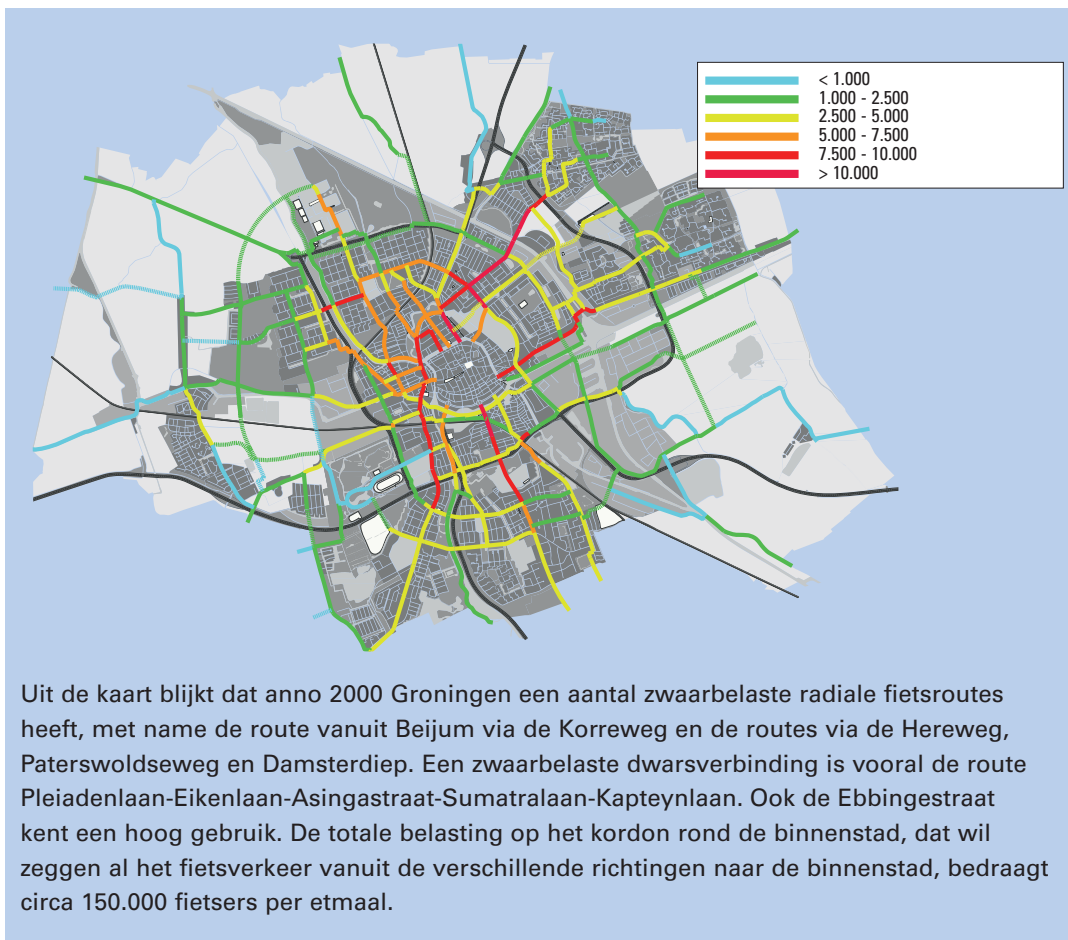
Groningen gaat richting 40% aandeel van de fiets in alle verplaatsingen van de inwoners van de stad. Dat is erg veel, maar tegelijk circuleren er andere cijfers die hoger lijken en/of een sterkere groei impliceren.

Ze zijn onderling niet in tegenspraak; ze zijn gewoon niet helemaal hetzelfde. De stad Groningen zelf communiceert namelijk regelmatig cijfers over de interne, lokale verplaatsingen van inwoners van de stad: 60% van deze verplaatsingen gaat per fiets. Natuurlijk is het aandeel van de fiets hoger als je het slechts aan die (gemiddeld kortere) lokale verplaatsingen relateert dan aan alle verplaatsingen van de Groningers.

De Fietsbalans-cijfers gaan over het aandeel van de fiets in alle korte verplaatsingen van inwoners, tot 7,5 km. Groningen scoort dan 47%.

Een vierde type cijfer in Groningen komt uit tellingen. Groningen kent een vast net van punten waarop het aantal fietsers langere tijd geteld wordt. In 2008 werden op die punten tezamen 216.000 fietsers per dag geteld; 9% meer dan in 2007. Dit soort telcijfers zijn echter beduidend gevoeliger voor schommelingen, door onder andere weersinvloeden. Maar buiten dat: een verplaatsingsaandeel dat 9% stijgt, gaat bijvoorbeeld van 37% naar 40%. Toenames van 2 of 3 procent verplaatsingsaandeel zijn erg veel, maar zeker niet geheel onmogelijk of irreëel.

Etmaalintensiteit op hoofdfietsroutes in Groningen



Fietsbeleid

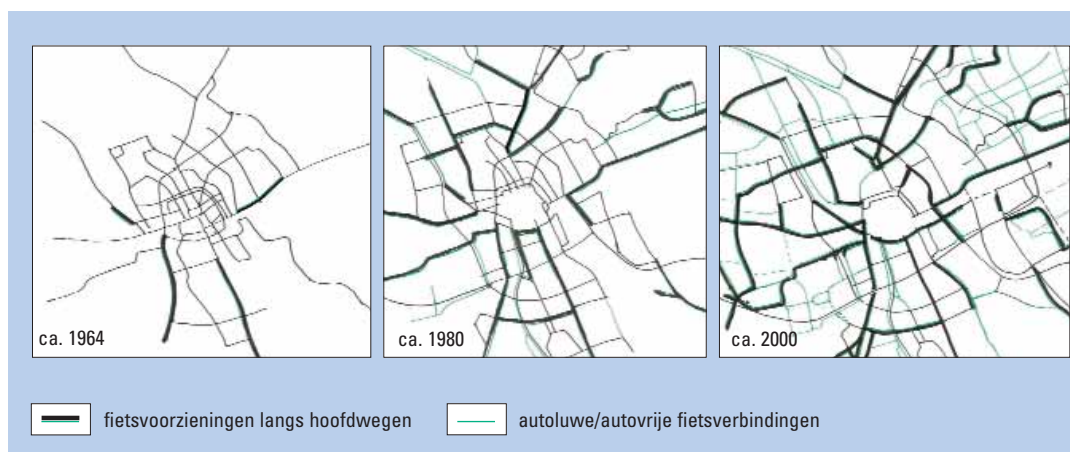
Hieronder zijn als eerste de hoofdfietsvoorzieningen rond 1964 weergegeven. Op dat moment waren er in Groningen nog maar weinig eigen voorzieningen voor de fietser gerealiseerd. Alleen langs de Hereweg-Herestraat, de Paterswoldseweg en een deel van de Friesestraatweg waren vrijliggende fietspaden aangelegd.

De eerste fietsnota van de gemeente dateert uit 1986, maar de aandacht voor fietsbeleid was er al eerder. Het *Verkeersplan Centrum Groningen* uit 1969 kende reeds prioriteit toe aan verkeersvoorzieningen voor fietsers. Het voorkómen van omrijden door fietsers kreeg veel aandacht bij de invoering van eenrichtingsverkeer als maatregel om de (auto)verkeerscirculatie te beïnvloeden. Het creëren van zo gestrekt mogelijke doorgaande fietsroutes als onderdeel van een routenetwerk werd van belang geacht.

Ook in het *Verkeerscirculatieplan* uit 1976 kreeg het fietsverkeer ruime aandacht. Van de bijna 6,4 miljoen euro die uitvoering van dit plan kostte, was 2,7 miljoen euro bestemd voor fietsvoorzieningen. De uitvoering van alle plannen betekende dat de infrastructuur voor het fietsverkeer zich in de daaropvolgende jaren gestaag uitbreidde.

Gerrit van Werven, als beleidsambtenaar destijds verantwoordelijk voor het opstellen van de *Nota Fietsvoorzieningen* uit 1986, geeft aan dat het de eerste volledige beleidsnota fiets in Nederland was. Weliswaar had bijvoorbeeld ook Delft een nota, maar die had alleen betrekking op het fietsnetwerk. De gemeente Groningen had daarentegen een integraal plan, gericht op het brede spectrum van het fietsbeleid.

Hoofdfietsinfrastructuur omstreeks 1964, 1980 en 2000



Begin jaren '80 startte in het centrum een experiment met een bewaakte fietsenstalling. De proef slaagde en kreeg een vervolg: inmiddels kent de stad een netwerk van bijna dertig bewaakte stallingen. Naast de verkeersveiligheid kreeg de sociale veiligheid steeds meer aandacht. Aandacht die de gemeente, al dan niet geholpen door subsidiepotjes van het rijk en de provincie, omzette in budget voor het fietsbeleid.

Uit de *Nota Fietsverkeer 2000* blijkt dat de gemeente Groningen in de periode 1989 tot 2000 in totaal voor bijna 23 miljoen euro heeft geïnvesteerd in fietsvoorzieningen, zoals de aanleg van fietspaden en -bruggen en de asfaltering van fietspaden. Het betreft zowel investeringen speciaal voor het fietsverkeer, als investeringen voor het fietsverkeer die zijn meegelift in andere plannen. De *Nota Fietsverkeer 2000* zelf heeft geleid tot extra financiële inspanningen van de gemeente: tot en met 2002 4 miljoen euro extra en voor de periode 2003-2006 nog eens 5,5 miljoen euro.

In de afbeelding zijn ook de hoofdfietsvoorzieningen rond 2000 weergegeven. Uit vergelijking met de situatie rond 1964 blijkt dat er tussen 1964 en 2000 veel fietsvoorzieningen zijn gerealiseerd.



Integraal verkeersbeleid

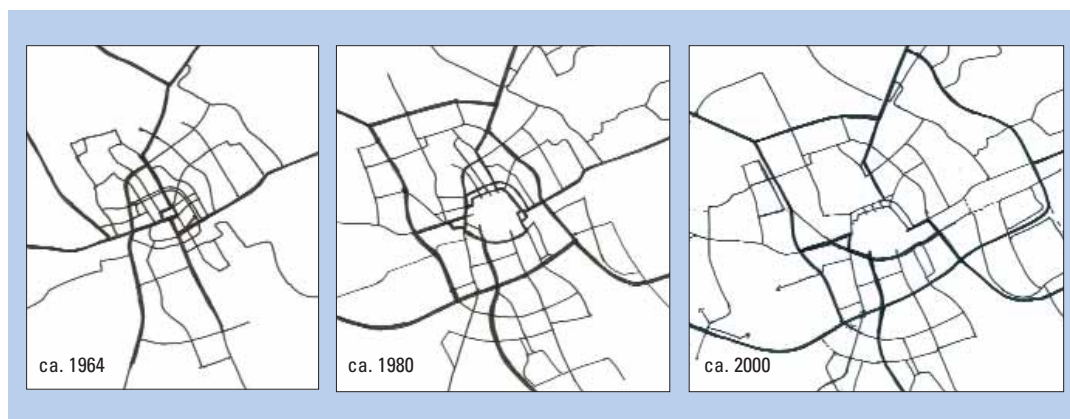
In 1964 was de automobilisering in Nederland nog maar net op gang gekomen. In hartje Groningen passeerden toen op het Grote Marktkordon 23.000 motorvoertuigen per etmaal en op het grachtenkordon rond de historische binnenstad 43.000. De kordonbelasting van de Grote Markt was maar weinig lager dan de totale omvang van het verkeer dat de stad in- en uitging! In de huidige situatie, nu de top van de automobilisering in zicht komt, gaat het om respectievelijk circa 800 bussen en taxi's en 30.000 motorvoertuigen per etmaal. Er is de afgelopen vier decennia dus kennelijk effectief beleid (uit)gevoerd.

In de jaren '60 nam het autoverkeer stormachtig toe en het zag ernaar uit dat die ontwikkeling versterkt zou doorzetten. Opvallend is dat het autobezit in Groningen in 1965 met circa 110 auto's per 1.000 inwoners iets hoger was dan het landelijk gemiddelde (100 auto's per 1.000 inwoners). Tussen 1955 en 1968 was er in Groningen sprake van een verdrievoudiging van het autoverkeer. Tussen 1960 en 1968 ging het om een verdubbeling. In diezelfde periode daalde het openbaarvervoergebruik drastisch. Op een van de hoofdlijnen in Groningen daalde het gebruik tussen 1958 en 1967 met 45% (van 2 naar 1,1 miljoen passagiers per jaar).

Dit bracht het gemeentebestuur ertoe om in 1969 een verkeerscirculatieplan met een ingrijpende visie te presenteren. Het *Verkeerscirculatieplan Groningen 1968-1969* voorzag direct rond de binnenstad in een verdeelring (Diepenring en Zuiderdiep). Daarnaast was de verkeersstructuur opgebouwd uit drie tangenten: de binnen-, midden- en buitentangent. De verdeelring, de binnen- en de middentangent zouden leiden tot grootschalige verkeersdoorbraken. Het plan riep veel verzet op en het bestuur kwam uiteindelijk tot het inzicht dat, behalve voor de economische ontwikkeling, ook aandacht nodig was voor een leefbare, kleinschalige binnenstad als ontmoetingsplek voor allerlei activiteiten, met menging van woon-, werk- en winkelfuncties en begunstiging van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarmee was het plan voor de aanleg van de binnen-, midden- en buitentangent van de baan. Alleen het Zuiderdiep is nog wel volgens de uitgangspunten van het *Verkeerscirculatieplan Groningen 1968-1969* volledig heringericht als een verkeersbaan met vier tot zes rijstroken.

Het gewijzigde inzicht werd vastgelegd in de *Doelstellingsnota 1972*; volgens het Nieuwsblad van het Noorden de 'bijbel van het progressieve stadsbestuur'. Concreet kwam het gewijzigde beleid erop neer dat de beschikbare openbare ruimte opnieuw werd verdeeld. Op het gebied rondom de Grote Markt werd het begrip 'stadserf' van toepassing verklaard. De voetganger en fietser kregen meer ruimte. Ook werd de dominante functie voor het autoverkeer van het Zuiderdiep weer tenietgedaan door het realiseren van busbanen en centrumhaltes voor de streekbus en de aanleg van vrijliggende fietspaden.

Hoofdwegenstructuur voor het autoverkeer omstreeks 1964, 1980 en 2000



Er werd een nieuwe versie van het Verkeerscirculatieplan (VCP) gemaakt (1975). Om het doorgaande autoverkeer uit de binnenstad te weren, werd de binnenstad opgedeeld in vier verkeerssectoren: 'taartpunten'. Met de auto kon niet rechtstreeks van de ene naar de andere sector worden gereden, wel met de fiets. De ontsluiting van de binnenstad werd geregeld met een 'lussensysteem' (per sector een lus). Doorgaand autoverkeer werd uit de binnenstad geweerd en automobilisten met bestemming binnenstad werden via de kortste weg naar parkeerplaatsen dichtbij het centrum geleid. De plannen waren zeer omstreden, maar werden ondanks hevig verzet, vooral van ondernemers in de binnenstad, doorgezet (september 1977). In feite ging het er bij het VCP echter niet om dat er geen autoverkeer meer in de binnenstad kwam. De bedoeling was het doorgaande autoverkeer door de binnenstad te weren en automobilisten die wel een bestemming in de binnenstad hadden zo direct mogelijk naar parkeerplaatsen dichtbij het centrum te leiden. Het VCP heeft geleid tot de hierboven weergegeven hoofdwegenstructuur voor het autoverkeer rond 1980. De verschuiving in verkeersbelasting per kordon ten opzichte van 1964 toont de grote consequenties van het VCP. Zie tabel:

De verschuiving in verkeersbelasting per kordon (motorvoertuigen per etmaal)

	1964	1980	2000
buitenkordon	38.000	120.000	280.000
binnenstadskordon	43.000	24.000	30.000
Grote Marktkordon	23.000	1.200*	800*

* bussen en taxi's

Hoog oplaaierende emoties hebben nog lang een rol gespeeld bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van het gemeentelijk verkeersbeleid. Door maatregelen te treffen, zoals verbetering van de voetgangervoorzieningen en van de aansluiting van de 'stillere' binnenstadsstraten op de drukkere straten, zette de gemeente in op de verdere versterking van de concurrentiepositie van de binnenstad, zonder dat de positieve verkeers- en milieueffecten van het VCP weer tenietgedaan werden.

Met de gereedkoming van het volledige ringwegenstelsel in 1987 werd het mogelijk de Leliesingel door het Noorderplantsoen af te sluiten. Nadat ongeveer tien jaar lang discussies waren gevoerd over de voors en tegens werd in 1993 overgegaan tot een proefafsluiting. In oktober 1994 volgde een referendum. Dit leidde tot een zeer krappe meerderheid van 51% voor. Besloten werd de afsluiting definitief te maken.

Uit het evaluatieonderzoek blijkt dat het fietsverkeer in het Noorderplantsoen op de Leliesingel is toegenomen met circa 30%. Meer dan de helft van het autoverkeer dat gebruikmaakte van deze weg door het Noorderplantsoen, koos na de afsluiting het ringwegenstelsel.

Vanwege de slechte ervaringen rond het VCP en de scherpe discussies rond het referendum over het Noorderplantsoen, organiseerde de gemeente halverwege de jaren '90 een omvangrijk participatieproces om het stedelijk verkeersbeleid voor de periode tot 2010 te ontwikkelen. Tijdens dit proces werd weer eens duidelijk dat er nog steeds weerstand bestond tegen het beleid dat de gemeente Groningen al lange tijd (vanaf het invoeren van het VCP) voerde om het niet-noodzakelijke autoverkeer te weren uit de binnenstad en te zorgen voor een prettig verblijfsklimaat voor voetgangers, fietsers en bewoners. Bij de aanvang van het proces was er duidelijk sprake van twee kampen: 'de gemeente doet niet voldoende voor de auto' tegenover 'de gemeente doet niet voldoende voor het openbaar vervoer en de fiets'. De eerste groep betrof vooral mensen uit de regio die in de stad werken of van de voorzieningen in de stad gebruikmaken. De tweede groep betrof vooral inwoners van de stad die hinder ondervinden van het toenemende autoverkeer. Door het 'open gooien van de discussies' ontstond tijdens het proces een groter draagvlak voor het Groningse verkeers- en vervoerbeleid. De essentie van het beleid uit *De bereikbare stad leefbaar* (1997) is dat onderscheid wordt gemaakt in het gebied binnen de ring en het gebied buiten de ring. Binnen de ring komen geen doorbraken voor wegen en wordt ingezet op een beperkte verbetering van de infrastructuur (de aanrijroutes), op verkeersmanagement en op het afwaarderen van delen van de Diepenring. Op de Diepenring komt daarmee de nadruk te liggen op het verblijfsklimaat.

Het parkeerbeleid werd vanaf de jaren '80 een sterk sturend beleidsinstrument. In een ruime schil rond de binnenstad werd betaald parkeren met een maximum parkeerduur ingevoerd. Tussen 1980 en 2000 nam het oppervlak van het gebied met betaald parkeren toe van 1,2 km² tot 5 km². Er zijn inmiddels elf parkeergarages met in totaal 3.600 plaatsen. Voor de meeste garages geldt een tarief van € 1,70 - 2,00 per uur. Daarnaast is sterk ingezet op het openbaar vervoer, inclusief een P+R Citybussysteem. Er zijn liefst zeven grote P+R-terreinen, aan alle randen van de stad. Vandaar kan men met de P+R Citybus naar het centrum en weer terug.

Ruimtelijk beleid

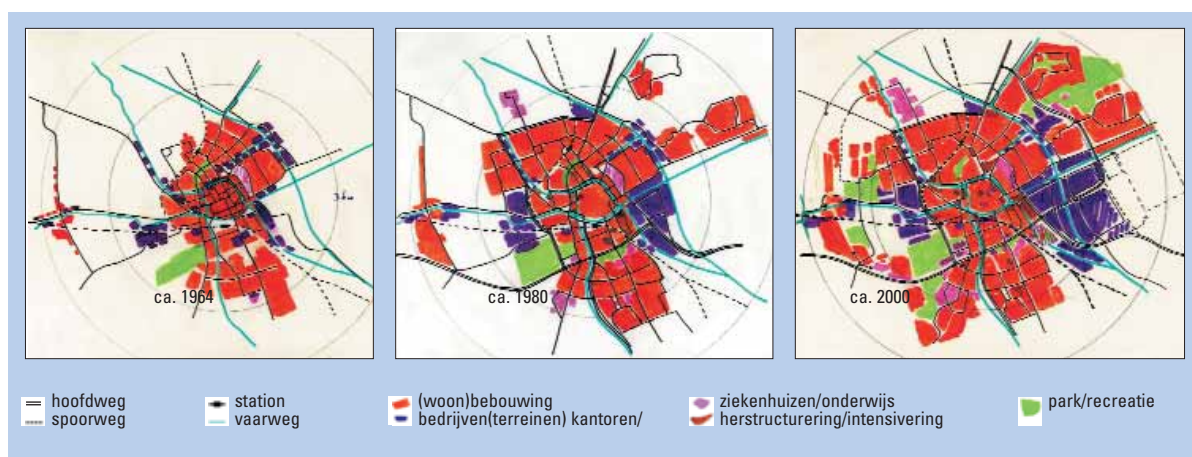
Omstreeks 1964 was Groningen de dichtstbevolkte stad van Nederland. Tot dan lieten de gemeentegrenzen alleen uitbreiding dicht tegen de bestaande stad toe. De stad kreeg wat meer lucht toen in januari 1969 de gemeentegrenzen werden verruimd door annexatie van Hoogkerk en Noorddijk. Voor uitbreidingen werd sindsdien het principe van 'gelede sectoren' gekozen: nieuwe woonwijken op afstand van elkaar en van de binnenstad, met eigen centra en groene longen ertussen. In het begin van de jaren '70 was het algemeen beeld dat er een



sterke bevolkingsgroei zou optreden. In Groningen leidde dit tot de bouw van Vinkhuizen, een wijk met een grootstedse aanblik (met hoogbouw). Aan de zuidkant werd begonnen met de bouw van De Wijert-Zuid, een woonwijk voor de hogere inkomensgroepen. Binnen de nieuwe uitleglocaties van de jaren '70 is in het algemeen veel sociale woningbouw gerealiseerd.

Door de combinatie van schaalvergroting van de stad en woningverdunding, een landelijk optredende trend, kon omstreeks 1980 niet meer worden gesproken van een compacte stad. Toch is het beleid steeds gericht gebleven op de vestiging van belangrijke economische en sociale voorzieningen in en nabij de binnenstad. Zo concentreerde de Alpha-faculteit van de universiteit zich in de binnenstad en het Academisch Ziekenhuis (inmiddels Universitair Medisch Centrum UMCG) bleef er, vernieuwde zich en breidde uit.

Ruimtelijke structuur omstreeks 1964, 1980 en 2000



Naast de uiteindelijk nogal beperkte stadsuitbreidingen vanaf de jaren '80, bleef in het ruimtelijk beleid van Groningen de waarde van een compacte stad meewegen. Door verschuiving van bedrijven uit en rond de binnenstad naar nieuwe terreinen, ontstond in en om het centrum ruimte voor woonhuizen en kantoren. De diensten- en kantoorfuncties vertoonden daar een sterke groei. Er werden grootschalige detailhandelsvoorzieningen gerealiseerd tegen de binnenstad aan (Westerhaven) en in de directe invloedssfeer ervan (IKEA-locatie). Buiten de binnenstad koos de gemeente voor een relatief kleinschalig groeimodel: het aanbouwmodel. Dat bood meer flexibiliteit dan de ontwikkeling van grote nieuwe wijken. Bovendien konden zo de bestaande infrastructuur en voorzieningen als wijkwinkelcentra optimaal worden gebruikt en een hoge bebouwingsdichtheid worden gerealiseerd. Door concentratie van hoogwaardige voorzieningen op allerlei gebied werd gewerkt aan versterking van de centrumpositie van de stad binnen de regio en werd getracht de suburbanisatie tegen te gaan. In de ruimtelijke structuur is omstreeks 2000 een sterke inbreiding waarneembaar. De buitencontour uit 1980 is gehandhaafd. Het gevolg is onder andere dat het gros van de verplaatsingsafstanden binnen de stad goed per fiets te overbruggen blijft, ook al zal de gemiddelde verplaatsingsafstand op dit moment wel groter zijn dan in de jaren '60, omdat de bevolkingsdichtheid in de woonwijken sindsdien aanzienlijk is afgenomen. Klaarblijkelijk is het effect daarvan gecompenseerd door goed (fiets)verkeersbeleid dat fietsgebruik aantrekkelijk maakt. Bijvoorbeeld door naar de wijken die het verst van het centrum zijn gelegen wel directe, hoogwaardige routes voor fietsers te realiseren, maar niet voor het autoverkeer.

Het Groningse succes verklaard

De gerichtheid op een compacte stad vormt sinds het begin van de jaren '70 zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau een rode draad in het ruimtelijke en het verkeersbeleid van de gemeente Groningen. Niek Verdonk, voorheen directeur Stadsontwikkeling, Bouwen en Wonen van de gemeente, merkte hierover in een interview ooit op: "Toeval, aanleg en geluk zijn niet de enige en zeker niet de eerste succesfactoren in de ruimtelijke vormgeving van Groningen. Dat is gedrevenheid. Een grondhouding die gesprekspartners in verbale



gevechten om het gelijk in de woningbouw wel eens als hardnekkig omschrijven. Maar deze houding vormt wel degelijk de basis voor de ruimtelijke ordening van de stad Groningen.” Bij het Groningse binnenstadsbeleid en het verkeersbeleid is voortdurend sprake van forse politieke strijd. Voor het fietsbeleid daarentegen heeft in Groningen al die tijd een raadsbreed draagvlak bestaan. Dat geldt tot op de dag van vandaag, ook als het gaat om het beschikbaar stellen van budget.

De tabel hieronder laat zien hoezeer de Groningse binnenstad baat heeft bij verschillende vervoerwijzen. Opgeteld over alle bezoekers en de totale omzet is de fiets ook economisch van groot belang: 31% van de bezoekers en 34% van de omzet. Natuurlijk gaat het dan vooral om inwoners van de stad zelf: 46% van de Groningers fietst naar de binnenstad en zorgt daar voor 56% van de verkopen aan stadsbewoners. Bezoekers uit de regio en verder uit Nederland komen iets meer per openbaar vervoer dan per auto, maar de bezoekers per auto besteden beduidend meer.

Passantenenquête binnenstad Groningen 2004; aandelen van de belangrijkste vervoerwijzen in het aantal bezoekers en de gerealiseerde omzet (in %)

	aandeel bezoekers				aandeel omzet			
	lopend	fiets	ov	auto	lopend	fiets	ov	auto
lokale bezoekers	32%	46%	13%	9%	19%	56%	14%	25%
regionale bezoekers	1%	22%	41%	36%	0%	21%	32%	40%
bovenregionale bezoekers	5%	7%	48%	39%	4%	5%	39%	37%
totaal	20%	31%	27%	21%	11%	34%	25%	35%

Bron: Goudappel Coffeng, Detailhandelsmonitor 2004 Gemeente Groningen, januari 2005.

In latere jaren zijn de cijfers van deze detailhandelsmonitor wel wat gewijzigd. Het overall aandeel van de fiets in het totaal van de bezoekers ging bijvoorbeeld van de weergegeven 31% in 2004 naar 25% in 2006 en 28% in 2008. Sterke schommelingen in ieder geval, die ook wat vragen oproepen over de betrouwbaarheidsmarges. Het aandeel bezoekers per auto nam vooral vanaf 2006 toe: 27%/30%/29%. En volgens de laatste editie van de binnenstadsmonitor is het bezoekersaandeel van fiets, ov en auto nu precies even groot.

'Prioriteit voor de fiets houdt de stad juist bereikbaar'

Cor van der Klaauw, destijds beleidsmedewerker Verkeer bij de gemeente Groningen, reageerde in *Verkeerskunde* nummer 10 van december 2003 op de stelling van de redactie: 'Doorstroming van het autoverkeer zal altijd prioriteit krijgen van gemeentelijke verkeerskundigen.' Enkele citaten:

- 'Stimulering van het fietsgebruik is voor de gemeente essentieel: er ontstaat ruimte voor het noodzakelijke autoverkeer. Maar belangrijker is het feit dat meer mensen op de fiets, minder auto's op straat betekent. De onvermijdelijke groei van het autoverkeer kan in Groningen naar verwachting op de huidige infrastructuur worden afgewikkeld. Het besluit tot aanleg van extra infrastructuur kan hiermee worden uitgesteld. In tijden van verminderde budgetten voor infrastructuur is dit een aardige bijkomstigheid.'
- 'Maar Groningen zou geen "fietsstad" zijn als de fiets geen integraal onderdeel zou uitmaken van het ruimtelijke ordenings- en verkeers- en vervoersbeleid. Prioriteit voor de fiets komt tot uitdrukking in de volgende speerpunten:
 - vanuit diverse nieuwbouwwijken kan het centrum van de stad worden bereikt zonder één kruispunt met verkeerslichten te passeren;
 - waar mogelijk worden verkeerslichten opgeruimd. In de afgelopen jaren is dat op zo'n zeven locaties gebeurd;
 - zware fietsstromen (10.000 fietsers per etmaal) hebben voorrang boven het autoverkeer (Korrebrug);
 - op kruispunten met verkeerslichten waar de fietser apart wordt geregeld is vierrichtingengroen ingevoerd (Herebrug, Emmabrug);
 - waar mogelijk krijgen fietsers twee keer groen per cyclus.'
- 'Dit alles impliceert dat voornoemde stelling in Groningen niet opgaat. Als ondertitel bij de op de invalsroutes van de stad Groningen geplaatste bordjes *Fietsstad 2002* zou dan ook moeten staan: "Groningse verkeerskundigen geven prioriteit aan de fiets om de stad bereikbaar te houden voor openbaar vervoer en het noodzakelijke autoverkeer."



Stallingen in de Groningse binnenstad



“Stap op!” Fietsmaatregelen 2007-2010

De *Nota Fietsverkeer 2000* zorgde, zoals hierboven verwoord, voor aanzienlijke bestedingen aan fietsinfrastructuur in de periode tot en met 2006. Ook daarna bleef de nota relevant, in de zin dat de daar prioritair geachte maatregelen bovenaan de wensenlijstjes bleven. Er kwam een plan met een nieuwe naam – *Stap op!* – maar de inhoudelijke keuzes wijzigden zich niet. Eigenlijk kan men zeggen dat het fietsbeleid in Groningen geworden is tot een soort uitvoeringskwestie. Geen grote, mooie verhalen of dikke nota's, maar vooral de formulering en uitvoering van concrete maatregelen. *Stap op!* biedt wel enkele nieuwe thema's of accenten in het fietsbeleid: meer aandacht voor fietsvriendelijkheid van verkeerslichten, voor schoolomgevingen en voor zelfstandig fietsen van kinderen.

Voor de periode 2007-2010 zijn maatregelen gepland voor in totaal € 10,1 miljoen. Liefst € 3 miljoen daarvan ging naar een fietsbrug naast de Plataanlaan over het Reitdiep, € 2,3 miljoen naar een fietspad langs het spoor richting Noord en € 1,1 miljoen naar fietspaden langs de Duinkerkenstraat en de Antwerpenweg. Opvallend is dat een deel van de maatregelen niet de nog onuitgevoerde punten van eerdere actieprogramma's betreft, maar door burgers ingebrachte nieuwe wensen. Inwoners van Groningen konden maatregelsuggesties inleveren. Daarvoor was een geormerkt budget van € 1 miljoen in 4 jaar voor 'nieuwe wensen' beschikbaar: vooral asfaltering van bestaande paden, invoering van tweerichtingen fietsverkeer op een pad, fietsdoorsteekjes en fietsparkeren.



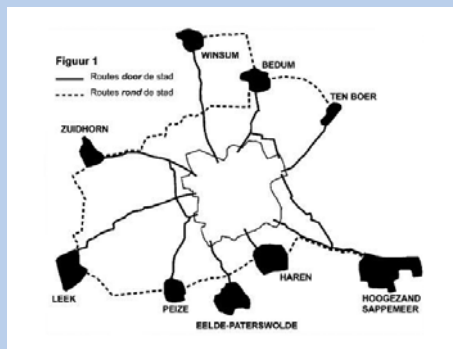
Systematisch door Groningen: Doordachte bewegwijzering helpt alle soorten fietsers

Groningen kent sinds 2007 een volledig onafhankelijke bewegwijzering voor fietsers. Plaatselijk minder bekende fietsers kunnen nu door de stad de kortste weg vinden naar nabij gelegen plaatsen. En naar specifieke doelen in het centrum.

Een in 1996 verschenen bewegwijzeringsnota gaf de aanzet tot de nieuwe fietsbewegwijzering. Eén van de uitgangspunten daarin was de loskoppeling van de auto- en fietsbewegwijzering. Daarnaast speelde mee dat door de introductie van het parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) veel borden verdwenen die bedoeld waren voor auto én fiets. Verder vroegen ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van nieuwe fietsroutes en nieuwe herkomsten en bestemmingen, om een andere aanpak. Al met al was er voldoende aanleiding voor een geheel zelfstandig, losgekoppeld en nieuw te realiseren systeem van fietsbewegwijzering. Eind 2004 werd daartoe besloten.

Onderscheid in soorten fietsers

In het bewegwijzeringsplan is onderscheid gemaakt tussen plaatsen in de omgeving en specifieke doelen in de stad. Vooral voor onbekende (recreatieve) fietsers is het lastig routes door en doelen in de stad te vinden. Het bewegwijzeringsplan is vooral op deze categorie gericht. Fietsers naar de grotere plaatsen, zoals Zuidhorn, Bedum en Peize, worden door de hele stad heen begeleid. Rond de stad en in de buitenste wijken staan daartoe de plaatsnamen van negen grotere plaatsen die op zo'n 10-15 km van het centrum van Groningen liggen op de borden. Routes vanuit Groningen naar deze plaatsen zijn volledig bewegwijzerd. De (18) minder grote plaatsen en dorpen krijgen vanaf de rand van de stad een routeaanduiding. Het begin van de bewegwijzering hangt af van de grootte van de plaats. De route naar Hoogkerk begint daarom eerder dan de route naar Dorkwerd. Het tweede deel van de bewegwijzering betreft belangrijke bestemmingen binnen de stad. Er is een selectie gemaakt op basis van het belang voor de recreatieve/onbekende fietser, de aantallen bezoekers en de vindbaarheid van de route. Uiteindelijk zijn zo tien bestemmingen geselecteerd, van VVV en station tot stadcamping en Euroborg. De bewegwijzering naar deze bestemmingen start op relatief korte afstand, maar weer wat eerder als de route moeilijk vindbaar is. Buiten de stad staan tot aan de komgrens alleen 'Groningen' op de borden plus, de andere kant op, de relevante grotere en kleine plaatsen. Binnen de kom komen ook de grotere plaatsen op de borden, naast 'Groningen-centrum'. In het centrum zelf worden ook de specifieke centrumbestemmingen genoemd.



Hoofd- en secundaire routes

Er is verder onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes en secundaire routes. Op beide routes wordt naar hetzelfde doel verwezen. De hoofdroute leidt de fietser via een rechtstreekse, comfortabele route. Oponthoud wordt zoveel mogelijk vermeden. Bij de secundaire route staat de toeristische aantrekkelijkheid voorop. Dit kan ten koste gaan van de directe lijn en het comfort. De hoofdroutes worden bewegwijzerd met de traditionele witte borden met een rode tekst. De secundaire routes zijn herkenbaar aan de witte borden met een groene tekst. Het complete project is inmiddels gerealiseerd door de ANWB. De kosten bedragen ruim 300.000 euro.

Dirk Ligtermoet, Fietsverkeer nr. 16, mei 2007, pag. 18-19.

Anno 2009 nadruk op fietsnetwerk

Ook in de stad met voor Nederlandse begrippen al tijdenlang het meest omvattende, minst klassieke fietsbeleid, is anno 2009 het fietsbeleid *financieel* gezien vooral verbetering van het fietsnetwerk. Voor 'communicatie en promotie' staat € 100.000 van de € 10,1 miljoen in de planning; vooral informatie over fietsdiefstalmaatregelen. Voor fietsparkeren € 270.000: een halfjaarproef met gratis bewaakt stallen in de binnenstad, een bewaakte stalling bij een zwembad, extra capaciteit in de binnenstad en bij het station en het meerjarige project 'Stadsfietsen'. Natuurlijk, de nodige maatregelen kunnen ook net wat anders gegroepeerd worden. Maar het beeld is en blijft: Groningen investeert vooral in enkele grote netwerkmaatregelen. Omdat dat nu eenmaal, bij het niveau van fietsklimaat dat Groningen bereikt heeft, de grootste financiële inspanning vraagt.

Het succes van het project Stadsfietsen

Dit innovatieve project, of beter programma, is ontwikkeld om te proberen de problemen met kwaliteit en ruimte door de vele geparkeerde fietsen in de binnenstad op te lossen. En dat dan wel nadrukkelijk op een fietsvriendelijke wijze.

Jaap Valkema, de adviseur fietsbeleid van de gemeente Groningen, formuleert het als 'beter beheersbaar maken van fietsparkeren'. Waarmee Groningen weer voorop liep: geen regels en repressie centraal in de aanpak, maar vanuit een positieve benadering van het enorme fietsgebruik de daaraan gekoppelde overlast minimaliseren. En dat met naar het zich laat aanzien aanzienlijk succes.

In eerste instantie zijn, vanaf 2005, liefst 1500 extra fietsklemmen geplaatst in het stadscentrum. Een 'reguliere' actie. De vervolgaanpak bestond, na uitgebreid (enquête-)onderzoek, uit drie opvallender elementen:

- spitsrekken;
- rode lopers;
- gratis bewaakt.

Spitsrekken: Vanaf 2007 werden elke donderdagochtend ongeveer 130 extra spitsrekken in het centrum van Groningen geplaatst. Dit zorgde voor 1300 extra plekken. Op zondagochtend werden de rekken weer opgehaald. De spitsrekken moeten ervoor zorgen dat er minder fietsen los geplaatst staan, op hinderlijke plekken.

Op het drukste moment was gemiddeld 75% van de spitsrekken bezet. Dat gaf dus zeker de gewenste regulering van het fietsparkeren. Opvallend detail dat de fietsvriendelijkheid van Groningen illustreert: als een fiets op zondag nog aan het spitsrek staat vastgemaakt, wordt de klem kapot geknipt en niet het slot.



Rode lopers: Nog handmatiger en bewerklijker zijn de tegelijk geïntroduceerde rode lopers.

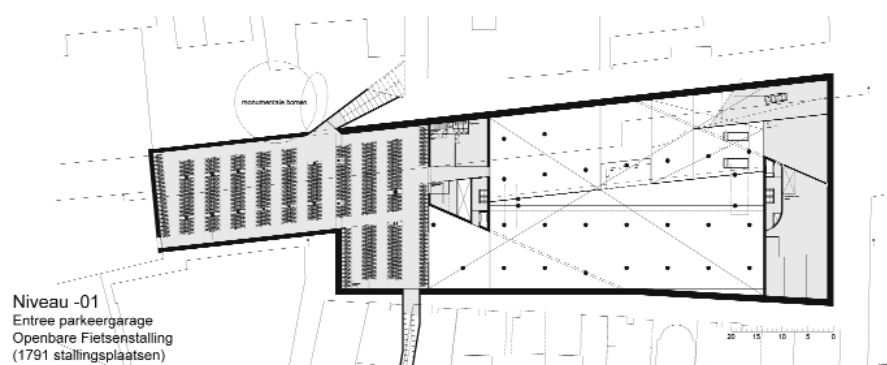
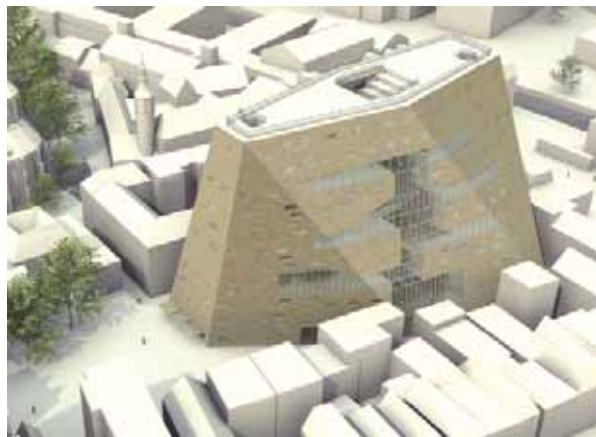
Ze worden, op zeven locaties, iedere ochtend neergelegd en iedere avond opgehaald. Letterlijk lopers als looppaden door de winkelstraten. Doel is om mensen te bewegen de fiets niet in de looproutes neer te zetten. Dit moet de doorgang en veiligheid voor voetgangers garanderen. En het werkt. Fietsen worden in sterke mate alleen nog naast de rode lopers gezet. Het startte als proef, maar is vanwege het succes voortgezet.



Gratis bewaakt: Groningen liep ooit voorop in het aantal bewaakte stallingen in het stadscentrum. Met het gratis maken ervan – de trend elders in Nederland – is wat langer gewacht, hoewel ook in Groningen duidelijk was dat de bewaakte stallingen, zolang er voor betaald moest worden, hun capaciteit niet ten volle benutten. Vanaf 2007 werden de vier binnenstadsstallingen gratis, in eerste instantie nog als proef.

Het project Stadsfietsen is een succes. Het geheel, maar ook alle losse onderdelen. Het aantal los geparkeerde fietsen is met 10-14% gedaald, ondanks een toename van het aantal fietsen in het centrum. En het zijn ook vooral de meest hinderlijke die er niet meer staan. De bewaakte stallingen kregen 34% meer klanten. Vanwege het succes blijven de bewaakte fietsenstallingen in het centrum gratis en blijven ook de rode lopers en de spitsrekken aanwezig in de binnenstad. Een aantal spitsrekken wordt vervangen door vaste fietsenrekken.

In het stadscentrum wordt ook gepoogd de fietsparkeercapaciteit meer structureel te verhogen: een fietsenkelder onder het nieuwe 'Groninger Forum' (een gebouw aan de Grote Markt) moet veel fietsen van straat halen. Men ging in eerste instantie uit van 1000 plaatsen. Nadere prognoses wezen eerder op 1500 tot 2000 benodigde plaatsen. Ook in de politiek kwam er een aandringen om wat ruimer te ramen, gezien de ervaringen bij het Centraal Station (zie hierna). In het laatste ontwerp van het Groninger Forum gaat het nu om 1800 plaatsen in een fietsenkelder.



Stadsbalkon: Fietsparkeren bij station Groningen

Enorme aantallen fietsen bij het station een probleem? Zeker, het is lastig op een goede manier ruimtelijk te verwerken. Dat het toch primair als een succes gezien kan worden, toont Groningen. Realisatie, organisatie en gebruik van het nieuwe Stadsbalkon als schoolvoorbeeld voor Nederland.

Na de verkeersroutes en het busstation verdienen de fietsparkeervoorzieningen en het voorplein van station Groningen nog een grote opknapbeurt. Dubbel grondgebruik was noodzakelijk om alle functies in het krappe stationsgebied kwijt te kunnen. Recht voor het stationsgebouw, op minimale afstand van de perrontoegangen, is een bijzonder plein ontworpen, met daaronder een stalling voor 4650 fietsen: het Stadsbalkon. Kosten ruim 10 miljoen euro. In de herfst van 2006 was het werk grotendeels klaar; het laatste deel van de stalling is in januari 2007 opgegaan.

Fietsen onder het plein

Het plein is uitzonderlijk. Welvend naar alle kanten, opvallende kleuren, bomen die in de stalling staan en 'door de grond heen groeien', in 'niets' olopende uiteinden aan de zij-kanten van het plein. De stalling eronder is minstens zo bijzonder. De enorme ruimte, met fietsen in twee lagen en ruime paden, is indrukwekkend. Heel bijzonder is de fietsroute, inclusief een soort minirotonde, die voor het station langs dwars door de stalling loopt. Fietsers van oost naar west en andersom hoeven nu niet meer over te steken naar de noordkant van de Stationsweg. De stalling van het Stadsbalkon ligt onder maaiveld, maar kan zeker niet 'inpandig' genoemd worden. Het is geen fietsenkelder – daarvoor is het te zeer een open toegankelijke ruimte aan de oost- en westkant. Maar vooral de dichte kanten richting stationsgebouw en Stationsweg maken het toch wel enigszins een afgesloten ruimte. In Groningen is dan ook al vroegtijdig besloten dat er intensief toezicht zou komen. En dat is er ook gekomen, op een voor Nederland ongekeende schaal. Op elk moment zijn er 2 of 3 beheerders aanwezig. Het 24-uurstoezicht wordt deels gefinancierd uit het Parkeerfonds van de gemeente en deels uit een veiligheidsbudget. Het intensieve beheer heeft al duidelijk effect. Klachten zijn er niet en de stalling is enorm in trek. Volgens de politie is het aantal aangiften van fietsdiefstal bij het station drastisch verminderd (van ongeveer 6 naar 1 à 2 fietsen per dag). Het intensieve beheer, dat bijna ook sterk preventief en dienstverlenend is geworden in de hectische praktijk, leidt ook tot een extreem laag percentage fout geplaatste fietsen. Ogen dwingen, en de handen van de beheerders zijn er ook nog om fietsen simpelweg te verplaatsen.



Onverwacht gebruik

De stalling van het Stadsbalkon was ten tijde van de besluitvorming in 2001 bedoeld als oplossing voor alle onbewaakt geparkeerde fietsen. Tijdens de bouw zijn er verschillende noodvoorzieningen gebouwd, met de fietsflat in de westelijke hoek van het stationsplein als belangrijkste: twee verdiepingen met dubbellaags parkeren boden plaats aan zo'n 1000 fietsen. Na de gedeeltelijke oplevering in september 2006 bleken de op dat moment 2700 plaatsen onder het Stadsbalkon op de drukste momenten al weer volledig vol te staan – naast de 1000 plaatsen in de fietsflat. Daarom is besloten de fietsflat 'voorlopig' te hand-

haven. Want de laatste tellingen wijzen uit dat er bij het station inmiddels ruim 6.000 fietsen staan, waarvoor diverse rekken her en der (800 plaatsen) en de Stadsbalkon-stalling, die op dat moment op 4150 werd ingericht, tezamen al lang niet meer volstaan. De vraag is natuurlijk wel waarom de prognose uit 2000, met als conclusie dat het Stadsbalkon zou volstaan voor alle fietsen, 6 jaar later alweer zo overschreden wordt. De gemeente noemt zelf als belangrijkste oorzaak de toename van het aantal studenten en daarbinnen een toenemend aandeel thuiswonende studenten (die vaak per trein naar Groningen reizen): 27% meer studenten in 6 jaar; ruim 30% meer thuiswonende studenten. Verder wordt gewezen op geschrapte streekbussen met meer treinreizigers als gevolg.

Toezicht of bewaking?

Een semi-inpandige ruimte met intensief toezicht vanuit een beheerdersruimte op het centrale punt in de stalling – is dat nog ‘onbewaakt’? Fietsers zullen het minstens als een mengvorm zien. Ook in het spraakgebruik is de verwarring te zien. Illustratief: een gemeenteraadslid heeft het in haar weblog over ‘de halfverdiepte, grote gratis bewaakte fietsenstalling’ en over ‘24-uursbewaking’. De praktijk wint het van de theorie: fietsers ervaren de Stadsbalkon-stalling toch wel een beetje als gratis-bewaakt. En dan is er direct het gevaar dat het de bewaakte stalling klanten kost en er dus elders capaciteit slechter benut wordt. In Groningen is dat temeer relevant omdat de bewaakte stalling – evenzeer perfect gelegen – groot is en aardig gebruikt wordt. De gemeente schat de capaciteit op 2700 en de gemiddelde bezetting op 2000. De bewaakte stalling lijkt de opening van het Stadsbalkon ook echt te merken. NS Fiets meldde over de maand november 2006 aanzienlijke dalingen t.o.v. november 2005, zowel in dagkaarten (20% minder) en weekendkaarten (40%) als maandabonnementen. Behalve in studentenaantallen en een algemene groei in fietsgebruik, zou dus ook deze aantrekkingskracht op voormalige bewaakte stallers een belangrijke verklaring voor het onverwachte gebruik van de Stadsbalkon-stalling kunnen zijn.

Dirk Ligtermoet – Ligtermoet & Partners, Fietsverkeer nr. 15, feb. 2007, pag. 26-27.



Groningen schrapte het plan om de Fietsflat ooit weer af te breken. Aan de achterkant van het station kwamen er 800 plaatsen bij. De gemeente en NS Fiets hebben samen ook een mooie maatregel bedacht om de weekpiek in de onbewaakte voorzieningen te verminderen, voornamelijk als proef (evaluatie najaar 2009): de bewaakte stalling is gratis gedurende de drukste periode van de week, van vrijdagmiddag 1 uur tot maandagochtend 1 uur.

3. Zwolle: scheiding, overal waar nodig

Zwolle hoort bij de top van Nederland als het gaat om fietsgebruik, maar ook als het gaat om het 'fietsklimaat op straat'. Dat laten de verschillende Fietsbalans-nominaties voor Fietsstad van het jaar wel zien. Wat kan daarvoor de verklaring zijn? Een gesprek met de hoofdrolspelers: Willem Bosch, al bijna twintig jaar het gezicht van het fietsbeleid in Zwolle, en Rutger Ekhart, beleidsadviseur Verkeer en vervoer bij de gemeente.



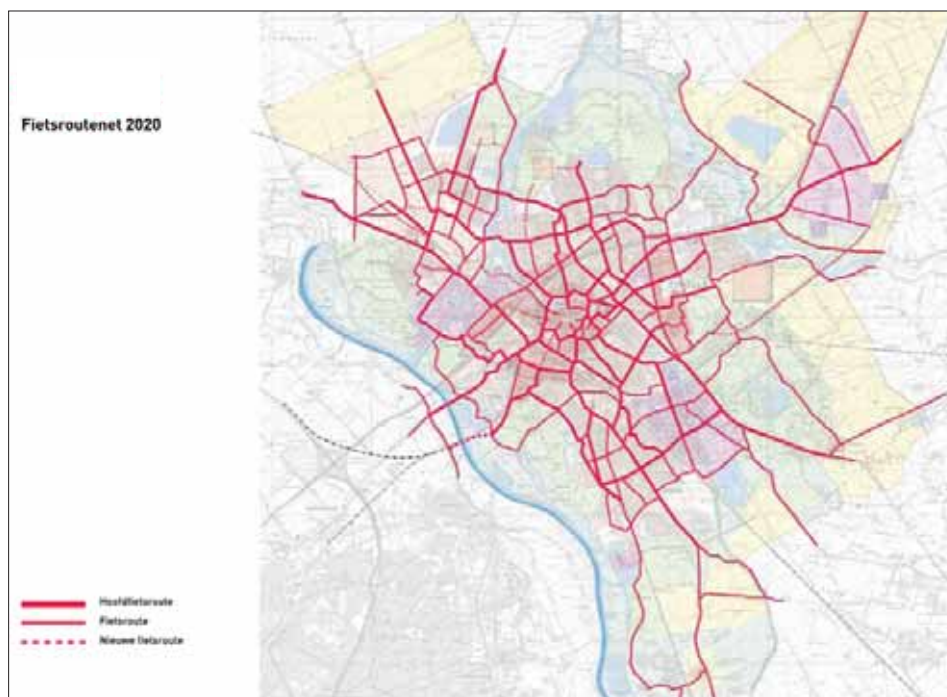
"We zijn al tientallen jaren bezig het fietsen een prominente plaats te geven. Het is consistent beleid en niet iets van de laatste paar jaar." Voor **Willem Bosch** is het wel duidelijk: de verklaring van het Zwolse succes ligt vooral in het structureel en met continuïteit verbeteren van de voorzieningen voor fietsers. Simpelweg fietsgebruik aantrekkelijker maken. Direct voegt hij er echter aan toe dat het zeker ook een mentaliteitskwestie is. Fietsgebruik werkt in de Zwolse situatie zeker niet statusverhogend, maar wijst evenmin op armoede of welk gebrek dan ook. Fietsen hoort er gewoon bij voor de Zwollenaar en Bosch ziet hierin zeker een verschil met het westen en bijvoorbeeld ook Noord-Brabant.

Ruimtelijke aspecten

De kwaliteit van de fietsvoorzieningen en iets als de 'volksaard': vormen die dan de verklaring of is er meer aan de hand? De ruimtelijke omstandigheden voor fietsgebruik lijken in Zwolle op het eerste gezicht helemaal niet zo positief. Zeker, het erg compacte oude stadscentrum (700 bij 700 meter binnen de Stadsgracht) biedt geen mogelijkheden om veel auto's te verwerken en versterkt zo de positie van de fiets op verplaatsingen naar het centrum. Maar daar staan wat ruimtelijke aspecten betreft in ieder geval de centrumfunctie en de weinig compacte structuur van de stad tegenover.

In de vergelijking van de 25 grootste gemeenten van Nederland (meer dan 100.000 inwoners) lijkt Zwolle zo ongeveer de ideale stad: een hoog percentage kinderen, een hoge waardering van de eigen woning, lage werkloosheid, een goed ondernemingsklimaat en veel arbeidsplaatsen. Nr. 1 in Nederland naar het oordeel van de ondernemers over het gemeentelijke ondernemingsklimaat en nr. 2 op een samengestelde indicator voor economische vitaliteit. En juist in deze stad van sociaal-economische dynamiek wordt uitzonderlijk veel gefietst!
Bron: Gemeente Zwolle, Vergelijk Zwolle: Zwolle in beeld 2008; zo scoort Zwolle binnen de 100.000+-gemeenten, 2008.

Zwolle is duidelijk een centrumstad. In de provinciehoofdstad zijn alle functies die daaraan verbonden zijn geconcentreerd. En tegelijk ligt eromheen een regio met vele middelgrote gemeenten die sterk op Zwolle zijn aangewezen. De autobereikbaarheid van de binnenstad en werklocaties is daardoor een belangrijk onderwerp; de omliggende gemeenten op fietsafstand hebben relatief weinig inwoners. De ruimtelijke structuur van de stad is uitzonderlijk. Anders dan in Zutphen, Deventer en Kampen ligt het centrum niet aan of nabij de IJssel. Desondanks is ook Zwolle vooral in de lengterichting van de rivier gegroeid. Verder is de relatie met het snelwegennet opvallend: de A28 loopt werkelijk dwars door de stad heen, op 400 meter van het stadscentrum. De verste wijk in Zwolle-Zuid, Ittersumerbroek, ligt hemelsbreed op meer dan 4 km van het centrum. Het verste puntje van de nieuwe uitbreidingslocatie (Stadshagen) bijna even ver. Dat zijn aanzienlijke interne afstanden voor een stad van deze omvang (116.000 inwoners).



Gefronste wenkbrauwen

Toch leidt bij Bosch en Ekhart het benoemen van deze factoren als 'negatief voor fietsgebruik' vooral tot gefronste wenkbrauwen en vraagtekens in de ogen. Zo hebben ze het nooit gezien en zo zit het naar hun idee ook echt niet in elkaar. In de eerste plaats de A28. Zeker, die zorgt voor perfecte autoverbindingen. Maar een barrière voor fietsverkeer? **Ekhart:** "Op de routes naar Aalanden, Stadshagen en Westenholtte heb je als fietser echt niet in de gaten dat je de A28 kruist. De snelweg is ruimtelijk zo goed ingepast, dat is helemaal geen probleem voor fietsers." De alleëen die tezamen de ring van

Zwolle vormen, maar ook de spoorlijn die haaks op de snelweg de stad doorsnijdt, zijn in de praktijk evenmin grote barrières. Datzelfde geldt voor het Zwarte Water, waarachter Stadshagen is verrezen. "Bij de ontwikkeling van Stadshagen is weer direct gekozen voor een centrale fiets-ov-as richting centrum. Die is er ook gekomen. Alleen ligt de brug over het Zwarte Water niet in de door ons gewenste noordwestelijke richting, maar meer haaks op het Zwarte Water. Dat was vooral om nautische redenen gewenst. In dat soort zaken moet je wel eens iets toegeven, je kunt niet op alle fronten winnen. Maar ten principale bestond er gemeentebreed vanaf het begin geen twijfel over de wenselijkheid om die centrale fiets-ov-as te realiseren en de auto meer buitenom te leiden. En dat is toch wel het kenmerkende hier: fietsgebruik hoort erbij voor de inwoners, fietsbeleid hoort erbij voor de ambtenaren en bestuurders. Over de uitgangspunten hoor je zelden discussies."

Zijn Stadshagen en Zwolle-Zuid te ver om veel te fietsen? Bosch en Ekhart geloven er niets van. Het is ook zeker geen opinie die in het Zwolse vaak gehoord wordt. De feiten over het hoge fietsgebruik geven hun natuurlijk al gelijk, maar ze kunnen het ook wel verklaren: "Zowel in Zwolle-Zuid als de komende tijd in Stadshagen wordt er veel aandacht aan besteed om functies binnen die stadsdelen te brengen, op een passende schaal. Natuurlijk, het zijn geen zelfstandige wijken, maar veel verplaatsingen kunnen toch echt binnen de wijk blijven en daar speelt de fiets sowieso een grote rol. En het belangrijkste is precies het kernpunt van ons fietsbeleid: richting centrum en station bieden de directe, oponthoudsarme en comfortabele routes in de praktijk voldoende tegenwicht voor de inderdaad misschien wel wat lange afstanden."

Gescheiden netwerken

Voor de snelheid en het comfort van de fietsroutes zijn verschillende verklaringen. Meest fundamenteel in de Zwolse verklaring voor het succesvolle fietsbeleid is het uitgangspunt op het niveau van verkeersstructuren, van netwerken. Door er vanaf de jaren '70 continu en ongewijzigd aan te werken, heeft de gemeente namelijk al voor een behoorlijk deel een hoofdnet van fietsroutes gerealiseerd. Dit hoofdnet heeft weinig aanraking meer met de drukste delen van het autonetwerk. Steeds is er bewust naar gestreefd om hoofdroutes voor auto en fiets niet parallel te laten lopen. 'Vrijliggende fietspaden langs verkeersaders' is daardoor in Zwolle een relatief onbelangrijk fenomeen. In Zwolle-Zuid en Zwolle-Noord bijvoorbeeld lopen verreweg de meeste fietsroutes door rustige woonstraten. Of beter gezegd: door met circulatiemaatregelen rustig gemaakte woonstraten. Neem de Middelweg, een drukke autoroute in Zwolle-Noord, die dan ook geen hoofdfietsroute is. De hoofdfietsroutes lopen parallel, 200 meter ten westen en 500 meter ten oosten van de Middelweg. En zo zijn er vele voorbeelden te vinden als de netwerken voor auto en fiets op elkaar worden gelegd.

De lijn uit het Fietsverkeersplan uit 1978 karakteriseert nog steeds het Zwolse beleid: 'Gepleit wordt voor het realiseren van een fietsrouteplan waarin tracés worden aangeboden met een hogere kwaliteit voor het fietsverkeer dan op de overige wegen, dit met als doel de fietser een eigen plaats in het huidige en toekomstige verkeersgebeuren te geven.' Tegelijk wordt nagestreefd dat 'de belangrijkste verbindingen bij voorkeur niet samenvallen' met tracés voor autoverkeer. Hoofd fietsroutes moeten zoveel mogelijk losstaan van hoofdwegen en met fietsvriendelijke verkeersregeling over drukke kruispunten worden geleid.

Bron: AGV, Verkeers- en vervoersplan Zwolle deel 3: Fietsverkeersplan (tekst), 1978.

Conflictvrij

Deze gescheiden structuren hebben als groot voordeel voor de fietser dat er op de hoofdroutes veel minder drukke, door verkeerslichten geregelde kruispunten zijn. Eigenlijk alleen daar waar de fietsroutes de zwaarste autoroutes kruisen. De gemeente is dan ook al vele jaren bezig om van die kruispunten ongelijkvloerse passages te maken. Dat is bijvoorbeeld al gebeurd op alle kruisingen met de IJsselallee en enkele bij de Zwartewaterallee en Ceintuurbaan.

De laatste jaren is veel gewerkt aan deze Ceintuurbaan, de oostelijke ringweg van Zwolle. De capaciteit voor het autoverkeer is vergroot: 2 keer 3 rijstroken in plaats van 2 keer 2. De maximumsnelheid voor het autoverkeer is verhoogd van 50 naar 70 km/u. Tegelijk zijn er aanzienlijke verbeteringen voor het fietsverkeer. Op liefst drie kruispunten met de Ceintuurbaan (Meppelerstraatweg, Tesselschadestraat en Zuidbroeklaan) zorgen fietstunnels voor een conflictvrije kruising, voor verregaande ontvlechting van auto- en fietsstructuren. Drie nieuwe tunnels (in plaats van verkeerslichten) op een traject van net 2 kilometer. Aanzienlijke en dure verbeteringen!



Fietstunnels 2.0: ook in tangentiële routes

Tussen de nieuwste woonwijken Westenholte en Stadshagen was een spoorlijn met aan beide zijden een drukke autoweg een barrière voor fietsverkeer. Ook op deze route tussen twee nieuwbouwwijken investeerde Zwolle in een perfecte fietsvoorziening: de ruime, licht ontworpen Rozentunnel.



Zwolle is duidelijk de stad van de fietstunnels, waarbij de gemeente ook al jarenlang bij die tunnels veel aandacht aan sociale veiligheid besteedt. Juist de sociale veiligheid was weer een extra reden om zo mogelijk te kiezen voor hoofdfietsroutes via woonstraten, vanwege de daarmee samenhangende sterkere sociale controle dan op afgeschutte fietspaden. Goede verlichting langs hoofdfietsroutes is in Zwolle ook al langer een aandachtspunt. In 1995 stond in de nota *Rapper op de trapper* al de term 'nachtroutes': een selectie uit de hoofdfietsroutes die onder meer aan hoge verlichtingseisen moeten voldoen.

In *Rapper op de trapper* ging, als consequentie van het streven naar comfortabele gescheiden routes, veel aandacht uit naar fietsvriendelijke oplossingen op kruispunten. 'In Zwolle gaan wij er steeds meer toe over om, waar dat verantwoord is, de fietsers voorrang te geven ten opzichte van de auto. Dit beleid zal worden voortgezet.' Veel aandacht voor verkeerslichtenregels, met vijf beleidsregels voor fietsvriendelijkheid.

Tunnelstad, maar ook bruggen

De nieuwe Westenholterbrug is een indrukwekkende fietsbrug. Maar ook een ingewikkelde, met drie zijden. De brug geeft vooral een route vanuit zowel Westenholte als de zuidkant van Stadshagen naar het stadscentrum. De brug gaat over een kruispunt van twee drukke hoofdwegen, en over een spoorlijn. Het grote hoogteverschil wordt zeer geleidelijk overbrugd.





Van Karnebeektunnel

Stad van fietsstroken en fietsstraten

Behalve de stad van de fietstunnels is Zwolle, evenzeer als consequentie van de beleidskeuze om hoofdfietsroutes gescheiden van de autostructuren te realiseren, de stad van de fietsstroken. Elders in Nederland is de fietsstrook vaak slechts een noodoplossing, omdat de ruimte ontbreekt om vrijliggende paden aan te leggen. In Zwolle echter is het meestal een bewuste, positieve keuze. Bij de keuze voor fietsstroken speelt in Zwolle ook het comfort voor de fietser een rol. Fietsstroken zijn veel gemakkelijker in onderhoudsschema's te verwerken dan vrijliggende fietspaden. De stroken zijn immers onderdeel van de weg, wat ook bij gladheidbestrijding grote praktische voordelen heeft. Dat het voor Zwolle een positieve keuze is, is zichtbaar: hier niet de te smalle, alle verkeerskundige richtlijnen negerende strookjes waar twee fietsers onmogelijk naast elkaar kunnen rijden, maar over het algemeen brede, comfortabele stroken. Zwolle streeft naar een breedte van liefst 2 meter. De meeste fietsstroken zijn in elk geval 1,75 meter breed (behalve op onder andere de singels rond het stadscentrum, waar ze 1,50 meter zijn). Daarbij liggen ze vaak in straten met relatief weinig autoverkeer.

Niet voor niets wil juist Zwolle het concept 'fietsstraten' veel gaan toepassen. Bosch: "Fietsstraten zien we als de manier om nog een extra stapje in kwaliteit te zetten voor fietsers op de hoofdroutes. Er zit doorgaans al weinig autoverkeer meer op, met het fietsstratenverhaal willen we de bovengeschiedheid van het fietsverkeer op deze routes nog wat meer benadrukken." Begin 2004 was de eerste Zwolse fietsstraat gerealiseerd (Vondelkade). De Fietsersbond constateerde dat driekwart van de gebruikers er positief over was. Bekend nadeel: fietsers voelen zich toch opgejaagd door achteropkomend autoverkeer. Voor de gemeente geen reden om af te haken. Integendeel, Zwolle is de eerste gemeente die een Fietsstratenplan heeft gemaakt (oktober 2005). Daarin staat een lijst van straten die geschikt zijn om in te richten als fietsstraat. Hoofdcriterium daarvoor is dat er meer fietsers dan auto's gebruik van maken. Als een van deze straten toe is aan een opknapbeurt, wordt er in principe een fietsstraat van gemaakt. Zwolle hanteert daarbij een eenduidige vormgeving: de weg is vooral roodgekleurd, net als een fietspad (en in principe in asfalt), met smalle zwarte stroken aan de linker- en rechterzijde van de weg. Te gebruiken door auto's en om het verschil met een 'echt' fietspad aan te geven. Na de Vondelkade volgden de afgelopen jaren de Spoolderbergweg, Groot-Wezenland en de Zwarteweg. Daar hadden bewoners nogal wat bezwaren. Ze waren tegen de versmalling van trottoirs ten gunste van autoparkeerplaatsen in het fietsstraatontwerp en het weghalen van drempels (vooral vanwege de snelheid van bromfietzers). Tegelijk snapte iedereen dat er wel



iets moest gebeuren op deze zeer drukke fietsroute (8.000-12.000 fietsers per etmaal). Toch is de fietsstraatinrichting er uiteindelijk gekomen en is Zwolle van plan door te gaan met deze omvormingen.

Fiets versus auto

Zwolle geeft uitzonderlijke aandacht aan het realiseren van goede fietsvoorzieningen. Dat fietsbeleid staat als een huis en wordt breed gedragen. Het heeft echter primair een zelfstandige waarde en wordt in het algemeen niet zozeer afgezet tegen voorzieningen voor autoverkeer. Er is sprake van gescheiden netwerken, maar ook van gescheiden terreinen in de zin dat de ontwikkeling van het fietsbeleid niet continu in het perspectief van de concurrentie met de auto wordt gezet.

Daarmee is het fietsbeleid vaak ook niet zo'n politieke kwestie. Willem Bosch weet zich nog de nodige kwesties te herinneren waarbij het fietsbeleid een zware politieke lading kreeg. Dat zijn bijvoorbeeld alle ingrepen op en rond de singels (de 'binnenring') begin jaren '90. Maar dat zijn toch meer de uitzonderingen. "In Groningen, in Amsterdam, daar heb je die ideologische discussies in de raad. Hier in het oosten veel minder. Zeker, we doen veel voor fietsers en soms is dat ten koste gegaan van autovoorzieningen, en zeker, dan ontstond er wel eens wat commotie. Maar onze grote rode lijn is toch dat het ook voor de fietser veel beter is als we blijven streven naar die sterk gescheiden structuren. Auto-intensiteiten en -snelheden terugdringen blijft een kwestie op de radiale hoofd fietsroutes, die vaak van oudsher ook zware autoroutes zijn. Maar we proberen er, met een lange adem, toch uit te komen. Zoals op de Assendorperstraat. Tien jaar geleden kregen we het er niet door, later wel: eenrichtingsverkeer voor auto's, ondanks de vele winkels."





Assendorperstraat

Als het gaat om het (auto)parkeerbeleid in en rond de binnenstad, geldt volgens Bosch grotendeels hetzelfde. “We lopen ook op dit onderwerp nooit zo voorop.” Pas nu wordt ingrijpend gesleuteld aan de parkeercapaciteit in de binnenstad. Nagenoeg alle parkeerplaatsen op straat zullen worden opgeheven. Tegelijk wordt vervangende capaciteit gerealiseerd in parkeergarages en buiten de singels. In het verleden zijn er rond parkeren stevige politieke discussies geweest, vooral eind jaren '80 met de *Parkeernota*. De tarieven zijn toen fors gestegen tot een niveau dat nu nog steeds voor Nederland relatief stevig is.

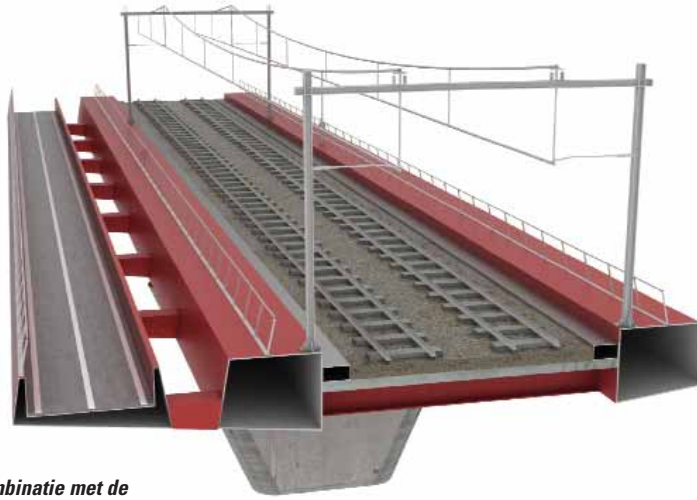
Groene vingers

Decennialang werken aan gescheiden hoofdstructuren heeft zo goed gewerkt, dat Zwolle bewust nooit ervoor koos om bij nieuwe wijken de auto-ontsluiting volledig ‘buitenom’ te leggen. Bij de uitbreidingen van de laatste jaren heeft de gemeente fiets en bus zeker wel meer directe, kortere relaties gegeven dan de auto, maar de autoroutes lopen toch ook tamelijk centraal door de stad. Nergens is de bekende rondweg te zien als grens tussen nieuwbouwwijk en buitengebied. Dat is een nadrukkelijk beleidsuitgangspunt geweest: Zwolle moest een groene stad blijven. Altijd zijn er tot dichtbij het centrum ‘groene vingers’ geweest. “Waar nu het stadskantoor staat, vlak achter het station, liepen tot in de jaren '90 nog koeien”, zegt Bosch. De overgang van stad naar buitengebied moest aan alle kanten geleidelijk blijven, dus geen scherp afgrenzende rondwegbarrière.

Het is niet verwonderlijk dat Zwolle in de eerste Fietsbalans slecht scoorde op de reistijd-verhouding auto-fiets. Nog lager stonden Emmen, Dordrecht en Zoetermeer; ongeveer even slecht Apeldoorn en Ede. Net als in Zwolle wordt ook in Apeldoorn en Ede redelijk veel gefietst. Er lijkt een verband te zijn: Ede, Apeldoorn en Zwolle als tamelijk ruim opgezette, misschien wel dorpachtige steden, met goede voorzieningen voor de fiets, maar ook voor de auto. Die twee bijten elkaar niet zo. Tegelijk zijn het drie gemeenten die min of meer in oostelijk Nederland liggen. Toch ook die cultuur?

Vrijwel gereed

Bosch en Ekhart lijken het niet hardop te durven zeggen, maar de conclusie ligt er duimendik bovenop: het fietsbeleid van Zwolle is, als het om de fietsroutes binnen de stad gaat, vrijwel gereed. “Ik schat dat 90-95% van de routes erbij ligt zoals we ze willen hebben.” Wat resteert is de aanpak van enkele kruispunten en de upgradings van enkele hoofdroutes tot fietsstraat, maar dat is het zo ongeveer. Optimalisering en goed beheer en onderhoud zullen de kern vormen. Naast aandacht voor regionale fietsverbindingen.



Nieuwe fietsbrug (in combinatie met de nieuwe spoorbrug) over de IJssel naar Hattem

Essentieel in de geschiedenis van het Zwolse fietsbeleid is de continuïteit in wat nagestreefd werd, van planologisch tot ontwerpniveau. Het *Fietsverkeersplan* uit 1978 staat eigenlijk nog grotendeels overeind, aanpassingen wegens toen onvoorziene stadsuitbreidingen daar gelaten. De dertien hoofdfietsroutes uit *Rapper op de trapper* (1995) vormen ook nu nog het hoofdnetwerk, aangevuld met enkele tangentiële routes en routes naar de nieuwste woonwijken. De plannen in deze nota's zijn voor het overgrote deel ook uitgevoerd, zij het niet in de strikte planning die *Rapper op de trapper* kende, met een programma voor vier jaar en een bijbehorend afgeschat budget van 9,9 miljoen gulden (bijna 4,5 miljoen euro). Die specifieke budgetten zijn er gewoon nooit gekomen. Bosch en Ekhart lijken daar achteraf niet rouwig om. Als het binnen de voortdurende integrale afweging van alle projecten ook lukt om tot een aanzienlijk aantal fietsprojecten te komen, is dat immers veel mooier. Vaak ook door mee te liften in grotere projecten. Een recent voorbeeld daarvan is het eerder genoemde project van de Ceintuurbaan: doorstroming van het autoverkeer is de kern, maar tegelijk worden drie al lange tijd gewenste fietstunnels gerealiseerd.

In 2001 werd in een BYPAD-audit genoteerd dat in Zwolle zo'n 10% van alle infrastructuurbestedingen naar fietsvoorzieningen gaat. En dat de verkeersambtenaren ongeveer evenveel tijd bezig zijn met 'fiets' als met 'auto'. "Gerekend over een periode van een jaar of twintig klopt die orde van grootte inderdaad", beaamt Bosch.



Fietsparkeren: van stagnatie...

Een duidelijke en sterk samenhangende visie, die vele jaren consequent is doorgevoerd. Dit mag dan het beeld zijn van het Zwolse beleid als het om fietsroutes gaat, anders is het bij het fietsparkeren. In alle gemeentelijke fietsplannen stond fietsparkeren in het stadscentrum als aandachtspunt, maar er kwam lange tijd weinig van terecht. Het papier was geduldig wat dit onderwerp betrof. De situatie in de binnenstad is ook zeker niet eenvoudig. De omvang van de openbare ruimte is extreem beperkt. Zwolle kent eigenlijk geen grote pleinen die geschikt zijn voor fietsparkeren. Goede oplossingen met concentraties van fietsparkeercapaciteit betekenen direct 'inpandig'. De geringe voortgang was voor een deel echter ook een gevolg van de stellingname van de fietsambtenaren, die juist het fietsvriendelijke beleid mooi karakteriseerde. Bosch in 2005: "Stallingen zijn het sluitstuk van het fietsbeleid en als je het goed wilt doen, moet je ze op de juiste plek situeren. Daarom heb ik de afgelopen jaren plannen voor stallingen op foute locaties, te ver van het centrum of buiten de fietsroutes, bewust tegengehouden. En ik heb er nooit aan willen meewerken dat fietsparkeren op straat ontmoedigd of zelfs verboden zou worden als er geen goede alternatieven zijn. Tot op heden kan de fiets vrijwel overal in het centrum onbewaakt geplaatst worden."

In 2005 was de weg naar een effectief fietsparkeerbeleid in de binnenstad (achteraf gezien) al ingeslagen. Na een fietsparkeerplan uit 2002, waarin per deelgebied vraag en aanbod tegenover elkaar waren gezet, volgde in 2004 een nauwkeurige ruimtelijke verkenning van mogelijke locaties voor extra capaciteit. Intussen nam het besef toe dat kwaliteitsvolle en fietsvriendelijke verbeteringen snel gerealiseerd moesten worden en dat het geen geïsoleerd item van fietsbeleid mocht zijn (blijven). Er ontstond steun voor een heldere, brede en gefaseerde aanpak:

- A. starten met bestaande bewaakte stallingen gratis maken om de capaciteit maximaal te benutten en de hinder op straat te minimaliseren;
- B. binnen enkele jaren het aanbod aan onbewaakte fietsparkeervoorzieningen kwalitatief en kwantitatief aanzienlijk verbeteren;
- C. op langere termijn een grote (inpandige) bewaakte stalling dichtbij de Grote Markt.

...naar structurele oplossingen

De drie bewaakte stallingen die Zwolle al kende, waren voorheen geen groot succes. Het gratis maken vanaf 2005 zorgde voor een sterke toename van het gebruik. In 2005 telde men ruim twee keer zoveel bewaakte gestalde fietsen als in 2004. Vooral de meest centraal gelegen stalling, aan het Meerminneplein, trok veel gebruikers en vooral veel extra gebruikers: 130% meer stallers. In totaal 77.000 in 2005. Het ging ook om een blijvend succes. In 2006 waren er weer 30% meer gebruikers dan in 2005.

Tweede stap in het fietsparkeerbeleid was het vergroten en verbeteren van de onbewaakte capaciteit. Al in 2004 werd de 'opgave' vastgesteld op 675 extra plaatsen. De Fietsersbond inventariseerde in oktober 2005 (weer) mogelijke locaties, met een totale ruimte voor wel 1500 plaatsen. Daaruit kon de gemeente dan de meest passende kiezen. Tussendoor wilde men echter ook nog een keuze maken voor één type fietsparkeervoorziening, passend in de Zwolse situatie. Er werd een testlocatie opgezet met een aantal uiteenlopende typen fietsparkeervoorzieningen. Burgers konden hun voorkeur aangeven. Zo werd uiteindelijk een speciaal voor Zwolle ontwikkeld model gekozen. Een extra breed model dat getob met in elkaar hakende sturen, kabels en tassen moet voorkomen. Begin 2009 zijn de eerste extra klemmen geplaatst. Zo'n 350 in totaal.



De derde fase is nog toekomstmuziek: een grote bewaakte stalling erbij op de allerbeste locatie. Het plan voor een ondergrondse fietsenstalling op de Melkmarkt, voor zo'n 600 fietsen, is ernstig vertraagd door de procedures voor te slopen panden.



Een levend fietsbeleid

Het fietsbeleid van Zwolle blijft zich zo steeds ontwikkelen, met nieuwe accenten en nieuwe kwaliteitsniveaus. Verdergaande ontwikkelingen in 'hard', infrastructureel beleid die in Zwolle zichtbaar gevoed worden vanuit een breed levend besef dat fietsverkeer stimulering verdient. Voor een deel is dat zichtbaar in de voor Nederlandse begrippen relatief grote aandacht die Zwolle de laatste jaren geeft aan

niet-infrastructurele maatregelen. Onder de naam 'Het Nieuwe Fietsen' zocht de gemeente samen met een adviesbureau naar nieuwe invalshoeken en maatregelen voor fietspromotie. Ook werd deelgenomen (2009) aan een omvangrijk marktonderzoek, specifiek over het fietsen binnen de nieuwe woonwijk Stadshagen. Bewoners van die wijk gaven trouwens direct al aan dat binnen de wijk de fiets perfect werkt: voor 63% van de bewoners het meest gebruikte vervoermiddel binnen de wijk, tegen 19% voor de auto en 13% voor 'te voet'! En de wensen van de wijkbewoners gaan over de veiligheid van de routes en de fietsparkeermogelijkheden bij het winkelcentrum.

De steun voor fietsbeleid is het meest zichtbaar in politieke opstellingen. Zwolse wethouders verkeer zijn al tijdenlang in belangrijke mate wethouders fietsverkeer. De huidige wethouder, **Janco Cnossen**, introduceerde zichzelf bij een toespraak als 'de wethouder van Fietsen'. En dat is in de Nederlandse verhoudingen redelijk uniek. Ambtelijk goed fietsbeleid voeren, met een zekere politieke steun, dat komt in veel steden voor. Maar wethouders die zich profileren op fietsgebied, het komt steeds minder vaak voor, lijkt het wel. Daartegenover Zwolle, waar het zo ongeveer een traditie is.



Politieke fietswoorden

De mate waarin fietsbeleid ook politiek leeft in Zwolle, is helder zichtbaar in de nieuwe Mobiliteitsvisie (oktober 2008). Fietsbeleid is daarin niet een hoofdstukje achteraf. De waarde van het fietsverkeer wordt op vele plaatsen genoemd en vertaald. Zwolle wordt als fietsstad gekarakteriseerd. Erkend wordt dat de sterke groei van Zwolle vraagt om een ander verkeersbeleid dan pure facilitering van autoverkeer. Fietsverkeer neemt een belangrijke plaats in bij de zeven speerpunten van beleid. Wat indirect bij het speerpunt 'Ruimtelijke ordening als instrument om mobiliteitsgevolgen van ruimtelijke keuzes bij te sturen' en nadrukkelijk als het speerpunt 'Het binnenstedelijk fietsgebruik wordt gehandhaafd op het huidige hoge niveau en het regionale fietsgebruik wordt versterkt'. 'Voor het gebied in en rond de binnenstad heeft de doorstroming van het fietsverkeer de hoogste prioriteit, boven het openbaar vervoer en de auto', aldus de Mobiliteitsvisie.

4. Münster: Duitslands fietsstad nummer één

Het regent in Münster, of de klokken luiden er, zeggen ze in Duitsland over de Westfaalse centrumstad. En er wordt veel gefietst, zou men moeten toevoegen. Want de fiets beheerst er al vele decennia het straatbeeld. De afgelopen twintig jaar is het fietsgebruik nog toegenomen. Goed fietsbeleid heeft daaraan zeker bijgedragen. Reden om eens rond te kijken in de stad waar aanzienlijk meer wordt gefietst dan in welke andere Duitse stad ook.



Regio Münster

Met het vlakke landschap rondom, de bakstenen huizen, de trapgevels op de Prinzipalmarkt en de vele fietsers lijkt Münster op het eerste gezicht meer een Nederlandse dan een Duitse stad. Files op fietspaden tijdens het spitsuur en overall veel geparkeerde fietsen, versterken die eerste indruk. Begin 2004 werd Münster twee keer uitverkoren tot fietsstad nummer 1. Eerst door fietsers, bij de *Fahrradklimatest* georganiseerd door de fietsersbond ADFC, de BUND (de Duitse Milieudefensie) en het milieuministerie. Enkele weken later door deskundigen, op initiatief van de ADAC, een zusterorganisatie van de ANWB. Het is dus goed fietsen in Münster en dat is al lang zo. De stad won ook de vorige *Fahrradklimatest*, in 1991.

Mobiliteitsgegevens

Münster is waarschijnlijk de enige Duitse stad die het mobiliteitsgedrag van burgers, bezoekers en forenzen regelmatig onderzoekt. De verzamelde gegevens vormen een solide grondslag voor het verkeersbeleid en de besluitvorming daarover. Het fietsverkeer is zowel in de onderzoeken als in het beleid geïntegreerd. De modalsplit-onderzoeken van Münster op een rij, over de vervoerwijzekeuze van inwoners van de stad:

	1982	1990	1994	2001	2007
personenauto	38%	38%	37%	39%	36%
openbaar vervoer	7%	7%	9%	11%	10%
fiets	28%	34%	32%	34%	36%
voet	24%	21%	20%	13%	15%
overig	3%			3%	3%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

De aanzienlijke schommelingen in de aandeelpercentages geven aan dat de interpretatie terughoudend moet zijn. Wat echter overduidelijk is, is dat het fietsgebruik in Münster zeer hoog is en zeker niet daalt. Met deze omvang van het fietsgebruik hoort Münster echt bij de topsteden van West-Europa en is het op afstand de fietsstad van Duitsland.

Uit de Münsterse mobiliteitsenquêtes is ook op te maken wat het karakteristieke is van verplaatsingspatronen in Münster. In de eerste plaats valt op dat inwoners van Münster relatief weinig verplaatsingen buiten de stad maken. De gemiddelde verplaatsingsafstand is met 6,9 km beduidend lager dan bijvoorbeeld in geheel Nederland (11,0 km). Tegelijk gebruikt men in Münster de fiets voor relatief lange afstanden. De gemiddelde fietsverplaatsing is wat langer (3,4 km) dan in Nederland (3,0 km). En vooral in de afstandsklasse van 7,5-15 km wordt in Münster echt veel gefietst: zo'n 22% van de verplaatsingen in deze afstandsklasse, tegen zo'n 15% in Nederland.

Centrum van Münsterland

Het 1200 jaar oude Münster, een vroegere Hanzestad, is een solitair stedelijk centrum in het door landbouw gekenmerkte Münsterland. De stad ligt op een knooppunt van wegen, spoorwegen en het Dortmund-Ems-kanaal tussen het Roergebied en het noorden van Duitsland. In de huidige ruimtelijke structuur en het radiale wegenpatroon valt nog steeds de ontwikkeling van de stad als centrum van het prinsbisdom Münster te herkennen. Het spoorwegnet ontstond in de negentiende eeuw. Na 1901 werden twee ringwegen aangelegd: één rond het historische centrum en één rond de negentiende-eeuwse voorsteden. Als kennis-, administratief en dienstverleningscentrum voor een regio van meer dan 1,5 miljoen inwoners biedt Münster werk aan ruim 150.000 mensen, onder wie 66.000 forenzen. Met een universiteit, zeven hogescholen en centra voor onderzoeks- en technologietransfer is Münster een kennisstad. Zo'n 60.000 studenten en 33.000 scholieren, deels uit de regio, zorgen voor een relatief jonge bevolking. De helft van de inwoners is jonger dan dertig jaar. Na een sterke toename tussen 1945 en 1975 (van 76.000 tot 262.000) is het inwonertal de laatste decennia nog slechts licht gestegen.

Wederopbouw

In 1945 werd 63% van de hele stad verwoest, van de stadskern maar liefst 91%. Om praktische redenen en vanwege een zekere hang naar het oude, werd gekozen voor wederopbouw van het centrum op traditionele schaal. Met handhaving van het bestaande straten- en kavelpatroon en reproductie van het vooroorlogse stadsbeeld. Dit in tegenstelling tot andere Duitse steden, waar het ideaal van de *autogerechte* stad de wederopbouw kenmerkte. Door hoger te bouwen dan vóór de oorlog werd in de wijken rond het centrum de bebouwingsdichtheid vergroot. Het fietsverkeer werd een vanzelfsprekend onderdeel van het algemene verkeersbeleid en vanwege de verkeersveiligheid werden alle hoofdwegen van aanliggende fietspaden voorzien.



Lambertkirche

foto: Presseamt Stadt Münster

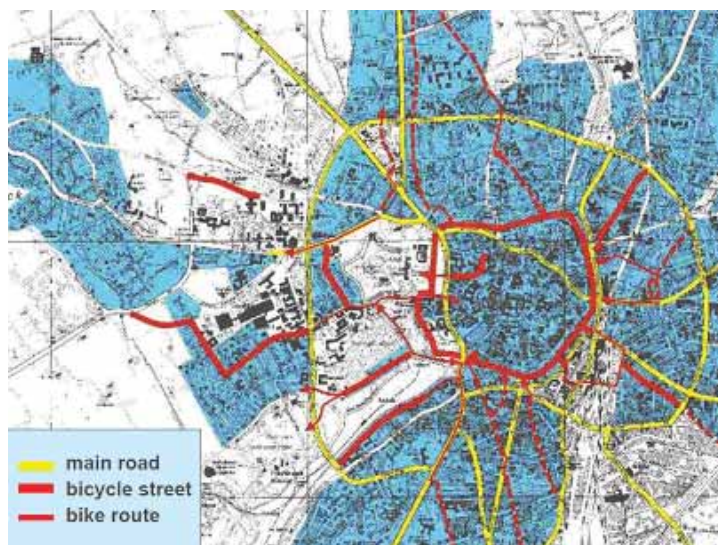


Terwijl elders de fiets in vergetelheid raakte en in de jaren '50 tot '70 veel fietsvoorzieningen verdwenen om ruimte te maken voor de auto, werden de fietsvoorzieningen in Münster goed onderhouden en gestaag uitgebreid.

Waarom? Waarschijnlijk 'omdat de fiets er nu eenmaal gewoon was'. Zodoende is geleidelijk een samenhangend netwerk van fietspaden ontstaan dat alle wijken met de binnenstad verbindt. De Promenade op de vroegere vestingwallen vormt een doorgaande voorrangsfietsroute van 4,5 km. Het is een groene ringweg om het oude centrum, alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Op drukke werkdagen maken 12.000 fietsers er gebruik van.

Hoewel burgers en politici vaak de voorkeur geven aan de *Bordsteinradwege*, doorgaans smalle fietspaden op het trottoir, zijn er sinds 1996 op hoofdwegen ook fietsstroken en fiets-suggestiestroken aangelegd. Deze zijn meestal breder en kunnen meer fietsers verwerken.

Los van de hoofdwegen is sinds het begin van de jaren '80 een secundair netwerk van verbindingen door 30-km/uur-gebieden (met daarbinnen fietsstraten), voetgangersgebieden, parken, enz. ontstaan. De kleinere maaswijdte van dit netwerk zorgt voor directe verbindingen en beperkt onnodig omrijden. Münster heeft daarom nu een fietsnetwerk dat in opvallende mate ontvlochten is van de hoofdautostructuren. Met de Promenade als basis en verbindende ring en diverse solitaire routes de woonwijken in.





Promenade

Fietslaboratorium

Begin jaren '80 kreeg de fiets de wind mee. Ten eerste vanwege het toenemende milieubewustzijn. Ten tweede door het groeiende besef dat de verkeersproblemen niet alleen door de aanleg van meer wegen kunnen worden opgelost en dat meer fietsgebruik de bereikbaarheid en leefbaarheid van een stad kan verbeteren.

De speelruimte die het wegenverkeersreglement bood om nieuwe fietsmaatregelen uit te proberen, werd volledig benut: fietsen in beide richtingen in eenrichtingsstraten, fietsstraten, het tijdelijk toelaten van fietsers in voetgangersgebieden, fietsers op busbanen en bussen op fietsstroken, enz. Een bijzonder aandachtspunt was de veilige vormgeving en regeling van kruispunten. Bijna alle geregelde kruispunten in het hoofdwegennet zijn voorzien van aparte verkeerslichten en regelingen voor fietsers. Een groene golf voor fietsers is geen uitzondering. Er zijn fietssluisen – een soort OFOS – die er voor zorgen dat fietsers vóór het overige verkeer groen krijgen en veilig linksaf kunnen slaan. Een dubbele functie met daarvoor soms ook aparte opstelvakken (zie foto's).



Sinds eind jaren '80 ondersteunt het ministerie van Verkeer van Nordrhein-Westfalen deze 'experimenten' om andere steden te laten profiteren van de ervaringen in Münster. In het kader van het programma *Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen* werd Münster een van de eerste vijf modelsteden die als taak hadden te bewijzen dat toename van fietsgebruik ook mogelijk is als er al veel gefietst wordt. Veel van de in Münster en de andere modelgemeenten uitgeprobeerde maatregelen zijn in 1995 overgenomen in nieuwe ontwerprichtlijnen en in 1997 in de geactualiseerde versie van het wegenverkeersreglement.

Veiligheid

Fietsen in Münster is zeker niet onveilig. Slechts bij zo'n 9% van alle ongevallen is een fietser betrokken. Sinds 2004 telt men jaarlijks zo'n 700 licht gewonde fietsers (1300 over alle vervoerwijzen), circa 250 zwaar gewonde fietsers (ruim 600 over alle verkeersdeelnemers) en gemiddeld per jaar twee dodelijk verongelukte fietsers (tegen zes per jaar over alle vervoerwijzen). Ofwel: fietsers staan voor bijna de helft van alle verkeersslachtoffers.

Voor de stad reden om de laatste jaren intensiever aan de veiligheid te werken in een samenwerkingsverband van liefst 26 (lokale) organisaties: de *Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention*.



De activiteiten zijn gericht op preventie, vertaald in campagnes voor gedragsbeïnvloeding. Een veelheid daarvan wordt door het partnerschap ontplooid. Voor fietsers zijn er onder andere acties over fietsverlichting, gedrag van kinderen en zelfs 'veilig op- en afstappen'.

Fietsparkeren

Fietsparkeren staat al lang op de agenda in Münster. Dat moet ook wel, want de binnenstad en de stationsomgeving zijn bijna bedolven onder de geparkeerde fietsen. Bovendien worden er veel fietsen gestolen. Het beleid is tamelijk traditioneel: fietsenrekken bij alle belangrijke bestemmingen en in de stationsomgeving kortparkeergebieden en wegsleepacties. Begin jaren '90 werden in het lokale bouwbesluit voorschriften voor het aantal en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij nieuw- en verbouw opgenomen. In 1999 werd bij het station een prachtige fietsenstalling geopend, met een capaciteit van 3.300 stallingplaatsen de grootste in Duitsland. Gehoopt werd zo de steeds grotere chaos van geparkeerde fietsen op het stationsplein op te lossen. Al snel na de opening had de stalling een gemiddelde bezettingsgraad van 80%. Van de gebruikers is 96% vaste klant, meer dan 70% zijn forenzen die de fiets in het nansport van de trein gebruiken. De stalling heeft tot meer fietsgebruik geleid. Een derde deel van de klanten gebruikt de fiets nu vaker en een kwart gebruikte de fiets voorheen helemaal



foto: Presseamt Stadt Münster

Fietsenstalling bij het station

niet. Ondanks het succes van de stalling blijkt het aantal op het stationsplein geparkeerde fietsen niet te zijn afgenomen. Er komen nu dus veel meer mensen op de fiets naar het station dan vroeger. In totaal staan er rond het station op de drukste momenten nu zo'n 6.000 fietsen. Een groot deel gebruikt die bewaakte stalling, ondanks de prijs van 70 euro per jaar.

Integraal verkeersbeleid

Net als in veel andere Duitse steden veranderde het verkeersbeleid in Münster in de jaren '90 van vraagvolgend in meer sturend. De voornaamste doelen van het *Verkehrsbericht* uit 1993 waren om de bestaande verkeersruimte optimaal te gebruiken en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Concreet betekende dit het vervangen van zoveel mogelijk autoritten door verplaatsingen per *Umweltverbund*: lopen, fietsen, met het openbaar vervoer en combinaties van die drie. Beseft werd dat al ver buiten de stad maatregelen nodig zijn om minder auto's in de binnenstad te krijgen, dat de verkeersfunctie moet af- en de verblijfsfunctie moet toenemen naarmate men de binnenstad dichterbij nadert, en dat een strengere parkeerregime en hogere parkeertarieven noodzakelijk zijn.

Inmiddels zijn de meeste maatregelen uitgevoerd. De autoluwe en deels autovrije binnenstad kan per auto niet meer rechtstreeks worden doorkruist. Op de fiets kan dat wel, zij het op enkele routes slechts op bepaalde tijden. Recent autoparkeerbeleid is erop gericht dat de ringweg om het centrum gaat fungeren als een parkeerroute, met daarlangs parkeergarages en -plaatsen die het meeste autoverkeer voor het centrum opvangen. Niet al het autoverkeer, er blijven enkele parkeergarages in de binnenstad. De parkeerring vormt een aanvulling op eerdere maatregelen – stations buiten de stad en transferia aan de stadsrand – om bezoekers en forenzen uit de regio op te vangen.

Met het *Verkehrsbericht 1993* werd een sturend parkeerbeleid geïntroduceerd dat qua tarieven, loopafstanden, parkeerduur en vergunningen, enz. differentieert naar doelgroepen. In de hele stad geldt bewonersparkeren of betaald parkeren. Het parkeerbeleid omvat ook de privé-parkeerplaatsen. In veel Duitse gemeenten geldt daarvoor een verplicht minimumaantal per gebouw, maar Münster hanteert juist een maximum. Levert dat maximum een tekort op, dan moet de eigenaar van het gebouw de gemeente betalen voor de aanleg van openbare parkeerplaatsen.

Münster heeft in een plaatselijke verordening vastgelegd dat de opbrengsten deels ook mogen worden gebruikt voor ov- en fietsmaatregelen. Dat is dan echter slechts een beperkte financiering van de totale kosten van het Münsterse fietsbeleid die in de orde van 2 miljoen euro per jaar liggen.



foto: Presseamt Stadt Münster

Interieur fietsenstalling bij het station

Ruimtelijk beleid

Hoewel steeds minder van een echt compacte stad kan worden gesproken, is het beleid in Münster voortdurend gericht geweest op de vestiging van belangrijke economische en sociale voorzieningen (dienstverlening, handel en administratie) in of nabij de binnenstad of langs de radiale hoofdwegen. De industrie is vooral langs de noord-zuidassen en bij de haven gevestigd. Net als in andere steden vindt in Münster sinds de jaren '60 een toenemende suburbanisatie plaats. Vooral jonge gezinnen verhuizen naar omliggende gemeenten, maar houden hun werkplekken in de stad. Het gevolg is een sterke toename van het pendelverkeer per auto. Vooral de toenemende verkeersoverlast van het pendelverkeer heeft eind jaren '80 geleid tot een stedenbouwkundige trendbreuk met een 'ontwikkeling naar binnen' als doelstelling. Dat is tot nu toe redelijk gelukt: nog steeds woont 71% van de bevolking binnen een straal van 6 km van het stadscentrum. Veel verplaatsingen zijn dan ook kort en daardoor geschikt om te fietsen. In het in 2003 vastgestelde *Flächennutzungsplan 2010* (vergelijkbaar met een structuurplan) zijn de trefwoorden nog steeds: versterkte menging van stedelijke functies, korte afstanden, hoge dichtheid, decentrale concentratie, verkeers-, ruimte- en energiebesparende ruimtelijke structuren, enz.

Promotie voor en door de fiets

Fietsbeleid is ook in Münster vooral infrastructuurbeleid, maar dan wel binnen een bredere range aan niet-infrastructurele maatregelen. Zoals eerder aangestipt: vele maatregelen, vele acties rond verkeersveiligheid. Maar ook een veelvormige continue stroom aan activiteiten en producten gericht op stimulering van het fietsgebruik. Tot aan billboards toe...



Voor de stad Münster is de fiets tegelijk ook een middel om de stad te promoten, bijvoorbeeld op de website van de stad. Het Engelstalige deel van de website is overduidelijk: "Why not take the time to explore Münster by bike? We offer a full range of special tours, information, and assistance including bicycle sightseeing tours and a list of bike rental stations. A tour of Münster's bicycle highlights is a truly unforgettable experience!" En natuurlijk worden dan op de site direct ook (11!) fietsverhuurders genoemd. De website van de stad doet veel moeite het fietsbeleid uit te leggen. Zelfs met een *Virtuelle Radtour*: een tocht langs 28 voorbeelden van infrastructurale fietsmaatregelen.



Münster is er trots op om *Fahrradhauptstadt* te zijn en benadrukt dat in vele uitingen. Ook in een omvangrijke brochure, gericht op de inwoners van de stad. Daarin wordt vooral het fietsbeleid uiteengezet, de strategie *Radfahren in Münster 2010*.

Radverkehrskonzept 2010

De gemeenteraad van Münster aanvaarde in 2004 een compacte fietsbeleidstrategie. Geen uitgewerkt meerjarenplan vol nauwkeurig beschreven maatregelen maar een globale beschrijving van gewenste accenten. Kernpunt in deze nieuwe strategie was wellicht een soort overgang van stimuleringsbeleid naar een maar behorend, onderhoudend, stabiliserend beleid. Niet meer grote toenames nastreven, niet meer de sfeer van 'mensen op de fiets krijgen', maar meer het optimaliseren van het vele dat er is. Het Radverkehrskonzept 2010 noemt drie hoofdlijnen en een groter aantal beleidsthema's:

- 1. Verkeersveiligheid verbeteren:** gevaarlijke locaties nauwkeurig beoordelen; veiliger voertuigen (vooral: verlichting en tijdige reparatie), veilige schoolroutes en training van scholieren.

2. **Fietsinfrastructuur uitbreiden en onderhouden:** enkele nog ontbrekende schakels realiseren en slechte fietsvoorzieningen saneren; verder vooral meer fietsparkeer-voorzieningen op alle typen locaties en een uitbreiding van de bewegwijzering.
3. **Informatie, communicatie en service uitbreiden:** werken aan een sterke Fietzersbond (ADFC) die fietsers ondersteunt; nieuwe studenten benaderen; vooral ook via internet veel meer discussiëren over mogelijke maatregelen en informeren over uitgevoerde maatregelen.

Deze weergave van het beleid in drie hoofdlijnen laat indirect zeker ook zien hoezeer het fietsbeleid uit de 'groeifase' van vooral infrastructuurverbetering is gekomen. Immers, het eerste punt is grotendeels en het derde punt geheel niet-infrastructureel van aard.



5. Veenendaal: verwennerij per 300 meter

Een dorp dat stad werd: van 5.345 inwoners in 1900 naar ruim 61.000 in 2005. Veenendaal is een van die vele 'nieuwbouwsteden' in Nederland. Dat levert kenmerken op die we ook kennen van bijvoorbeeld Capelle aan den IJssel, Zoetermeer, Hoofddorp en Nieuwegein: eenvormige woonwijken, grote bedrijventerreinen en uitwisselbare 'dozen' langs de snelweg. Veenendaal heeft echter ook een kenmerk dat die andere gemeenten missen: een zeer hoog fietsgebruik, behorend bij de top-10 van Nederlandse steden. Bijna 31% van al hun verplaatsingen maken Veenendalers per fiets. Hoe komt het dat er nu juist in deze nieuwbouwtad zoveel wordt gefietst? Leo Smolders, tot 2005 hoofd verkeer van de gemeente Veenendaal, aan het woord.

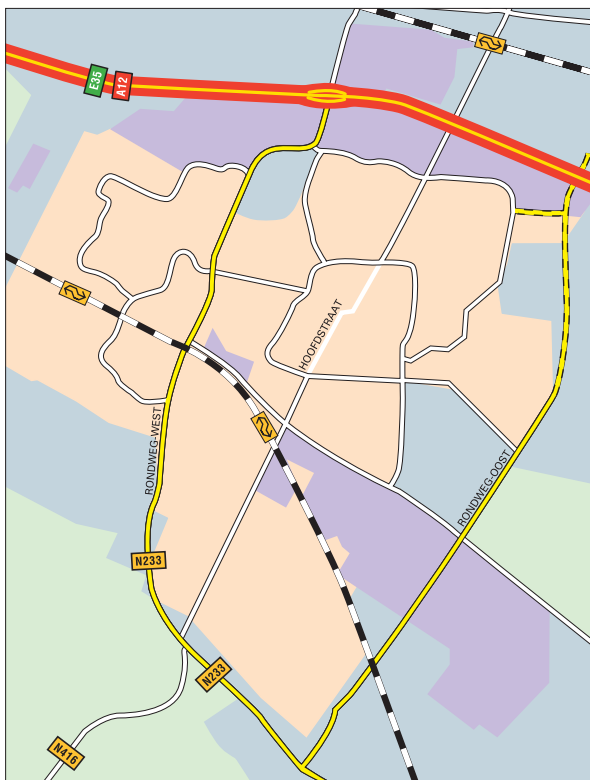
Voor Smolders start het verhaal ver buiten het fietsbeleid. De ruimtelijke structuur van Veenendaal is een bepalende factor. De bebouwing komt in de buurt van een vierkant van 4,5 bij 4,5 km, met het stadshart keurig in het midden. Ideaal voor fietsgebruik. Die structuur heeft weer te maken met 'toevalligheden' als het beperkte grondgebied van de gemeente, maar zeker ook met bewust ruimtelijk beleid in de laatste decennia. Nu had Veenendaal in die jaren ook veel kansen voor een effectief ruimtelijk beleid, om twee redenen.



Vele ruimtelijke kansen

In de eerste plaats is Veenendaal zeker niet het klassieke agrarische dorp dat in de naoorlogse tijd plotseling groeikern werd. Gesticht als veenkolonie kent Veenendaal nog steeds een patroon van rechte wegen, dat ontstaan is uit de structuur van de veenkanalen. Reeds in de 18de eeuw was het een relatief groot dorp, met de nodige industrie en nijverheid. In de eerste helft van de 20ste eeuw bloeiden de textiel- en de tabaksindustrie. Na 1970 gingen deze oude industrieën snel teloor. De vrijkomende locaties, centraal in de stad, boden vele ruimtelijke kansen. Wellicht ook mede als gevolg van die industriële geschiedenis was er in Veenendaal langdurig sprake van sturing op ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Lange tijd werd er een evenwichtige woon-werkbalans nagestreefd, met succes. Tot in de jaren '80 lukte het goed om een situatie van 'werkgelegenheid voor de inwoners' te handhaven. Ook in de detailhandel werd zo'n balans nagestreefd, met nog veel meer succes. Veenendaal kent nu een bijna perfecte koopkrachtbinding van de eigen inwoners. Dat heeft natuurlijk belangrijke gevolgen voor het verkeer: veel lokale, 'befietsbare' verplaatsingen.

In de tweede plaats is van belang dat Veenendaal in de *Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland* (1966) een groeitaak kreeg. Het dorp zou moeten groeien tot een stad van 100.000 inwoners. Dat is het niet helemaal geworden, maar vanaf de jaren '70 zijn in Veenendaal wel continu grote woonwijken gebouwd. Hierdoor konden goede fietsvoorzieningen vaak direct gerealiseerd worden op structuur- en op ontwerpniveau, gefinancierd binnen de totale exploitatiebegroting van de nieuwbouwwijken. En met een scherpe aandacht voor een goede bereikbaarheid per fiets van alle voorzieningen in de wijken. Zie de kaart op pagina 50, van het fietsnetwerk: alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn direct aan fietsroutes verbonden.



Veenendaal

zuidelijke bedrijventerreinen (300 bedrijven) plus de nieuwe woonwijken Dragonder-Oost en Veenendaal-Oost te ontsluiten. Eind 2007 moet de route helemaal gereed zijn. Het door Goudappel Coffeng gemaakte Verkeersstructuurplan, vastgesteld in 1998, laat de waarde van de oostelijke rondweg goed zien: doorgaand verkeer nagenoeg buitenom en centrumverkeer via beide rondwegen snel afgewikkeld. Samen met de mooie lokalisering van bedrijventerreinen (allemaal aan de stadsrand, nabij de uitvalswegen) zorgt dit ervoor dat er in Veenendaal een min of meer aaneengesloten woongebied ontstaat, zonder zware verkeersfuncties.

Consistentie in verkeersbeleid

De onstuimige groei van Veenendaal vond plaats in een periode waarin er voor de gemeente al lang een aanvaard structuurplan lag, in 1948 gemaakt door stedenbouwkundige Van Embden. In dat plan was de Rondweg-West ook werkelijk een rondweg. Zo werd het niet. De oorspronkelijke plannen om nieuwbouw aan de zuidkant te realiseren, werden gewijzigd toen er zicht kwam op heropening van de spoorlijn naar Utrecht. NS eiste daarbij echter wel een uitbreiding (ruim 5.000 woningen) naar de westkant van Veenendaal. Hierdoor werd de Rondweg-West tot een centrum-as; tevens de enige aansluiting op het snelwegennet. Tegen die tijd was ook het denken over een nieuwe hoofdroute, de Rondweg-Oost, al gestart. Die route, nagenoeg op de oostelijke gemeentegrens, zou in ieder geval het doorgaand noord-zuidverkeer moeten overnemen. Bovendien is de route inmiddels ook bedoeld om de



Fietsen naar het winkelhart

Met de Rondweg-West ontstonden er ook mogelijkheden om het centrum autoluwer te maken. Doorgaand noord-zuidverkeer kon nu immers een andere route nemen. De oude noord-zuidroute via de centrale winkelstraat (de Hoofdstraat) werd heringericht. Eerst met een erfinrichting met eenrichtingsverkeer voor auto's, later (1988) als voetgangersgebied, op de meeste tijden ook toegankelijk voor fietsers. Het terugdringen van de auto uit het stadshart werd nog verder gestimuleerd door de geleidelijke aanleg van een centrumring. Eind jaren '70 kon deze centrumring afgemaakt worden doordat enkele bedrijventerreinen aan de westkant van het centrum vrijkwamen.

Buurtlaan-Oost

Bewaakte gratis stallingen: de kracht van eenvoud

De vraag om een bewaakte fietsenstalling in Veenendaal ontstond in 1990 bij de winkeliersvereniging. Het idee was dat de gemeente voor een stalling zou zorgen en de winkeliers een bijdrage in de exploitatiekosten zouden leveren. De wens van de winkeliers vond weerklank bij de gemeente en de plaatselijke Fietsersbond. Fietsenrekken, een keet voor de bewakers en een hek eromheen, klaar. Omdat het parkeren van auto's toen nog gratis was, vond de gemeente het vanzelfsprekend dat ook de fietsenstalling gratis werd. Daarmee was succes verzekerd en na een eerste uitbreiding volgde snel een tweede, waarna er 250 fietsplaatsen waren.

Een paar jaar later kreeg het zwembad een fietsenstalling voor 400 fietsen. Met wat extra hekken is deze op een mooie zomerdag gemakkelijk te vergroten tot 1.300 plaatsen. In het centrum werd de fietsenstalling van een gemeentekantoor uitgebreid tot een gratis stalling tijdens kantoor- en winkeltijden. Voor de horeca is deze stalling vrijdag- en zaterdagochtend bijna vier keer zo groot en bovendien tot drie uur 's ochtends open. De investeringen zijn telkens gering. De menskracht komt uit werkgelegenheidsregelingen, zodat de kosten binnen de perken blijven. De vooralsnog laatste stalling kwam bij het treinstation Veenendaal Centrum. De gemeente zorgde voor verharding en de NS betaalde een stalling van 400 plaatsen. Vanaf de eerste dag stond deze vol en was er behoefte aan uitbreiding. De jaarlijkse kosten van € 60.000 voor alle stallingen samen betaalt de gemeente uit het parkeerfonds.

Cultuur

Hoe moeilijk grijpbaar en hoe lastig te kopiëren naar andere gemeenten ook, voor Smolders is de brede en langdurige maatschappelijke steun een centraal punt. Dan gaat het om brede steun in het ambtelijk apparaat, maar ook in de politiek. Tot aan burgemeester en wethouders toe, die zeker in het verleden bijna alles per fiets deden, zonder dat het een demonstratief karakter had. "We hoeven het belang van fietsen niet uit te leggen in de raad. Fietsen is de norm, dat zit er hier ingebakken." Zoals beschreven kwam de eerste bewaakte stalling er in 1990 op aandrang van een winkeliersvereniging. Een supermarkt betaalde zelfs mee aan het inleveren van enkele parkeerplaatsen voor de deur om daar fietsparkeervoorzieningen te kunnen plaatsen. Smolders gebruikt graag het woord 'organisch': fietsen is 'gewoon' en 'logisch' in Veenendaal. Fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar steeds meer. Het beleid is ook gericht op versterking van die cultuur. Zo nemen educatieve maatregelen in het gemeentelijk beleid al lange tijd een vaste plaats in. Kinderen krijgen bijvoorbeeld een fietsvlag als ze vijf jaar worden. Er wordt, in samenwerking met 3VO, veel werk gemaakt van het verkeersexamen. Voor middelbare scholen is er een interactief programma over verkeersveiligheid en een fietskeuring.

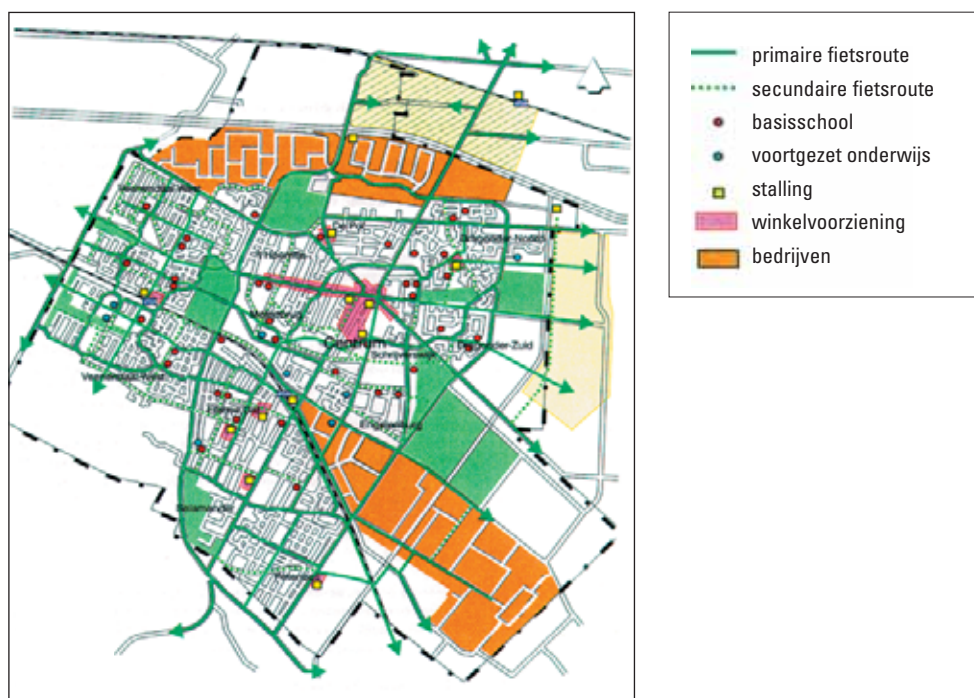


Ambachtsstraat

Barrière van auto's

Ook na de voltooiing van de Rondweg-Oost en het verdwijnen van doorgaand autoverkeer uit de stad, zal de Rondweg-West een drukke route blijven. Modelberekeningen gaan uit van 22.000 mtv/etm in 2010 (tegen dan 25.000 à 30.000 op de Rondweg-Oost) op deze barrière tussen Veenendaal-West en het centrum. Van de kruisingen tussen de Rondweg-West en de oost-westfietsroutes is er slechts één ongelijkvloers uitgevoerd. Dit in tegenstelling tot de fietskruisingen met de Rondweg-Oost, die grotendeels met tunnels worden opgelost. Toch is Smolders ervan overtuigd dat ook in de toekomst de barrièrewerking van de Rondweg-West wel zal meevallen. Mede omdat enkele kruisingen voor autoverkeer T-kruisingen zijn, terwijl de kruisende fietsroute een doorsteek heeft op de 'vierde poot' van de kruising. Dat maakt snelle VRI-regelingen mogelijk.

Het fietsroutenetwerk van Veenendaal, inclusief de bewaakte stallingen

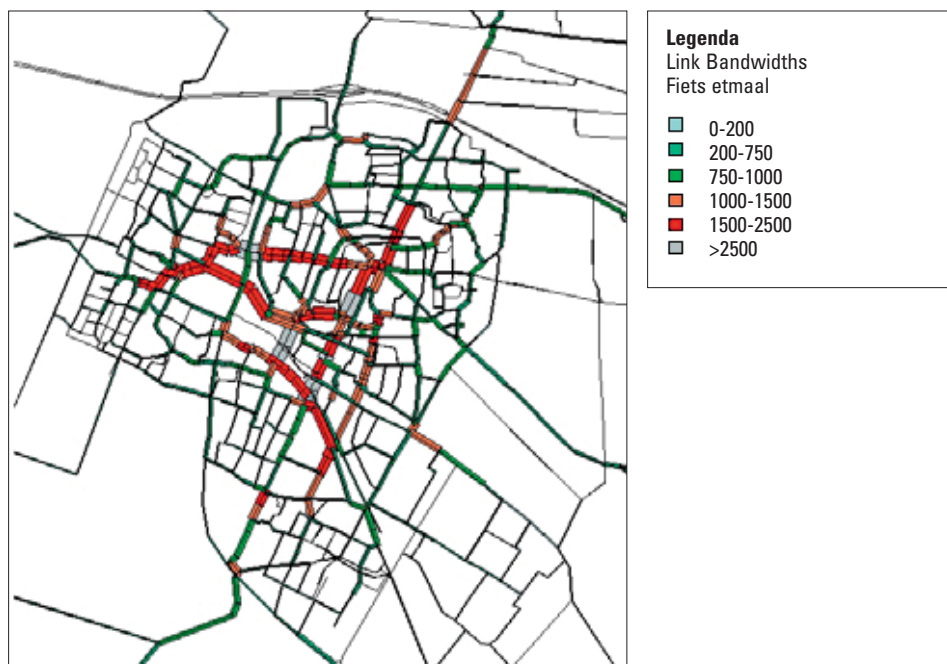


Maaswijdte

Wat bij de kruisingen met beide rondwegen al zichtbaar is, is een essentieel kenmerk van de fietsvoorzieningen in Veenendaal: de geringe en vooral systematisch doorgevoerde maaswijdte van het netwerk. Het fietsroutenetwerk van Delft, waaraan stevig werd meebetaald door het rijk, is ver buiten Nederland bekend. In dit voorbeeldproject uit begin jaren '80 werd systematisch met maaswijdten gewerkt: 500 meter voor de hoofdroutes, 200 à 300 meter voor het wijknet en 100 meter voor het buurtnet. Weinig steden zijn de laatste decennia hiermee werkelijk tot op de laatste route aan de slag gegaan. Veenendaal wel, zij het met een eigen filosofie: geen of nagenoeg geen onderscheid in niveaus in het netwerk (anders gezegd: hoofdnet en wijknet vallen samen) en een zeer strakke maaswijdte van 300 meter. Die 300 meter werd al gehanteerd bij de tunnels onder de spoordijk in Veenendaal-West begin jaren '70. Bij de nieuwe Rondweg-Oost wordt deze maaswijdte nog steeds strak nagevolgd: twaalf kruisingen op 4 km. Smolders: "We hebben op deze manier een fijnmazig netwerk gekregen, waarin de ideale lijn altijd bijna bereikt wordt. Geringe omrij-afstanden dus en vooral: op verplaatsingen naar bijvoorbeeld het centrum hebben veel inwoners de keuze uit twee of drie mogelijke routes. Verschillende routes met uiteenlopende kenmerken, voor elk wat wils. Je ziet ook dat het zo werkt: de sociaal minder veilige routes door parken worden 's avonds relatief minder gebruikt dan de nabije alternatieven. Zo bedien je je burgers echt goed met een passend aanbod."

Ook kwantitatief is aantoonbaar dat het systeem met verschillende gelijkwaardige parallelle fietsroutes werkt. Op bijvoorbeeld alledrie de routes vanuit de zuidelijke wijken naar het centrum rijden 2.000 tot 4.000 fietsers per etmaal (zie de kaart op pagina 51).

Fietsintensiteiten in Veenendaal: relatief veel (parallele) drukke routes



Comfort tot in de goot

Leo Smolders is ervan overtuigd dat het systematisch en langjarig werken aan goede fietsvoorzieningen de verklaring is voor het hoge fietsgebruik in nieuwbouwtad Veenendaal. Naast de al genoemde aspecten, zoals een fijnmazig netwerk en versterking van de fietscultuur, is evenzeer het ontwerp van de fietsvoorzieningen van groot belang: comfort en snelheid over een gehele route. In Veenendaal heeft dat op tal van trajecten geleid tot de opvallende keuze voor fietspaden – meestal in twee richtingen bereden – naast een woonstraat met zeer beperkt autoverkeer. De redenering hierachter is dat het bieden van een kwalitatief hoogwaardige en echt doorlopende fietsroute prevaleert boven de voordelen in ruimtebeslag en kosten van fietsroutes die deels via autoluwe woonstraten lopen. En inderdaad, voor de fietser zijn dit perfecte routes! De meeste fietsroutes in Veenendaal vormen hierdoor een samenstel van solitaire trajecten (vooral in de nieuwste wijken) en fietspaden naast woonstraten (vooral in de oudere schil rond het centrum). In deze 30-km/uur-gebieden hebben de fietsroutes consequent voorrang.

De aandacht voor goede fietsvoorzieningen stopt in Veenendaal niet bij fijnmazigheid en doorlopende routes. De details doen ter zake. Fietsend door Veenendaal wijst Smolders steeds weer op goede en foute details. Meest sprekend: het asfalt van fietspaden loopt op kruisingen volledig vlak door, over de goot heen. Behalve op het nieuwe pad langs de Prins Bernhardlaan. Smolders schudt zijn hoofd, teleurgesteld dat dit er tussendoor heeft kunnen glijpen.



Boslaan



Nieuw fietspad langs De Griff



Fietsen in het stadshart

Fietsbeleid in Veenendaal na 2005

Veenendaal en de fiets na 2005 is ten eerste een verhaal van continuïteit. Zeker ook op beleidsniveau. Veenendaal was al nooit de gemeente van de papieren plannen. Het fietsbeleid was veel meer een zaak van (politieke) cultuur en vervolgens concrete projecten en ambtelijke aandacht. Ook na 2005 werden er geen grootse dikke plannen voor verkeers- of fietsbeleid gemaakt. Veenendaal blijft de gemeente van het concrete fietsbeleid.

Fietsen en parkeren in het centrum

In beleidsnota's toont Veenendaal sinds 2005 het nodige geworstel met de nieuwe positie van een 'stad' die groeit tot 70.000 inwoners in 2015 en dan ook een sterke verdichting van bebouwing en inwoners (en dus verkeer) kent. Veenendaal heeft daartoe 'strategische visies' en vergelijkbare documenten gemaakt. Directe relaties met fietsbeleid heeft het niet. Of toch, op één symbolisch punt: in de toekomst mogen fietsen nog steeds of niet meer door de centrale winkelstraat, de Hoofdstraat. In de *Centrumvisie 2030* wordt ervan uitgegaan dat het in 2030 niet meer mag. Je fiets neerzetten evenmin. En daarom zouden er dan tal van bewaakte stallingen rond het winkelhart moeten zijn. In het *Fietsparkeerplan centrum Veenendaal* uit 2008 wordt de discussie ontweken en worden varianten voorgesteld mét en zonder 'fietsen door de Hoofdstraat'. In het eerste geval zijn er niet zozeer bewaakte stallingen maar vooral meer klemmen en wellicht enige beveiliging (Lock 'n Go-systeem) nodig. In het tweede geval wordt ook een grote stalling onder de Markt nodig geacht (kosten 1,5 miljoen euro). Wat de uitkomst van deze discussies ook zal zijn, duidelijk is dat Veenendaal zich op dit moment niet meer kan profileren als 'stallingenkampioen'. De gratis bewaakte stallingen zijn deels gestopt en deels minder bewaakt geworden (niet meer gehele dag). Nieuwe voorzieningen, verbeteringen in de fietsparkeersituatie, laten nu al langere tijd op zich wachten. In mei 2009 kwam er een besluit. In het herinrichtingsplan van het Veenendaalse kernwinkelgebied moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de fietsers. Omdat er voldoende ruimte is voor fietsroutes door het centrum en de Hoofdstraat. En meer nog, omdat gebleken is dat eigenlijk niemand voorstander is van een fietsverbod.

Daar staat dan de kant van netwerkschakels en van aanleg en onderhoud van fietsroutes tegenover. Waar Veenendaal, zonder al te veel nota's en plannen, inmiddels die traditie heeft van perfecte fietsstructuren met geringe maaswijdte en comfortabele routes. Bij de onlangs afgeronde aanleg van de Rondweg-Oost zijn inderdaad vele (fiets-)tunnels gemaakt om de fietsrelaties tussen de nieuwe wijken oostelijk van de rondweg en het centrum direct optimaal te maken. Ook aan de verkeersveiligheid wordt gewerkt. Verschillende locaties waar geregeld fietsers aangereden werden, zijn heringericht. En met resultaat: sinds 2000 is het aantal fiets-slachtoffers – ondanks toenemend fietsgebruik en een groeiend inwonertal – duidelijk gedaald.

Fietsers enthousiast

In 2000 werd Veenendaal winnaar in de (eerste) Fietsstad-verkiezingen van Nederland. In 2002 volgde weer een nominatie en recent, in 2008, opnieuw. Met steeds dezelfde reden: fietsen is in Veenendaal uitzonderlijk comfortabel, rustig, veilig, ontspannend, plezierig. Door de perfecte routes, in ontwerp en onderhoud. Veenendalers zijn gemiddeld dan ook zeer tevreden over de fietsvoorzieningen. En ze fietsen ook erg veel.

Het enthousiasme van Veenendalers voor de fietsroutes van hun stad is uitzonderlijk groot. De laatste verkiezingen voor de Fietsstad 2008 (nu niet door Veenendaal maar door Houten gewonnen) waren illustratief. Op een website kon gestemd worden, in een keuze tussen 5 kandidaat-steden. Van de 5641 websitebezoekers die een stem uitbrachten, koos 30% voor Veenendaal, nummer 1. De reacties op diezelfde website op de motivering van de Fietsstadjury om Veenendaal te nomineren laten eenzelfde enthousiasme zien. Bij de andere steden waren vaak kritische reacties te lezen, over onveiligheid, slecht onderhoud, lange wachttijden etc. Bij Veenendaal nagenoeg niet, alleen tevredenheid, waardering, trots! De opinies van fietsers zijn opvallend emotioneel, gaan over 'gevoel'. Termen als heerlijk, lekker, geweldig en rustig staan centraal. Direct gerelateerd aan de onderhoudstaat van de fietsroutes en onderbouw vanuit veiligheid (zeer vaak afgescheiden van autoverkeer fietsen; veilige kruispunten door veel rotondes en tunnels) en snelheid (directe routes en korte wachttijden).

Bij de Veenendaalse Fietsersbond is de tevredenheid niet minder. "Wat doet Veenendaal zo goed?"; kopt de Fietsersbond-website zelfs. En het antwoord staat er direct bij: vooral aantrekkelijke fietsroutes, gratis bewaakte stallingen, oog voor detail en onderhoud (fietscomfort).

6. Kopenhagen: stad (vol) van fietsers

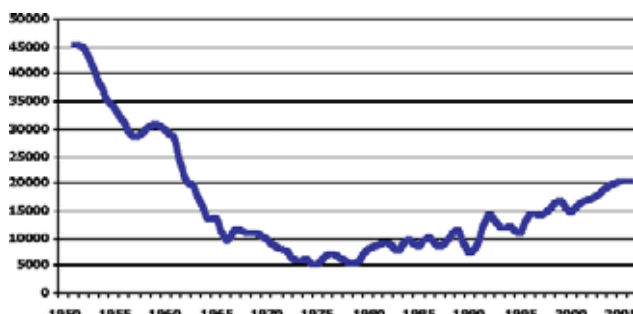
Kopenhagen heeft een ware fietstraditie, als een van de weinige grote steden in Europa. Fietsgebruik is er wijdverbreid, onder alle groepen burgers. De verklaring zit als altijd voor een deel in de geschiedenis, maar tegelijk valt in Kopenhagen de laatste jaren vooral het systematische en omvangrijke fietsbeleid van de gemeentelijke overheid op.



In 1920 telde het compacte Kopenhagen 225.000 inwoners, in 1950 ruim 770.000. Deze sterke groei in een periode waarin de fiets beschikbaar was voor alle burgers en de auto nog niet, is een belangrijk element in de verklaring van het hoge fietsgebruik. Het vormt ook het begin van een ware traditie, van een leefwijze waarin fietsen doodgewoon is, op een manier die we in Nederland kennen. Sinds de jaren '50 daalde, conform de algemene trend in Europa, het fietsgebruik sterk (net als overigens het inwonertal: terug naar 500.000), maar vanaf begin jaren '80 is er weer een stijgende lijn. Kopenhagen kent nu 518.000 inwoners (2009), de Kopenhaagse agglomeratie ruim 1,5 miljoen inwoners. En dat is vooral erg veel in verhouding tot het totale aantal Denen: 5 miljoen. Kopenhagen 'is' Denemarken.

Algemeen en toenemend fietsgebruik

Sinds midden jaren zeventig neemt het fietsgebruik in Kopenhagen weer toe, vooral in de binnenstad en de eerste schillen daaromheen. Kordontellingen rond de binnenstad laten dat goed zien:



Ontwikkeling van het fietsgebruik in Kopenhagen: fietsers richting centrum over binnenstadskordon, ochtendpiekuur, 1950-2005

De figuur op pagina 54 geeft de kern van dit Kopenhagen-verhaal al weer: in de laatste 30 jaar een verviervoudiging van het aantal fietsers dat in die tamelijk beperkte binnenstad op straat zichtbaar is in de ochtendspits; in de laatste 15 jaar een verdubbeling. Allerlei typen cijfers van fietsgebruik laten dan ook alleen maar stijgende lijnen zien. Het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen van inwoners van Kopenhagen is gestegen tot 32%. Dat ligt dus duidelijk hoger dan het gemiddelde in Nederland. Beduidend hoger ook dan het fietsaandeel in die andere fietshoofdstad van Europa, Amsterdam (al is die stad met 756.000 inwoners nog een stuk groter en daarmee lastiger befietsbaar). Daar staat de fiets voor zo'n 28% van alle verplaatsingen:

	Kopenhagen	Amsterdam
openbaar vervoer	15%	18%
fiets	32%	28%
auto	26%	27%
lopen	24%	24%
overig	3%	3%

Zeker, in Nederland halen diverse steden beduidend hogere fietsaandelen, tot aan zo'n 40%. Maar dat zijn wel kleinere steden – onder 200.000 inwoners.

De stad Kopenhagen communiceert zelf vooral cijfers over het woon-werkverkeer. En dan meestal niet alleen het woon-werkverkeer van inwoners van Kopenhagen, maar andersom: de modalsplit 'naar' werklocaties in Kopenhagen. Daarover gaat de 37% in 2008 die onder andere in de beleidsmonitor (zie hierna) gehanteerd wordt, en in vele presentaties over Kopenhagen. Voor Kopenhagen is dat cijfer sowieso hoog omdat veel werkenden in of dichtbij de stad wonen; veel meer dan in Nederland gebruikelijk is, zeker in Amsterdam. Die omstandigheden verklaren een deel. Daarnaast blijft het een enorm sprekend resultaat dat in 1996 nog maar 30% van de Kopenhaagse werknemers per fiets kwam en inmiddels liefst 37%.

Overweldigend fietsgebruik en een specifieke fietscultuur

De ochtendspits in Kopenhagen waarnemen is een belevenis. Zelfs voor Nederlanders die het nodige weten van fietssteden. De aantallen fietsers die continu zichtbaar zijn op de drukste routes, zijn onvoorstelbaar. Eén ding is dan direct duidelijk: Kopenhagen is echt een 'stad van fietsers', in de zin dat het fietsgebruik overweldigend is. Op de drukste routes meer dan 30.000 fietsers per dag. Dat zijn hoeveelheden die elders in Europa echt niet gekend worden. In spitsuren geeft het unieke beelden: continue inhaalbewegingen, een soort in zichzelf langzaam ronddraaiende fietsrups. En bij elk verkeerslicht een fietsersfile, drie breed.



Voor een Nederlander zijn die aantallen ontzagwekkend, maar ook de kenmerken van de fietsers zelf. Want die wijken nog heel wat meer af van wat we in Nederland kennen:

- hoogst zichtbaar: een stevig deel van de fietsers rijdt met een helm op; ongeveer 1 op de 6;
- de fietsen zijn bijna zonder uitzondering mooi, goed onderhouden, nieuw en vaak 'sportief';
- de wijze van fietsen is even sportief. Een aanzienlijk deel trapt heel stevig door. Bij de verkeerslichten staat zomaar de helft echt uit te hijgen;
- zeker in de ochtendspits lijken het bijna allemaal *commuters* en zeer weinig scholieren;
- fietsers die zich heel redelijk aan alle regels houden. In Kopenhagen denkt men daar heel anders over; andere weggebruikers klagen in beduidende en toenemende mate over het gedrag van fietsers. Maar vergeleken met het fietsgebruik in Nederland, ziet het er uitermate keurig en gedisciplineerd uit. Zeker 90% stopt voor een rood licht. Drie breed rijden, anderen achterop, mobieltjes aan het oor... je ziet het allemaal uiterst weinig. Naar eigen believen routes kiezen over welk type openbare ruimte ook, als het maar direct van X naar Y is, is in vergelijking met het fietsgedrag in Nederland zelden te zien.



Fietsersgedrag cruciaal??

In de monitor van het Kopenhaagse fietsbeleid worden zware woorden gewijd aan het ongewenste gedrag van fietsers. Want 63% van de automobilisten worden 'soms of vaak' boos om het gedrag van fietsers. Ruim 80% vindt dat fietsers 'soms of vaak' de verkeersregels overtreden. Deze enquêteresultaten worden uiterst serieus genomen. Conclusie is: "Cyclist education should be taken seriously if Copenhagen is to continue to improve as a city for cyclists."

Alleen al de wijze van vraagstelling zou een wat laconieker beschouwing van de antwoorden zeker mogelijk maken. Soms, af en toe, boos op een fietser ... tsjoh!

Uitermate utilitair

Het hangt waarschijnlijk allemaal met elkaar samen. En een 'externe factor' als het relatief zeer lage diefstalrisico zal ook zeker een cruciale variabele in dit geheel zijn: betere fietsen / andere fietsers.

Maar het opvallende is vooral dat er een nogal specifieke fietscultuur lijkt te leven in Kopenhagen. Misschien wel heel basaal anders dan de fietscultuur die in Nederland overheerst. Twee trefwoorden lijken voor Kopenhaagse fietsers belangrijk:

- *bewust*: de bewuste keuze van een trotse volwassene;
- *rationeel*: een weloverwogen keuze, vanuit de heldere voordelen van fietsgebruik.

Niet voor niets zeggen Kopenhagers zelf dat ze vooral fietsen omdat het snel, eenvoudig en gezond is.

Het woord levensstijl (*lifestyle*) is wellicht heel bruikbaar, omdat die term enigszins verwijst naar een eigen keuze van de burger, waar een cultuuraanduiding meer verwijst naar de omgeving van een individu. Het is ook net dat woord *lifestyle* dat door beleidsmakers en betrokkenen in de Kopenhaagse fietswereld veelvuldig wordt gebruikt.

Die fietsstijl geeft op straat een wat ander beeld dan uit Nederlandse steden bekend is. Daar is fietsgebruik minder een statement, minder bewust, minder nadrukkelijk. Het ziet er in Nederland ook vaak minder utilitair uit, *relaxter*.

De verschillen in fietscultuur tussen Kopenhagen en (bijvoorbeeld) Amsterdam moeten tegelijk natuurlijk niet overdreven worden. De overeenkomsten springen immers meer in het oog, vanuit een Europese optiek. Want bij een fietsaandeel van 32%, is het bijna onvermijdelijk dat fietsgebruik omvangrijk is in alle leeftijds- en welstandsklassen. De laatste jaren neemt vooral het fietsgebruik onder ouderen toe. Fietsers zitten keurig verdeeld over alle inkomensklassen, in tegenstelling tot automobilisten (vooral hogere inkomens) en ov-gebruikers (vooral lagere inkomens). Fietsen is simpelweg 'sociaal aanvaard'. In Kopenhagen wordt erop gewezen dat het niet ongebruikelijk is om ministers en stadsbestuurders op hun fiets naar het werk te zien gaan.

Werken aan een fietslifestyle

Desondanks, ook ambtelijk en politiek zijn er in het stedelijk fietsbeleid verschillen rond fietscultuur en lifestyle die niet ongenoemd mogen blijven. In de eerste plaats: *ambtelijk* is fietsbeleid een volwassen en vooral ook zelfstandig onderwerp. Kopenhagen heeft een fietsteam met momenteel zes mensen. Projecten worden overal in de organisatie uitgevoerd; het fietsteam is een duidelijk en bekend aanspreekpunt en coördinatiepunt. En binnen dat fietsteam zijn fietscultuur, lifestyle en promotie van de fietsstad Kopenhagen belangrijke onderwerpen.

Zie de presentaties, onder andere van de manager Andreas Røhl, over fietsen in Kopenhagen: verhalen over vooral de plaats van de fiets in Kopenhagen – en veel minder over de details van fietsinfrastructuur. Het gaat vooral over wat fietsverkeer betekent voor de stad en de burgers. Externe pleitbezorger is Gehl Architects, het bureau van de beroemde Jan Gehl dat volop meewerkt aan het neerzetten van Kopenhagen als '*a people approach*': stadsontwerp voor mensen. Gehl Architects hanteert daarbij de sprekende beelden van straten vol fietsers versus lege straten of autostraten. En pakkende slogans: *A city full of bicyclists is a friendly city – a people city*.

Het Kopenhaagse fietsteam is ook bezig met meer theoretische onderbouwingen van promotie: fietsverkeer '*mainstreaming*'.

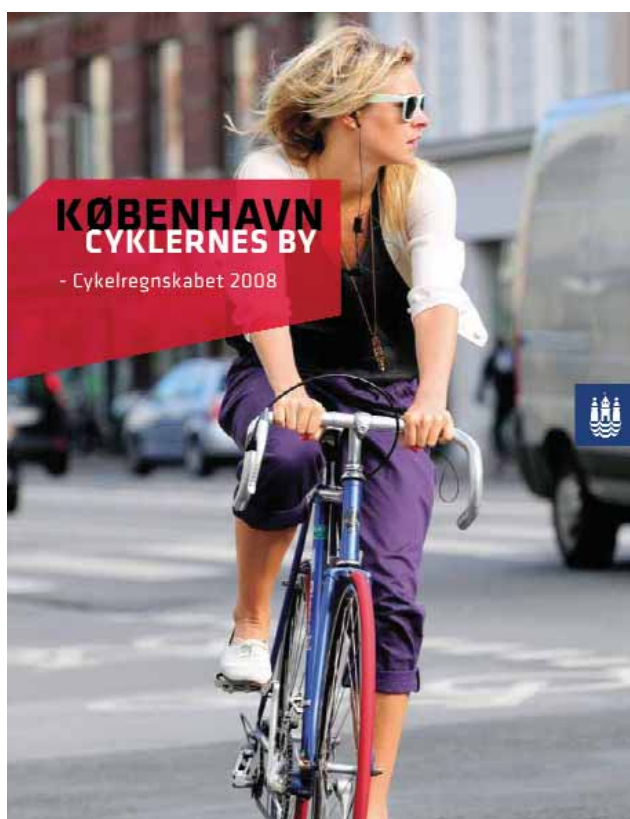
"A mainstream bicycle culture needs to be flexible enough to embrace both mass culture and individual sub cultures in order to be thoroughly successful. Cycling being as mainstream as it is, there is need for a common debate on the positive aspects of everyday cycling. (...) To meet these demands, the City of Copenhagen has set off a new campaign based on the brand "I bike CPH". This brand communicates positivity, participation and ownership - and a sense of community that is as flexible as the bicycle culture out on the streets. The campaign includes happenings on street level as well as an interactive web 2.0 community."



Pro-fiets politiek

In de tweede plaats: in de lokale politiek lééft fietsbeleid. Het was bij de laatste lokale verkiezingen in zekere mate een politiek item. En algemeen wordt aangenomen dat pro-fiets keuzes van kandidaat-politici echt effectief waren in die verkiezingen. Andreas Røhl geeft diverse redenen voor politieke steun aan de fiets. De bekende maatschappelijke voordelen (minder congestie, milieuredenen, gezondheid, 'urban life'), maar hij noemt ook de mogelijkheid van wat meer inherent-politieke motiveringen: projecten zijn vaak binnen één zittings-termijn uitvoerbaar; fietsbeleid is tamelijk goedkoop en erg zichtbaar. En tot slot, nadrukkelijk: 60% van de kiezers heeft de fiets als hun belangrijkste dagelijkse vervoermiddel.

Bij die sterkere politieke drive achter het lokale fietsbeleid passen ook verregaande en heldere doelstellingen, die ook zoveel mogelijk bekend gemaakt worden: 50% fietsaandeel voor werk en school (voorheen 40% als doel), 50% minder slachtoffers, 80% van de fietsers moet zich comfortabel voelen. En dat in 2015, nadrukkelijk als (belangrijk) element in een breder streven: de eco-metropool van de wereld worden.



Perfecte monitoring

Bij alle aandacht die er in het fietsbeleid van Kopenhagen is voor interactie met de burgers, past ook de zwaar aangezette monitoring van het fietsbeleid.

In de *Bicycle Account* worden sinds 1996 tweejaarlijks ontwikkelingen in fietsgebruik en veiligheid bijgehouden, naast feiten over de directe resultaten van het gemeentelijke fietsbeleid. Maar belangrijkste en ook meest gehanteerde onderdeel van de *Bicycle Account* is een standaard fietstevredenheidsonderzoek. Daarin geven fietsers rapportcijfers op acht kernpunten van het fietsbeleid. De cijfers in de *Bicycle Account 2008* (verschenen in 2009):

Rapportcijfers van fietsers op acht kernpunten van het Kopenhaagse fietsbeleid, 1996-2008

	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Kopenhagen fietsstad	7	8	8	8	8	8	9
gevoel van veiligheid van de fietser in het verkeer	6	6	6	6	6	5	5
aantal fietspaden	6	6	7	6	6	6	6
breedte van fietspaden	7	7	6	5	5	5	4
onderhoud van het fietspad	5	5	4	5	5	5	5
onderhoud van de weg	2	3	2	3	3	3	3
mogelijkheid om fietsen te combineren met ov	5	4	5	5	5	6	5
fietsparkeren in de stad	4	3	4	3	3	3	3



Het totaaloordeel van de fietsers (*Kopenhagen fietsstad*) is hoog en sinds 1996 toegenomen. Tegelijk is er een duidelijk gat tussen de zeer positieve waardering van dat algemene punt van Kopenhagen als stad voor fietsers en de beoordelingen van concrete fietsvoorzieningen. Daar zitten ook weinig stijgende waarderingen in. Integendeel. De zwaarste achteruitgang zit op het punt van de breedte van de Kopenhaagse fietspaden. Dat lijkt dan een direct gevolg van het succes van het beleid: steeds meer fietsers op dezelfde infrastructuur – het wordt te druk. De intensiteiten van de laatste jaren kunnen inderdaad inmiddels op bepaalde roudedelen en in de spits tot opstoppingen op de fietspaden leiden. Fietspaden van 2,20 meter breed kunnen namelijk zo'n 2.000 fietsers per uur aan. Terwijl op de drukste routes het aanbod in de spits al richting 3.000 fietsers gaat. Een verbreding tot 3 meter is op de drukste routes gewenst en wordt door de stad ook overwogen.

Verhoogd aanliggende fietspaden

Bijzondere fietsers, bijzondere aantallen fietsers, maar zeker ook bijzondere fietsvoorzieningen in Kopenhagen. De variëteit aan voorzieningen is uitermate beperkt. Waar in veel andere steden, afhankelijk van de aanlegperiode en de omgeving, vele typen fietsstroken en fietspaden door elkaar worden gebruikt, zijn in Kopenhagen bijna geen fietsstroken te vinden die slechts met een markering van de autorijbaan gescheiden zijn (18 km fietsstrook tegen 338 km fietspad). Regulier zijn fietspaden, aan beide zijden van de rijloper aangelegd, minstens 2 meter en vaak 2,5 meter breed. Specifiek Kopenhaags is ook dat het meestal, in de Nederlandse terminologie, '(verhoogd) aanliggende fietspaden' zijn. Onze 'vrijliggende fietspaden', met een duidelijke afstand/berm tussen rijbaan en fietspad, zijn zeldzaam in Kopenhagen. En 'solitaire fietspaden', over eigen tracé, zijn hier en daar te vinden, maar dan wel nadrukkelijk als onderdeel van een specifiek netwerk, de *green routes* (zie hierna).

De verhoogd aanliggende fietspaden bevallen in Kopenhagen. Niemand pleit voor fundamenteel andere typen voorzieningen. En juist in combinatie met de zeer hoge intensiteiten, is dat toch best opvallend. In Nederland zou het wellicht als iets angstigs worden gezien: (alleen) stoeprandjes tussen fietspad en de rijbaan voor autoverkeer, met veel kans om bij inhalen vallend op de rijbaan te belanden. Zo niet in Kopenhagen. Deels misschien omdat er naar verhouding veel minder vaak mensen met twee (of drie) naast elkaar lijken te fietsen.

Sterk vergelijkbare fietsvoorzieningen langs sterk vergelijkbare wegen. Want dat is zeker ook het punt: het Kopenhaagse fietsnetwerk concentreert zich langs zware radialen, ook voor autoverkeer. Waar dan vervolgens wegvaksituaties en kruispuntsituaties min of meer vergelijkbaar (kunnen) zijn. En net als bij de wegvakken (verhoogd aanliggende paden) wordt ook bij de kruispunten gezocht naar de beste standaardoplossingen. Waar 'beste' al snel vooral 'veiligste' is.

Omdat het fietspad zo dichtbij de autorijbanen ligt, is inbuigen op kruispunten in principe het meest logische en gebruikelijke mechanisme. De fietsers in het zicht brengen. Kopenhaagse fietspaden gaan meestal een aantal meters voor het kruispunt over in een fietsstrook, worden rechtdoor over het kruispunt geleid (sinds de jaren '90 vaak blauw gemarkeerd met witte fietssymbolen), om daarna weer over te gaan in een fietspad.

De ervaringen met de blauwe markeringen op de kruispunten zijn positief. Uit onderzoek blijkt dat daardoor de veiligheid wordt verbeterd. Vooral het aantal ongevallen tussen rechtdoorgaande fietsers en tegemoetkomende, linksafslaande auto's is duidelijk gedaald.

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

Realisatie van het fietsnetwerk

De fietsvoorzieningen in Kopenhagen kennen een lange geschiedenis. Het begon al voor die tijd met vooral recreatieve fietspaden lang uitvalswegen. Het eerste fietspad dateert uit 1920. En in 1934 was er al 130 km fietspad. Na 1945 stond scheiding van verkeerssoorten op de drukste hoofdwegen centraal. Vooral langs nieuwe hoofdwegen werden vele fietspaden aangelegd. Waarschijnlijk mede door deze voorzieningen bleef het fietsgebruik ook in de decennia van achteruitgang en minimale beleidsaandacht nog aardig overeind. Het fietspadennetwerk is sindsdien nagenoeg compleet gemaakt, bijna 100 jaar fietspadenaanleg werpt z'n vruchten af. In totaal gaat het anno 2009 om circa 340 km fietspad. En hoewel het grotendeels af is, wordt het toch elk jaar nog wel een beetje uitgebreid. Neem 2008: 5 km fietspad erbij (en 4 km sterk verbeterd). Nog zo'n 50-60 km te gaan, in de plannen van de stad.

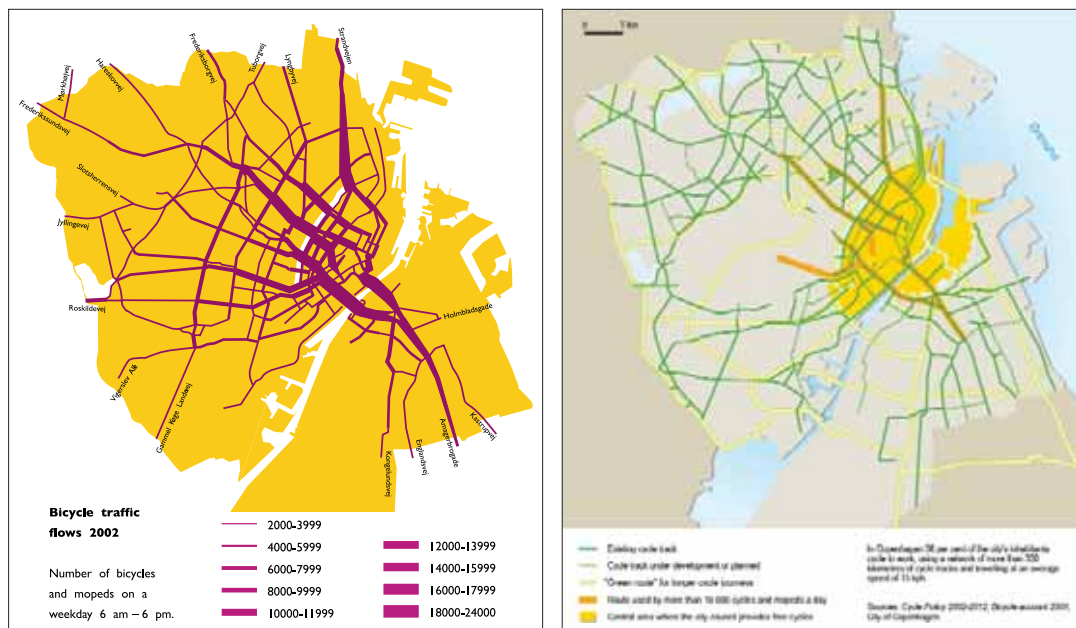


Netwerkkeuzes: historische radialen naast parkroutes

Het fietsnetwerk van verhoogd aanliggende fietspaden gebruikt voor een groot deel precies dezelfde routes als het autoverkeer. De drukste fietsroutes zijn de radialen van oudsher, die ook voor autoverkeer de gewenste routes zijn. Deze keuze voor ‘samenloop’ heeft veel consequenties. Fietsen in Kopenhagen is fietsen in het lawaai en de uitstoot van autoverkeer. Het is tegelijk echter ook heel direct fietsen. En van de verkeerslichten hebben fietsers op de radialen zelf relatief weinig last, omdat ze meeliften met de lange groenfasen voor het autoverkeer ernaast.

Enorme aantallen fietsers doen dit dagelijks, omdat de radialen zo aantrekkelijk zijn – zowel voor fietsers als automobilisten. Zie het kaartbeeld hieronder: de drukste routes van Kopenhagen zijn vooral de laatste 3 à 4 km van vijf puur radiale routes. Plus, iets minder klassiek-radiaal, de route over de Langebro en Andersens Boulevard.

Intensiteit fietsverkeer Kopenhagen



NB: Ten westen van het stadscentrum is op de kaart een gebied zichtbaar (bijna) zonder fietsroutes. Dat betreft het grondgebied van de zelfstandige gemeente Frederiksberg, geheel omsloten door Kopenhagen.

De samenloop van autoverkeer en fietsverkeer op die radialen verklaart ook veel accenten in het fietsbeleid van Kopenhagen. De grote aandacht voor veilige fietsinfrastructuur op kruispunten heeft alles te maken met de vele grote kruispunten op die radialen en de zware belasting ervan. En dat Kopenhagen vooraan stond bij het introduceren van een groene golf voor fietsers is ook uitermate passend. De eerste route waar dat gedaan werd, betrof bijvoorbeeld een traject van 2200 meter met 12 verkeerslichten.

Groene golf Nørrebrograde (2004)

De Nørrebrograde is de zwaarste fietsas van Kopenhagen. Aan de centrumkant destijds 30.000 fietsers per dag, naast 17.000 auto's. Ruim 2 km verderop ging het om 15.000 fietsers tegen 16.000 auto's. De groene golf over 12 verkeerslichten (die sowieso al aanzienlijke groentijden in de hoofdrichting kenden), met een normsnelheid van 20 km/u, had aantoonbaar effect. In de ochtendspits richting centrum was de winst voor fietsers 2.29 minuten (6 stops minder); in de tegenrichting 1 stop gewonnen en 35 seconden. Voor de middag was het lastiger, omdat er dan geen spitsrichting is. Het effect (centrum uit) is dan kleiner, maar nog duidelijk aanwezig: 1.13 minuten winst door 3 minder stops.

Green routes

Alle aandacht was en is gericht op de fietsvoorzieningen langs die drukke radialen. Het alternatief is in Kopenhagen verregaand 'anders' gepositioneerd. Naast of tegenover de aanliggende fietspaden langs autoroutes staan geen even functioneel beoordeelde routes door woonwijken, over autoluwe wegen, maar '*green cycle routes*'. Letterlijk green: in belangrijke mate door het groen, door parken, door volledig autoloze omgevingen. Men heeft nadrukkelijk gezocht naar routes over langere afstanden en volledige routes; een volledig netwerk zelfs. Er staan 22 green routes gepland, gemiddeld 5 km lang. Van de 110 km is nu zo'n 41 km gerealiseerd. Snel gaat het niet; in 1995 was er al 29 km.

Het netwerk van *green routes* wordt nadrukkelijk niet als utilitair gepresenteerd. Kopenhagen formuleert het zo:

"The green cycle routes are for recreation, bicycle exercise, running, walking, skateboarding and other games on wheels. In addition, they offer anybody cycling to their place of work or education the opportunity to cycle all or part of their daily journey through peaceful, green, car-free and bus-free surroundings."

Onvermijdelijke netwerkkeuzes: autoluw(er)

Weinig directe routes, zeer beperkt gericht op de belangrijkste bestemmingen, met een trage realisatie. Het moge duidelijk zijn dat met deze koers er vooralsnog geen alternatief komt voor de functionele 'samenlooproutes'. En als dat zo is, moeten de onvermijdelijke problemen op die samenlooproutes ook 'op eigen kracht' worden opgelost. Verschillende richtingen zijn dan mogelijk, en initieel ook al zichtbaar in Kopenhagen:

- Als de drukte van auto's en fietsers gaat knellen op de zwaarste kruispunten, wordt het tijd voor de mooiste maar ook duurste maatregelen: ongelijkvloers. Kopenhagen maakt daar nu min of meer een start mee. Het aantal fietsbruggen en -tunnels is nog zeer beperkt, maar het neemt toe. En het inzicht dat het nodig is, ook.
- Als het aantal fietsers op die drukke radialen te groot wordt voor de beschikbare ruimte, zal er ruimte gewonnen moeten worden. Bij het autoverkeer. Opvallend in Kopenhagen is dat dit voor een deel al lange tijd gebeurt en zonder al te veel problemen: parkeerplaatsen opofferen voor die verhoogd aanliggende fietspaden. De wens om het aantal rijstroken voor autoverkeer te verminderen, zal her en der toenemen. Er is een precedent, inmiddels. De Nørrebrograde is sinds 2008 afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Dat gaf in de spits 40% minder autoverkeer. En 67% van de buurtbewoners is er blij mee. Bovendien resulteerde het in circa 5.000 extra fietsers bovenop de ongeveer 30.000 fietsers die vóór het herontwerp dagelijks al het meest populaire deel van de straat namen.



Desondanks, Kopenhagen – fiets hoofdstad gezien het aantal fietsers – valt op als stad die de auto ook zeer nabij het stadscentrum nog alle ruimte geeft. Zeer zware autoroutes op minder dan een kilometer van het centrum. Opvallend korte wachtrijen van auto's buiten de spits. Extreemste voorbeeld: het kruispunt Gyldenløvesgade/SØgade: de radiale route telt negen rijstroken voor autoverkeer, op 900 meter afstand van de markt (NYtorv). Daar lijkt Kopenhagen een autostad!

Indirect, zonder nadrukkelijke benoeming, wordt er trouwens zo toch wel heel voorzichtig aan een soort alternatief netwerk over autoluwe straten gewerkt. De Nørrebrograde is een eerste voorbeeld: afsluiting voor autoverkeer verschuift die route al min of meer van het 'samenloopradialennetwerk' naar een 'autoluw netwerk'. De fietsbrug in een *green route* over de drukke autoweg Ågade/Åboulevard (2008) maakt die route veel functioneler en voor een deel ook radiaal. De fietsbrug Bryggebroen over de haven bij Islands Brygge (2006) creëerde een nieuwe functionele route en trok vanaf de eerste dag 3.000 fietsers. Bij de laatste telling (2009) was dit aantal toegenomen tot 8.500.

Fietsbeleidsplan

In het fietsbeleidsplan 2002-2012 van Kopenhagen gaat het niet alleen over deze zaken van netwerk en fietspaden. Al blijft dit zeker financieel de kern. Kopenhagen gaf de afgelopen jaren gemiddeld zo tussen € 10 en € 15 miljoen uit aan fietsvoorzieningen.

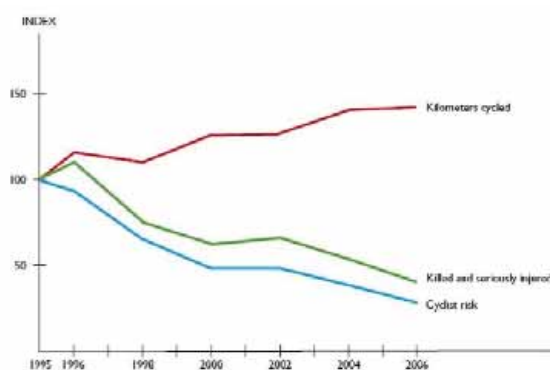
De resterende opgave is in budgetten nog aanzienlijk. Voor 50-60 km fietspad die nog gerealiseerd moet worden en voor de geplande ruim 70 km *green routes* extra, gaat het in totaliteit om niet veel minder dan € 100 miljoen... Dat zal nog de nodige jaren vragen!

Interessant is de wijze waarop gebruik wordt gemaakt van de *Bicycle Account*. In de eerste plaats wordt er een gerichtheid op huidige fietsers aan ontleend. Immers, een vijfde deel van de fietsers vindt Kopenhagen helemaal niet zo prettig om te fietsen. Concrete verbeteringen moeten voorkomen dat dit deel afhaakt.

Het subjectieve *gevoel van veiligheid* wordt in Kopenhagen heel serieus genomen. Want terecht of niet, een gevoel van onveiligheid leidt tot minder fietsen dan haalbaar is. Objectief gezien gaat het goed met de veiligheid.

Fietsgebruik en veiligheid versterken elkaar

Een bekend fenomeen in alle fietssteden en fietslanden is nadrukkelijk ook in Kopenhagen zichtbaar: een aanzienlijke toename van fietsgebruik gaat hand in hand met een aanzienlijke afname van het aantal slachtoffers. Hierdoor daalt het risico van fietsers des te sneller. In Kopenhagen nam vanaf eind jaren negentig het aantal ernstige slachtoffers af van ruim boven 200 per jaar naar minder dan 100 per jaar sinds 2006.



Desondanks is de veiligheidsbeleving lang niet optimaal. In het fietsbeleidsplan 2002-2012 wordt voorgesteld om de verhoging van de veiligheid(sbeleving) niet meer zozeer te zoeken in de realisatie van fietspaden, maar nu alle aandacht te richten op kruispunten.

Comfort vraagt veel aandacht, zoals de *Bicycle Account* laat zien: meer dan de helft van de fietsers is ontevreden over het onderhoud. Daar wil de gemeente in het fietsbeleidsplan dus zeker iets aan doen.

De waardering van fietsers voor de onderhoudstoestand van de routes is al langere tijd erg laag. Dit komt mede door de sterke impact van een slecht wegdek over korte afstand, want feitelijk is 82% van de routes in goede en 13% in acceptabele staat. Jaarlijks zal nu ongeveer € 1 miljoen nodig zijn om de onderhoudstoestand te verbeteren en op peil te houden.

Er is ook een plan gemaakt om de ca. 50 km fietspad die het snelst vol vuil blijkt te komen, ook in het weekend te vegen. Sneeuwruimen zal voortaan vroeger in de ochtend gebeuren, ruim voor de spits. Vegen en sneeuwruimen kosten nu ruim € 1 miljoen per jaar.

Verder is fietsparkeren een beleids-
onderwerp dat meer aandacht moet
krijgen (zie de slechte scores in de
Bicycle Account) en sinds enkele jaren
ook krijgt. Bij bestemmingen en bij
stations. In 2006 is gestart met het ver-
wijderen van weesfietsen. Eenvoudige
fietsparkeervoorzieningen zijn in grote
aantallen bijgeplaatst. Kopenhagen
houdt dat allemaal nauwkeurig bij:
20.500 'on-road parking spaces' in 2004,
34.800 in 2008. Veel, maar tegelijk zeer
veel minder dan men in Amsterdam op
straat geplaatst heeft (200.000 naar
schatting van de ambtenaren daar).

*De Veksø NO wielklem die Kopenhagen
standaard gebruikt*



Bewaakte stallingen? Het lijkt niet erg te leven in Kopenhagen. Deels door het lage diefstal-
risico, deels ook doordat men op veel locaties de fiets inpandig of op eigen terrein kwijt kan.
Ook in combinatie met het openbaar vervoer lijkt het niet zozeer te gaan om bewaking, om
bescherming tegen diefstal. Sowieso omdat de fiets meenemen in trein en metro toegestaan
is. Maar toch zeker ook vanwege het geringe risico dat de fietsers zien. Bij de grootste
stations van Kopenhagen, het Centraal Station en het Nørreport Station, zijn vele honderden
fietsen te zien en veel te weinig fietsparkeervoorzieningen. De behoefte aan 'klemmen' is
duidelijk, aan bewaking veel minder.

Wat doet ze zoveel fietsen?

Uiteindelijk is en blijft het verwarrend, die enorme aantallen fietsers op de fietsassen van
Kopenhagen. Voor een deel is dat een soort optisch bedrog, door de sterke bundeling van alle
fietsers op die radialen. Echter, ook in fietsaandelen gerekend is Kopenhagen simpelweg de
fietshoofdstad van Europa. De kwaliteit en kwantiteit van de fietsinfrastructuur past daar zeker
bij. Maar tegelijk lijkt de kwaliteit van het fietsnet niet de oorzaak van het vele fietsverkeer en
de snelle toename daarin. Want in fietsinfrastructuur is Kopenhagen veel minder de hoofd-
stad van Europa. En Kopenhagen is al helemaal niet de 'car free capital'. Integendeel.



Dus toch 'cultuur' of 'lifestyle' – wat dat dan ook mag zijn? Wellicht, in een zekere mate. Maar er zijn toch ook wel wat hardere factoren aan te wijzen, vooral in de vergelijking met Nederlandse steden:

1. Het lage autobezit in Denemarken en specifiek Kopenhagen, door de hoge aanschafkosten van een auto (bijna twee keer zo duur als in Nederland). In Nederland is het autobezit per hoofd van de bevolking 21% hoger dan in Denemarken. Amsterdam telt 42 auto's per 100 inwoners, Kopenhagen 22 per 100 – al is de vraag of deze bronnen identiek rekenen.
2. De geringe mogelijkheid voor parkeren van de auto in de binnenstad van Kopenhagen. Natuurlijk, voor bezoekers is dat ook in vele andere steden het geval. Maar in Kopenhagen lijkt er iets specifiek aan de hand: ook werknemers kunnen heel moeilijk parkeerplaatsen vinden. Eigen parkeergarages van grotere bedrijven zijn veel minder gebruikelijk.
3. Weinig fietsdiefstal. Ook in Nederland weten we dat daar een spiraaleffect in kan zitten, omhoog of omlaag: minder diefstal, betere fietsen, prettiger fietsen, vaker fietsen etc.

Het blijft echter moeilijk verklaarbaar. En het blijft overweldigende realiteit: Kopenhagen is een stad (vol) van fietsers. Juist omdat het zo moeilijk verklaarbaar is en omdat op diverse punten het fietsklimaat nog zoveel aantrekkelijker lijkt te kunnen, zou een voortgaande toename van het fietsgebruik in de rede liggen.

- *als fietsers hun evenredige plaats gaan opeisen, ook in verkeersgedrag...*
- *als Kopenhagen de rol van de auto nabij het centrum terugdringt, zoals tientallen andere steden in Europa al eerder deden...*
- *als het door verdere verbeteringen in het netwerk nog prettiger en relaxter fietsen wordt...*

City-bikes

De *city-bikes* in Kopenhagen zijn wereldberoemd, vooral onder toeristen. Het is een ware attractie geworden. De 'witte fietsen' (nu 2.000 stuks) staan tegenwoordig beschikbaar op 110 locaties in de binnenstad. Dat is ook het gebied waarbinnen ze vrij en gratis gebruikt mogen worden. Er is alleen een kleine borg nodig (een 20 DKK-munt).

In de beginjaren verging het dit Kopenhaagse wittefietsenproject zoals veel vergelijkbare projecten elders in Europa: veel technische problemen en enorme diefstal van de fietsen leidden bijna tot het besluit te stoppen. Rond 1996 zijn er belangrijke technische verbeteringen doorgevoerd en is de diefstal verminderd (meer controles buiten het gebruiksgebied). Het werkte sindsdien goed, vooral voor toeristen. Al is het inmiddels, met de smart bikes die Europa veroveren, een wat achterhaald systeem.



7. Enschede: fietsbeleid via de auto

Het verkeersbeleid in Enschede is een regelrecht uitvloeisel van de ruimtelijke en sociaal-economische klap die de stad te verwerken kreeg na de teloorgang van de textielindustrie in de jaren '60 van de vorige eeuw. Dick Buursink, voormalig gemeenteraadslid (1978-1994) en wethouder (1994-2001) in Enschede en later onder andere voorzitter van het Fietsberaad, blikt terug. Hoe je je vooral kunt bezighouden met het autoverkeer en sociaal-economische ontwikkelingen en toch de fietser van dienst kunt zijn.



Molenstraat / Gemeentewerfstraat

Met de komst van de textielindustrie veranderde Enschede aan het begin van de twintigste eeuw van een agrarische kern in een industrieel centrum. De stad bestond toen uit een kleine stadskern, omringd door textiel fabrieken die voornamelijk langs de spoorlijnen verrezen. Ertussenin bevonden zich de arbeidersbuurten. Op het hoogtepunt waren er zo'n 25 grote textiel fabrieken, waaronder bekende namen als Van Heek, Jannink en Ten Cate. Aan het eind van de jaren '60 sloten in korte tijd de meeste fabrieken weer de poorten. Op een bevolking van nog geen 140.000 mensen gingen er in die periode ongeveer 23.000 directe arbeidsplaatsen verloren. Doordat de fabrieken allemaal nogal centraal lagen - de stad was immers pas gaan groeien ná het aantrekken van de textielindustrie - leek het bovendien wel of er een bombardement was uitgevoerd. Enschede was veranderd in een desolate woestijn waar tal van mensen in de problemen waren geraakt. Sindsdien is de stad eigenlijk bezig die ruimtelijke en sociaal-economische klap te boven te komen. Dat had ook implicaties voor het gemeentelijk verkeersbeleid.

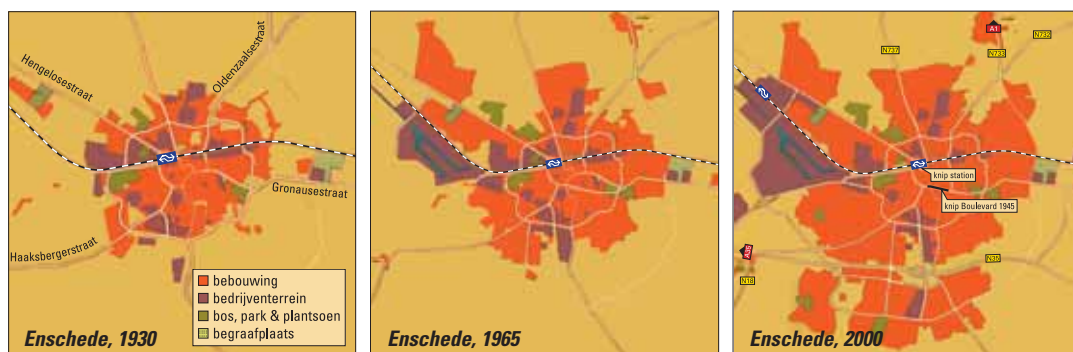
Ring en radialen

Op de plattegrond van Enschede is als het ware een spinnenweb te zien. Om het stadshart zijn duidelijk twee ringen waarneembaar. De binnenste is de zogeheten centrumring. "Binnen die ring was het autoverkeer al snel teruggedrongen. Enschede had in 1975 als eerste voor een voetgangersgebied gekozen en een aantal straten autovrij gemaakt, waaronder de Oude Markt. Dat was een eerste stap."

De buitenste ring is de singelring die al in de jaren '30 werd gerealiseerd onder burgemeester Edo Bergsma. Hij was ook voorzitter van de ANWB en had kennelijk al meer visie dan in die tijd gebruikelijk. Die singelring vormde toen zo'n beetje de rand van de stad. Op die singelring kruisen vanuit alle windrichtingen de radialen; ze zijn vaak genoemd naar de plaats waar ze heen lopen: Hengelosestraat, Oldenzaalsestraat, Gronausestraat, Haaksbergerstraat. "In toenemende mate," legt Buursink uit, "zorgden die radialen voor doorgaand verkeer binnen die

singelring. Dus was de tweede stap zonneklaar: de centrumring voorbehouden aan bestemmingsverkeer en binnen de singelring het doorgaande verkeer weren. Het Stationsplein waar we hier op uitkijken, aan de noordkant van de centrumring, is er een mooi voorbeeld van. Nog niet zo lang geleden reed het doorgaande noord-zuidverkeer hier gewoon langs." Nu ligt er een supermodern aangekleed plein, waarop alleen de bussen nog naar hun halten mogen rijden en fietsen hun weg vinden. "De inrichting van dit plein heeft recent wel een prestigieuze prijs gewonnen, maar de mensen klagen steen en been. Die overkapping bijvoorbeeld is wel heel design, maar je blijft er niet droog onder als het stevig waait."

Enschede in 1930, 1965 en 2000.



Debat met de samenleving

Toen Dick Buursink wethouder werd, realiseerde hij de bovengenoemde 'knip' bij het station en daarna een vergelijkbare knip in de Boulevard 1945. Hiermee behoorde ook het doorgaande oost-westverkeer aan de zuidkant van de centrumring tot het verleden. Het was voor de kersverse wethouder echter geen gemakkelijke zaak het publiek voor deze ingrijpende maatregelen te winnen. "Bedoeld en onbedoeld", klinkt Buursink plotseling fanatiek, "heb ik op een provocerende, harde manier de discussie met de samenleving gevoerd. Gewoon gezegd: als we niks doen, staat alles over vijf à tien jaar vast, wat ik uiteraard met cijfers onderbouwde. Ik deed dat zo praktisch mogelijk, ik vertaalde hoeveelheden geparkeerde auto's in de oppervlakten van voetbalvelden. Capaciteitsberekeningen van kruispunten. Ze konden er geen speld tussen krijgen. Ik legde zo goed mogelijk uit dat we voor de fiets moesten kiezen als we de verkeersproblematiek enigszins beheersbaar wilden houden. Elke fietser creëert ruimte voor een auto. Voor de krant liet ik me fotograferen, ingeklemd tussen twee auto's met de handen omhoog: wat moet ik nou? Met als gevolg dat ook een deel van de bevolking een rood waas voor ogen kreeg. Wekenlang ingezonden brieven." Hij moet toegeven dat het ook lastig was voor de inwoners van Enschede. Hijzelf had immers in 1989 zijn auto verkocht: "Te duur voor het bescheiden gemak." Dus was het gemakkelijk de enthousiast fietsende PvdA-wethouder in een ideologische hoek te drukken: hij zou auto's vies vinden. "Bewustwording, bewustwording, bewustwording. Daar ging het mij om. Met als uiteindelijke resultaat dat de Raad het Mobiliteitsplan 1998-2015, met 35 uitvoeringsacties, aannam, inclusief die ingrijpende knipmaatregelen."

Geén twee rijstroken

En dan de verkeerspraktijk. We fietsen uit het centrum weg, met nog een blik op een paar gerestaureerde gebouwen van de grote 'Van Heek', zodat je je nog enigszins kunt voorstellen hoe tekstielstad Enschede er eens moet hebben uitgezien. We komen aan op de singelring, kruising Oldenzaalsestraat/Lasondersingel. Met vierrichtingengroen voor fietsers, maar wat van meer belang is: hier zie je nu duidelijk de consequenties van zijn verkeersbeleid, want de singelring is bijzonder druk.

Om de drukbereden singelring te ontlasten, koos men er destijds voor ook het singelringverkeer weer een schil verder naar buiten te lokken, via de aanleg van werkelijk buiten de stad liggende rondwegstructuren. Althans, dat is goed gelukt aan de zuidwestkant (Usselerrondweg, ongelijkvloers kruispunt Westwal), de zuidkant (A35/N35 met voldoende capaciteit, ook op de aansluitingen) en de zuidoostkant (Oostweg en Euregioweg; geplande doortrekking N35 tot de Duitse snelweg voorbij Gronau). Maar in het noorden lukte dat niet



en dat zal waarschijnlijk ook in de toekomst niet gebeuren vanwege een slecht gesitueerde afslag, woonwijken en natuurwaarden. Met als gevolg dat het tweede economische centrum naast het stadshart (de zone van de universiteit, het businesssciencepark en het voetbalstadion aan de westkant) geen goede ontsluiting vanaf de A1 krijgt. Daardoor zit alle drukte aan de noordkant toch echt samengeperst op de singelring. Wie echter met zijn fiets halt houdt op de Lasondersingel, zal onmiddellijk begrijpen dat er destijds ook een alternatief was. In plaats van 'een derde ring', een herinrichting van de singels. Juist in Enschede waar de singels op zich ruim bemeten waren. Waarom dan geen singel met twee keer twee rijstroken? Als je de bomen in de middenberm had weggehaald en de trottoirs wat smaller gemaakt, had dat makkelijk gekund. Buursink: "Maar dan had ook de fietser er vanaf gemoeten en dat was geen optie. De hoofdinfrastructuur in deze stad is niet alleen van de auto, die is van iedereen. De singels zijn belangrijke verbindingsroutes naar scholen. Dan kun je zeggen dat die fietsers de woonwijken maar moeten nemen, maar dat zijn geen logische routes, dus dat doen mensen niet."

Dat klinkt begrijpelijk, maar het blijft een gekke gewaarwording: een autoloze wethouder die het klaarblijkelijk weinig hindert dat er op de singels nu - in de door hem gewenste situatie - alleen fietsstroken zijn waarop en waarlangs geparkeerd wordt, en geen perfecte fietspaden. Wat overigens ook weer niet betekent dat de singels gevaarlijk zijn voor fietsers, want de autostromen zijn door middenbermen gescheiden en rijden op royaal bemeten rijstroken.

Dat de singelverbreding kon worden tegengehouden, kwam ook wel omdat die kwestie relatief laat speelde in Enschede. Twintig jaar eerder zou niemand erover gerept hebben dat er dan mooie bomen omgehakt moesten worden. Maar eind jaren '90 was dat not done. "Nadat de textielindustrie was verdwenen, bleef er een kleine actieve beroepsbevolking over. Een groot deel van de 45+'ers werd in de jaren '70 ineens afgeschreven. Er gingen forse aantallen mensen de WAO in. Vaak slecht opgeleid. Het heeft enige tijd geduurd voordat de actieve beroepsbevolking weer een normale omvang had. Langzamerhand hebben we ons van een industriestad naar een florerende dienstenstad ontwikkeld. Nu hebben we de hogeschool en de universiteit met respectievelijk 12.000 en 6.000 studenten. Er is werk in de ICT, in de gezondheidszorg. Denk aan het Medisch Spectrum Twente, het grootste niet-academische ziekenhuis van het land en een toonaangevend revalidatiecentrum, het Roessing, met researchcentrum. Dat leidde tot een verandering in de beroepsbevolking. WAO'ers verdwenen op den duur in de AOW en er kwamen mensen van buiten om hier te werken. Dan zie je de welvaart van de stad toenemen. Daarbij komt dat wij als de grootste stad van Oost-Nederland de regionale functie steeds belangrijker zagen worden, met een muziekcentrum, een schouwburg en gevarieerde horeca. Alleen al op zaterdag komen er tussen de 25.000 en de 30.000 Duitsers naar de warenmarkt. Maar de ontwikkeling was dus wat trager dan elders. En we lopen nog steeds achter. We hebben nog altijd een hoge werkloosheid. Niet zo erg als Rotterdam of Groningen, maar bijvoorbeeld Amersfoort en Apeldoorn hebben véél meer werkgelegenheid dan wij. De bevolkingsomvang neemt weer toe. Door het tempo en de onoverzichtelijkheid van die ontwikkelingen merkten wij pas in de jaren '90 dat ook onze stad dicht begon te slibben."

Pas op de plaats in fietsbeleid

In 2004 was een nieuw, omvangrijk verkeersplan van Enschede gereed: het *Mobiliteitsplan 2004-2015*. De lokale afdeling van de Fietsersbond had in sterke mate geprobeerd daar invloed op uit te oefenen. Met vooral de resultaten van de eerste Fietsbalans-meting in de hand. Daarin had Enschede namelijk helemaal niet zo goed gescoord. Een belangrijk punt daarbij was de positie van de fietser op de singels: brede fietsstroken, maar met parkerende auto's erop en er naast. In de Fietsbalans kreeg het weinig waardering. De lokale Fietsersbond bleef aandringen op wijzigingen; Enschede hield er echter aan vast.

Overigens was het ook rond 2002-2004 zeker niet zo dat de Fietsersbond in Enschede fundamenteel andere wensen had dan de gemeente. Op allerlei onderwerpen kwamen er van de Fietsersbond voorstellen voor 'een tandje erbij', maar de neuzen stonden zeker dezelfde kant op.

Aan de ene kant is dat sindsdien zo gebleven. Het vastgestelde Mobiliteitsplan wordt immers uitgevoerd. En daar stonden voor fietsverkeer belangrijke maatregelen in aangekondigd. De ambitie om het routenet te blijven verbeteren, was en is duidelijk.

Aan de andere kant leeft bij betrokkenen toch ook het idee dat Enschede steeds minder een voortrekkersrol op fietsgebied heeft. In woorden en in daden. In het Mobiliteitsplan krijgt de fiets minder nadrukkelijke politieke steun dan voorheen. Doelstellingen zijn veralgemeniseerd, minder politiek. Waar vóór 2004 steeds werd gesproken van "beperken van de groeiende binnenstedelijke automobilititeit en stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer", gaat het tegenwoordig over "bereikbaarheid op peil houden". Ook in de maatregelen is het fietsverkeer veel minder zichtbaar dan voorheen. Zie de projectenlijst van het Mobiliteitsplan: voor fietsverkeer alleen een (gratis) stalling in het centrum en een post 'Fietsroutes centrum', met een budget van 1 miljoen euro.

Stallingen

Die gratis stalling is er gekomen. Een fantastisch mooie, grote, misschien zelfs luxueus te noemen gratis bewaakte stalling direct aan de rand van het stadshart, aan het Van Heekplein. Een stalling met plaats voor liefst 1100 fietsen. De stalling trekt veel fietsers: na 4 jaar kon de miljoenste bezoeker worden geteld. Dat is gemiddeld zeker 5000 fietsenstallers per week.

Het succes maakte de komst van een tweede gratis bewaakte stalling in het centrum eenvoudiger. Die werd eind 2006 geopend: 650 plaatsen in een kelder aan de Brammelerstraat. Deze stalling is meer gericht op het uitgaanspubliek – en is daarom ook van donderdag t/m zaterdag tot 5 uur in de ochtend geopend en bewaakt.

Nog meer nieuws van het stallingenfront: samen met ProRail maakt de gemeente een grote gratis fietsenstalling bij het station, voor 1000 fietsen.



Lasondersingel, op de singelring



Kruispunt Lonnekerspoorbaan en Roomweg

Fietsnelweg

Het fietsroutenetwerk van Enschede is (nog) sterk verweven met het autonet. Dat geeft steeds weer problemen en conflicten, constateerde ook het Mobiliteitsplan:

“Omdat deze routes vaak samenvallen met de hoofdroutes voor het autoverkeer, is het op de kruispunten een afweging tussen prioriteit autoverkeer versus prioriteit fietsverkeer.”

Juist Enschede heeft ontvlechting nodig, gezien de nadruk die inmiddels de autobereikbaarheid krijgt: fietsroutes door verblijfsgebieden in plaats van langs verkeersaders. Wat dat betreft kwamen regionale initiatieven om tot een bovenlokaal net van perfecte fietsroutes te komen als geroepen. De Regio Twente ontwierp het Hoogwaardige Fietsnetwerk Twente. Centraal onderdeel daarin is een 60 km lange fietsnelweg: een snelle comfortabele en non-stop fietsverbinding van Nijverdal tot Gronau – een rode loper van minstens 4 meter breed. Van deze fietsnelweg F35 is inmiddels het tracé vastgesteld. De totale kosten van circa 45 miljoen euro, volgens de laatste ramingen, zullen de acht betrokken gemeenten, de provincie Overijssel en de Regio Twente opbrengen.

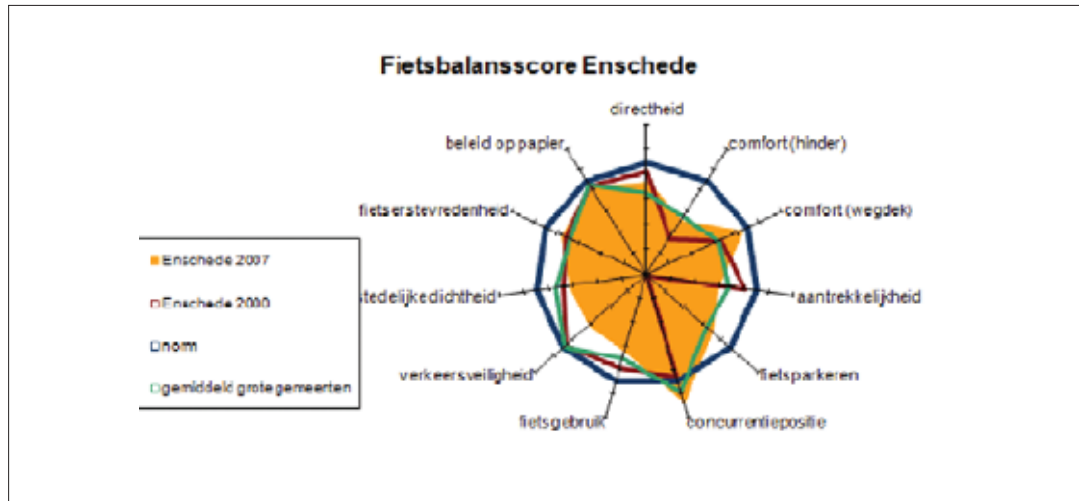
Voor Enschede gaat het vooral om de directe en perfecte routes richting buursteden Hengelo, Oldenzaal en Gronau, die ook voor korte lokale fietsverplaatsingen een grote verbetering zijn. De realisatie van het Fietsnetwerk is in 2008 gestart (gedeelte tussen Hengelo en Enschede).

Fietsnetwerk Enschede



Fietsbalans-2: Bevestiging van terreinverlies

In 2007 werd in enkele steden, waaronder Enschede, de tweede meting van de Fietsbalans uitgevoerd, na die van 2000. De scores van Enschede zijn in die zeven jaar aanzienlijk gewijzigd. Een vooruitgang in het comfort op fietsroutes, en ook nog wat in de concurrentiepositie van het fietsverkeer. Maar een achteruitgang in directheid, verkeersveiligheid en fietsgebruik. Al met al geen positieve ontwikkeling, terwijl ook in vergelijking met andere steden Enschede duidelijk achter blijft.



8. Amsterdam: de zegeningen van fietsverkeer

Amsterdam: hoofdstad en in veel aspecten een uitzonderlijke stad binnen Nederland. Zeker ook als het gaat om fietsgebruik en alles wat ermee samenhangt (inclusief de diefstal). Koploper in problemen maar zeker ook koploper in oplossingen.

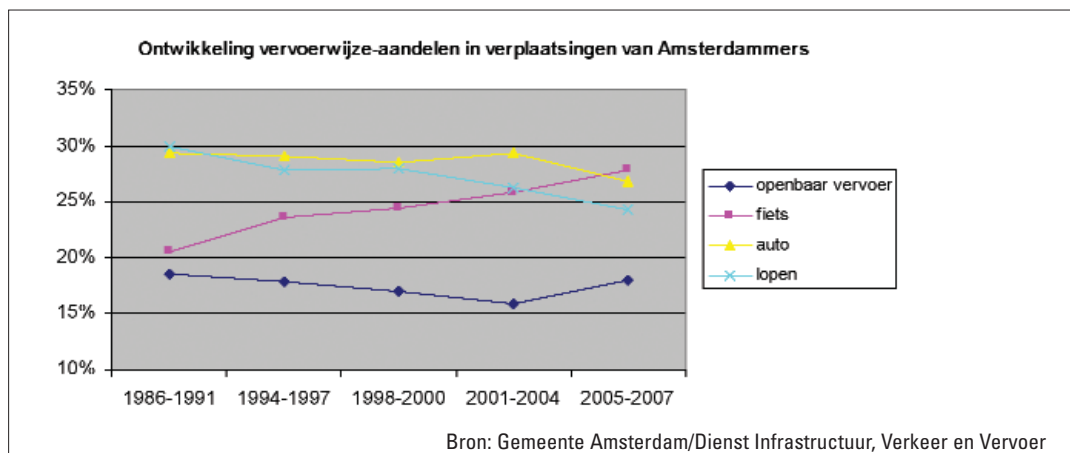


‘Tel toch je zegeningen’. Als **Ria Hilhorst** aan het woord is over het fietsbeleid van Amsterdam, ligt alle nadruk op wat er allemaal nog moet gebeuren, wat er nog beter kan, welke problemen er nog zijn. Ria is de coördinerende fietsambtenaar bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de Gemeente Amsterdam. En het is zeker niet vreemd dat beleidsambtenaren vooral bezig zijn met wat er nog nodig is, met op te lossen problemen. Voor een buitenstaander is het echter wel bijzonder. Vooral omdat fietsverkeer in Amsterdam zeker de laatste decennia zo’n enorm succesverhaal is. In uiteindelijk effect (fietsverkeer versus autoverkeer), maar zeker ook in zichtbare beleidsresultaten, in fietsroutes en in fietsparkeren.



Modal split van Amsterdammers, 1988-2007

Wat gebeurde er sinds 1988 op straat in Amsterdam; welke keuzes maakten reizigers – mede door het uitgevoerde verkeersbeleid? De gemeente onderzoekt het regelmatig en nauwkeurig. Duidelijk is dat het fietsgebruik uitermate snel toeneemt:



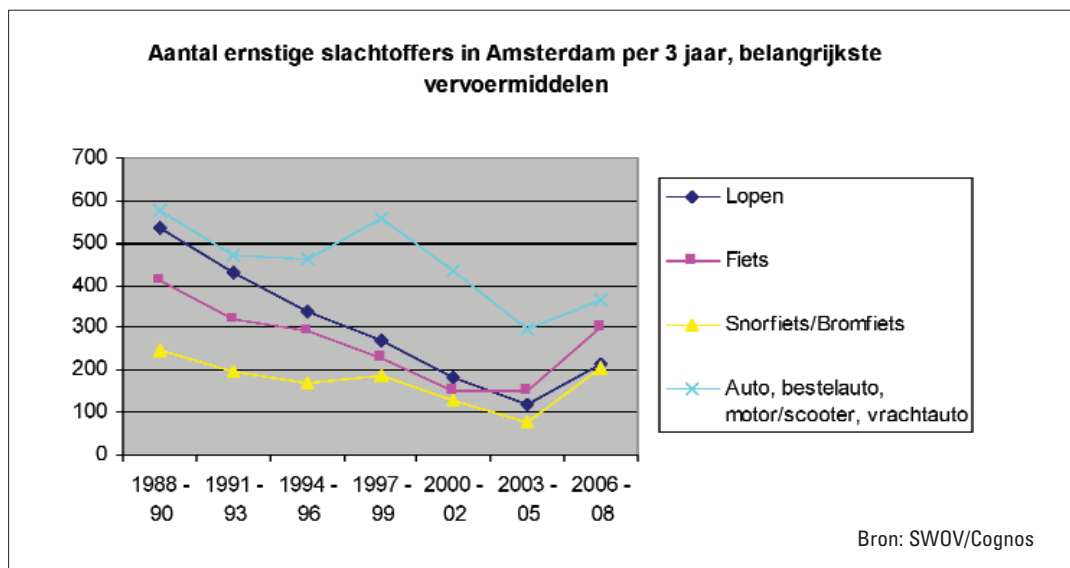
Gerekend over alle Amsterdammers is het beeld extreem positief. Sinds 1990 kent de fiets een stijging van 21% van alle verplaatsingen naar 28%. Dit soort verschuivingen in modalsplits komen niet vaak voor. Voor het eerst maken nu de Amsterdammers meer verplaatsingen met fiets dan met de auto (27%).

Per stadsdeel zijn er aanzienlijke verschillen. Door bewoners van het stadsdeel Centrum wordt – niet verrassend – de fiets het meest gebruikt (41% tegen gemiddeld 28%) en de auto het minst (18% tegen gemiddeld 27%). De gemeente weet de belangrijkste oorzaak: “Dit is toe te schrijven aan het restrictieve parkeerbeleid dat hier sinds de jaren negentig wordt gevoerd.” Inmiddels moet vrijwel in het gehele stadsgebied binnen de ringweg A-10 betaald worden voor het parkeren van de auto.

Op het Singelgracht-cordon is de trend goed zichtbaar in telcijfers. In 1990 235.000 in- en uitgaande auto's per dag. In 2006 was dat aantal gedaald tot 172.000. In dezelfde periode steeg het aantal passerende fietsers van 86.000 naar 140.000. Grofweg 55.000 minder auto's en meer fietsen het stadscentrum in en uit. Dát zijn nog eens trends!

Verkeersslachtoffers

In zo'n drukke centrumstad is het vast onveilig fietsen, zo veronderstelt een buitenstaander wellicht. En zeker, voor onervaren buitenstaanders kan het Amsterdamse (fiets)verkeer gevaarlijk lijken. De cijfers zeggen echter iets anders:



Het aantal ernstige slachtoffers (dodelijk en ziekenhuis-opname) onder fietsers is tot enkele jaren geleden gestaag gedaald, van zo'n 400 per jaar eind jaren tachtig naar 150 per jaar direct na 2000. Sindsdien is het weer aanzienlijk gestegen, naar ca. 300 per jaar. De daling en stijging kent eenzelfde patroon als bij voetgangers en snor-/bromfietsers. Het aantal ernstige slachtoffers onder automobilisten is veel minder gedaald.

Het is de vraag of in deze grafiek de lage aantallen ernstige slachtoffers rond 2004 echt de waarheid weergeven. Omdat slachtoffercijfers nogal vertekend kunnen worden door slechte registraties – en er zijn aanwijzingen dat dit in Amsterdam sterk(er) speelde in die periode. Hoe het ook zij, (ook) voor fietsers is het globale beeld van de laatste 20 jaar vooral een beeld van redelijk gelijkblijvende aantallen ernstige slachtoffers. Bij alle toename van inwoners, mensen op straat, fietsgebruik en zeker ook autogebruik, is die stabiliteit of beperkte afname sowieso geen slecht resultaat. Per afgelegde kilometer wordt fietsen nog steeds veiliger; dat staat wel vast.

Integraal in drie lagen

De cijfers laten zien dat het verkeersbeleid van Amsterdam uitermate effectief is en dat de rol van de fiets inmiddels essentieel is voor alle doelstellingen achter het verkeersbeleid. Een resultaat om trots op te zijn. Behaald in een uitermate complexe organisatie-structuur. Want ook daarin is Amsterdam uniek als het gaat om fietsbeleid: De enige stad in Nederland waar drie lagen van overheidsbestuur zich in aanzienlijke mate met het fietsbeleid bemoeien. De Stadsregio Amsterdam subsidieert in aanzienlijke mate de totstandkoming van een regionaal fietsnet en is daarmee een belangrijke actor als het om fietsvoorzieningen gaat. Binnen de Gemeente Amsterdam zijn zeker in fietsbeleid de (nu 14; vanaf mei 2010 nog 7) stadsdelen van groot belang, naast de Centrale Stad. Omdat het bij fietsroutes en fietsparkeren om de openbare ruimte gaat en details van groot belang zijn, spelen de stadsdelen een hoofdrol.

Fietsersbond Amsterdam

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond is een bijzondere. Een beetje de bakermat van de Fietsersbond, dat in de eerste plaats. En ook de afdeling die al tijden voorop loopt in professionaliteit, tot en met betaalde medewerkers (mede via subsidie van de Gemeente Amsterdam). Verder de grootste afdeling, met zo'n 4500 leden. De Fietsersbond was en is zeer actief in het aandragen van knelpunten en benoemen van mogelijke oplossingen. De website staat vol met 'opgeloste knelpunten' en de resterende knelpunten. Daarmee is de Fietsersbond een kracht die het fietsbeleid heel concreet houdt, 'op straat gericht'.

Drie overheidsorganisaties voor lokaal fietsbeleid – dat leidt al snel tot de nodige bureaucratie en complexe procedures. Ria Hilhorst: "Natuurlijk kost het tijd en is het soms frustrerend. Maar in de loop der jaren hebben we de taken onderling wel steeds scherper gekregen. En inmiddels is het gehele bouwwerk behoorlijk effectief bezig." Rond de realisatie van een hoogwaardig fietsroutenetwerk heeft de ervaring over hoe het best samengewerkt kan worden, inmiddels geleid tot duidelijkheid – ook over wat er nog problematisch is.

Gezamenlijk werken aan het fietsnet

De Centrale Stad definieerde het Hoofdnet Fiets. Eerste versie daarvan dateren al van begin jaren tachtig; in 2005 is een laatste versie door de gemeenteraad vastgesteld als 'het wensbeeld' – inclusief de kwaliteitseisen die daarbij horen. De benaming Hoofdnet is misschien wat verwarrend. Die doet vermoeden dat het om een grofmazig geheel van een beperkt aantal hoofdroutes gaat. Niets is minder waar: Geheel conform de in Nederland geleerde lessen (fietsroutenetwerk Delft!) heeft het Hoofdnet van Amsterdam in principe een maaswijdte van slechts 300 bij 300 meter.



Voor dit hoofdnet zijn kwaliteitseisen vastgesteld. In enkele pagina's benoemd en toegelicht in het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005; in vijf pagina's ontwerpeisen uitgewerkt in de *Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam*. Voor een deel gaat het dan om herhaling van algemeen geldende richtlijnen of juridische regels. Bijvoorbeeld over wanneer een fietsstrook een juridische status heeft. Maar de meeste ontwerpeisen zijn Amsterdamse fietskeuzes. De meest interessante:

- in het hoofdnet zo min mogelijk kruisingen en zoveel mogelijk voorrang voor fietsers op kruisingen;
- routes van het hoofdnet kunnen via erftoegangswegen (30 km/u) lopen als de auto-intensiteit onder 3000 mtv/etm blijft;
- in winkelstraten altijd een voorkeur voor fietspaden (vanwege drukte en parkeren), ook als het een erftoegangsweg is;
- bij gebiedsontsluitingswegen fietspaden; fietsstroken alleen onder voorwaarden en nooit samen met parkeren;
- eenrichtings-fietspaden moeten minstens 1,80 mtr breed zijn in de vooroorlogse stad en minstens 2,00 meter in de na-oorlogse stad; een breedte van 2.50 mtr is gewenst – opdat een derde fietser twee naast elkaar fietsende mensen kan inhalen;
- terughoudend in de aanleg van tweerichtings-fietspaden, vanwege de relatieve onveiligheid, maar in principe wel '2*2 voor fiets bij 2*2 voor auto': tweerichtingspaden aan beide kanten van een weg met 2*2 rijstroken voor autoverkeer.
- gemiddelde wachttijd bij VRI's maximaal 30 seconden;
- boogstralen in fietspaden minimaal 4 meter;
- helling max 1:10 en liefst 1:20.



De ponten voor fietsers en voetgangers over het IJ, tussen Amsterdam-Noord en Centraal Station

Groene golf

Amsterdam wil werk maken van *dynamisch verkeersmanagement voor de fiets*:

Er is een experiment met dynamische route-informatiepanelen bij de ponten over het IJ geweest: vertrektijden van de ponten in relatie tot de te kiezen fietsroute. En vooral een project met een groene verkeerslichten-golf voor fietsers trekt de aandacht. In het najaar van 2007 is dat op de Raadhuisstraat in Amsterdam gerealiseerd. Vanaf de Dam tot de Prinsengracht komen



fietsers over een afstand van ruim 500 meter liefst 11 verkeerslichten tegen. Bij een gemiddelde snelheid van 18 kilometer per uur krijgen de fietsers (zo'n 10.000 per etmaal) nu 11 keer achter elkaar groen. De groene golf werkt in beide richtingen. De berekende afname van de reistijd voor fietsers is 1 minuut (richting westen) en ruim 40 seconden (richting centrum). Dat is niet echt veel, maar op 500 meter wel!



Natuurlijk, lang niet overal voldoet het Hoofdnet Fiets aan deze kwaliteitseisen en bij lang niet alle ingrepen/herinrichtingen blijven de eisen volledig overeind, maar het is wel een breed aanvaard en geformaliseerd streven. Daarbij is de taak van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van groot belang. In deze commissie zitten ambtenaren van verschillende (centrale) gemeentelijke diensten – vooral van DIVV. Bovendien zijn er een aantal agendaleden, die hun reactie toesturen aan de CVC. Het gaat dan om de Fietsersbond, Brandweer en de Gehandicaptenorganisatie Amsterdam. De CVC beoordeelt alle projecten van stadsdelen – de wegbeheerders – die de hoofdnetten auto, fiets en OV beïnvloeden. In de Leidraad CVC: “De CVC is een ambtelijk adviesorgaan dat tot taak heeft om via de wethouder Verkeer het gemeentebestuur gevraagd en ongevraagd te adviseren over voorgenomen ingrepen op of binnen de directe invloedssfeer van deze hoofdnetten.(..) Het doel van de Leidraad CVC is om aan derden informatie te verschaffen waar de CVC verkeerstechnisch op toetst. De Leidraad moet gezien worden als een handreiking naar de wegbeheerders binnen de gemeente Amsterdam om, voorafgaand aan een behandeling in de CVC, inzicht te krijgen in deze toetsing. ”

En natuurlijk, erkent Ria Hilhorst, is de praktijk vele malen ingewikkelder en gebeuren er ook regelmatig bijzondere dingen. Desondanks is zij duidelijk positief over de constructie stadsdelen/CVC: “Een slimme stadsdeel-ambtenaar komt natuurlijk vroegtijdig eens langs bij DIVV om te bezien welk ontwerp wellicht goedgekeurd zal worden. En dat is ook alleen maar efficiënt. De formele positie van en beoordeling door CVC geeft echt veel soepeler een goede fietskwaliteit in nieuwe projecten.”

Bereikte resultaten: Hoofdnet Fiets

'Vind je het echt zo rustig fietsen in de Amsterdamse wijken?' Ria is verbaasd dat niet de beroemde of beruchte hectiek van Amsterdams verkeer overheerst. En natuurlijk, die hectiek is er. Maar op heel veel plaatsen heeft de fietser daar helemaal niet zoveel meer mee te maken. Een groot deel van het Amsterdamse fietsnet bestaat uit rustige fietspaden op stevige afstand van hoofdwegen of – veel vaker – uit rustige 30-km straten. En dat lang niet alleen in de buitenste buitenwijken. Dicht bij het stadscentrum zijn vele routes ook al van grote kwaliteit. Fietsen in bijvoorbeeld Oost, Watergraafsmeer en Oud-Zuid is vooral prettig, ontspannen en redelijk rustig. Op 2 km van de Hoogstraat (hartje binnenstad), waan je je in de oudere oostelijke wijken al vaak in een rustig stadje.

Niet zozeer omdat er overal fietspaden liggen. Nee, dé Amsterdamse fietsvoorziening is een paaltje in de weg. Een in de loop der jaren steeds meer uitontwikkeld detail-systeem van autocirculatie, dat het autoverkeer nog redelijk doet stromen op de meest geëigende wegen, maar vooral de overlast voor anderen minimaliseert. Zo ontzettend veel voor autoverkeer afgesloten straten en specifiek voor fietsverkeer gerealiseerde doorsteekjes. Inclusief vele fietsbruggen. Zo bezien is het Amsterdamse fietsklimaat nadrukkelijk een succes van integraal verkeersbeleid, startend bij Duurzaam Veilig.



Vrijheidslaan



Reguliersgracht



Fietsbrug over de Ringvaart



Fietsbrug over de Nieuwe Vaart

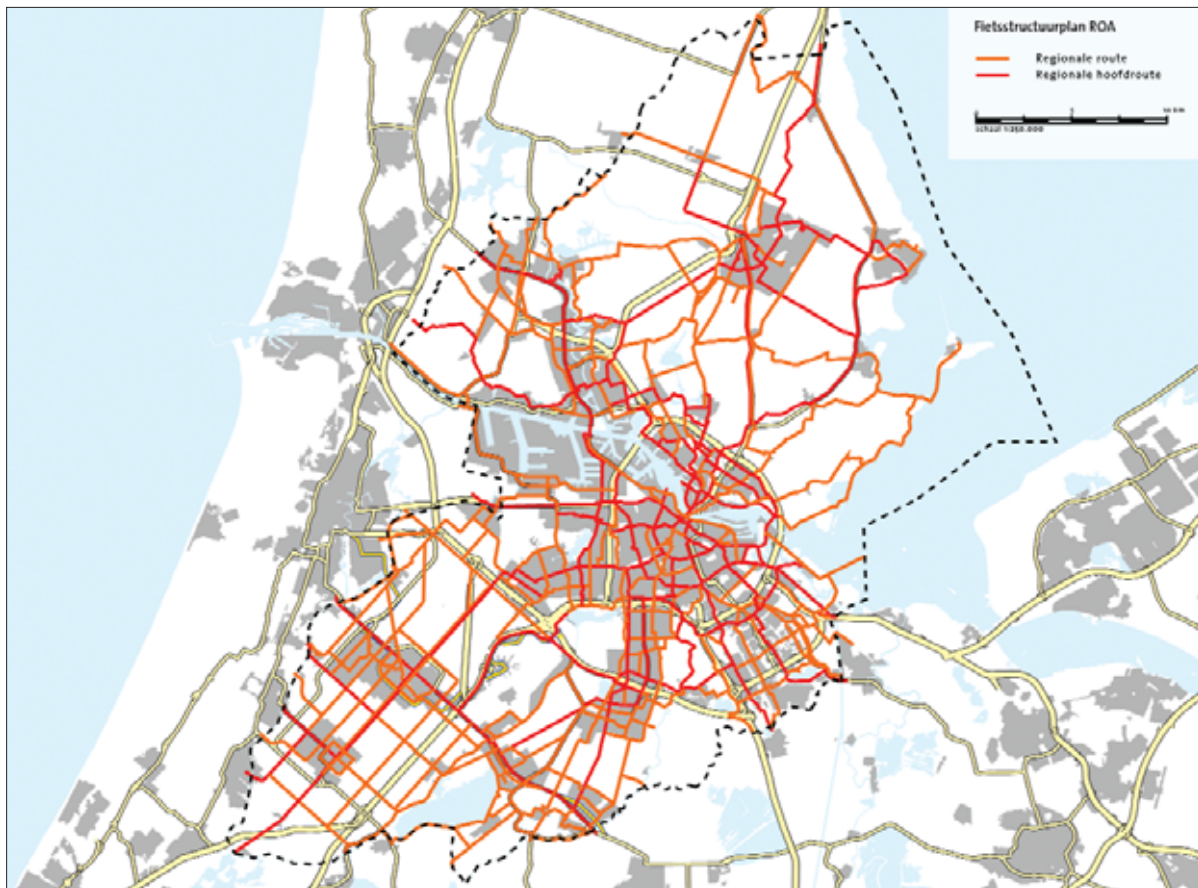
Brommers en snorfietsen

Fietsen door Amsterdam is voor buitenstaanders ook iets bijzonders door de grote aantallen brom-/ snorfietsen. Amsterdam telt er liefst 67.000: 42.000 bromfietsen en 25.000 snorfietsen. Elke elfde inwoner heeft er een, en meestal een modieuze scooter-achtige. Jong en oud, man en vrouw rijdt scooter. 9% van de Amsterdammers, tegen 3% van alle Nederlanders. Vooral de snorfiets (formeel tot 25 km/h en geen helmplicht) is de laatste jaren ongekend populair geworden. Het is trendy, maar tegelijk ook een beetje gevolg van eerdere keuzes in Nederland, namelijk die van 'bromfiets op de rijbaan'. Zegt ook de BOVAG: 'Een helm is niet nodig; het is opstappen en rijden. Daarnaast vinden veel mensen het prettig dat de snorfiets gewoon op het fietspad rijdt. De bestuurder hoeft zich dus niet tussen het snellere verkeer op de rijbaan te begeven, zoals dat met een brommer, met zijn maximumsnelheid van 45 km/uur, wel verplicht is.'

In Amsterdam is het een groot probleem. Vele burgers klagen over de scooter, vooral over het geluid en te hard rijden op de fietspaden. Ria: "Ze zijn ook gewoon te breed en te snel op onze drukke fietspaden. Echt een probleem."

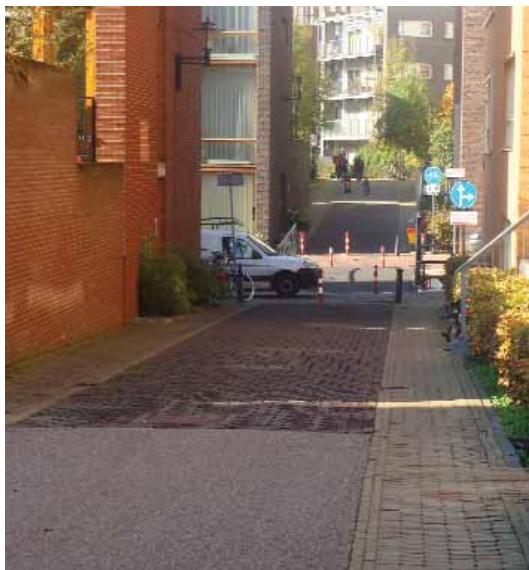
"Ik schat dat zo'n 90% van het Hoofdnet er ligt met een aanvaardbare tot goede kwaliteit. En wat er nog moet, zijn vooral de lastige en dure projecten. Weinig ruimte, kostbare gevel-tot-gevel herinrichtingen, maatschappelijke discussies over parkeren etc.," schetst Ria Hilhorst de resterende opgave. Geld is juist in deze 'laatste fase' echt een groot punt. Temeer omdat stadsdelen in principe vanuit hun eigen begrotingen het Hoofdnet Fiets mede moeten realiseren. Inkomsten uit parkeerbeleid zijn dan al snel essentieel. En subsidies, van de Stadsregio Amsterdam. Die financieringsbron heeft als probleem dat de Stadsregio alleen meebetaalt aan het regionale fietsnet- en dat is veel minder dicht dan het Hoofdnet Fiets van de gemeente.

Overigens: bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten de fietsvoorzieningen "natuurlijk", zoals Ria het noemt, direct in de grondexploitatie worden meegenomen.



Bereikte resultaten: fietsparkeren

Rond het Hoofdnet Fiets is in de loop der jaren de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Centrale Stad en stadsdelen steeds duidelijker en strakker geworden. Centrale Stad voor vaststelling van het net en kwaliteitstoetsing van projecten; stadsdelen voor uitvoering en financiering ervan – en natuurlijk het beheer en onderhoud. Bij fietsparkeren, een nieuwer, nog minder uitontwikkeld beleidsonderwerp, is de taakverdeling de laatste jaren snel scherper aan het worden. DIVV deed 10 jaar geleden bijvoorbeeld nog veel aan het echt Amsterdamse onderwerp van buurtstallingen; sinds 2007 is dat volledig een onderwerp van de stadsdelen – met steun van een private stichting.



De fietsroute midden over het herontwikkelde Java-eiland

Geschiedenis met toekomst: buurtstallingen in Amsterdam

Buurtstallingen zijn een klassiek fenomeen in oude steden. De afgelopen decennia ging het overal bergafwaarts met het aantal buurtstallingen. Zozeer dat ze buiten Amsterdam bijna verdwenen waren of zijn. En ook Amsterdam, dat er in de jaren zestig nog enkele honderden telde, kende tijdenlang een continue teruggang. Vanaf de jaren tachtig is gepoogd de neergaande lijn om te buigen. Met succes, kan nu geconstateerd worden.

De website www.stallingamsterdam.nl telt weer zo'n 110 buurtstallingen.

Voor buurtstallingen is de stichting Woord bij Daad van belang die de stallingbeheerders ondersteunt. Woord bij Daad zit ook achter de website www.stallingamsterdam.nl. Die biedt een mooi overzicht van alle buurtstallingen en zelfs de mogelijkheid om bij enkele stallingen online een plaats te reserveren. De financiële steun aan de buurtstallingen wordt door alle betrokkenen als een cruciale factor in het hernieuwde succes gezien, omdat kostendekkende exploitatie van buurtstallingen geen gemakkelijke zaak is. Maar ook omdat er constant de neiging is bij pand-eigenaren (ook bij woningbouwcorporaties) om de inpandige buurtstallingen 'marktconform' te verhuren als bedrijfspand of woning.

Evenzeer is het realiseren en onderhouden van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte, al die rekken en klemmen, een zaak van de stadsdelen. En daarvan zijn er in de loop der jaren nogal wat geplaatst. Ria Hilhorst geeft een recente schatting van DIVV: in Amsterdam zijn op straat liefst 200.000 fietsparkeerplaatsen in daartoe bestemde voorzieningen! Onvoorstelbare aantallen, die tonen welke inspanning er op dit thema door de stadsdelen geleverd is. Een grote inspanning die ook zichtbaar resultaat heeft. Want het bekende beeld van Amsterdam als een chaos van her en der geplaatste of neergekwakte fietsen is in ieder geval anno 2009 onjuist. Grote delen van de stad tonen inderdaad onvoorstelbare aantallen fietsen die in de openbare ruimte staan - maar wel op een redelijk geordende manier. Omdat er op zoveel locaties voldoende capaciteit is

De fietsen staan in, tussen of nabij de voorzieningen. Zodanig dat er geen problemen voor voetgangers en andere weggebruikers zijn, al wordt het gehele straatbeeld inderdaad wel overheerst door fietsen. Maar dat is toch niet zozeer een probleem?

"Ja, misschien is het wel waar dat we ook of juist bij fietsparkeren moeten inzien dat we veel gedaan hebben en dat dat werkt." Voor Ria Hilhorst is het beeld van 'succesvol Amsterdams fietsparkeerbeleid' minstens wennen! Omdat de (politieke) discussie zo sterk overheerst wordt door algemene uitspraken over chaos, wangedrag en de enorme aantallen fietsen bij de belangrijkste bestemmingen. De problematische situaties op niet veel meer dan vijf bestemmingslocaties in het centrum van Amsterdam, waar de ruimtelijke mogelijkheden dramatisch beperkt en de kosten van enigszins toereikende oplossingen enorm zijn, zijn voor DIVV dan ook een kernpunt in het fietsbeleid. En terecht, maar tegelijk mag ook geconstateerd worden dat het in de rest van de stad heel aardig marcheert met fietsparkeren. Misschien past bij fietsparkeren dezelfde inschatting als bij het Hoofdnet Fiets: voor 80 of 90% klaar.





Grote aantallen fietsen, redelijk tot keurig geordend geplaatst, op de 1e VdHelmstraat (toegang Albert Cuypmarkt), 2e VdHelmstraat, Weteringschans en zelfs bij het Amstelstation.

Fietsparkeren 'op straat' is een zaak van de stadsdelen. Er is wel een 'beleidskader' van de Centrale Stad/DIVV, waarin onder meer de taken en verantwoordelijkheden van stadsdelen en centrale stad worden beschreven. De centrale stad (DIVV) is verantwoordelijk voor de realisatie en exploitatie van (gratis!) bewaakte stallingen op centrumlocaties. Inmiddels zijn er negen gemeentelijke bewaakte stallingen in werking. Voor de belangrijkste fietsbestemmingen zijn echter nog steeds grote investeringen in fietsenstallingen 'anders dan op maai-veld' nodig (Munt, Leidseplein, Rembrandtplein). Een kernpunt van beleid, zeker de eerste jaren nog.



Hoogstraat/Burgwal: te overheersende, verrommelende aantallen fietsen.

Innovaties fietsparkeren

Proefprojecten met innovatieve maatregelen in fietsparkeren, zoals de automatische stalling, zijn naast 'beleidskader' en de grote publiekstrekkende bestemmingen een taak van DIVV. Goed werkende maatregelen kunnen later aan de stadsdelen worden aangeboden. Maar ook stadsdelen zijn innovatief: recent is stadsdeel Amsterdam Centrum een proef met **fietsparkeervakken** gestart.

Jarenlang is er in fietsparkeerbeleid gewerkt aan het aanbieden van goede (onbewaakte) fietsparkeervoorzieningen, waarin de fiets stevig staat en vastgemaakt kan worden. Maar fietsparkeervoorzieningen, die alleen nodig zijn voor kortparkeren, nemen leeg ruimte in beslag en er blijven altijd fietsen in staan.

Daarom fietsparkeervakken: Simpele belijning op straat met een fietssymbool erin. Erg flexibel ook:

Als het rustig is met fietsen, wordt de ruimte minder 'geclaimd' door fietsenrekken. De vakken zijn dan ook bedoeld voor kortparkeren en om piekbelastingen op te vangen. En het blijkt vooralsnog ook aardig te werken.



Dat geldt natuurlijk ook voor de meest geconcentreerde bestemmingstypen die ook de grootste aantallen fietsers trekken: treinstations. De fietsenstallingen bij het treinstation Amsterdam Centraal zijn inmiddels beroemd. Door grootschalige werkzaamheden was rond 2000 het tekort aan fietsparkeerplekken rond het station extreem. Om de ergste nood te lenigen heeft de gemeente tijdelijke stallingen gemaakt, waaronder een 'fietsflat' met 2.500 plaatsen. Die in de praktijk eerder 3.500 fietsen herbergt. Het gebruik van de fietsflat is gratis – en niet 'bewaakt' maar wel 'met toezicht'. Om verloedering, diefstal en vandalisme te voorkomen zijn er 24 uur per dag minstens 2 toezichthouders aanwezig. Daarnaast heeft de gemeente in 2005 twee fietsplatforms in 't IJ met 1.500 plekken als stalling ingericht en overal rondom het station rekken neergezet. Al met al zijn er, inclusief de fietsflat en fietsplatforms, nu zo'n 6.400 rekken rond het Centraal Station. Maar daarbuiten staan nog ca. 2.500 fietsen gestald. De bewaakte NS-stallingen tellen 2.000 plekken. Medio 2012 zullen ongeveer 10.000 permanente fietsparkeerplekken gereed zijn in drie gedeeltelijk ondergrondse stallingen.



Aanpak fietsendiefstal

De sterke aandacht voor goede fietsparkeervoorzieningen, voor bewaakte stallingen in het centrum en voor toezicht bij het centraal station, heeft alles te maken met fietsdiefstal. Een probleem dat eind jaren negentig eigenlijk uit de hand was gelopen, in geheel Nederland en zeker in Amsterdam: in 2001 had een Amsterdammer liefst 16% kans dat in 1 jaar tijd minstens 1 fiets gestolen zou worden. En dat o.a. leidde tot het gebruik van oude, slechte, onveilige fietsen. De aanpak is duidelijk succesvol. Het diefstalrisico is in Amsterdam al aanzienlijk gedaald, gehalveerd, naar 8% in 2007. Een van de belangrijkste middelen is het *Fietsdepot* (voorheen *AFAC*, Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale) . Bij het Fietsdepot worden alle weggeknipte en gevonden fietsen verzameld, geregistreerd en gecontroleerd op diefstal. Verder wordt overal in Amsterdam het graveerteam ingezet om fietsen gratis van een unieke code te voorzien. Zo wordt de kans dat de fiets wordt teruggevonden na diefstal, veel groter. Tot nu toe zijn al zo'n 135.000 fietsen voorzien van een unieke code – en allemaal eerst gecontroleerd op diefstal. En register-controleurs controleren de vele winkels die tweedehands fietsen aanbieden: zijn ze legaal of gestolen?

Witte fietsen en huurfietsen

In Amsterdam begon de victorie, zij het dat er tussentijds de nodige nederlagen te melden waren. De Amsterdamse *witte fietsen* kregen en behielden grote aandacht, maar op straat was het geen succes. Nu, liefst 40 jaar later, lopen er in vele steden over de wereld succesvolle projecten met *public bikes*; projecten die duidelijk nog steeds afstammen van de Amsterdamse witte fietsen. Door iedereen te gebruiken fietsen; (bijna) gratis. In vooral Parijs en Barcelona een attractie geworden. En Amsterdam? Passend bij het fietsgebruik in Amsterdam en de lange geschiedenis van fietsgebruik en fietsvoorzieningen, blinkt de hoofdstad van Nederland uit op een aanliggend thema: volledig commerciële fietsverhuur. Met meer dan 20 verhuurbedrijven en enkele duizenden huurfietsen op straat heeft Amsterdam een uniek en illustratief fietsklimaat-kenmerk.

Maatregelen in het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010

Amsterdam legt het voorgenomen fietsbeleid, zoals op de vorige pagina's in hoofdlijnen beschreven, vast in een Meerjarenplan Fiets dat periodiek vernieuwd wordt. In het huidige meerjarenplan 2007-2010 wordt kernachtig weergegeven wat de knelpunten in het Amsterdamse fietsklimaat zijn – en waar dus de maatregelen op gericht moeten zijn. De benoeming van deze knelpunten sluit aan bij de tevredenheid-scores van burgers – en geven een opvallende, nieuwe spits aan het fietsbeleid:

1. groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen;
2. fietsdiefstal;
3. Hoofdnet Fiets nog niet sluitend;
4. verkeersveiligheid van de fietser



Dat parkeren en diefstal in 2007 gelijkwaardig aan netwerk en veiligheid werden gezien en zelfs als eerste benoemd, geeft iets weer van de levensfase van het fietsbeleid in Amsterdam. Alle aandacht hoeft niet meer, alleen op de kwaliteit van het netwerk gericht te zijn (hoewel onderhoud altijd aandacht blijft vragen), omdat daar al zoveel gerealiseerd is en elders (parkeren/diefstal) de problemen inmiddels misschien wel groter zijn. Dat tonen ook de budgetten. Het Meerjarenbeleidsplan Fiets rekt met bijna € 70 mln kosten gedurende de vier jaren 2007-2010:

	totale geraamde kosten 2007-2010 (in 1000 EUR)	waarvan subsidie van de Stadsregio Amsterdam
fietsparkeren: onbewaakte en bewaakte stallingsvoorzieningen; buurtstallingen; marketing	18.811	4.661
fietsdiefstalpreventie	4.135	-
verbetering Hoofdnet Fiets	43.214	20.723
verbetering verkeersveiligheid	pm	-
positieve beeldvorming , communicatie, educatie	525	-
onderzoek en organisatie	225	-
totaal	69.358	25.384

Bron: beoogde maatregelkosten en subsidies in het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010

Kosten van verkeersveiligheids-maatregelen worden niet onder fietsbeleid geboekt, maar op het thema veiligheid. In totaal wordt per jaar zo'n € 10 mln aan verkeersveiligheid besteed, waarvan een belangrijk deel direct of indirect ten goede komt aan (ook) fietsers. Per jaar daarnaast dus zo'n € 17 mln voor specifiek fietsbeleid. Als de subsidies van de Stadsregio buiten beschouwing worden gelaten, gaat er bijna evenveel Amsterdams geld naar fietsparkeren als naar fietsroutes!



Doelen in het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010: monitoring

In het Meerjarenbeleidsplan worden ook aanzienlijke budgetten vastgelegd voor het niet-infrastructurele, voor beeldvorming/communicatie en onderzoek/organisatie.

Met het meerjarenplan zijn door de gemeenteraad belangrijke gekwantificeerde doelstellingen voor 2010 aanvaard. Twee hoofddoelstellingen:

1. In 2010 kiest minimaal 37% van de Amsterdammers voor de fiets.
2. In datzelfde jaar moet Amsterdam minstens een 7,5 halen in het Tevredenheidsonderzoek Fietsers.

Het eerste doel is in 2008 al gehaald (38%); het gaat er 'alleen' nog om dit vast te houden. Wat de tevredenheid van fietsers betreft: Dit zo centraal stellen van opinies van burgers is in Nederland nieuw in fietsbeleid. Kopenhagen is op dit punt een voorbeeld geweest.

De waardering van fietsers wordt ook pas sinds 2006 echt jaarlijks gemeten met identieke vragen. Veel vragen in het jaarlijkse onderzoek gaan over fietsgebruik en redenen om wel of niet te fietsen; de kernvraag is die naar rapportcijfers op diverse aspecten van fietsbeleid – duidelijk geïnspireerd door de Kopenhaagse *Bicycle Account*:

	2006	2007	2008
Amsterdam als fietsstad	7,0	7,2	7,2
veilig gevoel op de fiets	6,3	6,6	6,6
aantal fietspaden	6,8	6,9	6,8
breedte fietspaden	6,7	6,7	6,7
onderhoud fietspaden	6,5	6,5	6,3
wachttijden bij stoplichten	?	6,4	6,3
gemak waarmee routes worden gevonden	7,0	7,1	7,3
fietsparkeermogelijkheden in de eigen buurt	6,3	5,9	6,2
fietsparkeermogelijkheden in het stadscentrum	5,1	4,9	5,0
fietsparkeermogelijkheden bij treinstations	5,7	5,8	5,6
fietsparkeermogelijkheden bij metrostations	5,3	5,8	5,5
fietsparkeermogelijkheden bij bus- en tramhaltes	?	4,9	4,6
aanpak fietsendiefstal	5,6	5,2	4,7

De veelheid aan vragen, de decimaal-nauwkeurigheid en de beperkte publiciteit eromheen maken het allemaal wat minder extern gericht dan de mooi vormgegeven *Bicycle Account* van Kopenhagen. Maar wat niet is, kan komen.

Inhoudelijk bezien is een fenomeen dat in de Kopenhaagse monitor in extreme mate optreedt, ook zichtbaar in Amsterdam: Op de meest algemene vraag, de totaal-vraag, zijn de antwoorden positiever dan op specifieke onderdelen. Verder: fietsparkeren en diefstal-aanpak, aan elkaar gerelateerd ook, scoren lager dan aspecten van het fietsnetwerk. Over ontwikkelingen in de oordelen valt nog weinig te zeggen.

Promotie en algemeen fietsgebruik

Amsterdam wil nadrukkelijk ook aan promotie van fietsgebruik werken. Terwijl fietsgebruik wijd verspreid is. Niet alleen 'veel' maar zeker ook 'wijd' in de zin dat zo ongeveer alle groepen Amsterdammers gemiddeld veel fietsen. Ongeacht leeftijd, inkomen, wijk of etnische achtergrond. Allemaal 'veel', maar tegelijk de ene groep nog beduidend meer dan de andere.

Van de Amsterdammers van twaalf jaar en ouder beschikt 77% over minimaal één bruikbare fiets. Per groep Amsterdammers is dit gemiddelde wat hoger of lager, maar zelden echt laag:

- In Amsterdam-centrum wonen relatief de meeste fietsbezitters (85%), in Zuidoost de minste (70%).
- Onder autochtone Amsterdammers is het fietsbezit het hoogst (85%), onder Amsterdammers van Marokkaanse (54%), Surinaamse (57%), Turkse (64%) en Antilliaanse afkomst (64%) het laagst.
- Het fietsbezit onder jongeren tot 24 jaar is lager dan onder 24-65-jarigen: 65% om 83%.
- Van de personen uit een huishouden met een inkomen lager dan € 700 per maand bezit 68% een fiets. Bij een huishoudinkomen van meer dan € 3.200 is dat aandeel 89%.

Zo'n 23% van de Amsterdammers bezit geen fiets. Een deel van hen zegt niet te kunnen fietsen. Aan de ongeveer 16% die dat wel kan, is gevraagd waarom zij geen fiets hebben. Vooral allochtone Amsterdammers noemen (de combinatie van) drie redenen: 'Geen fiets nodig hebben', vooral omdat in een grote stad als Amsterdam goed openbaar vervoer beschikbaar is als alternatief. Dat gebruik je dan ook vaker, zeker als je 'niet houdt van fietsen' en zegt dat 'de fiets geen comfort biedt'.

Bron: Amsterdam op de fiets!, O+S, het Amsterdams Bureau voor Onderzoek en Statistiek, september 2003.

Scholieren op de basisschool lopen meer, maar waarom?

Hoezeer het algemene beeld ook is dat 'iedereen fietst', laten bovenstaande cijfers ook zien dat vooral de combinatie van een lager fietsbezit onder allochtonen en onder jongeren als een bedreiging voor het fietsgebruik in de toekomst moet worden gezien. Andere onderzoeken bevestigen deze 'bedreiging' – al moet tegelijk ook niet voorbij gegaan worden aan niet-culturele redenen voor een minder fietsgebruik onder allochtonen. Zie bijvoorbeeld een onderzoek uit 2001 naar het reisgedrag van Amsterdamse kinderen uit de hoogste drie groepen van de basisschool. Ze lopen aanzienlijk vaker naar school dan dat ze fietsen. Weggebracht worden per auto of het openbaar vervoer nemen, gebeurt zelden. Dat laatste spoot aardig met het gemiddelde beeld in Nederland; het eerste – veel meer lopen dan fietsen – is uitzonderlijker.

Vervoerwijze huis-school van leerlingen van 14 basisscholen in Amsterdam, groepen 6, 7 en 8 (n=937) (in %)

	vaak	soms	nooit	totaal
lopend	60	18	22	100
zelf fietsend	22	22	56	100
achterop fiets of brommer	4	22	74	100
met de auto	9	36	56	100
met bus, tram of metro	6	8	86	100

Bron: Regioplan, Kind en fiets: een onderzoek naar het gebruik van de fiets door Amsterdamse basisscholen, Amsterdam maart 2001.

Dat de scholieren veel vaker naar school lopen dan fietsen, komt echter vooral doordat zij er dichtbij wonen: gemiddeld 700 m; ruim een kwart woont zelfs binnen 300 m. Het is dan domweg niet nodig de fiets te pakken. Bijna alle kinderen hebben wel een fiets. En zij die iets verder van school wonen, gebruiken die ook eerder.

Het is dus zeker niet alleen een cultuur-kwestie. In Amsterdam hebben kinderen met allochtone of autochtone achtergrond bijna even vaak een fiets en kunnen ze ook bijna even vaak fietsen. Althans, in technische zin kunnen ze het vaak wel, maar tegelijk zijn er sterke signalen dat onder allochtone kinderen de kunde van veilig fietsen gemiddeld minder ontwikkeld is, omdat ze het te weinig doen/oefenen – en ook niet door ouders begeleid.

Middelbare scholen: allochtone kinderen fietsen veel minder

De aanzienlijke verschillen tussen autochtone en allochtone kinderen worden duidelijker in een recent onderzoek onder 2400 Amsterdamse leerlingen uit de brugklas. In Amsterdam fietst 53% naar school tegen 89% landelijk. Echter, van de autochtone leerlingen fietst 84% (zo ongeveer het landelijk gemiddelde dus), van de allochtone leerlingen 29%. Dat komt niet door de afstand. De meesten wonen op een mooie fietsafstand, tussen de 1 en 5 km van school. Amsterdamse kinderen en dan specifiek de allochtone kinderen kiezen ook op die afstanden veel vaker voor het openbaar vervoer (40%). Natuurlijk, omdat het OV er is en kwaliteit heeft – en dat geldt zeker niet voor alle woon-school routes in Nederland. Toch lijkt er ook duidelijk een culturele component: Dat allochtone leerlingen minder vaak fietsen ligt voor een groot deel aan het voorbeeld dat zij krijgen in hun directe omgeving. Allochtone leerlingen die wel naar school fietsen, komen vaak uit een gezin waar door de familieleden veel gefietst wordt en door hun vriendjes en vriendinnetjes wordt vaker gefietst. Scholieren op het VWO gaan, los van afstand, op de fiets (91%); scholieren op het VMBO veel minder (29% slechts). Het verschil kan niet alleen verklaard worden uit ethniciteit. Het reisgedrag in de school-omgeving, van de vriend(inn)en en klasgenoten, speelt ook een grote rol.

Bron: O&S Amsterdam, Voorbeeld doet volgen: onderzoek naar vervoerskeuze van Amsterdamse brugklasleerlingen, 2007.

Promotie – een lijn en middelen

“Het blijft lastig, dat niet-infrastructurele”, erkent Ria Hilhorst. Ze bedoelt dat het lastig is om temidden van al die harde en dure kwesties die spelen, structureel voldoende tijd en budget te houden voor informatie en promotie. En dat al helemaal in een klassieke verkeersomgeving als de Dienst IVV. Zeker, de aandacht binnen Amsterdam voor promotie neemt duidelijk toe. Deels als element in city-marketing: Amsterdam ook internationaal ‘verkopen’ als fietshoofdstad. Deels als noodzakelijk onderdeel van het beleid gericht op de Amsterdammers: zorgen dat zoveel mogelijk mensen minstens in enige mate fietsen, dat zoveel mogelijk mensen bij ‘de fietsenden’ horen.

Amsterdam is aan de slag gegaan om in ieder geval alle communicatie-uitingen rond fietsverkeer in eenzelfde stijl te brengen. De slogan is *Amsterdam houdt van fietsen* – in woorden en in beeld:



Er worden diverse materialen gemaakt en verspreid. Zoals eenvoudige, leuke brochures over fietsen in Amsterdam – in het Nederlands en Engels.



Amsterdam is ook begonnen met simpele beloningsacties: een kadootje uitdelen aan fietsers bij de IJ-ponten tijdens de Week van de Vooruitgang. Maar nog steeds, moet Ria erkennen, is het allemaal wat mager en beperkt – en nog onvoldoende structureel. Hoewel de ambtelijke capaciteit voor fietsbeleid de laatste jaren aanzienlijk is toegenomen als vertaling van toegenomen politieke aandacht voor de rol van de fiets (inmiddels zo’n 2.5 fte op fietsbeleid bij DIVV), blijft het woekeren met de tijd en delven soft measures al snel het onderspit.

Actieplan Fietsbevordering

In Amsterdam neemt het besef toe dat er iets fundamenteels moet veranderen aan de fietsgeneigdheid, vooral bij jongeren. Op initiatief van de lokale Fietsersbond en op aandringen van de gemeenteraad worden niet-infrastructurele maatregelen voor fietsbevordering voorbereid. Start: acties rond fietsvaardigheidslessen; kunnen fietsen als de randvoorwaarde. Daaromtrent bestaan her en der in Amsterdam al tal van initiatieven; de gemeente wil dit nadrukkelijker coördineren.

9. Odense: promotie, experimenten en... fietspaden

Fietsstad Odense, met 187.000 inwoners de derde stad van Denemarken, kent een hoog fietsgebruik: 26% van alle verplaatsingen. Een fietsaandeel dat de laatste decennia duidelijk is toegenomen. Odense is bekend geworden als een stad met een vooruitstrevend, vernieuwend fietsbeleid. In de Europese benchmark-methodiek BYPAD komt Odense ook naar voren als de stad met het beste fietsbeleid van Europa. Dat heeft vooral te maken met een vierjarig experimenteerprogramma dat vanaf 1999 in Odense werd uitgevoerd, met financiële steun van het ministerie van Transport. Hoe vernieuwend, interessant en effectief is de aanpak in Odense, destijds en nu?



foto: Mette Johnsen

Het moet gezegd worden, anno 2009 is het perfect fietsen in Odense. Het fietsnetwerk toont gemiddeld een bijzondere kwaliteit, zeker ook voor Nederlandse begrippen. Weinig ouderdomsverschijnselen in de fietsinfrastructuur, weinig resterende knelpunten. Het algemene ervaren is alleen maar positief: comfortabel, relaxed, veilig. Hoe is men zover gekomen?

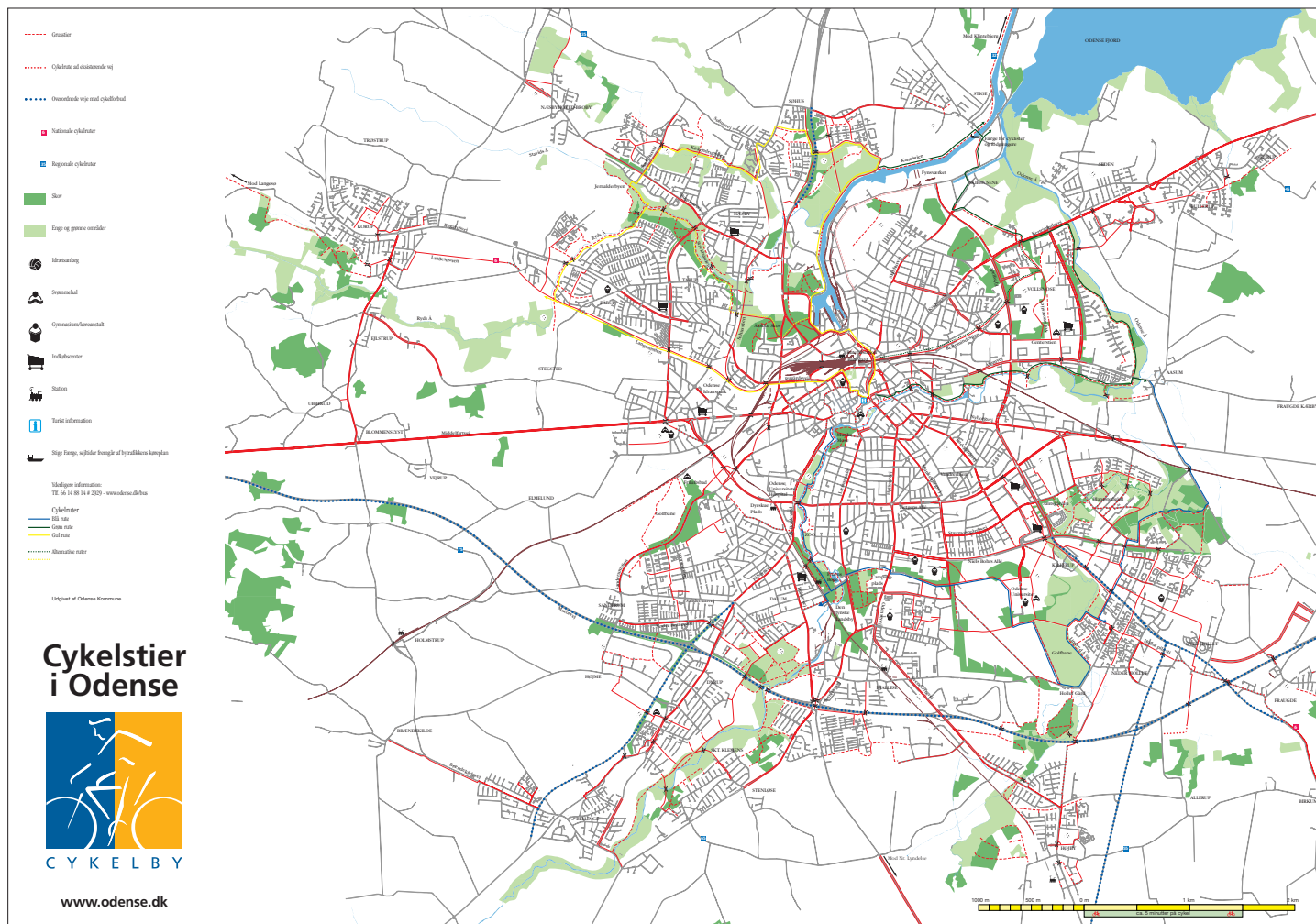
Vier jaar experimenten en stimuleren

Odense startte in 1999 zeker niet bij nul. De stad kende al lange tijd zowel een hoog fietsgebruik als een goed fietspadennet. Het fietsnetwerk omvat al sinds de jaren '80 ruim 350 km aan paden en stroken. Daarna kende het netwerk weinig uitbreiding meer. De aandacht ging vooral uit naar verbetering van de verkeersveiligheid en het comfort en naar de promotie van fietsgebruik. Sinds 1999 is het fietspadennet met niet meer dan enkele kilometers uitgebreid.

In het vierjarige programma werd Odense door het ministerie aangewezen als Nationale Fietsstad, met als doel er een groot aantal projecten uit te voeren en te testen, gericht op vergroting van het fietsgebruik door vernieuwende infrastructurele maatregelen en promotie-activiteiten. Als doel werd gesteld: 20% meer fietsverkeer in vier jaar, puur door het fietsgebruik aantrekkelijker te maken en meer onder de aandacht te brengen.

Het programma, waarbinnen uiteindelijk zo'n zestig projecten werden uitgevoerd, kende een budget van ongeveer € 2,5 miljoen. Gemeente en ministerie van Transport betaalden ieder de helft.

Het fietsnetwerk van Odense



Geen nieuwe routes, wel infrastructurele maatregelen

Het fietsnetwerk was dan al wel qua routes gereed, infrastructureel viel er ook in Odense nog veel te doen en is er ook veel gedaan in die vier jaar: kwaliteitsverbetering van bestaande routes, vooral vanuit veiligheidsoptiek.



Verder zijn enkele opvallende innovatieve maatregelen genomen, die al of niet als 'infrastructureel' zijn aan te duiden:

- Groene golf voor fietsers**
 Langs een fietsroute zijn tussen twee kruispunten over een afstand van zo'n 350 meter, 45 lage paaltjes neergezet, elk voorzien van een lampje. De lampjes gaan enkele seconden na elkaar op groen. Wie de lampjes volgt, heeft de juiste snelheid te pakken om van een groene golf te profiteren. De fietsers zijn er redelijk tevreden over. Probleem is echter dat fietsers nogal uiteenlopende kruissnelheden hanteren.
- Barometer telt 'zomaar' fietsers**
 Ook de fietsbarometer is een uitvinding van Odense (2002). Een werkelijke functionaliteit heeft die eigenlijk niet, het is meer een publicitaire, aandacht trekkende maatregel, die alle burgers goed zichtbaar wil maken hoeveel er gefietst wordt. Elke dag passeren 5.000 tot 10.000 fietsers de barometer. Ook het jaartotaal wordt geteld.

Proefproject in stadscentrum, 1984

Odense participeerde ook in een eerder stimuleringsprogramma van het Deense ministerie van Transport. In 1984 kregen vier steden, waaronder Odense, geld om een goede fietsroute aan te leggen. In Odense gebeurde dat in het stadscentrum. Het doorgaand autoverkeer was al in de jaren '70 uit dat centrum weggehaald, maar fietspaden ontbraken nog grotendeels. Terwijl ruim 12.000 fietsers daar dagelijks hun bestemming hadden. Naast echte voetgangersstraten, waar fietsers uitgezonderd werden van eenrichtingsverkeermaatregelen voor de auto, concentreerde de aandacht zich op herinrichting van enkele winkelstraten: een tweerichtingsfietspad van 3.50 meter breed, bijna gelijkvloers (3 cm lager), met brede voetgangerszones (4 à 5 meter) aan beide zijden.

Dit voorbeeldproject werd (ook) goed geëvalueerd. Belangrijkste uitkomst: het mengen van fietsers met de vele voetgangers viel veel positiever uit dan verwacht. Er vond slechts een zeer beperkt aantal (lichte) ongevallen plaats. Tegelijk was de waarde voor de fietsers groot: bestemmingen in, maar ook 'voorbij' het centrum werden veel beter bereikbaar.

Fietsparkeren: beperkte aantallen en mooie uitvoering



In het vierjarige experimenteerprogramma kreeg ook fietsparkeren de nodige aandacht. Op een centraal plein in de binnenstad is de parkeer-gelegenheid voor auto's ingewisseld voor een fietsenstalling met plaats voor 800 fietsen. Nabij de winkelstraten zijn nog eens 400 overdekte plaatsen gecreëerd op Kinopladsen. Meer verspreid in de binnenstad zijn nog zo'n 200 extra klemmen geplaatst. Ook nabij het hoofdstation van de spoorwegen werd de fietsparkeercapaciteit vergroot: 400 en 250 plaatsen.

De gerealiseerde aantallen fietsparkeerplaatsen zijn voor Nederlandse begrippen zeker niet hoog. Meest opvallend in de nieuwe fietsparkeervoorzieningen in Odense was dan ook niet de kwantiteit, maar veel meer de kwaliteit (al is kwaliteit natuurlijk beduidend gemakkelijker te realiseren als het om geringe aantallen plaatsen gaat!).



Parkeren voor het nieuwe treinstation



Parkeren aan de rand van het winkelhart (hoek Vestergade/Kongensgade)

Promotie van fietsgebruik

Meest opvallend aan het fietsbeleid in Odense is de relatief sterke en brede aandacht voor de promotie van fietsgebruik. In het vierjarige experimenteerprogramma, maar ook (en dat is eigenlijk nog heel wat opvallender) sindsdien, tot nu toe. En ook de komende jaren, zo staat gepland.

Er werd en wordt continu veel informatie verspreid, via internet (eigen website www.cykelby.dk), tv, radio, kranten, tijdschriften (in de lokale media verschenen in die vier jaar in totaal 806 artikelen over Odense Fietsstad) en lezingen. Voor de inwoners werd twee

keer een speciaal fietsmagazine gemaakt en verspreid. Het brede publiek, maar ook journalisten en verkeersdeskundigen werden steeds gevoed met nieuwe verhalen en informatie. En regelmatig met acties die op zichzelf niet wereldschokkend waren, maar waarvan de kracht eerder zat in de regelmatige opeenvolging:

- De jaarlijkse fietsdag in juni, met een tentoonstelling van normale en zeer ongewone fietsen, een *trialshow*, prijsvragen en verlotingen. Aantal bezoekers: meer dan 450.
- In oktober werden gedurende een week aan in totaal 5.000 fietsers chocolade en appels uitgedeeld, met als boodschap: bedankt voor de fietsrit. De fietsers kregen ook een ansichtkaart met feiten over het fietsgebruik in Odense.

Rode draad in deze acties is het streven om fietsgebruik neer te zetten als een modern lifestyle, onder meer via een grote campagne met billboards van hoge kwaliteit.

Nog meer voorbeelden van promotieacties: bedrijven

Jaarlijks wordt een landelijke *Fietsen naar het werk*-campagne uitgevoerd, met een groeiend aantal deelnemers: zo'n 8.000 in Odense en bijna 100.000 in heel Denemarken. De campagne is bijna identiek aan de Nederlandse *Fiets naar je werk*-actie: deelnemers formuleren een doelstelling in fietskilometers en houden hun gerealiseerde score bij.

Ook bekend in Nederland, in de wereld van vervoermanagement, zijn de bedrijfsfietsen die in een ander Odense-project centraal staan: fietsen voor het gezond en milieuvriendelijk afleggen van korte zakelijke ritten overdag. 29 bedrijven gebruikten samen 67 bedrijfsfietsen in een competitie *Wie fietst het meest?* De universiteit, met vijf fietsen, won: 4.600 km per fiets in zes maanden. Gemiddeld werd per dag op elk van de 67 fietsen zo'n 5 km gereden.

Voor de bedrijven zat er nog een extra aspect aan de kilometerwedstrijd vast: fietsen waarop minder dan 500 km was gereden, kostten alsnog 4.000 DKK. Als er meer dan 500 km gereden was, hoefde men maar 1.500 DKK te betalen.

Promotieacties in schoolverkeer

Zo'n 43% van de kinderen in Odense gaat per fiets naar de (basis)school. Dit percentage is de laatste decennia gestegen, vooral ook door de vele gerichte maatregelen van de gemeente. Met name snelheidsbeperking van het autoverkeer op schoolroutes en nabij schoolingangen heeft veel aandacht gekregen.

Vervoermiddelkeuze van leerlingen van openbare scholen in Odense in 2000 (in %)

auto	21
openbaar vervoer	14
lopen	23,2
fietsen	43,1

Bron: mededeling gemeente Odense

Nadat de gemeente voorheen vooral in infrastructuur investeerde, legt zij de laatste jaren meer het accent op communicatie. Er wordt vooral geëxperimenteerd met lowbudget-campagnes op maat om het fietsgebruik van kleuters en leerlingen van openbare scholen verder te stimuleren. Campagnes op maat zijn een essentieel onderdeel van het fietsbeleid in Odense. Geen dure brochures en billboards, maar campagnes om actieve en blijvende deelname te verwerven. Per leeftijdsklasse andere campagnes, met steeds wel als kern een fietsgebruikcompetitie. De belangrijkste doelgroepen zijn kleuters, kinderen en jongeren. Het idee is dat als kinderen jong goede ervaringen met fietsen opdoen, ze ook als volwassenen blijven fietsen.



foto: Mette Johnsen

Evaluatie

Het vierjarige stimuleringsprogramma in Odense is uitgebreid geëvalueerd (*Evaluering af Odense – Danmarks Nationale Cykelby, 2004*). In een omvangrijke enquête onder inwoners van de stad bleek ongeveer de helft bekend met de initiatieven die genomen werden in de vier jaar als 'Nationale Fietsstad'. De maatregelen die men het best onthouden had, waren infrastructurele verbeteringen: kortsluitingen, groene golf, veilige stallingen. Campagnes werden veel minder herinnerd. Men hechtte er ook beduidend minder waarde aan – speciaal de fietsers in het onderzoek. Deze resultaten zijn in lijn met de antwoorden die fietsers gaven en geven in een al langer lopend jaarlijks onderzoek, waarin gevraagd wordt welke maatregelen zij het belangrijkste vinden voor vergroting van het fietsgebruik. Meest genoemd zijn dan: de afstelling van verkeerslichten, het comfort van het wegdek en de mogelijkheden voor fietsparkeren. Overigens waren de inwoners van Odense erg tevreden over die fysieke voorzieningen: 82% vindt dat Odense 'excellente' fietsvoorzieningen kent.

De evaluatie liet verder zien dat de ontwikkeling in verkeersveiligheid positief was gedurende de vier programmajaren, maar dan wel even positief als in de jaren ervoor: 20% minder fiets-slachtoffers in vier jaar.

Om de ontwikkeling in fietsgebruik duidelijk te maken, werd in de evaluatie de periode 1999-2002 vergeleken met 1994-1997. Het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen van inwoners van Odense tussen 16 en 74 jaar steeg van 22.5 tot 24.6%. Tegelijkertijd was er vooral een daling in het openbaar vervoer te zien (van 8.2 naar 6.6%). De stijging in het fietsgebruik viel binnen de schommelingen die in de tijdreeks vanaf 1993 te zien waren. In grote lijnen schommelde het fietsaandeel rond de 25%. Zo was het in 1993, later (1996) daalde het tot net boven de 20%, sindsdien schommelt het tussen 23% en 27% (met 2000 als topjaar).

Odense, Kopenhagen, Nederland: overeenkomsten en verschillen

Voor niet-Denen is het al snel: in Denemarken wordt veel gefietst en speciaal in Odense en Kopenhagen, en ze voeren daar ook een ander type fietsbeleid uit. De manier waarop dan Odense en Kopenhagen bij elkaar worden geveegd, blijkt bij nadere beschouwing onterecht.

Kopenhaagse fietsambtenaren zijn verbaasd als verondersteld wordt dat men daar toch veel meer met promotie en campagnes bezig is. Het is immers niet waar, volstrekt niet. Odense daarentegen is écht de fietspromotiestad. Met tegelijk ook een perfecte fietsinfrastructuur. Beter wellicht nog, grosso modo, dan in Kopenhagen. De hoofdstad, waar promotiecampagnes net zo ontbreken als in Nederlandse steden, maar waar fietsgebruik wel een uniek en overdonderend cultuurfenomeen is en waar fietsbeleid ook sterk politiek leeft (veel sterker weer dan in Nederland gebruikelijk).

Waar Odense en Kopenhagen misschien nog het meest in overeenkomen, vergeleken met Nederland: de fietsers gaan zo hard, het is allemaal zo serieus, zo 'utilitair'. Nergens de halfomvallende, drie breed fietsende schoolmeisjes, kletsend en sms'jes tikkend, onderwijl de iPod beluisterend. Vooral keurige *commuters*, snel rijdend, de verkeersregels voor Nederlandse begrippen in extreme mate navolgend.

Na de experimenteerjaren ging Odense door met fietsbeleid. Misschien voor een tijdje wat minder intensief, maar net zoals het fietsbeleid niet startte in 1999, eindigde het ook zeker niet in 2004. Het infrabeleid ging door. Met onder andere spraakmakende projecten over *environmental zones* in woonwijken: meer veiligheid en meer gebruik van de openbare ruimte door toegang voor autoverkeer tot de woonwijken te verminderen en snelheden sterk in te dammen. En ook de promotieacties en de innovatieve projecten gingen door. Een enkel voorbeeld: in Odense werd een continue fietsverlichting beproefd, bij 2.000 fietsers die gratis een speciaal lampje kregen (2006). Bij fietsers met continu licht aan werden gemiddeld 32% minder ongevallen gemeten dan bij de niet-gebruikers.

Fietsen in Odense, 2009

Voor fietsers lijkt Odense op dit moment een bijna perfecte stad. Sowieso waar het om omvang en afstanden gaat. Het is maximaal 4 tot 6 km van de buitenste randen van Odense naar het stadshart. Lokale verplaatsingen zullen dus zelden boven 5 km komen.



Ansgargade (deel van de centrumring): geen fietsvoorzieningen, wel veel autoverkeer dat op de net wat te brede of te smalle strook fietsers met hoge snelheid en op korte afstand inhaalt.



Cityring/Klosterbakken bij Munkemoellestraede: geen fietsvoorzieningen en zelfs verboden voor fietsers. Dit lijkt nogal een tekentafelkeuze omdat diverse fietsbestemmingen zo formeel onbereikbaar zijn geworden, inclusief de fietsklemmen niet ver voorbij dit bord...

Verder is het zeker niet alleen het fietsen dat een relaxte indruk maakt in Odense. Alle weggebruikers lijken zich in het algemeen nogal 'aangepast' te gedragen. Scherpe snelheids-overtredingen van automobilisten zijn zeker niet overheersend. En niet alleen de fietsinfrastructuur is perfect in kwaliteit en onderhoud. Het geldt eigenlijk voor de gehele openbare ruimte (of wijdser nog, voor 'alles' in Odense). De stad maakt daarmee een wat kleinsteedse indruk – perfecte omstandigheden voor ontspannen(d) fietsgebruik.

Natuurlijk, de infrastructuur voor fietsers is ook in Odense niet 'af'. Er zijn zeker locaties te vinden waar fietsers meer bescherming tegen het autoverkeer zouden moeten krijgen. En ook zijn de fietsers zeker niet overal 'koning'.

Vooraf ook vallen de grote aantallen geregelde kruispunten op. Tamelijk kleine, compacte kruispunten, met vaak erg weinig autoverkeer, en toch een ouderwets aandoende VRI met erg lange wachttijden voor alle verkeer.

Perfekte fietsvoorzieningen: foto-impressie



Een zeer directe route vanuit het zuiden naar het stadscentrum van Odense. Via de Allegade, een schitterend fietspad + voetpad door het park Munk Mose en over de speciale fietsbrug. Terwijl het autoverkeer om moet rijden via de oost- of westkant.



Een mooie en comfortabele nieuw aangelegde fietsroute aan de zuid- en oostkant van het stadscentrum. Door het materiaalgebruik goed passend bij het stadscentrum. Op de linkerfoto de route bij de opnieuw aangelegde Knuds Plads. Midden de ook qua ontwerp bijzondere en slimme aansluiting tussen een tweerichtingspad en de eenrichtingspaden langs de Overgade. Rechts dezelfde route-uitvoering in noordelijke richting (Thriges Gade).



Een voorbeeld van wat overal te zien is in Odense: comfortabele, brede fietsstroken en fietspaden (hier op Nonnebakken/Absalonsgade).

Ook op de Nonnebakken: fietsers richting centrum bleken een stukje af te snijden via het – dalende – (voet)pad door het park. De oplossing? Asfalt voor het stoeprandje om deze afslaan de fietsbeweging te faciliteren!

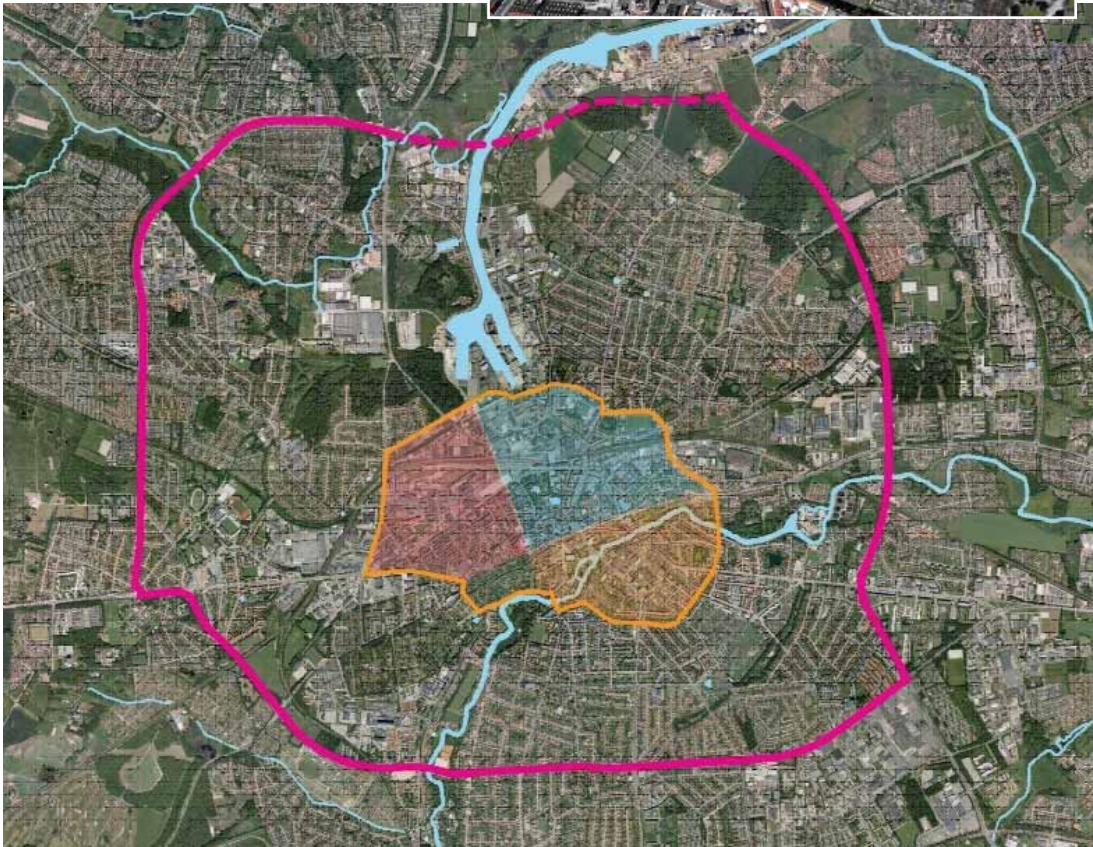
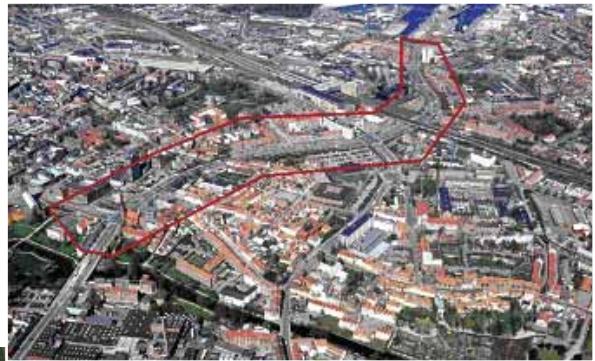
Een nieuw fiets- en verkeersbeleid

Odense is toe aan een volgende stap. En die gaat er komen. In 2009 zijn nieuwe plannen ontwikkeld, specifiek voor fietsbeleid maar ook algemener voor alle verkeer in Odense. De belangrijkste verandering, wellicht 'verbetering', is dat het fietsbeleid nu nadrukkelijk integraal deel van het verkeersbeleid is. Fiets als middel, niet als einddoel. Want het verkeersplan heeft als kern dat het autoverkeer rond het stadscentrum teruggedrongen gaat worden. Voor het eerst in de geschiedenis van Odense, trouwens. Na de aanleg van een brug over het kanaal aan de noordkant van Odense, moet de Thriges Grade sterk afgewaardeerd worden. Nu is dat behalve de oostkant van de cityring vooral een centrale auto-as dwars door de stad heen. Een nadrukkelijk autodomein, op zeer korte afstand van het centrum.



De drukke noord-zuidas voor autoverkeer, Thriges Gade/Torvegade/Albanigade. Tegelijk ook een belangrijke fietsroute met goede fietsvoorzieningen. Zeker aan de noordkant, bij het kruispunt met de Oerstre Stationsvej, is de Thriges Gade nu nog echt een autohotspot, waar het fietsverkeer tweede orde is.

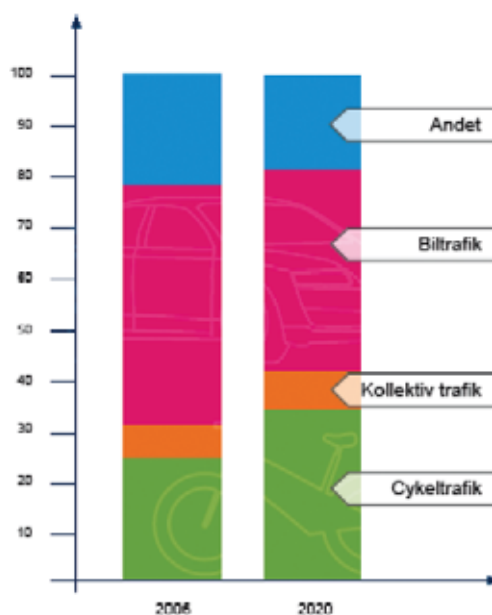
Met de afronding van de buitenring (paars op de tekening hieronder) en de daardoor mogelijke afwaardering van de Thriges Gade, moet binnen de (oranje) centrumring/parkeerring een sectorenmodel kunnen gaan functioneren. En rond de opnieuw in te richten Thriges Gade zijn tal van ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.



Odense stelt zich met dit plan aanzienlijke kwantitatieve doelen. Het aandeel autoverkeer moet dalen van 46% naar 39%. En het aandeel fietsverkeer moet stijgen van 25% naar 34% in 2020.

Dat is zeker een aanzienlijke opgave voor het fietsbeleid. Maar tegelijk moet het fietsgebruik in de toekomst echt kunnen gaan profiteren van de beoogde terugdringing van de rol van het autoverkeer in en rond het centrum. Verder zal het infrastructuurbeleid voortgezet worden. Jaarlijks grofweg 1% uitbreiding van het fietsroutenet. Meer dan om uitbreiding van het net, blijft het aan de infrastructuurkant gaan om kwaliteitsverbetering: meer veiligheid maar zeker ook meer snelheid (kortere wachttijden) op kruispunten. Ook het fietsparkeerbeleid zal voortgezet worden: zo'n 1500 plaatsen extra bij de treinstations, rond de 1000 plaatsen in het centrum.

En ook de grote aandacht voor innovatie, promotie en campagnes, die het fietsbeleid van Odense beroemd heeft gemaakt, wordt gecontinueerd: de helft van het fietsbudget van gemiddeld een kleine miljoen euro per jaar.



Nationaal fietsbeleid in Denemarken (5,5 miljoen inwoners)

In 2009 is een nieuw mobiliteitsplan vastgesteld, waarin, veel meer dan de laatste tien jaar, het fietsverkeer weer een duidelijke rol speelt. Daarmee moet de dalende lijn in het Deense fietsgebruik worden gestopt.

De regering wil de komende zes jaar zo'n € 22 miljoen per jaar besteden aan fietsbeleid. Enkele miljoenen per jaar voor fietspaden langs nationale wegen en verder vooral subsidie (in principe 30%) op lokale fietsprojecten.

Ter vergelijking: Nederland (met drie keer zoveel inwoners, ruim 16 miljoen) kende voor de decentralisatie van verkeersbeleid rond 2000 een subsidieregeling voor fietsbeleid met een jaarlijks budget van zo'n € 25 miljoen. Na de decentralisatie was het aan provincies en stadsregio's om te bepalen waaraan de subsidiebudgetten werden besteed. Verschillende onderzoeken geven aan dat sinds 2000 jaarlijks duidelijk meer dan € 50 miljoen subsidiegeld aan fietsprojecten wordt besteed.

Nog een vergelijking. In het Vlaamse deel van België (6,2 miljoen inwoners) werd de laatste jaren een intensief fietsbeleid gevoerd. De geplande uitgaven van het Vlaams Gewest op dit onderwerp omvatten liefst € 60 miljoen per jaar. Dat zal in de praktijk zeker minder zijn geworden, maar toch aardig in dezelfde orde van grootte!



foto: Mette Johnsen

10. Freiburg: stabiel beleid en stijgend fietsgebruik

Midden jaren negentig portretteerde Verkeer en Waterstaat een aantal fietssteden binnen en buiten Nederland, waaronder Freiburg. De Zuid-Duitse stad Freiburg toonde toen hoe de fiets vooral een opvallend positief imago in de lokale samenleving had – en niet alleen een essentieel element in het functioneren van het stedelijk verkeerssysteem was. Hoe verliep de ontwikkeling van het fietsverkeer en -beleid in Freiburg sindsdien?



foto: Graham P. Smith

De blauwe brug over het spoor met rechts de stationsfietsenstalling mobile

Dat de milieuvriendelijke vervoerwijzen in Freiburg een centrale rol spelen, valt een bezoeker die per trein arriveert direct op. Over de sporen van het Centraal Station ligt de trambrug met directe toegang tot de perrons. Daarnaast de fietsbrug en ertussenin *mobile*, de nieuwe fietsenstalling voor duizend fietsen met allerlei diensten voor fietsers en ov-gebruikers. Wie Freiburg benadert via het internet, wordt de centrale rol van openbaar vervoer en fiets ook snel duidelijk: er staan foto's van fietsers en trams op de website en er is uitgebreide en goed toegankelijke informatie over wat Freiburg te bieden heeft voor fietsers en ov-gebruikers. Burgers worden uitgenodigd om mee te discussiëren over de toekomstige ontwikkeling van hun stad. Deze uitgebreide opinievorming was van belang voor het nieuwe *Verkehrsentwicklungsplan 2020* en het nieuwe *Flächennutzungsplan 2020* (een soort structuurplan), beide in de definitieve vorm verschenen in 2008. Verkeer en ruimtelijk beleid staan zo in twee beleidsplannen dicht bij elkaar, maar zijn ook in de praktijk van Freiburgs beleid nauw verweven. En misschien is daarmee direct al wel dé succesfactor van het Freiburgs fietsbeleid benoemd: het start echt bij ruimtelijk beleid, gericht op zo kort mogelijke afstanden. In het *Verkehrsentwicklungsplan*: "Die beste Strategie der Verkehrsplanung ist es, Verkehr zu vermeiden. Das kann nur gelingen, wenn man die Ziele näherrückt, die jeder täglich erreichen will oder muss."

Prettige omstandigheden

Freiburg is een boeiende stad met een prettig leefklimaat in een aantrekkelijke omgeving: Schwarzwald, Vogezen, de wijn- en boomgaarden van het heuvelachtige Markgräflerland, de Elzas en Zwitserland liggen vlakbij. Met 1.800 zonuren per jaar is Zuid-Baden de regio met het meest gunstige klimaat in Duitsland. Fietsen draagt als een mozaïeksteentje bij aan dit goede leefklimaat in de breedste zin van het woord. Freiburg (218.000 inwoners) vormt het economische, wetenschappelijke, culturele en administratieve centrum van Zuid-Baden in de Bovenrijnvlakte. De stad biedt werk aan ongeveer 120.000 mensen, van wie iets meer dan de helft forenzen, de meeste vanuit de regio. De dienstverlenende sector en vooral veel kleinere technologiebedrijven vormen de ruggengraat van de economie. De 30.000 studenten aan de universiteit en verschillende hogescholen maken Freiburg tot een kennisstad. De bevolking is sinds 1950 met meer dan 80% toegenomen en groeit nog steeds. Qua werkplekken is Freiburg de stadsregio met het grootste groeipercentage in Baden-Württemberg. Toch is het nog steeds een compacte stad met korte afstanden. Van de inwoners woont 90% binnen een cirkel van 7,5 km rondom de markt met de gotische domkerk. In dit gebied bevindt zich ook het merendeel van de werkplekken. Daar komt nog bij dat het stadsgebied vlak is. Goede voorwaarden dus voor fietsgebruik.



Fietsnetwerk

Freiburg voert sinds 1976 een actief fietsbeleid en heeft daarin jaarlijks gemiddeld € 836.000 geïnvesteerd. De afgelopen vijftien jaar werd er fors gewerkt om het fietsnetwerk verder uit te breiden. Zo is – op een paar ontbrekende schakels na – een samenhangend en fijnmazig fietsnetwerk ontstaan dat alle wijken met de binnenstad en met elkaar verbindt. Dit fietsnetwerk heeft inmiddels een totale lengte van 420 km, waarvan 170 km fietspaden, 130 km door 30-km/uur-gebieden (waarvan 90 km fietsstroken) en 120 km op plattelandswegen. Zonder enige onderbreking kan men via de autovrije *Dreisam*-fietsroute, een brede oeverweg, de stad in oost-westelijke richting doorfietsen.

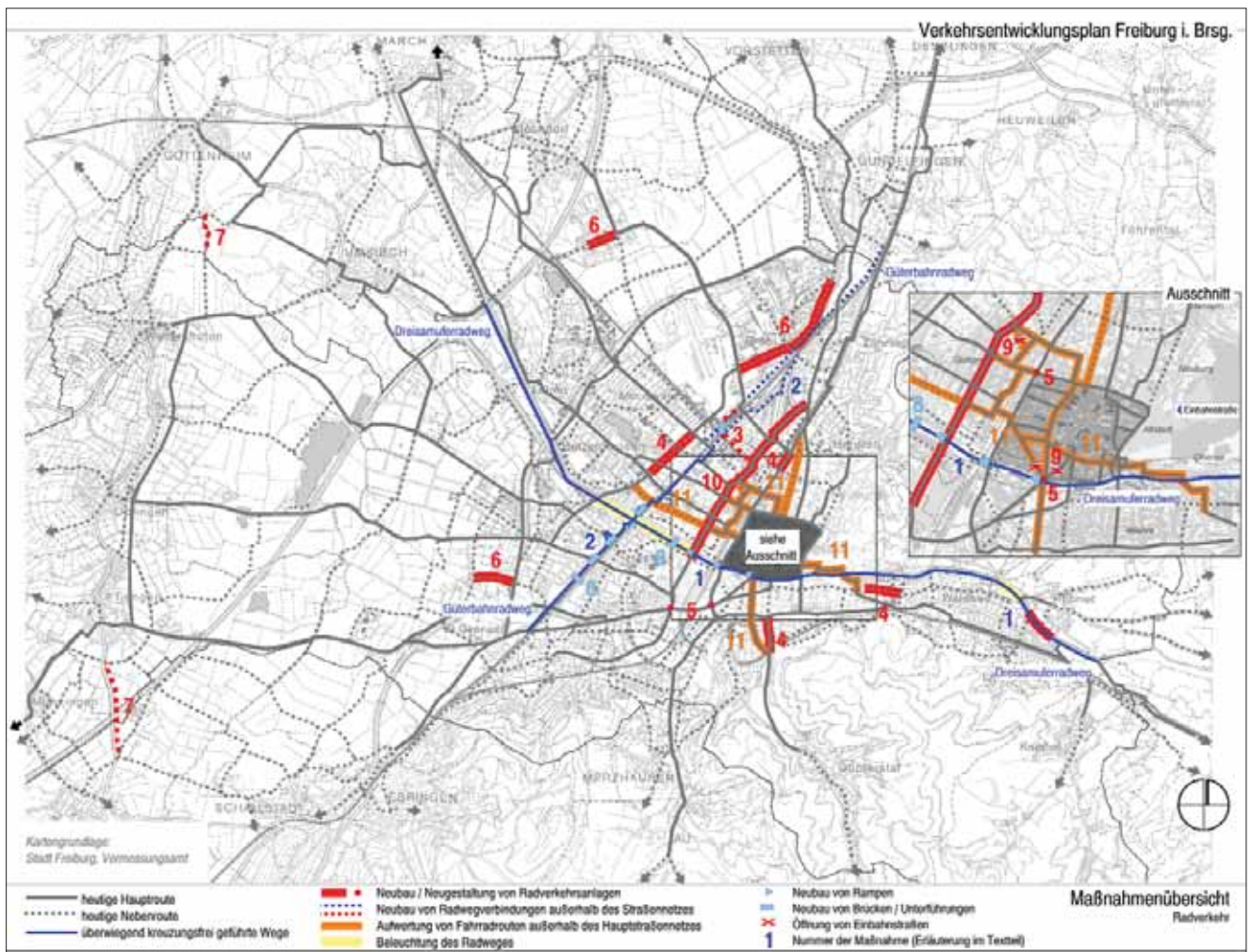
Toch moet de gemeente Freiburg verder aan haar fietsnetwerk werken, want veel fietsvoorzieningen voldoen niet meer aan de huidige kwaliteitseisen. Door het intensieve fietsgebruik komt het op bepaalde trajecten tot capaciteitsproblemen, omdat de fietspaden gewoon veel te smal zijn. Dit betreft vooral de fietsvoorzieningen uit de jaren '60. Op het westelijke traject van de drukke ringweg – met veel auto's én fietsen – rond het autovrije centrum zal de situatie in de toekomst duidelijk verbeteren. De gemeenteraad heeft besloten dat er een stadsboulevard komt met royale ruimte voor fietsers en voetgangers. "Met de gewone fietspaden op het trottoir kennen we veel conflicten tussen fietsers en voetgangers", legt Hendrik Schmitt, fietscoördinator van de gemeente Freiburg, uit. "Om die te voorkomen leggen we, waar de situatie het toelaat, op hoofdwegen fietsstroken op de rijbaan, in plaats van fietspaden op het trottoir."

Fietsers in eenrichtingsstraten

Wat in Nederland al lang standaard is, is en wordt in veel Europese landen nog bevochten: eenrichtingsstraten ook toegankelijk voor fietsers in de tegenrichting. Freiburg is daar al relatief ver mee. Van de 120 eenrichtingsstraten in de stad is ongeveer de helft ook voor fietsers in de tegenrichting bruikbaar. En er zullen er nog meer volgen.



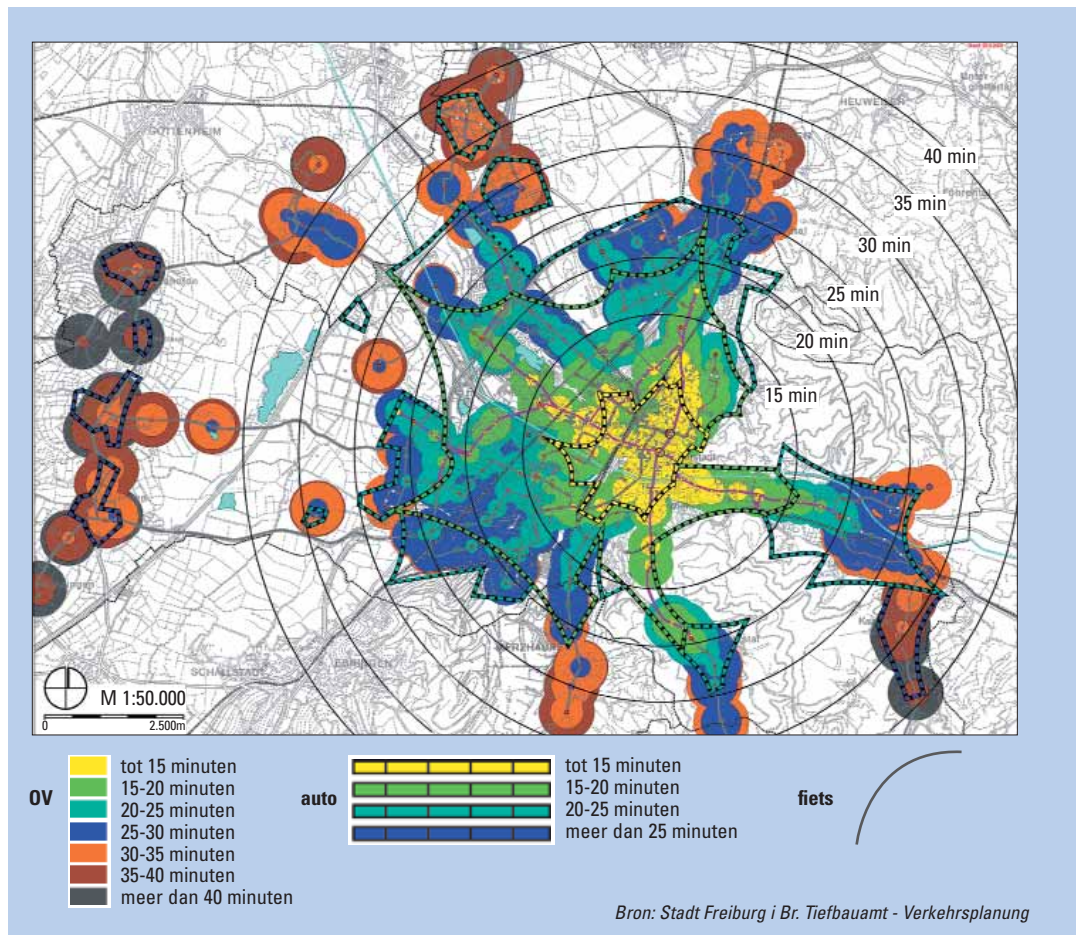
De afgelopen jaren zijn vele maatregelen uitgevoerd en – vooral in de wisselwerking met elkaar – ook effectief gebleken. Niet alleen fietsmaatregelen, ook vele andere maatregelen van het goed afgestemde verkeersbeleid. Hoofdpunten van het verkeersbeleid waren en zijn: het ov-netwerk uitbouwen, het fietsnetwerk afmaken, 30-km/uur-zones in de verblijfsgebieden realiseren, rijstroken op een aantal hoofdwegen verminderen of versmallen, en een sturend autoparkeerbeleid. Met de herziening van het *Verkehrsentwicklungsplan* zijn de oude doelstellingen en maatregelen geactualiseerd, maar tegelijk inhoudelijk weinig gewijzigd. Het Verkehrsentwicklungsplan 2020 bevat een concreet overzicht van prioritaire maatregelen en hun kosten. In totaal gaat het om een investering in fietsvoorzieningen van € 8,9 miljoen. De kaart laat zien dat vooral nabij het centrum maatregelen op stapel staan. Duurste project is de aanleg van een fietsroute langs het (goederen-)spoor, aan de westkant van de stad (€ 2,6 miljoen). De Dreisamuferradweg, van oost naar west dwars door de stad, is in eerdere jaren al ver gevorderd. De afronding – met vooral ook verlichting – staat voor € 0,6 miljoen in de planning. In het maatregelenpakket worden ook de eerste stappen gezet in de dure maatregelen om barrières te overwinnen: bruggen over de Dreisam en over het spoor (nrs. 8 op de kaart: € 1,4 miljoen).



Reistijden in kaart gebracht

De realisatie van dit samenhangende, fijnmazige stedelijke fietsnetwerk met directe fietsverbindingen heeft, samen met de voor de andere vervoerwijzen getroffen maatregelen, de concurrentiepositie van de fiets duidelijk verbeterd. In het kader van de inventarisatie voor de herziening van het *Verkehrsentwicklungsplan* werd in 2002 ook uitgebreid onderzocht hoeveel tijd er met welk vervoermiddel nodig is om vanuit bepaalde plekken van de stad naar de Bertoldsbrunnen, een tram- en busknooppunt in het hart van de stad, te komen. Zie de kaart.

Reistijdenvergelijking ov, fiets en auto in Freiburg

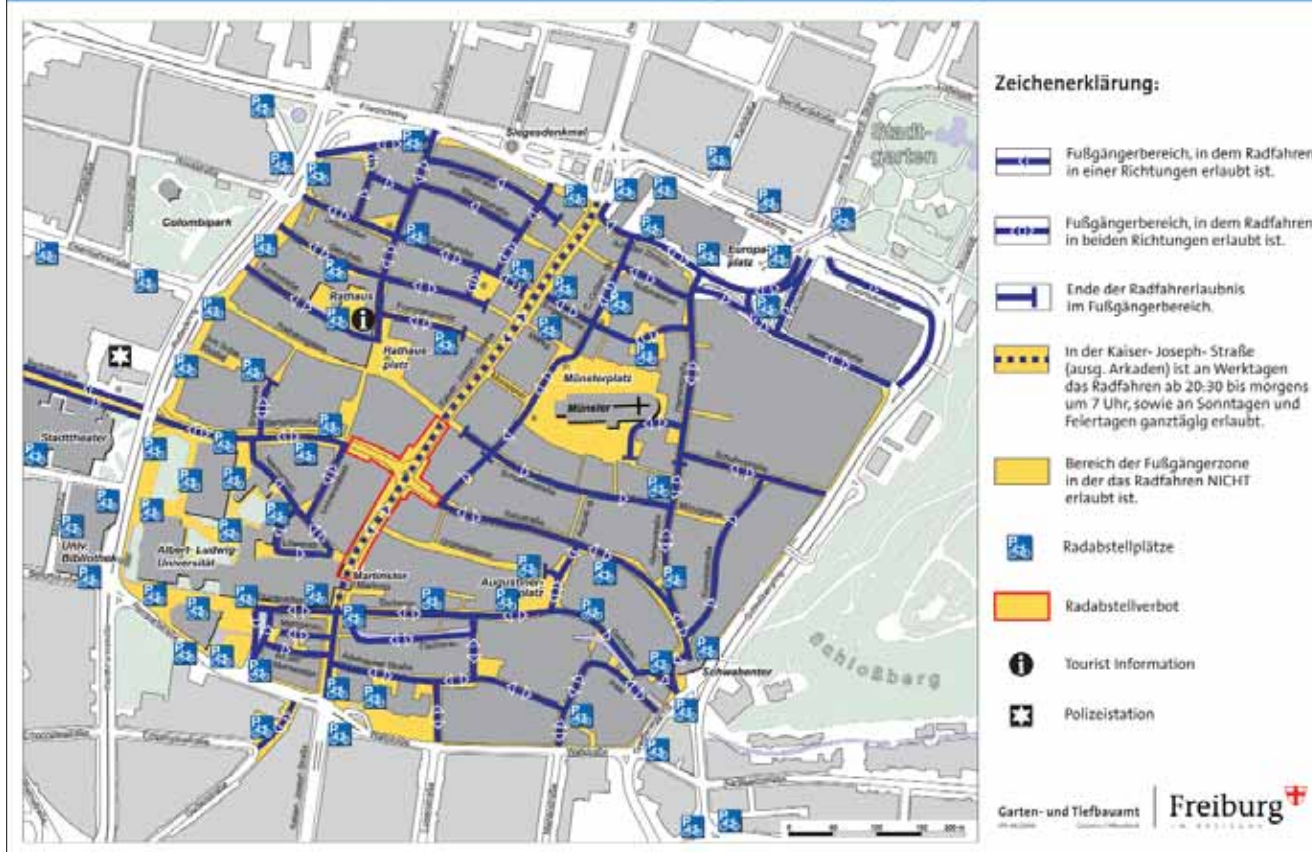


De kaart laat zien dat fietsen de snelste vervoerwijze is voor afstanden tot en met zo'n 3 km. Met de fiets bereikt men de Bertoldsbrunnen vanuit de eerste schil rondom de binnenstad binnen vijftien minuten. Fietsend is het knooppunt binnen dertig minuten bijna vanuit de gehele kernstad te bereiken, net zo vlug als met het openbaar vervoer. Dankzij een paar snelle hoofdwegen heeft de auto daar vaak maar twintig minuten voor nodig. Het ov is alleen sneller dan de fiets vanuit een paar directe stationsomgevingen in de buitenste westelijke wijken. Er zijn waarschijnlijk niet zoveel steden die überhaupt de waarde van dergelijke kennis van de concurrentieposities van verschillende vervoerwijzen zien. En er zijn beslist nog minder gemeenten die zo gedetailleerd gegevens over de benodigde reistijden hebben en deze ook in kaart brengen. Navolgenswaardig!

Fietsparkeren

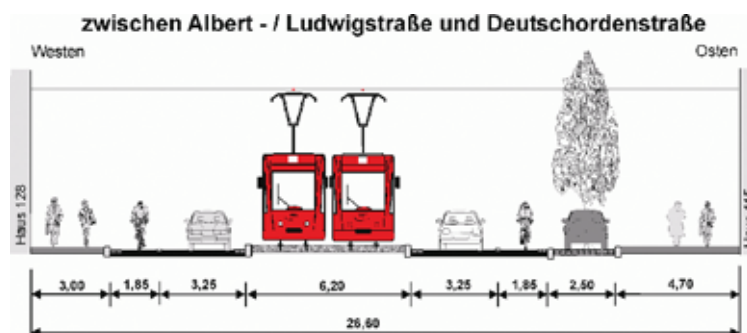
Fietsparkeren was tien jaar geleden een van de zwakke punten van Freiburgs fietsbeleid. Er was een groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen en de bestaande waren vaak *Felgenkillers*. Dit is inmiddels sterk veranderd. Sinds 1987 is het aantal stallingsplaatsen in de binnenstad fors toegenomen van 2.200 naar 6.000. In de gehele stad zijn nu zo'n 9.000 plaatsen, de meeste in de centra van de wijken en bij de tramhaltes. In het centrum zijn de fietsparkeervoorzieningen geclusterd in groepjes van – hoogstens – enkele tientallen (zie de kaart op pagina 102).

Fahrradfahren in der Freiburger Fußgängerzone



In de drukste en krapste winkelstraat, Kaiser Joseph Straße, is fietsparkeren verboden. En het rijden op een fiets gedurende openingstijden van de winkels evenzeer. Verder is in Freiburg vooral opvallend dat vele centrumstraatjes die voetgangersgebied zijn wel toegankelijk zijn voor fietsers, maar dan in één richting.

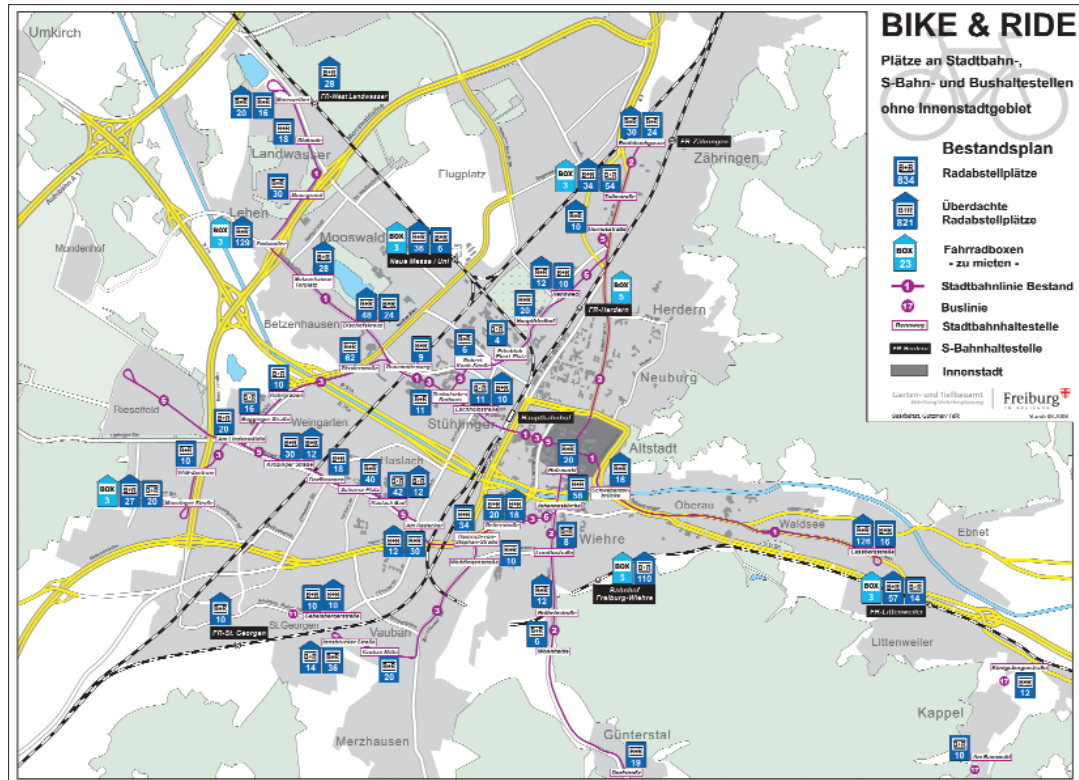
De hoofdwinkelstraat Kaiser Joseph Straße gaat aan de noordkant, buiten de Ring, over in de Habsburgerstraße. Die belangrijke radiaal wordt heringericht. Een omvangrijk project, waarbij de straat van 1600 meter twee jaar lang op de schop gaat. Het dwarsprofiel laat iets zien van de keuzes in het verkeersbeleid van Freiburg. Ruim baan voor de tram, nog 'slechts' twee rijstroken voor het autoverkeer en één parkeerstrook. Voor de fietsers is er twee keer een 1.85 mtr breed aanliggend fietspad.



Het beeld is duidelijk: de fiets krijgt een serieuze plaats, maar in Freiburg zeker ook niet volop de ruimte en niet de meeste ruimte.

Bike & Ride: aanzienlijke omvang

Opvallend in Freiburg is verder dat ook voor de wat kortere, zeg regionale verplaatsingen, sterk ingezet wordt op de fiets in combinatie met openbaar vervoer. En dan niet zoals in Nederland vooral in combinatie met treingebruik, maar de fiets in combinatie met de bus en tram (Stadtbahn). Op de kaart is een groot aantal haltes met enkele tientallen fietsparkeer-voorzieningen te zien.



Ook de combinatie fiets en trein is sterk gefaciliteerd. In 1999 werd bij het station aan beide kanten van de sporen een *mobile* geopend, een mobiliteitscentrum voor fietsers en ov-gebruikers. Onder één dak zijn er een fietsenstalling met een capaciteit van 1.000 stallingplaatsen, fietsverhuur en-reparatie en een fietswinkel te vinden. Ook de kantoren van de plaatselijke afdelingen van de fietsersbond ADFC en de Verkehrsclub Deutschland, een mobiliteitscentrale die reizigers adviseert en treinkaartjes verkoopt, hebben een plek gekregen. En ook nog een café met uitzicht op spoor en stad. Fietsers die van de stadzijde komen, bereiken de fietsenstalling via de blauwe brug die met de opening van het *mobile* autovrij is gemaakt. Via de ov-brug zijn er directe toegangen naar alle perrons.



In de trams en bussen mag de fiets niet mee. Er is geen plaats voor de naar verwachting te grote vraag. In de regionale trein mag de fiets wel mee, 's avonds zelfs gratis. En in de belangrijkste spoorverbinding RheintalBahn (Offenburg – Freiburg – Basel) mag het na de ochtendspits, en gratis.

Fietsgebruik

Het actieve fietsbeleid van Freiburg heeft er zeker toe bijgedragen dat het fietsgebruik, als het om de lokale verplaatsingen gaat, sinds begin jaren '80 bijna verdubbeld is. In 1999 pakten de inwoners van Freiburg de fiets voor 28% van hun lokale verplaatsingen. Dat komt neer op zo'n 22% van alle verplaatsingen. Het autogebruik bij lokale verplaatsingen nam tegelijk aanzienlijk af: van 38% naar 29%. Samen zijn de milieuvriendelijke vervoerwijzen (ov, fiets, lopen) goed voor 70% van alle lokale verplaatsingen, waarmee Freiburg een topper is in Duitsland.

Ontwikkeling van de vervoerwijzekeuze van inwoners van Freiburg, 1982-1999, intern/lokaal verkeer

vervoerwijze	aandeel interne verplaatsingen (in %)		
	1982	1989	1999
personenauto - bestuurder	29	29	23
personenauto - passagier	9	7	6
ov	11	18	18
fiets	15	21	28
lopen	35	24	24
overig	1	1	1
totaal	100	100	100

Bron: Stadt Freiburg, Verkehrsentwicklungsplan Freiburg, Teil A: Problemanalyse, p.21

Gefietst wordt er in Freiburg het hele jaar, door bijna iedereen, voor alle afstandsklassen en reismotieven. Het meest wordt gefietst in de leeftijdsgroep 18-29 jaar: 41%. Maar zelfs de 70-plussers pakken de fiets nog voor ruim 14% van hun verplaatsingen.

Vervoerwijzekeuze van inwoners van Freiburg naar reismotieven, lokale verplaatsingen, 1999

reismotief	aandeel lokale verplaatsingen (in %)						
	woon-werk	zakelijk	woon-school	winkelen	halen en brengen	recreatief	overig
personenauto	37	47	10	26	53	25	23
ov	15	10	27	17	11	15	14
fiets	34	27	36	25	17	29	28
lopen	13	14	26	31	19	30	33
totaal	100	100	100	100	100	100	100

Bron: Stadt Freiburg, Verkehrsentwicklungsplan Freiburg, Teil A: Problemanalyse, p.27

Integraal beleid

Het succes van het fietsbeleid zal vooral te verklaren zijn door de samenhang in het totale verkeersbeleid. Het fietsbeleid is een integraal onderdeel van een verkeersbeleid dat het *Umweltverbund* consequent bevordert en tegelijkertijd autorijden ontmoedigt. Daarmee verbonden is, zoals aan het begin al aangehaald, een ruimtelijk beleid dat erop gericht is afstanden kort te houden en zo onnodig verkeer te vermijden. Daarbij horen ook nieuwe, gedeeltelijk autovrije woonwijken, zoals Rieselfeld en Vauban, op fietsafstand van de binnenstad, en een actief locatiebeleid voor grote bedrijven en supermarkten. Verena Breidt, voorzitter van de afdeling Freiburg van de ADFC vat de situatie in Freiburg als volgt samen: "Fietsbeleid was in Freiburg nooit een aangelegenheid van een bepaalde politieke partij. Onafhankelijk van de politieke kleur is er de afgelopen 35 jaar altijd iemand geweest die aandacht heeft besteed aan de bevordering van het fietsverkeer. Iedereen weet wat hij aan de goede leefbaarheid in Freiburg en omstreken heeft. Iedereen kent ergens vlakbij een wijnboer of een boer met natuurproducten. Daar gaat men gewoon met de fiets naartoe. Waarschijnlijk is het de unieke combinatie van een zeker conservatisme, dat waarden wil bewaren, en kritische, milieubewuste burgers, die Freiburg zo bijzonder maakt."



II. Gent: stimuleren en sensibiliseren

Relatief compact, vlak, veel studenten: Gent kent goede voorwaarden voor intensief fietsgebruik. Sinds 1993 voert de gemeente actief fietsbeleid om die voorwaarden te benutten. Dat lukt: Gentenaren pakken de fiets. En doordat politici en ambtenaren hebben nagedacht over het fietsen, is het Gentse verkeersbeleid in beweging gekomen. Het fietsbeleid heeft geleid tot een lokaal mobiliteitsbeleid dat als het meest dynamische van Vlaanderen wordt beschouwd.

Gent (237.000 inwoners) ligt aan de samenvloeiing van Leie en Schelde, op een knooppunt van water-, spoor- en autowegen in Oost-Vlaanderen. De haven, de metaal- en auto-industrie en de dienstverlenende sector, waaronder veel ziekenhuizen, vormen de steunpilaren van de economie. 60.000 studenten aan de universiteit en drie hogescholen en evenveel scholieren grotendeels uit de regio, maken Gent tot een kennisstad met veel jonge mensen. De samenwerking van onderwijsinstellingen en bedrijven leidt tot veel startende en innovatieve ondernemingen. Als winkel- en uitgaanscentrum trekt Gent veel bezoekers uit de regio en als congres- en jaarbeursstad uit het hele land. In die levendige stad vindt de fiets steeds beter zijn plaats. Momenteel nemen Gentenaren voor 15% van hun verplaatsingen de fiets (lopen 18%, openbaar vervoer 8% en auto 59%). Dat is wel eens anders geweest. Tot in de jaren '70 was er, net als voor het cultureel-historische erfgoed, weinig aandacht voor lopen en fietsen. Economische expansie en een vlotte doorstroming van het autoverkeer stonden boven aan de agenda. Pas in de late jaren '80, toen de stad dichtslibde met auto's, ontstond een nieuw besef voor de openbare ruimte, met de eerste stadsvernieuwing en de eerste autovrije straten. Men begon de openbare ruimte als een geheel te beschouwen en stedenbouwkundige en verkeersplannen op elkaar af te stemmen.





Fietsplan Gent

In 1993 nam de toenmalige wethouder van verkeer en openbare werken, Frank Beke, het initiatief voor een actief fietsbeleid. Als dagelijkse fietser kende hij de problemen die fietsers tegenkwamen. Hij beseftte het nut van meer lopen en fietsen voor de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid. Zijn initiatief leverde hem niet alleen de bijnaam *Frank Bike* op, hij werd ook (tot 2007) burgemeester van Gent.

Eind 1993 keurde de gemeenteraad het *Fietsplan Gent* goed. De belangrijkste doelstellingen ervan zijn: een veilige fietsinfrastructuur, een positieve beeldvorming rond de fiets en beheersing van het autoverkeer. Bij de uitvoering van het plan geldt als eerste regel dat elke wijziging van de verkeersinfrastructuur ten voordele van de fietser moet zijn. Voor de periode 1994-2000 werd een jaarlijks budget gereserveerd van € 1,24 miljoen voor infrastructuur en € 170.000 voor communicatie. Daarmee moesten de realisering van een veilig fietsroutenetwerk, een autovrij centrum, 30-km/uur-gebieden in de hele stad, veilige schoolomgevingen en goede fietsparkeervoorzieningen, meer aandacht voor fietsdiefstalpreventie en de herinrichting van de ringwegen en de belangrijkste invalswegen (mede)gefinancierd worden. Ook een betere afstemming van ov en fiets en de opbouw van een fietscultuur, vooral bij scholieren, studenten en werkers, moesten uit dit budget worden betaald. Met deze brede aanpak was van meet af aan duidelijk dat het fietsbeleid niet beperkt moest blijven tot pure 'fietsmaatregelen'.

Mobiliteitsplannen

Met het Fietsplan sloeg Gent een andere weg in met zijn verkeersbeleid. Het bestuur stelde de koers drastisch bij en pakt sindsdien ook het gemotoriseerde verkeer anders aan. Eerst werd een mobiliteitsplan voor de binnenstad vastgesteld (1997), daarna voor de hele stad (1998). In 1999 volgden een 'referendum voor beter en meer openbaar vervoer' en de eerste

verkeersleefbaarheidsplannen voor verblijfsgebieden. Om een integrale aanpak van alle maatregelen te bevorderen, werd een commissie ingesteld bestaande uit medewerkers van de betrokken stadsdiensten, ov-bedrijven, het gewest, de provincie, enz. Deze commissie moet alle voorgenomen maatregelen goedkeuren alvorens ze mogen worden uitgevoerd. Inmiddels zijn alle straten in het 35 hectare grote historische centrum autovrij of autoluw gemaakt, is autoparkeerruimte omgezet in aantrekkelijk verblijfsgebied en ligt er om het centrum een parkeerroute om autoverkeer dat het centrum binnen wil, op te vangen. Komend van de ring- en invalswegen worden automobilisten, naarmate ze de binnenstad dichter naderen, geconfronteerd met een afnemende verkeersfunctie, een toenemende verblijfsfunctie, een strengere parkeerregime en hogere parkeertarieven.

In het verkeersplan voor de periode 2002-2007 (*Beleidsplan voor een anders-mobiel denken & doen*) van de nieuwe schepen Karin Temmerman werden in heldere taal heldere politieke keuzes gemaakt. Het ongebruikelijke daarvan werd ook geconstateerd: 'Er heerst duidelijk pleinvrees om een kat een kat te noemen.' Het plan werkte zes doelstellingen uit:

- Gent en zijn voetgangers: mag het wat beter en vlotter gaan? Sterkere bewaking van voldoende brede trottoirs.
- Gent en zijn fietsers: mag het wat meer en veiliger zijn? 20% meer fietsers.
- Gent en zijn openbaar vervoer: mag het verdubbelen?
- Gent en zijn auto's: mag het iets minder zijn?
- Gent en zijn inwoners: mag het wat leefbaarder worden?
- Gent en zijn parkeerproblematiek: mag het wat ordentelijker?

In het meest recente verkeersplan (Beleidsnota Mobiliteit 2007-2012) van dezelfde schepen Temmerman wordt in de eerste plaats een versnelling van de fietsinfrastructuur gepland. Tot 2012 moeten belangrijke en grote werken worden gerealiseerd: fietspaden, kruispunten, bruggen. Verder besteedt het plan veel aandacht aan fietsparkeren (bij woningen, bij bestemmingen en bij stations) en fietsverhuur. En er is wat minder aandacht voor promotie dan in de jaren ervoor. Het hele fietshoofdstuk ademt ook een sterke(re) zakelijkheid uit: fietsen veilig, snel en comfortabel maken, punt uit. Op straat worden intussen inderdaad belangrijke verbeteringen gerealiseerd. Rond eind 2009 zal de Gaardeniersbrug over het Verbindingskanaal en de drukke wegen aan beide zijden daarvan gereed zijn (noordkant van het stadscentrum). Primair ooit voor openbaar vervoer gepland, maar ook voor fietsers tot een grote aanwinst gemaakt: een autovrije/autoluwe route vanuit het noorden naar het stadshart. En een brug die een nadrukkelijk en schitterend symbool van fietsvriendelijk beleid is.



Middelen

foto: Ursula Lehner-Lierz



Het was een primeur voor België toen het stadsbestuur in 1993 een fietsambtenaar aanstelde. Het werd **Erwin Stubbe**. Stubbe kreeg in 1995 versterking van een administratief medewerker en in 1996 van een promotor fietsplan. Daarmee ontstond een echte 'fietsdienst' die werd uitgebouwd tot de Dienst Mobiliteit toen in 1997 met het mobiliteitsplan voor de binnenstad ook de andere vervoerwijzen aan bod moesten komen. In 2003 bedroeg het jaarbudget van de Dienst € 5 miljoen, waarvan 29% (ca. € 1,4 miljoen) voor fietsverkeer, 35% voor verkeersleefbaarheid en 25% voor openbaar vervoer.

Fietsvoorzieningen

Van de aanvankelijk geplande vier hoofd fietsroutes waren er eind 2003 drie bijna gereed en één helemaal. En er is begonnen met de planning en gedeeltelijke uitvoering van vier extra hoofd routes. Tijdrovend zijn vooral de grote bouwwerken zoals fietstunnels en -bruggen, onder meer vanwege de (financiële) samenwerking met andere overheden. Op een aantal trajecten van de stadsring en de hoofdinvalswegen is het aantal rijstroken voor het autoverkeer teruggebracht van drie naar twee om de fietspaden te kunnen verbreden. Verder gaat het ook om de reconstructie van kruispunten en om minder ingrijpende maatregelen, zoals de aanleg van fiets- en suggestiestroken, bewegwijzering en markeringen.

Het fietsnet zoals het in 2007 bestond en gepland was, laat zien dat er aan de ene kant al de nodige fietsroutes gerealiseerd zijn. Zie de rode (hoofd fietsroute), paarse (overige functionele routes) en groene (recreatieve) routes op de kaart. Tegelijk is er ook nog veel dat aangelegd of verbeterd moet worden: de stippellijnen en de rode cirkel van gevaarlijke kruispunten. Dit beeld, van een eind op weg maar nog lang niet klaar, is wellicht een heel juist en bepalend beeld van de fietsvoorzieningen en (daardoor) het fietsverkeer in Gent. Veel gedaan, veel bereikt, veel groei. En tegelijkertijd nog lang geen perfecte infrastructuur, nog veel ondergeschiktheid en een relatief nog laag fietsaandeel.

Een grote stap vooruit was het toelaten van fietsverkeer in beide richtingen in eenrichtingsstraten. Omdat die straten voor fietsers echt een belemmering vormden, nam Gent in 1997 samen met Antwerpen het initiatief voor een wijziging van het wegenverkeersreglement. Inmiddels geldt eenrichtingsverkeer voor fietsers in Gent nog alleen bij wijze van uitzondering, als er goede redenen voor zijn. "Doordat we een goed dossier hadden voorbereid, konden binnen korte tijd ruim 500 van de 700 eenrichtingsstraten voor fietsers in beide richtingen geopend worden. Een echt succesverhaal", vindt **Yves De Baets**, communicatiemedewerker bij de Dienst Mobiliteit. Net als andere steden stond Gent steeds kritisch tegenover het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied. In 1997 werd het fietsen er als proef toegestaan tussen zes uur 's avonds en elf uur 's morgens. De voetgangersbeweging was fel tegen. Een halfjaar later bleek uit een evaluatie dat er vrijwel geen problemen optraden. Sindsdien mag er permanent door het hele 35 hectare grote voetgangersgebied worden gefietst.



foto: Stad Gent

Fietsparkeren

Van meet af aan werken de gemeente en de politie samen aan een gestructureerde aanpak van het fietsparkeren en de preventie en bestrijding van fietsdiefstal. Dat gebeurt door het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen en vaste en mobiele stallingen, het verzamelen van zwerffietsen en fietswrakken, het terugbezorgen aan de eigenaar van teruggevonden gestolen fietsen door fietsregistratie en het promoten van goede fietsloten. In 2004 waren op meer dan 200 locaties ruim 6.500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, plus 4.000 bij het station Sint Pieters, waarvan 600 bewaakt. Wat trouwens nog lang niet volstaat voor de ook in Gent steeds groeiende aantallen geparkeerde fietsen. Gent blijft dan ook bezig om duizenden fietsenrekken over het hele grondgebied van de stad te plaatsen. Jaarlijks komen er nu liefst 500 tot 1000 nieuwe/extra fietsparkeerplaatsen bij. Burgers kunnen vragen om extra rekken, bij de Fietswacht. Bij het station is de ontwikkeling al helemaal dramatisch. De capaciteit nam in de loop der jaren weer af, tot zo'n 3000. En in januari 2007 telden actiegroepen rond het Sint-Pietersstation liefst 5983 geparkeerde fietsen.

Sinds 1998 worden vaste en mobiele bewaakte fietsenstallingen ingericht op plaatsen die veel fietsers trekken of tijdens evenementen. Fietsers waarderen dat. Tijdens de Gentse feesten, een tien dagen durend straattheater- en muziekfestival, maakten de afgelopen twee jaar telkens 4.500 fietsers er gratis gebruik van.

Gent kent een Fietswacht met zes medewerkers. Zij voorzien op straat achtergelaten fietsen en fietswrakken van labels (in 2002 bijna 5.300). Gelabelde fietsen die er na twee weken nog staan, worden overgebracht naar een depot (in 2002 ruim 2.300). Wie bij de politie aangifte doet van fietsdiefstal en zijn gestolen fiets duidelijk kan omschrijven, mag bij het depot gaan kijken of hij daar staat. Van de 400 Gentenaren die in 2002 de moeite namen, konden er 154 weer met hun eigen fiets naar huis.



Fietspad langs het water

Sensibiliseren

Communicatie speelt vanaf begin jaren negentig een belangrijke rol in het Gentse fiets- en mobiliteitsbeleid. Het is in de loop der tijd ook zeker niet minder geworden, maar (natuurlijk) wel anders. Aanvankelijk lag het accent op het informeren van de bevolking over het *Fietsplan* en de doelstellingen ervan met krantjes en folders. In een volgende fase werden mensen gevoelig gemaakt voor een aantal onderwerpen: sensibiliseren. Daarvoor werden onder andere manifestaties georganiseerd, zoals de Week van de Fiets, de Week van de Zachte Weggebruiker, de Week van de Vervoering, Autoluwe Schooldagen, een schoolrally, een fietsbelconcert voor scholieren, fietstochten en een wielerveest voor gehandicapten. Verder werd en wordt meegewerkt aan evenementen van andere organisaties, is een fiets-privéproject opgezet en wordt fluorescerende en reflecterende kledij met het logo van het

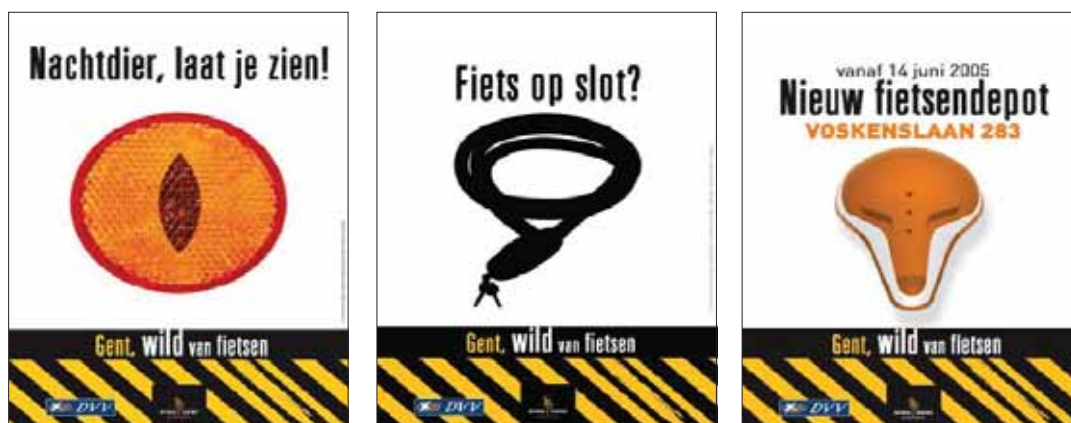
Fietsplan Gent verspreid. Met het oproepen van de bevolking om vaker de fiets als dagelijks vervoermiddel te gebruiken, is gewacht tot er voldoende veilige fietsvoorzieningen waren. De juiste aanpak, zo blijkt uit een enquête onder fietsers. De doorsnee Gentse fietser vindt informatie niet zo belangrijk; het gaat hem er vooral om dat er veilige en comfortabele fietsroutes worden gerealiseerd. Hij wil wel graag zijn mening, suggesties en ergernissen kwijt. Op een speciaal daarvoor ingesteld e-mailadres komen maandelijks 800 berichten over het fiets- en mobiliteitsbeleid binnen. Het fietsbeleid van Gent straalt uit naar andere steden. Toen in 1997 samen met Antwerpen een tweedaags fietsforum werd georganiseerd, kwamen verschillende problemen ter sprake, die vanwege wettelijke belemmeringen niet op gemeentelijk niveau kunnen worden opgelost: fiscale stimulansen, eenrichtingswegen, 30-km/uur-gebieden, enz. Het fietsforum kreeg veel aandacht in de media en leidde tot de oprichting van de Club van Belgische Fietssteden, waarvan nu 26 gemeenten deel uitmaken. De meeste 'eisen' van destijds zijn inmiddels ingewilligd.



Wild van fietsen

Het 'werken aan een fietscultuur' is door de jaren heen overeind gebleven. De sterk toegenomen aandacht voor fietsparkeren (denk aan mobiele bewaakte stallingen bij festiviteiten) en de activiteiten rond fietsverhuur (zie boven) zijn zeker ook middelen om in contact te treden met burgers en de boodschap over te brengen. Verder zijn de sensibilisatie-activiteiten steeds meer gericht op specifieke evenementen: een fietstocht op de Dag van het Park, een fietsrally op Open Monumentendag, fietsevenementen tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker etc. En meest van belang is de slogancampagne 'Gent wild van fietsen' die de laatste jaren in een ongekeerde omvang is uitgevoerd. Zeer vele uitingen, continu, op vele plaatsen. De boodschap zal weinigen in Gent zijn ontgaan.





Met ook, zoals de weergegeven visuals laten zien, de nodige boodschappen aan de fietsers zelf: licht aan en fiets op slot!

Chic fietsen

Voor de nieuwe campagne en slogan 'Een fiets misstaat je nooit' bracht Gent enkele kledingzaken, fietsenwinkels en professionele modellen samen met als resultaat foto's die zo uit de modeboekjes geplukt lijken. De campagne moet duidelijk maken dat fietsen voor elke gelegenheid geschikt is. Of het nu gaat om een bezoek aan de opera of een gezellig etentje.



Stimuleren specifieke doelgroepen

De 60.000 studenten van Gent willen graag fietsen, maar de beschikbaarheid van een fiets is enigszins een probleem voor de vele studenten 'op kot'. Via de stichting studentENmobiliteit, een samenwerking tussen de stad Gent, de Gentse Hogescholen en de UGent, startte in 2002 een fietsverhuurproject. De doelen daarvan waren voldoende fietsen beschikbaar te stellen, het aantal fietsdiefstallen te verminderen en de algemene fietsveiligheid te verbeteren. Er worden niet alleen nieuwe fietsen verhuurd, maar ook niet afgehaalde fietsen uit het fietsendepot die zijn opgeknapt. Inmiddels worden er 3000 fietsen uitgezet onder studenten, tegen € 43 per jaar.

Van de mogelijkheid om tijdens collegevrije perioden fietsen in het fietsendepot te stallen, maakten weinig studenten gebruik. De gele huurfietsen zijn overal in de stad zichtbaar en vormen een uitstekend promotiemiddel voor fietsen in Gent.

Met het in 2002 gestarte project *Veilige schoolomgevingen* pakt Gent het woon-schoolverkeer structureel aan: scholen krijgen begeleiding van een adviesbureau bij de evaluatie van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en bij het maken van een schoolvervoersplan. Schoolroutes worden geanalyseerd, de vervoermiddelkeuze wordt onderzocht en voor de school en de ouders worden aanbevelingen en suggesties voor ander mobiliteitsgedrag gedaan. Verder worden tips verstrekt om 'verkeer' in het onderwijs te integreren. Het schoolvervoersplan kan mede worden gebruikt om bij het Vlaams Gewest subsidie voor maatregelen aan te vragen. Het is de bedoeling dat de meeste scholen binnen enkele jaren aan de beurt komen.

Kader: BYPAD-stad

Gent scoorde in 2000 en in 2004 erg hoog in de Europese benchmark-methodiek voor gemeentelijk fietsbeleid, BYPAD. Die hoge score had niet zozeer te maken met het hoge fietsgebruik of de perfecte staat van de infrastructurele fietsvoorzieningen, maar met de omvangrijkheid, de breedte van het Gentse fietsbeleid. Zowel fietsroutes als fietsparkeren kregen de nodige aandacht; zowel infrastructuur als *soft measures*/promotie; zowel politieke aansturing en inschakeling van burgers als concrete uitvoering van maatregelen.

Fietsverhuur

De in pandige fietsenstalling bij het station Gent-Sint-Pieters wordt uitgebaat door de stichting *Max Mobiel*, binnen de NMBS-formule van 'fietspunten'. Je kunt er je fiets laten herstellen of een onderhoudsbeurt laten geven. Verder baat Max Mobiel ook een fietskoerierdienst uit. Maar vooral worden er fietsen verhuurd. 'Pendelfietsen': het regelmatige natransport van treinstation naar bestemming/werklocatie. Momenteel worden gemiddeld 100 pendelfietsen per dag verhuurd.

In het verlengde hiervan gaat Gent, zo is begin 2009 besloten, ook meedoen in de booming nieuwe wereld van witte fietsen/leenfietsen/publieke fietsen. Met subsidie van een Europees CIVITAS-project.

Effect

Het inwonertal van Gent daalde sinds 1977 continu, maar neemt sinds 1999 weer licht toe. De winkelleegstand is duidelijk minder dan elders in België. Het winkelbezoek en het aantal hotelovernachtingen zijn zeer sterk gestegen en ook cafés en restaurants trekken meer bezoekers. Deze ontwikkelingen wijzen er op dat het verblijf in de stad voor de inwoners, bezoekers en bedrijven aantrekkelijker is geworden. Voor Gent heeft fietsbeleid simpelweg een plaats in het geheel aan maatregelen om de stad aantrekkelijker te maken. Er is ook weinig tot geen twijfel over de effectiviteit van het fietsbeleid en de wenselijkheid om het te continueren. Yves De Baets: "Het is een van de sterkste punten van Gent dat inmiddels iedereen 'fiets' denkt. Dat bespoedigt en versterkt het proces." Hoewel het fietsgebruik in Gent nog lang niet op het niveau van de beste Europese steden ligt, is tegelijk de toename helder en substantieel: zeker 10% meer fietsers sinds begin jaren negentig, ook onder studenten, ook in ritten van en naar de trein.



12. Vergelijking

In Hoofdstuk 1 is aangegeven dat min of meer bewezen is dat 'langdurig goed fietsbeleid' en 'integraal verkeersbeleid met een plaats voor het fietsverkeer' tezamen vaak de verklaring vormen voor hoge gemeentelijke fietsaandelen anno 2006. In de tien casestudies van deze publicatie zou deze algemene lijn zichtbaar moeten zijn. Maar tegelijk zijn er natuurlijk, bij nauwkeurige bestudering, verschillen tussen die tien 'unieke' steden. Dit afsluitende hoofdstuk probeert overeenkomsten en verschillen op een rij te zetten. Deze vergelijking moet natuurlijk wel met grote voorzichtigheid uitgevoerd worden. Immers, de tien 'stedenverhalen' geven in hun compactheid geen compleet beeld. De vergelijking is noodgedwongen kwalitatief van aard en weinig nauwkeurig.

Langdurige wisselwerking?

In alle tien steden is het fietsgebruik hoog, al zijn de verschillen, variërend van een aandeel fiets in alle verplaatsingen van een eindje boven 15% in Gent tot meer dan 35% in Groningen, Zwolle en Münster, ook niet gering. Hoog fietsgebruik en een sterk ontwikkeld fietsbeleid horen bij elkaar, dat kan bijna niet anders. Zeker op enige termijn niet: een intensief (en duur) fietsbeleid zal geen stand houden als er niet gefietst wordt en een hoog fietsgebruik zal geen stand houden als de voorzieningen niet een beetje op orde blijven of komen. Er is nog een derde element in dit geheel: de achterliggende cultuur/traditie, de algemene houding van burgers, ambtenaren en politici ten opzichte van fietsverkeer. Die cultuur/traditie zal op langere termijn altijd ook min of meer in verhouding zijn met het feitelijke fietsbeleid en fietsgebruik. Het gaat dan eigenlijk over gedachten-woorden-daden in beleid: van algemeen gedeelde waarden via politieke keuzes naar concrete maatregelen. De tabel hieronder toont een vergelijking van de tien steden op deze drie punten.

Vergelijking van de tien steden op de punten cultuur/traditie, politieke keuzes en voorzieningen

	overeenkomstigheid	uitzonderingen
cultuur/traditie: fietsgebruik al decennialang omvangrijk en breed aanvaard en gewaardeerd?	ja, bij 8 van de 10 steden is de fietsgeschiedenis goed zichtbaar	Freiburg en Gent
politieke keuzes: vele decennia lang verkeersbeleid met plaats voor fietsverkeer?	ja, bij 8 van de 10 is in zekere mate aandacht voor fietsverkeer in de geschiedenis	Freiburg en vooral Gent
voorzieningen: nagenoeg complete goede fietsnetwerken?	ja, 8 van de 10 zijn een heel eind op weg	Freiburg en vooral Gent, nog minder ver: Odense, Zwolle en Veenendaal richting perfectie



Gent

Op alle drie punten geeft de vergelijking hetzelfde te zien – en dat toont weer hoezeer cultuur/traditie, beleid en gebruik met elkaar verbonden zijn.

In Freiburg en Gent is meer sprake van een duidelijke stijging in het fietsgebruik de laatste decennia dan van een hoog niveau van oudsher. Fietsgebruik was naar het lijkt in deze steden toch wat verder uit beeld geraakt dan in de andere steden. Niet alleen in aantallen fietsers op straat en in politieke woorden, maar ook in voorzieningen voor de fietsers. Daardoor was de opgave als het gaat om fietsvoorzieningen ook veel groter toen in de jaren '80 en '90 het fietsbeleid herstartte.

Aan de ene kant is duidelijk dat bij het merendeel van de hier besproken Europese fietssteden een langdurige geschiedenis van fietsgebruik, fietsbeleid en fietscultuur zichtbaar is. Aan de andere kant past ook de constatering dat dit niet voor alle tien evenzeer geldt. Opvallend is dan dat de steden die wat minder in dit beeld passen (Freiburg en Gent), ook de steden zijn die op dit moment het laagste fietsgebruik kennen. Ze zijn later gestart of herstart met fietsbeleid en nog (?) niet op het niveau van de andere.

Kwaliteit van fietsvoorzieningen

Over de voorzieningen voor fietsers valt nog wel meer te zeggen en er is meer te vergelijken. Compleetheid van een netwerk is niet hetzelfde als een hoge kwaliteit van het netwerk. Kwaliteit kan uitgedrukt worden in termen van verkeersontwerp (breedte van stroken en paden, type kruispuntvoorzieningen, etc.), maar die vergelijking is niet te maken op basis van de globale gegevens in deze publicatie. Vergelijken kan wel op een andere manier, namelijk inschatten in welke mate fietsers veilig en ongehinderd aan het verkeer kunnen deelnemen: de mate waarin de fietsroutes van het netwerk over 'eigen voorzieningen' leiden. Een tweede punt in de vergelijking van voorzieningen voor fietsers is het thema fietsparkeren: welke capaciteiten zijn er en in welke mate heeft het beleidsaandacht?

Vergelijking van de tien steden op fietsnetwerkkwaliteit en fietsparkeervoorzieningen

	overeenkomstigheid	uitzonderingen
netwerkkwaliteit: eigen voorzieningen (stroken, kruispunten, enz.) met de nodige 'aanrakingen' met ander verkeer?	beperkt, bij 8 van de 10 steden zijn eigen voorzieningen de norm en praktijk	wat minder 'gescheiden': Freiburg en vooral Gent; sterker 'gescheiden': Veenendaal, Münster en vooral Zwolle
parkeervoorzieningen: grote aantallen en veel beleidsaandacht?	ja, bij 9 van de 10 steden is fietsparkeren een (belangrijk) thema	minder zwaar: Odense sterke nadruk: Groningen en vooral Amsterdam

Op deze manier de fietsvoorzieningen wat dieper vergelijkend, blijft vooral het beeld van overeenkomstigheid overeind. Maar er zijn toch wat meer verschillen zichtbaar. De mindere score van Freiburg en Gent op netwerkkwaliteit is een direct gevolg van de eerder gemaakte vergelijking op compleetheid van het netwerk. Relevanter hier is de positief uitzonderlijke score van vooral Zwolle. Daar is te zien dat het thema 'eigen voorzieningen' inmiddels een invulling op een hoger niveau krijgt: niet meer alleen fietspaden en fietsstroken aanleggen, maar ernaar streven dat fietsers eigenlijk nergens meer te maken krijgen met veel en/of snelrijdend autoverkeer. Veel aandacht en geld gaan daarom naar kruispunten, inmiddels vooral naar ongelijkvloerse kruisingen.

Bij het thema 'fietsparkeren' is een nieuwe fase in het beleid het sterkst te zien in Amsterdam. Fietsparkeren wordt daar in het nieuwste fietsplan inmiddels als het thema met de hoogste prioriteit aangeduid. Bij de twee Deense steden is er ook iets bijzonders te zien: het gaat bij fietsparkeren naar het lijkt om beduidend kleinere aantallen. In ieder geval als het gaat om de capaciteiten op toplocaties. Zo heeft Odense de laatste tien jaar bij het station een stalling van 250 plaatsen gerealiseerd, naast 400 extra klemmen. En in het stadscentrum een stalling voor 800 fietsen. Kopenhagen kent evenmin zware concentratieplekken (anders dan de stations), maar telt wel over het gehele grondgebied van de stad zo'n 35.000 fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Zeker in de Nederlandse steden is fietsparkeren veel meer een grote beleidsopgave. De aantallen op de belangrijkste locaties zijn van een geheel andere orde: Groningen een stalling van 4650 plaatsen bij het station en van 1800 in het centrum. Amsterdam kent nog grotere aantallen. Ook in Münster, Freiburg en Gent lijkt het van een andere orde dan in de Deense steden, zeker bij de stations: in Münster een stalling met 3.300 plaatsen, in Freiburg een met 1.000 plaatsen en in Gent een benodigde totale capaciteit bij het station van zeker 5.000 plaatsen.

De lagere Deense aantallen zijn moeilijk te verklaren. Meest waarschijnlijk is dat de rol van de combinatie fiets-trein in de Deense steden veel geringer is dan in de andere steden. Daarnaast lijkt fietsdiefstal veel minder een probleem. En is er – om welke redenen dan ook – naar het zich laat aanzien wat meer spreiding van geparkeerde fietsen over de gehele stad.



Freiburg

Integraal beleid

Naast 'langdurig' is 'integraal' in de inleiding benoemd als tweede kernwoord in de verklaringen voor hoog fietsgebruik. Nu is dat een nogal vaag woord. Het is op drie manieren te concretiseren:

- integraal als thematische term binnen het fietsbeleid: naast het geleidelijk realiseren en verbeteren van de 'normale' infrastructurele voorzieningen (inclusief fietsparkeren) doen ook projecten rond technische innovatie, dienstverlening en promotie ter zake;
- integraal als een term die verwijst naar de gehele beleidscyclus: van politiek commitment tot planmatige uitvoering en evaluatie;
- integraal als term binnen het gehele verkeersbeleid en dan specifiek betrekking hebbend op het complement van het pull-beleid (de honing), namelijk het push-beleid (de azijn) van inperking van het autogebruik, of, neutraler, van regulering van de omstandigheden van autogebruik.

Bij deze aspecten van 'integraal beleid' zijn wat minder sterke overeenkomsten te zien. Dat is zeker het geval bij de thematiek binnen fietsbeleid. Zoals inmiddels algemeen bekend, zeker ook door het BYPAD-programma, scoren de Deense, Duitse en Belgische steden beduidend beter op niet-infrastructurele elementen dan Nederlandse.

Opvallend is – zie vooral het verhaal over Odense – dat bij nauwkeurige bestudering de promotie-acties, op zichzelf beschouwd, ook weer niet van een in Nederland ongekend karakter en formaat zijn. Immers, acties rond schoolverkeer, woon-werkverkeer en bedrijfsfietsen kennen we in enige mate toch ook wel in Nederland. Alleen dan minder vaak nadrukkelijk vanuit de gemeente gestart en zeker ook niet zo continu als in Odense en Gent. Illustratief is trouwens dat eigenlijk alle bestudeerde buitenlandse steden een veel betere fietspagina op de gemeentelijke website hebben dan de Nederlandse steden: meer informatie, veel sterker enthousiasmerend.

Vergelijking van de tien steden op integraal beleid

	overeenkomstigheid	uitzonderingen
integraal fietsbeleid: ook innovaties, diensten en promotie?	beperkt, bij 6 van de 10 steden is het beleid toch wel extreem infrastructureel	Freiburg, Münster en vooral Odense en Gent
stevig, systematisch en enthousiast fietsbeleid: van politieke wil tot monitoring?	redelijk, maar vaak ontbeert ofwel het systematisch-planmatige ofwel het politiek-enthousiaste	sterk systematisch: Zwolle, Groningen Münster en vooral Amsterdam en Kopenhagen; meer 'gedreven' vanuit politiek en breed enthousiasme: Odense en Gent
integraal verkeersbeleid: beperkingen aan autoverkeer in en nabij het centrum (parkeren, circulatie)?	redelijk, eigenlijk is bij alle steden enige regulering van autoverkeer in en nabij de centra het complement	wellicht wat minder restricties in Zwolle en Kopenhagen en vooral Odense en Veenendaal; wat meer restricties in Groningen en Amsterdam

Als het gaat om de meer procesmatige kwaliteit van het gemeentelijk fietsbeleid (sterke politieke *drive* en steun, kennis en enthousiasme van ambtenaren, goede planvormingscyclus) lijken de verschillen de overeenkomsten te overheersen. In de twee grootste steden, Amsterdam en Kopenhagen, valt vooral de kracht van de planvorming op. Wellicht is dit ook noodzaak in een groot gemeentelijk ambtenarenapparaat. Mensen alleen is niet meer voldoende; formele plancycli zijn nodig om het fietsbeleid op peil te houden. Even opvallend is de aanpak in Odense en Gent, waar het woord 'enthousiasme' toch de kern lijkt, met een duidelijke politieke steun. Daartussenin de Duitse en Nederlandse middelgrote steden, waar het fietsbeleid het meer van 'van alles wat' moet hebben.

Tot slot de push-kant van verkeersbeleid: de mate waarin de concurrentiepositie van de auto ten opzichte van de fiets in ieder geval niet wordt verbeterd. Duidelijk is dat dit overall hoogstens speelt in relatie tot de stadscentra. De overeenkomsten zijn wat dit betreft groot. Tegelijk is echter duidelijk dat het in verschillende steden, zowel binnen als buiten Nederland, toch primair gaat om een 'fietsbeleid op eigen kracht' (met resultaat!). De autorestricties zijn er erg beperkt.



Amsterdam

Vooral overeenkomsten

De Nederlandse steden hebben onderling, globaal gezien, vooral overeenkomsten. Er is zoiets als 'Nederlands gemeentelijk fietsbeleid'. Kopenhagen en Münster lijken qua fietsbeleid op de Nederlandse steden, terwijl de beide Deense steden en het Belgische Gent wat meer afwijken. Een meer of minder sterke fietstraditie, zich uitend in een vroegtijdig hoog fietsgebruik en een vroegtijdige start van de realisatie van een goed fietsrouten netwerk, lijkt, bij alle overeenkomsten, een kernpunt in de verschillen te zijn. Vooral Gent en Freiburg, en wat minder ook Odense, wijken dan zichtbaar af. Dat lijkt dan verbonden met het meer integrale, meer ook op 'de mens' gerichte fietsbeleid van Odense en Gent.



Gent

Verantwoording

De eerste versie van deze publicatie verscheen als nummer 7 in de serie van het Fietsberaad onder de titel *Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden* in mei 2006, in het Nederlands en Engels. In die versie is op pag. 87 een uitgebreide verantwoording van de herkomst van de verschillende hoofdstukken opgenomen. De tweede versie is vooral een actualisatie. Verder is het inleidende hoofdstuk sterk ingekort. De stedenverhalen zijn niet zozeer gewijzigd maar vooral aangevuld/geactualiseerd. Het hoofdstuk over Odense is echter grotendeels en de hoofdstukken over Kopenhagen en Amsterdam nagenoeg geheel nieuw geschreven. Deze hoofdstukken zijn gebaseerd op bezoeken aan de betreffende steden en fietsambtenaren aldaar.

Colofon

Uitgave:

Fietsberaad, december 2009
Publicatie nummer 7

Inhoud:

Dirk Ligtermoet
(Ligtermoet & Partners, Gouda)

Opmaak:

Tineke Lemmens

Fotografie:

Stef Breukel en anderen

Dit rapport is bij het Fietsberaad te bestellen o.v.v. 'Publicatie nummer 7':
per post: Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam
per e-mail: verspreiding@fietsberaad.nl

Eveneens te bestellen:

Publicatie nummer 1: *De invloed van het collegeprogramma op het fietsbeleid*
Publicatie nummer 2: *Verhardingskeuze voor fietsverbindingen: asfalt, beton of tegels?*
Publicatie nummer 3: *Dynamiek in het parkeren van fietsen bij stations*
Publicatie nummer 4: *De fietsvriendelijkheid van verkeersregelinstallaties*
Publicatie nummer 5: *Tellen met beleid*
Publicatie nummer 6: *Fietsstraten in hoofdfietsroutes*
Publicatie nummer 8: *Fietsers in voetgangersgebieden; Feiten en richtlijnen*
Publicatie nummer 9: *Beleidswijzer fietsverkeer; Kennis voor fietsbeleid gebundeld*

Alle uitgaven van het Fietsberaad zijn in digitale en te downloaden vorm beschikbaar op de website van het Fietsberaad: www.fietsberaad.nl