

CROW **et** CETERA



SPECIAL

Fiets

- **2** Voorwoord Otto van Boggelen
- **3** CROW-Fietsberaad breidt spilfunctie uit
- **4** Gedrag op fietsstroken in beeld
- **6** Fietsparkeren: hoe kan het slimmer?
- **8** Interview voorzitter programmaraad Tymon de Weger

Voor een kwart van alle verplaatsingen pakt de Nederlander de fiets. Zelfs een kleine toename van het fietsgebruik biedt al enorme maatschappelijke voordelen voor de bereikbaarheid en het milieu. De fietser zelf ervaart ook tal van voordelen: fietsen is goedkoop, de fietser is meestal sneller op de plaats van bestemming en het is bovendien goed voor de gezondheid. Reden om het de fietser zoveel mogelijk naar de zin te maken.



In deze special nemen we u mee in de werkzaamheden van CROW-Fietsberaad, het kenniscentrum over fietsbeleid van en voor de overheden. Ons doel is de kwaliteit van het fietsbeleid en het ontwerp van fietsvoorzieningen te verbeteren. We laten u graag zien op welke manier we in nauwe samenwerking met decentrale overheden werken aan de ontwikkeling en verspreiding van praktijkgerichte kennis op het gebied van fietsbeleid.

In het werkprogramma van CROW-Fietsberaad maken we onderscheid tussen basisactiviteiten enerzijds en vernieuwende activiteiten (onderzoeken, pilots) rond een aantal inhoudelijke thema's anderzijds.

Op de volgende pagina's geven we u enkele voorbeelden van onze activiteiten, met speciale aandacht voor de thema's fietsparkeren en fietsveiligheid en -infrastructuur.

Ook Tymon de Weger, voorzitter van onze programmaraad, komt aan het woord. Deze raad speelt een belangrijke rol bij de keuze van de activiteiten die CROW-Fietsberaad uitvoert.

Veel leesplezier!

Otto van Boggelen
 Programmamanager CROW-Fietsberaad



CROW-Fietsberaad is hét aanspreekpunt voor overheden voor alles wat met fietsen te maken heeft. Het vervult twee belangrijke functies: als aanjager van innovatieve projecten en als kenniscentrum. Dat laatste wil CROW-Fietsberaad in 2015 versterken, door de basisactiviteiten uit te breiden. Hoe? Dat vertelt voorzitter Otto van Boggelen.

Auteur: Luuk Talens

CROW-Fietsberaad breidt spilfunctie uit

Fietsen is populair en wordt steeds meer gestimuleerd door de overheid. Dat betekent dat de functie van CROW-Fietsberaad steeds belangrijker wordt. "Wij zijn het kenniscentrum voor fietsbeleid", zegt Van Boggelen. "Samen met overheden proberen we fietsgebruik te stimuleren, maar ook de veiligheid te verbeteren. We adviseren bijvoorbeeld bij de bouw van fietsenstallingen, maar ook over de breedte van gemeentelijke fietsstroken." Dat betekent dat CROW-Fietsberaad zich mengt in allerlei innovatieve projecten. Daarnaast zijn er basisactiviteiten om de doelgroep constant van de nieuwste informatie en ontwikkelingen op de hoogte te houden. De belangrijkste kanalen die hiervoor worden gebruikt: de website, themabijeenkomsten en het magazine.

De website

Fietsberaad.nl vormt de motor van het geheel. Maandelijks passeren er 15.000 tot 20.000 unieke bezoekers en hier bevinden zich de intranetten van het omvangrijke relatiebestand van ruim 6.000 mensen. "De website is ons belangrijkste communicatiekanaal. Hier vind je de aankondigingen van themabijeenkomsten, informatie over

pilots en allerlei belangrijke documenten in onze kennisbank", zegt Van Boggelen. Vooral de kennisbank is cruciaal. Daarom wordt deze dit jaar uitgebreid. "We gaan een samenwerking aan met het Vlaamse Fietsberaad. Hoewel de regelgeving per land verschilt, kunnen we profiteren van elkaars kennis. Daarom bekijken we nu hoe we de samenwerking kunnen uitbreiden. Bijvoorbeeld door informatie centraal op te slaan in onze kennisbank, zoals data over fietsmobiliteit. Dat is nuttig, maar op dit moment niet openbaar. Daar gaan we verandering in brengen." CROW-Fietsberaad streeft er ook naar documenten van voor het jaar 2000 te digitaliseren. "Die zijn niet te vinden op internet. Dat is zonde, want er zijn destijds erg veel interessante zaken gepubliceerd rond het thema fietsen."

Magazine Fietsverkeer

De website fungeert uitstekend als communicatiekanaal voor klanten en het verspreiden van snelle, actuele informatie. Soms moeten onderwerpen echt uitvoerig worden belicht. Dat doet CROW-Fietsberaad in het magazine Fietsverkeer, dat twee keer per jaar verschijnt.

"Hierin worden onderwerpen volledig uitgediept", zegt Van Boggelen. "Specialistische informatie, laagdrempelig geschreven. Met interviews, achtergrondverhalen en reportages over allerlei onderwerpen, zoals paaltjes op fietspaden. Het komende nummer richten we ons volledig op Utrecht, vanwege de start van de Tour de France in die stad. Utrecht is een koploper op het gebied van fietsbeleid. In het magazine wordt dit van alle kanten belicht." Via de website is een gratis abonnement op het magazine af te sluiten.

Themabijeenkomsten

CROW-Fietsberaad organiseert zelf zes themabijeenkomsten per jaar. Het aantal themabijeenkomsten dat onafhankelijk van CROW-Fietsberaad wordt georganiseerd stijgt. "De afgelopen jaren worden we steeds vaker benaderd door gemeenten en andere organisaties om samen met hen bijeenkomsten te organiseren. Zo maakt de klant gebruik van ons netwerk en in sommige gevallen kunnen we ook meedenken over het programma." Van Boggelen hoopt het aantal contacten komend jaar flink uit te breiden. "We willen zo veel mogelijk samenwerkingen aangaan."

Gedrag op fietsstroken in beeld

Auteur: Karin Broer

CROW-Fietsberaad zoekt nadrukkelijk de samenwerking met decentrale overheden bij onderzoek, advies en productontwikkeling. Een voorbeeld daarvan is een gezamenlijk onderzoek naar de effecten van fiets- en kantstroken, met – wie weet – een klein zijspoor naar rood asfalt.

De afgelopen jaren heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu extra aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers. Dat is ingegeven door de stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Vooral het aantal enkelvoudige ongevallen en het percentage oudere fietsers viel daarbij op. Om de fietsveiligheid te verbeteren zijn maatregelen genomen, waarbij CROW-Fietsberaad nauw

betrokken is. Zo is de modelaanpak veilig fietsen in gang gezet en zijn adviezen verschenen over gladheidsbestrijding en het terugbrengen van het aantal paaltjes op het fietspad. Ook het komend jaar is het veiliger en meer 'vergrijzingsproof' maken van de fietsinfrastructuur een belangrijk thema. CROW-Fietsberaad zoekt daarbij net als bij andere onderwerpen nadrukkelijk de samenwerking met wegbeheerders.

De organisatie wil 'het primaire loket zijn voor een overheid die onderzoek wil laten uitvoeren naar een fietsgerelateerd probleem', aldus het werkprogramma. Een nauwe samenwerking met decentrale overheden heeft veel voordelen. Decentrale overheden kunnen de kosten delen, ze kunnen profiteren van de expertise van het CROW-Fietsberaad en niet iedereen hoeft het wiel opnieuw uit te vinden.

'Het onderzoek moet iets duidelijk maken over de afstand die automobilisten aanhouden tot fietsers'



Fietsstroken

Een voorbeeld hiervan is het onderzoek naar fiets- en kantstroken. In 2014 publiceerde CROW-Fietsberaad een discussienota over dit onderwerp, met daarin een aantal voorlopige aanbevelingen. Hierin wordt de uitvoeringsvorm van de strook gekoppeld aan het type weg, de benodigde rijbaanbreedte en de verkeersintensiteit. Er wordt gepleit voor een duidelijker keuze tussen een fietsstrook van voldoende breedte (minimaal 1,70 m) of geen fietsstrook. In reacties op de discussienota werd geopperd dat een smalle fietsstrook beter is dan geen fietsstrook ('beter iets dan niets'). Om de uitgangspunten in de nota in de praktijk te toetsen, is in het najaar een onderzoek gestart. Dit wordt gefinancierd door het ministerie van I en M, een groot aantal wegbeheerders en een bijdrage uit het Fonds Collectieve Kennis Civiele Techniek.

Er zijn op 21 locaties camera's opgehangen. Op elke locatie worden vijfhonderd 'gebeurtenissen' in beeld gebracht. Dan gaat het bijvoorbeeld om het gedrag van solitaire fietsers, van duofietsers, van automobilisten en van automobilisten die fietsers inhalen. Daarnaast wordt de snelheid van auto's en fietsers door lussen in het wegdek gemeten en wordt de laterale positie van alle verkeersdeelnemers bepaald. Ook worden fietsers geëtiquetteerd.

De nadruk in het onderzoek ligt op wegen smaller dan zes meter buiten de bebouwde kom en wegen tussen de 5,8 meter en 9,5 meter binnen de kom. Er zitten wegen in met allerlei soorten fiets- en kantstroken, zowel goede als slechte voorbeelden. "Dat levert dus een enorme berg informatie op", vertelt Robert Hulshof, consultant op de afdeling Verkeer en Vervoer bij CROW. Om deze hoeveelheid data goed geanalyseerd te krijgen, worden onder andere studenten ingezet om de beelden te verwerken.

"Het onderzoek moet bijvoorbeeld iets duidelijk maken over de afstand die automobilisten aanhouden tot fietsers in verschillende situaties", zegt Hulshof. "En wat het effect van suggestiestroken



is op de snelheid van het autoverkeer." Ook brengt het onderzoek in beeld hoe ver fietsers van de berm fietsen; belangrijk in verband met het voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen. Resultaten worden niet eerder dan dit najaar verwacht. Een tipje van de sluier kan hij nog niet oplichten, maar het onderzoek zal zeker interessante conclusies gaan opleveren, denkt Hulshof. "We hebben bijvoorbeeld net beelden bekeken van een hele drukke weg met smalle suggestiestroken. Daar zagen we bijna geen duofietsers, terwijl er wel een school in de buurt is."

Rood asfalt

Tijdens de twee themabijeenkomsten van CROW-Fietsberaad over fiets- en kantstroken werden vragen gesteld over rood asfalt. Het signaal was dat rood asfalt aanzienlijk duurder, maar tegelijkertijd ook minder duurzaam is, door meer slijtage. Verschillende wegbeheerders gaven aan geïnteresseerd te zijn in meer kennis hierover.

CROW-Fietsberaad wilde daarom een klein project starten om bestaande kennis op een rij te zetten, aanvullend onderzoek te doen naar technieken en bijbehorende kosten en de markt te stimuleren om beter en goedkoper rood asfalt te ontwikkelen.

Afgelopen jaar lukte het nog niet de financiering hiervoor rond te krijgen. Wel werd er al een kleine inventarisatie onder wegbeheerders gedaan.

De tijdens de bijeenkomsten genoemde conclusies – rood asfalt is duurder en minder duurzaam – kwamen ook in de inventarisatie naar voren. Voor de minder goede slijtvastheid werd een aantal redenen genoemd. Zoals het gebruik van blanke bitumen, of eigenlijk blanke bindmiddelen, harsen afkomstig van bitumen. Deze hebben een kortere levensduur en rood asfalt dat gemaakt is met blanke bitumen gaat minder lang mee. Daarnaast wijzen sommige wegbeheerders naar de technische aspecten bij de aanleg. Met name als er rood asfalt voor de fiets- of suggestiestrook naast de rijbaan moet komen, is een zorgvuldige methode van aanleg van groot belang; 'warm tegen warm'. Sommige gemeenten blijken zelf bezig te zijn met productverbetering.

Zo ontwikkelde het ingenieursbureau van de gemeente Utrecht samen met een leverancier een eigen sterkere rode variant van twee asfalttypes (MODUS en DESA), zodat deze gebruikt konden worden in fietsstraten. Inmiddels past de gemeente deze mengsels toe als 30 mm dikke deklaag in fietsstraten.

Al met al bleek het onderwerp rood asfalt zeer te leven. Daarom wil CROW-Fietsberaad dit najaar opnieuw een poging doen voldoende financiers te vinden voor dit project. Geïnteresseerde wegbeheerders kunnen contact opnemen met Robert Hulshof,

i Robert.Hulshof@crow.nl.

'We willen overheden slimmer maken'

Het is een van de speerpunten van CROW-Fietsberaad: fietsparkeren. Programmamanager Otto van Boggelen schetst een beeld van de problematiek en vertelt over de nieuwste ontwikkelingen als het gaat om het stallen van de fiets.

Tekst: Martijn Reinink

Goedkoop, gezond en goed voor het milieu. Dat steeds meer mensen de fiets pakken, heeft grote voordelen voor zowel de fietser als de overheid. Er kleeft echter ook een negatief aspect aan deze trend. "Het fietsparkeren is een beetje de keerzijde van het succes van de fiets", zegt Otto van Boggelen. "Er is simpelweg te weinig beschikbare parkeer-ruimte voor al die fietsen. Of te weinig geld, zo kun je het ook formuleren, want met geld kun je ruimte creëren.

Denk aan ondergrondse fietsenstallingen of lege kantoorpanden die hiervoor kunnen worden gebruikt." Dergelijke inpannige voorzieningen zijn relatief duur en overheden hebben hiervoor geen of weinig budget. "Bovendien", weet Van Boggelen, "wil de fietser wel zijn fiets veilig stallen, maar de bereidheid om daarvoor te betalen hebben velen niet."

Voor vijf euro een uur parkeren?

De automobilist schrikt er niet voor terug. Een dag lang veilig de fiets stallen voor één euro? Veel fietsers hebben het er niet voor over. Van Boggelen:

"Dat maakt het lastig exploitatiemodellen op te zetten voor de fiets. Wanneer een gratis fietsenstalling bij een station wordt vervangen door een betaalde, al kost het maar 30 eurocent, zien we veel mensen afhaken. Terwijl ze wachtend op de trein wel voor twee euro een kop

koffie kopen." Hun stalen ros hebben ze op dat moment ergens in de openbare ruimte gezet. "Mensen zijn kuddedieren", vervolgt Van Boggelen. "Plaatst iemand zijn fiets tegen een hek, dan staan er binnen no-time een paar fietsen bij. Wat het lastig maakt: fietsers zijn bijna niet te sturen. Een automobilist zet zijn auto niet tegen een lantaarnpaal. Een auto heeft bovendien een nummerbord; je kan de eigenaar erop aanspreken wanneer hij op de stoep parkeert. Een fietser niet."

Wildgroei

De vraag is hoe de wildgroei aan anoniem gestalde fietsen een halt toe te roepen. Het doet immers afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Van Boggelen: "Daar zijn allerlei manieren voor. Op veel plekken zijn er vakken gemaakt om de fietsenrekken. Dat werkt. Fietsen blijven over het algemeen binnen dat vak, ook als de rekken vol zijn." Er zijn daarnaast gemeenten die innoveren als het gaat om deze problematiek. CROW-Fietsberaad deelt goede voorbeelden. Van Boggelen noemt er één: "Fietsen die branddeuren blokkeren zorgen voor een groot veiligheidsprobleem. In Amersfoort hebben ze rode lopers voor die deuren uitgerold; een initiatief uit Groningen waar winkeliers er baat bij hebben. Op zo'n rode looper parkeert niemand zijn fiets."



'Plaatst iemand zijn fiets tegen een hek, dan staan er binnen no-time een paar fietsen bij.'



In Amsterdam heeft onlangs een kunstenaar een experiment gedaan. "Hij projecteerde met licht fietsvakken. Hoe drukker het werd in het uitgaansleven, hoe meer vakken er werden geprojecteerd. De 'stappende fietsers' parkeerden hun fiets netjes binnen die verlichte lijnen. In de basis een geweldig idee.

In uitgaansgebieden heb je 's avonds flinke pieken als het gaat om fietsparkeeren. Dan zijn dynamische parkeervakken een perfecte oplossing." En wat vindt Van Boggelen van de harde aanpak: foutief geparkeerde fietsen gewoon in beslag nemen? "Dat is niet de manier", zegt de programmamanager. "Ten eerste levert dat veel negatieve publiciteit op en ten tweede veel kosten. Denk aan handhaving, het weghalen van fietsen, mensen de mogelijkheid bieden hun fiets weer op te halen, enzovoort. Het zal altijd een combinatie blijven van honing en azijn. Ook handhaving blijft soms nodig om gedrag te sturen en onveilige situaties te voorkomen."

Van Boggelen ziet in het betaald fietsparkeeren een goed instrument om fietsers te sturen. "Bied je de mooiste veilige stallingen op een station een dag gratis aan en moeten treinreizigers er daarna voor betalen, dan blijven fietsen daar geen week of maand staan. Zo blijft er ruimte voor mensen die één dag hun

fiets stallen. Een eindje verderop kun je iets minder mooie plekken een week gratis aanbieden. Met dit mechanisme kun je het gedrag van de fietser beïnvloeden. Het levert niet veel inkomsten op, maar het kan wel kosten voor bijvoorbeeld handhaving en weesfietsen besparen."

Webbased platform

Naast het in beeld brengen van de problematiek en het delen van oplossingen op het gebied van fietsparkeeren ontwikkelt CROW-Fietsberaad handvatten die overheden kunnen gebruiken. "We willen overheden slimmer maken", stelt Van Boggelen. "Zo hebben we een webbased platform ontwikkeld om allerlei fietsparkeertoepassingen te koppelen in de cloud. Hiermee versterken we de regiefunctie van de gemeente en bieden we de fietser modern gemak."

Het platform bestaat uit twee onderdelen. Via de website Veiligstallen.nl kunnen fietsers een plekje in een stalling reserveren. "Al is dat niet ons hoofdoel", vertelt Van Boggelen. "Het gaat om de databestanden: waar in Nederland vind je veilige fietsenstallingen? Deze gegevens kunnen gebruikt worden in bijvoorbeeld routeplanners of de 9292-app. Wij dienen als draaischijf, wij verbinden de stallingen en de aanbieders van informatie." Het webplatform is

nog volop in ontwikkeling. "Met de eerste stap – een zo'n volledig mogelijk overzicht van veilige stallingen – zijn we met zo'n 600 openbare stallingen goed op streek. Met de apparatuur in de stallingen zelf staan we nog aan het begin. Mensen moeten straks meteen kunnen zien welke stallingen nog vrij zijn. Ook de manier van betalen moet gemoderniseerd worden. Nu zie je nog veel bonnetjes en contant geld; weer een extra drempel om betaald de fiets te parkeren. Met een digitaal stallingstegoed nemen we die drempel weg."

FietsparkeerManagementSysteem

Het andere onderdeel van het platform, het zogenaamde FietsparkeerManagementSysteem (FMS), is voor de gemeenten. Van Boggelen: "Hier komen zoveel mogelijk relevante gegevens bij elkaar, zodat de beleidsmedewerker fiets-(parkeren) één centrale plek heeft om te communiceren, te monitoren en eventueel te sturen. Voor elke gemeente is op dit moment in het FMS een basisfunctie beschikbaar, waarmee men de beschikbare stallingen op een kaart kan intekenen. Zo vullen we het overzicht met veilige stallingmogelijkheden op Veiligstallen.nl."

Hoewel de problematiek rond het fietsparkeeren de gebruiker zou kunnen ontmoedigen om de fiets te pakken, ziet Van Boggelen de toekomst van het fietsgebruik zonnig in. "Ik verwacht, zeker met de opkomst van de elektrische fiets, dat de bereidheid tot betaald parkeren onder fietsers zal groeien. Verder is de verwachting dat er gesneden gaat worden in het stads- en streekvervoer. Dat betekent: dikkere lijnen, minder haltes, waardoor de fiets in het natransport nog belangrijker wordt. De behoefte aan veilige fietsenstallingen zal door deze ontwikkeling, zeker bij OV-knelpunten en stations, alleen maar toenemen."

CROW-Fietsberaad is het kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis. Het Fietsberaad is in 2001 opgericht op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (tegenwoordig: Ministerie van Infrastructuur en Milieu). CROW-Fietsberaad wordt gefinancierd door alle overheden van Nederland. Decentrale overheden zijn sterk vertegenwoordigd in de programmaraad. Daarnaast hebben deskundigen van adviesbureaus, belangenorganisaties, ProRail en NS zitting in de programmaraad.

Auteur: Rick Otten

De programmaraad van CROW-Fietsberaad speelt een belangrijke rol bij de keuze van de activiteiten die CROW-Fietsberaad uitvoert. Voorzitter is Tymon de Weger. In deze special daarom 5 vragen aan hem:



'Ik ben trots op de gedrevenheid die de deelnemers van CROW Fietsberaad elke bijeenkomst weer laten zien'

1. Hoe bent u betrokken geraakt bij CROW Fietsberaad?

"Ik ben benaderd door CROW om de vorige voorzitter, Victor Molkenboer, op te volgen. Als wethouder van Utrecht heb ik me sterk gemaakt om veel meer prioriteit aan de fiets te geven en de top-10 hoofd fietsroutes in Utrecht geïntroduceerd. Dat heeft blijkbaar voldoende indruk gemaakt. Behalve politicus ben ik ook verkeerskundige en ik heb me altijd al sterk gemaakt voor fiets en openbaar vervoer als de betere alternatieven voor de auto."

2. Wat zijn de belangrijkste taken van de programmaraad?

"De Programmaraad adviseert het programmabureau van het CROW-Fietsberaad vanuit de kennis en ervaring van de deelnemers, die uit alle hoeken van de Nederlandse fietswereld afkomstig zijn."

3. Wat is voor de praktijk de belangrijkste waarde van het Fietsberaad?

"Het CROW Fietsberaad deelt en ontwikkelt kennis op het brede terrein van de "fietskunde" en werkt die uit tot concrete projecten in samenwerking met een of meer overheden of organisaties. Dat varieert van het weghalen van overbodige paaltjes in fietspaden tot het ontwikkelen van software voor het klantvriendelijker maken en het beheer van fietsenstallingen."

4. Waar bent u als voorzitter van de programmaraad het meest trots op?

"Ik ben vooral trots op de gedrevenheid, het enthousiasme en de goede sfeer, die de deelnemers van het CROW Fietsberaad elke bijeenkomst weer laten zien. Hier zit een groep mensen bij elkaar met verstand van en hart voor het fietsen. Daar gaan we ook de komende tijd nog veel van horen!"

5. Wat zijn de belangrijkste doelstellingen voor 2015 en verder?

"Voor de komende vijf jaar gaan we een flinke krachtsinspanning doen onder de naam "Tour de Force". Een aantal onderwerpen dat maar niet goed van de grond komt, of een flinke duw in de rug nodig hebben, zetten we op de agenda. De Tour de Force zet de agenda voor de fiets voor alle overheidslagen: rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. We werken daarnaast nadrukkelijk samen met de fietsindustrie, de wetenschap en de kennisinstellingen die bij het fietsen betrokken zijn."