

AN FIETS↓ METRO POOL



SYMPOSIUM
FIETSMETROPOOL
ARCHITECTUURWEEK
19 APRIL 2018

INHOUD

4

De fiets als democratisch instrument / Louise Kielgast (DK)

7

Provocaties voor aangenamer fietsen / Steven Fleming (AUS)

10

Dilemma's in de fietsmetropool

12

Dit is volgens mij nodig

13

Stationsstalling uit het betonnen verdomhoekje / Paul van der Ree

14

Symposium in 12 beelden

16

De stad door de bril van de fietser / Joost de Kruijf

17

De fietsmetropool stopt niet bij de stadsgrens / Floor Vermeulen

DANK AAN ONZE PARTNERS!

RAP Leiden ontvangt subsidie van de Gemeente Leiden en Stichting ArchiScienza en ontving voor deze editie van de Architectuurweek – Fietsmetropool – een eenmalige bijdrage van de Provincie Zuid-Holland. Zonder onze partners zou de Architectuurweek niet bestaan.

COLOFON

Dit magazine werd gemaakt door een mediateam van Magazine on the Spot in opdracht van het Rijnlands Architectuur Platform bij het symposium 'De fietsmetropool' op 19 april 2018 in Leiden.

Redactie en coördinatie René Lamers **Fotografie** Eelkje Colmjon **Vormgeving** John Stelck www.magazine-on-the-spot.nl



DROOM OF PERSPECTIEF?

“Toen RAP Leiden mij een jaar geleden vroeg of ik directeur wilde worden van de Architectuurweek, hoefde ik niet lang na te denken. Zeker niet nadat ik de mooie droom las die Henk Hartzema had geschetst: die van de Fietsmetropool. Al snel realiseerde ik me dat het hier eigenlijk helemaal niet om een droom ging, maar om een perspectief. En om ambitie. Want als je de wereld bekijkt vanaf de fiets, is alles mooier. Dus waarom zou je anders willen kijken?”

Als organisatie hebben we de Leidse regio op 19 april willen inspireren om op het allerhoogste te mikken, zodat we wat betreft de fiets voortaan geen concessies meer doen bij het ontwerpen van gebouwen of de openbare ruimte, noch bij het bedenken van strategieën voor de lange termijn. De tijd van de fiets is nu echt aangebroken. Ik voel aan alles dat we dat met elkaar beginnen te snappen, in onze Fietsmetropool.”

Michiel van Poelgeest

Directeur Architectuurweek 2018

DE EERSTE FIETSMETROPOOL VAN NEDERLAND

“Nederland is een echt fietsland. Dit is zo'n statement dat Nederlanders zelf graag vaak benadrukken. Ondertussen gebeuren grootse dingen in andere landen, waarop Nederland jaloers kan zijn. In dit magazine bij het symposium 'De fietsmetropool' op 19 april 2018 in De Tuin van de Smid in Leiden zien we inspirerende voorbeelden hiervan.

Technologie kan veel veranderen. Waren stations eerst noodzakelijk kwaad, waar je moest wachten op een trein die te laat was. Nu zijn er moderne stations waar je je als reiziger thuis voelt en dood je de wachttijd met het staren naar je mobieltje – vervelen is quality time geworden.

Hetzelfde geldt voor de fiets. Door de introductie van de elektronische fiets is meer mogelijk voor meer mensen. Daarom vindt RAP Leiden het interessant om naar de architectuur van de fietsinfrastructuur te kijken. Moeten de fietspaden veranderen? Of de borden? Moeten we anders denken over de plek van de fiets in de stad? Als platform kijken we daarbij breder dan de stad Leiden, naar de hele agglomeratie.

De Leidse regio, de vijfde agglomeratie van Nederland, kent een grote diversiteit aan woonbuurten en landschappen. Deze regio is niet één stad, heeft niet één burgemeester, kent niet één plan voor de infrastructuur. De fietsmetropool beperkt zich niet tot gemeentegrenzen. De Randstad zou de eerste fietsmetropool van Nederland kunnen worden, met een maximale afstand van 50 kilometer, een uur rijden.”

Henk Hartzema

Stedenbouwkundig supervisor Leiden Bio Science Park



BIJ STEDENBOUW MOET
DE MENS CENTRAAL STAAN

DE FIETS ALS DEMOCRATISCH INSTRUMENT

Bij fietsen gaat het meer dan om fietsen. Het draagt bij aan een meer democratische stad. Fietsen maakt mensen aan elkaar gelijk, fietspaden verbinden mensen van verschillende achtergronden en sociale klassen. Maak je een stad aantrekkelijker voor fietsers, dan maak je ook een innovatievere stad.

Voor Kielgast is fietsen geen religie: er is meer dan fietsen, en de verschillende vervoerstypen moeten met elkaar dezelfde ruimte delen. Wel is fietsen méér dan van A naar B verplaatsen. “Fietsen leidt tot een meer democratische samenleving. Iedereen is er gelijk, iedereen kan het leren, en omdat een fiets niet duur is kan iedereen een fiets bezitten. Op de fiets deelt iedereen dezelfde omgeving. Dat is de bouwsteen voor een democratische samenleving.” Op de fiets hebben mensen direct oogcontact; in de auto hoogstens als je in de achteruitkijkspiegel kijkt, en dan alleen voor je eigen veiligheid. Kielgast: “Op de fiets ontmoet je mensen of kom je bekenden tegen en voer je een gesprek.”

INNOVATIEVE STAD

Het dient dus meer doelen wanneer de stad aantrekkelijker wordt gemaakt voor fietsers. De fiets wordt zelfs gezien als een belangrijk element voor een innovatieve stad. “Niet voor niets willen steeds meer bedrijven zich vestigen op plekken waar je lopend of fietsend naartoe kunt gaan”, zegt Kielgast. Het dient meteen andere voordelen, zoals beter presterende kinderen, doordat ze zich op school vier uur langer kunnen concentreren wanneer ze veel bewegen. Bij stedelijke inrichting moet volgens Kielgast de mens en zijn gedrag centraal staan. Daarop moeten gebieden ingericht worden. En de mensen die het gebied gebruiken, kunnen dat weer versterken.

In het Deense Nørrebro is er bijvoorbeeld de Supekilen, een park met fietspad dat een achtergestelde wijk met de stad verbindt. Doel is om de wijk zo op te krikken. Hetzelfde is gedaan in Calcutta. Het fietspad als verbinding tussen sociale en culturele groepen. ▶

Louise Kielgast

Is vennoot van het architectenbureau Gehl. Ze studeerde antropologie en stedelijke ontwikkeling. In de aanpak van maatschappelijke thema's stelt ze de mens centraal. Door diens gedrag te begrijpen, kunnen we die thema's adresseren.



Hoe bevorder je dat een stad aantrekkelijk is voor fietsers? Niet door auto's te verbieden, meent Kielgast. Zij pleit liever voor vrijheid van keuze.

1 Logisch en aangenaam

Maak van fietsen een logische en aangename keuze. Je moet makkelijk even kunnen stoppen wanneer je bijvoorbeeld iemand wilt spreken. En zorg ervoor dat de routes korter zijn dan die van de auto. De fiets leent zich daar bij uitstek voor. Mensen kiezen de fiets als die het snelst en het meest aangenaam is. Zoek de missing links in je fietspadennet en vul die op. Leg niet alleen fietspaden aan die het snelst zijn, maar ook voor wie recreatief wil fietsen en verbind die weer met de hoofdwegen.

2 Verschillende situaties, verschillende oplossingen

Er is niet één situatie en niet één oplossing. In Kopenhagen bestaan bijvoorbeeld paden voor snelfietsers. Maar daar kun je ook de hele dag gratis met je fiets in de metro. Op perrons en op rijtuigen staat groot aangegeven waar je fiets terecht kan. Er zijn in Kopenhagen meer fietswagons, waardoor ook voor mensen zonder fiets er geen problemen zijn. En taxi's hebben zelfs een fietsendrager.

3 Meten = weten

In Kopenhagen monitoren ze jaarlijks de ontwikkelingen op het gebied van fietsen, knelpunten, behoeften en beleving door fietsers. Dit gebeurt in 'The city of cyclists; the annual account'. Doordat dit elk jaar wordt gedaan, kunnen ook trends zichtbaar worden, waarop de stad kan handelen. Zo is bijvoorbeeld bekend dat inmiddels 20 procent van de inwoners een bakfiets heeft, maar óók dat daardoor de ruimte op de fietspaden krap wordt, wat weer tot meer gevaarlijke situaties leidt.

4 Fietsen is leuk

Scholen kennen jaarlijkse competities: welke heeft het meest gefietst. Met campagnes wordt het fietsen onder de aandacht gebracht als iets leuks. Doordat fietspaden prioriteit hebben bij het sneeuwschuiven, blijft in Kopenhagen 70% van de fietsers ook in de winter doorfietsen. Er zijn ook leuke elementen als afvalbakken waarin je al rijdend afval kunt werpen en communicatiepalen waarop voorbijgangers kunnen zien hoeveel fietsers hen die dag zijn voorgegaan..

5 Ga moeilijke beslissingen aan

Soms zijn lastige besluiten nodig. Bijvoorbeeld door het aantal rijstroken voor auto's te halveren, zodat meer ruimte voor fietsers ontstaat. Dan kun je snelfietsers en langzamere fietsers scheiden. En je moet het fietsen continu onder de aandacht blijven brengen.

Meer info: www.international.kk.dk/artikel/city-cyclists



Steven Fleming

PROVOCATIES VOOR AANGENAMER FIETSEN

Mensen blijven liever hardnekkig in de file staan, dan de fiets te nemen. Het fietsen moet kunnen concurreren met de auto, door het aangenaamer te maken: sneller, droger, makkelijker. Om de discussie daarover vlot te trekken, lanceert Fleming 'provocaties': futuristische ideeën die je anders bij stedenbouw en auto-industrie verwacht.

Wie de in Oslo woonachtige 'fietsvluchteling' uit Australië hoort, vermoedt dat fietsen hogere wiskunde is. Tijdschema's, afstanden, kaarten met vervoersdichtheid. Hét argument om de fiets te nemen, volgens Fleming, is snelheid. Obstakels zijn het klimaat en onderbroken routes die de fietstijd verlengen. Wordt daaraan wat gedaan, dan heeft de Randstad de potentie een mondiaal voorbeeld te worden tegenover het 'Dallas-model'. In Dallas is de auto-infrastructuur zo goed, dat er auto's snel naar elke plek in de stad kunnen. De Dallas-agglomeratie en de Randstad tellen beide zo'n 7 miljoen mensen. De Randstad onderscheidt zich doordat tussen de afzonderlijke 'stadsdelen' (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en de middelgrote steden) veel ruimte is en een fantastisch OV-netwerk. In de oude steden is de ruimte daarentegen beperkt, waardoor vervoersstromen gescheiden worden. ►



De fiets is aantrekkelijk bij een hoge bevolkingsdichtheid. De reistijd voor auto's neemt dan toe. Die voor de fiets blijft hetzelfde. Daardoor wint de fiets. "Op dit moment gaan alle bijbels op het gebied van stedelijke ontwikkeling nog van autoverkeer uit", zegt Fleming. "Je kunt zo met de auto overal komen. Terwijl personenauto's eigenlijk helemaal niet nodig zijn in stadscentra." Toch gaan mensen liever in de file en lopen ze in dezelfde tijd van de garage naar het centrum als ze met de fiets ernaartoe kunnen rijden. De fiets nemen heeft weinig voordeel wanneer die nauwelijks sneller is dan wanneer je te voet gaat.

FIETS-IN WINKELS

Het fietsen moet dus nóg aantrekkelijker worden. Dan willen 7 miljoen mensen wel de auto loslaten. Zou het mogelijk gemaakt worden om 15 kilometer per uur door de stad te fietsen, dan ben je in 6 minuten en 48 seconden van de ene naar de andere kant in Leiden, heeft Fleming berekend. De obstakels moeten dus uit het fietsnet. Maar ook moet het fietsen aangenamer worden gemaakt, vindt Fleming. "Voor auto's is het nu aangenaam gemaakt. Je kunt onder het winkelcentrum parkeren en droog naar de winkels lopen. Maak het voor fietsers aangenaam. Zorg ook voor indoor fietspaden, zoals in Noorwegen. In Milaan kun je met je fiets zelfs de winkel in. Je pakt je boodschappen uit de schappen en doet die in je fietsbak. Dan hoeft je je slaperige kinderen niet eerst uit te laden en met tassen te sjouwen. Vies? Je kunt in de winkel een strook met borstels aanbrengen die de banden schoonpoetsen. In Melbourne is een kantoorgebouw waar je met je fiets in kunt en parkeren."

Fleming noemt zijn ideeën 'provocaties': niet direct om te realiseren, maar om anders na te gaan denken over fietsen en fietsinfrastructuur. Zoals een automatische fietsopslag en fietslift in een kantoorgebouw, zodat je met je fiets naar je verdieping kunt en zo je spullen uit je fietstas kunt halen.

Er is nog weinig aandacht voor dergelijke futuristische ideeën. Ondertussen verschijnen die wel over auto's, waar je volgens de artists impressions bijna in kunt leven. Die zetten de auto's op voorsprong en Fleming waarschuwt ons daarvoor.

Met zijn 'provocaties' wil Fleming de discussie over fietsgemak vergroten. Enkele voorbeelden.

1 **Spread winkels**

Nu zijn winkels langs één straat geconcentreerd. Daar wordt (fiets)verkeer vaak geweerd. Wanneer alleen op straathoeken winkels zijn, ontstaat ruimte voor verkeer en kun je met de fiets overal komen.

2 **Scheid fietsstromen**

Zorg voor scheiding van korte en lange routes. Korte routes, richting winkels, gaan beneden langs, lange routes, naar andere stadsdelen, gaan bovenlangs. Alles is overdekt. Tussenin is ruimte voor bijvoorbeeld urban farming of sociaal contact.

3 **Fietsflat**

Een flatgebouw met appartementen langs een schuin pad naar de begane grond, zodat je vanuit je huis op je fiets meteen de weg op kunt rijden zonder een lift te hoeven gebruiken.

EXPO BAB

De Bicycle Architecture Biennale (BAB) laat voorbeelden zien van opvallende en vooruitstrevende oplossingen voor fietsarchitectuur. Ze is samengesteld door Steven Fleming en BYCS. De expositie was tijdens de Architectuurweek in Leiden te zien in De Tuin van de Smid. Zie de video over BAB: ▼ www.youtube.com/watch?v=C3PXXGcdNqb8

Steven Fleming Studeerde 'Architectuur, filosofie en esthetiek' aan de Universiteit van Newcastle. Nu werkt hij voor Hoi! Arkitektur in Oslo. Fleming schreef onder andere 'Cycle Space: Architecture and Urban Design in the Age of the Bicycle' en 'Velotopia'.

HET FIETSEN MOET
OOK AANGENAAM
GEMAAKT WORDEN



DILEMMA'S IN DE FIETSMETROPOOL

In de regio Leiden spelen **8** dilemma's rond fietsmobiliteit. **Wim Bot** (Fietzersbond Leiden), **Peter Krouwel** (Leids architect), **Louise Kielgast** (Deense antropologisch architect) en **Steven Fleming** (Australische architectuurfilosoof) bespreken er **4**.



1 Ster of Netwerk?

De gemeente Leiden wil een systeem van snelfietsroutes. Dat kent nu een 'stermodel' van en naar de hoofdknoop in de regio, namelijk het stationsgebied van Leiden Centraal. Maar er zijn natuurlijk meer belangrijke bestemmingen in de regio. Dit model verder uitbreiden of naar een (fijnmaziger) netwerkmodel?

DEBAT

- Bot:** "Budgetten zijn vaak het probleem om een uitgebreid netwerk aan te leggen."
- Krouwel:** "Het is de kunst om mensen uit centra buiten de stad in de stad te krijgen via de fiets."
- Kielgast:** "Waarom werken ministeries van gezondheid en onderwijs niet samen met het ministerie van verkeer? Het gaat toch ook om gezondheid en betere schoolprestaties?"
- Fleming:** "De vraag is of je volgt wat mensen doen of dat je uitgaat van een plan?"

2 Tijd rijp voor een fietsrevolutie?

De jaren '70 tot '90 waren van de auto. Daarna was het de beurt aan de voetganger om zijn claim te leggen op de stedelijke openbare ruimte. Breekt nu de tijd van de fietser aan? Als we de fietser meer ruimte gaan geven, ten koste van wie of wat gaat dit dan?

DEBAT

- Krouwel:** "Er moet meer plek voor fietsers komen. Sommige fietspaden zijn erg druk geworden, mede door die vervuilende scooters, en daardoor gevaarlijk. Het fietsen moet hoogwaardig worden, heeft branding nodig."
- Bot:** "Dat zal de overheid dan moeten doen, want de auto-industrie heeft een enorm budget, de Fietzersbond niet. Je ziet in de steden wel publieke afkeer van de auto, getuige de winst voor GroenLinks. We hebben een gezondheidsprobleem, een energietransitie; dat zou genoeg promotie moeten zijn. Vanuit mobiliteitssector is er echter nog weinig belangstelling."

3 Klinkers of een rode loper voor de fiets

De binnenstad van Leiden heeft veel erfgoedwaarde. Daarom bestaan fietspaden uit materialen die passen bij de bebouwing en duurzaam zijn. Maar dat fietst niet altijd even comfortabel. Wat gaat voor: erfgoed en duurzaamheid of fietscomfort?

DEBAT

- Krouwel:** "Met de fiets kun je makkelijker overal komen."
- Kielgast:** "Het hoort ook bij het stadsleven dat je dezelfde ruimte moet delen. Wanneer er geen voetgangers zouden zijn, zouden er voor fietsers ook geen bestemmingen zijn om naartoe te gaan. En fietsers zoeken toch altijd hun eigen weg. We hebben stallingen gebouwd die niet werden gebruikt."
- Bot:** "Je zou een splitsing kunnen maken, voor kort en lang bezoek. Haal je een boodschapje, parkeer je bij de winkel. Ga je uren shoppen, kun je je fiets in een stalling zetten. Die moet je dan op een gunstige plek zetten in een mooi design, zodat je als fietser je serieus genomen voelt; geen bunker."

4 Stallen of delen?

Bij Utrecht Centraal staat de grootste fietsenstalling van Nederland: elke ochtend rijden daar evenveel fietsers in als uit. Wanneer elke aankomende fietser zijn/haar fiets aan een weggaande gebruiker zou overgeven, is geen stalling nodig. Geldt dit ook voor Leiden Centraal?

DEBAT

- Fleming:** "Doorgaans deel je iets dat te duur is om zelf te kopen."
- Bot:** "Ik zie wel toekomst in de deelfiets. Het is alleen nog onbekend. In Rotterdam is een Chinees deelsysteem, maar de gemeente heeft niet de regie genomen, waardoor je de fietsen nu overal ziet liggen. In Rotterdam-Zuid wonen veel allochtonen die niet gewoon zijn te fietsen, geen fiets hebben en alles lopend doen. Daar werkt het niet. Op kleine schaal leren allochtone dames nu andere dames fietsen."

NOG MEER DILEMMA'S

PARKEREN VOOR DE DEUR?

Vroeger kon je tot op de Beestenmarkt je auto parkeren. Met het terugdringen van de auto komt meer ruimte voor de fiets. Daardoor hopen veel fietsers zich op op plekken waar je dat niet wilt, zoals in winkelstraten en voor ingangen van grote voorzieningen. Moet alles bereikbaar blijven voor fietsers of moeten we naar een bewandelbare stad, met regulering met fietsenstallingen?

MEER BRUGGEN EN VERBINDINGEN

In een stad met veel water zijn bruggen bepalend voor goede verbindingen. Daar schort het soms nog aan, zoals naar het Waardeiland, Zuidwest en de Oostvlietpolder. Fietsroutes moeten beter aansluiten op bestaande verbindingen of er moeten nieuwe verbindingen komen voor een beter fietsnetwerk. Zijn meer bruggen nodig of kunnen bestaande op een andere, slimmere manier worden verbeterd?

TE SNEL VOOR HET FIETSPAD

Met de groeiende verscheidenheid aan fietstypen ontstaan meerdere fietssnelheden. Dit veroorzaakt nieuwe verkeersproblemen. Moeten we snelfietsen en (bijvoorbeeld) elektrische bakfietsen indelen bij scooters en autoverkeer? Wat betekent dat voor het inrichten van de ruimte?

MET JE FIETS IN DE TREIN?

In de metropolen ging je vroeger zo met je fiets de metro in. Vroeger kon dat ook in Nederland in de trein. Nu is dat beperkt. In Rotterdam is voor maximaal twee fietsen per wagon plek. Op bussen is het al helemaal moeilijk. Op de Waternet taxi Rotterdam kunnen wel fietsen. Moeten stadsbussen fietsaanhangs krijgen? En is fietstransport over het water een optie?

Fietzers stoppen niet bij de gemeentegrens. Nieuwe technieken doen de fiets weer concurreren met de auto. We gaan naar een fietsmetropool. Wat is daarvoor volgens u nodig?

DIT IS VOLGENS MIJ NODIG



FIETSSNELWEGEN

“Binnenstad moet autovrij en er moeten fietssnelwegen naar omliggende steden komen. De elektrische fiets maakt fietsen zelfs sneller dan de trein.”

Tijmen Versluis – Appel Architecten



AANPASSING INFRASTRUCTUUR

“De elektrische fiets verandert onze infrastructuur. Welke innovaties volgen nog? Vormen tussen fietsen en lopen in. En het bezit verandert: je hebt dadelijk een kaart voor het OV, een fiets en een auto.”

Martin Verwoest – Gemeente Leiden



POLITIEKE WIL

“Er is politieke wil nodig. Er moet consensus komen over wat nodig is. Anders hebben alle ontwerpen van de beste architecten geen zin.”

Ben Hockman (GB) – ‘Overweegt naar Nederland te verhuizen’



KEUZEVRIJHEID

“We moeten mensen het gevoel van keuzevrijheid geven. Dat de fiets in de stad sneller is dan de auto. Dan zijn ze bereid de auto te laten staan.”

Wil de Moor – Provincie Zuid-Holland



MEER CAMPAGNE

“De fiets moet op plek 1, vanwege gezondheid. Daarnaast moeten brommers en scooters van het fietspad en er moet meer campagne komen om de fiets als hoogwaardig vervoermiddel neer te zetten.”

Peter Krouwel – Directeur/eigenaar architectenbureau Streetlife



Kent u ze nog? Onder het beton van het station waren in een grauwe omgeving fietsenrekken neergezet, waartussen je je fiets moest zien te proppen. Met een beetje geluk stond hij er later nog heelhuids. Zo anders zijn de fietsstallingen die de laatste tien jaar verrijzen.

StudioSK, de ontwerpstudio van Movares, ontwikkelt stallingen bij tal van Nederlandse stations. Fietshotels, fietsvilla's, fietsflats, fietskelders. Stallingen zijn belangrijk om mensen te overtuigen met de fiets naar het station te komen en het openbaar vervoer te nemen. Paul van der Ree, senior architect bij StudioSK: “Van alle treinpassagiers komt 47 procent met de fiets naar het station; op de plaats van bestemming gaat vervolgens 51 procent te voet verder.”



STATIONS STALLING UIT HET BETON VERDOM HOEKJE

COMBINATIEPARKEREN

Met een toename van het openbaarvervoergebruik neemt de fietsdruk op de stations toe. Dat vraagt soms innovatieve oplossingen. In Hengelo is een stalling gebouwd met evenveel plekken als in Amsterdam, maar met de helft aan ruimte. Op station RAI komt onder het spoor op de plek waar eerst beton was, een glasserre. Lekker helder en transparant. Ook onder het spoor bij het nieuwe station Leidsche Rijn werd plek voor 1100 fietsen gevonden. Bij station Bijlmer Arena leek eerst helemaal geen ruimte voor een stalling, maar in een verloren stukje is nu eentje voor 2000 fietsen gekomen. En in Amersfoort gingen 1100 fietsen ondergronds, waardoor bovengronds een stationsplein ontstond. Bijzonder aan een stalling bij Leiden Centraal is de combinatie van auto- en fietsparke- ren. Zulke combinaties zijn volgens Paul van der Ree meer nodig.

AANTREKKELIJKE FIETSSTALLINGEN KENNEN EEN AANTAL TERUGKERENDE KENMERKEN:

Daglicht

Mensen moeten niet het gevoel hebben in een ondergrondse tunnel te zijn.

Comfort

Je moet prettig de stalling in en uit kunnen. Er moeten gemak- ken zijn voor de gebruiker.

Natuurlijke routes

De routes door de stalling moe- ten logisch zijn, geen rare boch- ten of onverwachte locaties.

Exposure

De stalling moet uitstraling heb- ben. Je moet als fietser naar de stalling willen gaan. Je moet het gevoel hebben dat er aandacht voor je is.

Transparantie

Mensen moeten de stalling kunnen zien. Belangrijk voor de ervaren sociale veiligheid, maar ook om direct te zien waar jouw fiets terecht kan.

Kleuren en oriëntatie

Met wat eenvoudige kleursig- nalering kun je mensen door de stalling gidsen, zonder teveel borden en tekens te hoeven gebruiken.

SYMPOSIUM IN BEELD

Zo'n 60 mensen kwamen 19 april fietsend naar het symposium 'De fietsmetropool' van het Rijnlands Architectuur Platform (RAP). Architecten, gemeentelijke beleidsambtenaren, onderzoekers, actieve fietsers uit binnen- en buitenland kwamen bijeen in De Tuin van de Smid in Park Cronesteijn in Leiden. Een terugblik.





DE FIETSMETROPOOL STOPT NIET BIJ DE STADSGRENS

Gedeputeerde **Floor Vermeulen** van de Provincie Zuid-Holland heeft onder andere fietsinfrastructuur in zijn portefeuille. Zuid-Holland loopt hierin voorop, maar er is méér uit te halen, vindt hij.

DE STAD DOOR DE **VR**-BRIL VAN DE FIETSER

Richt je de stedelijke fietsinfrastructuur in vanaf de tekentafel langs 'logische' modellen? Of ga je uit van de beleving van de fietser van zijn omgeving? **Joost de Kruijf** doet voor NHTV (per 1 augustus: Breda University of Applied Sciences) onderzoek naar de fietsbeleving.

Beleidsmakers plannen hoogwaardige fietsroutes langs 'logische lijnen', maar uit onderzoek naar fietsgedrag blijkt dat mensen vaak ook andere routes nemen. Ze ondervinden daarbij bovendien weinig obstakels. Zijn die er, dan onderzoekt De Kruijf of die ook zo worden ervaren. Kiezen ze de route omdat ze die móeten nemen of willen nemen? En – lastiger te onderzoeken – is de obstakel reden om niet met de fiets te gaan?

BORDAANPASSING

Volgens De Kruijf vraagt de komst van elektrische fietsen om aanpassingen aan onze infrastructuur. Hoe richt je bijvoorbeeld fietspaden in volgens de behoefte van de elektrisch rijder? "Bij de plaatsing van borden wordt uitgegaan van een afstand van zestig meter waarop je een bord ziet", legt De Kruijf uit. "Je hebt dan acht seconden om het bord te zien. Maar op een snelle elektrische fiets is dat één seconde." Ook de hoogte van de borden is anders dan bij langzaam fietsen.

Met 3D-brillen kan De Kruijf de fietsbeleving onderzoeken. Via deze 'Spatial specs' worden verschillende factoren weergegeven, die je vervolgens met elkaar kunt vergelijken. Is het dag of nacht? Wat is de snelheid? Is het druk of niet? Rijd je op het platteland of in de stad? Enzovoorts.

METROKAART

In Tilburg heeft het al geleid tot aanpassing van de bebording voor snelfietsers. Zo was een route langs verschillende kernen die waren aangegeven op een bord eerst met strakke lijnen weergegeven, zoals op een metrokaart. Dat bleek niet te corresponderen met de beleving van de fietser. In werkelijkheid maakt die namelijk bochten of slaat die af. In de nieuwe borden zijn die bochten wel aangegeven. Ook in Breda komen nu aangepaste borden voor snelfietsers.

Voelt u zich betrokken bij dit onderwerp?

"Ja, als je zelf fietst, is dat toch anders. Net als wanneer je veel met de trein gaat en met de NS om tafel zit. Bijvoorbeeld als je het hebt over een recreatieve route. Ik zie nergens een bordje: 'Bent u een recreatieve of een sportieve fietser? Want anders moet u een andere route nemen'. Ook in fietsland worden leuke dingen bedacht die soms niet aansluiten op de praktijk."

Wat is het belang van de fietsmetropool?

"In Nederland heeft fietsverkeer veel te maken met hoe we steden inrichten. We leggen fietspaden niet zomaar aan, maar zodat mensen snel naar de plek van bestemming kunnen. In een fietsmetropool kijk je hoe je makkelijk de stad in en uit kunt. De metropool houdt niet op bij de gemeentegrens. Als Provincie zoeken we de mis-sing links, wat logische routes zijn, welke voorzieningen - zoals stallingen - nodig zijn en gaan daarover in overleg met de gemeenten."

Wat doet de Provincie nu al?

"We kijken hoe zo handig en efficiënt mogelijk gebruik gemaakt kan worden van het fietsnet. We onderzoeken ook hoe we rijks-geld kunnen inzetten voor stallingen bij stations. En met de Fietzersbond brengen we de staat van het fietsinfranet in kaart."

Voor welke taak staan we?

"De fiets moet meer meegenomen worden in plannen. Waarom wordt onder een nieuwbouwcomplex naast het station wel een garage gebouwd maar geen fietsstalling? Als Provincie kunnen we de 'awareness' vergroten bij gemeenten om daaraan te denken."



Fiets: "Twee Gazelles; een voor de stad en een hybride."

Km/week: "Verschilt. Ik fiets vooral voor werk, zoals naar het station. In vakanties recreatief, zo'n 20 à 30 kilometer."

Ergernis: "Geen voorrang op rotondes, wat per gemeente verschilt. Daarnaast: diefstal. Daarom heb ik een fietskluis bij het station."

Trots: "De Merwede-route. Een mooie route die aansluit op stedelijke netwerken en stallingen heeft bij de snelboot naar Rotterdam."

**FIETSERS HEBBEN 8 SECONDEN
OM EEN VERKEERSBORD TE
ZIEN, SNELFIETSERS MAAR 1**



MEER WETEN?

www.architectuurweek.org

www.fietzersbond.nl

www.tourdeforce2020.nl

Rapport 'Fietsfeiten'

van het ministerie van

Infrastructuur en Rijkswaterstaat:

www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten

www.rapleiden.nl