

Van krachtwijk naar fietswijk

In het dossier dit keer aandacht voor verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers. Een belangrijk aspect van de woonomgeving waar veel commissies zich mee bezighouden. De Fietsersbond heeft veel kennis en ervaring over dit onderwerp in huis. Daarom laten wij hen graag aan het woord in dit gastartikel.

Wijken voor de fiets

De bewoners van de 40 Nederlandse krachtwijken fietsen relatief weinig en zijn een stuk ongezonder dan de gemiddelde Nederlander. Het project Wijken voor de Fiets van de Fietsersbond heeft als doel de krachtwijk te transformeren in een fietsvriendelijke wijk, een wijk die haar bewoners stimuleert om de auto te laten staan en fietsend naar school, werk, winkel of sportveld te gaan. Dat is goed voor de gezondheid en het milieu.

Het project Wijken voor de Fiets richt zich in fysieke zin op het verbeteren van zowel de fietsinfrastructuur als de voorzieningen voor fietsers. Er wordt gewerkt aan een goed ingericht netwerk van fietsroutes naar bestemmingen binnen en buiten de wijk, een goede doorstroming, voldoende fietsparkeergelegenheid en sociale en fysieke veiligheid. Vrijliggende fietspaden, fietsstraten en rotondes blijven de veiligheid te bevorderen. Speciale aandacht is er voor een veilige inrichting van de schoolomgeving. Hieronder worden enkele aspecten uitvoeriger belicht.

Goed fietsnetwerk

Een goed fietsnetwerk is volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW samenhangend, direct, veilig, comfortabel en aantrekkelijk. Volgens deze richtlijn moet er binnen de bebouwde kom om de 250 meter een fietsverbinding liggen. Omdat de ver-



keersontsluitingswegen veelal een grotere onderlinge afstand kennen, liggen hier mogelijkheden voor autoluwe fietsverbindingen dwars door de woongebieden. Deze routes achterom zijn bovendien beter voor de gezondheid, omdat de fietser minder wordt blootgesteld aan uitlaatgassen van auto's.

Veilig naar school

Jong geleerd is oud gedaan. De Fietsersbond ziet graag dat kinderen van jongs af aan op de fiets naar school toe gaan. De laatste 30 jaar is echter de gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen gestegen van 6 naar 9 jaar. Door de toegenomen drukte op de weg en de door schaalvergroting toegenomen afstanden naar school worden steeds meer kinderen met de auto gebracht. Gevolg: een forse toename van het aantal hachelijke verkeerssituaties rond de school.

De veilige inrichting van de schoolomgeving wordt daarom steeds belangrijker. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat bij 54 procent van de scholen (ruim) onvoldoende reken staan, die in vrijwel alle gevallen geen mogelijkheden hebben om de fiets aan vast te zetten. Een veilige schoolomgeving voldoet volgens het CROW en de Fietsersbond aan de volgende criteria:

- de eerste 100 meter rond de school is autovrij;
- de eerste 500 meter rond de school is een 30 km/u-zone;
- de overgang van autovrije zone naar 30km/u-zone is een woonerf;
- de basisschool is met de wijk verbonden door middel van solitair liggende fietspaden en kinderroutes;

Voorbeeld van een veilige schoolomgeving in Zwolle: Links de school, rechts een solitair fietspad met voldoende opstelruimte voor wachtende ouders. Daartussen het schoolplein en een afgescheiden fietsenstalling. Foto: Fietsersbond.

- er zijn voldoende goede en goed bereikbare fietsenstallingen bij de school;
- er is voldoende opstelruimte voor wachtende ouders aan de rand van het schoolplein.

Fysieke veiligheid

Recent onderzoek van Rijkswaterstaat en de Universiteit Groningen toont aan dat tweerichtingsfietspaden substantieel onveiliger zijn dan eenrichtingsfietspaden. De kans dat een fietser aangereden wordt op een kruispunt is bij een tweerichtingsfietspad twee maal hoger dan bij een vergelijkbaar ingericht eenrichtingsfietspad. Belangrijkste oorzaak hiervan is dat een uit een zijstraat komende automobilist bij het rechts afslaan in 27% van de gevallen alleen naar links kijkt. De van rechts komende fietser (die veelal voorrang heeft) wordt zodoende niet opgemerkt.

Het lijkt logisch om voortaan geen tweerichtingsfietspaden meer aan te leggen, maar veel hangt af van de situatie ter plekke: waar komen de fietsers vandaan en waar gaan ze naar toe? Een tweerichtingsfietspad kan bijvoorbeeld voorkómen dat fietsers tweemaal een drukke verkeersader moeten oversteken. Dan helpt toch vooral het bundelen van verkeer en het beperken van het aantal kruispunten, zodat er een minimum aan 'conflictpunten' ontstaat.

Stallingruimte

Een belangrijke afweging bij de keuze voor een voermiddel is de bereikbaarheid ervan: bij veel mensen staat de auto pontificaal voor de deur, terwijl de fiets is weggestopt in een schuurtje achter in de tuin of in de kelder van de flat. Als er überhaupt een veilige stallingplek aanwezig is, want door de jarenlange (en nog altijd voortdurende) afwezigheid van de fietsenberging in het Bouwbesluit ontbreekt bij een generatie woningen de berging. Een veilige, goed bereikbare fietsenberging verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto in de eerste meter van de reis.

In de laatste meter zijn de stallingvoorzieningen bij de bestemming van groot belang. Ligt de fietsenstalling op een logische plek, kan de fiets goed vastgezet worden en is er voldoende ruimte? Ook nu nog worden er geregeld winkelcentra en sportcomplexen opgeleverd, waarbij het auto parkeren goed geregeld is, maar een fietsklem in geen velden of wegen is te bekennen. Zeker bij nieuwbouwprojecten moet het

mogelijk zijn om de (publieke) fietsenstalling naadloos aan te sluiten op het fietspad.

Het kan (nog) beter

Nederland is één van de gidslanden op fietsgebied. Toch is er op het gebied van ruimtelijke ordening nog veel te winnen. Een goede positie voor fietsers en voetgangers moet helaas nog vaak bevochten worden bij gemeenten en projectontwikkelaars. Met ruim 35.000 leden en 150 afdelingen zet de Fietsersbond zich in voor het verbeteren van het fietsklimaat in Nederland.

In 2009 organiseerde de Fietsersbond de ideeënprijsvraag 'De fietsvriendelijke wijk'. De inzendingen kunt u bekijken op www.fietsersbond.net/ideeenprijsvraag. De inzendingen maakten duidelijk dat verkeerskundigen en stedenbouwers goed in staat zijn om de positie van de fiets in hun ontwerp te verwerken, wanneer zij hier expliciet de opdracht toe krijgen. En juist in de opdrachtfase wringt de schoen nogal eens. De fietsbevorderende ideeën uit deze prijsvraag zijn opgenomen in een brochure, die is te downloaden via de website www.wijkenvoordefiets.nl.

Samenwerking?

De Adviescommissies Wonen en de lokale afdelingen van de Fietsersbonden adviseren geregeld over vergelijkbare onderwerpen. Door informatie-uitwisseling, samenwerking en eventueel een gezamenlijk uitgebracht advies kunnen Fietsersbond en Adviescommissies Wonen elkaar én de positie van de fietser versterken. Denk bijvoorbeeld aan onderwerpen als nieuwbouw van scholen en wooncomplexen, herinrichting van winkelcentra of de omgeving van stations. Buiten de krachtwijken die deel uitmaken van het project Wijken voor de Fiets, worden de fietsbelangen op gemeentelijk en regionaal niveau behartigd door vrijwilligers, die actief zijn in de afdelingen van de Fietsersbond. Een lijst met contactgegevens per afdeling staat op www.fietsersbond.nl/afdelingen.

Bas Hendriksen
Projectmedewerker Wijken voor de Fiets, Fietsersbond

Meer informatie:

- www.fietsersbond.nl
- www.fietsparkeur.nl
- www.wijkenvoordefiets.nl