



50 JAAR FIETSBOND

EEN HALVE EEUW STRYD VOOR FIETSGELUK



50 jaar Fietzersbond

een halve eeuw strijd voor fietsgeluk

Karin Broer

INHOUD

VOORWOORD		4
TIJDLIJN		6
HOOFDSTUK 1	Vele eenzame fietsers maken een vuist	10
HOOFDSTUK 2	Ruimte maken voor de fiets	20
HOOFDSTUK 3	Hoe de fiets zijn plek bij het station veroverde	28
HOOFDSTUK 4	30 is het nieuwe 50	34
HOOFDSTUK 5	Aan de wieg van de succesvolle OV-fiets	42
50 JAAR CAMPAGNES EN POSTERS		48
HOOFDSTUK 6	Lokale strijdpunten	64
HOOFDSTUK 7	Files als motor voor doorfietsroutes	74
HOOFDSTUK 8	Van wie is het fietspad?	82
HOOFDSTUK 9	Een keurmerk voor fietsenrekken	88
HOOFDSTUK 10	De Fietsersbond als vernieuwer en aanjager	96
EPILOOG: DE TOEKOMST VAN DE FIETSERSBOND		108
BRONNEN		111

© 2025 Karin Broer/ Stichting Fietsersbond

Redactionele begeleiding: Wim Bot, Esther van Garderen, Marloes Mol

Ontwerp en vormgeving: def. grafische vormgeving / Esther de Lange

Illustratie tijdschrift en omslag: Sanne Boekel

Foto omslag: Petterik Wiggers

Druk: PrintSupport4U, Steenwijk

ISBN: 978 90 9040783 8

NUR: 248

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door Falco.



De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de beelden en illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen.

Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Op 18 oktober 2025 bestaat de Fietsersbond vijftig jaar. In dit boek beschrijft journalist Karin Broer, op basis van archiefonderzoek en interviews, de tien belangrijkste successen die zijn behaald. Zo ontstaat een beknopte maar veelzeggende geschiedschrijving van de Fietsersbond. Denk aan het ontstaan van fietsnetwerken, acties voor lagere snelheden, fietsparkeervoorzieningen, doorfietsroutes, lokale pareltjes en vernieuwende initiatieven.

Het verhaal begint al vóór de officiële oprichting, met het toenemende ongemak over de groeiende dominantie van de auto in Nederlandse steden. Architecten, stedenbouwkundigen en bezorgde ouders kwamen in actie tegen grote stedelijke autoprojecten en de toenemende verkeersonveiligheid. Deze protesten vonden plaats tegen de achtergrond van het rapport van de Club van Rome en de autoloze zondagen door de oliecrisis van 1973.

De Fietsersbond werd in 1975 opgericht als de E.N.W.B., een samenwerkingsverband van lokale actiegroepen. Dat gebeurde juist op het moment dat het aandeel van de fiets in het verkeer daalde en het aantal dodelijke verkeersslachtoffers zijn hoogtepunt bereikte. Het fietsgeluk stond onder druk. De Fietsersbond speelde een cruciale rol in het keren van deze negatieve trend

met als belangrijk resultaat de aanleg van veilige, comfortabele en fijnmazige fietsnetwerken in de Nederlandse gemeenten. Netwerken die vandaag de dag internationaal bewonderd worden. Een treffend voorbeeld is de gemeente Houten, waar het stedenbouwkundige ontwerp volledig is afgestemd op de fiets. Zo kunnen kinderen, zonder een auto tegen te komen, naar school fietsen.

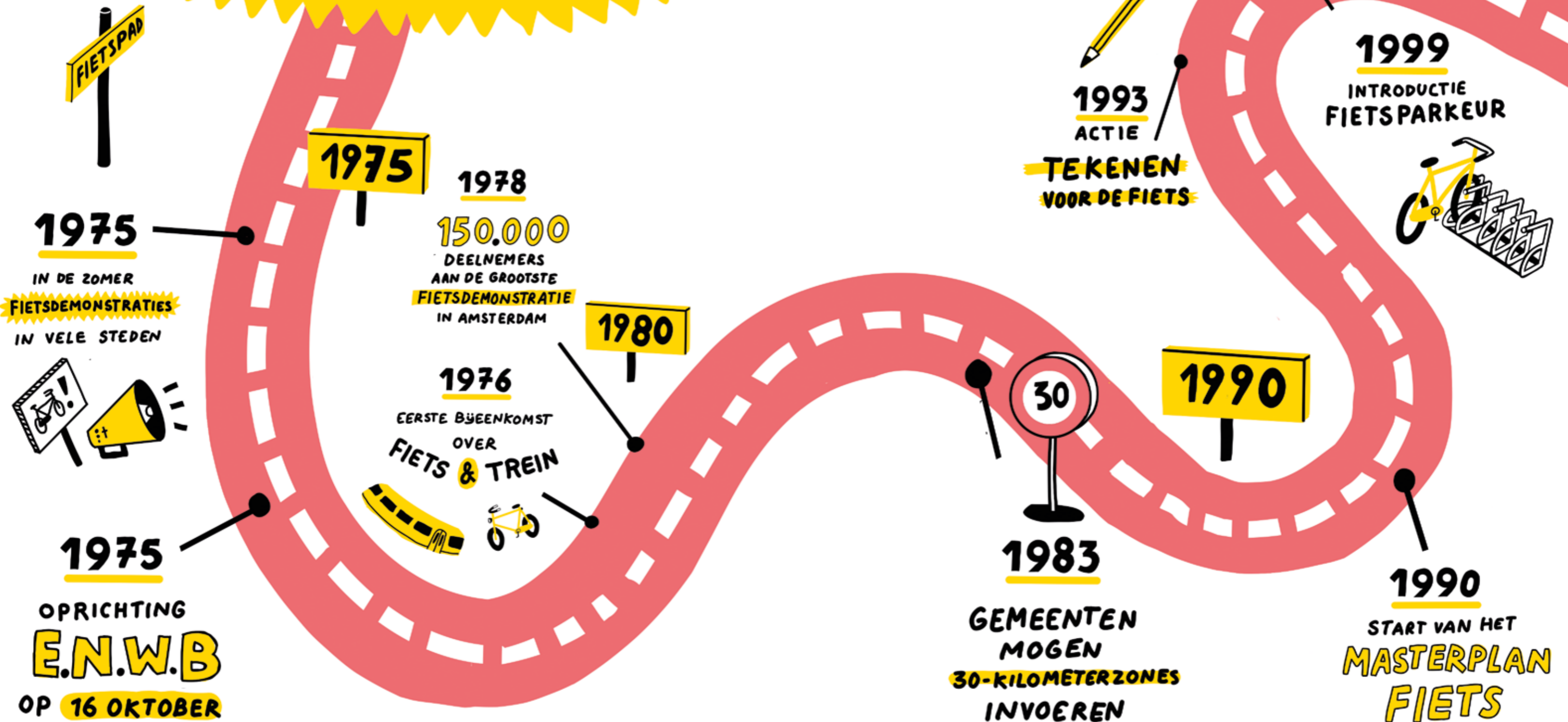
Al snel koos de Fietsersbond ervoor om binnen het bestaande systeem verbeteringen te realiseren. Veel kennis werd opgebouwd door de gezamenlijke inspanning van de eerste generatie fietsactivisten en de eerste gespecialiseerde fietsambtenaren bij gemeenten. Zo ontstond een unieke vorm van governance rond het Nederlandse fietsbeleid, een structuur die tot op heden voortduurt. In Rotterdam bestaat bijvoorbeeld al sinds 1970 een tweemaandelijks overleg tussen de gemeente en de voorloper van de Fietsersbond.

Zoals we in de epiloog uiteenzetten, valt er ook in de toekomst nog veel te winnen. Maar de Fietsersbond is enorm trots op wat er bereikt is dankzij de niet-aflatende inzet van vele fietsers die zich met hart en ziel voor de fiets hebben ingezet.

Esther van Garderen en **Gilbert Isabella**
 Directeur Fietsersbond Voorzitter Fietsersbond

50 JAAR FIETSEERSBOND

VOOR 100% FIETSGELUK



2000

NAAM VERANDERT IN **FIETSBOND**

2003
VERPLICHTE **DODE HOEK SPIEGEL** VOOR VRACHTWAGENS



2005
START **FIETSBOND ROUTEPLANNER**

2013
FIETSBOND MOGEN WEER DOOR DE ONDERDOORGANG ONDER HET **RYKSMUSEUM**



2014
EERSTE STATIONSSTALLING MET 24-UUR **GRATIS FIETSPARKEREN**



2022
ÉÉN MILJARD EURO VOOR DE FIETS

FIETSBOND 50 JAAR!

2000
START **FIETSBALANS**



2008
FIETSENDIEFSTAL LANDELIJK ERKEND ALS PROBLEEM



2015
OPRICHTING **TOUR DE FORCE**

2025

2000
PROGRAMMA **RUIMTE VOOR FIETS**

2008
PROJECT **FIETSFILEVRÛ** EN AANLEG **DOORFIETSRUTES**



2016
BESTUURSAKKOORD **FIETSPARKEREN**

2021
START COMMUNITIES **IEDEREEN MOBIEL** EN DE **SPEEDPEDELECGROEP**

2008
START CAMPAGNE **AIRBAG VOOR FIETSBOND** OP AUTO'S



2020

2020
TWEEDE KAMER NEEMT MOTIE AAN VOOR

2000
EERSTE **VERKIEZING**



2010

2010
INITIATIEFNOTA OVER DE FIETS VAN JOOP AT SMA AANGENOMEN



2019

SCOOTERS VAN FIETSPAD NAAR RÛBAAN IN AMSTERDAM



2019
OPENING GROOTSTE **FIETSENSTALLING** TER WERELD IN UTRECHT



2019
PUBLICATIE **FIETS VISIE**

30
ALS NORM BINNEN DE **BEBOUWDE KOM**

Veel eenzame fietsers maken een vuist

Onmiddellijk na de oprichting op 18 oktober 1975 stroomden de leden toe. Binnen een jaar waren er 6.000 leden en 25 afdelingen. De Fietsersbond, toen nog E.N.W.B., was een schot in de roos.

Grote groep fietsers protesteert op het Museumplein in Amsterdam.
© Foto: Petterik Wiggers



aan het keren. Niet langer was de ruimte voor het autoverkeer vanzelfsprekend. Er kwamen nieuwe jonge politici aan het roer. Een democratiseringsgolf trok door Nederland. Het rapport van de Club van Rome maakte indruk, het milieubesef groeide.

HET IDEE VOOR EEN FIETSBOND

Ondertussen ontstond in Amersfoort, in een witte villa die op de nominatie stond om gesloopt te worden voor een doorgaande autoweg, het idee voor een fietsersbond. Daar zetelde de Werkgroep 2000, opgericht door twee christelijke vormingscentra. Het was een organisatie die zich bezig hield met inspraak en inspraakprocedures, en dan met name ruimtelijke procedures.

Dankzij de ontmoeting tussen Eisse Kalk, voorman van Werkgroep 2000 en de leden van de Haagse actiegroep Dooievaar werd het idee voor een fietsersbond serieus. Dooievaar maakte al in 1973 een fietsplan voor Den Haag, met doorgaande fietsroutes zonder omwegen. In datzelfde jaar organiseerde de groep een demonstratie voor een beter 'fietsklimaat' waar 1.500 mensen op af kwamen. De Werkgroep 2000, ook uitgever van een serie 'katernen', maakte eind 1974 samen met Dooievaar de uitgave *Fietser kop op!* Hier vinden we de eerste aankondiging van een 'echte of enige of eerlijke Nederlandse Wielrijdersbond', de E.N.W.B. Met als beeldmerk een licht aangepaste versie van het ANWB-logo. En daar stond in:

'De auto heeft in tal van opzichten de plaats van de fiets ingenomen. Dit proces van 'verdrukking' heeft zich vooral de laatste 10 à 15 jaren doorgezet. De auto heeft de kans gekregen zich diep te wortelen in onze samenleving, vooral ten koste van de fiets en in mindere mate ten koste van het openbaar vervoer. Maar vele eenzame fietsers maken één grote. Zij kunnen een vuist maken, een tegenmacht vormen. Wij kunnen dat dus, met z'n 9 miljoenen, als we het maar willen en als we maar een actieplan maken. Een plan om het fietsverkeer weer te stimuleren en het fietsen weer tot een plezierige zaak te maken, met name in onze steden en dorpen.'



Krantenknipsel uit Haags Gemeentearchief

Wie interesse had, kon zich melden bij de Werkgroep 2000. Was het serieus? Namens de Werkgroep 2000 vertelt Toine Kreykamp in de krant dat het idee 'het midden houdt tussen een grapje, een proefballon en ernst'. De Volkskrant meldt in maart 1975 dat er tot nu toe twaalf belangstellenden waren. Het lijkt niets te worden.

DE HETE ZOMER VAN 1975

Maar de hete zomer van 1975 maakt alles anders. Het is voor een groot deel te danken aan de fietsdemonstraties dat de oprichting van de Fietsersbond in een stroomversnelling kwam, zo vertelden de oprichters vlak voor de feestelijke bijeenkomst in Utrecht aan een verslaggever van de Volkskrant:



Actievoerder schildert fietsstrook op de weg. © Archief Fietsersbond

'Het idee voor de fietsersclub bestaat al lang. Toen afgelopen juni landelijke demonstratieve fietstochten werden gehouden, bleken echter zoveel mensen op te willen komen voor de belangen van de fietsers dat daadwerkelijk besloten werd de E.N.W.B. op te richten.' (Volkskrant 3 oktober 1975) De fietsdemonstraties georganiseerd door plaatselijke groepen in onder andere Amsterdam, Amersfoort, Den Haag, Leeuwarden, Groningen, Utrecht, Hilversum en Kampen waren een groot succes.

FULLTIME

Jan Wittenberg, 27 jaar en nog niet afgestudeerd, was ondertussen in dienst gekomen bij de Werkgroep 2000. Hij kreeg een parttime aanstelling om inspraakprocedures te begeleiden, maar in de praktijk was hij meer dan fulltime bezig met de voorbereidingen van de E.N.W.B. Hij zocht contact met alle organisaties die samen de bond zouden oprichten: 18 in totaal met allemaal verschillende achtergronden en temperamenten. Landelijke organisaties als Natuur en Milieu, Milieudefensie, Stop de Kindermoord, Rover en veel plaatselijke groepen: fietsgroepen uit Hilversum, Utrecht, Rotterdam, Amersfoort,

'Het is niet de schuld van die ene man of vrouw die een kind doodrijdt, het is de schuld van ons allemaal.'

Jan Wittenberg, oprichtingsmanifestatie E.N.W.B., 1975

Kampen, Leiden en Helmond, Amsterdam Autovrij, Aktie Strohalp. Wittenberg herinnert zich dat het een heel intense tijd was, waarin het veel inspanning vergde om 'alle kikkers in de kruiwagen' te houden. 'In Amsterdam had je verschillende groeperingen zoals Amsterdam Autovrij die veel radicaler waren dan bijvoorbeeld de mensen in Rotterdam. Daar had je Pax Kroon, een heel lieve man die vanuit zijn deskundige achtergrond veel genuanceerder was. In Utrecht was het ook allemaal weer wat radicaler, daar had je Aktie Strohalp met Willem Hoogendijk.' Maar al die verschillen hadden ook voordeel. Wittenberg: 'De kunst was eigenlijk om een club op te richten die dat niet zag als een belemmering, maar juist die diversiteit zag als een kracht. Dat was de filosofie.' Vanaf



Eerste Enige Echte Wielrijdersbond
Het Vrije Volk,
2 oktober 1975

Ledenraad in 1978.
© Foto: Wim Wiskerke

het begin waren de plaatselijke groepen, later afdelingen genaamd, het belangrijkste. Wittenberg: 'We wilden het van onderop organiseren. Daar lag de kracht, daar lag ook de kennis.'

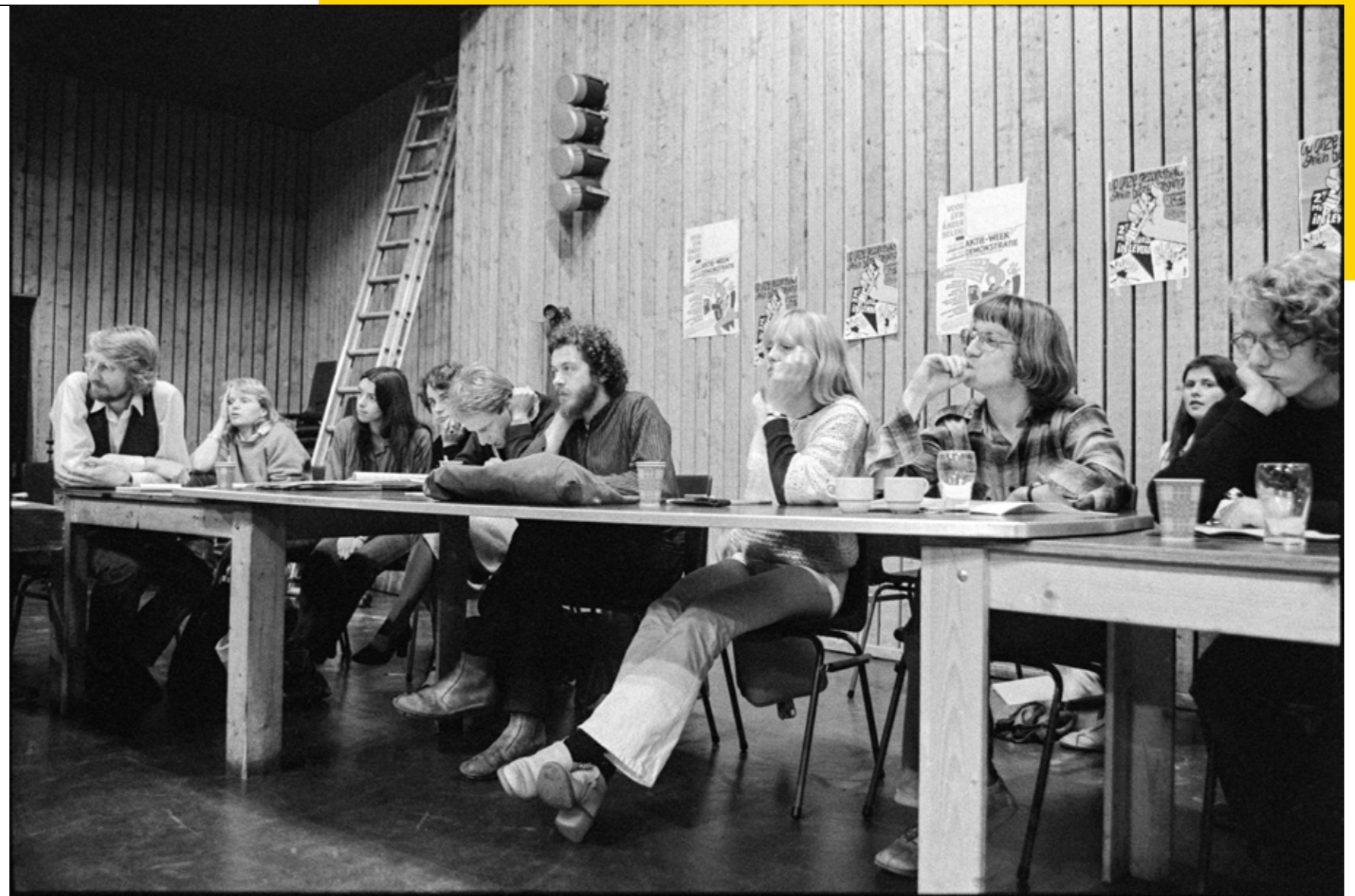
FREEK DE JONGE KNIPT EEN FIETSBAND DOOR

Utrecht, 18 oktober 1975. In Rasa, een zaal in de Utrechtse binnenstad, komen zo'n 300 à 400 mensen samen voor de oprichtingsmanifestatie van de E.N.W.B., de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond. Wittenberg leest zijn handgeschreven tekst voor 'Het is niet de schuld van die ene man of vrouw, die een kind doodrijdt, het is de schuld van ons allemaal.' Hij benadrukt dat het gaat om het hele verkeerssysteem. 'Vanuit de eigen ervaring zullen we moeten werken om de steden leefbaar te houden en het platteland te sparen.' Daarna pleit oud-minister Willem Drees jr., voor 'eerherstel van de fiets'. En spreekt planoloog Marten Bierman van actiegroep de Lastige Amsterdammer, over de rol van de fiets in de stadsvernieuwing. Na de lunch is het tijd voor de oprichtingsceremonie. Vijf jongens en vijf meiden trekken een fietsband uit elkaar en cabaretier Freek de Jonge knipt 'm door-midden. De E.N.W.B. is opgericht. Wittenberg genoot van de 'overweldigende happening'.

'We haalden het NOS journaal. Ik werd geïnterviewd door een verslaggever die maar bleef insinueren dat de E.N.W.B. werd opgericht om de ANWB dwars te zitten. Maar ik hield vast aan het enige juiste antwoord, dat ik later ook de afdelingen heb ingeprent: "De E.N.W.B. wil voorrang voor die vormen van verkeer die veilig zijn en het milieu sparen. De E.N.W.B. behartigt de belangen van de 9 miljoen fietsers".'

EEN RECHTSZAAK

De ANWB reageerde aanvankelijk sportief, maar stapte twee jaar later toch naar de rechter, omdat er teveel verwarring zou zijn. De rechter oordeelde dat de E.N.W.B. de



'Veel eenzame fietsers maken één grote. Zij kunnen een vuist maken.' Uit 'Fietser kop op!', 1974

naam moest veranderen. En zo werd het ENFB, en later Fietsersbond. Na de oprichting stroomden de leden binnen, zo'n 50 per dag. Binnen enkele weken waren er 3.000 leden. Binnen vier jaar 10.000. Volgens een onderzoekje uit 1978 was 72 procent man, 70 procent tussen de 16 en 30 jaar. Opvallend veel studenten bouwkunde, civiele techniek van technische universiteiten melden zich aan, maar toch ook veel anderen, die zich druk maakten

over het verloren gaan van de fietscultuur en verkeersveiligheid. Jan Wittenberg bleef drie jaar voorzitter, maar moest toen stoppen. 'De inzet die het vergde om de snelle groei van leden en afdelingen in goede banen te leiden werd schromelijk onderschat. Als voorzitter moest ik naar al die nieuwe afdelingen, van Groningen tot Dordrecht. Na drie jaar was de ledenraadsvergadering uitgegroeid tot 45 actievellingen. Een hele eer om dat te mogen leiden. Maar na drie jaar was ik op. Het was wel de moeite waard, ik kijk er met trots terug.'



Landelijke fietsdemonstratie in Amsterdam. Fietsers op de Korengracht. 4 juni 1977
© Foto: Rob Bogaerts/ Anefo

Fietsdemonstraties 'Lekker leuzen brullen'

In de loop van de jaren zeventig zijn er op heel veel plekken fietsdemonstraties georganiseerd, zowel door de Fietsersbond alleen, als in samenwerking met anderen. Een van de eerste fietsdemonstraties vond in 1970 plaats in. Een initiatief waarbij Pax Kroon was betrokken, later een van de oprichters van de Rotterdamse Fietsersbond. Ook Dooievaar in Den Haag organiseerde al fietsdemonstraties. In de tweede helft van de jaren zeventig neemt het aantal demonstranten op fietsdemonstraties flink toe.

AMSTERDAMSE FIETSDEMONSTRATIES

georganiseerd door Amsterdam Fietst met verschillende samenwerkende organisaties:

11 mei 1974: 1.000 deelnemers
15 juni 1974: 1.500 deelnemers
12 okt. 1974: 2.000 deelnemers
7 juni 1975: 3.000 deelnemers
12 juni 1976: 4.000 deelnemers
4 juni 1977: 9.000 deelnemers
27 mei 1978: 15.000 deelnemers

bron: Fred Feddes en Marjolein de Lange,
Amsterdam Fietstad

Ed Koomen

al jaren actief bij de Fietsersbond, was bij de fietsdemonstratie in 1977



'Ik woonde toen ook al in Overtoomse Veld. En we zijn toen met zijn allen, mijn vrouw en drie dochters naar de demonstratie gefietst, de kinderen waren toen 9, 7 en 6 jaar. Ook toen al vond ik fietsen heel belangrijk, voor mijn body, maar ook voor laten we zeggen hoe het verder moet in de wereld. Ik lees voor uit mijn dagboek dat ik toen bij hield: "Gisteren fietsdemonstratie, massale opkomst, meegefietst, en op het Museumplein hebben we lekker leuzen gebruld."

Dat werd georganiseerd vanuit Amsterdam Fietst. We vonden het heel leuk, het voelde machtig dat al die auto's moesten stoppen, er was politiebegeleiding.

Ik heb een bakfiets en daar rijd ik nog op. Ik ben 80 en zo'n bakfiets is lekker stabiel. Ik heb voor de bond altijd veel dingen gedaan als folders uitdelen op de pont. Nee, niet vergaderen, daar ben ik niet zo van.'

Marli Huijer

filosoof en voormalig Denker des Vaderlands

'Ik ben lid geworden rond 1975 of 1976. Ik was bij de demonstratie op het Museumplein in 1977 waar iedereen zijn fiets neerlegde om de verkeersdoden te herdenken. Ik heb ook gedemonstreerd bij de Wibautstraat toen ze er een brede stadssnelweg van maakten. Duurzaamheid stond nog niet bovenaan, het ging me vooral om het geweld van auto's. Als kind maakte ik een aantal ernstige verkeersongelukken van dichtbij mee. Dat gaat je niet in de kouwe kleren zitten. Met onze schoolbus reden we iemand dood. Later, bij het uitgaan, wist ik ternauwernood een hard rijdende auto te ontwijken, een andere fietser had minder geluk. Het zag er gruwelijk uit. Ik heb mijn hoofd afgewend. Begin jaren zeventig waren er 3.000 verkeersdoden per jaar.'





Ruimte maken voor de fiets

Vanaf het begin gebruikte de Fietzersbond de kennis van fietsers om het op straat beter te maken. Later in zijn bestaan zorgde de bond er ook voor dat die kennis beschikbaar werd voor verkeersambtenaren en beleidsmakers in Nederland én daarbuiten.

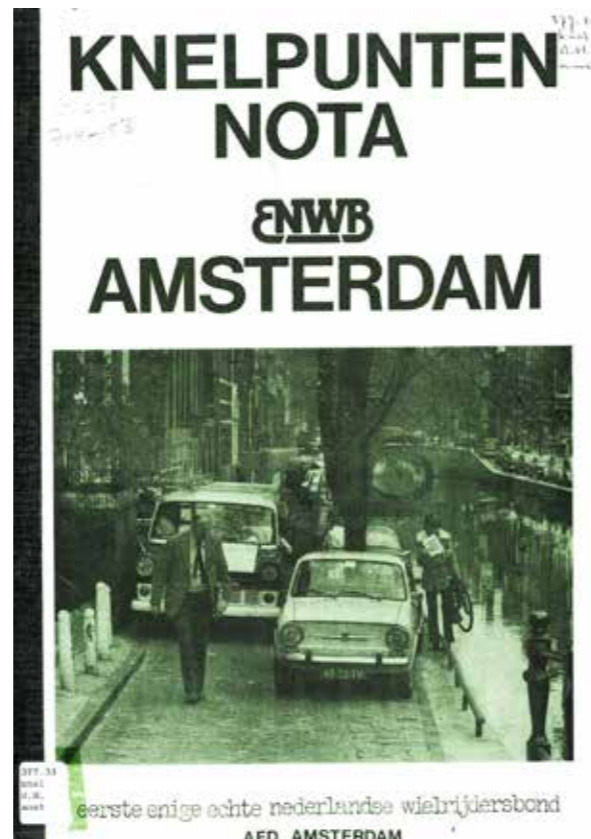
Knelpuntennota van de afdeling in Amsterdam.

In het najaar van 1978 schreven leden van de Leidse afdeling van de Fietzersbond een brief naar de gemeente: ze hadden een idee. Zouden fietsers op kruisingen met verkeerslichten een opstelvak vóór de auto's kunnen krijgen? Zo kunnen fietsers als eerste weg zijn als het licht op groen gaat, en hoeven ze niet te wachten in de vieze uitlaatgassen. De OFOS was uitgevonden: de Opgeblazen FietsOpstelStrook. In de Vogelvrije Fietser van 1979 verhaalt Wood Bänziger dat actieve leden verbaasd waren dat het idee al 'na enkele weken' op straat te zien was. Ongeveer gelijktijdig had een ambtenaar dit ook bedacht. Dick Verhaart, destijds actief bij de afdeling, denkt dat de OFOS een gezamenlijke uitvinding was: 'We zaten toen heel regelmatig bij de wethouder. Ik kwam zelf regelmatig bij de man die de verkeerslichten programmeerde op kantoor, en we zaten als ENFB ook in de verkeerscommissie van de gemeenteraad. Dus dit soort ideetjes gingen waarschijnlijk gewoon al een tijd rond voor ze concreet werden.'

De OFOS maakte school, want deze 'Leidse oplossing' ging al snel het hele land door. Het voorbeeld laat zien hoe in deze beginjaren nieuwe ideeën ontstonden, vaak in het contact tussen welwillende ambtenaren en actieve fietsers.

Het politieke tij was in de jaren rond de oprichting van de Fietzersbond veranderd. Het technocratische beleid om in steden en dorpen ruim baan te maken voor het groeiend autoverkeer lag onder vuur. Zoals Henk- Jan Dekker in zijn proefschrift *Cycling Pathways* laat zien, waren er in veel gemeenten tekenen dat men een andere kant op wilde. Maar hoe je een stad voor fietsers ontwerpt? Daar was toen nog nauwelijks over nagedacht.

De voorbeeldfietsroutes, die minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat in 1975 presenteerden, waren volgens de Fietzersbond in ieder geval niet de juiste weg. De twee fietsroutes in Den Haag en Tilburg, waren duur en het kostte ook veel te veel tijd om ze te realiseren. De Fietzersbond sprak van 'het statussymbool fietsroutes'.



Hoe dan wel? Al heel snel was er het besef binnen de Fietzersbond dat je met veel kleine maatregelen meer kunt bereiken. Fietspaden alleen waren 'niet zaligmakend'. Een uitgangspunt dat nog vaak zou worden herhaald in de geschiedenis van de Fietzersbond.

KNELPUNTENNOTA'S

Hoe gingen die jonge, frisse afdelingen van de Fietzersbond te werk om het op straat beter te maken voor fietsers? Het maken van een knelpuntennota was al snel de eerste logische stap van bijna elke afdeling. De afdeling Amersfoort verspreidde in 1976 3.000 enquêteformulieren onder fietsers om alle knelpunten te inventariseren. En met oplossingen te komen, want de deskundige op het gebied van fietsen, is de fietser zelf. Dit uitgangspunt – 'een fietsplan maken? u kunt het zelf, als u wilt morgen al' – stond al in *Fietser, kop op*, de oer-uitgave waarin de Haagse actiegroep Dooievaar en Werkgroep 2000 het plan voor de E.N.W.B. presenteerden.

Spiegelgracht te Amsterdam geblokkeerd door leden van de Echte Nederlandse Fietzers Bond ENFB. 5 juli 1979 © Foto: Eduard de Kam



'We hadden natuurlijk ook radicale actievoerders die vonden dat je je corrumpeerde als je met de gemeente samenwerkte.'

André Guit, afdeling Amsterdam

Na Amersfoort volgden in het eerste jaar van de Fietzersbond ook Amsterdam, Arnhem, Delft, Enschede, Haarlem en 's-Hertogenbosch. Allemaal maakten ze een knelpuntennota. Deze methode had twee voordelen: het was een goede manier om fietsers bij de bond te betrekken en de actieve leden konden in contact met de gemeenteambtenaren laten zien dat ze kennis hadden over fietsen. Ook in Amsterdam gingen de kersverse Fietzersbondleden van start met het verzamelen van knelpunten. Zo'n vijftien wijkcontactpersonen inventariseerden de problemen van fietsers. Een 'knelpuntengroep' van tien mensen kwam elke twee weken bij elkaar. André Guit, wijkcontactpersoon van Nieuw-West, herinnert zich vooral 'veel rondfietsen'. 'En met elkaar praten over wat we tegenkwamen, en dan je gezond verstand gebruiken. We hadden typologieën in knelpunten aangebracht, en op basis daarvan probeerde je te inventariseren.'

En de oplossing lag niet in vrijliggende fietspaden. Guit: 'De filosofie was vooral: richt je eerst op kleinschalige,

makkelijke maatregelen. Met bijvoorbeeld een onderbordje "uitgezonderd fietsers" bij eenrichtingsstraten kun je heel gemakkelijk het fietsnetwerk uitbreiden.'

DE AMSTERDAMSE KNELPUNTENNOTA

Dit leidde tot een uitgebreide en meteen al enorm 'deskundige' knelpuntennota: een mengeling van 'fietsprincipes en verkeers-techniek'. Fred Feddes en Marjolein de Lange omschrijven de knelpuntennota als volgt in het boek *Fietsstad Amsterdam*: 'De inrichting van straten, de gewenste breedte van autorijstroken, fietsstroken en fietspaden, de *nouveauté* van eenrichtingstraten, waar fietsers in twee richtingen werd toegestaan, het gevaar van openslaande autoportieren bij langsparkeren, bestrating, stalling, sociale veiligheid – dat alles en nog veel meer, kwam aan de orde.' Plus per buurt geordend een enorme lijst aan concrete problemen ('van losliggende klinkers, foutparkeerders, slecht zicht op kruispunten, te lange cycli van stoplichten, doodlopende fietspaden en schots en scheef voorsorterende auto's die fietsers in het nauw brachten') mét voor ieder knelpunt een oplossingsuggestie. In de inleiding wordt wel genoemd dat drastische beperking van het autoverkeer heel veel fietsmaatregelen overbodig maakt, maar voorlopig gaat de

Actie rond Grote Marktstraat in Den Haag.
© Bron: Fred Hess/
archief Fietsersbond



bond uit van de 'huidige auto-intensiteit'. Guit had toen niet het idee dat ze als leken in de verkeerskunde aan het pionieren waren. 'Daar waren we niet mee bezig, en dat was ook de tijdgeest. Iedereen was bezig met eigen oplossingen voor de stad, in de krakerswereld, in stadsvernieuwing, de milieubeweging. Het was een tumultueuze wereld en we waren gewoon enthousiast bezig. Zo van we willen het anders en we willen de fiets redden.'

De knelpuntennota van de kersverse afdeling kon meteen gebruikt worden bij het maken van gemeentelijk fietsbeleid. Dat gebeurde ook elders, bijvoorbeeld in Delft en Helmond.

In Amsterdam werd in 1978 Michael van der Vlis wethouder van verkeer namens de PvdA. Hij gaf zijn ambtenaren opdracht om met de Fietsersbond een werkgroep te vormen en met de knelpuntennota aan de gang te gaan. Zo ontstond de Werkgroep Fietsknelpunten. De kennisontwikkeling van hoe je het op straat

voor fietsers in Amsterdam zou moeten inrichten ging in deze werkgroep verder en werd steeds gedetailleerder. Zo gingen actieve leden met de centimeter op pad om de juiste positie van paaltjes te bepalen, die auto's van de fietspaden moest houden. Een eigen maatvoering ontstond, waarbij er in Amsterdam eerder werd gekozen voor een smal fietspad dan helemaal geen fietspad. Voor sommige Fietsersbondleden in Amsterdam was die samenwerking met de gemeente onverteerbaar, een discussie die ook in andere steden werd gevoerd. Guit: 'Dat was best pittig. We hadden natuurlijk ook radicale actievoerders die er vanuit gingen dat als je met de gemeente ging samenwerken dat je je dan corrupteerde. In die tijd, rond 1980-1981, zijn er ook wel een stuk of vier, vijf actieve mensen vertrokken.'

HET EERSTE HANDBOEK OVER FIETSBELEID

In tweede helft van de jaren tachtig zou het fietsbeleid worden gedecentraliseerd naar de stadsdelen. De Amsterdamse Fietsersbond was bang dat alle kennis

over fietsen zou worden vergeten en maakte daarom in drie maanden tijd *Wijken voor de Fiets*. Die nota was het eerste 'handboek' dat er over fietsbeleid in Nederland zou worden gemaakt.

Voor Clasien Slebos, net in dienst getreden bij de Amsterdamse Fietsersbond, was het een van haar eerste taken. 'Het idee was: alle informatie die er was aan elkaar nieten. Maar al snel werd duidelijk dat het geheel compleet geredigeerd moest worden, waarbij alle ervaringen van de bond in de werkgroep met de gemeente werden meegenomen. Het was dus ook niet een alleen door de Fietsersbond gedragen verhaal.' Toen *Wijken voor de Fiets* in 1987 verscheen, zeiden zowel de ambtenaren van de gemeente Amsterdam, als actievelingen op het landelijk bureau van de Fietsersbond: 'Eigenlijk hadden wij dit moeten maken'.

Dat leidde in 1990 tot het *Handboek Fiets* van de gemeente Amsterdam en tot een eerste landelijk document over fietsbeleid, uitgegeven door kenniscentrum

De vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke fietsinfrastructuur: veilig, comfortabel, direct, aantrekkelijk en samenhangend

CROW, ook toen al het kenniscentrum waar alle beleidsmakers van gemeenten en provincies hun kennis vandaan haalden.

DE VIJF HOOFDEISEN

Om dat te realiseren waren Jan Ploeger (actief lid van de afdeling Delft) en Tom Godefrooij (bureaucoördinator van het landelijk bureau) op bezoek gegaan bij het CROW. Ploeger: 'CROW-directeur Kees Nije vroeg bezorgd of we als Fietsersbond niet onrealistische normen gingen maken zoals een fietspad van zes meter breed.'

In deze wegwijzer, nog geen officiële CROW-richtlijn, stonden al wel een paar uitgangspunten die later in alle publicaties over fietsbeleid terecht kwamen. Bijvoorbeeld de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke fietsinfrastructuur: veilig, comfortabel, direct, aantrekkelijk en samenhangend. Hoofdeisen die nog steeds recht overeind staat anno 2025. Ploeger: 'Die vijf hoofdeisen gingen eigenlijk om de vraag: hoe toets je wat goede fietsinfrastructuur is? Je wilt niet alleen een veilige verbinding, het gaat om meer: om een verbinding zonder omwegen, maar ook aantrekkelijk, enzovoort. Toen hebben we een hele middag met de begeleidingsgroep gediscussieerd en zijn we op deze vijf uitgekomen.'

Ook de notie dat fietspaden niet zaligmakend zijn, kwam weer terug in deze wegwijzer. Ploeger: 'We maakten duidelijk dat het om gelijkwaardigheid gaat, we wilden lagere snelheden van auto's en minder autoverkeer in verblijfsgebieden. Fietsers zijn volwaardige verkeersdeelnemers, schreven we.'

TEKENEN VOOR DE FIETS

Dankzij het rijksprogramma Masterplan Fiets kwam er begin jaren negentig geld voor een serieuze uitgave. Dat zou *Tekenen voor de fiets* worden, de eerste CROW-richtlijn over fietsvoorzieningen. Ploeger: 'We wilden geen handboek met tekeningetjes die de ambtenaren blindelings konden overtrekken. Ze moesten wel zelf denken, het ging erom een filosofie over het ontwerpen voor de fiets over te brengen.' Clasiën Slebos zat opnieuw in de begeleidingscommissie. 'Wat we in Amsterdam deden was veel praktischer. Nu werd het een veel verkeerskundiger, een beter onderbouwd verhaal. Jan Ploeger heeft toen fantastisch werk gedaan. Jan liet bijvoorbeeld zien hoe fietsen fysiologisch in elkaar zat, dat het onmogelijk was om haakse bocht te maken. Hij kwam met voorstellen voor boogstralen en maximale hellingspercentages voor bruggen.' In de begeleidingsgroep zaten behalve mensen van de Fietzersbond, ook veel verkeerskundigen die lid waren van de Fietzersbond, zoals André Pettinga, Atze Dijkstra en Wim Salomons.

Tekenen voor de fiets, later in 2006 geactualiseerd en hernoemd als de *Ontwerpwijzer fietsverkeer*, was een groot succes. Niet alleen belandde het op vrijwel alle bureaus van gemeentelijke en provinciale beleidsambtenaren, het vond, vertaald in het Engels en Duits, ook zijn weg in het buitenland. Zo heeft de Fietzersbond aan de wieg gestaan van heel veel technische fietskennis en uitgangspunten voor fietsbeleid. Dat begon bij de start van de Fietzersbond niet helemaal bij nul. Jan Ploeger: 'Er waren allerlei jonge verkeersambtenaren met heel goede ideeën, vaak ook lid van de Fietzersbond. Je had Dirk ten Grotenhuis, hoofd van de afdeling verkeer in Delft, die schreef een geweldig essay waarin hij eigenlijk de 15-minutenstad al schetst. In

'In de jaren zeventig was er wel het begrip ontstaan dat er iets voor de fiets moest gebeuren, en dat het niet de goede kant op ging met al die auto's. Maar de Fietzersbond heeft dat wel enorm versneld.'

André Guit, afdeling Amsterdam

Groningen was men vernieuwend bezig met een verkeerscirculatieplan. Dat gebeurde ook allemaal. Maar dat waren wel diamantjes in een verder vrij grijze verkeerswereld.'

VAN SMALLE FIETSPADEN NAAR FIETSSTRATEN

André Guit: 'In jaren zeventig was er wel het begrip aan het ontstaan dat er iets voor de fiets moest gebeuren, en dat het niet de goede kant op ging met al die auto's. Maar de Fietzersbond heeft dat wel enorm versneld en op scherp gezet. Ik denk dat wij in Amsterdam heel veel concrete resultaten hebben behaald met praten en oplossingen zoeken. En dat we daar wel een soort van voorbeeldfunctie in hebben gehad, zo van: op deze manier kun je dat doen. Maar we hadden toen nooit durven dromen dat er eind jaren negentig weer zoveel mensen op de fiets zouden stappen. We wilden dat het autoverkeer zou worden teruggedrongen en dat je weer veilig kon fietsen, maar of dat zou lukken... dat was begin tachtig nog een droom.'

Clasiën Slebos vult aan: 'Ik ben in de raadscommissie wel belachelijk gemaakt omdat ik streed voor een halve stoeptegels erbij. Dingen waar wij toen echt te vuur en te zwaard voor hebben gestreden, worden nu weer opgeheven, bijvoorbeeld die smalle fietspaden. Die zijn gewoon te smal en die worden nu omgezet in fietsstraten met auto te gast.'

En de OFOS? Die belandde in alle handboeken, en is een standaardoplossing bij verkeerslichten geworden, in binnen- en buitenland. Toch goed bedacht daar in Leiden.

Voorbeelden van knelpuntnota's en de ontwerpwijzer fietsverkeer



Hoe de fiets zijn plek bij het station veroverde

Op geen terrein van fietsbeleid is in vijftig jaar zoveel gebeurd als bij fietsparkeren bij stations. De Fietzersbond heeft op cruciale momenten voor een doorbraak gezorgd.

Grootste fietsenstalling van de wereld bij station Utrecht Centraal, met 12.500 fietsparkeerplekken.
© Foto: NS

Rij geparkeerde fietsen bij het Centraal Station te Amsterdam. 1 juli 1974.
© Fotocollectie Anefo



The Dutch take cycling to a new level', schreef The Guardian laaiend enthousiast bij de opening van de stalling Stationsplein in Utrecht in

2019. 's Werelds grootste fietsenstalling biedt ruimte aan 12.500 fietsen, die de eerste 24 uur gratis mogen worden gestald. Via rode fietspaden komt de fietser de stalling binnen, parkeert en staat binnen een mum van tijd op het perron.

Dan gaan we nu vijftig jaar terug in de tijd. De Fietzersbond was net opgericht. In november 1975 organiseert de kersverse afdeling Utrecht een protest tegen de fietsverwijderingsacties van de politie bij het station. 'Bij ons station ontbreekt bijna elke gratis stallingsmogelijkheid, zodat iedereen zijn fiets tegen hekken, palen en dergelijk zet', schrijven de Utrechtse in het aller-eerste nummer van het magazine de Vogelvrije Fietser. 'De ENWB wil gratis fietsklemmen'.

Er staan 'vrijwel geen gratis' fietsklemmen bij Utrecht CS. In Den Haag was de situatie minstens zo beroerd: daar stonden vijf fietsklemmen bij Den Haag CS en nul bij Den Haag Hollands Spoor. Elders was het niet beter. De pas opgerichte afdelingen protesteerden tegen deze situatie. Er waren demonstratieve optochten en acties in Utrecht, Haarlem en Delft. De afdeling Den Haag schreef meteen een uitgebreide nota over de stallingsproblemen.

WELWILLENDEN WOORDEN

Fietsenstallen bij het station – en de combinatie 'fiets en trein' in brede zin – kregen vanaf de oprichting veel aandacht binnen de Fietzersbond. De combinatie was, behalve veel gebruikt door de jonge leden

zelf, het voor de hand liggende alternatief voor de auto. Ook bij sommige mensen binnen de NS begon dit door te dringen: de trein had de fiets nodig. Jan Ploeger beschrijft in zijn proefschrift *Het verstandshuwelijk van fiets en trein* de eerste toenaderingen van de NS tijdens het eenjarig bestaan van de Fietzersbond in 1976. Tijdens deze gecombineerde ledenraad en studiedag, op het hoofdkantoor van ingenieursbureau DHV aan de rand van Amersfoort, sprak Maurits van Witsen, hoofd planning van de NS, welwillende woorden. Redacteur Paulien Osse schreef in de Vogelvrije Fietser: 'De NS wil echt gaan werken aan betere stallingsmogelijkheden, en geeft toe dat ze de fiets enige jaren niet zo zag rijden, maar dat is nu veranderd'.

Die geluiden zijn hoopgevend, maar toch gebeurt er gedurende de jaren tachtig bijzonder weinig met de stallingsproblemen. De werkgroep Fiets en Trein van de Fietzersbond constateert vooral verslechtingen. Begin 1989 blijkt dat twintig bewaakte stallingen op de nominatie staan om gesloten te worden. Tom Godefrooij, toenmalige bureaucoördinator, in de Vogelvrije Fietser: 'de NS weet ons telkens weer op te schrikken met nieuwe plannen om [...] stallingen te sluiten'. In hetzelfde artikel doet hij een voorstel voor een proefproject: Stalling 21, een knipoog naar de toekomstvisie van de NS uit die tijd: Rail 21.

WEG MET DE ONGEÏNSPIREERDE AANPAK

Rail 21 was een ambitieuze toekomstvisie met een fors investeringsprogramma voor tal van verbeteringen in het spoornetwerk. Doel was reizigersgroei. Maar hoe die reizigers op het stations kwamen, daarvoor was geen aandacht. Met Stalling 21 deed de Fietzersbond een voorstel voor een proefproject gericht op kwantitatieve en kwalitatieve (situering, loopafstanden, comfort,



Nieuwe fietsenstalling op het stationsplein bij Amsterdam Centraal Station in 2023.
© Foto: Corné Sparidaens

techniek, en betere service) verbeteringen. Godefrooij schrijft: 'Waar het omgaat is in dit project de ongeïnspireerde aanpak te vervangen door een stallingsbeleid dat actief gebruikt wordt om klanten te veroveren.' Meer reizigers voor de trein, betekende meer fietsers naar het station. En die wilden hun fiets stallen, maar zeker niet allemaal in de bewaakte stalling van toen. Bij de NS begon het kwartje te vallen. Ze omarmden Stalling 21, dat uiteindelijk leidde tot een programma voor uitbreiding van fietsenrekken, nieuwe stallingen en een kwaliteitsslag.

FIETSENSTALLEN IN HET MIT

Maar waar kwam het geld vandaan? Gedurende de jaren negentig kwam dit probleem steeds meer naar voren. Er waren flinke investeringen nodig, zeker bij de grote stations. Opnieuw speelde de Fietzersbond hier een rol. De bond organiseerde een slimme lobby, sprak met Kamerleden en werkte samen met allerlei organisaties en

'Op cruciale momenten heeft de Fietzersbond voor een doorbraak gezorgd.'

Jan Ploeger, auteur van het proefschrift *Het verstandshuwelijk van fiets en trein*

gemeenten. Zo onderzocht de Fietzersbond in 1997 samen met de ANWB de situatie op stationspleinen en concludeerde in de grote steden een tekort van bijna duizend gratis stallingsplaatsen. Samen met Rai, Bovag, stichting Natuur en Milieu, stichting Fiets!, Reizigersvereniging Rover en tien wethouders van gemeenten met grote stallingsproblemen werd een petitie opgesteld die aan de Kamerleden werd overhandigd. In 1998 zegt minister Tineke Netelenbos van Verkeer en Waterstaat onder druk van de Kamer toe om in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport – de grote geldpot voor infraprojecten van het ministerie) geld vrij te maken voor fietsenstallingen. Met ruime meerderheid (alleen de VVD was tegen) werd de motie van Hugo van der Steenhoven (Kamerlid GroenLinks) aangenomen, waarin om een 'meerjarig investerings-

programma' werd gevraagd. Het budget werd gevonden in het onderhoudsbudget voor de spoorwegen. Jan Ploeger die deze hele geschiedenis in zijn proefschrift beschrijft: 'dat scheelde geloof ik 3 kilometer spoorwonderhoud per jaar.' 'Op cruciale momenten heeft de Fietzersbond voor een doorbraak gezorgd', zegt Ploeger: 'Al waren er natuurlijk ook elders wijze geesten, ook wel bij de NS.'

In 2000 startte de projectorganisatie Ruimte voor de Fiets en werd een enorme verbetering van de stallingsvoorzieningen ingezet, zowel kwantitatief als kwalitatief. Geen houten rekken meer in slecht verlichte stallingen, maar rekken met het keurmerk Fietsparkeur. Het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations groeide van 160.000 in 1981 tot 520.000 in 2024.

Bij het project hoorde een lijst afspraken tussen overheden en NS, en een klankbordgroep waarin de Fietzersbond zitting had. Een van de afspraken was dat er zowel bewaakte betaalde als gratis stallingsplekken waren. Maar aan die afspraak werd op een gegeven moment gemorreld.

EERSTE 24 UUR GRATIS

Rond 2011 wordt er in Utrecht druk gewerkt aan de voorbereiding van maar liefst vijf nieuwe stallingen rond het station. En dan staat er op 4 oktober 2011 in de Volkskrant: 'Het Utrechtse stadsbestuur wil vanaf 2013 betaald fietsparkeren invoeren in het stationsgebied.' Geen stallingen meer op maaiveld, alles in vijf grote nieuwe stallingen en alles betaald. Dat gaat in tegen de afspraken die er op rijksniveau gemaakt zijn. Eerder, in 2009, had NS'er Herman Gelissen in een interview al eens gesuggereerd dat de tijd van gratis parkeren voor de fietser ten einde liep, 'net zoals dat met het autoparkeren was gegaan'.

Het lijkt helemaal de verkeerde kant op te gaan. Ria Glas van de afdeling Utrecht van de Fietzersbond: 'Ik maakte me stevig zorgen over dat betaalde stallen. Ik had ooit ergens gelezen dat je al op flinke afstand van een station kon zien of er een betaalde stalling was. Dan stond aan elke boom of lichtmast wel een fiets vast. De wijken rondom het station, Lombok, Dichterswijk,.. het zou een zootje worden.'

De afdeling zet alle zeilen bij. Samen met het landelijk bureau maken de Utrechtse een gedegen rapport met

tellingen, prognoses en varianten van betaalregimes, zoals bijvoorbeeld de bovenrekken gratis en hoe dicht bij het perron hoe duurder. Ook werd de optie 'eerste 24 uur gratis' genoemd, waarbij er pas betaald moest worden na een etmaal stalling. En de Fietzersbond presenteerde een internetpetitie die in een week tijd bijna 3.000 handtekeningen binnenhaalde tegen de plannen van de NS.

EEN ENERVERENDE DAG

11 oktober 2011 zou een van de enerverendste dagen worden in deze fietsparkeergeschiedenis. In Utrecht vergaderde de raadscommissie over het fietsparkeren rond het station. Tegelijkertijd boog de Tweede Kamer in Den Haag zich over een voorstel van minister Schultz om de verplichting om zowel betaalde en gratis plekken aan te bieden, te laten vervallen. Wim Bot, lobbyist van het landelijk bureau: 'Dat wilde ze om de grote steden, zoals Utrecht, de kans te geven alleen betaalde plekken aan te bieden.'

Glas: 'Ik had 's ochtends mailcontact met Wim Bot en hij zei: "Het spel is op de wagen, en we zitten er goed in". Hij vond het léuk! realiseerde ik me. Het spel goed spelen, we zouden gaan winnen.'

En dat gebeurde. De Utrechtse raadsleden noemden in de vergadering twintig keer het rapport van de Fietzersbond. De wethouder kreeg de opdracht de mogelijkheid van gratis stallen te handhaven en het rapport van de afdeling erbij te betrekken. Tegelijkertijd werd in de Tweede Kamer het voorstel van minister Schultz weggestemd. Ook hier had de lobby goed gewerkt.

EEN NIET ONOMSTREDEN AFSpraak

Het regime 'eerste 24 uur gratis' werd voor het eerst als proef in 2014 in nieuwe stalling Jaarbeurszijde ingevoerd. Later werd dit uitgangspunt vastgelegd in het bestuursakkoord met gemeenten en provincies uit



Actiemateriaal fiets en trein, gemaakt in 2015. © Illustratie: Jaap van der Sman

2016 over het Actieplan Fietsparkeren. Ook NS was inmiddels overtuigd van dit model als beste optie voor het fietsparkeren bij stations. Onomstreden is de afspraak nog steeds niet, zegt Bot. 'Geregeld wordt er weer gepraat over de verdeling van de kosten van de exploitatie van de stallingen. Het kost gemeenten natuurlijk wel wat. Soms horen we dan: 'Laat die fietsers gewoon zelf betalen'.

In 2023 zorgt een motie dat in de nieuwe spoorconcessie (2025-2035) de NS de verplichting krijgt de eerste 24 uur gratis stallen aan te bieden in alle stallingen in eigendom van NS. Een aanscherping waar Bot namens de Fietzersbond en een aantal andere organisaties op aan had gedrongen. Ria Glas vindt het een mooi resultaat. Een idee uit een Fietzersbondnota is ver

'De fiets-trein is een gouden combinatie voor een duurzame reis. 40% van de treinreizigers komt met de fiets naar het station.' Jet Boomgaardt, directeur Services NS Stations

gekomen. Glas: 'Altijd gratis was ook leuk geweest, maar dan zou de stalling als "schuurtje" worden gebruikt. Nu is het gratis als je een dag met de trein gaat, maar je gebruikt hem niet om je fiets altijd te stallen. We hadden er wel voor moeten pleiten om in het weekend 60 uur gratis te mogen stallen. Nu staat in het weekend soms de wijde omgeving weer vol met gratis gestalde fietsen waar iedereen zijn enkels over breekt.'

30 is het nieuwe 50

Al 50 jaar pleit de Fietzersbond voor een lagere maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. De bond krijgt steeds meer gehoor, al gaat het langzaam.

Landelijke fietsdemonstratie in Amsterdam.
Fietzers liggen op de grond op het Museumplein om verkeersslachtoffers te herdenken.
4 juni 1977 © Foto: Rob Bogaerts / Anefo

In het voorjaar van 1976 interviewt een journalist van Het Vrije Volk Pax Kroon. Hij wordt geïntroduceerd als de voorzitter van de 'kort geleden opgerichte afdeling Rotterdam van de E.N.W.B., waarvan de leden toestromen'. In het interview zegt Kroon: 'We willen een zo volledig mogelijke scheiding van langzaam en snel verkeer. Dat betekent, dat langs doorgaande wegen fietspaden moeten komen en dat in verschillende straten de snelheid van auto's moet worden teruggebracht tot 20 kilometer per uur. Dit is niet alleen

noodzaak voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de leefbaarheid in woonstraten.' Een lagere maximumsnelheid in woonstraten, dat is de eis die Kroon dan al enige tijd naar buiten brengt. Kroon, student civiele techniek in Delft, was vanaf 1970 'verkeerskabouter' in Rotterdam. Met speelse acties en serieuze beleidsvoorstellen protesteerde de Kabouterbeweging onder andere tegen de auto die overal ruim baan kreeg. In 1970 schreef Kroon een alternatieve verkeersnota *Leven in de grote stad (of niet leven)*, waarin hij een hartstochtelijk pleidooi houdt voor 'beter en gratis openbaar vervoer, batterijfietsen, elektrokarren en overdekte rijwiel paden'. Daarnaast pleit hij voor een maximumsnelheid van 25 km/uur in woonstraten.

Twee jaar later, in 1972, is Pax Kroon woordvoerder van de 'Verkeerswerkgroep 25', die eind 1972 de gemeentelijke diensten bewerkt met een verzoek om de maximumsnelheid in woonstraten terug te brengen tot 25 km/uur. En met succes: in 1973 komt er een proef in de wijk Charlois. Al snel wordt duidelijk dat gemeenten geen wijziging kunnen aanbrenge in de wettelijke maximumsnelheid. Volgens een bericht in de NRC van maart 1973 zal 'getracht worden hetzelfde te bereiken door het aanpassen van het profiel van een of meer woonstraten.' De rechte, lege straten waar automobilisten het gaspedaal konden indrukken moesten worden ingeruild voor wegen waar ze als vanzelf minder hard reden. Hoe dat kon, was zichtbaar in Delft. Daar was de verkeersdrempel uitgevonden.

30 kilometer per uur
in Amsterdam, 2025.
© Foto: DigiDaan



'De reden is simpel: snelheid veroorzaakt onveiligheid.'
Tom Godefrooij (medewerker
Fietsersbond, 1981–2001)



Actiegroep Stop de Kindermoord brengt een bezoek aan de Tweede Kamer op 11 oktober 1972. Kinderen met borden en spandoeken bij KVP-fractie. © Foto: Bert Verhoeff/ Anefo

Joost Váhl was een vooruitstrevende creatieve stedenbouwkundige, die al in 1970 maatregelen bedacht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Samen met Jan Giskes stond hij ook aan de wieg van het woonerf, dat in 1976 wettelijk mogelijk werd.

STOP DE KINDERMOORD

De roep om een lagere snelheid van het autoverkeer in de bebouwde kom was er dus al voor de oprichting van de Fietsersbond. Maar vanaf het begin is die lagere snelheid een strijdpunt van de bond. En dat is niet zo gek, zegt Tom Godefrooij, die van 1981 tot en met 2001 bij de Fietsersbond werkte. 'De reden is simpel: Snelheid veroorzaakt onveiligheid.' De onveiligheid voor fietsers is een van de belangrijkste bronnen van onvrede waaruit de Fietsersbond is ontstaan. In de dieptepuntjaren begin jaren zeventig kwamen er jaarlijks zo'n 500 fietsers om in het verkeer (ter vergelijking in 2024 waren dat er 246). Een van de oprichters van de Fietsersbond was de actiegroep Stop de Kindermoord. Kinderen vormden een forse slachtoffergroep. Van de 3.264 mensen die in 1972 om het leven kwamen in het verkeer, waren 457 kinderen jonger dan veertien jaar. Een van hen was de dochter van Vic Langenhoff, in 1973 initiatiefnemer van de pressiegroep. Net als Pax Kroon in Rotterdam riep Stop de Kindermoord om snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom. Dat deed



Aktiegroep Stop Kindermoord, ENFB en Vereniging Bescherming voetgangers gaven persconferentie in Den Haag om maximumsnelheid te verlagen. 11 november 1980. © Foto: Rob Bogaerts / Anefo

de pressiegroep onder andere met fotogenieke demonstraties en blokkades van kruispunten. Gedurende de jaren zeventig kwam die eis ook elders voortdurend terug. Tijdens een van de grootste fietsdemonstraties, in Amsterdam op 4 juni 1977, was een maximumsnelheid van 20 km/uur binnen de bebouwde kom één van de vijf eisen.

KOMITEE 50 IS TEVEEL

In de herfst van 1978 vond men bij Stop de Kindermoord dat het tijd was voor een gecoördineerde actie. Er werd een vergadering georganiseerd 'waarin geïnteresseerden konden filosoferen over een mogelijk actieplan tegen het autoverkeer in de bebouwde kom'. Aanleiding was dat de actievoerders zagen dat de mogelijkheden om bijvoorbeeld woonerven in te richten, beperkt waren. Die waren namelijk aan allerlei voorwaarden verbonden, dus dat schoot niet hard op. Zoveel mogelijk organisaties werden benaderd om mee te doen. Uiteindelijk sloten alleen de Fietzersbond en de Voetgangersvereniging aan. Het nieuw opgerichte 'Komitee 50-is-teveel' zette in op een wettelijke wijziging van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, maar vroeg tegelijkertijd om snelheidsbeperkende maat-

regelen zoals drempels en versmallingen. Want een bord alleen was niet voldoende om de snelheid echt te remmen – dat was ook toen al duidelijk.

20, 25 OF 30?

Hoeveel lager de maximumsnelheid zou moeten worden, daarover was nog geen consensus. Stop de Kindermoord had soms 20, soms 25 km/uur geroepen. Ook Pax Kroon in Rotterdam noemde verschillende snelheden. Duizer die in 2005 een studie publiceert over de actievormen van de Fietzersbond, schrijft over de start van het Komitee: 'Uit tactische overwegingen werd [...] geen streefgetal qua maximumsnelheid genoemd. De actievoerders hopen op 15 of 20 kilometer per uur, maar dat leek bij voorbaat al uitgesloten.' Tom Godefrooij die in 1981 de opdracht kreeg om voor het Komitee een boekje te maken, bevestigt die lezing. 'Ik weet wel dat er discussie over werd gevoerd. Ik denk dat het 30 kilometer per uur is geworden omdat dat haalbaar



Illustratie voor campagne '30 is het nieuwe 50' van de Fietzersbond in 2014. © Illustratie: Judy Ballast

leek.' Het boekje dat Godefrooij maakte, werd *Snelheid remmen*. Een fantastische klus voor de jonge bouwkundige. Hij ging het hele land door om overal te kijken welke fysieke snelheidsremmers er waren. Godefrooij's boekje was deels een opsomming van alle manieren om de snelheid te remmen. 'Hobbels, versmallingen en bochtenwerk, dat waren de drie categorieën. Ik schreef de tekst, maakte alle foto's en tekeningen en ik deed de lay-out. En ik maakte een algemene inleiding waarin ik schreef wat het betekent als een auto 50 km/uur rijdt bij een aanrijding of 30. Dat hele verhaal dat je overleeft bij 30 en niet bij 50. Dat stond er al in.' Het boekje was op de eerste plaats bedoeld voor bewonersgroepen, die iets aan de onveiligheid in de wijk wilden doen.

SNEL SUCCES

De lobby van de samenwerkende actiegroepen had behoorlijk snel succes in Den Haag. Begin 1980 werd er al een motie in de

Tweede Kamer aangenomen waarin verkeersminister Tuijnman werd opgedragen vóór de begrotingbehandeling van het volgend jaar 'met maatregelen te komen om de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen'. Een mooie motie, die niet meteen tot actie leidde. Het Komitee zette door. Er kwamen nieuwe moties, en ondertussen werden er in nauwe samenwerking met gemeenten 'proefdagen 30 km' georganiseerd. Zo kon zowel de gemeente als de achterban van de drie bij het Komitee betrokken organisaties kennismaken met 30 km/uur. Binnen korte tijd waren er 28 gemeenten die bij het rijk aangaven te willen experimenteren met 30 km/uur. In 1983 boekte het Komitee nog een succes. Toen besloot verkeersminister Neelie Kroes dat gemeenten voortaan zelf mochten beslissen of zij in een woonwijk een 30-kilometerzone wilden instellen. Een belangrijk besluit: de 30-kilometerzone was geboren.

WETTELIJKE STANDAARD BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Maar dat betekende niet het einde van de strijd. Godefrooij werd na drie jaar Komitee, bureaucoördinator van het landelijk bureau van de Fietzersbond. En in die hoedanigheid zou hij nog heel vaak pleiten voor 30 km/



Maximum 30 kilometer mag vanaf vandaag. Trouw, 1 april 1983.

‘Als het gaat om de vraag hoe je het veiliger kunt maken op straat, dan is snelheid altijd een van de instrumenten’
 Tom Godefrooij (medewerker Fietsersbond, 1981–2001)

uur in de bebouwde kom. Zo was bij zijn jaarlijkse rondje langs de fracties, voorafgaand aan de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat, 30 kilometer een vast onderwerp. Dat was ook logisch, zegt Godefrooij. ‘Als het gaat om de vraag hoe je het veiliger kunt maken op straat, dan is snelheid altijd een van de instrumenten.’ Daarom was snelheidsbeperking tot 30 km/uur ook in alle afdelingen van de Fietsersbond een belangrijk onderwerp. De stap in 1983, om een ‘zone 30’ in te kunnen stellen, was een heel belangrijke stap. Nog belangrijker was dat er ook een subsidieregeling kwam voor de uitvoering. Zo konden gemeenten een 30-kilometerzone zo inrichten dat er niet hard kon worden gereden, dus met bijvoorbeeld drempels of smalle rijbanen. Hierdoor groeide het aantal wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De eis van Stop de Kindermoord, de Voetgangersvereniging en de Fietsersbond uit 1979, om de verkeersregels zodanig te veranderen dat de bebouwde kom automatisch maximum 30 km/uur werd, was echter nog steeds niet ingewilligd.

NIEUWE MIJLPAAL

En helaas is die eis tot de dag van vandaag nog niet ingewilligd. Toch zijn er ook de laatste jaren stappen gezet. Wim Bot, die sinds 2008 bij de Fietsersbond werkt, noemt de aangenomen motie van Kröger en Stoffer in 2020 een nieuwe mijlpaal. De motie vraagt de minister om 30 kilometer per uur als standaard binnen de bebouwde kom in te stellen. Met een motivering die vertrouwd zou klinken bij het Komitee in 1979. ‘Kinderen moeten veilig naar school kunnen fietsen en lopen. Richt het verkeer in met kwetsbare deelnemers als uitgangspunt’. Bot: ‘Belangrijk is ook dat er veel meer draagvlak in de steden is gekomen voor 30. Nu al is 70 procent van alle straten een 30 km-straat. Dat is best bijzonder, dat is



Actie van de Fietsersbond op het kruispunt Richterslaan / Mendes da Costalaan in Nieuwegein op 17 april 2025. © Foto: DigiDaan

‘Het zijn al lang niet meer vooral actiegroepen die om een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom vragen’

in geen enkel land zo.’ Maar een algehele verlaging naar 30 km/ uur binnen de bebouwde kom, is nog beter. Bot: ‘Volgens berekeningen van de SWOV zou dat jaarlijks minstens 100 minder doden en 900 ernstig gewonden kunnen schelen.’ Het zijn al lang niet meer vooral actiegroepen die om een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom vragen. De gemeente Amsterdam, die eind 2023 als eerste Nederlandse gemeente 30 kilometer als standaard invoerde, had graag gezien dat de hele stad een 30-km zone was geworden. Dat bleek nog niet te kunnen en dus waren er heel veel borden nodig. Ook niet onbelangrijk waren ontwikkelingen in het buitenland. Brussel, Helsinki en Oslo voerden een maximumsnelheid in van 30 kilometer per uur voor hun stadskernen.

WEG MET GRIJZE WEGEN

Een andere belangrijke ontwikkeling binnen de vakwereld was dat er meer aandacht kwam voor de zogenaamde ‘grijze wegen’. Dat zijn

doorgaande wegen waar nog 50 km/uur mag worden gereden, maar waar geen fietspaden liggen. Inmiddels is er consensus dat dat niet langer kan: het is 50 km/uur mét vrijliggende fietspaden of de snelheid naar 30 km/uur verlagen. En zo zijn er belangrijke wapenfeiten. In 50 jaar is er veel gebeurd als je de Nederlandse straten in steden en dorpen bekijkt. Maar nog steeds wordt er te hard gereden. En nog steeds is er actie nodig. In 2025 voert de Fietsersbond opnieuw campagne om 30 km/uur als wettelijke norm binnen de bebouwde kom in gevoerd te krijgen. Zodat het principe wordt: 30, tenzij de situatie erom vraagt en 50 veilig kan met vrijliggende fietspaden.

Hoe bevalt de OV-fiets?
Klantenonderzoek

Fietsersbond



Aan de wieg van de succesvolle OV-fiets

De Fietsersbond was nauw betrokken bij de OV-fiets, de gemakkelijke deelfiets na een treinreis. 'Jullie weten wat fietsers willen', zei oprichter Ronald Haverman.

Dit had de Fietsersbond voor ogen bij de start van de OV-fiets. Een gemakkelijk beschikbare huurfiets op een prominente plek. Met Photoshop zijn voor een poster fietsen in de toren geplaatst op het station in Den Bosch. Deze afbeelding werd gebruikt voor klantenonderzoek in 2004. © Foto: Archief Fietsersbond

De OV-fiets is rond 1999 bedacht door Ronald Haverman, die destijds bij de innovatieafdeling van Prorail werkte (dat toen nog Railinfrabeheer heette). Terwijl zijn collega's bezig waren met snelle treinen en het opvoeren van het aantal treinbewegingen op het spoor, bedacht hij iets voor het natransport na een treinreis: een deelfiets op het station van bestemming. Haverman: 'Ik ben toen meteen naar de Fietsersbond gierend, zo van: we hebben een idee, we willen iets met deelfietsen, maar het moet wel echt heel gemakkelijk worden, want anders doen fietsers het niet en dat weten jullie heel goed.'

Miriam van Bree, toen net in dienst getreden van de Fietsersbond: 'We vonden elkaar heel snel en het eerste wat we hebben gedaan, is opschrijven wat de criteria zijn voor een goed fietsverhuursysteem. Iedereen, inclusief ikzelf, was altijd gefrustreerd over het toenmalige fietsverhuursysteem. Een fiets huren op het station kon namelijk wel, maar het was een hele heisa. En het was eigenlijk alleen interessant als je de hele dag wilde fietsen. We wilden het snel en gemakkelijk. Een fiets huren moest net zo snel kunnen als een broodje uit de muur trekken, dat was de slogan.' Haverman leerde toen dat 'fietsers net als water' zijn. 'Ze kiezen de makkelijkste weg. Als je een OV-fiets in het bovenrek zet, dan ben je verloren bij wijze van spreken. De Fietsersbond heeft altijd de kant van de gebruikers laten zien: hoe maken we het zo soepel mogelijk, zodat mensen het ook echt gaan gebruiken?'

EEEN GOUDEN KOPPEL

Bij de Fietsersbond was er vanaf de oprichting in 1975 heel veel aandacht voor de combinatie fiets en trein, het was een speerpunt van de bond. Zoals Jan Ploeger in zijn proefschrift *Het verstandshuwelijk van fiets en trein* laat zien, begrepen fietsers eerder dan de NS dat fiets en trein een gouden koppel zijn. Alleen samen waren ze een concurrent voor de auto. Het ging daarbij zowel om het meenemen van fietsen in de trein, het huren van een fiets, als het gemakkelijk stallen van de fiets bij stations.

De eerste generatie OV-fiets.
© Foto: William Hoogteyling

Veel leden van de bond waren ervaringsdeskundigen. Ze wisten wat het betekende als je met het openbaar vervoer naar pakweg de buitenwijken van 's-Hertogenbosch wilde, of een natuurgebied buiten Wageningen. Sommige Fietsersbondleden hadden standaard een legitimatiebewijs en een envelop met 100 gulden borg bij zich voor de huurfietsen die op sommige stations wel te huur waren. Dit systeem, vooral bedoeld voor toeristen, was onhandig, traag en vrij duur. Een snel te huren, goedkope deelfiets, die ook weer snel in te leveren was, dat was iets wat voor tal van fietsers een uitkomst zou zijn. Uitgangspunt voor de OV-fiets werd daarom 'een fiets huren binnen 3 seconden.'

EEEN FIETS UIT DE MUUR

Van Bree vertelt dat er al snel een taakverdeling werd gemaakt. Haverman en zijn team ging aan de slag met de techniek, en de Fietsersbond zou politici benaderen. Van Bree: 'Een van de eerste dingen die we hebben gedaan, was het ontwerpen was een poster van de toren voor het station van Den Bosch - er zit geloof ik nu een shoarmatent in. Daar tekenden we een 'fietsuitgiftepunt'. Een fiets uit de muur was het idee: op een prominente plek, als je het station uitkomt zie het meteen. We wilden dat het supermakkelijk was, dat je zo kon wegfietzen. Die poster hebben we aangeboden aan de vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat - dat weet ik nog heel goed, dat was de eerste keer dat ik zoiets deed.' Van Bree ging als jonge lobbyist alle Kamerleden langs. Bij Hugo van der Steenhoven (toen Kamerlid voor GroenLinks, later directeur van de Fietsersbond) kreeg ze gehoor. Hij wilde wel een voorstel doen voor budget



'Een fiets huren moest net zo snel kunnen als een broodje uit de muur trekken, dat was de slogan'
Miriam van Bree, Fietsersbond

voor een proef (vijf miljoen gulden via een amendement). Van Bree: 'Toen ben ik al die Kamerleden gaan peilen hoe ze daar in stonden, zouden ze voorstemmen? Uiteindelijk is het geld er gekomen.' In de zomer van 2001 startte een landelijke pilot met een gebruikersgroep in twee steden. Een van de pilots vond plaats in de stalling U-stal in Utrecht, een werkgelegenheidsproject. Bij de reguliere NS-stallingen, vaak beheerd door particuliere uitbaters, had men namelijk in eerste instantie geen trek in deze goedkope concurrent van hun eigen huurfietsen..



Paviljoen in Vianen met OV-fietsen.
© Foto: NS



Vele OV-fietsen wachten op hun huurders bij de Stationspleinstalling in Utrecht. © Foto: NS



Na de treinreis verder met de OV-fiets naar het werk.
© Foto: DigiDaan

'Ik ben toen meteen naar de Fietzersbond gerend, zo van: we hebben een idee, we willen iets met deelfietsen, maar het moet wel echt gemakkelijk worden, anders doen fietsers het niet'

Ronald Haverman, bedenker OV-fiets

Een slimme actie van Van Bree was om op een avond alle leden van de vaste Kamercommissie voor Verkeer, die in Utrecht zouden vergaderen, op de OV-fiets te zetten. Van Bree: 'Dat was bij de allereerste proef die er was. We wilden ze vooral laten ervaren hoe fijn het is om in de stad van aankomst een fiets te hebben.'

FRANCINE HOUBEN

Na die eerste proeven groeide de OV-fiets gestaag. In mei 2003 was de OV-fiets al bij 21 stallingen verkrijgbaar. Een beproefde methode was om ambassadeurs te werven en deze in een vroeg stadium een gratis lidmaatschap te verstrekken. Zo werden bijvoorbeeld Jacqueline Cramer (hoogleraar milieukunde), Francine Houben (vooraanstaand architect Meccano) en Wubbo Ockels (ruimtereiziger en hoogleraar) al vroeg OV-fietsgebruikers.

De Fietzersbond deed in het begin ook de eerste gebruikersonderzoeken. Van Bree: 'Daar kwam vaak hetzelfde uit, zoals de roep om een kinderzitje, nog steeds een veel gehoorde wens.'

Na de beginjaren belandde de OV-fiets rond 2006 in een crisis. Prorail vond dat het OV-fiets-systeem niet bij zijn taak paste en wilde het overdragen aan de NS. Haverman en zijn stichting OV-fiets waren bang dat de NS geen geld en aandacht voor de OV-fiets had en dat bijvoorbeeld de relatief lage huurprijs omhoog zou gaan. Uiteindelijk werd OV-ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven ingeschakeld en met afgedwongen garanties ging de OV-fiets alsnog over naar NS. Ook bij het bezweren van

deze crisis speelde de Fietzersbond op de achtergrond een rol. Na overname door NS groeide de OV-fiets nog veel sneller door. In 2024 waren er op 300 stations in totaal 22.500 OV-fietsen beschikbaar. Jaarlijks wordt er zes miljoen keer een OV-fiets verhuurd.

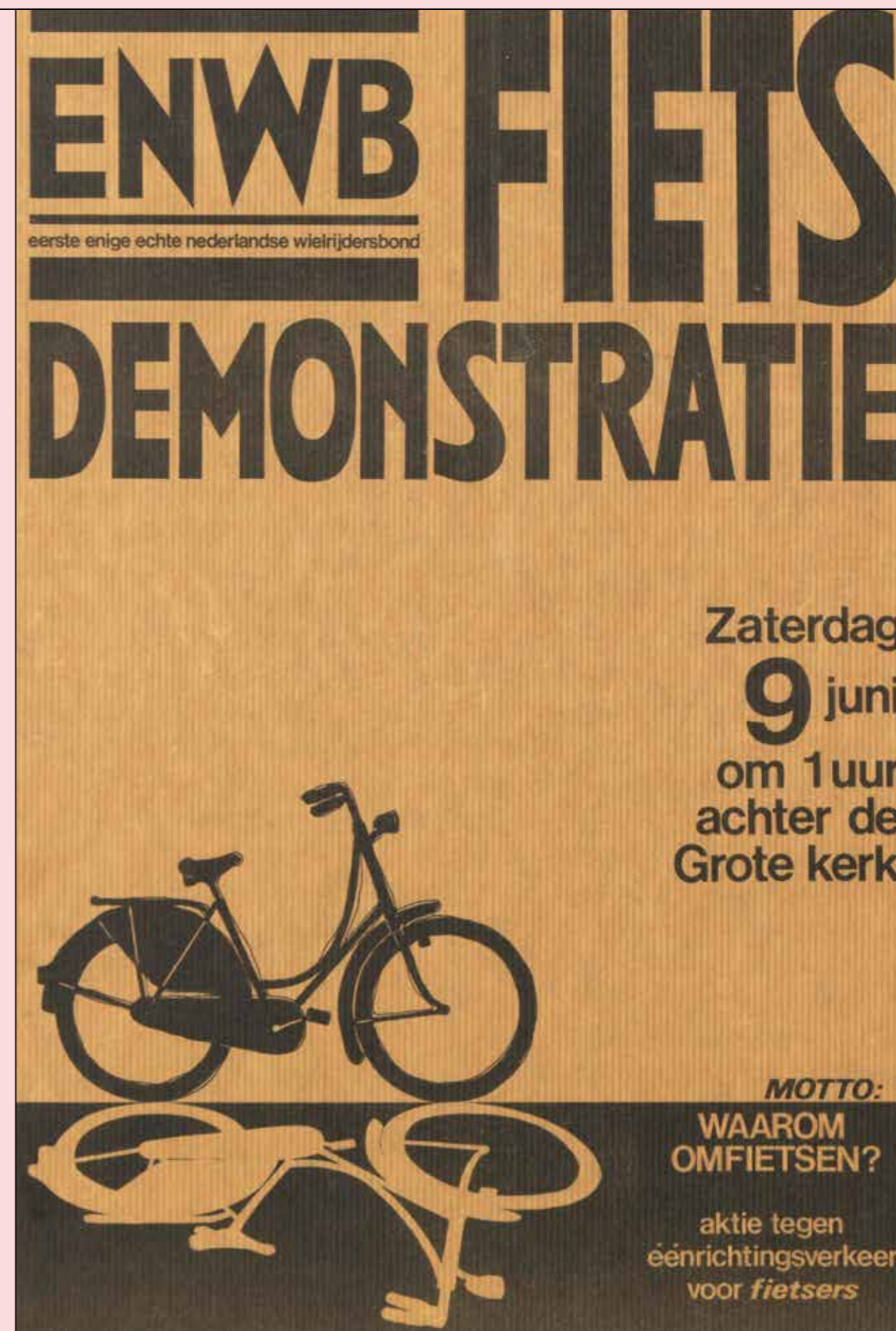
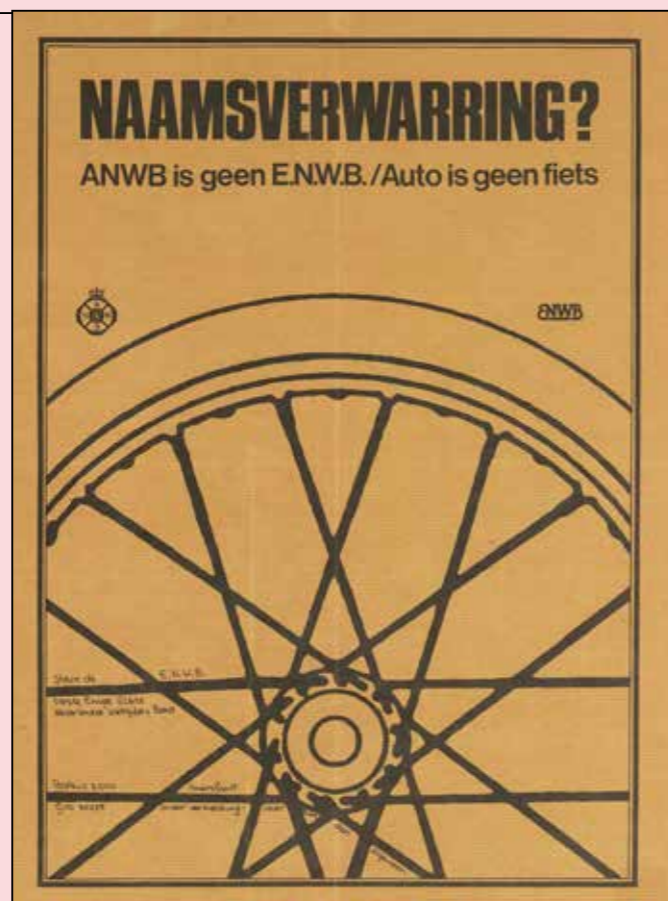
VERNIEUWENDE TECHNIEK

Jan Ploeger beschrijft in zijn proefschrift de kenmerken die het OV-fiets-systeem op dat moment in de tijd zo bijzonder maakten: 'Allereerst kreeg de OV-fiets een herkenbare naam met een robuuste fiets op basis van een bestaand uniform model (met lage instap). Ten tweede gebruikte het team de contactloze Mifare-chipkaart van NXP, die nog maar net op de markt was. Het derde kenmerk was de (toen) vernieuwende op internet gebaseerde afhandeling en communicatie met de gebruiker, met zo min mogelijk overhead.'

Bij de ontwikkeling van technologie bouwde Haverman en zijn team voort op het werk van Luud Schimmelpennink, de uitvinder die ooit aan de basis stond van het simpele wittefietsenplan van Provo, en met zijn Witkar en Depo-systeem de techniek ontwikkelde die nodig was deelfietsen. En dus ook de OV-fiets.

Het succes van de OV-fiets, heeft inmiddels ook een keerzijde: de laatste jaren komt het vaker voor dat op drukke tijden de OV-fietsen op zijn. De Fietzersbond bemoeit zich nog steeds met de OV-fiets. Zo is het een vast onderdeel in de gesprekken die de bond regelmatig heeft met de NS. Wim Bot, beleidsadviseur van de Fietzersbond: 'We hebben het de afgelopen tijd vele malen gehad over de tekorten op sommige stations. En we houden nog steeds in de gaten of het tarief concurrerend blijft ten opzichte van het OV. Ook denken we mee over de vraag hoe het systeem nog veel groter zou kunnen worden, ook buiten de stationsomgeving.'

Al een halve eeuw strijdt de Fietzersbond met creativiteit, lef en humor voor betere fietsomstandigheden. Van kleurrijke posters tot prikkelende campagnes: een bonte verzameling van acties waarmee de Fietzersbond de fiets stevig op de kaart zette.



**GEVRAAGD:
FIETSKLEMMEN**

HIER!



E.N.W.B.

laten we met z'n allen wijzer worden.

laten we een plek voor een auto inruilen voor ruimte voor tien fietsen!

U kunt fietsklemmen aanvragen bij de gemeente. Ook voor uw huis, fabriek, kantoor, winkel, clubhuis, bibliotheek, 1 station.

inlichtingen en aanvraagformulier bij de **Echte Nederlandse Wielrijders Bond**, Oude Gracht 36, tel. 314 314.

demonstratieve fietstocht zaterdag 10 april
start: domplein om 2 uur

HOUDT DE
**GROTE
MARKT-
STRAAT
OPEN**

fietstdemonstratie: zaterdag 28 februari '81
vertrek 13.45 uur vanaf Groenmarkt

's avonds
5 jaar enfb in den haag
met: informatie films diars
muziek van Zijwaarts en swingen
CJMV-gebouw Prinsegracht 4
toegang gratis; 20 uur zaal open



5 jaar
ENFB
in den haag

*GEEF ALS
FIETSER
TEGEN
GAS*



ECHTE NEDERLANDSE FIETSBOND
POSTBUS 1201, 8001 BE ZWOLLE

**Demonstratieve
Fietstocht 27mei**



14.00 : vertrek grote fietstdemonstratie voor "meer veiligheid voor fietser en voetganger" van goffertwei naar de waag (de grote markt).

15.30 : grote manifestatie voor de waag met fiets-acrobaten, sprekers, kladderadatsj, drumband, kinderprijsvraag, stands.

20.00: in 042 (oranjesingel 42) diaserie, forum-discussie, tentoonstelling, feest, muziek.

ENWB eerste enige echte nederlandse wielrijdersbond



Ga toch fietsen!

Fietsersbond ENFB, postbus 2150, 3440 DD Woerden, 03480 - 1 62 50. © Foto: Rob Huibers

KIES DE FIETS



VERVUIL JE NIETS

Word lid van de ENFB / Echte Nederlandse Fietsersbond, postbus 2150, 3440 DD Woerden
 De ENFB wil voorrang voor die vormen van vervoer die veilig zijn, weinig energie verbruiken en het milieu sparen: meer mogelijkheden voor fietsers (maar ook voor voetgangers en openbaar vervoer).

STOP ZURE AFWTO'S

JE ZIET DOOR DE AUWTO'S HET BOS NIET MEER



de Samenleving ENFB stelt jou een mogelijkheid te veilig verkeer en meer mogelijkheden voor veiligheids fietsers en voetgangers
 de ENFB stelt een duurzame voorkeuring van het vervoer
 ENFB de Samenleving ENFB en wordt de Echte Nederlandse Fietsersbond (ENFB), postbus 2150, 3440 DD Woerden, tel: 03490-18200

**OP DE
FIETSVTOCHT**



FIETS MEE MET DE ENWB
 VEILIG FIETSEN IN AMERSFOORT
 zaterdag 17 september
 vertrek: lieve vrouwe kerkhof 14.00 uur


DISCUSSIEAVOND
**MIDDENSTAND
 BINNENSTAD
 VERKEER**



Georganiseerd door de ENWB
 29 mei, 8 uur, theater PEPIJN
 nieuwe schoolstraat

sprekers namens:
 kamer van koophandel, vrienden van den haag
 binnenstadsbewoners en ENWB
 voorzitter: Chr. J. Buytendijk

parkeer en reis maar...



bus en fiets
 de sigaar

ENWB echte nederlandse fietsersbond

**AUTORIJDEN?
 GA NOU GAUW**



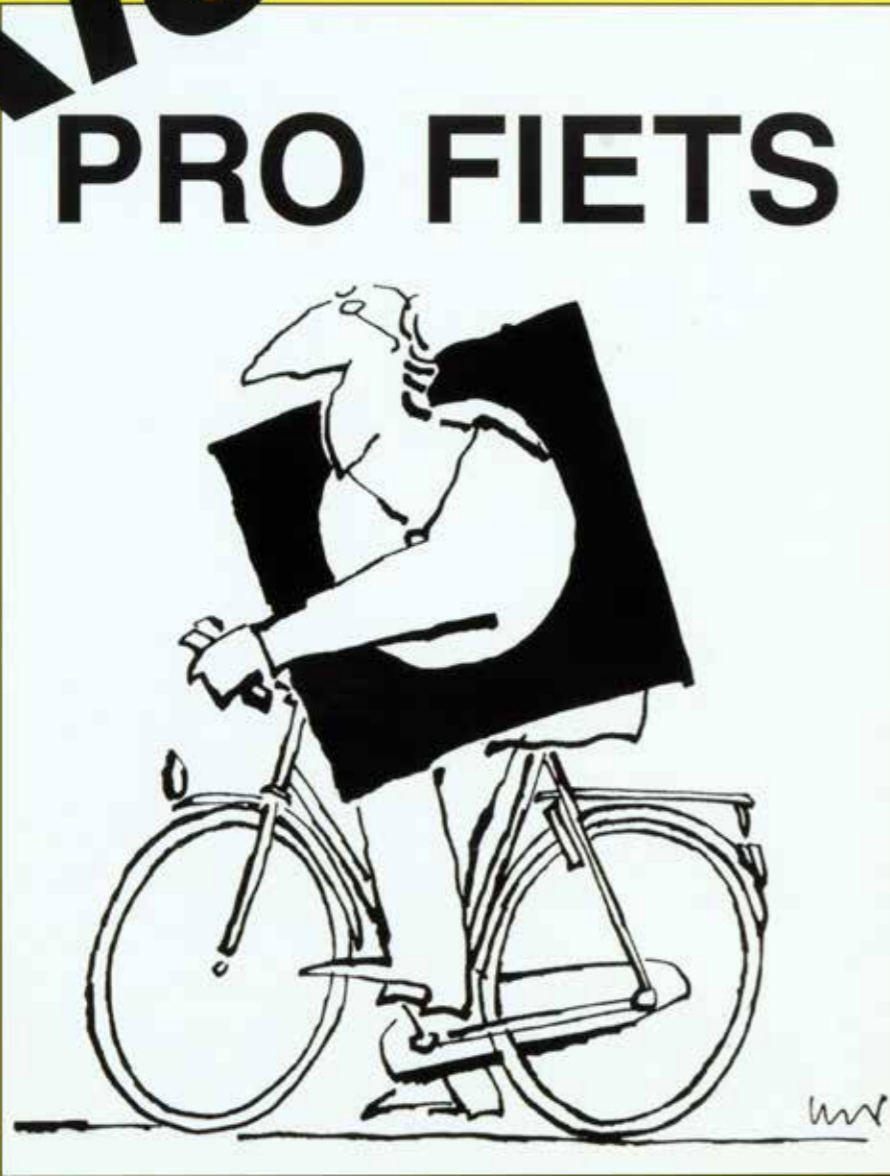
FIETSEN

"Wordt lid van de E.N.W.B." postbus 2000 Amersfoort.

Fietsersbond

Kies

PRO FIETS



Stem af op www.fietsersbond.nl

fiets als een vorst



fiets verlicht



Veilig Verkeer Nederland



fietsersbond enfb

ENFB POLITIEK FORUM

7 MEI
AANVANGS 2000 UUR
BOVENZAAL DE KATER
MARKT 5

P.v.o.A. VAN ESCHMOED
C.D.A. VAN LOENEN
V.V.D. DENNINK
D'66 VAN LIJF
C.P.N. MOYAST
BURGER BELANG HUISMAN

fietsers and enfb

**FIETSER
LAAT JE HOREN**

**5 DECEMBER
NATIONALE FIETSBEL-DAG**

FIETSERE BEREKEN OP WIEK, REYDOEN ENLT-ERORS.

HOUDT DE
**GROTE
MARKT-
STRAAT
OPEN**
VOOR FIETSERS

fietsdemonstratie: zaterdag 28 februari '81
vertrek 13.45 uur vanaf Groenmarkt

's avonds
5 jaar enfb in den haag
met: informatie films dia's
muziek van Zijwaarts en swingen
CJMV-gebouw Prinsegracht 4
toegang gratis; 20 uur zaal open

5 jaar
ENFB
in den haag

fietsers and enfb

DE FIETS
HET VERVOERMIDDEL VAN DE TOEKOMST

FIETS IN DE KNEL

groene golf voor fietsers!

alle straten twee-richtingsverkeer voor fietsers!

UITGEZONDERD WIELRIJDERS

rechtsaf vrij voor fietsers!

fiets mee met de enwb!

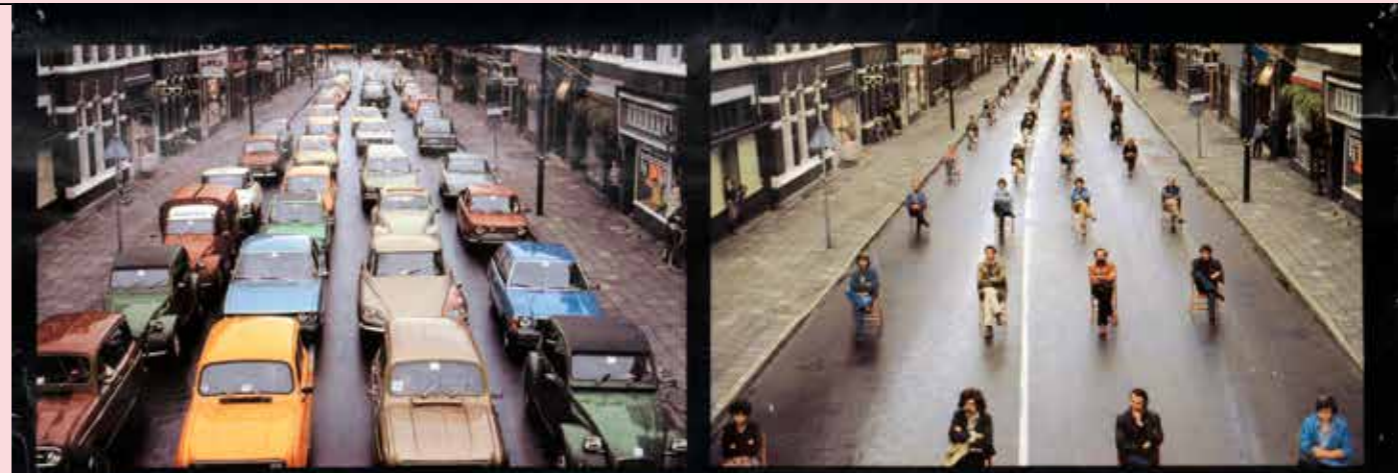
Niet zo!



Maar zo!



FIETSERSBOND



RUIMTEGEBRUIK echte nederlandse fietsersbond postbus 2150 3440 DD woerden

Lokale strijdpunten

Op tal van plekken heeft de Fietzersbond in lokale kwesties succes behaald. De ene keer snel, de andere keer duurde het jaren. Het ging over in het oog springende kwesties, maar ook over zaken die meer verborgen waren. Een greep uit 50 jaar lokale wapenfeiten.

Snel succes: De pont bij Nieuwer-ter Aa over het Amsterdam-Rijnkanaal

In februari 2022 brengt gemeente Stichtse Vecht naar buiten dat Rijkswaterstaat de pont over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nieuwer ter Aa wil opheffen. De gemeente is boos en neemt daarom deze ongebruikelijke stap, tegen de zin in van Rijkswaterstaat. De bewoners zijn al net zo boos. In allerijl wordt er een actiecomité opgericht, met de naam 'Laat ons niet zwemmen'. De pont is een levensader voor de 700 inwoners van het dorp Nieuwer ter Aa. Voor de meeste voorzieningen zijn ze aangewezen op Breukelen, dat aan de overkant ligt. Ook veel scholieren gebruiken de pont. Peter van Bekkum van de Fietsersbond in de regio Utrecht hoort de eerste berichten over de dreigende pontopheffing op de regionale zender RTV Utrecht. Hij reageert meteen, mailt naar het landelijk bureau en actieve leden in de regio, en maakt een conceptbrief. De boodschap: De Fietsersbond maakt bezwaar tegen het opheffen van het fietsveer, want dit is een essentiële regionale fietsverbinding. De pont kan pas worden opgeheven als daar een passend alternatief voor wordt geboden, bijvoorbeeld in de vorm van een fietsbrug.

6.400 HANDTEKENINGEN

Een drukke actiezomer volgt. De argumenten van Rijkswaterstaat, dat zich vooral op de nautische veiligheid beroept, worden gerelativeerd. Een rapport hierover bleek voornamelijk gebaseerd te zijn op één incident. Kamerleden scharen zich achter de bewoners. De provincie Utrecht roert zich. Er komt een petitie, opgesteld door het actiecomité, de Fietsersbond, het Landelijk Fietsplatform, Te Voet, Vrienden van de Voetveren en Wandelnet. Eind juni worden 6.400 handtekeningen overhandigd aan de Tweede Kamer.



Spandoek waarmee wordt opgeroepen de petitie voor het behoud van de pont te ondertekenen, 2022.
© Foto: Maarten Hartman.

Half december 2022 komt het verlossende bericht. De minister voelt wel voor een fietsbrug en tot die tijd zal de pont blijven varen. Een tijd lang is het onduidelijk hoe de brug gefinancierd zal worden. Begin 2024 wordt er een bestuursovereenkomst getekend tussen het ministerie, de provincie Utrecht en gemeente Stichtse Vecht. Van de 27 miljoen die de nieuwe brug zal kosten, betaalt het rijk 20 miljoen, de provincie 5 en de gemeente 2 miljoen. Begin 2025 verschijnen de eerste schetsen van de brug, die er in 2030 moet liggen. Bij de persconferentie bij de ondertekening geeft minister Mark Harbers (VVD) volmondig toe: 'Jullie hadden gelijk, wij niet'.

Al met al een snel succes. Wim Bot, die namens de Fietsersbond de actie leidde: 'Ik denk dat het toch de maatschappelijke druk was, het was een brede coalitie. Van alle kanten was er protest. Ik denk niet dat we dit in ons eentje hadden binnen gehaald, maar met plaatselijke actievoerders, andere organisaties en decentrale overheden lukte het wel. De optelsom gaf de doorslag.'



Vrijwilligers van de Fietsersbond delen rondo's uit op de rotonde Groene Zoom in Dordrecht, 27 augustus 2016.
© Foto: Fietsersbond Drechtsteden

Bedachtzaam succes: Fietsersbond Drechtsteden bespaart de stad vijf miljoen

Het lijkt vreemd: een afdeling van de Fietsersbond die zich uitspreekt tegen een investering van vijf miljoen om een ongelijkvloerse kruising te maken op een plek waar ongevallen gebeuren. Toch gebeurde dat in Dordrecht.

Het begint allemaal in 2007, wanneer op de rotonde op de Groenezoom, vlakbij scholen, een aantal ongevallen plaatsvindt. Er verschijnen stukken in de krant en politici spreken zich uit. 'Het werd een beetje een hype', herinnert zich William Nederpelt van de afdeling Drechtsteden: 'Het was eigenlijk een voorbeeld van een soort omgekeerde NIMBY: iets wat in je buurt gebeurt, is meteen het allerbelangrijkste. Er gebeurden wel ongelukken, maar geen heel ernstige.'

In aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen, in november 2013, wordt een motie aangenomen waarin wordt gekozen voor een ongelijkvloerse oplossing zodat fiets- en autoverkeer kan worden gescheiden. Daarna neemt de afdeling een ongebruikelijk stap: ze keert zich tegen het plan. Nederpelt: 'Verkeersveiligheid vinden wij natuurlijk hartstikke belangrijk, maar vijf miljoen naar één rotonde terwijl er nog zes locaties zijn waar het fout gaat, dat vonden wij niet slim. Gebruik je geld verstandig, zorg dat je met alle middelen zoveel mogelijk veiligheid creëert. De motie had ook met ego's te maken, politici wilden laten zien dat ze dingen voor elkaar konden krijgen'

De Dordtse Fietsersbond maakt, om dat de gemeenteraad duidelijk te maken, een presentatie over verkeersveiligheid in Dordrecht. Nederpelt: 'Het grootste knelpunt op sheet één en, pas op het vierde sheet kwam deze rotonde aan bod. De boodschap: wil je aan één knelpunt vijf miljoen uitgeven, of wil je tien knelpunten verbeteren?'

Uiteindelijk leidt dit ertoe dat de wethouder tegen de raad zegt: natuurlijk zal ik de wens van de gemeenteraad uitvoeren, maar kijk ook naar het advies van de Fietsersbond. En zo gaat de vijf miljoen van de fly-over naar meer knelpunten.

De rotonde wordt wel aangepast: de bochten worden haakser gemaakt zodat automobilisten beter zicht krijgen op fietsers en de fietsoversteek wordt verhoogd. Toen dat werk in augustus 2015 klaar was, trakteerde de Fietsersbond de fietsers op rondo's. Waaraan dankt de afdeling dit succes? Nederpelt: 'We hebben steeds een super objectieve benadering aangehouden: meten en weten, niet meegaan met de hype, op de bal spelen en niet op de man.'

Verborgen succes: Verkeerslichten schrappen in Utrecht

In tien jaar tijd werd ruim 15 procent van de verkeerslichten in Utrecht weggehaald. Dit dankzij een jarenlange lobby van de afdeling Utrecht van de Fietzersbond. Minder verkeerslichten betekent minder oponthoud voor fietsers, minder fietsfiles, minder onveiligheid en meer kansen voor groen.

In september 2014 kregen tientallen fietsers die vanaf de Nachtegaalstraat de Maliebaan overstaken een bekeuring omdat ze door rood fietsten. Dat was onrechtvaardig want het verkeerslicht voor fietsers reageerde niet op fietsers omdat de detectielus kapot was, zo ontdekte de Fietzersbond. Toen bekend werd dat er bonnen werden geschreven, ontstond op woensdag 17 september 2014 een van de eerste fietsfiles in Nederland die de krant haalde. En dat was niet het enige verkeerslichten-probleem. Op het Ledig Erf waren de wachttijden voor fietsers zo lang dat de afdeling in oktober krentenbollen uitdeelde, onder het motto 'De gemeente laat je hier wachten tot je een ons weegt. Om dat te voorkomen geven wij je een krentenbol'.

VERKEERSLICHTEN ONVEILIG

Dat najaar was een omslagpunt, zegt Peter van Bekkum van de afdeling Utrecht. Weliswaar had de afdeling zich al eerder met verkeerslichten bezighouden. Zo was er mede dankzij inspanningen van de Fietzersbond in 2009 de 'doofproef' geweest, waarbij het verkeerslicht op de Neude op een belangrijke fietsroute op proef (en later

definitief) werd uitgeschakeld. Maar vanaf 2014 werd het serieus. Daarbij speelde een rapport van verkeersveiligheidsinstituut SWOV een belangrijke rol. In dit rapport werd duidelijk dat een kruispunt met verkeerslichten de 'minst veilige' kruispuntvorm was.

Ria Glas, sinds de jaren tachtig actief bij de afdeling Utrecht van de Fietzersbond: 'Dat rapport was voor mij persoonlijk een reden om hier veel harder aan te gaan trekken. Zodra verkeer groen heeft, rijdt het hard weg, want je kunt bij verkeerslichten altijd flink vaart maken. Als iemand het rode licht mist, heb je gelijk een drama. Ook 's nachts gebeuren er veel ernstige ongelukken.' Van Bekkum: 'Voor ons was toen duidelijk: verkeerslichten zijn geen veiligheidsmaatregel.'

LANGE ADEM

Sindsdien lobbyt de afdeling bij de gemeente om het aantal verkeerslichten te verminderen. Van Bekkum: 'Tot vervelens toe, hebben wij bij alle plannen herhaald dat we een bestaand verkeerslicht niet wilden laten vervangen, maar laten verdwijnen.' Glas: 'We hebben een rapport met de titel "waarom we VRI's kwijt willen" en dat sturen we naar iedereen die ons hiermee zou kunnen helpen.' Inmiddels is er een jaarlijks overleg met de gemeente over de vervanging van verkeersregelinstanties (VRI's) en of een alternatieve inrichting mogelijk is.



Afdeling Utrecht deelt krentenbollen uit voor wachtende fietsers. 8 oktober 2014. © Foto: Olivier Beens

Al die inspanningen hebben in tien jaar tijd het nodige teweeggebracht. Ria Glas rekent voor: 'We gaan er van uit dat ongeveer een derde van de 'VRI's overbodig is, en we zien nu dat er nu een dikke 15 procent is verdwenen van de alle 230. Als de gemeente dit tempo doorzet, zouden in 2040 alle overbodige VRI's weg zijn.' Dit is een mooi resultaat, zeker als je bedenkt dat een kruispunt met verkeerslichten helemaal op de schop moet als verkeerslichten worden weggehaald. Van Bekkum: 'Bij een verkeerslicht zijn er altijd meerdere opstelstroken naast elkaar voor verkeer dat rechtdoor of links of rechts afslaat. Zonder verkeerslicht hebben opstelstroken geen doel meer en wordt de inrichting van de weg onlogisch en gevaarlijk. Dus ja, je moet flink wat doen aan de inrichting van het kruispunt.' Zo kan er wel meer ruimte voor fietsers ontstaan, of meer ruimte voor groen. Op Google maps is bijvoorbeeld mooi te zien hoe de Hogeweidebaan in Leidsche Rijn in de loop der jaren verandert: opstelstroken verdwijnen en er komt plek voor bomen. Glas: 'Het is geen gloeiende grote plak zwart asfalt meer. Sinds de bomen er staan wordt er

'De gemeente leerde fietsers bijna aan om door rood licht te rijden, dat kwam door de ongeloofwaardige afstelling van tientallen verkeerslichten.' Peter van Bekkum, Fietzersbond Utrecht

rustiger gereden.' En zo zijn er meer plekken. Ook op bij de kruising Daalsesingel – Amsterdamsestraatweg, zijn er kansen voor groen als de verkeerslichten verdwijnen (op de planning voor 2030). Het Daalsepark zou dan uit kunnen breiden en aan kunnen sluiten op het groen langs de Weerdsingel.

MINDER DOOR ROOD

Een effect van de jarenlange lobby is volgens de afdeling dat er minder door rood wordt gefietst in de stad. Van Bekkum: 'De gemeente leerde fietsers bijna aan om door rood licht te rijden, dat kwam door de ongeloofwaardige afstelling van tientallen verkeerslichten.' Dat is veranderd. Van Bekkum: 'Door het verdwijnen van



Hogeweidebaan in Leidsche Rijn voor en na het verwijderen van de verkeersregelininstallatie.
© Foto's: Fietsersbond

overbodige verkeerslichten, door betere afstelling en doordat de detectielussen beter onderhouden worden, hoef je minder te wachten.' Als je dan toch moet wachten, doe je dat eerder, ziet de afdeling.

Ook hebben minder verkeerslichten een zichtbaar effect op fietsdrukte of fietsfiles. Zonder verkeerslichten rijden fietsers beter gespreid over de tijd over het fietspad en worden fietsers niet "opgebost", zoals de afdeling het noemt.

In de mobiliteitsvisie 2040 van de stad staat inmiddels dat er in de centrumgebieden in ieder geval zo min mogelijk verkeerslichten komen. Glas: 'Het blijft een taai proces. Maar ik denk dat we met sterke argumenten toch veel bereikt hebben.' Wat heeft de doorslag gegeven? Van Bekkum: 'We hebben engelengeduld, we blijven in gesprek, we worden niet boos. Dat werkt.'



De 'meest omstreden honderd meter' van Amsterdam

© Foto: Mark Woudenberg/
Amsterdamize

Episch succes: Fietsersbond behoudt de onderdoorgang Rijksmuseum

De strijd om de onderdoorgang van het Rijksmuseum te Amsterdam is ongetwijfeld de meest geruchtmakende in 50 jaar Fietsersbond. De afdeling Amsterdam kwam daarbij recht tegenover de culturele elite van Nederland te staan. Een strijd in meerdere bedrijven.

BEDRIJF 1

Het morrelen aan de onderdoorgang begint in 1993, wanneer de Deens-Zweedse landschapsarchitect Andersson een ontwerp voor het Museumplein maakt waarin de fietsroutes niet aansluiten op de onderdoorgang. Later moet Andersson zijn ontwerp aanpassen, maar de toon is gezet. In de Volkskrant wordt gesuggereerd dat het Rijksmuseum, dat wil verbouwen, de onderdoorgang wil annexeren. Rond 2000 komen de verbouwingsplannen

van het Rijksmuseum in een stroomversnelling. Een prijsvraag voor architecten wordt gewonnen door het Spaanse architectenduo Cruz en Ortiz. In hun ontwerp worden de fietsroutes naar de zijanten verplaatst, de 'zijbeuken' waar de voetgangers lopen. In de middenbeuk tekenen zij de toegangstrappen van het museum.

De Fietsersbond ziet meteen dat die gecombineerde fiets- en voetgangersroutes tekortschieten voor de duizenden fietsers die de onderdoorgang gebruiken. Samen met

Fietsers fietsen op het heropende fietspad onder het Rijksmuseum, 13 mei 2013. © Foto: Mark Woudenberg, Amsterdamize



'They won' Ortiz, architect, erkent dat de Fietsersbond de strijd heeft gewonnen

buurtbewoners ontwikkelt de bond een alternatief, de Cuypersvariant genoemd naar de architect van het Rijksmuseum. In dit ontwerp blijft de passage onaangetaast. Met de fietsers in de middenbeuk, de voetgangers in de zijbeuken, en de toegang naar het museum via de zijwanden van de onderdoorgang.

De Fietsersbond krijgt steun. 'Red de Onderdoorgang', het actiecomité van buurtbewoners en Fietsersbond, haalt in korte tijd 20.000 handtekeningen op. In 2005 kondigt stadsdeel Zuid aan geen bouwvergunning te kunnen geven voor een ontwerp dat zo'n groot beslag legt op de ruimte in de onderdoorgang, die openbare ruimte is.

Ondertussen is er een soort mediaoorlog aan de gang. Het Rijksmuseum slaagt erin grote delen van de culturele elite te overtuigen dat het ontwerp van Cruz en Ortiz het beste is, en de Fietsersbond en medestanders worden weggezet als eenzijdige drammers.

Maar het stadsdeel houdt voet bij stuk, en in 2006 presenteren Cruz en Ortiz een gewijzigd ont-

werp dat veel lijkt op de Cuypersvariant van Fietsersbond en bewoners. De strijd lijkt beslecht. In de prijswinnende documentaire van Oeke Hoogedijk over de verbouwing van het Rijksmuseum zien we op dat moment een wrokkige Ortiz Marjolein de Lange van de afdeling Amsterdam van rechtlijnigheid betichten, en toegeven dat de Fietsersbond heeft gewonnen: 'they won'.

BEDRIJF 2

Halverwege 2008 krijgt het Rijksmuseum een nieuwe directeur: Wim Pijbes. En hij verklaart meteen: 'Ik sta mezelf toe hardop te dromen.' Samen met rijksbouwmeester Liesbeth van der Pol lobbyt hij voor een wijziging in de entree. Pijbes presenteert een nieuw ontwerp met de toegang via een asymmetrisch trapgat in de passage. 'Het leek een geslaagde coup', staat in het boek *Fietsstad Amsterdam* van Fred Feddes

'VORSTELIJKE DOORRID'

Eigenlijk had de Fietsersbond al die tijd de ontwerper van het Rijksmuseum aan zijn zijde. Het door Pierre Cuypers in 1885 ontworpen Rijksmuseum was gebouwd als een poortgebouw, dat het oude centrum van de stad met het toen nieuwe stadsdeel Zuid verbindt. Dat bood vanaf die tijd de mogelijkheid van een 'vorstelike doorrid', zoals Cuypers geestverwant Jozef Alberdingk Thijm het uitdrukte. Destijds per koets, tot 1931 per auto, maar vooral per fiets.

en Marjolein de Lange, waarin de hele Rijksmuseumstrijd uitgebreid wordt beschreven. Maar in april 2010 zakt het plan als plumpudding in elkaar. Na de moeizame aanbesteding van de verbouwing kan het ontwerp niet meer worden gewijzigd. Pijbes' plan komt te laat.

BEDRIJF 3

Nog één keer gaat directeur Pijbes in het offensief. Hij komt niet met een nieuw ontwerp, maar zet medio 2011 alles op alles om fietsers uit de passage te weren. Het wordt chaos met de vele bezoekers en toeristen, roept hij. Het inmiddels nieuwe stadsdeelbestuur gaat hier ook in mee en geeft adviesbureau DTV opdracht de veiligheid te onderzoeken.

Op een vrijdagmiddag in het voorjaar van 2012 wordt dit rapport openbaar. De conclusie luidt dat het veiliger is als fietsers om het Rijksmuseum heen fietsen (wat ze inmiddels al vele jaren deden). Dat weekend ontdekt Marjolein de Lange een kapitale fout in het onderzoek waardoor de conclusie diametraal anders wordt. Het is juist veiliger als fietsers door de passage gaan. Als daarop het bestuur van de centrale stad besluit dat de fietsroute onder het

Rijksmuseum - onderdeel van het zogenaamde 'hoofdnet fiets' - niet mag worden verlegd, is het pleit beslecht.

SLOT

Op de avond van 13 mei 2013 kan er na 10 jaar eindelijk weer door de passage kan worden gefietst. Het wordt een feestelijke, vrolijke optocht van duizenden fietsers. Fietsersbond Amsterdam en bewoners hadden de strijd om de 'meest omstreden honderd meter van Amsterdam', gewonnen. Wat heeft de doorslag gegeven? Marjolein de Lange: 'We hadden een goed team en we hadden een goed verhaal dat bouwkundig en verkeerskundig klopte, terwijl dat van het museum rammelde. Op cruciale momenten waren er ook dappere bestuurders. En we waren vasthoudend: we gaan dit niet laten gebeuren.' Maar het was best pittig, zegt De Lange. 'Zeker met iemand als Pijbes met zoveel media-aandacht als tegenstander.' Wie nu door de onderdoorgang fietst, merkt hoe mooi deze verbinding is. Een icoon van de Nederlandse fietscultuur. Zelfs Wim Pijbes gaf in 2014 in het Parool toe, dat hij blij was met het fietspad onder het Rijksmuseum. 'Op een enkel incident na, gaat het probleemloos.'

Files als motor voor doorfietsroutes

Een slimme lobby en veel vrijwilligerswerk zorgden ervoor dat de doorfietsroutes in Nederland van de grond kwamen. Over ontmoetingen op zandpaden, sms-jes in de avonden en de opkomst van de elektrische fiets.



Actie Fietsersbond met vrijwilligers uit drie provincies voor de Lekbrug bij Culemborg, een schakel in doorfietsroute Den Bosch - Utrecht, 2021.
© Foto: Michiel Wijnbergh



Op een grijze dag in maart 1998 stapt een groepje van zo'n twintig leden van de afdelingen Utrecht en Amsterdam op de fiets voor een 'inspectietocht' langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Is deze route geschikt om het eerste hogesnelheidsfietspad van Nederland te worden? De deelnemers zien kansen: geen kruispunten, geen verkeerlichten, lekker doorfietsen. Maar de staat van de verbinding laat te wensen over; de fietsers worden flink door elkaar geschud op de klinkerweg.

De inspectietocht is een initiatief van Hugo van der Steenhoven. Hij is dan bijna wethouder-af in Utrecht en staat op de lijst van GroenLinks voor de Tweede Kamerverkiezingen. Hij ziet wel wat in – wat dan nog eigenlijk geen vaste naam heeft – snelfietsroutes, fietssnelwegen,

flitspaden. Van der Steenhoven: 'Het was de tijd dat er plannen werden gemaakt voor de verbreding van de A2, het spoor tussen Utrecht en Amsterdam zou worden verdubbeld. En toen dacht ik: waarom niet op de fiets? Van Dom tot Dam klonk lekker.' Het moet in ieder geval meer worden dan een gewoon fietspad: goed wegdek, zo min mogelijk obstakels, voorrang, misschien wel schuilplekken. Voorbeelden zijn er dan nog niet. In dezelfde tijd zijn er wel futuristische plannen tussen Helmond en Eindhoven, op dit 'VLITS-pad' met verwarmd wegdek, windschermen en schuilplekken zou zelfs een speciaal voertuig gaan rijden. Van Dom tot Dam werd niet meteen wat, maar Van der

Actie Fietsersbond met vrijwilligers uit drie provincies voor de Lekbrug bij Culemborg, een schakel in doorfietsroute Den Bosch - Utrecht, 2021.
© Foto: Michiel Wijnbergh

'Al die wethouders waren wel lichtelijk enthousiast, en toen konden we afspraak maken met Jaap Modder van de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Hij zei dit is "het beste idee dat ik in maanden heb gehoord".' Hein Vosmar, afdeling Nijmegen

Steenhoven herinnert zich dat 'de snelfietsroute' wel aansloeg, 'Mensen reageerden enthousiast, al waren er ook in fietskringen wel bezwaren. Fietsbeleid moest vooral over stedelijk fietsen gaan, vonden zij.'

FILEAANPAK

In 2006 kregen het idee een boost, opmerkelijk genoeg uit het budget om files tegen te gaan. Toenmalig minister Karla Peijs (CDA) had ambtenaren, bedrijven en burgers opgeroepen om met ideeën voor fileaanpak te komen. Ze mikte vooral op kleine maatregelen, zoals 'accidentmanagement'. Hugo van der Steenhoven (toen geen Kamerlid meer, maar overgestapt naar de Fietsersbond), bedacht samen met Freerk Veldkamp 'Met de fiets minder file'. Het idee was om op een aantal filegevoelige trajecten automobilisten te verleiden de fiets te gebruiken. Meer fietsgebruik in de spits zou tot filevermindering kunnen leiden. Met hulp van vrijwilligers van de Fietsersbond werden vijf kansrijke fietsroutes aangewezen: Breukelen - Utrecht (toch een stukje van Dom tot Dam), Zaanstad - Amsterdam, Apeldoorn - Deventer, Rotterdam - Delft, Den Haag - Zoetermeer.

Het was een bescheiden project, want er was geen rijks geld om echt een route aan te leggen. Van der Steenhoven: 'We kregen een paar ton. We hebben de vijf routes verder uitgewerkt en de bestuurders van betrokken gemeenten en provincies erbij gehaald, want van hen moest er geld komen. We lieten ze altijd een intentieverklaring ondertekenen. Dat was een feestelijk moment en het liet zien dat ze mee deden.'

Of de fietssnelwegen wat hielpen tegen de files, bleef onduidelijk. De verwachtingen waren hoog gespannen toen onderzoekers van Muconsult berekenden dat de auto-intensiteit op het relevante hoofdwegennet met 6 procent zou kunnen dalen. Dat gebeurde niet, maar 'Met de fiets minder file' bleek als lobbyinstrument te werken. Het eerder sceptische Fietsberaad trok bij. Coördinator Otto van Boggelen schreef in *Fietsverkeer*, het tijdschrift van CROW-Fietsberaad, oktober 2010: 'Het project heeft veel losgemaakt. De geselecteerde regionale routes hadden bij de start nauwelijks prioriteit bij de betrokken gemeenten. De routes staan nu op de agenda van wethouders en ambtenaren. De samenwerking tussen gemeenten en stadsregio's is verbeterd. En ook politiek Den Haag heeft de regionale fietsroutes ontdekt.'

HET RIJNWAALPAD

Een belangrijke rol voor het verder op de kaart zetten van het idee van een snelle regionale fietsroute zou het RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen gaan vervullen, een van de eerste gerealiseerde routes. De prehistorie van dit project begon in 2006, toen Hein Vosmar van de afdeling Nijmegen op een doodlopend zandpad in Nijmegen Noord een ver familielid tegenkwam. Deze man fietste elke dag naar Arnhem, maar dat was geen feest. Vosmar: 'Er waren meer mensen die van Nijmegen naar Arnhem fietsten. En je zag natuurlijk op de stations in de spits de drukke treinen tussen Arnhem en



Fietstunnel op doorfietsroute Rijnwaalpad tussen Arnhem en Nijmegen. © Foto: Chris Bruntlett

Nijmegen. Ik vroeg me af: waarom is er geen goede fietsverbinding tussen Arnhem en Nijmegen?'. Vosmar nam in de winter van 2006-2007 alle mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten door. 'Het gebied tussen Arnhem en Nijmegen werd steeds verder volgebouwd, maar er werd geen lijntje in dat gebied vrijgehouden voor een fietsroute tussen de steden.' Vosmar deed een oproepje via de Fietsersbond. Daar reageerde Mark Kemperman op, een net afgestudeerd planoloog. Kemperman: 'Toen hebben we een middagje zitten kletsen en, meteen met de kaarten op tafel, zitten brainstormen waar die route kon lopen.' Vanuit de afdeling Arnhem van de Fietsersbond kwam Louis Verhaar erbij. Hij was ervaringsdeskundige, want hij fietste regelmatig tussen Arnhem-Zuid en Nijmegen. De drie besloten alle wethouders van de betrokken vier gemeenten te benaderen. Vosmar: 'Al die wethouders waren wel lichtelijk enthousiast, en toen konden we afspraak maken met

Jaap Modder van de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Dat was rond Sinterklaas 2007. En Jaap omarmde het idee. Hij zei dit is "het beste idee dat ik in maanden heb gehoord". Ja, toen is het echt op gang gekomen.'

EEN SMS'JE OP DE LATE AVOND

Voor het vinden van het benodigde budget speelde de landelijke Fietsersbond een belangrijke rol. Wim Bot, net in dienst bij de Fietsersbond, zat bij de begrotingsbehandeling in 2008 al twee dagen op de publieke tribune te luisteren naar de voorspelbare debatten over rekeningrijden. Bot: 'In onze lobby hadden we aangedrongen op budget voor de uitvoering van de nota-Atsma (de nota Tandje erbij, met tientallen voorstellen om het fietsen te verbeteren) en voor een

Fietsers rijden bij Nijmegen over de Snelbinder dat onderdeel is van het Rijn-Waalpad, de snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen.
© Foto: Bas de Meijer



'Voor mij gaat het om onbezorgd, veilig, comfortabel doorfietsen' Sjors van Duren, projectleider RijnWaalpad

impuls voor het nieuwe fenomeen van snelfietsroutes. Om een uur of elf 's avonds kwam er ineens een sms'je van Lia Roefs van de PvdA: aan welke twee concrete routes zouden jullie 10 miljoen willen toekennen? Ik liep de zaal uit, belde Hugo en die zei: doe maar Den Haag-Leiden en Arnhem-Nijmegen. Ik sms'te Lia terug en zo kwamen beide routes in het amendement Roefs/Koopmans terecht.'

De 5 miljoen uit Den Haag voor het RijnWaalpad, werd door de provincie Gelderland verdubbeld (Marijke van Haaren, de gedeputeerde in die tijd, was ook voorzitter van de Fietsersbond). Daarna beloofde de stadsregio ook 3 miljoen en was er ineens een budget van 13 miljoen. De gemeenten in het gebied vulden het aan tot 17 miljoen euro.

Bij de stadsregio werd een piepjonge projectleider aangesteld: Sjors van Duren, toen 23 jaar. Hij kreeg het voor

elkaar om in 7 jaar tijd het RijnWaalpad binnen budget te realiseren. Het uiteindelijk tracé is deels het tracé dat het team van de Fietsersbond had bedacht. Kemperman: 'Ons tracé was eigenlijk mooier, want dat liep minder langs de A325', maar dat kwam er niet door bij de overheden. In 2015 werd het pad feestelijke geopend: vier meter breed, compleet met karakteristieke verlichting, bijzondere wegwijzers (paars-wit in plaats van rood-wit), en een speciale app waarmee fietsers de verlichting in de fietstunnel onder de A15 konden beïnvloeden.

ELEKTRISCHE FIETS

Bij het succes van het RijnWaalpad (dagelijks 2.500 fietsers op het rustigste deel en meer dan 10.000 op het drukste deel) speelde de opkomst van de elektrische fiets een belangrijke rol. Sjors van Duren, tegenwoordig adviseur bij Royal Haskoning en nog altijd druk met doorfietsroutes: 'De routes waren gericht op het afleggen van langere afstanden en de elektrische fiets werd het vervoermiddel dat daar bij paste. Voor het RijnWaalpad organiseerde ik een keer een bijeenkomst voor gemeenteraadsleden. De fietsverhuurder had maar een paar elektrische fietsen, want dat was toen nog niet zo gewoon. Maar bij de raadsleden en



Brabantse doorfietsroute met kant- en middenmarkering.
Foto: © Tour de Force

bestuurders op de elektrische fiets viel toen het kwartje. Het was veel gemakkelijker lange afstanden af te leggen! Als projectleider begreep ik: je kunt wel over strategische doelen praten, maar het laten voelen werkt veel beter.'

Van Duren erkent de belangrijke rol van de Fietsersbond bij de doorfietsroutes in het algemeen en het RijnWaalpad in het bijzonder. 'Het RijnWaalpad is dankzij en ondanks hen ontstaan. Zij hebben het steentje aan het rollen gebracht, maar later in het proces hebben we ook wel moeilijke discussies gehad. Het idealisme van de vrijwilligers botste weleens op de bestuurlijke werkelijkheid. Hugo van der Steenhoven zat namens de Fietsersbond in de stuurgroep van het project. Die was wethouder geweest en begreep veel beter de complexiteit van het project.'

LOBBY EN VELDWERK

Een succes van de landelijke Fietsersbond was de verlenging en uitbreiding van het project 'Met de fiets minder file'. Dat werd in 2009: 'Fiets Filevrij'. Toen kwam er 18 miljoen beschikbaar en kreeg al snel iedere regio zijn snelle fietsroute. De doorfietsroutes werden nu echt omarmd, waarbij bij veel projecten vrijwilligers van de Fietsersbond zich met het tracé bemoeiden. Voor Van der Steenhoven zijn de doorfietsroutes een mooi voorbeeld van hoe de lobby van de Fietsersbond succesvol kan zijn. 'Wij combineerden heel mooi de lobby in de Tweede Kamer, met lobby bij gemeenten en provincies én we hadden vrijwilligers die de route konden maken.'

Het aantal doorfietsroutes groeide verder in de laatste decennia. Na de 18 miljoen van

Het 'dreamteam' van Fietsersbond in 2012: van links naar rechts: Hein Vosmar, Mark Kemperman en Louis Verhaar.
© Foto: Hein Vosmar



'Wij combineerden heel mooi de lobby in de Tweede Kamer, met lobby bij gemeenten en provincies én we hadden vrijwilligers die de route konden maken.'

Hugo van der Steenhoven, Fietsersbond

Fiets Filevrij kwam er mede dankzij de lobby van de Fietsersbond nog een aantal regelingen voor doorfietspaden, in totaal voor tientallen miljoenen. Het idee van een snelle fietsroute gericht op forensen, om snel in de stad te komen, paste uitstekend bij de schaal van de stadsregio's, die er enthousiast mee aan de slag gingen. Later pakten de provincies dit op. De aanjaagrol van de Fietsersbond via het project Fiets Filevrij werd steeds meer overgenomen door de Tour de Force, het samenwerkingsverband van fietsvriendelijke overheden.

BANGE BEWONERS

De naam van routes evolueerde in de loop

der tijd. Nu is het 'doorfietsroute'. De oude term 'snelfietsroute' bleek te vaak bewoners aan een toekomstige route schrik aan te jagen. De toeters en bellen die het RijnWaalpad kenmerkten (met een app en speciale verlichting) verdwenen uit het concept. Wat gebleven is: zo min mogelijk obstakels, voorrang, vlak en breed asfalt. Van Duren: 'Voor mij gaat het om "onbezorgd veilig comfortabel doorfietsen". Bij het RijnWaalpad ging het vooral om "snel en direct", maar we hebben steeds meer gemerkt dat voor fietsers, anders dan voor automobilisten, tijd niet de enige factor is. Het gaat ook om de beleving.'

Anno 2025 zijn er ruim zestig doorfietsroutes in alle delen van het land, met een lengte van meer dan 1.000 kilometer, en zijn er plannen voor veel meer. Het CPB berekende in 2025: als Nederland niet zo'n uitgebreid netwerk aan vrijliggende fietspaden had, zou het aandeel fiets in het woon-werkverkeer geen 25 maar 20 procent zijn. En dat heeft vast de files ook wat getemd.



Van wie is het fietspad?

Eerst was het de brommer, toen was het de snorscooter en nu is het de fatbike. Lastposten op het fietspad, waar de Fietzersbond al decennia mee worstelt.

Het Utrechts Nieuwsblad schrijft op 26 mei 1953 over de 'wonderbaarlijk mooie Pinksterdagen' waardoor 'vele tienduizenden naar bos en water' trokken. 'De bromfietsers hadden het moeilijk, ze kwamen beslist niet harder vooruit dan de fietsers. De laatste bleven hardnekkig in gesloten gelederen voort fietsen, als ze weer zo'n... achter zich aan hoorden komen.' Wel begrijpelijk vond de journalist. 'Het is ondoenlijk om steeds maar te moeten uitwijken, steeds maar weer achter elkaar te moeten gaan rijden voor voertuigen die zoveel sneller zijn dan die waar fietspaden voor bestemd zijn.' De passage die Henk-Jan Dekker in zijn proefschrift over fietspaden beschrijft, laat zien dat fietsers en bromfietsers al in de jaren vijftig moeizaam samen de fietspaden delen. In 1953 had de minister besloten dat bromfietsers voortaan op het fietspad moesten rijden. Beleidsmakers zagen de bromfiets nog als een fiets met hulpmotor en buiten de bebouwde kom lag al heel veel kilometer fietspad. Maar ook toen waren er al flinke discussies over deze combinatie. Dekker schrijft over de vele ingezonden brieven in kranten waaruit onderlinge irritatie sprak. Klachten van brommerrijders over fietsers die niet aan de kant wilden gaan, en klagende fietsers over de snelheid en stank van brommers. De bromfiets werd steeds populairder: van een half miljoen in 1950 nam het aantal toe naar een miljoen in 1960, en 1,9 miljoen in 1970. In de jaren vijftig was de brommer het vervoermiddel van de werkende klasse, in de jaren zestig omarmden jongeren de brommer. Bovendien veranderde de 'fiets met hulpmotor' in een voertuig dat meer leek op een lichte motorfiets. De bromfiets viel op in de ongevallencijfers, wat leidde tot discussies en maatregelen. In 1975 werd de helm voor bromfietsrijders verplicht.

NIET OP HET FIETSPAD

Dat was het jaar dat de Fietsersbond werd opgericht. Ook voor de jonge bond was 'de bromfiets' een kwestie. In de eerste voorzet voor een beleidsplan voor langzaam verkeer (uit 1976, nog gepubliceerd in de Katernen van de werkgroep 2000) staat een aparte paragraaf over de bromfiets: 'Gezien [...] de overlast die de bromfiets veroorzaakt in de woonomgeving en het gevaar voor voetgangers en vooral voor de fietsers dringt de tijd tot het herzien van de plaats van de bromfiets in het

'Zo rustig als de fietser is, zo stinkend en lawaaierig is de brommer'

Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond

verkeer.' 'De bromfiets moet binnen de bebouwde kom in principe niet worden toegelaten op fietspaden en fietsroutes', vindt de bond. Ook bij de eerste fietsdemonstraties komt de eis naar voren van het 'loskoppelen fiets-bromfiets', zoals het bij de demonstratie in Groningen mei 1976 werd genoemd. 'Zo rustig als de fietser is, zo stinkend en lawaaierig is de brommer', meldt de Amsterdamse afdeling. Die bromfiets was duidelijk geen vriend. In 1980 schrijft Tom Godefrooij, het officiële 'ENFB standpunt' over de bromfiets met de titel 'een brommer is geen fiets'. 'Het wordt hoog tijd dat de brommer het fietspad gaat verlaten. Brommers veroorzaken veel overlast.'

RIJBAAN VEILIGER VOOR DE BROMFIETSER

Weg dus met die bromfiets op het fietspad. Maar dat zou nog wel even duren. De helmplicht uit 1975 maakt de bromfiets minder populair. De snorfiets die als alternatief naar voren werd geschoven (geen helmplicht en maximaal 25 km/uur), mocht wel op het fietspad, maar die was aanvankelijk weinig geliefd. In de jaren tachtig stond de bromfiets altijd op het lijstje van onderwerpen waarmee de Fietsersbond naar de Tweede



Kamer toog. Veel andere actie was er niet, herinnert Atze Dijkstra zich, die van 1985-1988 in het landelijk bestuur van de Fietsersbond zat. Dijkstra had in Delft Civiele Techniek gestudeerd. Vanaf 1983 werkte hij bij het onderzoeksinstituut voor verkeersveiligheid, SWOV. Dijkstra: 'ENFB'ers vonden dat toen helemaal niks – ze zagen SWOV als een autoclub – maar ik ging mij vooral met fietsvoorzieningen bezighouden. Samen met Ton Welleman (de latere coördinator van het Masterplan Fiets van het ministerie) deed ik onderzoek naar de veiligheid van fietsvoorzieningen in de bebouwde kom.' Uit dat onderzoek dat deel uitmaakte van een groter onderzoek naar verkeersveiligheid in de bebouwde kom, kwam al naar voren dat het verplaatsen van die bromfietsers naar de rijbaan niet alleen prettiger voor de fietsers zou zijn, het was ook voor de bromfietsers zelf veili-

Abbo Santema van de Fietsersbond stopt een bromfiets in de Jodenbreestraat in Amsterdam. De foto werd gemaakt toen de bromfiets op het fietspad verboden werd. © Foto: Henk Nieman uit archief Fietsersbond Amsterdam, 1999

ger. Op de kruispunten kwam het namelijk geregeld voor dat automobilisten de bromfietsers over het hoofd zagen bij het afslaan.

EXPERIMENTEN

In 1987 richtte kenniscentrum CROW een werkgroep op die de taak kreeg een advies uit te brengen. Daarin zaten vooral vertegenwoordigers van gemeenten. Atze Dijkstra zat er ook in, maar als vertegenwoordiger van de SWOV, niet namens de Fietsersbond. De CROW-werkgroep kwam met het advies om de brommers naar de rijbaan te verplaatsen. Dijkstra: 'Helaas nam de minister (toen VVD-minister Neelie Kroes) de aanbeveling niet over. Het gerucht ging dat ze namelijk kort daarvoor een bijna-ongeluk met een bromfiets had meegemaakt. Er moesten eerst experimenten worden uitgevoerd.' Dat gebeurde in Tiel, Den Haag en Apeldoorn. Ook uit deze experimenten bleek dat bromfietsers op de rijbaan veiliger was. In 1999 werd dit dan ook de regel, tenminste binnen de bebouwde kom. Buiten de kom bleven de bromfietsers op het fietspad rijden. In het Reformatorisch Dagblad van december 1999 toont Otto van Boggelen zich namens de Fietsersbond verheugd: 'Wij vinden dit heel positief. Het is iets waar wij al vanaf onze



Verbodsbord voor snorfietzers op het fietspad in Utrecht.
© Foto: Fietzersbond



Onderbord met snorfietzers niet toegestaan op het fietspad in Utrecht.
© Foto: Fietzersbond

oprichting voor pleiten. Reden tot blijdschap dus.(...) De veiligheid van de bromfietser gaat omhoog omdat hij beter zichtbaar is voor de automobilist, en het comfort van de fietser verbetert ook want die heeft geen last meer van langsrazende brommers.'

TERUG BIJ AF

De Fietzersbond had een van de oudste strijdpunten gewonnen, maar op het fietspad was een nieuwe plaaggeest verschenen: de snorfietser. Begin van deze eeuw was deze aan een transformatie begonnen. Van een suf vervoermiddel voor ouderen, dat niet sneller dan 25 km per uur kon, werd het een snorscooter die in opgevoerde versie gemakkelijk 40 of 50 km/uur haalde. En deze nieuwe snorscooter begon aan een opmars, vooral in de grote steden. De RAI meldde juli 2010 opgewekt dat de snorfietserverkoop in de eerste helft van dat jaar met 20 procent waren gestegen.

'ULTRAFIJNSTOFKANONNEN'

In Amsterdam was de overlast het grootst. Tussen 2007 en 2012 nam het aantal scooters toe van 9.000 naar 25.000. Driekwart van de Amsterdamse snorfietzers bleek harder te gaan dan 25 km/uur. En vooral onder snorscooters zelf steeg het aantal verkeersslachtoffers.

De Amsterdamse Fietzersbond stelde samen met andere organisaties een petitie op, die binnen drie dagen al 1.700 keer was ondertekend. De Vogelvrije Fietser, het landelijke magazine van de Fietzersbond, deed een oproepje onder lezers en kreeg binnen de kortste keren enorm veel reacties. Het onderwerp 'leefde'. Hoofdredacteur Michiel Slütter schrijft: 'De Fietzersbond is weer terug bij af. De brommer is verbannen, maar daarvoor in de plaats is de snorscooter gekomen.' In 2017 werd ook duidelijk hoe groot ook de uitstoot was van de snorscooters. 'Ultrafijnstofkanonnen', kopte Vogelvrije Fietser. Een onderzoek van de GGD Gelderland-Midden liet zien dat fietsers op fietspaden blootstaan aan zeer hoge pieken van ultrafijnstof, veroorzaakt door de scooters.

10 JAAR LOBBYEN

Het zou opnieuw lang duren voor er maatregelen kwamen. De Fietzersbond kreeg wel steun, onder andere van wethouders uit grote steden, milieu-organisaties en het Longfonds. Wim Bot van het landelijk bureau: 'Het heeft 10 jaar lobbyen gekost.' Minister Melanie Schultz van Haegen (VVD) kwam uiteindelijk met een Algemene Maatregel van Bestuur, waardoor gemeenten de scooters naar de rijbaan



Fietser op een fatbike in Amsterdam.
© Foto: DigiDaan

'Uiteindelijk gaat het, net als bij de brommer en de scooter, over ruimte. Dan denk ik dat we verder moeten kijken dan het fietspad.'

Wim Bot, lobbyist Fietzersbond, 2025

konden verwijzen, met een helmplicht. Deze regeling was echter zo ingewikkeld, dat de gemeente Amsterdam het pas twee jaar later voor elkaar kreeg met een plaatselijke helmplicht en heel veel borden. Uiteindelijk geldt sinds het voorjaar van 2019 'snorfietzen naar de rijbaan' op de meeste straten in Amsterdam binnen de ring A10. Utrecht volgt in 2021. Belangrijker was waarschijnlijk de landelijke helmplicht voor snorscooters, die in 2023 werd ingevoerd. Daarna werd de scooter snel minder populair.

FATBIKE

In 2025 lijkt de Fietzersbond opnieuw terug bij af. Weer is er een nieuwkomer op het fietspad: de fatbike, een gemakkelijk op te voeren type e-bike met dikke banden, breed en snel. Een nieuwe plaag in de ogen van veel fietsers.

Opnieuw is er de roep om maatregelen. Maar hoe maak je juridisch onderscheid tussen een fatbike en een e-bike? Dat blijkt heel lastig. Is een helmplicht opnieuw de oplossing om een voertuig snel minder populair te maken bij de jonge onstuimige doelgroep die vooral op de fatbikes rondrijden? Of betekent dat dan ook een helm voor mensen op een e-bike die wel rustig fietsen? Een discussie die ook binnen de Fietzersbond gevoerd wordt. Want waar de brommer en de scooter duidelijk géén fietsen waren, ligt dat bij de e-bikes anders. Wim Bot: 'Het blijft een lastige discussie. Uiteindelijk gaat het, net als bij de brommer en de scooter, over ruimte. Dan denk ik dat we verder moeten kijken dan het fietspad. De grootste ruimtevreter in de stad is nog altijd de auto, rijdend en stilstaand. Fietsers hebben meer ruimte nodig.'



Amsterdamse fietsenrek, in 1985 ontwikkeld in een samenwerking met Fietzersbond Amsterdam, de gemeente en fabrikant. Het was het eerste rek met aanbindmogelijkheid. Binnen een jaar waren er meer dan 1.500 geplaatst in de stad. © Foto: archief Fietzersbond Amsterdam

Een keurmerk voor fietsenrekken

‘Alle rekken deugen niet’

Een onderzoek van de Fietzersbond in 1993 leidde tot het keurmerk FietsParKeur en veel betere fietsparkeervoorzieningen. Van voorwielmoordenaars tot diefstalbestendige designrekken en etagerekken.



© Illustratie:
Ronald Slabbers

Fietsenrekken, je moet er goed naar zoeken op foto's uit de jaren vijftig en zestig. Eigenlijk waren er maar een paar smaken: de klem, ook wel 'voorwielmoordenaar' genoemd (vanwege de kans op een krom voorwiel als de fiets omviel), de gleuf in een betonblok (die vaak dichtgroeide tot 'fietsparkeertuintje') en de houten rekken die in stallingen bij stations en bedrijven te vinden waren. Toen de Fietsersbond in 1975 werd opgericht, was fietsparkeren meteen een belangrijk onderwerp. Op veel plekken was er gebrek aan stallingsmogelijkheden en je kon je fiets niet goed beschermen tegen diefstal. 'Er was heel veel fietsdiefstal, buurtstallingen verdwenen', vertelt André Guit van de afdeling Amsterdam. 'Het was een onderwerp dat leefde. Ook andere Fietsersbond-afdelingen schreven nota's over fietsparkeren.' Voor Amsterdam was er nog een reden om zich met dit onderwerp bezig te houden, en dat had met strategie te maken. Guit: 'Bij veel onderwerpen waren wij anti-auto bezig. Dat was logisch want het ging erom ruimte op te auto terug te veroveren. Maar het was wel fijn om ook

een onderwerp te hebben waar we ons konden profileren als pro-fiets. En dat was dit. Bijvoorbeeld in de discussie met winkeliers was dit fijn, want wij pleitten voor goede fietsenrekken bij winkels en daar profiteerden zij ook van.' Guit verdiepte zich als jonge activist in het onderwerp. 'Er waren geen beleidsstukken, er was wel een soort technische richtlijn van de Stichting Fiets (een samenwerkingsverband van de fietsbranche, red.), maar het was allemaal wat hapsnap. Wij vormden een klankbordgroep met een aantal kritische geesten uit de afdeling en al snel werd het een enorm project.'

HET AMSTERDAMSE REK

Zo stortte de afdeling zich op een vergelijkend onderzoek. Guit: 'Compleet met beoordelingstabel, met alle type fietsenrekken op een rij en hoe we die beoordeelden op zes



Cadeau voor
Haarlemse
fietsers
aangeboden
door de
E.N.F.B.,
30 juni 1980
© Foto: Marcel
Antonisse /
Anefo

'Na het onderzoek is er grote ontwikkeling op gang gekomen wat betreft verscheidenheid van rekken, ook inspelend op de grotere diversiteit aan fietsen' Marijn Reuvekamp, directeur Falco

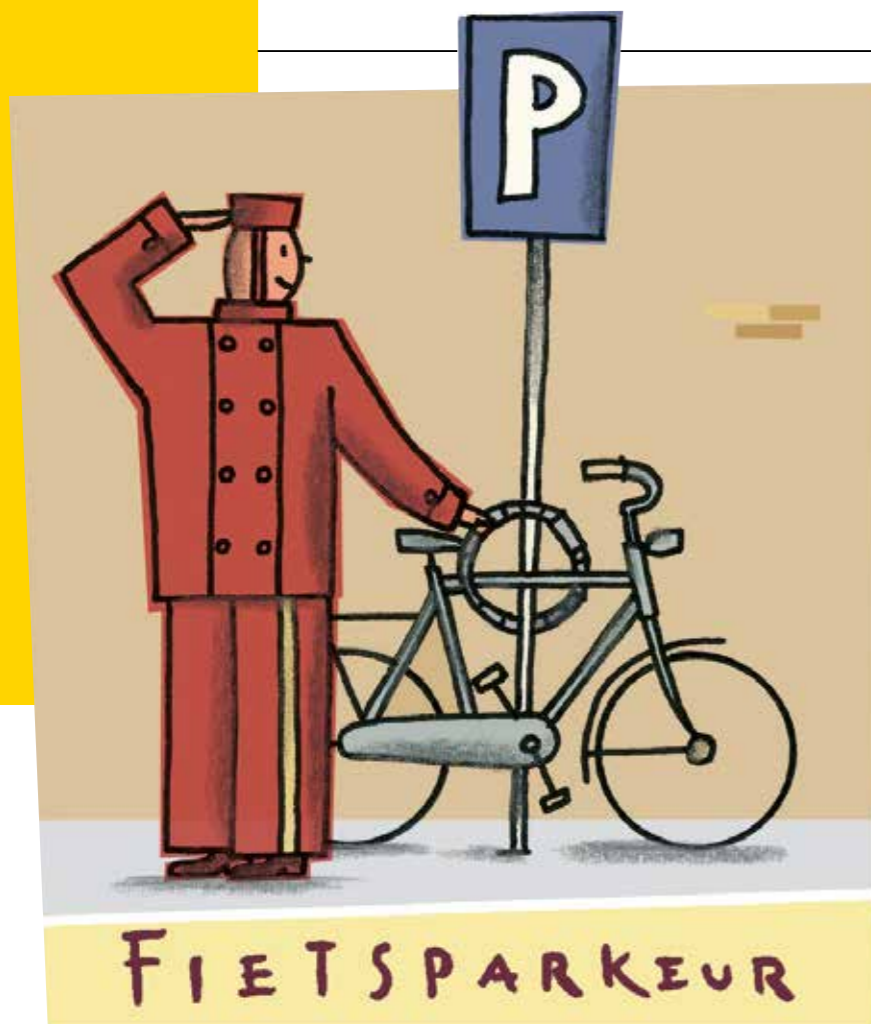
criteria, waaronder bescherming tegen fietsdiefstal. Alles was slecht of zeer slecht, enkele waren wel goed. Er werden toen wel diefstalbestendige rekken gemaakt, maar niemand gebruikte die, omdat ze vaak heel ingewikkeld waren. Gebruiksgemak was ook een van de criteria die we hanteerden. We hebben toen heel veel informatie verzameld. Ik herinner me dat we uit Japan al een brochure hadden van een rek met uitschuifgoot. Na die nota was ik meteen de deskundige, want zo gaat dat.' De Amsterdamse nota, met het vergelijkend onderzoek erin, verscheen in 1980. Guit: 'Het "Amsterdamse rek" van Erdi, is een gevolg van die nota. Wij hebben toen in een overleg met een ambtenaar gezegd: je zou eigenlijk gewoon een paal tussen de fietsen moeten zetten met een oog om je fiets met een ketting aan vast te maken. En zo is het rek van Erdi ontstaan. Dat rek werd heel goed

gebruikt. Later bleek dat die ogen van het Erdi-rek veel te slap waren, dus dieven hadden die binnen de kortste keren kapot. Er zijn toen betere versies van het rek ontwikkeld.'

ALLE REKKEN DEUGEN NIET

In het kader van het Masterplan Fiets, het rijksprogramma dat in 1991 van start ging, kwam er meer aandacht voor fietsdiefstal. In 1993 stelde het ministerie geld beschikbaar voor een 'vergelijkend warenonderzoek naar fietsparkeervoorzieningen'. De Fietsersbond mocht dat doen, maar dan wel samen met 'serieuze' partners. Dat werden de Consumentenbond en TNO. André Guit, die toen net voor zichzelf was begonnen, werd projectleider.

'De kraakbestendigheid van de huidige generatie fietsenrekken is ronduit onthutsend te noemen', schreef Vogelvrije Fietser



© Illustratie:
Ronald Slabbers

over de resultaten. 'De meeste voorzieningen zijn in minder dan een minuut door te zagen of kapot te maken.' Guit: 'De uitkomst was dat bijna alle fietsenrekken slecht waren. En met die uitslag kwamen we bij Ton Welleman, de coördinator van het Masterplan Fiets. Hij zei: "Dat kunnen we zo niet naar buiten brengen". Wat volgde was een heel felle discussie. Uiteindelijk was de conclusie: we organiseren eerst een bijeenkomst met de branche, maar we gaan wél publiceren.'

'HET VOELDE ONEERLIJK'

'Alle rekken deugen niet, dat hoor je liever niet', herinnert zich commercieel directeur Martin Reuvekamp, die sinds 1980 bij leverancier van straatmeubilair Falco werkt. Het voelde oneerlijk, vertelt hij. 'In die tijd maakten alle leveranciers ongeveer dezelfde rekken. In dat onderzoek werden de rekken getoetst op diefstal, maar daar waren ze niet voor gebouwd. Het belangrijkste doel van

die rekken, was dat fietsen rechtop bleven staan. Dus die boodschap, alle rekken deugen niet, voelde nogal zwart-wit. Maar dat had natuurlijk ook een politiek doel.' Ton van Klooster kwam een jaar na het onderzoek bij Velopa werken: 'Ik kwam vers in de branche, ik vond het allemaal leuk, maar ik begreep wel dat het onderzoek er behoorlijk had ingehakt.'

De branche pakte het vernietigende oordeel goed op. De FIPAVO werd opgericht (inmiddels sectie fietsparkeervoorzieningen van de Vereniging Straatmeubilair). En er werden stappen gezet om tot een keurmerk te komen: FietsParKeur.

KEURMERK

Daarvoor werd een 'normstellend document' opgesteld: een document met de eisen waar fietsenrekken aan moesten voldoen om het keurmerk te krijgen. De Fietsersbond kreeg opnieuw een belangrijke rol, en ook TNO was weer betrokken. Het ministerie



Etagerekken voor fietsen zorgen voor veel extra capaciteit.
© Foto: Falco

financierde en André Guit werd opnieuw de coördinator. Fietsdiefstalbescherming werd een belangrijk punt in de eisen aan een fietsenrek.

Guit: 'Op een van de eerste bijeenkomsten met de branche hebben we echt staan zagen en kraken, met het gereedschap dat fietsendieven in die tijd gebruikten. Toen bleek: alles kon je met een gewone ijzerzaag doorzagen. Alles kan kapot. Toen hebben we als norm gesteld dat het minstens twee minuten moest duren voordat je een buis had doorgezaagd.'

Een andere discussie ging over de zogenaamde hart-op-hart-afstanden tussen de fietsplaatsen. Guit: 'In Amsterdam hadden we als Fietsersbond gepleit voor 35 centimeter. Dat had te maken met ruimte: als je duizend rekken wilt neerzetten dan scheelt dat enorm of je 30, 35 of 40 centimeter aanhoudt. Ook in stallingen kun je minder kwijt met grotere hart-op-hartafstanden.' Maar

krappe afstanden zorgen voor gedoe, zoals remkabels die aan het stuur van een buurfiets blijven haken. Uiteindelijk werd het 37,5 cm. Guit: 'Dat was een keuze vanwege de opkomst van bredere fietssturen.'

DESIGN

Belangrijk was dat de opdrachtgevers, zoals gemeenten, bedrijven en openbaar vervoerbedrijven, rekken met FietsParKeur gingen aanschaffen. Reuvekamp: 'De overheden hebben eerst de kar moeten trekken. In aanbestedingseisen kwam steeds vaker te staan dat de rekken FietsParKeur moesten hebben, en dat waren duurdere rekken.' Uiteindelijk gingen alle gemeenten overstag. Guit: 'Ook de spoorwegen speelden een

'Ik denk dat we op een slimme manier met alle partijen – de branche, de overheden, de deskundigen – hebben samengewerkt en iets tot stand hebben gebracht.' André Guit, afdeling Amsterdam

belangrijke rol. Prorail koos voor de Tulip van Velopa. Dat was een duur rek, maar ontworpen door een echte designer.'

Gemeenten hadden daar geld voor over, merkte Van Klooster bij een proefopstelling in Eindhoven met de eerste Tulips van ontwerper Ton Kooymans. Van Klooster: 'Ik zei tegen die wethouder: realiseren jullie je dat gewone rekken 17 gulden per plek kosten en deze 150 gulden? Ja, zei hij en ik heb er 1.200 nodig. Toen begrepen wij dat de mindset veranderd was. Gemeenten gaven geld uit aan natuurstenen banden, aan design lantaarnpalen, die wilden ook wel wat uitgeven aan mooie fietsenrekken. Dat was een eyeopener.'

SLEUTELROL

De Fietsersbond heeft een sleutelrol gespeeld bij het onderwerp fietsparkeren, denkt Guit. 'We hebben op een slimme manier met alle partijen, – de branche, de overheden, de deskundigen – samengewerkt en iets tot stand gebracht. Belangrijk waren ook de afdelingen van de Fietsersbond. De afdelingen konden gemeenten vragen om goede rekken.' De branche heeft de hele ontwikkeling goed opgepakt, vindt Guit. 'Het heeft hen natuurlijk ook wat opgeleverd, maar ze hadden ook de kop in het zand kunnen steken. Dat hebben ze niet gedaan. Het onderzoek in 1993 is een kantelpunt geweest. Het Masterplan Fiets, de gemeenten en de branche hebben allemaal stappen gezet. Het laat ook zien dat als je iets te weeg wilt brengen, je elkaar nodig hebt.' Martin Reuvekamp van Falco: 'Het onderzoek was zeker een mijlpaal. Daarna is er een grote ontwikkeling op gang gekomen wat betreft verscheidenheid van rekken en kwalitatieve verbeteringen, ook inspeland op de diversiteit

aan fietsen. In de tijd van de ENFB en André Guit hebben we driftige discussies gevoerd, maar daarna is iedereen positief ingesteld aan het werk gegaan. Als branche zijn we onlosmakelijk verbonden met de Fietsersbond, wij zijn niet voor niks "Vriend van de Fietsersbond".'

Van Klooster kwam als bestuurslid van de Stichting FietsParKeur al in de jaren negentig op bezoek bij de Fietsersbond. 'Die sfeer... dat was nog heel erg jaren zeventig. Dan kregen we koffie uit mokken waar stukjes af waren. Maar wat ik altijd heel plezierig heb gevonden bij de Fietsersbond, is dat ze een pragmatische aanpak hadden, met oog voor het doel. Je kunt natuurlijk heel hoge eisen stellen, maar er moet ook een commercieel kansrijk product uit komen.'

Anno 2025 is het keurmerk FietsParKeur nog steeds een baken voor fietsparkeervoorzeningen. De norm is in de loop der jaren steeds bijgesteld. In 2011 kwam er een speciale norm voor etagerekken. Inmiddels is FietsParKeur geheel vernieuwd naar versie 2.0, met een bijbehorende keuzewijzer. Zo is er voor alle soorten fietsen – inclusief fietsen met kratjes en accessoires – een goedgekeurd rek te vinden. Nog steeds is de Fietsersbond betrokken bij de Stichting FietsParKeur, via vertegenwoordiging in zowel het college van deskundigen als het bestuur.

12 op de plek van 1

Een van de leukste campagnes van de Fietsersbond was de actie 'Grote opruiming: 12 op de plek van 1' uit 1992-1993. Om aandacht te vragen voor het gebrek aan fietsenrekken én om te laten zien dat fietsers de ruimte efficiënter gebruiken dan automobilisten, werd een auto-parkeerplaats opgeheven en in plaats daarvan een fietsenrek geplaatst. Striptekenaar Theo van den Boogaard, bekend van de strip Sjef van Oekel, maakte de opvallende tekeningen die de boodschap verhelderden. Jac Splinter uit Nijmegen zorgde voor een opblaasauto. Falco leverde een fietsenrek met aanbindermogelijkheid en regelde dat het fietsenrek ook echt geplaatst werd. Sponsor was de ASN Bank. De afdelingen van de Fietsersbond voerden de actie uit, met hulp van het landelijk bureau. Dat leverde een draaiboek, waarin precies stond hoe ze de actie bij bijvoorbeeld een winkelcentrum konden vormgeven, compleet met kant-en-klaar persbericht met de kop: 'Fietsersbond blaast auto op'. De campagne kreeg veel aandacht en werd in tientallen gemeenten uitgevoerd. Een van de acties vond plaats in Den Haag, op 24 april 1993, bij de Albert Heijn in de Bentinckstraat. De Haagse wethouder H. J. Meijer verklaarde daar dat 'hij steeds meer overtuigd was geraakt van het nut van fietsen en de onmogelijkheid het autoverkeer verder te laten groeien'. De filiaalhouder van Albert Heijn was heel blij met het rek voor zijn klanten.



Campagne 12 op de plek van 1. © Illustratie: Theo van den Boogaard

Fietsersbond als vernieuwer en aanjager

Met een beetje hulp, veel inzet en een vleugje mazzel brengen sommige ideeën veel meer teweeg dan verwacht. Een greep uit initiatieven van de Fietsersbond die een onverwacht succes werden.



Piet van der Linden op de meetfiets in Dordrecht,
18 juni 2012. © Foto: Cees Schilthuisen

De Fietsersbond Routeplanner: 'Beter dan Google'

'Eigelijk begon het bij een collega van mij', zegt Michiel Benjamins van softwarebedrijf Demis uit Delft. 'Die collega wilde naar een bridgetoernooi in België, maar hij kon geen langeafstand-fietsplanner vinden. Toen kwamen we op het idee om zoiets zelf te bouwen.'

Dat was rond 2003. Benjamins en zijn collega's merkten dat alle data op de auto was afgestemd. 'Op beschikbare kaarten waren maar heel weinig fietspaden te vinden, geen fietsdoorsteekjes.'

De volgende stap was een bezoek aan de Fietsersbond. Benjamins: 'We beseften: daar zitten vrijwilligers, daar zitten de mensen met lokale kennis. Toen hebben we het gehad over een online tool om ontbrekende fietspaden te registreren.'

Bij de Fietsersbond had men wel oren naar zo'n project en zo startte de Fietsersbond Routeplanner, met de provincies al snel als belangrijke samenwerkingspartner en financier. Provincie per provincie werd de Fietsersbond Routeplanner gevuld. Rond 2011 zat heel Nederland erin.

ROUTETYPES

Belangrijk kenmerk van de Fietsersbond Routeplanner is dat je een bepaald 'routetype' kunt kiezen. Zo kan de woon-werkfietser voor de kortste route kiezen, de racefietser voor een route over glad asfalt en de recreatieve fietser voor een groene route. In de loop der tijd zijn er steeds meer routetypes bijgekomen. Tegenwoordig is er bijvoorbeeld een nachtroute (met verlichting) en een route waar gestrooid is in de winter. Daarmee biedt de routeplanner veel meer dan alleen de snelste verbinding tussen A en B.



Vrijwilliger van de Fietsersbond Routeplanner meet de breedte van het fietspad op. © Foto: Corné Sparidaens

FANTASTISCHE VRIJWILLIGERS

De Fietsersbond Routeplanner wordt up-to-date gehouden door meer dan 300 vrijwilligers. Zij tekenen nieuwe fietspaden en wegen in, kennen kenmerken toe zoals het type wegdek of de aanwezigheid van verlichting. Ook wegwerkzaamheden worden doorgevoerd, zodat fietsers niet doodlopen op een afgesloten brug. Dankzij die service, kreeg de routeplanner in Het Parool al eens de aanbeveling: 'Beter dan Google, de geheimtip bij wegopbrekingen.'

GOUDMIJN

Inmiddels worden de data van de Fietsersbond Routeplanner ook op een andere manier gebruikt, vertelt Jaap Kamminga, beleidsmedewerker van de Fietsersbond. 'Wij weten vaak meer over de fietsinfrastructuur dan de gemeenten van wie de fietspaden en wegen zijn. Dat helpt ons met hen in gesprek te gaan over waar dingen beter kunnen. En het helpt ons om beter te begrijpen wat er gebeurt.'

De routeplanner wordt ook gebruikt bij de verkiezing van de beste fietsgemeente. Bij die verkiezing worden gemeenten vergeleken op een heel reeks aspecten.

Twee daarvan zijn: moet je omfietsen om je bestemming te bereiken? En hoeveel 50 km/ uur-wegen zijn er waar geen fietspad is? Die gegevens komen uit de fietsrouteplanner. Overheden weten inmiddels dat de Fietsersbond een goudmijn aan data over fietsinfrastructuur heeft. Kamminga: 'Zij kopen zelfs data bij ons in om een beter beeld te krijgen van hun eigen fietspaden. Dat waren altijd losse overheden, maar sinds 2024 wordt dat centraal ingekocht door de rijksoverheid. Zij stellen de data als open

'Beter dan Google, de geheimtip bij wegopbrekingen.' Het Parool over de Fietsersbond Routeplanner

data beschikbaar aan medeoverheden en andere geïnteresseerden. Dan gaat het vooral om data die met verkeersveiligheid te maken hebben.'

Zo werd een ideetje op de burelen van een softwarebedrijf een hulp voor gemeenten om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

Fietsbalans en Fietsgemeenteverkiezing: 'Gemeenten willen heel graag fietsstad worden'

De verkiezing van de Fietsgemeente, die elk jaar wordt georganiseerd, komt voort uit baanbrekend onderzoek uit 2000: de Fietsbalans. Rond 1999 ontstonden bij de Fietsersbond de eerste ideeën voor een vergelijkend onderzoek naar 'het fietsklimaat' in gemeenten. Het ministerie had wel oren naar zo'n onderzoek. Het was in de nadagen van het rijksprogramma Masterplan Fiets (1990-1996), waarvan een van de doelstellingen was om gemeenten aan te moedigen meer voor de fiets te doen. Met geld van het ministerie kon er een team van vier mensen worden aangesteld. Otto van Boggelen, die van 1993 tot 2003 bij de Fietsersbond werkte: 'De uitdaging was om in redelijk korte tijd een representatief beeld te krijgen van hoe goed het fietsen is in een gemeente. Er waren in die tijd heel weinig data. Nu is er van alles bekend over fietspadbreedtes en intensiteiten, maar toen was dat niet het geval. Als je wilde weten hoe goed het fietsen was in een gemeente, moest je pragmatisch zijn.' Op basis van de vijf hoofdeisen voor goede fietsinfrastructuur uit *Tekenen voor de Fiets* (de ontwerpwijzer

van kenniscentrum CROW) werden criteria opgesteld. Er kwam een meetfiets: een fiets met een camera voorop en met een koffer met laptop en tal van sensoren achterop. Met de meetfiets werden in elke gemeente zo'n tien à vijftien verplaatsingen gefietst. Van alles werd in beeld gebracht: trillingshinder, geluid, drukte (kon je naast elkaar blijven fietsen?), wachttijden bij verkeerslichten, enzovoort, enzovoort. Heel vooruitstrevend in die tijd, maar de apparatuur op de meetfiets bleek kwetsbaar. Van Boggelen: 'De snoeren kregen allemaal breukjes waardoor je hele vreemde metingen kreeg. Dat kwam door de trillingen, alles schoof en bewoog. Uiteindelijk is het wel opgelost, maar een deel van de gemeenten moesten we opnieuw doen. 'Naast metingen werden er ook andere zaken geïnventariseerd, zoals 'het beleid op papier' en later ook het aantal fietsparkeervoorzieningen.



Campagne van de Fietsersbond voor Fietsgemeente 2024.

Tussen 2000 en 2004 maakte de Fietsersbond van 125 gemeenten de Fietsbalans op. Tijdens de tweede fase van het onderzoek (2006-2008) volgden nog eens 60 gemeenten. Het onderzoek liet goed zien hoe de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto was verbeterd.

VERKIEZING VAN DE BESTE FIETSGEMEENTE

Belangrijk uitvloeisel van de Fietsbalans was de Fietsstadverkiezing. De combinatie van onderzoek en een wedstrijd was meteen een succes. Van Boggelen: 'De Fietsbalans was een stimulans voor gemeenten om beter fietsbeleid te maken. En de Fietsstadverkiezing hielp daarbij enorm. Gemeenten wilden heel graag fietsstad worden.' De eerste winnaar in 2000 leverde meteen een geheel onverwachte winnaar op: Veenendaal. Van Boggelen: 'Gelukkig waren andere genomineerden wel bekende fietsgemeenten als Houten en Groningen. Het was geruststellend dat deze gemeenten boven kwamen drijven, dat liet wel zien dat de methode klopte. Ook bij de volgende verkiezing in 2002 kwamen weer dezelfde gemeenten bovendrijven. Voor ons was dat een bevestiging voor de methode, maar dat maakte de Fietsstadverkiezing minder spannend. Dus later is het oordeel van de fietsers belangrijker geworden.'

NIEUWE OPZET

Nadat de Fietsbalans was afgelopen, had de Fietsstadverkiezing een nieuwe opzet nodig. Die werd in 2011 gevonden. Gemeenten werd gevraagd om hun kandidatuur bekend

'De Fietsbalans was een stimulans voor gemeenten om beter fietsbeleid te maken. En de Fietsstadverkiezing hielp daarbij enorm.' Otto van Boggelen, projectleider Fietsbalans Fietsersbond

te maken door een vragenlijst in te vullen. Op basis van de inzendingen koos de Fietsersbond vijf genomineerde gemeenten. Deze genomineerden werden bezocht door een onafhankelijke jury, die uiteindelijk de winnaar koos. Jaap Kamminga, beleidsmedewerker bij de Fietsersbond: 'Sommige gemeenten stuurden compleet mooi opgemaakte *bidbooks*.' Daarna werd de verkiezing aan een thema gekoppeld. Zo was het thema *Bikenomics* bij de Fietsstad in 2016 (winnaar Nijmegen). In 2018 veranderde de verkiezing opnieuw. Geïnspireerd door de *Fahrradklimatest* van de Duitse ADFC, werd het belangrijkste onderdeel een beoordeling van de fietsers zelf via een grote enquête over het fietsen in hun gemeente. Kamminga: 'Die vulden we wel aan met enkele meer objectieve gegevens, zodat niet een gemeente met slecht fietsbeleid maar een goede promotiecampagne als winnaar uit de bus zou komen.'

En zo wordt de Fietsstad nog steeds verkozen, al is inmiddels de naam veranderd in Fietsgemeente. En dat past ook beter bij de laatste winnaars: Schiermonnikoog in 2022 en Noord-Beveland in 2024.

Een bijzonder neveneffect van de Fietsstadverkiezing in 2014 was het ontstaan van de Tour de Force, een samenwerkingsverband van alle overheden rond een gezamenlijke fietsagenda. Wethouder Filip van As van de winnende gemeente Zwolle wilde namelijk graag een tastbare actie aan de prijs koppelen.

Iedereen Mobiel – fietsers met een beperking: 'Ik ben er trots op dat we er nu écht voor alle fietsers zijn'



Iedereen Mobiel en Fietsersbond Hilversum in actie op zaterdag 12 oktober 2024. Ze verzamelen handtekeningen voor beter fietsparkeren voor aangepaste fietsen. © Foto: DigiDaan

Langzaam maar zeker komt er meer oog voor fietsers met een aangepaste fiets of een driewieler. Dat is mede te danken aan de inspanningen van de Fietsersbond-community Iedereen Mobiel. Tijdens de coronaperiode, de tijd dat iedereen er op uit ging om te fietsen, vraagt Daan van der Burgh, vrijwilligerscoördinator van de Fietsersbond, meer aandacht voor fietsers met een beperking. Want terwijl vaardige tweewielers overal langs fietsen, kent fietsen met een driewieler of handbike, zo zijn uitdagingen: obstakels, te smalle fietspaden, fietsenstallingen met een trap, enzovoort. Van der Burgh: 'Ik heb op het speciaal onderwijs gezeten en daardoor heb ik meer oog voor fietsers met een beperking. Er zaten ook rolstoelers in mijn klas. Je ziet hekjes op fietspaden staan en dan denk je: hoe kom je hier met een driewieler langs?' Van der Burgh ging samen met collega's fietsers met een beperking interviewen over de dingen waar ze tegenaan lopen. Het resultaat was de brochure 'Fietsers met een beperking verdienen meer aandacht', die in oktober 2021 verscheen. Een brochure met verhalen, tips en advies, zowel voor fietsers als gemeenten, vervoerbedrijven en andere organisaties.

De volgende stap was een brandbrief naar gemeenten over dit onderwerp. In de brief stonden vier eisen, zoals toegankelijke voorzieningen en het vermijden van gevaarlijke infrastructuur als haakse bochten en smalle paden. Bijna 3.400 mensen ondertekenden de brief.

COMMUNITY

Ondertussen groeide het initiatief uit tot een community binnen de Fietsersbond, die net als een gewone afdeling opereert met acties en belangenbehartiging. In oktober 2024 werd samen met de afdeling Hilversum van de Fietsersbond de eerste actie georganiseerd om aandacht te vragen voor de toegankelijkheid van fietsenstallingen.

Karlijn Janssen, programmacoördinator Geluk & Gezondheid van de Fietsersbond, merkt dat het pionierswerk van de Fietsersbond werkt. 'De brandbrief heeft bewustwording gecreëerd. Er waren natuurlijk gemeenten die antwoorden: we nemen het mee, maar er waren ook, die reageerden met: "hier hadden we eerder niet aan gedacht, we gaan er verder induiken". Je merkt dat ook aan andere partijen. Bij het CROW (kenniscentrum voor overheden) is dit onderwerp meer in het vizier gekomen.' De Fietsersbond is betrokken bij het opstellen van de 'Leidraad toegankelijkheid' van het CROW en organiseerde een expertmeeting met NS en Prorail over het stallen van aangepaste fietsen.

Het past helemaal bij de Fietsersbond om zich met dit onderwerp te bemoeien, vindt Janssen: 'Onze missie is fietsgeluk voor iedereen. Ik denk dat we er in het verleden niet voor iedereen waren, omdat we de handbikers, en driewielers vergaten. De omstandigheden voor fietsers met een aangepaste fiets kunnen nog heel veel beter. Ik hoor verhalen van mensen die eerst door mul zand moeten en dan stuiten op een hek met wegwerkzaamheden, moeten omfietsen, en met een lege accu maar naar huis terugkeren. Dat kan toch niet. Ik ben er trots op dat we er nu écht voor alle fietsers zijn.'

'De omstandigheden voor fietsers met een aangepaste fiets kunnen nog heel veel beter. Ik ben er trots op dat we er nu écht voor alle fietsers zijn.' Karlijn Janssen, programmacoördinator Geluk & Gezondheid van de Fietsersbond



Op 20 december 2024 werden 1.405 handtekeningen aangeboden aan wethouder Voorink van de gemeente Hilversum. © Foto: DigiDaan

TestKees: 'Nee, ik ben nooit omgekocht, maar ik krijg wel eens teleurgestelde fabrikanten aan de telefoon.'

TestKees weet alles over fietsen en fietsaccessoires.
© Foto: DigiDaan



De ontdekking van TestKees

Na bijna tien jaar als een gewone medewerker bij de Fietsersbond te hebben rondgelopen, transformeerde Kees Bakker in 2007 in TestKees. Sinds 1998 werkt de afgestudeerd industrieel ontwerper bij de Fietsersbond. Hij doet testen met fietsen en fietsonderdelen, schrijft in Vogelvrije Fietser, maakt brochures en beantwoordt vragen van leden. In 2007 stond deze ietwat schutere technet in eens op een foto in een witte labjas met gereedschap in zijn hand, bij een artikel waarin hij het traploze versnellingsysteem NuVinci uitprobeert. TestKees was geboren.



'Hij werd een soort consumentenman voor de fietser' Eindredacteur Michiel Slütter over TestKees

Het idee kwam van Michiel Slütter, van 2008 tot 2022 hoofdredacteur van Vogelvrije Fietser. Hij wilde consumentenvoorlichting en de testen meer onder de aandacht brengen omdat hij merkte dat mensen daar behoefte aan hadden.

De labjas verdween na enige tijd, en werd ingeruild voor een eigen embleem. TestKees werd een 'merk'. En kreeg steeds meer aandacht. Hij verscheen als deskundige in tv-programma's. Slütter: 'TestKees werd met grote voor-sprong het bekendste gezicht van de Fietzersbond bij het grote publiek. Je zag dat terug in de zoekwoordstatistieken op Google.' 'Dit is TestKees: de onbetwiste autoriteit voor alles wat met fietsen te maken heeft', stond er in 2021 in het AD.

Vanaf het begin van de bond was er aandacht voor technische zaken en vragen van leden over de fiets, maar met TestKees werd de consumentenvoorlichting van de Fietzersbond persoonlijker. Slütter: 'Hij werd een soort consumentenman voor de fietser. Mensen konden zich afvragen: wat vindt Kees? Er kwamen ook brieven binnen: kan Kees dit eens testen?'

EEN ECHTE FIETSER

Zijn onafhankelijkheid is zijn grote pré. Slütter: 'Hij is te vertrouwen. Hij is zelf een echte fietser, en hij richt zich op de problemen die fietsers hebben. En hij durft tegen

de stroom in te gaan. Dan wilde iedereen een e-bike, en dan ging hij onderzoeken hoe je een gewone fiets sneller kon maken. De boodschap: je hoeft geen elektrische fiets, je kunt ook je stadfiets sneller maken. Dat zijn natuurlijk originele invalshoeken. En we hebben ook ontdekkingen gedaan: Kees testte versnellingsnaven en het bleek dat een bepaalde Nexus-naaf heel zwaar trapt in de meest gebruikte versnellingen. Je zag later in de zoekwoordstatistieken dat mensen dat herkenden, want die zochten daar op.'

EIGENGEREIDHEID

De huidige hoofdredacteur Suzanne Brink waardeert de eigengereidheid van Kees. 'Hij schudt vaak het hoofd over fabrikanten die weigeren eenvoudige veranderingen door te voeren die fietsen veel veiliger zou maken. Dan maakt hij zich boos als e-bike fabrikanten fietsen niet veiliger maken voor senioren omdat ze zich richten op *flashy* forenzen.' Het merk TestKees heeft Bakker zeker geholpen: 'TestKees is toch meer dan een journalist die wat schrijft over fietsen. Het legt wat gewicht in de schaal. Ik zit nu bijvoorbeeld in een NEN-commissie waarin het gaat over normen voor fietsonderdelen. Ook voor de Fietzersbond is het natuurlijk prettig om iemand in huis te hebben die snapt hoe bijvoorbeeld een fatbike in elkaar zit. Nee, ik ben nooit omgekocht, maar ik krijg wel eens teleurgestelde fabrikanten aan de telefoon.'



Crashtest met een airbag voor fietsers op de auto. © Foto: TNO

Airbag op de voorruit van auto beschermt fietsers

Een spectaculair succes boekte de Fietzersbond met de ontwikkeling van een airbag op de voorruit van auto's, waardoor fietsers beter beschermd worden. In 2005 constateerde de Fietzersbond dat bij de ontwikkeling van veiligere auto's te weinig aandacht uitging naar de kwetsbare verkeersdeelnemers in de omgeving van de auto. Als daar al rekening mee werd gehouden, dan was dat vooral vanuit het oogpunt van de voetganger. De Fietzersbond startte daarom een lobby voor maatregelen die specifiek de fietser beter zouden beschermen, waaronder een airbag op de voorruit. Bij een aanrijding met een auto komen fietsers immers vaak op de voorruit terecht, met dodelijke of ernstige verwondingen als gevolg.

Lobbyist Miriam van Bree en beleidsmedewerker Theo Zeegers wisten in 2007 een samenwerking tot stand te brengen met TNO Automotive. Op basis van botsproeven berekende TNO in een rapport uit 2008 dat invoering van deze airbag in Nederland tot

60 minder dodelijke slachtoffers en 1.500 minder zwaargewonde fietsers zou kunnen leiden. In 2010 werden de laatste botsproeven gedaan bij TNO in Helmond, en schaarde ook minister Camiel Eurlings zich achter het idee.

De samenwerking werd uitgebreid met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Centraal Beheer Achmea en de grote Zweedse airbagfabrikant Autoliv in het project SaveCap. Ook Eurocommissaris Siim Kallas omarmde het idee. Er werd een prototype van de airbag ontwikkeld, dat steeds verder werd verfijnd op basis van sensortechnologie - diezelfde technologie werd ook gebruikt om automatische remsystemen te ontwikkelen.

Uiteindelijk wordt de airbag op de voorruit meegenomen in de veiligheidstests van EuroNCAP, het sterrenclassificatiesysteem voor auto's. Verschillende autotypes zijn ermee uitgerust. Dagblad De Stentor meldde in 2019 een ongeval waarbij een fietser in Zwolle vermoedelijk het leven te danken had aan het uitklappen van een airbag op een elektrische Jaguar.

Kinderen voeren op 28 februari 2002 actie in Haarlem op de plek waar de 10-jarige Wouter omkwam, om de hoek van zijn school. © Foto Wim Wiskerke



Hoe vrachtwagens een dodehoekspiegel kregen

Een bijzonder lobbysucces boekte de Fietzersbond samen met Arie den Breejen, werkzaam op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Den Breejen maakte zich kwaad over de vreselijke dodehoekongevallen met vrachtwagens, waarbij vaak jonge kinderen om het leven kwamen. Per jaar vielen er 25 tot 30 dodelijke slachtoffers door. Den Breejen pleitte voor een verplichte dodehoekspiegel, zodat chauffeurs fietsers en voetgangers in hun dode hoek beter konden zien. Zijn voorstel stuitte aanvankelijk op ambtelijke en politieke weerstand. Nederland zou een dergelijke maatregel niet zonder Europese instemming kunnen nemen. Maar Den Breejen, expert in wetten en regels, zag echter dat er vanwege verkeersveiligheid wel degelijk iets kon.

Nadat in 2002 in Haarlem opnieuw een fietser omkwam door een dodehoekongeval, ontstond een samenwerking tussen Den Breejen en de

Fietzersbond. In de acties die volgden speelde ook schrijfster Anna Enquist een grote rol. Zij verloor haar dochter door een dodehoekongeval. Onder leiding van Miriam van Bree begon de Fietzersbond, met behulp van de kennis van Den Breejen, een gerichte politieke lobby. Deze leidde er uiteindelijk toe dat minister Tineke Netelenbos overstag ging.

Op 1 januari 2003 werd de dode-hoekspiegel in Nederland verplicht. In 2007 volgde de Europese Unie. Sindsdien is het aantal dodelijke slachtoffers als gevolg van dodehoekongevallen aanzienlijk gedaald. Om dit aantal tot nul terug te brengen is meer nodig. Zoals het gebruik van camera's en signalen, een lagere cabine met een beter doorzicht en vooral: minder zwaar vrachtverkeer in de bebouwde kom.

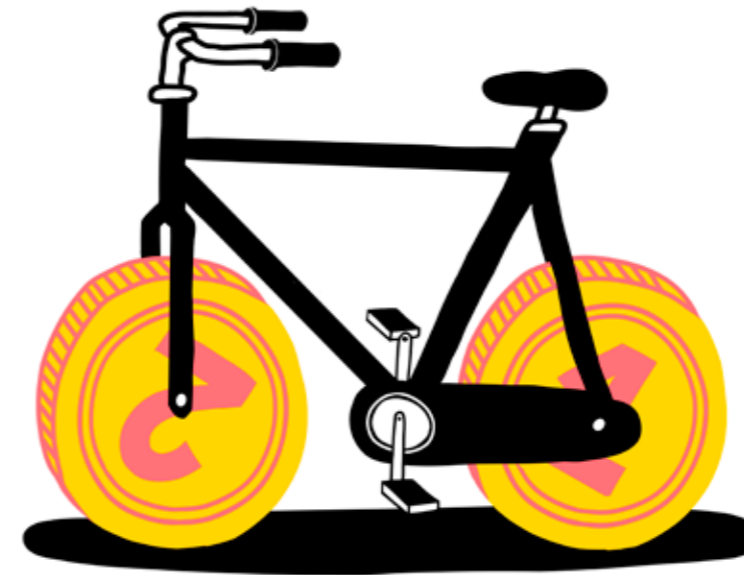
Lange tijd kwam Arie den Breejen niet in de openbaarheid over zijn rol. In 2021 tekende De Correspondent zijn verhaal op in een publicatie van 3 september.

Een miljard voor de fiets

14 november 2022 is een gedenkwaardige dag. Op die dag kondigden minister Mark Harbers en staatssecretaris Vivianne Heijnen aan dat het rijk 780 miljoen euro beschikbaar stelt voor fietsmaatregelen. Met bijdragen van provincies en gemeenten liep het totaalbedrag op tot 1,1 miljard euro. Het geld is bedoeld om nieuwe woningbouwlocaties goed te ontsluiten voor de fiets met infrastructuur als tunnels en fietspaden. De plannen daarvoor waren door provincies en gemeenten ingediend.

Nooit eerder had het rijk zoveel geld geïnvesteerd in de fiets. De bewindslieden gaven hiermee gehoor aan het verzoek van de Fietzersbond voor een investering van één miljard euro voor de fiets tijdens de campagne voor de Tweede Kamerverkiezingen in 2021.

Dat miljard kwam niet uit de lucht vallen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets van Tour de Force van maart 2021 werd voor fietsroutes, stallingen en stimulering een benodigde investering van 6,6 miljard euro berekend. Aftredend staatssecretaris Stientje van Veldhoven sprak op basis van dat rapport de hoop uit dat het volgende kabinet ten minste 1 miljard euro zou investeren. De Fietzersbond nam dat bedrag vervolgens over als de centrale eis tijdens de campagne. Zo werd meer dan een miljard voor de fiets het resultaat van een jarenlange lobby van de Fietzersbond voor een actievere rol van het rijk in het fietsbeleid.



© Illustratie: Sanne Boekel

De toekomst van de Fietzersbond

Hoe zal de toekomst van de fiets en de Fietzersbond eruitzien? In deze epiloog delen directeur Esther van Garderen en beleidsadviseur Wim Bot enkele overwegingen.

De successen die journalist Karin Broer in dit boek beschrijft, zijn indrukwekkend. Als Fietzersbond mogen we daar trots op zijn. Deze successen zijn te danken aan het enthousiasme, de kennis en de toeloozende inzet van duizenden vrijwilligers in heel Nederland. Dankzij hen groeide een actiegroep uit de jaren zeventig uit tot een professionele belangenorganisatie, die serieus wordt genomen op alle bestuurlijke niveaus. Door hun inzet is de fiets nu niet meer weg te denken uit onze samenleving, onze openbare ruimte en ons mobiliteitssysteem. De tijd dat men dacht dat de auto de fiets zou verdringen, ligt definitief achter ons.

De fiets blijft. Ook in de komende decennia. Het is een bijna perfect ontwerp: simpel, effectief en duurzaam. Architect Adolf Loos noemde de fiets begin twintigste eeuw al “een bijna volmaakt kunstwerk”. Filosoof Ivan Illich zei in 1974: “Met een fiets is de mens efficiënter dan alle machines én dieren.” Ook Steve Jobs zag de kracht van de fiets, en noemde de computer “de fiets voor de geest”.

WAAR GAAN WE HEEN?

Maar waar staan de fiets en de Fietzersbond over vijftig jaar? Dat weten we niet precies. Wat we wél weten, is dat de fiets een sleutelrol blijft spelen in onze toekomst. In een land waar ruimte schaars is en waar we steeds ouder worden, is de fiets essentieel voor gezonde, leefbare steden en dorpen. Daar waar het fijn is om te leven, wonen en werken.

De Fietzersbond streeft naar een vaste plek aan tafel bij belangrijke discussies over ruimtelijke ordening, mobiliteit en gezondheid. Onze Fietsvisie 2040 biedt daarvoor al een sterke basis. Sindsdien hebben we onze inzet alleen maar verbreed: meer aandacht voor verkeersveiligheid én voor toegankelijk fietsen voor iedereen. Ongeacht je afkomst, woonplaats of fysieke beperking. Samenwerking blijft daarbij essentieel. De Fietzersbond werkt van oudsher samen met andere mobiliteitsorganisaties. In de

‘Het leven is als fietsen. Om het evenwicht te houden moet je in beweging blijven.’
Albert Einstein

afgelopen tien jaar zijn we actief binnen brede netwerken als Tour de Force, de Mobiliteitsalliantie, de Verkeersveiligheidscoalitie en de Beweegalliantie. Ook onze samenwerking met organisaties als Wandelnet, Rover en Natuur & Milieu is hechter dan ooit. In de komende jaren willen we deze netwerken uitbreiden met organisaties op het gebied van ruimtelijke ordening en gezondheid.

DE STRIJD OM RUIMTE

De strijd om ruimte wordt steeds urgenter. Vrijwel alle experts zijn het erover eens: er is geen plek meer voor nóg meer auto's. De uitdaging is om stappen, trappen en openbaar vervoer echt op de eerste plaats te zetten. Dat is niet alleen goed voor de ruimte, maar ook voor het terugdringen van gezondheidsproblemen zoals obesitas. Interessante voorstellen vinden we in het recente essay van Martin van der Maas, *De stad en de auto – op weg naar een auto-onafhankelijke mens*. Zijn ideeën sluiten aan bij denkers als Geert Kloppenburg, Marco te Brömmelstroet en Wouter Veldhuis. Nederland beschikt inmiddels over een uitstekende fietsinfrastructuur, naast een grootschalige autoinfrastructuur. Maar die vreedzame co-existentie loopt tegen haar grenzen aan. Er is een radicale koerswijziging nodig. Ook elektrische auto's, zelfrijdende auto's en kleine stadsvoertuigen lossen het

ruimteprobleem niet op. De sleutel ligt in ruimtelijk beleid en in de keuze voor nabijheid: wonen en voorzieningen dichterbij elkaar.

EEN BOND IN BEWEGING

De Fietzersbond verandert mee. Vanaf de oprichting zijn we georganiseerd als een klassieke ledenvereniging, met plaatselijke afdelingen en een landelijke ledenraad. De organisatie is uitgebreid met vrijwilligersgroepen zoals fietsdocenten en vrijwilligers voor de Routeplanner, en met betrokken partners in het bedrijfsleven.

In lijn met onze Fietsvisie 2040 omarmen we steeds meer het begrip *fietsfamilie*. We geven fietsers met een beperking of met een aangepaste fiets en gebruikers van een speedpedelec een volwaardige plek in de vereniging. Ook verlagen we de drempel om lokaal actief te worden en bereiken we een breder publiek via nieuwsbrieven en sociale media. De beweging richting een moderne, diverse en inclusieve community zet door. Dat is nodig om ook in de toekomst namens alle fietsers in Nederland te kunnen spreken. Vernieuwing is geen luxe, maar een noodzaak. Stilstand is achteruitgang. Dat geldt voor de fiets, maar ook voor de Fietzersbond. Zoals Albert Einstein zei: “Het leven is als fietsen. Om het evenwicht te houden moet je in beweging blijven”.

En dat is precies wat wij blijven doen. Want waar fietsers in de knel komen, komt de Fietzersbond in actie. Al vijftig jaar maken we ons, samen met 33.000 leden en 1.500 vrijwilligers, sterk voor fietsgeluk en veilige, comfortabele fietsroutes. En we stoppen pas als iedereen in Nederland 100% fietsgeluk kan ervaren.

BRONNEN

Henk- Jan Dekker, *Cycling Pathways, The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020*, Amsterdam University Press, 2021

Fred Feddes en Marjolein de Lange, *Fietsstad Amsterdam, hoe Amsterdam de fietshoofdstad van de wereld werd*. Uitgeverij Bas Lubberhuizen, Amsterdam, 2019

Jan Ploeger *Het verstandshuwelijk van trein en fiets, kansrijke ketenmobiliteit sinds 1900*. Stichting Historie der techniek Eindhoven, 2024.

Bram Duizer, *In het nut van actie, moet je geloven, dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond*. Wetenschapswinkel Letteren, 2005

Eric Berkers, Frans Botma, Ruth Oldenziel, *Cyclies cities: The Hague Experience*. Stichting Historie der Techniek 2018.

Eric Berkers, Frank Schipper, Patrick Bek, Ruth Oldenziel, *Cycling cities: Het verhaal van Rotterdam*. Stichting Historie der techniek, 2019.

Eric Berkers, Ruth Oldenziel, *Cyclies cities: The Arnhem and Nijmegen Experience*. Stichting Historie der Techniek, 2017.

Folkert Piersma, Wout Ritzema, *Fietsparkeren bij stations, 20 jaar ontwikkeling, ontwerp en realisatie*. Uitgeverij Thoth, Bussum, 2021

ANDERE BRONNEN

Vogelvrije Fietser, afdelingsbladen van de afdelingen Den Haag, Amsterdam, Zuidoost-Brabant, Nijmegen, Delpher (krantenarchief), Fietsverkeer (blad van CROW Fietsberaad).

DANK AAN

Jan Ploeger, Marjolein de Lange en alle geïnterviewden.



Begin jaren zeventig kwamen bezorgde fietsers in actie. De auto kreeg steeds meer ruimte, terwijl fietsers nauwelijks meetelden. Dat lieten zij niet gebeuren. Ze richtten de E.N.W.B. op: de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond, die later van naam veranderde in ENFB en uiteindelijk Fietsersbond werd.

In dit jubileumboek blikt journalist Karin Broer terug op successen als brommers naar de rijbaan, betere fietsenrekken, de komst van de OV-fiets en de invoering van 30 km/uur-zones. Ook lokale overwinningen komen aan bod, zoals het behoud van het fietspad onder het Rijksmuseum.

Eén ding is duidelijk: zonder de Fietsersbond was fietsen in Nederland minder fijn, minder veilig en minder leuk. Dankzij de inzet van duizenden leden, vrijwilligers en actievoerders is fietsen hier vanzelfsprekend gebleven en tegelijkertijd zo bijzonder. Op naar fietsgeluk voor iedereen.

