

Fietsbalans prikkelt gemeenten

Michiel Slüter; Fietsersbond

Hoe belangrijk is een goed wegdek voor fietsers? Een comfortabel wegdek komt voor fietsers op de derde plaats. Minder overlast van auto's staat bovenaan. Daarna komt de directheid van de route.

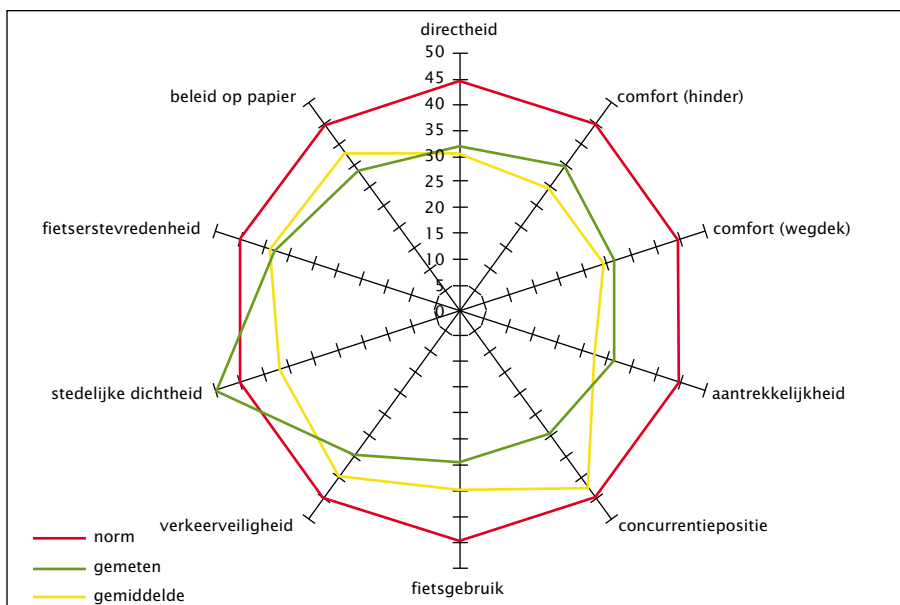
Otto van Boggelen, projectleider van de Fietsbalans, geeft aan dat gemeenten wel het snelst iets aan de hobbels en bobbelen kan doen.

Aanpassen van de weginfrastructuur is ingrijpend terwijl het aanbrengen van een asfaltverharding slechts een kwestie van uitvoeren is.

Fietsbalans

De Fietsersbond startte in 2000 met de Fietsbalans. De Fietsbalans is een project waarin de kwaliteit van de fietsklimaat in gemeenten wordt vastgesteld. Via enquêtes en metingen wordt per gemeente een waardering vastgesteld op 10 aspecten. Die aspecten worden in één figuur weergegeven waardoor een vergelijking mogelijk wordt. Bijvoorbeeld tus-

sen vergelijkbare gemeenten onderling. Maar de methode is ook bruikbaar om bij periodieke onderzoeken na te gaan of er in de loop van de jaren verschuivingen ontstaan. Er kan een ambitieniveau worden aangegeven en na enkele jaren kan worden vastgesteld of de inspanningen tot het gewenste resultaat hebben geleid.



Voorbeeld presentatie resultaten (gemiddelde grote steden en kleine steden t.o.v. de norm.)

De Fietsbalans bleek voor veel gemeenten duidelijk in een behoefte te voorzien. Een helder en bruikbaar instrument in discussies over beleidsdoelstellingen en budgettoewijzingen. Gezien de resultaten van de Fietsbalans hebben veel gemeenten in hun beleid vastgelegd de fietspaden in asfalt uit te voeren.

Effect trillingen

Een comfortabel wegdek is geen luxe. Allereerst omdat daardoor meer gebruik van de fiets wordt gemaakt met de daaraan verbonden effecten op gezondheid. Dit hoeft hier verder geen uitleg. Maar trillingen in het wegdek zijn de oorzaak van kramp, een tintelend gevoel of verlamming van de vingers bij een langere fietstocht. Mensen met reuma, hernia of prostaatklachten hebben veel last van hobbels en bobbelen in het wegdek. Het belang van een comfortabele verharding gaat daarom verder dan het aanbieden van een stukje luxe. Het is vanuit de volksgezondheid van belang.

De afgelopen vier jaar hebben 120 gemeenten bezoek gehad van de meetfiets van de Fietsersbond. Het hele fietsbeleid van de gemeente werd onder de loep genomen. Ze ontvingen allemaal een rapport met prikkelende aanbevelingen.

Boomwortels

Boomwortels onder een asfaltverharding zijn voor fietsers een grote bron van ergernis. Die situatie kan ontstaan als er in een ver verleden een fietspad is aangelegd langs een bomenrij. Een prachtig gezicht natuurlijk. Als dat fietspad van een asfaltverharding wordt voorzien zijn niet alleen de fietsers content, ook de boomwortels gedijen onder die gesloten

'De Fietsbalans heeft ervoor gezorgd dat de fiets een politiek item is geworden', stelt Frank Borgman van de Fietsersbond. 'Door de Fietsbalans kregen we direct toegang tot de gemeenteraad. In tweederde van de gemeenten hebben we in raadscommissies een toelichting op het rapport kunnen geven.'



verharding uitstekend. Het is altijd wat vochtig dus een prima groeiklimaat. De wortels worden dikker en drukken de verharding omhoog. Dan wordt elke passage een bron van ergernis. De hobbel wegfrozen is geen oplossing want binnen de kortste keren komt die weer terug.

Natuurlijk is voorkomen altijd beter dan genezen. Alleen al vanuit technische overwegingen was het aanbrengen van een steenfundering al gewenst. Als de juiste gradering wordt gekozen (weinig fijn) dan blijft de fundering droog en hebben de wortels daar niets te zoeken. In bestaande situaties waar de boomwortels nog klein zijn, kunnen deze zonder schade langs de verharding worden afgekapt. Met het aanbrengen van een antiworteldoek in de uitgegraven sleuf langs de verharding wordt tegengegaan dat de wortels weer onder de verharding groeien. Maar als de bomen groot zijn en er dikke wortels onder de verharding liggen, staat de wegbeheerder voor een aantal dilemma's. Kiezen voor de boom of de fietser? Wat zijn de alternatieven?

Bomen

In stedelijke omgevingen wil men een verharding naast of zelfs rond de bomen hebben. Dan moeten er bijzondere maatregelen worden getroffen. Allereerst omdat er voldoende zuurstof en water bij de bomen moet komen. De verharding moet dan dus open zijn. Zelfs zeer open. Metalen roosters rond de bomen is een bekende oplossing. Sinds enige decennia is van de Rijkswegen het ZOAB bekend. Dat wordt daar op een dichte onderlaag aangebracht. Uitwerking van het systeem maakt het mogelijk om ook een geheel open constructie aan te brengen. Om de effecten van dikker wordende boomwor-

tels die de verharding opdrukken te voorkomen is een ondergrond van een open steenfundering vereist. Deze constructie is ook geschikt boven gasleidingen waar het risico van lekken en gasophoping onder de verharding bestaat.

Kabels en leidingen.

Nutsbedrijven spreken vaak hun veto uit over het aanbrengen van een gesloten verharding boven hun kabels en leidingen. Juridisch hebben ze echter helemaal geen invloed: ze worden gedoogd en hebben niets te zeggen over wat er boven hun kabels of leidingen ligt. Dat is natuurlijk wat te kort door de bocht in een samenleving waar we met elkaar rekening hebben te houden. De kabels en leidingen liggen er immers ook voor ons. Dat wil echter niet zeggen dat er daarom geen andere oplossingen zijn dan het opbreken van een verharding om de leidingen aan te brengen of te repareren. Er bestaan tal van systemen van kabel- en leidinggoten die in veel situaties ook nog naast de verharding kunnen worden aangebracht. Sleufloze technieken zijn zo ver ontwikkeld dat ze zelfs in situaties waar geen verharding ligt worden toegepast. En als er dan toch een sleuf moet worden gegraven, dan is deze in een asfaltverharding ook goed en goedkoop weer te herstellen.

Oneigenlijk gebruik

In de bebouwde omgeving vindt er om de haverklap oneigenlijk gebruik plaats van fietspaden: Vrachtwagens en verhuishuizen staan er op, veegwagentjes moeten er overheen kunnen rijden en ook hulpdiensten maken er gebruik van. Fietspaden moeten daar tegen bestand

zijn. Juist bij het oneigenlijk gebruik blijkt dat een asfaltverharding de voorkeur heeft. Want de meeste tegelpaden zijn daar niet op berekend en moeten daarna worden hersteld. De daaraan verbonden kosten zijn niet meegerekend of te verhalen. Dan blijkt uit de praktijk dat herstel lang op zich kan laten wachten.

Veiligheid

Esthetische overwegingen sluiten naadloos aan op de eisen aan veiligheid. Omdat de fietsers tot de zwakste groep van weggebruikers hoort moeten de fietsers optimaal worden beschermd. Aparte, vrij liggende fietspaden hebben daarbij de voorkeur. Die zijn natuurlijk niet altijd mogelijk. Daarom is een duidelijke aanduiding van het weggedeelte voor fietsers van belang. De rood gekleurde fietsstroken verhogen niet alleen de veiligheid, ze dragen ook bij aan de verfraaiing van het wegbeeld.

Conclusie

De Fietsersbond ziet geen enkele reden waarom er gekozen zou worden voor een andere verharding dan asfalt.

Doel van de Fietsbalans: gemeenten stimuleren en inspireren tot een (nog) beter fietsbeleid.

Dat lijkt goed te lukken. 'We hebben mede naar aanleiding van de Fietsbalans een Fietsroutenota en een Fietsparkeerplan gemaakt, zegt ambtenaar Geert Rutten uit Roermond. 'We hebben er een samenvatting van de Fietsbalans aan toegevoegd. Zo kunnen we de gemeenteraad duidelijk maken wat er aan schort en wat we kunnen doen.'

mobiliteit op de korte afstand: opkomst scootmobiel en rollator

Liesbeth Boerwinkel; ANBO voor 50 plussers

Scootmobielen

De afgelopen jaren is de scootmobiel een vertrouwd beeld op de weg geworden. Zowel op het trottoir, het fietspad als de weg. Want een scootmobielgebruiker mag in principe zelf kiezen waar hij of zij rijdt zolang de geldende verkeersregels maar in acht worden genomen. De scootmobiel is in eerste instantie ontwikkeld voor mensen met een functiebeperking en wordt aan mensen met een medische indicatie verstrekt op grond van de Wet Voorzieningen Gehandicapten.

De afgelopen jaren schaffen steeds vaker jongere ouderen zonder functiebeperking zelf een scootmobiel aan, louter voor het gemak en in toenemende mate ook om erbij te horen of als statussymbool. De ontwikkeling van speciale uitvoeringen en de opkomst van scootmobielclubs die toertochten organiseren maken deel uit van die nieuwe scène.

Elk jaar 10.000 meer

Inmiddels worden er jaarlijks meer dan 10.000 exemplaren toegevoegd aan het arsenaal, in toenemende mate door ouderen op de particuliere markt aangeschaft.

De ANBO voor 50 plussers heeft, gezien die toenemende belangstelling enige tijd terug, de meldactie 'Scootmobiel rollen of stilstaan' gehouden waarin zij signalen inventariseerde van gebruikers van de scootmobiel. Hieruit kwamen uiteraard tal van gegevens over de levering, financiering door de gemeente, interpretatie van verkeersregels enzovoort naar voren. Maar ook over de openbare ruimte werd veel informatie verkregen. Zo laat de inrichting en toegankelijkheid van het wegdek in de directe woonomge-

ving van ouderen nogal eens te wensen over.

De verharding

De kwaliteit van de verharding bleek met name een heikel onderwerp.

Scootmobiels zijn erg gevoelig voor oneffenheden. Losliggende stoeptegels, doorgroei van boomwortels, kuilen en abrupte overgangen in het wegdek zijn uiterst gevoelig voor een berijder van een scootmobiel en vaak ook ronduit gevaarlijk. Het aantal kritische meldingen over voetpaden lag maar iets boven die over de kwaliteit van de fietspaden. De openbare weg kwam iets beter uit de verf. Wel werd een bollend wegdek als belemmerend ervaren, bijvoorbeeld bij dijken op het platteland.

Als het gaat over de kwaliteit van de verharding zijn de emoties opvallend sterk. Hoge op- en afritten, hobbels, kuilen en obstakels op het wegdek worden als beangstigend en gevaarlijk ervaren.

In veel gevallen zelfs zodanig dat de gebruiker de scootmobiel liever in de schuur laat staan.

Aangenomen mag worden dat mensen met een functiebeperking in de toch al wat wankel scootmobiel extra gevoelig voor oneffenheden zijn. Er ligt bij de ANBO een voorbeeldbrief om de wegbeheerder aansprakelijk te stellen voor de materiële en immateriële schade die is geleden vanwege een slecht onderhouden wegdek.

Rollator

Er is nog een andere weggebruiker in opkomst: de gebruiker van een rollator. De rollator is bij uitstek een hulpmiddel voor de verplaatsingen op de korte afstand, zoals om de woning en van

woning naar voorzieningen als winkelcentrum, postkantoor en apotheek. De gebruiker van een rollator is per definitie slecht ter been en kan de voeten niet lenig optillen. Dan is een vlakke verharding van het allergrootste belang. Elke oneffenheid kan een struikelpartij veroorzaken en schade veroorzaken aan de rollatorgebruiker zelf én eventueel anderen.



Aandacht voor de omgeving bij veilige verharding

Inspanningen van ouderen

In veel gevallen nemen leden van de ouderenbonden het initiatief om de beheerders van de openbare ruimte te attenderen op de kwaliteit van de inrichting.

Zo zijn er lokale afdelingen van ouderenbonden als de ANBO, die foto's van goede oplossingen en/of onmogelijk te bereiken locaties, al dan niet begeleid door een rapport aan de verantwoordelijke bestuurder overhandigen. Of de wethouder uitnodigen voor een rondje door het dorp met een scootmobiel of rollator om gebreken in de woonomgeving zichtbaar te maken. In een aantal gevallen met positief resultaat.

Skaten hoort



Trendy scootmobiel

Actie

De ANBO heeft samen met de andere ouderenorganisaties verenigd in het Coördinatieorgaan Samenwerkende Ouderenorganisaties (CSO) een reactie uitgebracht op de Nota Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarin missen de ouderenbonden een uitgewerkte visie op de maatschappelijke aspecten van mobiliteit. Zo is er geen aandacht voor de vergrijzing, het toenemende aantal oudere verkeersdeelnemers, de bereikbaarheid van voorzieningen in de directe leefomgeving en de opkomst van de scootmobiel in het verkeer.



Verzamelen voor de tocht

In 2005 wil de ANBO de toegankelijkheid van het wegdek in de schijnwerpers plaatsen en heeft zij haar achterban aangespoord voorbeelden te verzamelen van goede oplossingen en verkeerde situaties met betrekking tot het wegdek, zoals met materialen als stoeptegels en straatstenen en ... asfalt.

Geert Plender; Skateteam Rollerblade

Naar schatting 2,5 miljoen mensen skaten in Nederland. Voor de fun, voor de snelheid, om fit te blijven, om de boodschappen te doen en voor sommigen is het zelfs een lifestyle. Skates brengen je overal zonder in de file te hoeven staan, skates geven je die enorme kick als je met ruim 50 km/h over het asfalt zoeft en geven het gevoel van rust als je over landweggetjes in de natuur je kilometers afwerkt.

Voetgangersregels

Voor skaters gelden nog steeds de verkeersregels van voetgangers. Dat betekent dat je nog de stoep op moet als die er is. Niet erg handig als je bedenkt dat menig weggebruiker problemen heeft met de snelheid van skaters. Slalommen tussen voetgangers en tegelgeulen door is de remedie. En dat werkt natuurlijk ongelukken in de hand. Skaters horen op asfalt, niet op tegels of klinkers! Daarom lappen de meeste skaters de voetgangersregels dan ook, terecht, aan hun laars.

Concentratie

Goed asfalt is vereiste nummer één bij het skaten. Is het niet om het lekker skaten, dan wel om het vallen; ruw asfalt, klinkers en stoepranden skaten niet lekker en vallen nog minder lekker! Tegenwoordig rijdt overigens het meeste asfalt prima. Het lijkt wel alsof er steeds minder vaak split wordt gebruikt wanneer wegen geasfalteerd worden. Waar je wel tegen aanloopt zijn gaten in het wegdek, zand en viezigheid op de weg of drempels. Dat vereist enige concentratie, ondanks dat het voor de gevorderde



op asfalt



skaters normaal gesproken geen problemen geeft.

Grip

Dit zou wel tot problemen kunnen leiden wanneer wedstrijdrijders met snelheden van boven de 50 km/h deze hindernissen moeten nemen, ondanks dat zij meestal erg behendig zijn op skates. Er wordt in grote pelotons gereden en je kan niet verder voor je kijken dan je voorganger. Bovendien zijn de bochten meestal 90 graden en heeft een skater veel grip nodig. Zand op het asfalt biedt dat niet, schoon asfalt wel. Het is mede daarom dat organisatoren van wedstrijden en toertochten hun parcours eerst laten keuren door de Skate Bond Nederland, de nationale sportbond voor het skaten. Geen drempels in krappe bochten, geen lange stukken klinkers met brede sleuven waar je skate in blijft haken en het liefst 100 procent heerlijk zwart en glad asfalt.



Droog wegdek

Ondanks dat skaten de meeste Nederlanders in ongeorganiseerd verband. Ze pakken de skates en gaan er op uit. Pittoreske dorpjes door, de natuur in, zolang er maar asfalt ligt. Als ze zin en tijd hebben, en als het weer het toelaat. Want ondanks dat wedstrijden en toertochten gewoon doorgaan in de regen, bieden skatewielen weinig grip op nat wegdek.

