

Opgave 1 Nederland fietsland

tekst 1

‘Nederlanders zijn een onafhankelijk fietsvolkje’

Op 18 mei 2017 is het Fiets-naar-je-werk-dag. Nederlanders grijpen al bovengemiddeld vaak naar de fiets. Hoe komt dat eigenlijk? (...) NEMO
5 Kennislink vraagt het fietsexpert Adri Albert de la Bruheze van de Universiteit Twente. (...)

**Zowel Denemarken als Nederland zijn vlakke landen met relatief veel
10 fietspaden. Hangt de populariteit van fietsen daarmee samen met het fysieke landschap?** “Dat speelt wel een rol, maar is zeker niet allesbepalend. (...). Het hangt af van
15 heel veel factoren (...). In Nederland is het heel gewoon dat ook mensen met een hoge positie, zoals de minister-president en de koning, de tweewieler pakken. Op fietsen wordt
20 niet neergekeken als een vervoermiddel dat slechts goed is voor de armen en kanslozen zoals in sommige landen wel het geval is. (...) Maar ook politiek speelt een rol
25 en, daarmee samenhangend, verkeersbeleid.”

Kun je daar iets meer over vertellen? “Waar de fiets nu niet meer weg te denken is uit het
30 Nederlandse landschap, leek dit vervoermiddel aan het begin van de jaren zestig juist zijn langste tijd te hebben gehad. In (...) Nederland [werd], net als in andere Europese
35 landen, een beleid in gang gezet dat was gericht op de auto. (...)

Pas met de acties van de hervormingsbeweging in de jaren zestig en zeventig kenterde die
40 ontwikkeling langzaam. Een groeiend aantal mensen begon te protesteren tegen auto’s die hun woonwijken overnamen, en die de leefbaarheid en veiligheid aantastten. (...) Soms
45 gingen ze zelfs letterlijk op de vuist met automobilisten die hun straat binnenreden of hielden die aan terwijl ze schreeuwden: ‘Hé, mijn kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen!’
50 Beleidsmakers begonnen naar deze eisen te luisteren. Ze legden meer fietspaden aan in de stad, in een poging het autogebruik terug te dringen.”

Hoe kwam het dat fietspaden in steden nog relatief zeldzaam waren? “Tot die tijd legde de overheid de meeste fietspaden aan langs snelwegen of anderszins langs
60 wegen buiten de stad. Dit had deels de prioriteit omdat het veel gevaarlijker is om langs wegen te fietsen waar auto’s hard mogen rijden. Een andere reden was dat het
65 beleid zich vooral richtte op fietsen als vrijetijdsbesteding – wat doorgaans buiten de steden, in de natuur, plaatsvond. Toen de infrastructuur voor fietsers binnen de
70 bebouwde kom geleidelijk aan verbeterd werd, werd de fiets snel populairder in de stad.” (...)

bron: www.nemokennislink.nl, 18 mei 2017

tekst 2

Hans Buiten, verenigingshistoricus van de ANWB:

“De verkeerskundigen waren in die tijd helemaal niet op zoek naar de
5 fiets, maar ze kwamen de fiets tegen. Ze waren geïnspireerd door de Amerikaanse wetenschappelijke aanpak van het verkeer: traffic engineering. En daar hoorde tellen
10 bij. Vervolgens werden op basis van de cijfers modellen gemaakt. De fiets kwam in beeld dankzij het tellen. Het

bleek dat er nog steeds veel fietsers rondreden en in sommige gebieden
15 werd zelfs massaal gefietst. De fietsers waren niet verdwenen, maar de auto's waren erbij gekomen en die beheersten het beeld. En dat toegenomen autoverkeer leidde tot
20 meer verkeersonveiligheid. De beleidsmakers en de verkeerskundigen keken naar de cijfers en zagen dat er iets moest gebeuren.”

naar: www.fietsersbond.nl, 18 augustus 2015

tekst 3

Last van andere fietsers

Bepaalde gedragingen van andere fietsers dragen bij aan de druktebeleving. Storende factor is als meer mensen (...) naast elkaar fietsen.
5 Scholieren (...) vinden dat de lagere snelheid van andere fietsers veel bijdraagt aan de drukte op het fietspad. Ook racefietsers hebben moeite met naast elkaar rijdende

10 fietsers en met fietsers die niet aan de kant gaan. Recreatieve fietsers aan de andere kant klagen over schreeuwende wielrenners en het snelheidsverschil met racefietsers en
15 elektrische fietsers bij het inhalen. Allemaal gedragingen die het druktegevoel versterken.

bron: www.fietsberaad.nl, 22 september 2017

tekst 4

Ongelooflijk, maar er gaat niks mis in Shared Space

Het was gedoemd te mislukken: fietsers en voetgangers het zelf laten uitzoeken. En dan ook nog achter Amsterdam Centraal Station. Waar
5 ponten aanlanden, mensen haast hebben en lichtgeraakt zijn. Waar bovendien duizenden fietsers onderweg zijn van de ene kant van de stad naar de andere. Shared
10 Space, dat hippe, enge concept waar voorrang en regeltjes ontbreken, hier, op deze plek? Het kón niet goed gaan.

Maar het blijkt dus wel te kunnen.
15 Precies drie maanden nadat zo ongeveer alle verkeersborden werden weggehaald, drie maanden waarin fietsers het voor ongeveer honderd meter zonder fietspad
20 moeten doen, hebben geen noemenswaardige ongelukken opgeleverd. Eén botsing weet de gemeente op te diepen op basis van de camerabeelden: een fietser en

25 een snorfietser, waarbij de fietser ten val kwam. Eén! (...)

Allemaal alerte mensen, dat is eigenlijk waar het op neerkomt. Passanten, of ze nu lopend zijn of op
30 de fiets of de snorfiets zitten: ze letten op. Ze doen niet zomaar wat, ze kijken en handelen pas daarna. Het gevolg is, het klinkt tuttig, voorzichtigheid. (...)

35 Ook Ruwan Aluvihare is uitgesproken positief. De grote gemeentelijke voortrekker van het beginsel van Shared Space noemt de eerste ervaringen achter CS zelfs 'boven
40 verwachting'. "Het gaat zoals ik hoopte, beter zelfs. Mensen maken contact, kijken naar de mensen met wie zij de ruimte delen. Het maakt dat mensen weer mensen worden.

45 Alleen een enkele brommer of snorfiets scheurt er nog weleens doorheen. Voor de rest: heel erg goed."



Shared Space achter Amsterdam CS, waar veel soorten verkeer elkaar kruisen

bron: www.parool.nl, 27 februari 2016