



- **Martin Wouters**,
38 jaar, 3 dochters
- **Woonplaats:** Veldhoven
- **Beroep:** fietsexpert en verkeerskundig adviseur Royal HaskoningDHV
- **Project:** Haalbaarheidsstudie High Speed 2 Cycleway, United Kingdom



In november 2013 stierven zes fietsers in twee weken tijd in Londen als gevolg van een aanrijding. Het shockeffect daarop zorgde voor miljarden ponden

Meebouwen aan de Engelse Cycle Revolution

Door de start van de Tour de France en de organisatie van de Olympische spelen in London heeft fietsen in het Verenigd Koninkrijk een enorme impuls gekregen. Na een decennium van afname is in London het fietsgebruik weer toegenomen.

Deze groei en het ontbreken van verkeersveilige fietsvoorzieningen zorgden in november 2013 voor een zwarte periode: tussen 5 en 18 november stierven zes fietsers in Londen als gevolg van een aanrijding. Het daarop volgende shockeffect zorgde ervoor dat het ministerie (Department for Transport) en Transport for London miljarden ponden toezegden voor verbetering van de fietsveiligheid op wegen en de aanleg van fietspaden. Hiermee wil de overheid een Cycling Revolution op gang brengen,

een omslag in mobiliteitsgedrag. Onze, zogenoemde 'Dutch-style' heeft groot aanzien in het Verenigd Koninkrijk. De overheid zoekt dan ook naar Nederlandse expertise voor de invulling van het beleid.

Royal HaskoningDHV heeft meerdere vestigingen in het Verenigd Koninkrijk en is de laatste jaren al vaker benaderd voor advies. Begin dit jaar werden we benaderd door Departement for Transport om een haalbaarheidsstudie te

doen naar het fietsproof maken van de nieuwe hoge snelheidsspoorlijn (High Speed 2). Dit traject, ongeveer 530 kilometer lang, verbindt Londen met Birmingham en gaat verder in een Y-vorm naar Manchester en Leeds/York. De trein stopt alleen in de steden en doorsnijdt de gebieden ertussen. De lokale overheden zijn dan ook fel tegen de aanleg. Het Departement for Transport wil deze weerstand wegnemen door onder andere te zorgen voor goede fietsvoorzieningen, die een voorbeeld zijn voor het hele land.

De eerste van twee trips naar Birmingham

Mijn Engelse collega's hebben voor drie nachten een fijn hotel geregeld in het centrum van Birmingham, vlak bij kantoor. De eerste dag staat in het teken van inwerken, kennismaken en natuurlijk een rondje fietsen.

Met een geleende fiets word ik op pad gestuurd naar Hurststreet en Sherlockstreet waar de enige(!) fietsvoorzieningen van Birmingham liggen: een verkeersregelinstallatie met fietsoversteeken enkele smalle fietsstroken. Op deze twee wegvakken kun je enigszins rustig fietsen, ondanks het oncomfortabele gevoel van links fietsen en oversteeken.



en voor verbetering van de fietsveiligheid



De fietsrijtes tussen de locaties en het kantoor zorgen voor wildwesttaferelen



Met een geleende fiets word ik op pad gestuurd naar Hurststreet en Sherlockstreet waar de enige(!) fietsvoorzieningen van Birmingham liggen: een verkeersregelinstallatie met fietsoversteek en enkele smalle fietsstroken.



Op een weg met twee keer twee rijbanen en een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur dien je op de rijbaan te fietsen

Al snel zoek ik het voetpad op

De fietsrijtes tussen de locaties en het kantoor zorgen voor wildwesttaferelen. Op een weg met twee keer twee rijbanen en een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur dien je op de rijbaan te fietsen. Automobilisten houden geen enkele rekening met je. Al snel zoek ik het comfortabele voetpad op.

Het startoverleg neemt de hele tweede werkdag in beslag, met lunch tijdens de bespreking. Aanwezig zijn alle partners in het projectteam, inclusief de oprichter van Sustrans op persoonlijke titel. Sustrans is grote een non-profit organisatie (mede gefinancierd door loterijopbrengsten) die duurzaam transport promoot. Zij hebben vele kilometers fietsnetwerk nabij de High Speed 2 in eigendom en beheer. In het overleg worden werkafspraken gemaakt en de strategie bepaald. De hele route wordt doorgenomen op basis van GIS en Streetview. Zo werken we naar een route en naar ontwerpprincipes.



De Nederlandse manier inbrengen

Mijn taak is om de Nederlandse manier van oplossen van verkeersveiligheidsproblemen in te brengen. Hiervoor gebruik ik referentiebeelden en de CROW-ontwerpwijzer Fietsverkeer, die in Engeland al vaak als voorbeeld wordt gebruikt. Vragen zoals: 'Hoe ontwerpen jullie fietsvoorzieningen op auto(snel)wegen?' doen me beseffen dat ontwerpen voor fietsers wel erg diepgeworteld zit in de Nederlandse verkeerskundige werkwijze. Voordat ik de volgende dag terug vlieg is het me gelukt om voor die avond kaartjes te bemachtigen voor een voetbalwedstrijd tussen Aston Villa en Arsenal. Een onvergetelijke en sfeervolle avond.

Tweede trip

Enkele weken later is het project al in volle gang. De twee dagen die deze trip duurt staan in het teken van een workshop met nationale stakeholders. De locatie is het statige en indrukwekkende gebouw van de Citycouncil van Birmingham. De bureaucratie en gelaagdheid van de overheidsorganisatie worden me hier duidelijk. Het Departement for Transport heeft geen specifieke afdeling fietsbeleid. Onze opdracht is hier departementoverstijgend en daardoor zijn allerlei partijen uitgenodigd, zoals Department

of Health, de fietsindustrie, belangenorganisaties, de bouwsector en communicatiebureaus. Er ontstaat tijdens de workshop een positieve sfeer en een saamhorigheidsgevoel onder de aanwezigen.

Samen willen we de Cycling Revolution op gang brengen. Mijn advies is om fiets vast onderdeel te laten worden van alle budgetten en ontwerpen van wegconstructies en bouwprojecten. Dat valt goed, maar is nog lastig te organiseren. Bijzonder vond ik de open evaluatie met de klant na het workshopgesprek.

Koesteren

Vanuit mijn kantoor in Nederland heb ik in de periode na de twee reizen nog veel werk om Nederlandse kennis toe te voegen. Enkele Engelsen heb ik op de fiets rondgeleid in Eindhoven. Ook komen er andere projecten voorbij, zoals kruispuntontwerpen in London en innovatieve oplossingen om fietsgebruik te stimuleren. Nederlandse voorbeelden genoeg! Ik concludeer achteraf dat we ons actieve fietsbeleid mogen koesteren, want daarmee hebben we minder mobiliteitsproblemen waarmee wereldwijd veel stedelijke agglomeraties op dit moment kampen. ←