

Studietur til Holland

Cycling Embassy of Denmark

2013



I efteråret 2013 tog den danske cykelambassade på studietur til Holland for at søge inspiration, indsamle viden og pleje relationer.

The Cycling Embassy Of Denmark
Rømersgade 5
1362 København K
(+45) 4070 8377

Indholdsfortegnelse

Baggrund for studieturen	3
Studieturen	4
<i>Tirsdag den 10. september</i>	<i>4</i>
Utrecht Centraal Station	4
Møde med Dutch Cycling Embassy	6
<i>Onsdag den 11. september</i>	<i>8</i>
Zwolle	8
Groningen	10
<i>Torsdag den 12. september</i>	<i>12</i>
Eindhoven	12
's-Hertogenbosch	14
<i>Fredag den 13. september</i>	<i>15</i>
Houten	15
Cykelruter	17
<i>Onsdag den 11. september</i>	<i>17</i>
Zwolle	17
Groningen	18
<i>Torsdag den 12. september</i>	<i>19</i>
Eindhoven	19
's-Hertogenbosch	20
<i>Fredag den 13. september</i>	<i>21</i>
Houten	21
Deltagerliste	22
Liste over kontaktpersoner	22

Baggrund for studieturen

I efteråret 2013 gennemførte Cycling Embassy of Denmark en studietur til Holland med det formål at søge inspiration, indsamle viden, finde relevante eksempler på cykelinfrastrukturtiltag, pleje relationer, etablere kontakt til den hollandske cykelambassade mm.

Studieturen var arrangeret af Atkins og varede 4 dage fra den 10. til den 13. september. Undervejs besøgte de 23 studietursdeltagerne 6 hollandske byer af forskellig størrelse og med forskelligt cyklismeniveau, samt holdte et møde med den hollandske cykelambassade.

Denne rejserapport forsøger at indkapsle diverse indtryk, notater og beretninger fra turen.



Figur 1 – De 23 studietursdeltagere i et af mange gruppefotos.¹

¹ Foto af Harry ten Klooster

Studieturen

Tirsdag den 10. september

Utrecht Centraal Station

Efter en nogenlunde samtidig ankomst til Amsterdam Lufthavn mødtes deltagerne, der rejste fra henholdsvis København, Billund og Aalborg, og tog i samlet flok til Utrecht Centraal Station. Her blev diverse bagage afhentet og efterfølgende var der en kort rundvisning på stationen, der i øjeblikket er underlagt en gennemgående ombygning. I forbindelse med ombygningen er der opført 10.000 midlertidige cykelparkeringspladser omkring stationen.

Med det store byggerod, de mange midlertidige cykelløsninger samt i det overskygget og regnfulde vejr, var det ikke den bedste side stationen tog sig ud fra den pågældende dag, så efter en kort sondering af enkelte af parkeringsarealerne og de midlertidige cykelstier omkring stationen gik gruppen over til POS info centre for at få en fremlæggelse om ProRail og Utrecht Station af henholdsvis Lesley Valies og Tjerk van Impelen.

ProRail

ProRail er en stor organisation i Holland, der står for alt der har med jernbanen at gøre, hvilket også involverer stationer og cykelparkering ved disse.

ProRail har indset, at etablering af gode cykelparkeringsforhold i forbindelse med stationerne er med til at øge antallet af passager, der vil benytte stationen, da cykelparkeringspladserne er med til at gøre den samlede rejse med jernbanen mere attraktiv i forhold til bilisme.

En af ProRails udfordringer er således at få lavet nok og attraktivt cykelparkering ved stationerne.

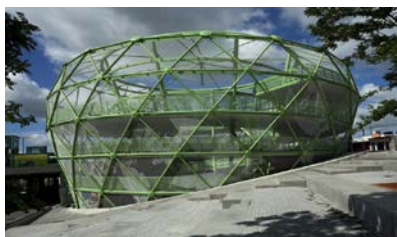
Lesley fortalte herefter om en række cykelparkeringsløsninger ved enkelte hollandske stationer – inklusiv The Apple, der er et cykelparkeringstårn udformet som et æble med plads til 1.000 cykler og har kostet 4-5 mio. €. Desuden pointerede Lesley en række elementer, der er vigtige for at cykelparkering fungerer godt, herunder afstand, synlighed, tilgængelighed, orienteringsmuligheder og tryghed for brugerne.



Figur 2 – Ankomst til et regnfuldt Holland.



Figur 3 – Midlertidige cykelparkeringspladser og cykelkaos ved ombygningen af Utrecht Station.



Figur 4 – Billeder fra Lesley Vailes' præsentation om cykelparkeringsforhold ved nogle af Hollands stationer.



Figur 5 – Udsnit af den kommende station med underjordisk cykelparkering i flere niveauer.



Figur 6 – To arkitekter diskuterer masterplanen.



Figur 7 – Mock up af den kommende station i Utrecht.

Ombygning af Utrecht Centraal Station

Utrecht Centraal Station er den travleste station i Holland med mere end 220.000 mennesker, der dagligt bruger stationen. Således er der på hverdage ca. 160.000 togpassagerer og 100.000 bus- og letbanepassagerer.

Det er især Utrechts centrale placering i Holland, samt det meget tæt bebygget byområde omkring stationen, der forårsager at stationen er så velbenyttet, på trods af at Utrecht blot er den fjerdestørste by i Holland.

Overordnet skal stationen ombygges, så den er bedre i stand til at håndtere det store antal rejsende om dagen. Dette indebærer blandt andet en udskiftning af den nuværende hovedbygning med en ny stationshal i en glasstruktur, opførelsen af en ny karakteristisk bølgende tagkonstruktion og at stationen vil blive separeret fra det nuværende indkøbscenter. Hertil kommer at den nuværende busstation, der er placeret på den østlige side af stationen, vil blive delt i to dele på hver side af stationen, for at minimere trafikken rundt om stationen.

Udgifterne til ombygningen vil samlet løbe op i 300-400 mio. €, hvoraf 20-30 mio. vil gå til cykelinfrastruktur og cykelparkering.

I forbindelse med udbygningen af stationen er det målet, at der i 2020 skal være anlagt 20.000 cykelparkeringspladser på stationsområdet og i alt være 33.000 cykelstande i centreamrådet, der både inkluderer stationen og de centrale områder i umiddelbar tilknytning til stationen. Halvdelen af omkostningerne ved anlæggelse af cykelparkeringspladserne bliver betalt af regeringen og den anden halvdel af kommunen.

Møde med Dutch Cycling Embassy

Efter at have hørt om projekterne ved Utrecht Centraal Station og gået en kort tur på stationens østlige side, checkede studietursdeltagerne ind på hotellet og fik tilegnet sig noget aftensmad i en fart, for om aftenen var der planlagt et møde mellem den hollandske og den danske cykelambassade. Vejret var ikke blevet meget bedre – tværtimod – så deltagere ankom på bedste ambassadør manér til Dutch Cycling Embassys nye hovedkontor i taxaer.

Tilstede ved mødet var de danske studietursdeltagere samt 5 repræsentanter fra Dutch Cycling Embassy, DCE, herunder Aletta Koster, Tom Godefrooij og Herbert Tiemens.

Tom Godefrooij startede med at præsentere den hollandske cykelambassade. Ambassaden er et offentligt privat partnerskab, som består af 20 medlemmer, der alle har tilknytning til cyklisme i Holland. Hovedparten af deltagerne er fra den private sektor, og derudover er tre kommuner samt en region repræsenteret i DCE. Hovedformålet med den hollandske cykelambassade er at promote Holland og eksportere viden til andre lande. Ambassaden er således ikke aktiv i Holland.

Medlemmerne betaler årligt et gebyr for deres medlemskab. Derudover bliver hollænderne til dels betalt af udefrakommende, der gerne vil have dem til at lave workshops eller holde oplæg om deres cykelinfrastruktur og -kultur.

Troels Andersen præsenterede herefter den danske cykelambassade.

Efterfølgende var der lidt diskussion om anskaffelsen af midler, og hvorledes begge ambassader har besvær med at kunne løbe rundt finansielt. Således er begge ambassader kommet frem til, at det ofte er meget tidskrævende og koster penge, at skulle svare på diverse spørgsmål fra udefrakommende samt vise besøgende rundt uden at tage sig betalt for det. Dette medførte en lille diskussion om, hvad der gøres gratis, og hvad der skal betales for. Der var bred enighed om, at vores viden er noget værd, og hvis det ikke bliver værdsat eller der ikke gives penge for det, så behøver vi heller ikke at hjælpe. Der bliver dog også lavet en del volunteer arbejde, men det bliver gradueret efter, hvem der spørger. De enkelte kommuner er dog ofte villige til at vise deres by frem gratis – hvilket deltagerne også oplevede på studieturen. Cykling er så normalt i både Holland og Danmark, at vi ikke altid ser det som ekspertviden med en stor økonomisk gevinst for samfundet.

Den hollandske cykelambassade er meget interesseret i at få penge fra staten, hvilket begrundes med at ambassaden også brander landet meget – dette er dog ikke lykket endnu. Hovedproblemet er, at ambassaderne er non-political organisationer, og at der ikke kan laves lobbyisme, når kommunerne er medlem af ambassaderne.

Fra den private side af sagen ville danskerne gerne vide, hvordan hollænderne kommer fra interesse til specifikke kontrakter fra udlandet, da vi ikke er lykket med det i Danmark endnu. DCE svarede at de får en masse forespørgsler og invitationer til diverse lande for at lave workshops og foredrag, hvilket giver en lille indtægt, samt at de nogle gange end ikke har tid til at agere på forespørgslerne.

I Holland er der ikke et særligt stort fokus på sundhed i forbindelse med cykling, men i stedet fokuseres meget på cykelturisme. I Danmark er der et større fokus på både sundhed og trafikssikkerhed, og desuden har vi også involveret universiteterne i nogle forskningsprojekter (Bikeability).

Det er en fælles udfordring, hvordan vi i højere grad bruger sundhedsargumentet i fremtiden til at fremme valget af cyklen som transportmiddel. En af udfordringerne med at bruge sundhedsargumentet i forhold til cyklisme er dog, at transportsektoren og sundhedssektoren ofte er delt og derigennem ikke arbejder så tæt sammen på statsligt, regionalt og kommunalt niveau. I denne forbindelse nævnte Walther Knudsen undersøgelsen, hvor skolebørns transport til og fra skole blev studeret. Her viste resultater, at cykling til og fra skole ikke bare er med til at gøre børn mere sunde og mobile, men også at cyklende børn klarer sig bedre i skolen og i højere grad tilegner sig viden og læring.

Under mødet blev det i øvrigt bemærket, at det kunne være en god idé at lave et samarbejde mellem landene og ambassaderne for at lave en mere fælles europæisk front på cykelområdet på trods af, at det er et af formålene ved European Cycling Federation, ECF. Således kigger meget af verdenen netop i disse år imod Europa for at finde cykelløsninger. WHO blev også nævnt, som en interessant organisation og samarbejdspartner sammen med diverse lignende organisationer også under UN. Dog er det et problem, at disse organisationer ofte forventer en masse arbejde for ingen penge.

Efter disse diskussioner om samarbejdsmuligheder drejede samtalen sig over på, hvad der gøres anderledes i Holland og i Danmark i forhold til resten af verdenen. Det blev pointeret, at der er mange penge

at spare ved at få skabt sig en cykelkultur som i Amsterdam eller København, men at det kræver et ordentligt og veludført arbejde fra start, hvilket ikke er billigt. En ringe cykelsti et sted løser ikke problemet og skaber ikke en cykelkultur. Det kræver en ændring i mindsettet hos planlæggerne og politikerne. Desuden skal der i dag bruges mere plads på cykelstierne end tidligere indenfor de seneste årtier, da flere vælger at cykle. Planlæggere risikerer, at de planlægger for smalt, fordi der kommer mange cyklister når først, infrastrukturen er i orden. Det kræver således en klarere forventningsafstemning for, hvad der fås ud af de forskellige tiltag og indsigt i på hvilket niveau, der arbejdes.

Lars Gemzøe pointerede desuden, at klima, typologi og kultur ofte bliver brugt som undskyldninger for, hvorfor der ikke sættes på cyklisme og planlægges for cyklister. Dette er dog blot dårlige undskyldninger og udfordringer, men det er ikke forhindringer. Hertil påpegede Troels Andersen, at vi i Danmark selv indenfor det samme land kan opleve store variationer med hensyn til cykelniveauet imellem byerne. Her er der både gode, dårlige og enkelte positive udviklingshistorier i blandt byerne. Det blev i den forbindelse foreslået, at vi eventuelt kunne samle på eksemplar fra byer rundt om i verdenen, der er lykkedes med at skabe en positiv forandring for cyklisme - f.eks. Sevilla.

Slutteligt foreslog Dutch Cycling Embassy, at de to ambassader laver en stand sammen på Velo-city, der skal afholdes i Adalaide i 2014. En sådan stand kunne være med til at teste og udvikle vores samarbejde ambassaderne imellem. Desuden kunne vi lave flere workshops og oplæg a la "10 mistakes of the Dutch and the Danes" med Dutch/Danish samarbejde/konkurrence. Det blev besluttet, at Cycling Embassy of Denmark diskuterer dette på det næste stormøde.

I øvrigt vil hollænderne gerne lave en studietur til Danmark, hvor et besøg i mange af byerne, der er repræsenteret i CED, kunne være relevant.



Figur 8 – Aletta Koster, nytiltrådt direktør for DCE, argumenterer på mødet mellem de to cykelambassader.

Onsdag den 11. september

Efter første nat på hotellet gik turen på anden dag til Zwolle og Groningen i den nordlige del af Holland. Her skulle studietursdeltagerne nu for alvor prøve kræfter med den hollandske cykelkultur.

Zwolle

Om formiddagen tog Willem Bosch og Ilse Bloemhof imod gruppen i Zwolle. Zwolle har ca. 120.000 indbyggere, men de forventer at dette tal stiger til 130.000 indbyggere i 2020. Byen er desuden hovedbyen i Overijssel provinsen.

Efter at have lejet og afhentet cykler til deltagerne ved stationen cyklede gruppen i fælles flok til kommune kontoret, hvor Willem og Ilse gav hurtige og korte præsentationer om cyklismen i byen.

Overordnet fortalte Willem, at Zwolle siden 1970'erne systematisk har inkluderet cykelstier og promoveret cykling i byudviklingsprojekter. I dag benytter 46 % cyklen til at komme rundt, hvorimod bilen kun udgør 32 %, bussen 1 % og gående og andre trafikanter udgør 21 %. Desuden er der maksimalt 5 km til bycentrum fra forstæderne.

Zwolle har det højeste antal arbejdere sammenholdt med indbyggertallet, og byen er kendt som en cykelby, der også giver plads til en del biltrafik. Byen har et stort stinet med mange niveaufri skæringer, som er baseret på en stiplan fra 1978. Flere af cykelruterne ligger parallelt med de større indfaldsveje, og der er også etableret cykelgader, hvor der er lidt biltrafik. Disse cykelgader er meget velfungerende, og trafikken afvikles på cyklisternes betingelser. I 1996 blev de første nedtællingssignaler for cyklister opsat i Zwolle i udvalgte lyskryds og evaluering viste, at ventetiden blev opfattet som 50 % kortere for cyklisterne, og cykling for rødt lys blev reduceret.



Figur 9 – Cykelrundkørsel i Zwolle (Fietsrotonde).



Figur 10 – Tidlig afgang fra hotellet i Utrecht med bedre vejr end dagen forinden.



Figur 11 – Regnsensor i toppen af en mast.



Figur 12 – Studietursgruppen inspicerer cykelrundkørslen i Zwolle.



Figur 13 – Enkelte så sit snit til at komme i tv.



Figur 14 – Et skraldenet placeret langs cykelstien

Cykelstierne i Zwolle er desuden af høj kvalitet, de er belagt med rød asfalt, og der er cykelgader i beboelsesområderne, hvor der maksimalt må køres med 30 km/t. Derudover har Zwolle indført nogle usædvanlige cykeltiltag, såsom opsætning af regnsensorer, der kan give prioritet og bedre fremkommelighed for cyklister i signalkryds samt opførelsen af en speciel rundkørsel, der kun giver fuld passage for cyklister, men ikke bilister². Af mere gængse cykeltiltag kan udover en veludviklet cykelinfrastruktur nævnes pakke- og postcykeludbringningsordninger, cykeltaxaer, sundhedskampagner (Fiets je Fit!) og uddelegering af cykelrutekort til nye tilflyttere.

Udover at cykle i Zwolles gader samt se og opleve diverse cykeltiltag på første hånd såsom regnsensoren, cykelrundkørslen, signalreguleringer med nedtællingsviser, cykelskraldenet mm., besøgte studietursgruppen også Deltion Campus, en teknisk skole i Zwolle med 12.000 elever, der har fortaget adskillige initiativer for at få eleverne til at cykle mere til og fra skole. Heriblandt var et pilotprojekt, hvor skolen har fået specialdesignet 20 cykler, som de udleverede gratis til nogle elever mod, at disse passede og plejede cyklerne samt benyttede dem til og fra skolen.

Efter besøget på den tekniske skole, fik studietursgruppen også mulighed for at cykle på en cykelmotorvej, der er med til at koble Zwolles stinet sammen med nabobyerne, inden at turen gik tilbage til stationen og videre mod Groningen.



Figur 15 – En nordjyde alene på en motorvej – i dette tilfælde er det dog en cykelmotorvej.

² https://www.youtube.com/watch?v=fR5iX7OHSZU&feature=youtuibe_gdata_player

Groningen

I Groningen mødtes studietursgruppen med Cor van der Klaauw, der har arbejdet 5-6 år i afdelingen for transport og trafik for Groningens Provins. Efter at have lejet cykler og kørt til Groningens Provins-bygning, gav Cor en præsentation om cyklismen i Groningen.

Groningen er den største by i den nordlige del af Holland og den 7. største i Holland med ca. 190.000 indbyggere, hvoraf ca. 50.000 er studerende. Byen dækker et areal 84 km² og der er ca. 85.000 husstande. Groningen har mange pendlere til byen i hverdagene og regner med, at det stiger til 215.000 per dag i 2020. 75 % ankommer i bil og 15 % med kollektive transportmidler, og det er hovedsageligt fra de sydlige egne, at de fleste ankommer. Således er der trængselsproblemer på hovedvejene i myldretiden.

Desuden ligger der adskillige store rejsemål placeret tæt på bycentrum, heriblandt et hospital, et stort naturgasselskab, et universitet og mange butikker. For blandt andet at få færre biler i bymidten introducerede og implementerede Groningen deres Traffic Circulation Plan (VCP) i 1977, som sidenhen er blevet en stor succes for cykelkulturen i byen. Overordnet opdelte planen byens centrum i fire dele, hvorimellem det ikke var muligt for bilister at køre. For at komme fra den ene del til den anden var bilister altså tvunget til at benytte ringvejene, hvorimod cyklisterne kunne bevæge sig frit. Samtidig blev parkeringspladser for bilister etableret nær de indre ringveje, parkering i bymidten blev gjort meget tidsbegrænset, der blev lavet flere pladser og rum for fodgængere i den indre by, og butikker med diverse varer blev flyttet ind til bymidten. Groningen oplevede nogle starts vanskeligheder ved evalueringen af planen i 1980, hvor byen fik et dårligt ry i befolkningen og blev opfattet, som en by man ikke kunne komme til i bil. Antallet af besøgende til byens centrum og brugen af cyklen var desuden ikke ændret i niveau. Dette gjorde, at Groningen igangsatte nogle renoveringsprojekter af bymidten, forbedrede levevilkårene for beboerne og anlagde flere beboelsesområder i nærheden af og inde i bycentrum, hvilket fik tingene til at vende.



Figur 16 – Udlevering af cykler i Groningen.



Figur 17 – Cor holder oplæg om cyklismen i byen.



Figur 18 – Studietursdeltagerne følger opmærksomt med i oplægget samtidig med at seancen optages af et fransk/tyisk tv-hold.

I dag vurderes planen som en stor succes for byen. Cykelniveauet i byen er steget fra 30-35 % til 59 %, hvilket er det største nogen steder i verdenen. Næsten 80 % af alle indbyggerne bor i dag indenfor 3 km af bycentrum og byen betragtes som meget kompakt og cykelvenlig.

Generelt har Groningen i dag investeret massivt i cykeltrafikken igennem mange år, og de har omkring 200 km cykelstier/cykelbaner, hvoraf 80 % er asfalteret. Cykelruterne er af høj kvalitet, ofte belagt med rødt asfalt og der er en generel hastighedsgrænse på 30 km/t i den indre by. Byens succes med cyklismen har dog afført nye problemer bl.a. med manglende cykelparkeringsmuligheder og cykeltveri. Således er der mange parkerede cykler udenfor stativer og årligt stjæles der omkring 3.000 cykler. Der findes 4 bemandede gratis cykelcentre i bymidten.

Ved stationen er der 2.700 bevogtede betalingscykelparkeringspladser og 4.200 gratis stativer, hvor der er personale, som holder opsyn. Cyklerne flyttes til et depot efter 12 dage uden brug. Desuden er cykelstien ført igennem cykelcenteret, hvilket blandt andet gør det let at komme til og fra sin cykel. I hele stationsområdet er der i alt 9.500 cykelstativer.

For at imødekomme problemer med cykelparkering uden for stativerne har Groningen haft succes med at placere røde løbere ved butiksarealerne, der tydeligt indikerer ganglinjen. Af andre infrastrukturmæssige cykelløsninger kan nævnes etableringen af 20 cykelbokse i lyskryds i Groningen samt at Groningen ligesom Zwolle har indført adskillige signalreguleringer med særskilte cykelfaser, hvor cyklisterne fra alle retninger får grønt i samme periode, mens bilisterne skal holde tilbage.



Figur 19 – Diverse indtryk fra Groningen.

Torsdag den 12. september

Torsdag morgen gik turen til Eindhoven og 's-Hertogenbosch i den sydlige del af Holland, hvor cykling er lidt mindre udbredt end i de centrale og nordlige egne af Holland.

Eindhoven

Om formiddagen ankom cykelambassaden til rådhuset i Eindhoven, hvor Bas Braakman tog imod. Bas Braakman er koordinator for cykelområdet i Eindhoven kommune og han startede med at introducere byen.

Eindhoven har et indbyggertal på 210.000, hvilket gør den til den femte største by i Holland, men byen er blevet planlagt til en befolkning på 400.000. Byen er nybygget fra 1950'ere efter at store dele blev ødelagt af bombardementer under 2. verdenskrig. Således er store dele af byen også planlagt efter byplanlægningsidealerne i 50'erne, og 60'erne, hvor bilisme og industrien var i centrum. For Eindhoven var specielt bil- og lastbilfabrikanten Van Doorne's Automobielen Fabrik (DAF) og elektronik giganten Philips ansvarlige for den økonomiske vækst. Dette gav sig blandt andet udtryk i brede veje og korridorer, som i dag skaber store barrierer for bløde trafikanter. Desuden er byens modal split ikke særlig bæredygtig med en kollektivtrafiksandel på omkring 4-8 %.

Eindhoven er altså kendetegnet som en by med fokus på bilismen, og hele 7 motorveje er forbundet til byen. Dog er ringvejssystemet om byen ikke fuldendt på byens østlige side, hvilket blandt andet er med til at gøre, at byen lider af meget gennemkørende trafik. Dette fokus på bilismen har været medvirkende til at gøre komforten ringe for cyklister i Eindhoven, samt givet dem lange ventetider ved signalreguleringer mm.

For at forbedre vilkårene for cyklister i Eindhoven lavede byen en cykelhandlingsplan (Bicycle Action Plan), der skulle løbe fra 2009 til 2013 med i alt 101 cykelinitiativer. I planen blev der fokuseret på at lave hele korridorer cykelvenlige frem for blot enkelte tiltag rundt omkring i byen. Således fokuserede kommunen på at skabe et sikkert og komfortabelt cykelnetværk med dertilhørende cykelparkeringspladser. Flere cykelstier blev asfalteret i modsætning til den flisebelægning, der stadig er dominerende flere steder i Eindhoven i dag, nogle signalreguleringer blev omdannet til rundkørsler, enkelte cykelgader blev indført og bilister fik pålagt vigepligten flere steder i byen. Desuden har byen fået etableret nogle tunneller og broer, således at cyklisterne og bilister ikke kommer i konflikt med hinanden.



Figur 20 – Foredrag i Eindhoven.



Figur 21 – Flisebelægning kan medføre nedsat komfort for cyklister og øget utryghed.



Figur 22 – Cykelgade i Eindhoven.



Figur 23 – Studietursgruppen på vej til Hovenring.



Figur 24 – Et Park & Ride-anlæg ved en af indfaldsvejene til Eindhoven.



Figur 25 – Cykler parkeret i et Lock'n'Go system.

Et eksempel på en unik løsning, hvor cyklister og motoriserede trafikanter adskilles, er Hovenring. Hovenring er en hævet rundkørsel for cyklister anlagt ovenover et stort signalreguleret kryds mellem to centrale indfaldsvej til Eindhoven. Hovenring blev anlagt for at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden i krydset og den åbnede for offentligheden den 29. juni 2012. Rundkørslen består af en 70 meter høj pylon, hvortil 24 kabler, der holder rundkørslen ophængt, er fastspændt. Hovenring er således samtidig et varetegn og præstigeprojekt for Eindhoven, og samlet har rundkørslen kostet 20 mio. €.

Udover disse infrastrukturmæssige tiltag har Eindhoven også iværksat en række initiativer og cykelkampanjer for at få flere til at prioritere cyklen. Dette gælder blandt andet kampagnen CARMA (Cycling Awareness Raising and Marketing), der løb fra maj 2010 til maj 2013, og hvor seks europæiske byer (inklusive Eindhoven) har forsøgt, at øge deres image som cykelvenlige og sikre byer, samtidig med at de forsøgte at få flere til at benytte cyklen.

Et andet eksempel omhandler et initiativ, hvor folk, der lader bilen stå og i stedet benytter kollektive transportmidler, tilbydes at låne en klapvogn til deres færd i byen. Dette initiativ er rettet imod børnefamilier for at få flere af disse til at tage kollektiv transport – og undgå at de i stedet investere i en bil.

Desuden har Eindhoven lige udarbejdet en langtidsvision "*Eindhoven en route*", hvor målet er at forbedre bylivet, skabe økonomisk vækst, mindske trængselsproblemerne og gøre byen mere bæredygtig frem mod 2040. I planen har byplanlæggere, økonomer samt ansatte indenfor miljø, klima og sundhedsområdet mm., arbejdet sammen på tværs af sektorerne for at skabe en så robust plan som mulig.

's-Hertogenbosch

Om eftermiddagen torsdag den 12. september fortsatte studieturen til 's-Hertogenbosch (Den Bosch i folkemunde). Her blev vi modtaget i byens flotte rådhus af Jan Hoskam, der er byrådsmedlem, og han gav en kort velkomsttale. Efterfølgende gav Arnold Bongers og Koen van Waes, der er henholdsvis trafikingeniør og trafikplanlægger i 's-Hertogenbosch kommune, et mere uddybende foredrag om byens trafik og cykeltiltag.

Arnold startede med at vise nogle billeder fra en privat cykeltur til Danmark, og derefter satte han en kortfilm på om, hvorledes cyklismen startede i Holland³. Der var mange ligheder med Danmark.

's-Hertogenbosch er en historisk by med en del turisme og rekreative arealer med 3 større floder løbende igennem byen samt flere mindre kanaler. I alt er der i dag ca. 140.000 indbyggere i Den Bosch, som dækker et areal på 9.100 hektar.

I 2000 scorede 's-Hertogenbosch lavt på en lang række evalueringsparametre om cyklismeniveauet i byen (herunder kategorier som komfort, cykelparkering, cykelbrug, trafiksikkerhed, tilfredshed mm.). Dette fik politikerne til at fokusere på at forbedre forholdene for cyklisterne i byen, og derfor blev der lavet en mobilitetsplan, hvis formål det var at ændre byens modalsplit frem mod 2015.

I planen blev der fokuseret på at lave et sammenhængende, direkte, attraktivt, sikkert og komfortabelt cykelnetværk i Den Bosch med cykelgader, shared space arealer og rundkørsler i stedet for signalreguleringer. I dag er der således omkring 300 km cykelstier i Den Bosch, hvoraf en stor del er belagt med rødt asfalt. Desuden skulle antallet af cykelparkeringspladser og gratis bevogtede cykelparkeringspladser i byen øges. Dette skete blandt andet på bekostning af nogle bilparkeringspladser samt ved anlæggelsen af cykelparkering under 's-Hertogenbosch station. I øvrigt blev der anlagt nogle Park & Ride-anlæg, der med stor succes bliver benyttet i dag, blandt andet fordi de tilbyder bilisterne at låne en cykel eller tage bussen gratis samt at kunne parkere billigere end tilfældet er i midtbyen.

Desuden blev flere kampagner igangsat blandt andet *lekker fietsen*, der var med til at skabe en cykelkultur i byen.

Overordnet blev der investeret 19 mio. € til at fremme cyklismen og sammenlagt fik man øget antallet af parkerede cykler samt antallet af cyklister på hovednetværket, således at cykelandelen kom op på 37 % i 2010.

Denne udvikling var medvirkende til at 's-Hertogenbosch blev kåret som årets cykelby i Holland i 2011.



Figur 26 – Præsentation i rådhusets flotte lokaler.



Figur 27 – Bevogtet cykelparkeringskælder med bl.a. opladningsstandere for el-cyklar.



Figur 28 – Rundkørsel med dobbeltrettet cykelsti.

³ <http://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o>

Fredag den 13. september

Houten

På studieturens sidste dag gik turen til Houten inden hjemrejsen til Danmark senere på dagen. Efter at checket ud af hotellet, taget toget til Houten, opmagasineret bagagen og lejet cykler i Houten cykeltransferium, viste Herbert Tiemens, cykelprojektleder hos Region Utrecht, og André Botermans, byplanlægger hos Houten kommune, rundt i Houten.

Houten er en by, der ligger ca. 9 km sydøst for Utrecht centrum og har omkring 50.000 indbyggere. Byen dækker et areal på ca. 5 km², hvor der er omtrent 18.500 boliger. Den moderne del af Houten blev designet fra 1966 og frem, men især fra 1979, hvor anlæggelsen af 10.000 boliger startede, steg befolkningstallet markant.

Byplanlægningsmæssigt er Houten unik, fordi byens design og infrastruktur opfordrer beboerne til at rejse med cykel og/eller tog frem for brug af bil. Således har cyklisterne et cykelstinetværk, der forbinder byens centrale funktioner med grønne områder, og som er fuldstændig adskilt fra bilisternes netværk. For at komme mellem forskellige dele af byen er bilister nødsaget til at benytte byens ringveje. Mange af skæringer mellem vejnettet og cykelstinettet sker i forskellige niveauer, hvilket giver god fremkommelighed, tryghed og trafiksikkerhed for cyklisterne i byen. Byen er også en af de sikreste byer i Holland og i 2008 blev Houten valgt til årets cykelby i Holland.



Figur 29 – Cykelparkering og -udlejning i umiddelbar forbindelse med togperronen.



Figur 30 – Testforsøg med vindafskærmning med 40 % luftgennemstrømning.

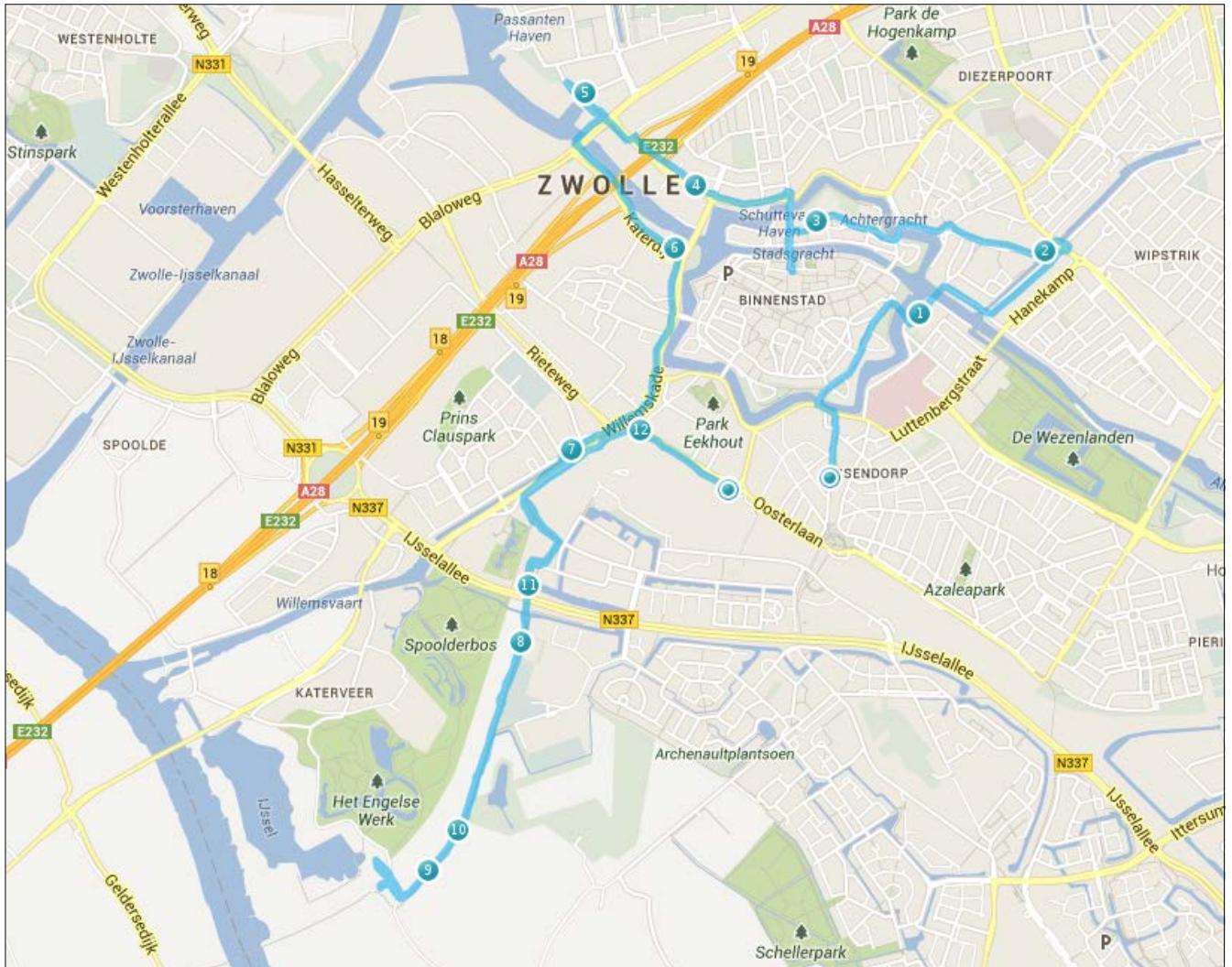


Figur 31 – Diverse indtryk fra Houten

Cykelruter

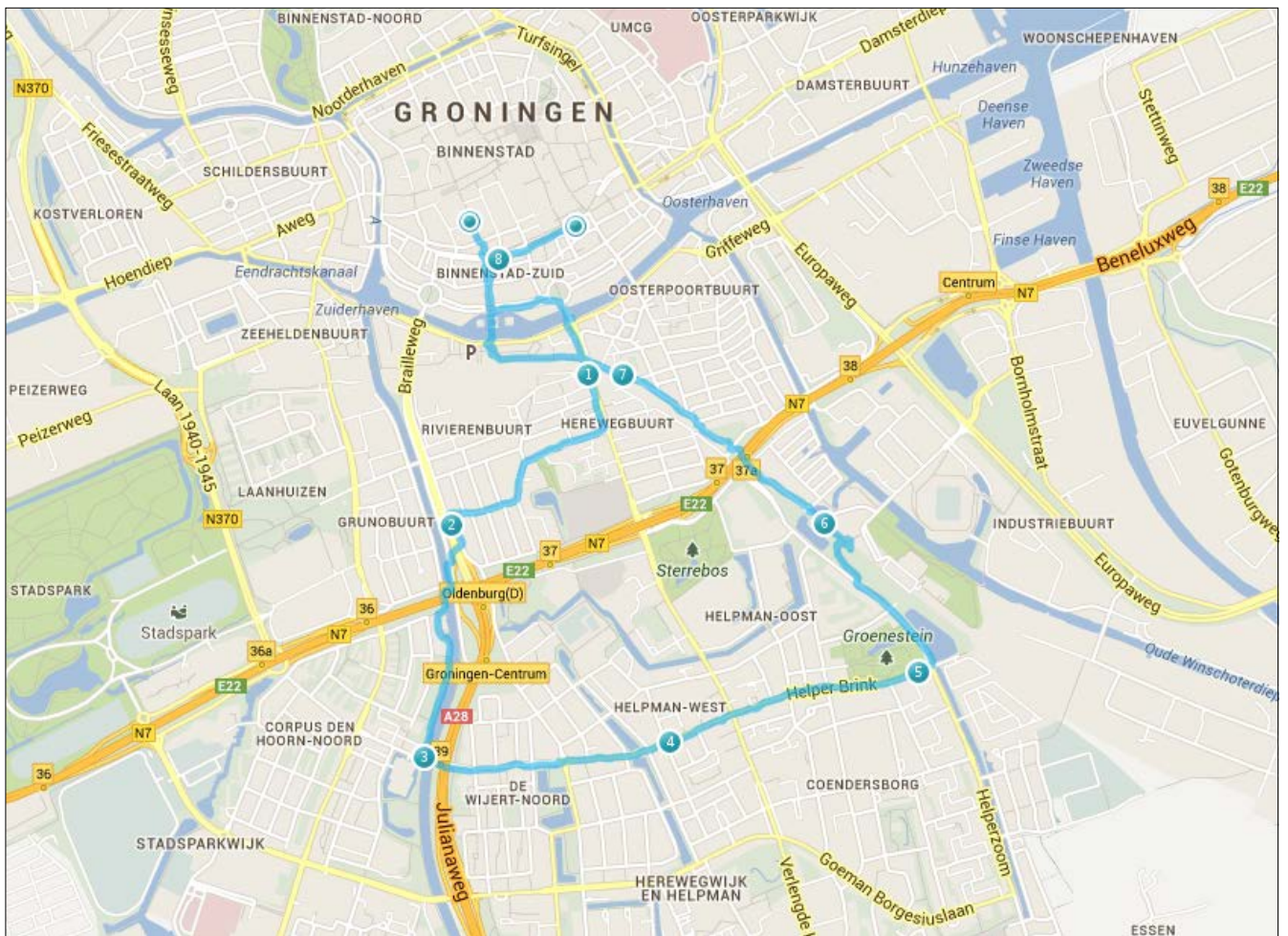
Onsdag den 11. september

Zwolle



Figur 32 – Cykelruter onsdag formiddag i Zwolle.

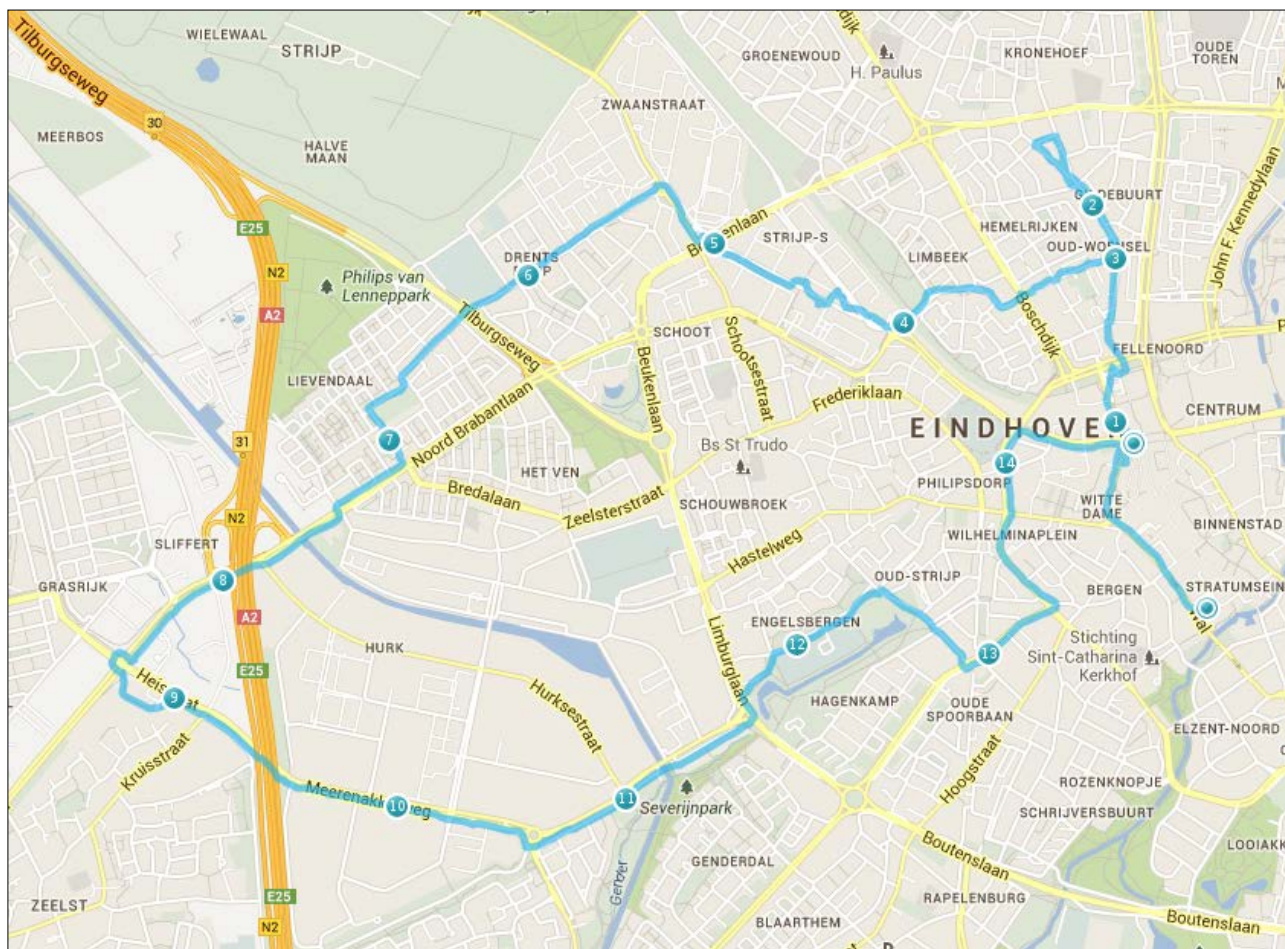
Groningen



Figur 33 – Cykelruten onsdag eftermiddag i Groningen.

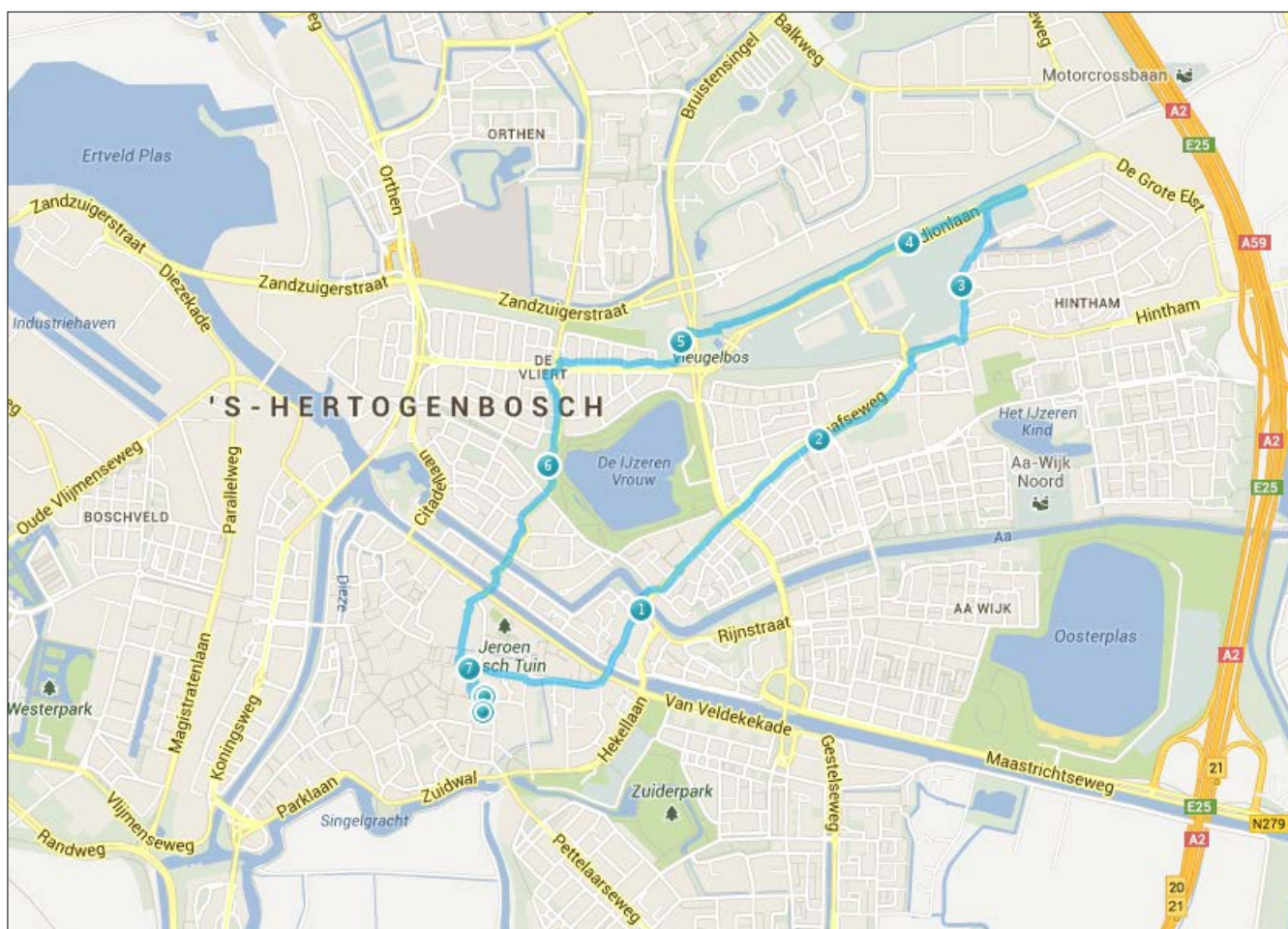
Torsdag den 12. september

Eindhoven



Figur 34 – Cykelruten torsdag formiddag i Eindhoven.

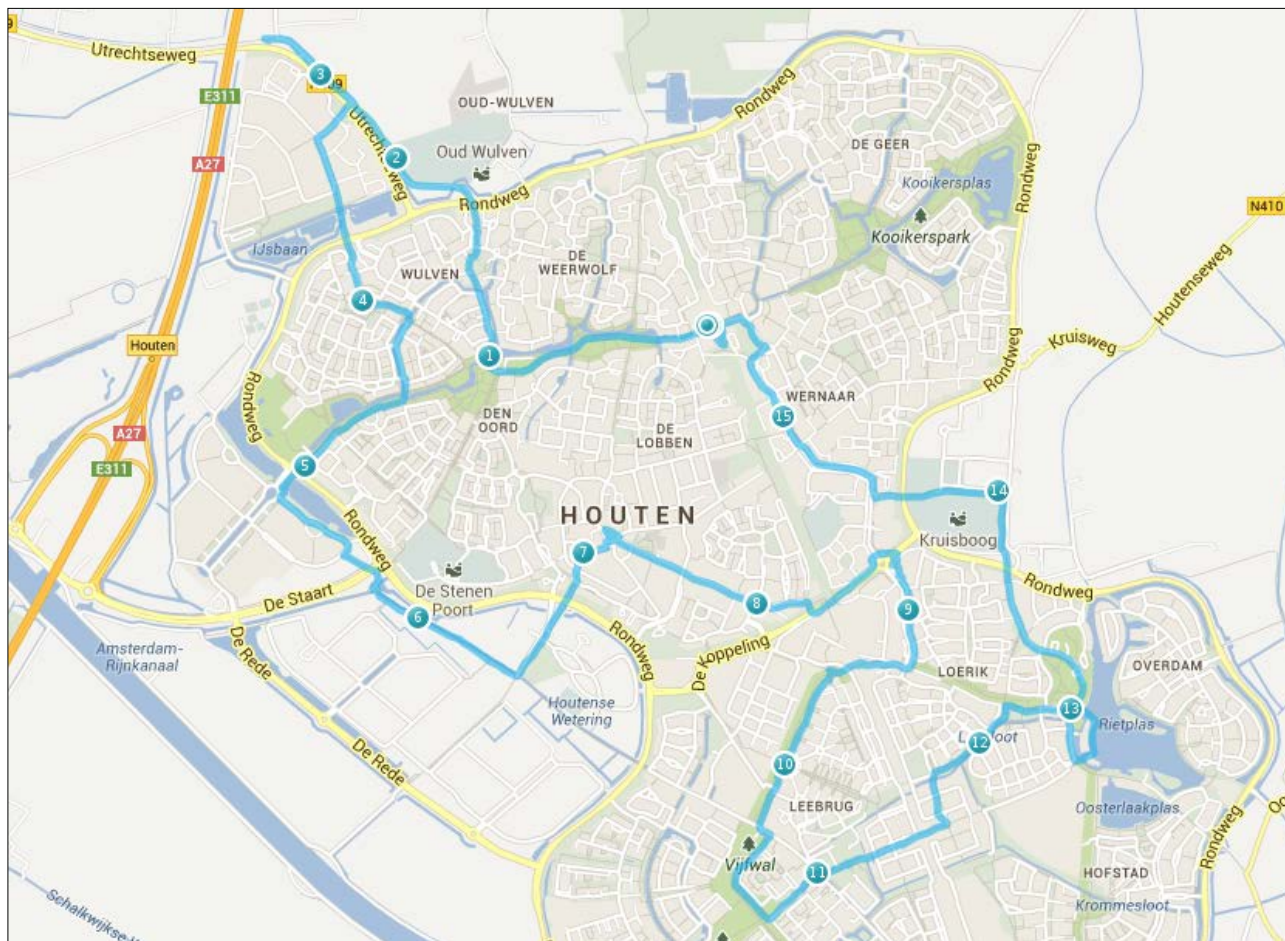
's-Hertogenbosch



Figur 35 – Cykelruten torsdag eftermiddag i Den Bosch.

Fredag den 13. september

Houten



Figur 36 – Cykelruten fredag formiddag i Houten.

Deltagerliste

Navn	Virksomhed	Mail	Telefon
Juan Pablo Celis Pfeifer	Aarhus Kommune	pace@aarhus.dk	2757 8816
Troels Andersen	Odense Kommune	ta@odense.dk	2910 4551
Niels Hoe	HOE360 Consulting	niels@hoe360consulting.dk	5380 2922
Erik Kjærgaard	Atkins	Erik.Kjaergaard@atkinsglobal.com	4020 1858
Mai-Britt Aagaard Kristensen	Cyklistforbundet	MAK@dcf.dk	4070 8377
Charlotte Kjær Petersen	Gottlieb Paludan Architects	ckp@gottliebpaludan.com	4171 8235
Marianne Dyrbye Weinreich	Veksø	maw@vekso.com	2126 9086
Malene Nielsen	Cowi	MKNI@cowi.dk	5640 7729
Birgit Berggrein	Randers Kommune	bibe@randers.dk	8915 1672
Johanne Krogh	Randers Kommune	johanne.krogh@randers.dk	8915 1899
Britt Møller	Randers Kommune	majbritt.moller@randers.dk	8915 1539
Anne Marie Lautrup Nielsen	Aalborg Kommune	aml-teknik@aalborg.dk	9931 2307
Lone Andersen	Frederiksberg Kommune	Loan04@frederiksberg.dk	2898 4211
Søren Arildskov Rasmussen	Gottlieb Paludan Architects	sa@gottliebpaludan.com	4171 8238
Walther Bach Knudsen	Cyklistforbundet	waltherknudsen@gmail.com	2972 8725
Trine Bunton	Rambøll	TBN@ramboll.dk	5161 7795
Marie Brøndum Bay	Københavns Kommune	A80P@tmf.kk.dk	3366 4686
Lars Gemzøe	Gehl Architects	Lars@gehlarchitects.dk	2672 6102
Lars Moustgaard	Vejdirektoratet	lam@vd.dk	7244 3041
Finn Schultz Rasmussen	Frederikshavn Kommune	FIRA@frederikshavn.dk	9845 6219
Henrik Christoffersen	Middelfart Kommune	henrik.christoffersen@middelfart.dk	8888 4880
Martin Simonsen	Skanderborg Kommune	martin.simonsen@skanderborg.dk	8794 7771
Lasse Raasgaard Mathiesen	Atkins	Lasse.Mathiesen@arkinsglobal.com	5251 9386

Liste over kontaktpersoner

Navn	Virksomhed	Mail	Telefon
Lesley Valies	ProRail	lesley.valies@prorail.nl	+31 6 2651 6588
Tjerk van Impelen	POS	t.van.impelen@utrecht.nl	
Tom Godefrooij	Dutch Cycling Embassy	tom.godefrooij@dutchcycling.nl	+31 3 0230 4521
Aletta Koster	Dutch Cycling Embassy		
Willem Bosch	Gemeente Zwolle	wa.bosch@zwolle.nl	+31 3 8498 2765
Ilse Bloemhof	Gemeente Zwolle	i.bloemhof@zwolle.nl	
Cor van der Klaauw	Provincie Groningen	c.j.vander.klaauw@provinciegroningen.nl	+31 5 0316 4374
Bas Braakman	Municipality of Eindhoven	b.braakman@eindhoven.nl	+31 6 4688 1372
Arnold Bongers	Gemeente 's-Hertogenbosch	acm.bongers@s-hertogenbosch.nl	+31 7 3615 5664
Koen van Waes	Gemeente 's-Hertogenbosch		
André Botermans	Gemeente Houten	andre.botermans@houten.nl	+31 6 4172 0339
Herbert Tiemens	Bestuur Regio Utrecht	h.tiemens@regioutrecht.nl	+31 3 0286 2565