



Rapport fra studietur til Nederland

UTRECHT OG AMSTERDAM

18.-20. OKTOBER 2017

Innholdsfortegnelse

Hvem, hva og hvor.....	3
Faglig rapportering	3
Oppsummering og nytteverdi av turen.....	3
Vedlegg 1: Program	5
Vedlegg 2: Diverse kontaktinfo	6
Vedlegg 3: Kart over Amsterdam med sykkel severdigheter.....	7
Vedlegg 4: Kart og info fra sykkelbefaring i Utrecht	8
Vedlegg 5: Faglig rapportering 6. desember 2017	18

Hvem, hva og hvor

Ian Markey, Prosjekt E18 Vestkorridoren

Arne Olavson Flothyl, Veg- og gateplanleging Oslo 2

Maria Kielland Krag, Veg- og gateplanleging Oslo 2

Matilde Anker, Veg- og gateplanleging Oslo 1

Alle fra Statens vegvesen Region øst

Studietur til Nederland 18.-20. oktober 2017: Utrecht og Amsterdam.

Formål og begrunnelse for studietur

Prosjekt E18 Vestkorridoren innehar en betydelig satsning på sykkel og kollektivtransport. Vår søknad var begrunnet i at vi som jobber med prosjektet ønsket å studere løsninger for syklistene ved kollektivknutepunkter rundt byer i Nederland/Belgia/Tyskland. For å lykkes med prosjektets mål om økt transportandel for sykkel er det viktig med smidige og trygge overganger mellom sykkel og buss/tog. Vi ønsket å bruke studieturen til å befare, erfare og få informasjon om bl.a.:

- Sykkelveger som leder til knutepunkt – ekspressykkelveger
- Overgang fra ekspressykkelveger til sykkelparkeringsarealer: systemskifter og «shared space»
- Utforming av sykkelparkeringsanlegg
- Areal/tidsplanlegging av overgang mellom transportformer
- Design, lesbarhet og skilting
- Ivaretagelse av langdistansesyklistene (turer over 3 -5 km) i tettbebygd strøk og i byrom

I utgangspunktet tenkte vi oss å se anlegg i to land, men dette lot seg ikke gjøre tidsmessig. I stedet bestemte vi oss for å besøke Utrecht og Amsterdam i Nederland, byområder der tilrettelegging for syklistene jevnt over er blitt høyt prioritert. Byene ble også valgt med tanke på at det er pågående prosjekt i kollektivknutepunkt som er sammenliknbare med situasjoner vi har i vårt prosjekt E18 Vestkorridoren.

Vi ønsket i tillegg tid til å sykle enkelte strekninger for på best mulig måte å kunne tilegne oss erfaring med de ulike løsningene som er valgt for langdistansesykling og tilrettelegging generelt.

Innvilget søknad har Mime nr 16/129449 UO.

Faglig rapportering

6. desember 2017 ble det avholdt faglig rapportering fra studieturen for prosjektgruppa på prosjekt E18 Vestkorridoren. Dette ble gjort i form av en 40 minutters presentasjon, se vedlegg.

Oppsummering og nytteverdi av turen

Som det fremgår av presentasjonen 4 hadde studieturen stor relevans og overføringsverdi til både arbeidet med Lysaker kollektivknutepunkt og E18 Lysaker-Ramstadsletta. Dette omfatter blant annet:

Utrecht: Nederlands største jernbanestasjon med 285 000 reisende om dagen. Omfattende tilrettelegging for sykling ved knutepunktet og ellers i byen.

- Verdens største sykkelhotell: 12 500 plasser når ferdigstilt. Se presentasjon for bilder.
- Omfattende byutvikling rundt knutepunktet med både næring og bolig.
- Godt tilrettelagt for sykling, gående ikke prioritert. Bilen ofte på «besøk».
- Mange ulike løsninger for sykkeltilrettelegging, se vedlagte presentasjon.
- Sterk kultur for sykling. Det er vanlig med 2 sykler per person. Sykler fra hjem- stasjon, ny sykkel på stasjon i byen- jobben. Lav standard på sykler, ikke hjelm, lykt, ringeklokke.
- Transformasjon av gammel jernbanelinje til sykkelveg med beplantning, møblering og godt vedlikeholdt.
- Shared space: Transformasjon av femarmet vegkryss til plass hvor bilen er på besøk. Prioritet for syklende og gående.
- Broer: Godt tilrettelagt og tydelig merket adskilt for gående og syklende.
- Undersider av broer: Flere eksempler, med overføringsverdi til Lysaker. Se presentasjon for bilder.
- Støytiltak langs motorveg: Fem meter høye skjermer medførte at støyen var tilnærmet fraværende. Under motorvegen var det ikke mulig å høre trafikk fra de 12 feltene over.

Amsterdam Zuid: Omfattende byutviklingsprosjekt rundt kollektivknutepunkt mellom Schiphol og Amsterdam sentrum.

- Felles organisasjon for koordinering av alle planarbeider og sørge for enhetlig kommunikasjon til publikum.
- Et infosenter sentralt i området som viser modeller, og åpent hver dag. Her er det noen å kontakte og som kan gi svar, eller videre henvisning.
- Modell som viktig verktøy for formidling.

Vi hadde godt utbytte av kontaktpersonene vi hadde skaffet oss på forhånd og som vi møtte på turen. I Utrecht var vi første dag på sykkelbefaring sammen med sykkelentusiast Mark Wagenbuur (se vedlegg for sykkelrute og info). På befaringen fikk vi en oversikt over byen og pågående prosjekt i tillegg til at det var en god måte å se og teste ut konkrete løsninger i praksis.

Vedlegg 1: Program

Onsdag 18. oktober

- 06.30 Oppmøte på Gardermoen, innsjekk SAS
- 08.20 Avgang med SK821, Amsterdam (Schiphol) kl. 10.10
- 11.18 Tog IC 3539 mot Venlo, fremme i Utrecht kl. 11.49, taxi til hotellet
- 12.15 Innsjekk på Eye Hotel i Utrecht (Wijde Begijnestraat 1-3), lagret bagasje og hentet ut sykler
- 13.00 Lunsj med Mark Wagenbuur (han møtte oss på hotellet og anbefalte sted i sentrum)
- 14.00 Gaidet sykkelturn med Mark Wagenbuur, endte opp igjen på hotellet ca. kl. 17.00
- 19.00 Felles middag på Darah, afgansk restaurant, Oudegracht aan de Werf 161

Torsdag 19. oktober

- 09.30 Utsjekk (tok med bagasje og lagra på stasjonen), taxi til CU2030, Stadsplateau 1
- 10.00 Faglig program og informasjon om CU2030 v/Tjerk van Impelen (City of Utrecht)
- 15.00 Sen lunsj i stasjonsbygningen
- 15.53 Tog til Amsterdam, IC 852 mot Schagen, fremme kl. 16.20
- 17.00 Innsjekk på Swisshotel i Amsterdam (Damrak 96)
- 20.00 Middag og sosial hyggekveld i bydelen Jordaan

Fredag 20. oktober

- 09.00 Utsjekk, lagre bagasje på hotellet (for de som skulle reise hjem)
- 09.15 Avreise fra hotellet til Nieuwmarkt metro station (ca. 700 m å gå)
Metro 51 til Amsterdam Zuid ca. kl. 09.30
- 10.00 Faglig program og omvisning hos CycleSpace, kontaktperson Folkert Lodewijks
Info om CycloSpace og prosjekter v/Maud de Vries
Info fra Amsterdam regionale transportkontor v/Sietze Faber
- 11.30 Omvisning og presentasjon på informasjonssenteret til «Zuidasdok», Zuidas
- 13.00 Lunsj – faglig program slutt, fritid
- 16.30 Tog til Schiphol for de som skulle hjem
- 19.05 Avgang SK828, fremme i Oslo kl. 20.55

Vedlegg 2: Diverse kontaktinfo

Lenker

Mark Wagenbuurs nettside: [Bicycle Dutch](#)

City of Utrecht, CU2030, prosjekter: <http://cu2030.nl/page/all-projects>

CycleSpace: <https://cyclespace.org/>

HelloBike app: <https://hello-bike.net/en>

Zuidas: www.zuidas.nl

Kontaktpersoner og informanter på turen

Bicycle Dutch: Mark Wagenbuur +31 6 1007 6416 - info@bicycledutch.nl

CU2030: Tjerk van Impelen, +31 30-286 96 50 - POS_MB_STATIONSGEBI@utrecht.nl

CycleSpace: Folkert Lodewijks, +31 64-847 14 21 - folkertlodewijks@gmail.com

CycleSpace: Maud de Vries - maudfortknox@gmail.com

City of Amsterdam: Sietze Faber

Adresser

Eye hotel Utrecht, Wijde Begijnestraat 1-3

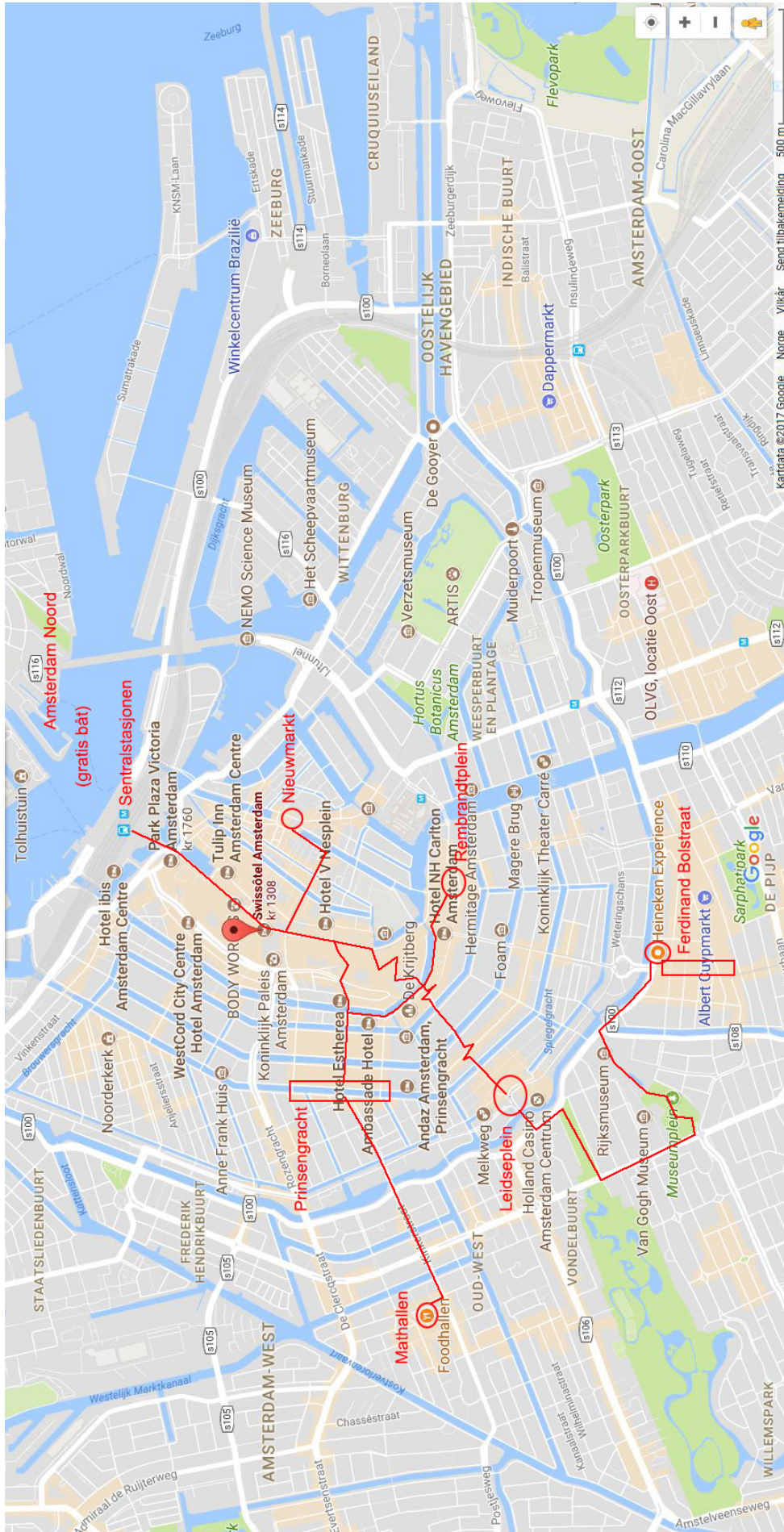
City of Utrecht, CU2030, Stadsplateau 1

Swissotel Amsterdam, Damrak 96

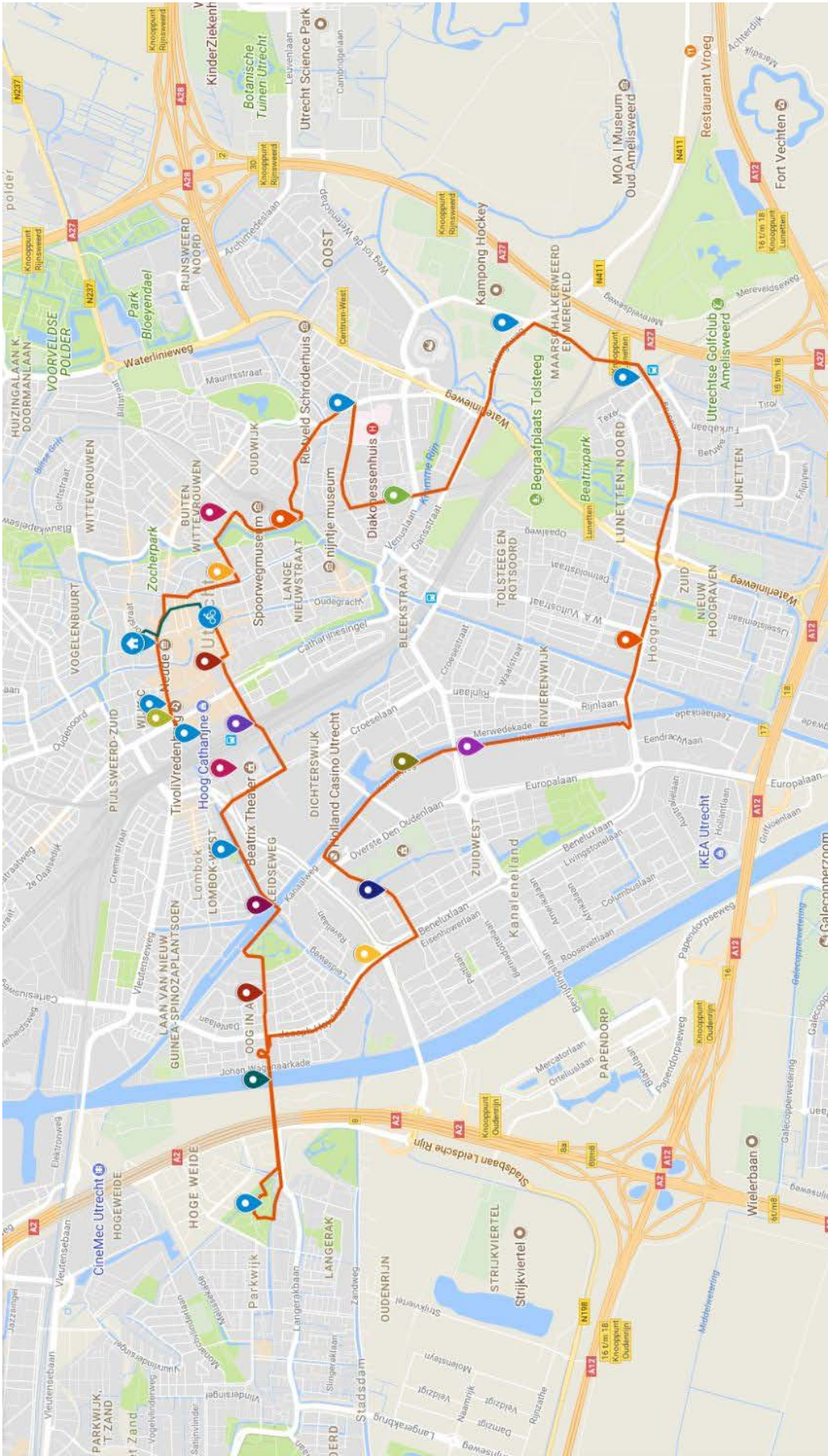
CycleSpace HeadQuarters, Mahlerplein v/Amsterdam Zuid

Zuidas, Centrale hal, Stravwinskylaan 59, Amsterdam Zuid

Vedlegg 3: Kart over Amsterdam med sykkel severdigheter



Vedlegg 4: Kart og info fra sykkelbefaring i Utrecht

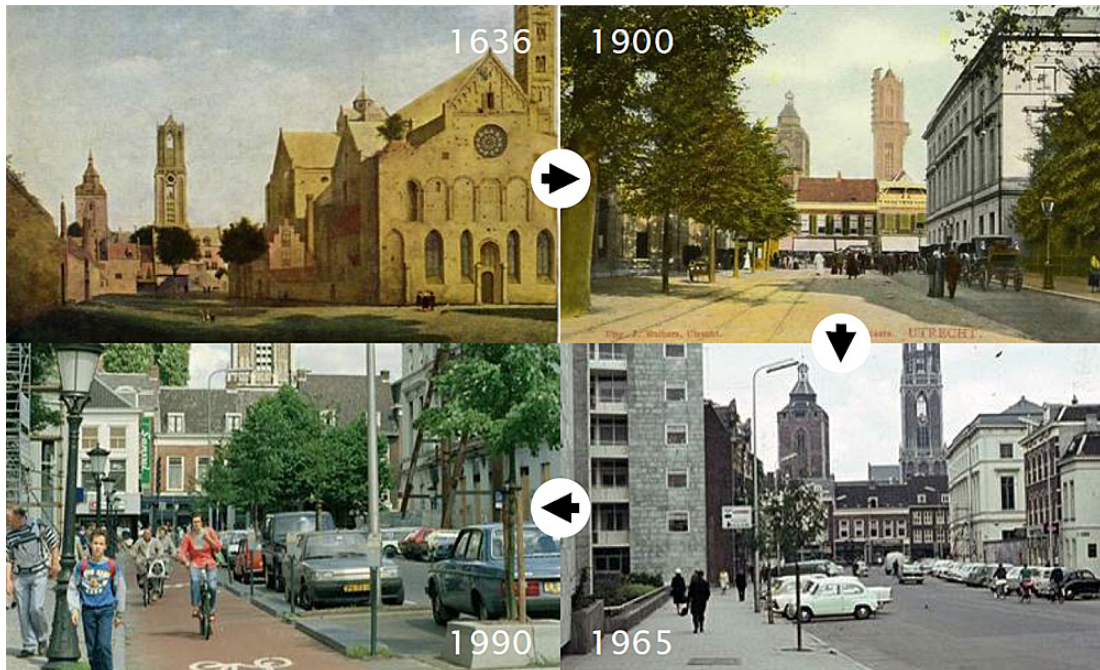


Cycle Tour Utrecht, the Netherlands | Wednesday 18 October 2017

1. Reconstructed entrance to the historic city center (2015)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/22/reconstruction-of-st-marys-place-in-utrecht/>

This street was improved for walking and cycling by removing through motor traffic and removing 55 car parking spaces at the request of the local shop and restaurant owners!



2. A new bridge for walking and cycling in Utrecht (2016)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/01/03/moreelsebrug-utrecht/>

Private/public funded bridge – Rabobank paid €9 million (\$10.3m) to make it easier for its employees to walk to the city centre in their lunch breaks. Total cost €15m (\$17.2m) Length 295m (968Ft). Stairs to station platforms designed, but not built. Owner of shopping mall prevents that, because of old agreements (1960s) with the city that all train passengers must walk through the mall. Stairs would give passengers an alternative route. In 2017, court ruled the agreements stand until number of passengers increases and extra exits must be built for safety reasons. Stairs can be added at any time: bridge is totally prepared for them.



3. The new cycle street in Leidseweg

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/08/30/celebrating-a-new-main-cycle-route-in-utrecht/>

Opened in August 2016 – Main cycle route to a new residential area of 100,000 people – Motor traffic uses alternative parallel route, built in 1959.



4. The cycle path atop a school

<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/04/11/the-dafne-schippers-bridge-is-open/>

Huge cycle bridge opened in May 2017 – An old school building was in the way, it was demolished and a new school building has the access ramp on its roof. Possible because school and bridge are city owned. – Height of tallest pylon 35m (155Ft) width deck 7m (23Ft) height over water 9m (29.5Ft) length 110m (361Ft) Cost of the bridge alone €7 million (\$8.03m).



5. A 4 kilometer (2.48m) long straight cycle path with priority

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/11/01/a-cycleway-thats-not-as-straightforward-as-it-seems/>

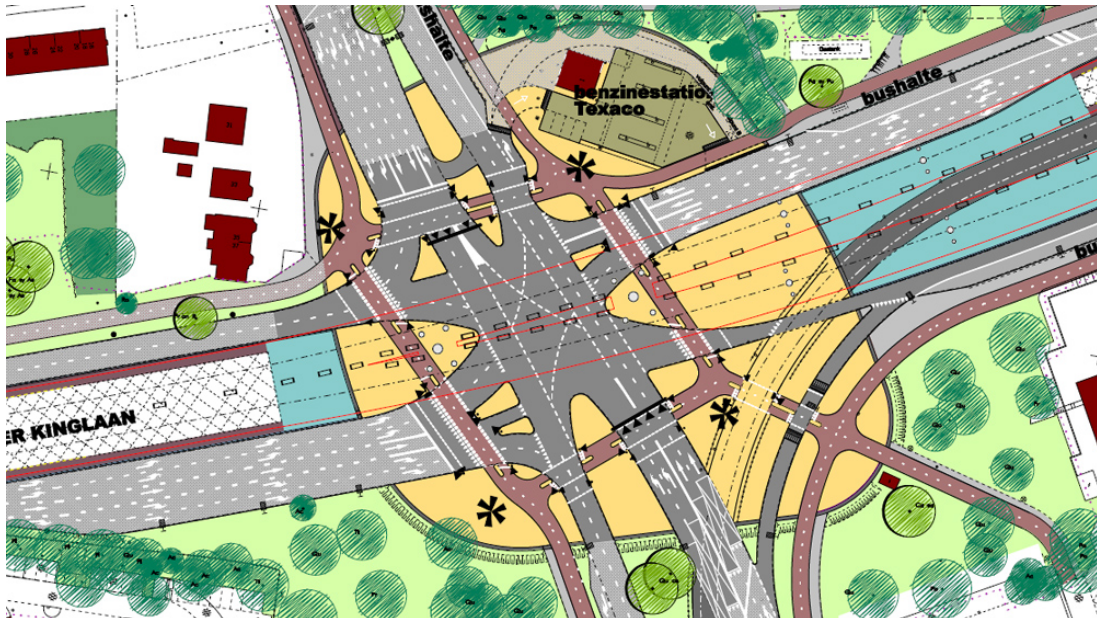
Alongside a pipeline for drinking water for Amsterdam that made building on top of it impossible.



6. Motor traffic fly over (2013)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2013/10/24/24-oktoberplein-fly-over-utrecht/>

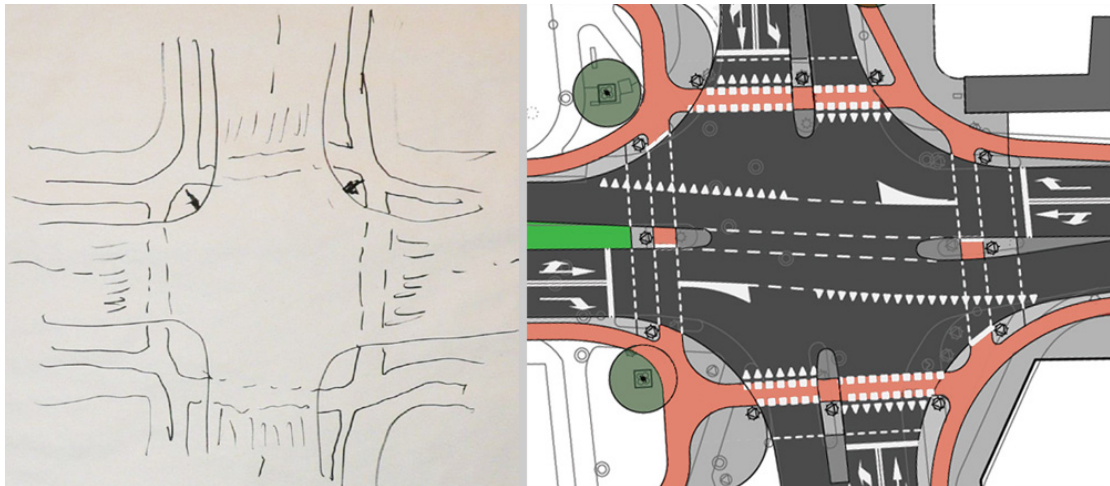
Huge intersection, but no barrier to cycling thanks to integrated design of bi-directional cycleways all around the ground level intersection. The fly over is only for motorised traffic.



7. Example of a typical protected intersection

<https://bicycledutch.wordpress.com/2014/02/23/junction-design-in-the-netherlands/>

This design of a protected intersection has been used for decades in the Netherlands



8. Main cycle route alongside a canal

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/01/19/main-cycle-routes-updated-in-utrecht/>

Upgraded cycle route 10 km (6.2m) from 2015. One of six main high speed cycle routes in the city.



9. Ring road reconstruction (2016)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/12/06/from-ring-road-to-city-boulevard/>

The city of Utrecht has decided there should no longer be roads with more than 1 lane per direction. The city ring road had 2x2 lanes here, now reduced to 2x1. (picture before situation)



10. Crossing a big road

<https://bicycledutch.wordpress.com/2012/03/24/huge-roads-do-not-have-to-be-huge-barriers/>

Example that a big road doesn't have to be a big barrier. Cycling infrastructure from the 1970s.



11. Reconstruction of a five-arm intersection (2016)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/09/27/designing-for-people-by-erasing-a-car-friendly-past/>

A complicated intersection was completely redesigned as people's space. The existing number of vehicles would not make that possible, but with the new design the city hoped to encourage drivers to choose other routes.



12. Former through route reconstructed as cycle street (2016)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/10/11/utrecht-reclaims-ever-more-space-for-people/>

The car is no longer king in Utrecht. Design of streets reflects that. This street had too many motor vehicles per day to make a cycle street possible. Street was built with the hope to reduce number of cars once motorists would feel unwelcome. (picture: before situation)



13. Cycling as a key to better cities

<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/10/06/cycling-as-a-key-to-better-cities/>

Up until 1996 the city centre was accessible through private motor traffic. The city has since changed dramatically. Much of the space reserved for cars has been returned to people.



14. From car centric to people friendly urban planning

<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/12/01/from-car-centric-to-people-friendly-urban-planning/>

The city center main traffic corridor existed until 1996. Potterstraat has since become a street for transit and people walking and cycling. The former post office building will open next year as a food market. The street will have to be reconstructed again when more people visit it.

15. The busiest cycleway in the Netherlands

<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/06/the-busiest-cycleway-in-the-netherlands/>



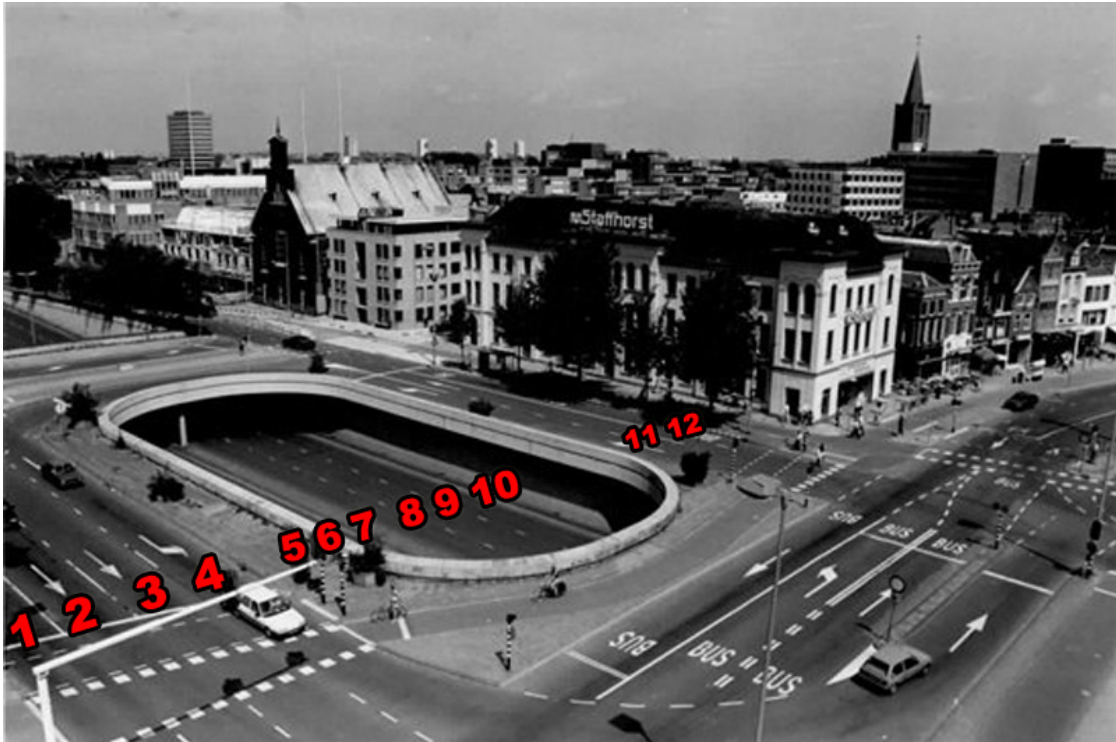
In both national bike counting weeks Vredenburg was the busiest cycleway (22K to 32K per day).



16. Former motorway restored to the original water

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/01/05/motorway-removed-to-bring-back-original-water/>

Around the year 1150 a moat was dug around the old city walls to protect the city. After 800 years the water was replaced by a city motorway, (1973 to 2009). From 2015 the water returned.



17. Bicycle Parking Station East

<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/08/15/the-biggest-bicycle-parking-garage-in-the-world/> Opened August 2017 – First stage 6,000 places; from 19-10-2017 7,600 places; from 2018 12,500 Places – Parking a bike is free in the first 24 hours – OV-Fiets rental.



18. Bicycle Parking Station West

<https://bicycledutch.wordpress.com/2014/07/03/utrechts-indoor-bicycle-parking-facility/> Opened May 2014 - 4,200 Places – Parking a bike is free in the first 24 hours – OV-Fiets rental.





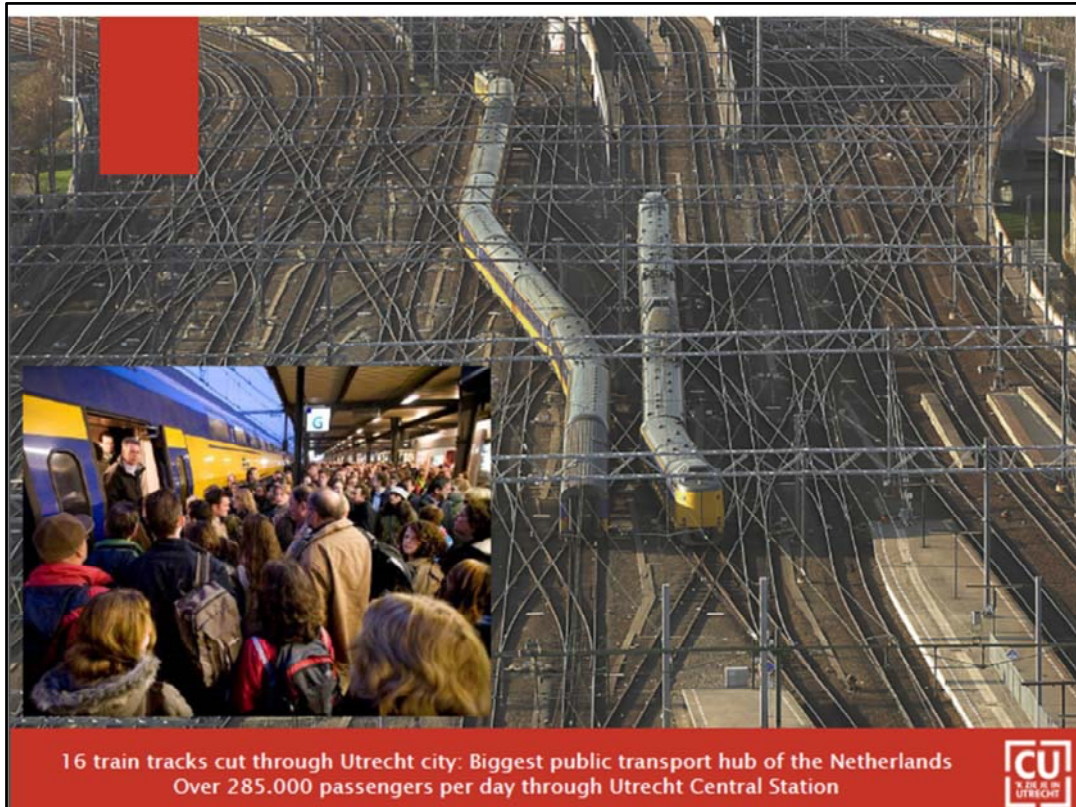
Statens vegvesen



Studietur til Nederland
18.–20. oktober
Utrecht og Amsterdam

Ian Markey, Arne Flothyl,
Maria Kielland Krag og Matilde Anker

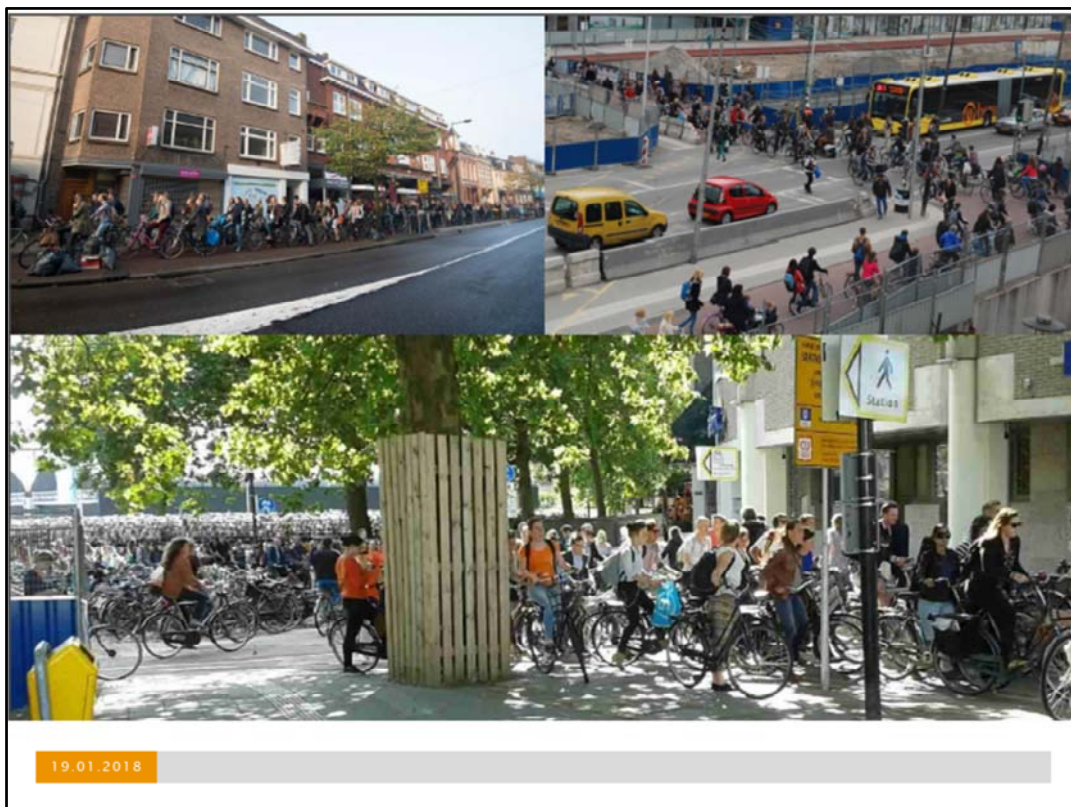
19.01.2018



16 train tracks cut through Utrecht city: Biggest public transport hub of the Netherlands
Over 285.000 passengers per day through Utrecht Central Station

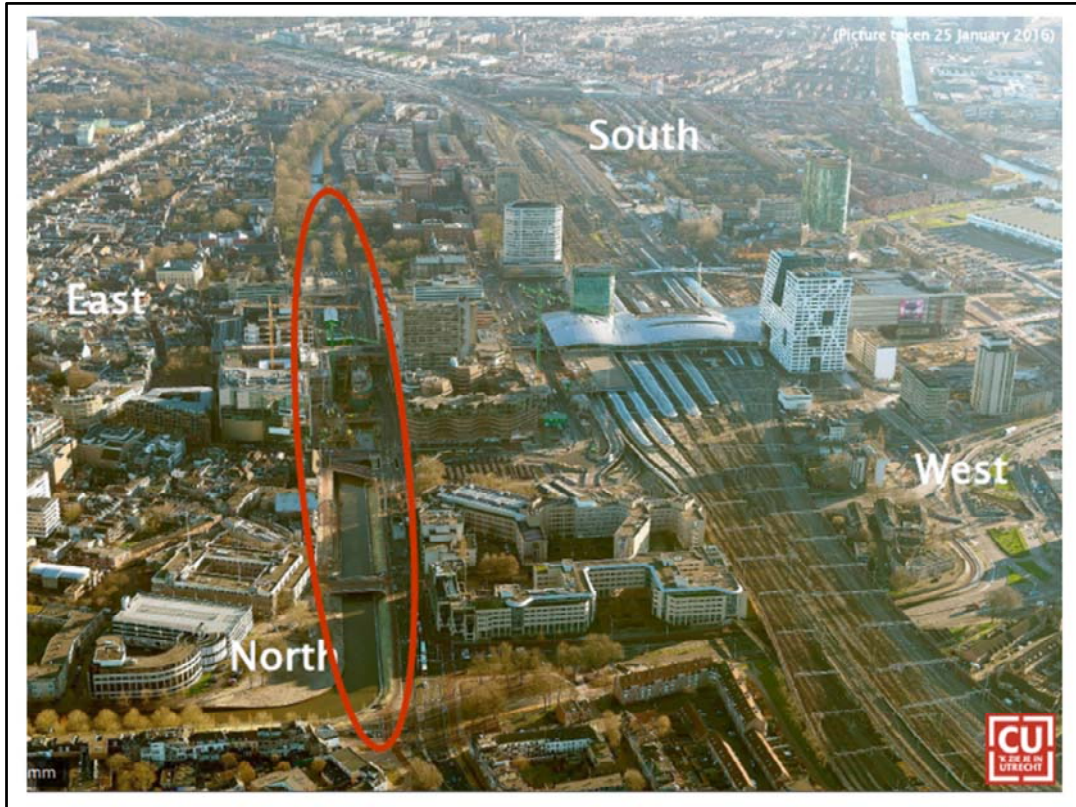


Hvorfor studietur til Utrecht?

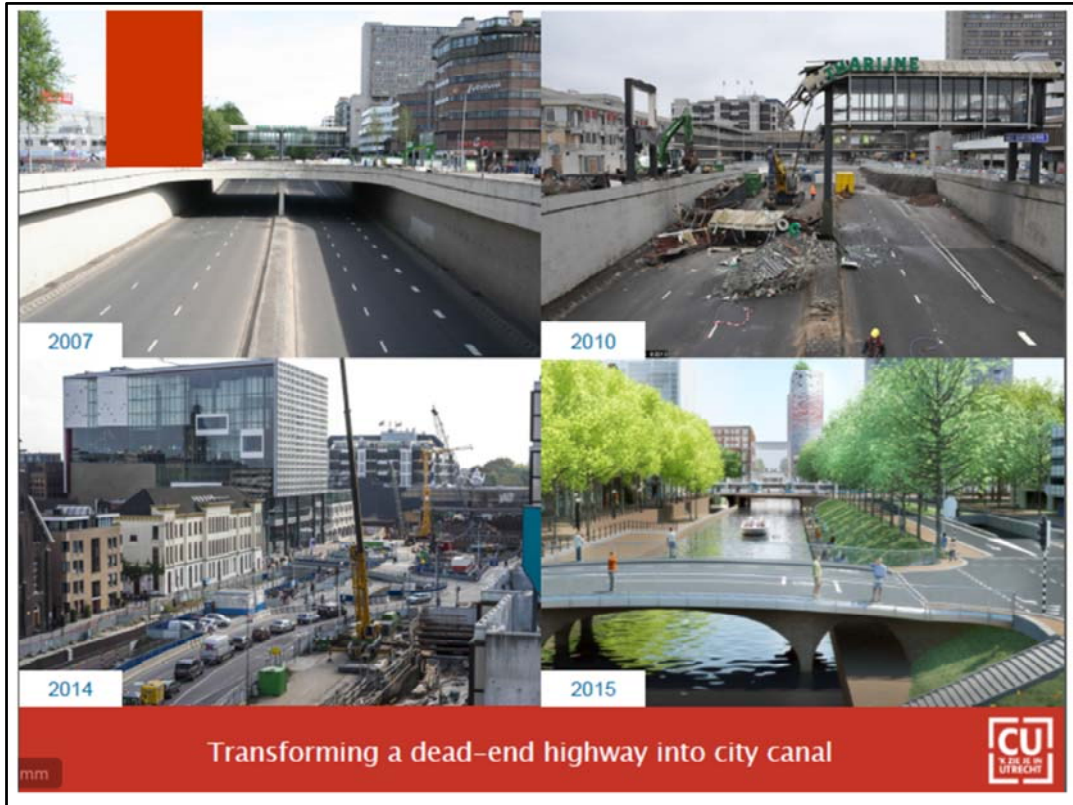


Sterk kultur for sykling.

Vanlig med 2 sykler pr person. Sykler fra hjem- stasjon, ny sykkel på stasjon i byen- jobben. Lav standard på sykler, ikke hjelm, lykt, ringeklokke.



Omfattende byutvikling rundt ny togstasjon



Motorvei blir kanal

sign in become a supporter subscribe search

find a job dating more International edition

theguardian

UK world sport football opinion culture business lifestyle fashion environment tech travel

home world europe US americas asia australia africa middle east cities development

Netherlands

World's biggest bike parking garage opens in Utrecht - but Dutch dream of more


Space under train station in Utrecht, where 40% of visitors arrive on two wheels, will eventually have room for 12,500 bikes

This article is 4 months old

< 12,778

Daniel Boffey

Monday 7 August 2017 18:15 BST



Utrecht's new station parking for cyclists. Photograph: eu2030.nl

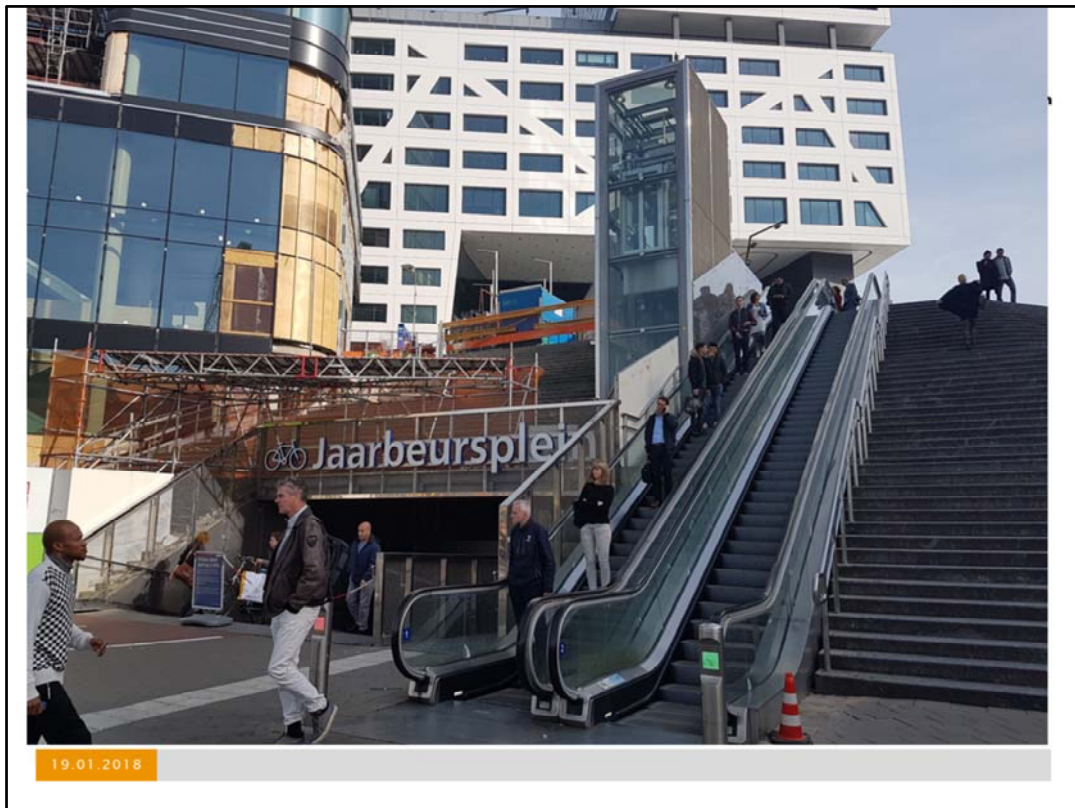
Advertisement

Den nye Volkswagen Polo.
Nå klar for prøvekjøring
Pris fra kr 204 100,-*

Bestill prøvekjøring

19.01.2018

Hvorfor Utrecht? Verdens største sykkelhotell. Planlagt for 12 500 sykler. Tall fra Oslo S (Matilde). Pbe krever 1000 innendørs p- plasser for sykler pr. stopp på Fornebu-banen.



Inngangs areal til stasjon. Sykkelparkering/-hotell ligger under trappe inngang



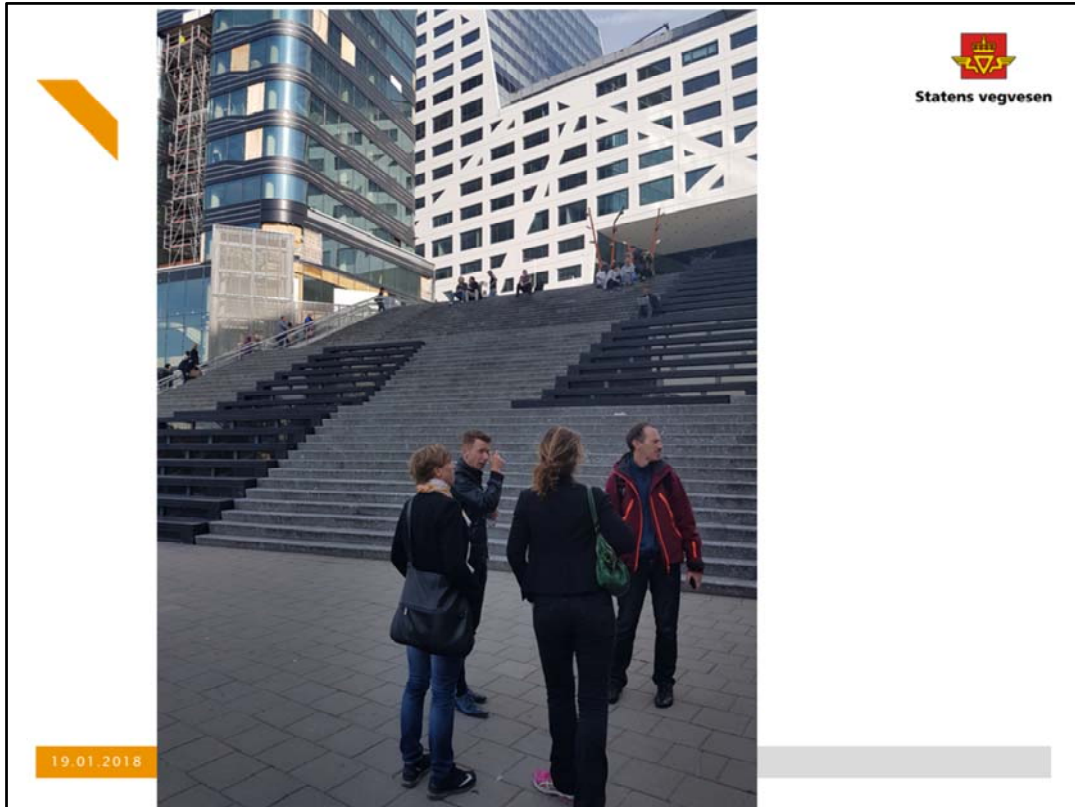
3 etasjer, farger og koder.



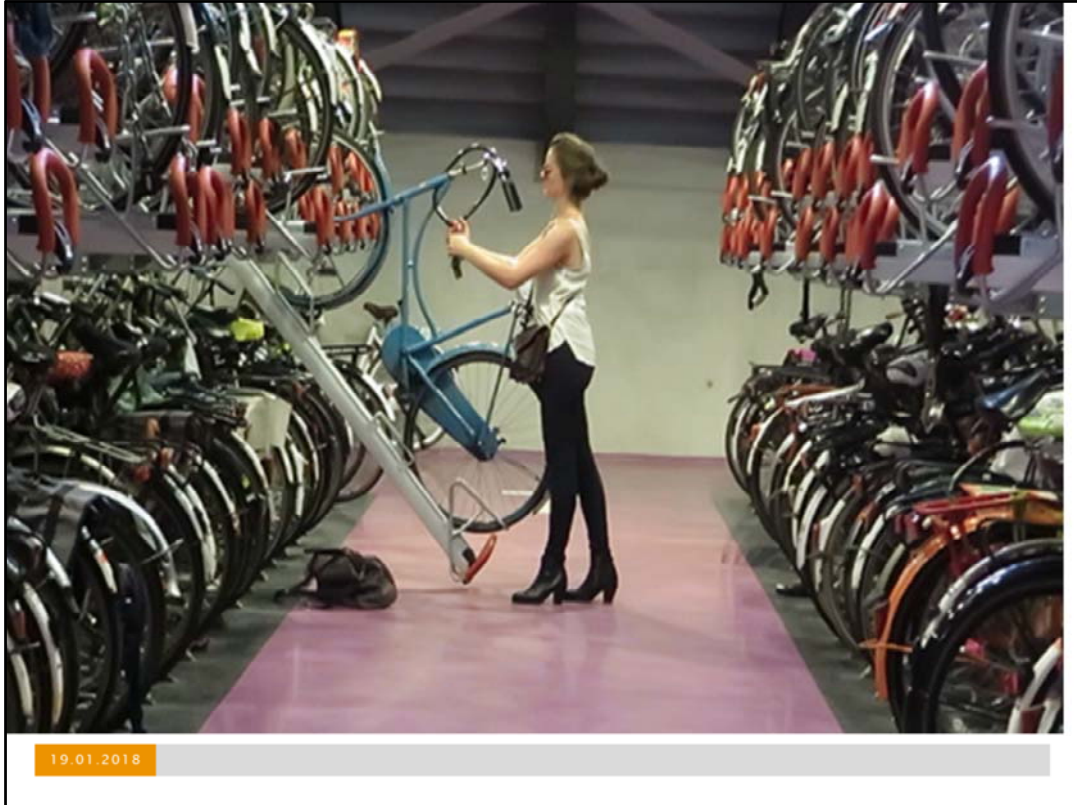
Statens vegvesen

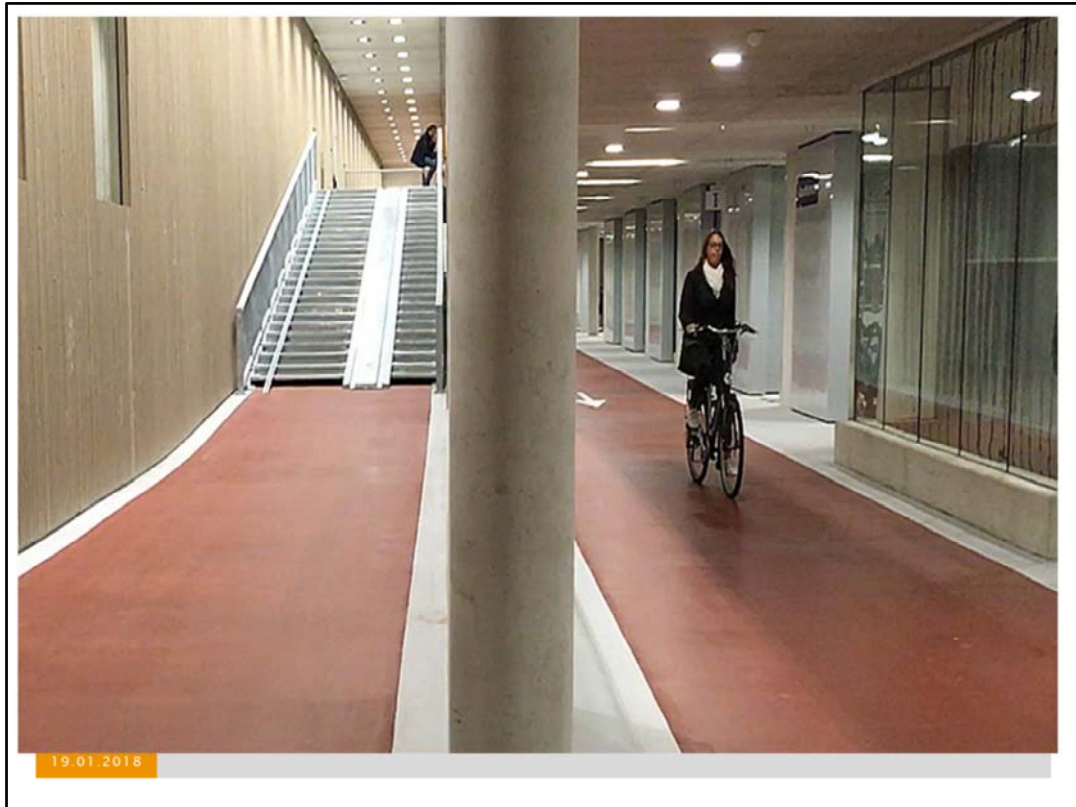


19.01.2018



Trapp med lys- slisser i opptrinn, lys til sykkehotell. Amfi.

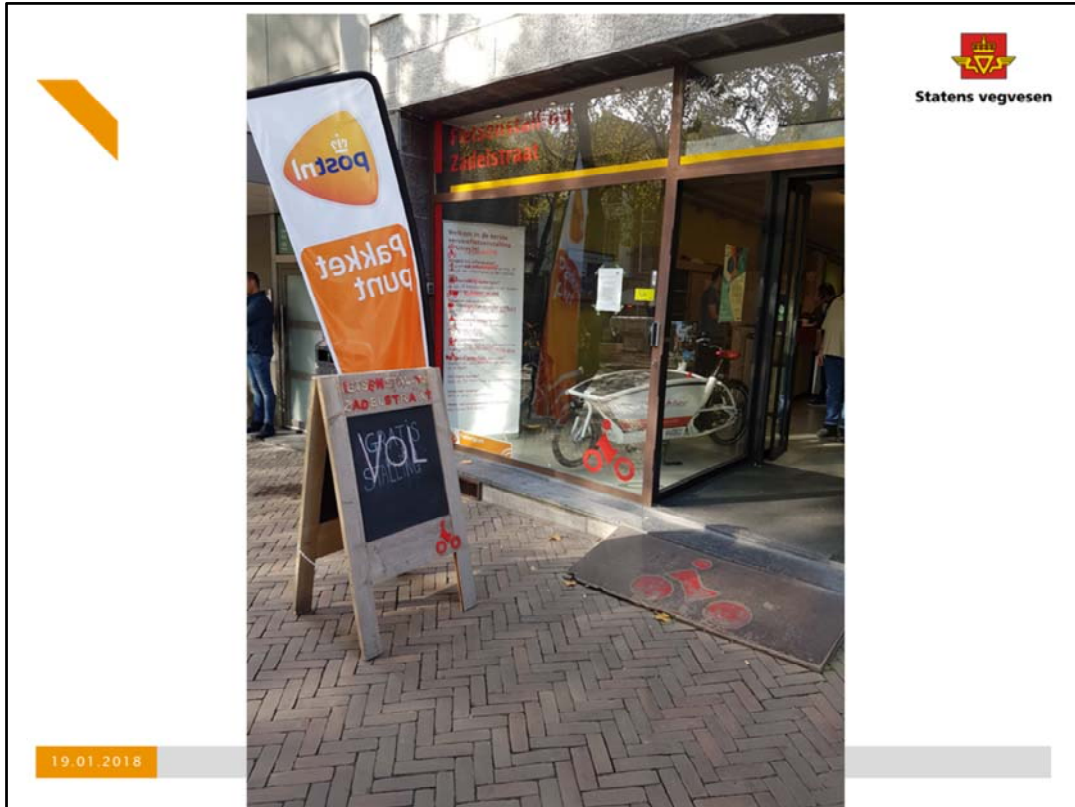




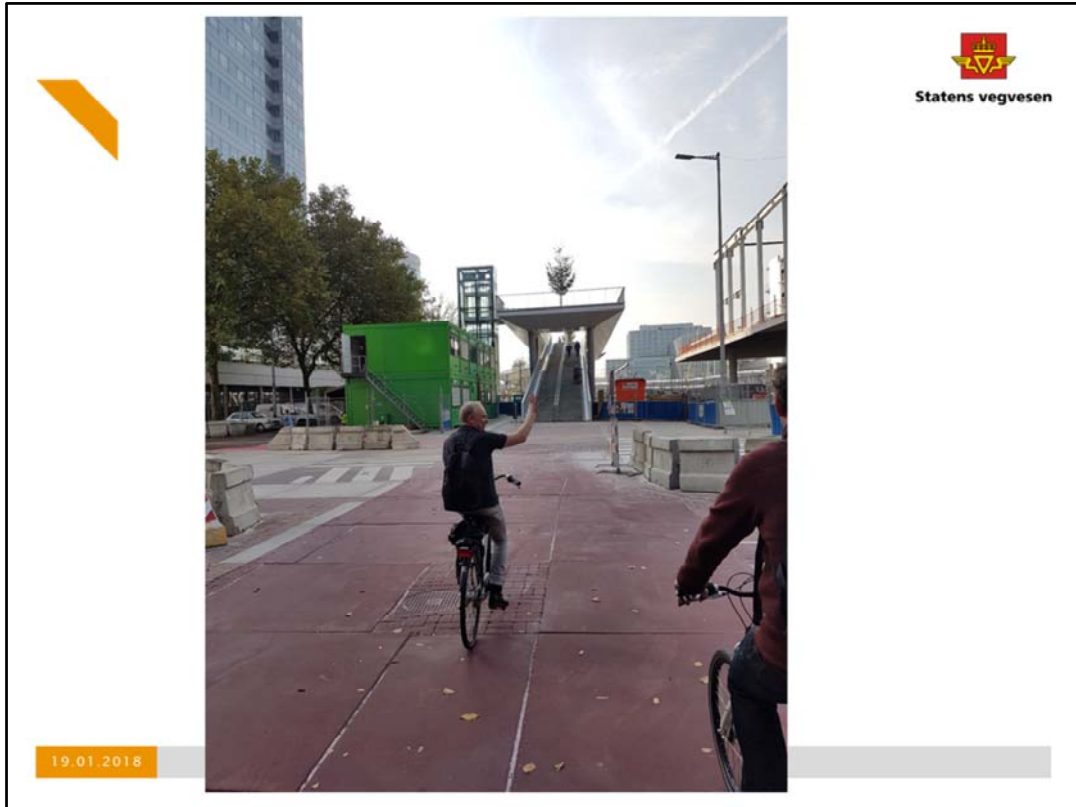
Mulig å sykle inne. Rasjonell logistikk. Brukervennlig: ref Tjerk: betale når man forlater hotellet.



Trapp i stein. Nydelig. Stein med «hjul spor» for å lede sykkel opp/ned trappene



Butikk i sentrum av Utrecht transformert til sykkelhotell. Medfører mindre parkert sykler på gate(som tar plass). Mulighet å leie tryllevogner.



Bro for gående og syklende over togs Skinner, tidligere barriere åpnet.



Litt moro må man ha





Tydlig merking gående/ syklende. Trær som del av utforming. Kompromiss.



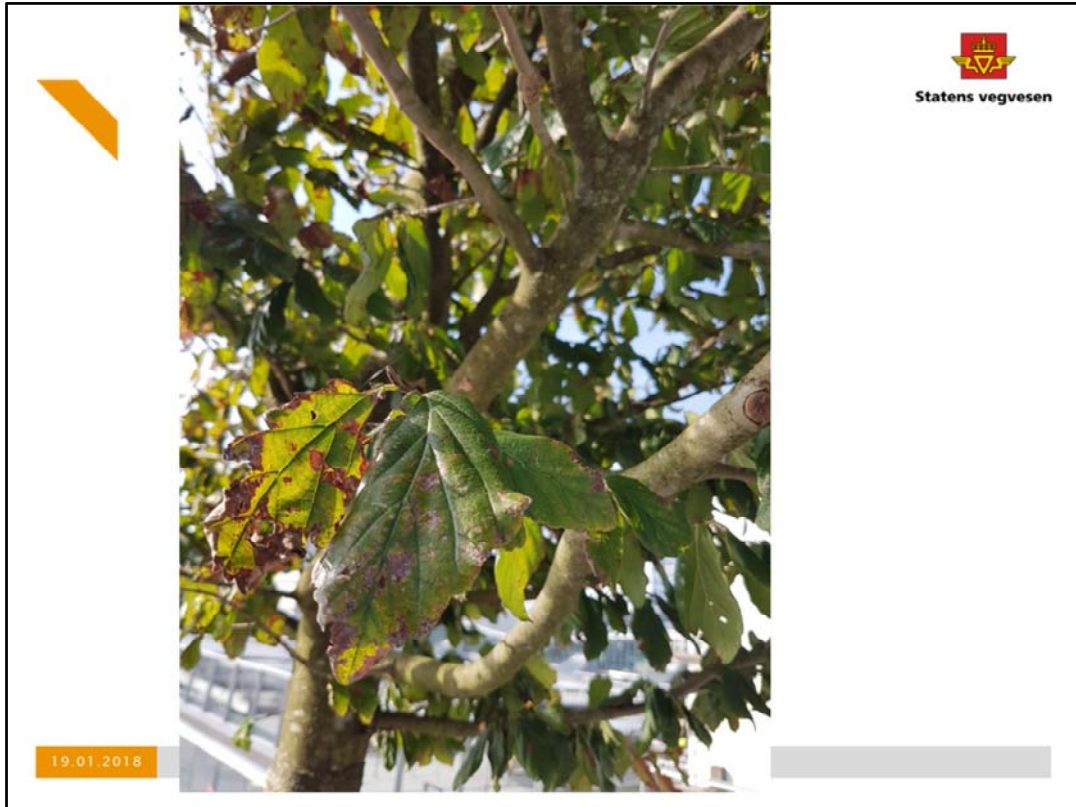
Modellbilde: Ønsket situasjon der trær og konstruksjon er likestilt.



Plantet trær i konstruksjonen. For lite plass til rotsystemet. Hadde vært mulig å la utvidet kasse til rota være en del av brokonstruksjonen.



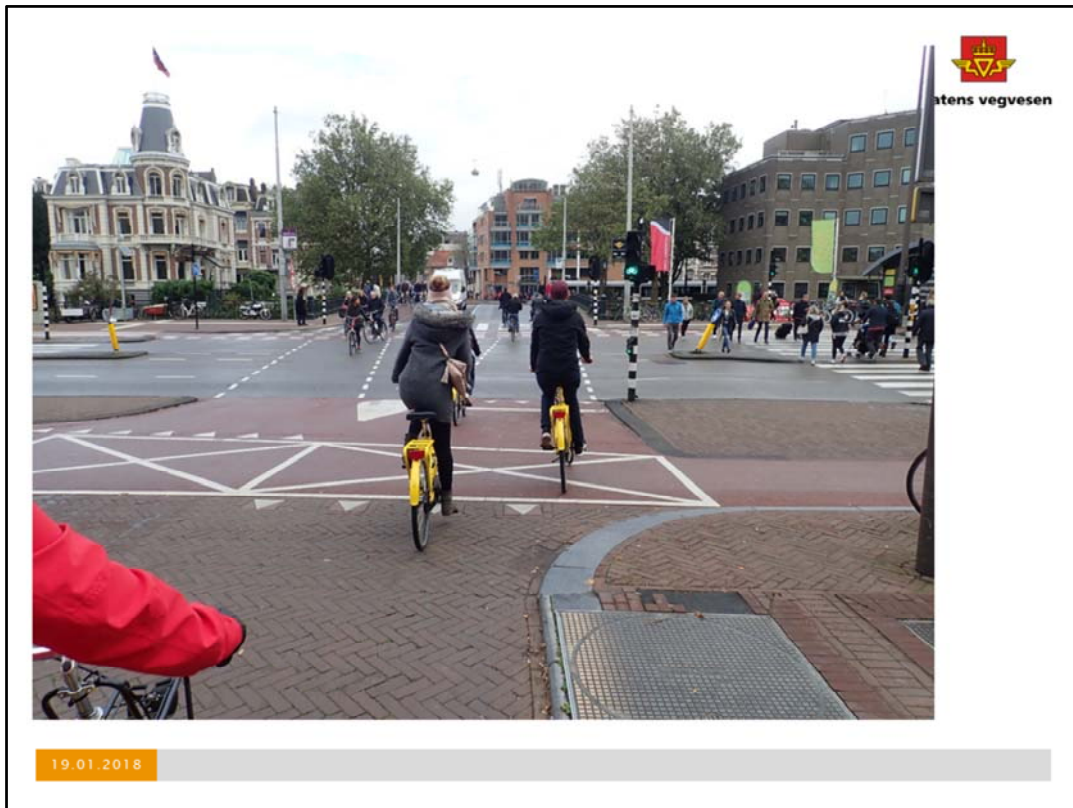
«hjul spor» for å lede sykler



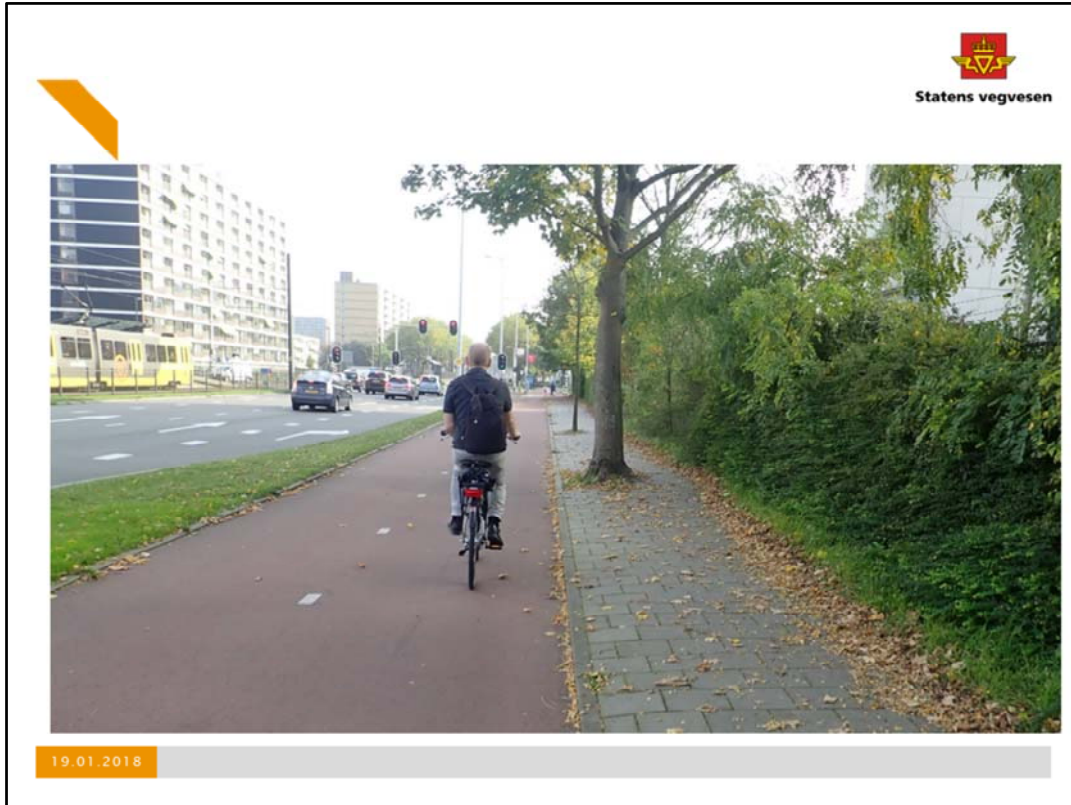
Tre som ikke trives, ref Arne.



Omfattede sykkelveisystem, fotgjengere underordnet. Skilt: bil er gjest.

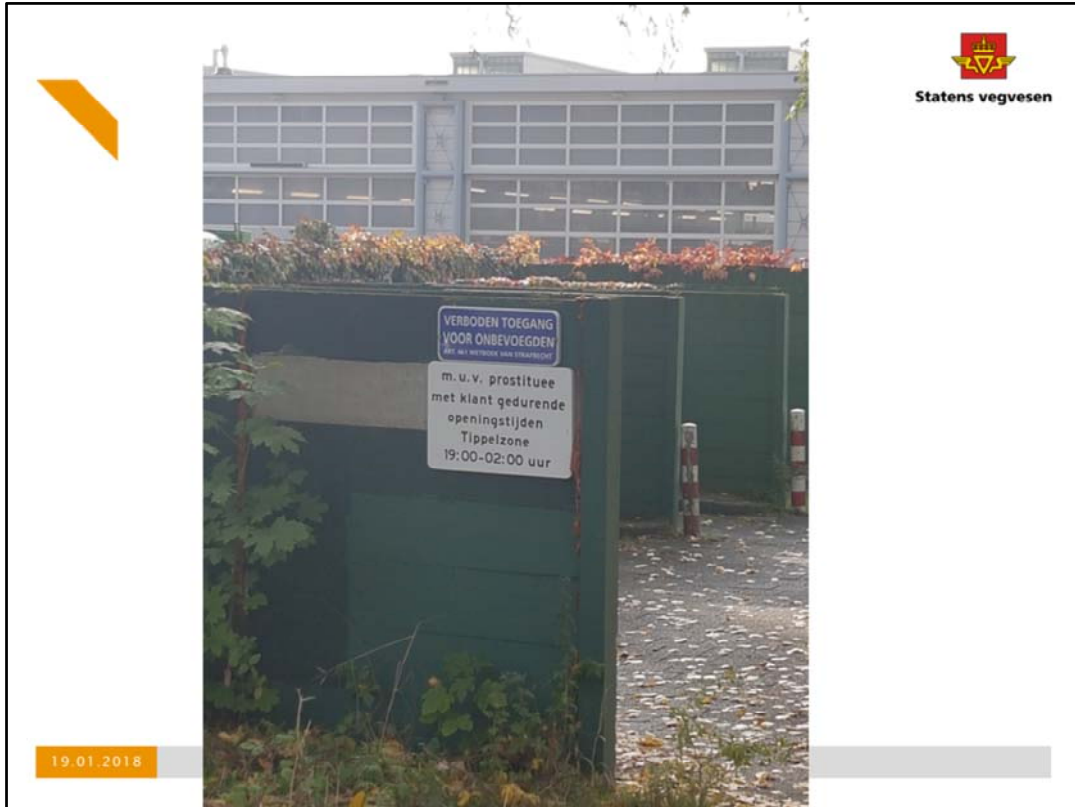


Kulturforskjell: fotgjengere ikke prioritert, men dette bildet viser noe annet.



Fotgjenger er nedprioritert.

Det som ryddes for å etablere sykkelvei plasseres på fortau, problemer med parkering på gang- sykkelvei (mangler bilde).



Kulturforskjell: Kun lov å parkere her hvis du har prostituerte i bilen. Lokal kuriosa.



Ny bro for gående/ syklende. Høydeforskjell brukt til barnehage og uteområde.



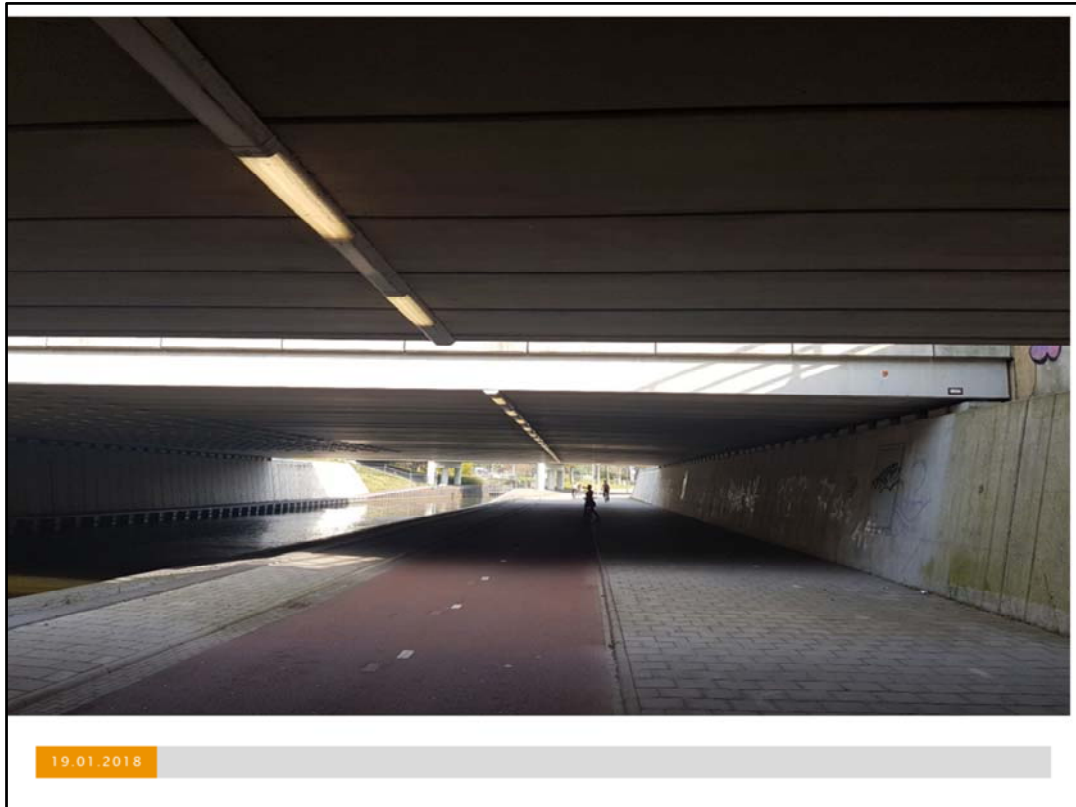
Barnehagens uteområde. Tydelig merking av gang/ sykkelvei. God avstand mellom sykkelfelt og mur.



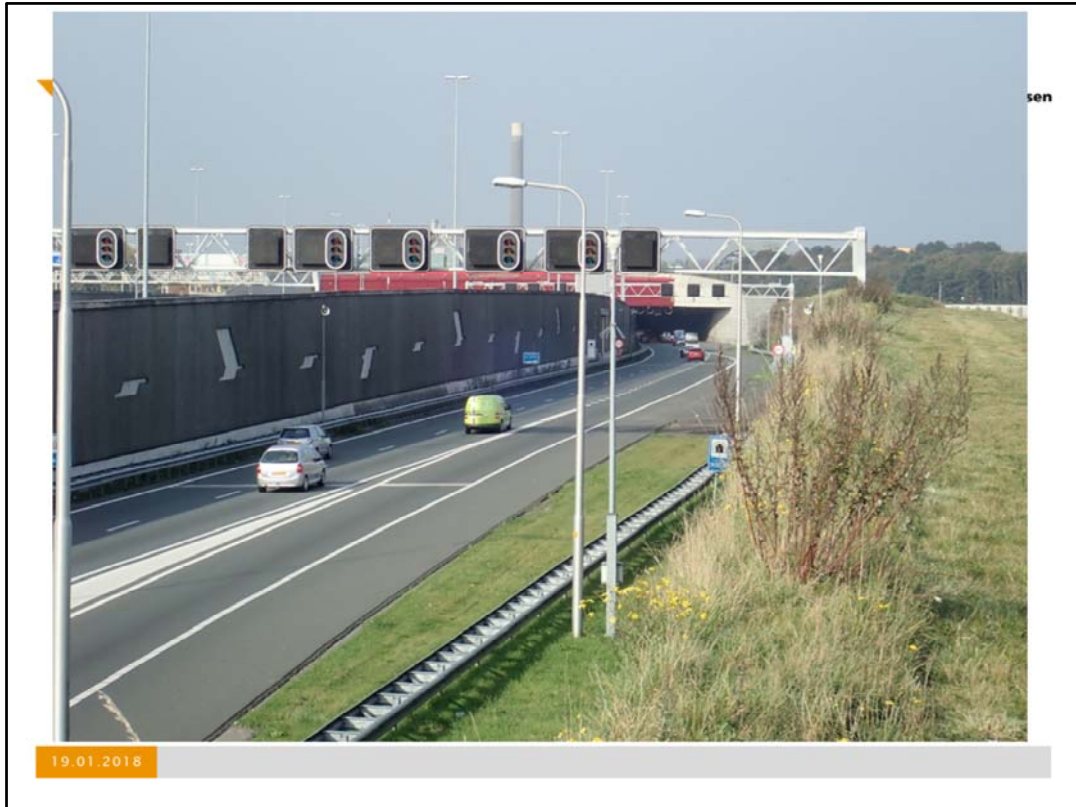
Passasje under motorvei. Stille.



Hard logistikk møter grøntstruktur.



Underside med kanal. Stille.



Motorvei med støyskjermer. Møte mellom kald og hardt veiformål og pastoralt landskap. Kontrast understreket fordi det er stille.



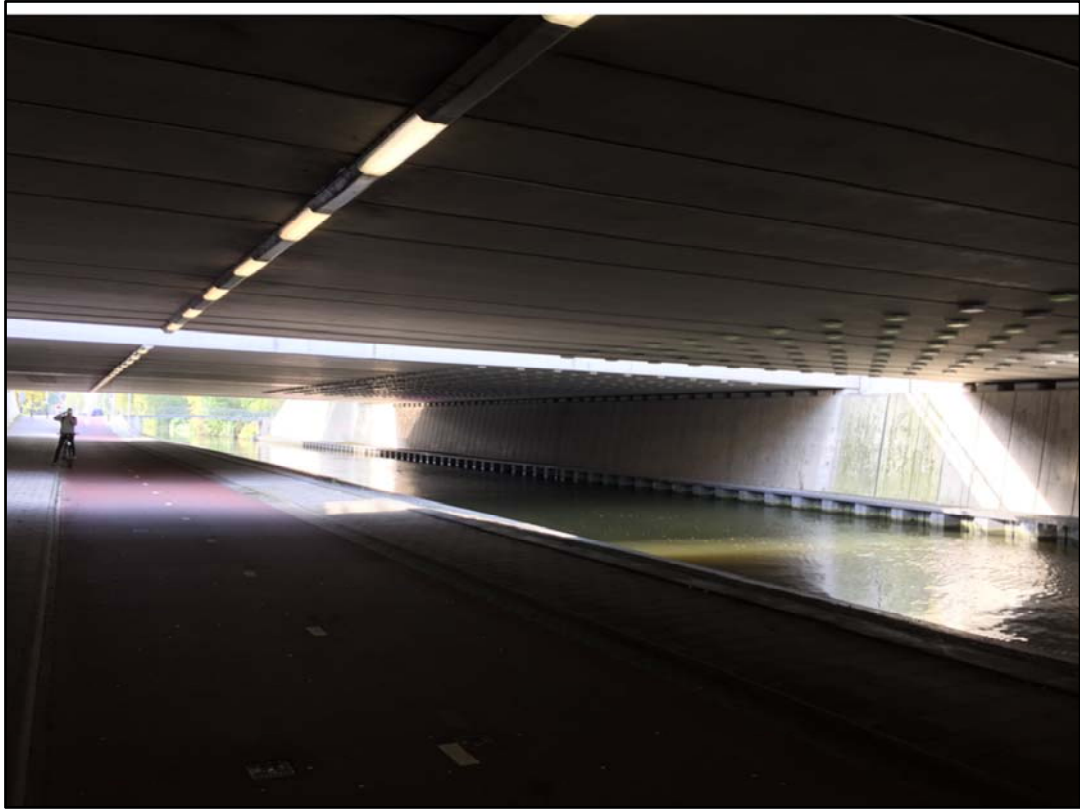
Undersider: Relevant for Lysaker



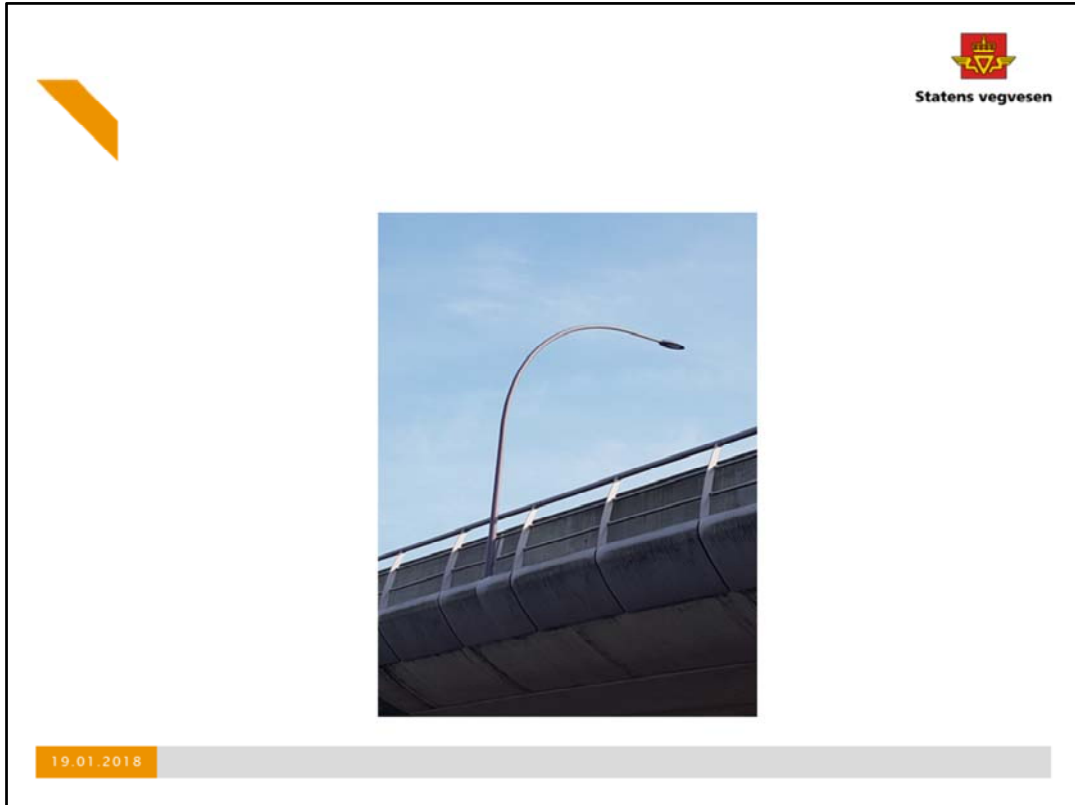
19.01.2018



19.01.2018



Underside motorvei med kanal



Detalj lysmast og gelender. Farge, relevant tematikk for formingsveilederen. Farge som tidsmarkør. (ref Ruters blå/ gule holdeplasser).

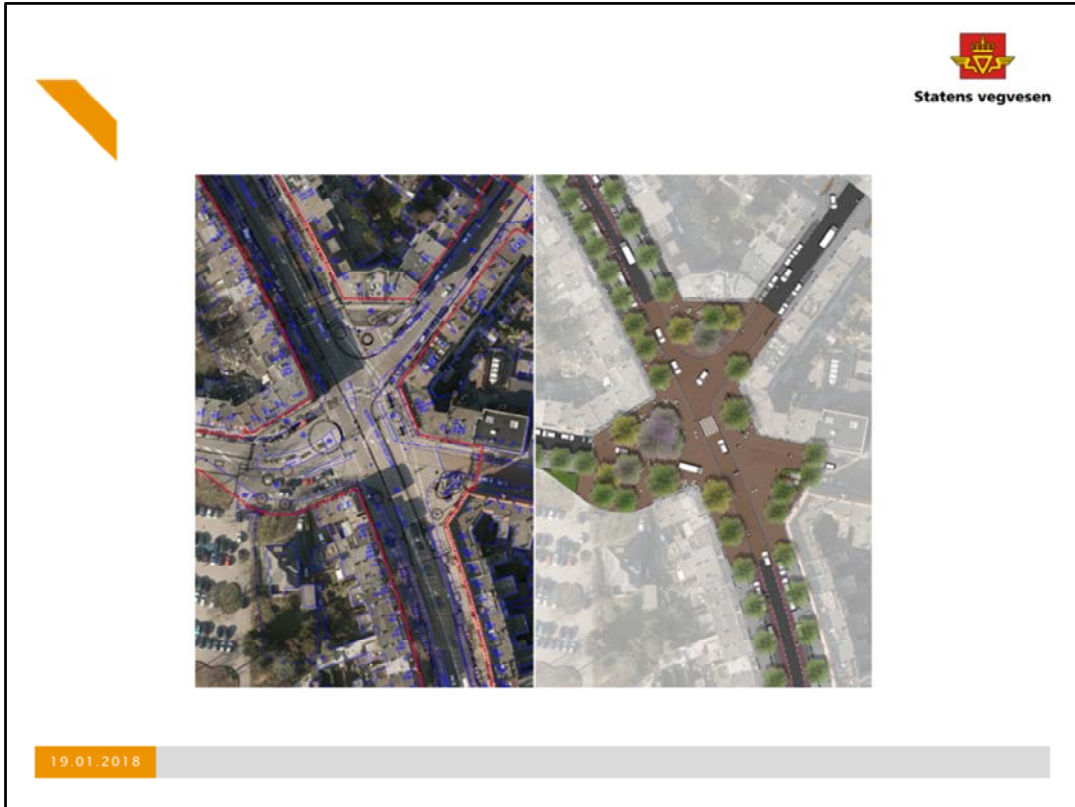


19.01.2018

Transformasjon av gammel toglinje til sykkelvei



19.01.2018



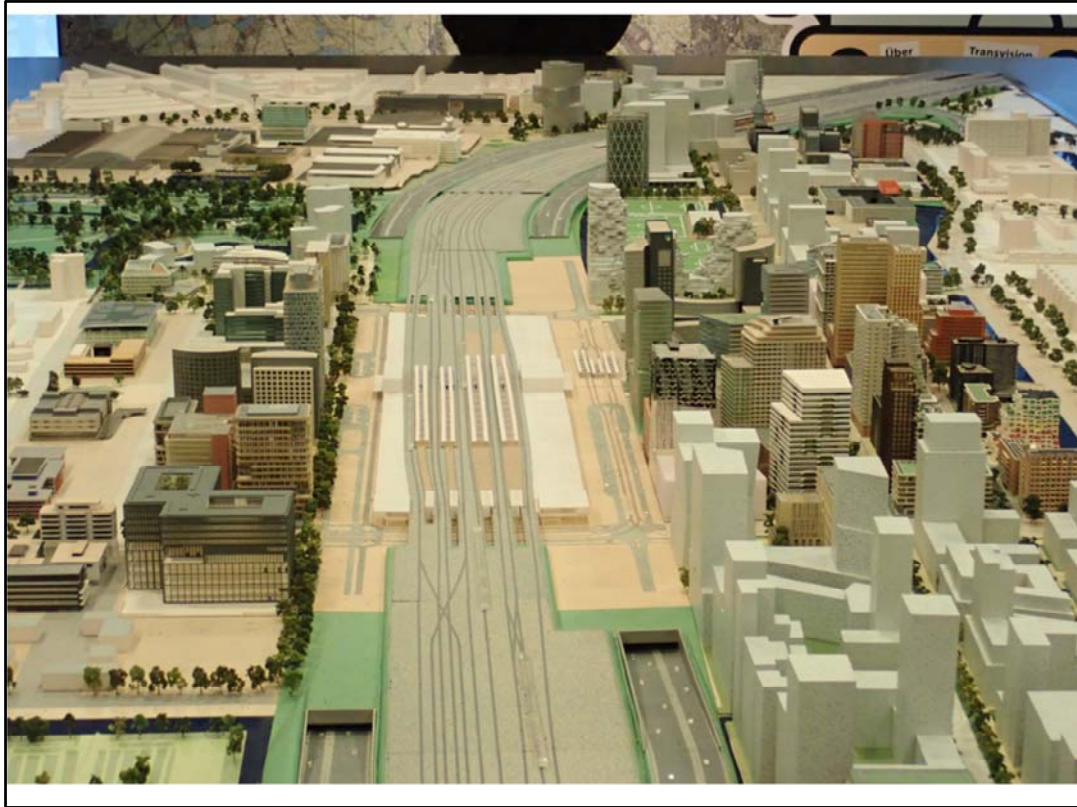
Transformasjon av veikryss til «shared space»



Bilen «på besøk»



Amsterdam Suid: Omfattende byutviklingsprosjekt knyttet til stasjonsområde. Stasjonen åpnet i 1978 ligger mellom Amsterdam sentrum og Schiphol. Næringsområde. Overføringsverdi til Lysaker.

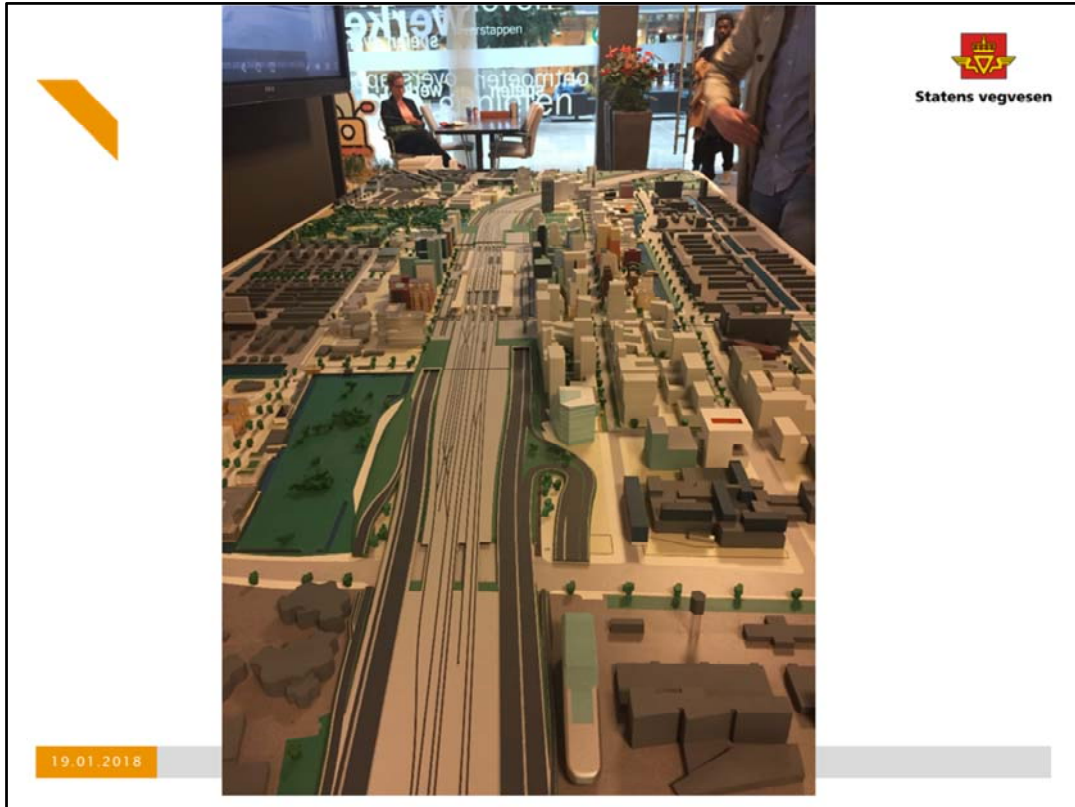


Et infosenter for mange planer. Modeller som formidling, åpent hver dag. Noen å kontakte og få svar, eller videre henvisning

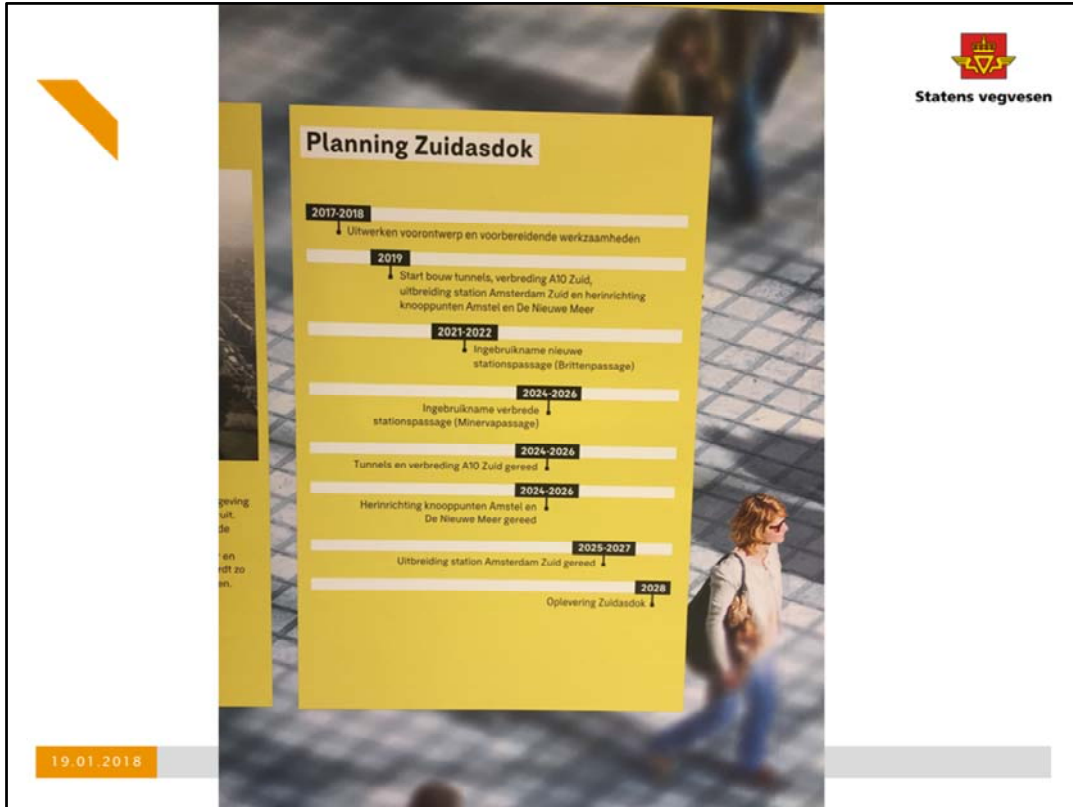
En organisasjon som har oversikt/koordinerer planarbeidet.

For eksempel Lysaker: SVV, kommunene, Bane NOR, Fornebubanen, AKT, Jernbanedirektoratet, Lysakerbyen Næringsvel, mfl?

Tatt opp i styringsgruppen for Vestkorridoren. Svein Røed sjekker ut mulighetene for en liknende løsning for Lysaker. Styringsgruppe mer sannsynlig enn egen organisasjon, men en begynnelse om ikke annet.



Modell som viktig verktøy for formidling. Noe om felles organisasjon.



Plan som viser fremdrift/ milepæler.
Formidling

HOUSE OF BOLS
COCKTAIL & GENEVER EXPERIENCE
Shaking things up
in Amsterdam!
#HOUSEOFBOLS
BOLS

19.01.2018



Statens vegvesen



Må fotgjenger skaffe seg sykkel ?