

## 'We gaan door op de ingeslagen weg'

'We hebben bedacht hoe aardig het zou zijn wanneer er in Zeeland een fietsvriendelijk toeristen- of badplaatsje gerealiseerd zou kunnen worden.' Zo begint een intern memo uit 1990 van de projectgroep Masterplan Fiets. 'Naarmate je er verder over nadenkt, wordt het leuker, maar rijzen er ook steeds meer probleempjes die moeten worden opgelost. Technisch valt alles op te lossen en financieel ook veel. Maar maatschappelijk zijn er nog wel wat drempels die moeten worden overwonnen', luidt het later visionair gebleken slot van de notitie. "Sommige dingen kunnen alleen stapje voor stapje", zegt Henk den Boon, burgemeester en portefeuillehouder Verkeer van het Zeeuwse Veere bij de evaluatie van de eerste uitvoeringsronde van een plan dat in zijn gemeente de beoogde omslag in het straatbeeld moet brengen (zie Fietsverkeer nummer 2, pagina 4). "Maar we gaan door op de ingeslagen weg. Over een jaar of vijf zullen we de vruchten plukken."

"We hebben graag van de gelegenheid gebruik gemaakt om het fietsen in onze gemeente te stimuleren", zegt Den Boon over de onmiddellijk aanwezige affiniteit met de ideeën die de projectgroep lanceerde. Zijn gemeente, die behalve het stadje Veere de plattelandskernen Gapinge en Serooskerke en de badplaats Vrouwenpolder omvat, koesterde al langer

*Fietsparkeervoorzieningen binnen beschermd stadsgezicht van Veere.*

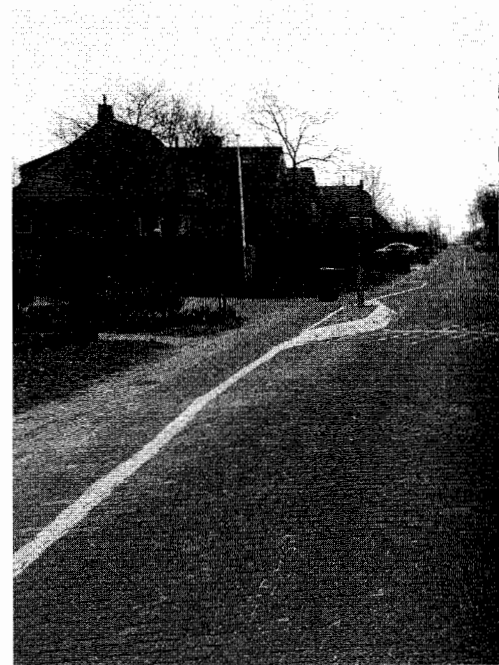


de wens om sturend op te treden in de manier waarop de jaarlijks toestromende toeristen zich verplaatsten. "Het alsmear toenemende autogebruik zet het gebied onder enorme druk. Er zijn dagen geweest dat we de stad hebben moeten afsluiten, dan kon het gewoon niet verder", zegt hij. Veere heeft, op een inwonertal van 5.000, ongeveer 20.000 toeristische slaapplekken. Op hoogtijdagen worden er alleen al in het stadje zelf bezoekersaantallen van tegen de 30.000 gehaald, terwijl zich aan de stranden bij Vrouwenpolder nog eens tienduizenden toeristen in de zon wentelen.

### Fietsgemeente

Het door Werkgroep '2duizend in 1992 opgestelde Masterplan Fiets Veere e.o. moet in de manier waarop deze mensenmassa zich verplaatst, verandering brengen. Het ambitieniveau van het masterplan is hoog. In 1997 zou het aantal kilometers dat verblijfs-toeristen per fiets in de gemeente afleggen moeten zijn verdubbeld in vergelijking met 1992, terwijl het aantal dagjesmensen dat de fiets gebruikt om naar Veere te komen met 20% moet zijn gestegen. Ook de inwoners van het Zeeuwse plaatsje zouden voor hun recreatieve verplaatsingen in 1997 een tweemaal zo grote afstand per fiets moeten afleggen, terwijl het aantal afgelegde fietskilometers voor woon-werkverkeer met 20% zou moeten stijgen ten opzichte van het peiljaar. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, werden 23 projecten voorgesteld, niet alleen om de voorzieningen voor het fietsverkeer te verbeteren, maar ook om het autoverkeer te beperken, de combinatie fiets-openbaar vervoer te stimuleren en zowel inwoners als bezoekers van Veere enthousiast te maken om de fiets te pakken. "Overall zou te zien moeten zijn dat Veere een fietsgemeente is", vat Ingrid Renirie, die het project namens Rijkswaterstaat, directie Zeeland, begeleidt de plannen samen. Alle partijen van de Veerse gemeenteraad stemden in 1992 in met de doelstellingen van het masterplan, voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen werd krediet gereserveerd.

"Er zijn een aantal fietsklemmen en -kluizen geplaatst en er is een aantal kilometers fietspad aangelegd. Maar verder eigenlijk niets. Maatregelen ter ontmoediging van het autogebruik zijn totaal niet van



de grond gekomen", zegt Renirie drie jaar later bij de door onderzoeksbureau B&A uitgevoerde evaluatie van het masterplan. "Eigenlijk kan er niet gesproken worden van een integraal fietsplan", is haar conclusie. In het stadje Veere zelf zijn inmiddels 400 parkeerplaatsen voor fietsen gerealiseerd, bij de strandovergangen van Vrouwenpolder zijn nog eens 700 klemmen neergezet. Bovendien is een door de bevolking lang gewenst fietspad tussen Veere en Serooskerke aangelegd. "Maar het belangrijkste resultaat is de trendbreuk die er heeft plaatsgevonden", vindt Henk den Boon. "Badgasten kunnen hun fiets nu zowat op het strand parkeren, gratis, terwijl automobilisten een kwartier moeten lopen en ook nog voor hun plekje moeten betalen. Bij ongewijzigd beleid waren de autoparkeerplaatsen aan het strand drastisch uitgebreid. Die plannen lagen er, maar ze zijn niet uitgevoerd. Dat is pure winst voor onze natuurgebieden." Ook het realiseren van 400 fietsparkeerplaatsen binnen een beschermd stadsgezicht als Veere is volgens Den Boon "niet iets om badinerend over te doen."

Wat sinds de aanvaarding van het masterplan niet van de grond kwam, is het terugdringen van het autoverkeer. Maatregelen om de Markt in het hoogseizoen autovrij te maken, in enkele straten eenrichtingsverkeer in te stellen en een aantrekkelijke fietsroute voor autoverkeer af te sluiten, zijn geen van alle gerealiseerd. Volgens burgemeester Den Boon heeft de manier waarop het plan oorspronkelijk werd gepresenteerd, nogal wat mensen kopschuw gemaakt. "Richting bevolking moet je een paar niveaus afdalen", analyseert hij wat er in zijn ogen misliep. "Je moet concrete projecten verkopen, zodat de mensen zeggen: 'Goh, wat leuk.' Ga je ze lastigvallen met ambitieuze rapportentiaal zoals 'Veere fietsgemeente' en 'terugdringen van het autoverkeer' dan schrikken ze zich dood."



Snelheidsremmende maatregelen in Gapinge.

### Steun van de raad

Toch vindt Den Boon dat er juist op dit gebied dankzij het masterplan veel is veranderd. "Aanvankelijk geloofde niemand erin, maar sinds de presentatie van het masterplan heeft het stimuleren van het fietsgebruik de steun van de volledige gemeenteraad. Er wordt aanzienlijk meer gefietst in Veere. De plaatselijke fietsverhuurder had drie jaar geleden twintig fietsen, nu heeft hij er driehonderdzeventig. Kampeerders krijgen korting op hun standplaats als ze de auto niet gebruiken. Maatregelen om het autoverkeer te beperken worden nog steeds niet toegelicht, maar ik ben ervan overtuigd dat ook die over niet al te lange tijd ingevoerd zijn." Als resultaat van de evaluatie, waar ook het ontbreken van voldoende personele bezetting aan de orde kwam, is inmiddels een part-time projectbegeleider aangesteld. De eerste taak van deze externe kracht is zorgen dat de maatregelen uit het masterplan die zijn blijven liggen, zoals het ontwikkelen van een fiets-informatiepakket, alsnog worden uitgevoerd. Daarna volgt het opstellen van een plan om het project een regionaal vervolg te geven. "Dat fietsvriendelijke plaatsje in Zeeland? Over vijf jaar zijn we daar heel dicht bij in de buurt", zegt Den Boon, die ook in de tweede ronde als projectleider zal fungeren. "Iedere toeristengemeente zoekt naar een manier om zich te onderscheiden. Dit is de onze."



Den Boon: "Er wordt aanzienlijk meer gefietst in Veere."

# Fietsersbond enfb 'zeer tevreden' over verloop verlichtingsactie

Ruim 1.100 fietsmakers bestelden het informatie-materiaal, in 150 gemeenten werden reparatie-acties gehouden en meer dan 200 keer werd de luisteraar via de radio gemaand te fietsen als een vorst. Ofwel: voorzien van goede verlichting. "We zijn zeer tevreden over het verloop van de campagne", zegt Otto van Boggelen, projectleider van de in oktober 1995 gestarte landelijke verlichtingsactie van de Fietsersbond enfb. De campagne informeert fietsend Nederland niet alleen over de noodzaak van een goede fietsverlichting maar, op basis van onderzoek van de Consumentenbond, ook over de materialen die daarvoor het beste kunnen worden aangeschaft (zie Fietsverkeer nummer 9, pagina 8).

Niet alleen de afdelingen van de Fietsersbond enfb zelf, ook gemeenten, politie en Veilig Verkeer Nederland besteedden in het kader van de actie in veel plaatsen aandacht aan de fietsverlichting. Op straat, bij scholen, instellingen en bedrijven werd verlichting gecontroleerd en gerepareerd. In Maastricht ging dat in de vorm van Magere Hein, die fietsers zonder verlichting voorzag van tips die een nadere ontmoeting nog even moeten uitstellen. In Soest ging burgemeester Hans de Widt zelf de straat op om rijwielen te controleren. Met zijn aanwezigheid wilde hij het nut van de actie onderstrepen. "Ik weet uit ervaring dat veel mensen zonder goede verlichting fietsen", zegt hij, "en ook wat daar de gevolgen van kunnen zijn."

De reparatie-acties op straat trokken volgens Otto van Boggelen veel belangstelling. Een uur in de rij staan om de verlichting in orde te laten maken, was geen uitzondering. "Fietsers vinden goede verlichting belangrijk, maar worstelen met de haperende techniek", concludeert hij. Ook uit de nulmeting die aan het project voorafging blijkt dit. Slechts 2% van de ondervraagde fietsers gaf aan verlichting onbelangrijk te vinden. Desondanks meldde ongeveer een kwart van de respondenten altijd of vrijwel altijd zonder licht in het donker te fietsen. Een binnenkort te houden tweede meting moet duidelijk maken of de campagne hier verandering in heeft gebracht.

Ondanks de goede respons, plaatst Van Boggelen ook kanttekeningen bij het verloop van de actie.

"De decentralisatie van verkeersveiligheidsgelden bemoeilijkt het organiseren van een landelijke campagne", zegt hij. "Bij twaalf regionale organen verkeersveiligheid moest subsidie worden aangevraagd en elke ROV heeft zijn eigen eisen en voorwaarden." In de uiteindelijk toegekende subsidies zat om die reden nogal wat variatie.

### Kritische geluiden

Vanuit de vakhandel zijn er naast enthousiaste reacties, kritische geluiden. Vooral de vermelding in het voorlichtingsmateriaal dat een als 'goed' gekwalificeerde HR-dynamo bij de Hema rond de f 8,- goedkoper is dan bij de vakhandel, zat veel fietsmakers niet lekker. "Heel begrijpelijk", vindt Van Boggelen. "Maar wij kunnen niet anders dan de uitkomsten van het onderzoek waarde vrij overbrengen." Volgens hem heeft de campagne voor de branche ook veel positieve effecten. "Maar een vakman zal om klanten aan te trekken andere argumenten moeten hanteren dan een groot-winkelbedrijf." Branche-organisatie BOVAG onderschrijft dit standpunt. "Wat de Hema niet kan, dat kunt u als vakhandelaar wel. U kunt de bij u gekochte verlichtingsproducten ook deskundig monteren en er voor zorgen dat de verlichting optimaal functioneert", meldt de organisatie in het BOVAG-katern van het vakblad Tweewieler.

### Bedrijven adopteren scholen

Ook de ANWB besteedt aandacht aan fietsverlichting. In december startte de bond een landelijke actie waarbij wordt verwezen naar het voorlichtingsmateriaal van de enfb. Op aanvraag controleren technici van de ANWB bij bedrijven en instellingen de fietsverlichting van de werknemers. Kleine reparaties worden meteen verricht, voor grotere ingrepen wordt door middel van een schriftelijk advies doorverwezen naar de fietsmaker. De kosten van de keuring bedragen per bedrijf f 2.250,-. Hierbij inbegrepen is het tweede onderdeel van de actie: de adoptie van een school naar keuze. Daar verricht de ANWB dezelfde keuring gratis. Inmiddels hebben vijf bedrijven en organisaties volgens deze formule de fietsverlichting van hun werknemers én van schoolkinderen uit de omgeving laten keuren en repareren. Binnenkort beslist de ANWB, afhankelijk van de reacties, of de actie wordt voortgezet.