

De Toekomst van Het Fietsberaad.

Toespraak van Victor Molkenboer, voorzitter van het Fietsberaad, ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan

Geachte minister, geachte koepelbestuurders, geachte aanwezigen,

Het Fietsberaad bestaat vandaag op de kop af 10 jaar. Op 26 september 2001 zette uw voorgangers onder aanvoering van Tineke Netelenbos hun handtekening onder de oprichtingsverklaring voor een onafhankelijk kenniscentrum voor fietsbeleid. Een kenniscentrum van en voor alle overheden. De eerste vijf jaar gehuisvest bij het CROW, de laatste vijf jaar als onderdeel van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

Het Fietsberaad heeft zich het afgelopen decennium bewezen als kenniscentrum. Het heeft bijgedragen aan de vernieuwing van het fietsbeleid en is er in geslaagd om opgedane kennis uit onderzoeken in de praktijk toe te passen. Vaak in hechte samenwerking met gemeenten en provincies, bijvoorbeeld in de vorm van pilots. Dit heeft tevens geresulteerd in nieuwe instrumenten, waar de mensen uit de praktijk veelvuldig gebruik van maken.

Gesteld mag worden – mede op basis van evaluaties - dat de producten en diensten van Het Fietsberaad een zinvolle bijdrage leveren aan het kennisniveau van medewerkers bij decentrale overheden. Een belangrijke groep beleidsmakers wordt bediend zonder dat kennisontwikkeling versnipert.

Als het om de toekomst van het Fietsberaad gaat – en daarover wordt het komende jaar door het ministerie en de koepels van VNG, IPO, SKVV en UVW indirect een besluit genomen als het gaat op een volgend termijn van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer - dan is het van belang te kijken op grond waarvan Het Fietsberaad zijn legitimiteit ontleent.

Die legitimiteit ligt wat mij betreft *niet* in het feit dat het Fietsberaad inmiddels 10 jaar bestaat en goed presteert. Die legitimiteit is meer gelegen in de omstandigheid dat het Fietsberaad de kennisbehoefte van medewerkers bij decentrale overheden tot maatstaf maakt en kennisontwikkeling in samenspraak met de eindgebruiker tot uitgangspunt neemt. Hierdoor is het Fietsberaad uitstekend in staat flexibel in te spelen op vragen van gemeenten en provincies maar - indien gevraagd- ook van het ministerie van I en M.

De 20 uitgebrachte Fietsberaadpublicaties - waarvan de laatste twee een co-producties met het ministerie zijn- zijn hiervan goed voorbeelden.

Een andere omstandigheid die het Fietsberaad legitimeert is gelegen in het feit dat fietsbeleid maatschappelijk relevant is en zal blijven voor de toekomst. Niet zozeer ideologisch maar vooral praktisch. De woorden van wethouder Peter Smit uit Den Haag in het jubileumnummer van ons magazine Fietsverkeer zijn hiervan een mooi voorbeeld.

“Het belangrijkste argument om fietsgebruik te bevorderen is dat de kosten die we daarvoor maken de veel hogere kosten om autoverkeer te faciliteren een beetje in de hand kunnen houden. Onze steden zijn namelijk niet gebouwd op honderdduizenden auto's en steden verbouwen is nauwelijks te doen”.

Nu en in de toekomst zal het dus gaan om het integraal benaderen van de fiets in het totaal van de mobiliteitsketen. Kortom, mobiliteitsmanagement met de modaliteiten auto, openbaar vervoer en de fiets als gelijkwaardige vervoersmodaliteiten.

De betekenis van de fiets in die mobiliteitsmix voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen is evident. Daar hoeft ik U niet meer mee te vermoeien. Voor een kwart van alle verplaatsingen pakt de Nederlander de fiets. Een kleine toename van het fietsgebruik biedt enorme maatschappelijke voordelen.

De gemiddelde burger heeft daar echter niet zo'n boodschap aan. Die laat zich in zijn dagelijkse keuzes niet zozeer leiden door de maatschappelijke effecten op de files of de uitstoot van fijn stof. Hij of zij kijkt toch vooral naar de persoonlijke voordelen op de korte termijn. En ook dan heeft de fiets een aantal sterke troeven: in de stad vaak sneller dan de auto, flexibel, minder parkeerproblemen, goedkoop en - niet in de laatste plaats – gezond. Uit onderzoek dat wij samen met het ministerie hebben uitgevoerd blijkt dat “even een frisse neus halen” voor verstokte automobilisten de belangrijkste reden is om toch af en toe de fiets te pakken.

Die sterke marktpositie van de fiets neemt overigens niet weg dat op het gebied van marketingstrategie nog veel resultaten zijn te halen. Emotie, groepsgevoel en rolmodellen lijken de nieuwe steekwoorden voor het communicatiebeleid rond de fiets, zo leren buitenlandse voorbeelden (Duitsland) en inmiddels in Nederland gehouden pilots. Er valt nog veel winst te behalen met een professionele inzet van marketinginstrumenten.

Meer dan voorheen zal het nieuwe fietsbeleid zich ook moeten richten op specifieke doelgroepen. Waar voorheen het accent lag op het verbeteren van de infrastructuur in het algemeen, zal in de toekomst de focus meer moeten liggen op bijvoorbeeld bezoekers van stadscentra, op studenten, op recreatieve fietsers en op mensen die voor hun werk langere afstanden fietsen.

Daarnaast ziet het fietsbeleid zich in de nabije toekomst gesteld voor lastige uitdagingen en problemen. Wat te denken van de groei van het aantal fietsverkeersslachtoffers door de vergrijzing, de knellende fietsparkeerproblemen bij stations en in toenemende mate ook in binnensteden en de problematische exploitatie van de stallingsplaatsen. Wat daarnaast te denken van de effecten van de komst van de elektrische fiets op gebied van veiligheid, fietsinfrastructuur en het gebruik van de elektrische fiets voor forensen op de langere woon-werkafstanden.

Geachte minister, aanwezigen, het mag duidelijk zijn: ook wat het fietsbeleid betreft, blijft de wereld volop in beweging. Ik ben er van overtuigd dat de werkwijze van het Fietsberaad bij uitstek geschikt is om flexibel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, kansen en bedreigingen. Het ligt voor de hand dat het Fietsberaad juist vanwege die veranderende omgeving doorgaat op de ingeslagen weg.

Het zal duidelijk zijn dat de kennisbehoefte van medewerkers bij decentrale overheden bij dit alles leidend zal zijn. Karakteriserend voor het Fietsberaad is wat dit laatste betreft de enorme inzet van ruim 20 deskundigen uit het werkveld (vrijwillig). Zij zijn het klankbord voor de uitvoering van de activiteiten van Het Fietsberaad. Met slechts één beleidsmedewerker en een beperkt budget is de kwaliteit en de output hoog. Door de organisatorische inpassing bij het KpVV is het Fietsberaad een voorbeeld van “lean en mean”; een kenniscentrum dat doet wat het moet doen zonder veel kosten en personeel. De inbedding van het Fietsberaad (op basis van eigen identiteit) bij het KpVV biedt de randvoorwaarde voor de gewenste integrale benadering van de fiets in de totale mobiliteitsketen.

Die integrale benadering van de fiets in de totale mobiliteitsketen komt ook nadrukkelijk terug in onze jubileumuitgaven van Fietsverkeer. Een uitgave waarop wij zeer trots zijn.

De speciale jubileumuitgave van fietsverkeer laat zien hoe het fietsbeleid zich de laatste 10 jaar heeft ontwikkeld en wat er de afgelopen jaren aan onderzoek is gedaan door Het Fietsberaad, uitmondend in rapporten en pilots waarmee beleidsmakers op decentraal niveau en verkeerskundigen in de praktijk resultaten hebben geboekt. Daarmee is een enorme impuls gegeven aan de vernieuwing van het fietsbeleid binnen gemeenten en provincies. Natuurlijk staat het jubileumnummer ook in het teken van toekomstige thema's waarvan ik er al een groot aantal van heb aangestipt als het gaat om de toekomst van Het Fietsberaad.

Dames en heren, het wordt tijd voor het overhandigen van ons jubileumnummer van Fietsverkeer. Het is mij een groot genoegen om als voorzitter van het Fietsberaad (dat ook uw Fietsberaad is) het jubileumnummer van Fietsverkeer in het kader van ons 10 jarig bestaan aan u als minister als eerste te overhandigen.

Victor Molkenboer
Voorzitter van Het Fietsberaad

Den Haag, 26 september 2011.