



## Nieuwe colleges

# > Fietsambtenaren

*Karin Broer*

**Fietsambtenaren verwachten dat investeringen in fietsbeleid redelijk overeind blijven bij de dreigende bezuinigen die gemeenten te wachten staan. Dat blijkt uit een enquête van het Fietsberaad onder ambtenaren die zich met fietsbeleid bezig houden.**

De somberste van alle geënquêteerde ambtenaren is zonder twijfel Gert Stek van de gemeente Oost-Gelre in de Achterhoek. Hoewel er, net als in vrijwel alle gemeenten ten tijde van de enquête, nog geen concrete bezuinigingsplannen lagen, verwacht hij dat er zowel op aanleg van fietsinfrastructuur, op onderhoud, op aanleg en exploitatie van fietsparkeervoorzieningen en op voorlichting en communicatie bezuinigd zal gaan worden. De reden? Stek: 'We zitten als gemeente in zwaar weer. Overal wordt in gestreept, ook in het GVVP. Eigenlijk staat alles, buiten het door de politiek beloofde zwembad en de sporthallen, op de nominatie om te sneuvelen.'

Deels is er in de vorige periode al het een en ander geschrapt: Stek: 'Voor de fiets wilden we investeren in korte directe routes vanuit de wijken naar de winkelcentra. Daarvan is al gezegd: dat heeft weinig prioriteit.'

Aan de andere kant van het spectrum staat een gemeente als 's-Hertogenbosch. Arnold Bongers: 'Ja, ik ben heel positief. We hebben een plan voor de fiets in Den Bosch, Lekker Fietsen. Dat loopt nog door tot 2015. In het collegeakkoord van het nieuwe college staat dat dat plan verder wordt uitgevoerd.' Lekker Fietsen is een meerjareninvesteringsprogramma. Bongers: 'Theoretisch kan de raad elk jaar besluiten de investering voor dat jaar te schrappen, maar ik verwacht dat niet. Het zou me zeer verbazen.'

### **Politieke kleur**

Optimisme of pessimisme bij de ambtenaren blijkt in grote lijnen samen te hangen met welke partij er in het nieuwe college zit. Bij een lokale partij in het college is het sentiment gemiddeld pessimistischer. Zit er een vertegenwoordiger van

## Bedreigingen

De komende kabinetsperiode is de verwachting dat alle gemeenten te maken zullen hebben met minder budget. De afgelopen maanden is diverse keren gemeld dat alle overheidslagen het met 20 procent minder zullen moeten doen. Bezuinigingen op de provincies zullen hun weerslag hebben op het budget van gemeenten, bijvoorbeeld door verminderde provinciale bijdragen of doordat de provincie taken doorschuift.

Gemeenten kunnen zelf minder fondsen verwerven doordat mogelijkheden voor grondexploitatie kleiner zijn, onder andere door het inzakken van de woningmarkt.

Door de ambtelijke werkgroep die in het kader van de 'brede her-

overwegingen' zich over het hoofdstuk mobiliteit heeft gebogen, is voorgesteld de BDU met 20 procent te verlagen. Over de gevolgen hiervan wordt verschillend gedacht. Een aantal ambtenaren geeft aan dat het om relatief kleine bedragen gaat (bedragen verschillen per provincie). De Overijsselse gedeputeerde Dick Buursink verwacht dat vooral het openbaar vervoer de BDU-korting zal merken en dat het zelfs kansen biedt voor de fiets. 'Minder frequent OV kan alleen goed worden opgevangen door meer te investeren in goede fietsinfra.'

Victor Molkenboer (Voorzitter Fietsberaad/burgemeester Leerdam): 'Ik weet niet of de korting op de BDU veel invloed zal hebben. Hoeveel gaat er nu eigenlijk van de BDU naar fietsprojecten?'



# redelijk **optimistisch**

GroenLinks in het college dan zijn de verwachtingen optimistischer. Bij een VVD-er in het college zijn de verwachtingen wat getemperd, maar die partij roept positievere verwachtingen op dan het CDA.

Dat mogen de grote lijnen zijn, de lokale praktijk is vaak anders. In Oost-Gelre staat de VVD (samen met een lokale partij) aan het roer. Volgens Stek is dat wel van invloed: 'De VVD is niet zo'n fietspartij'. Maar in Den Bosch, waar de VVD samen met GroenLinks, PvdA, CDA en Rosmalens Belang het college vormt, verwacht men dat de VVD het fietsbeleid verder gaat uitdragen. Bongers: 'De nieuwe verkeerswethouder is van de VVD, voorheen zat er een GroenLinkser, daarom is het wel een beetje spannend, maar ik heb goede hoop.'

In Utrecht gaat GroenLinks samen met D66 en PVDA het college vormen. Het ziet er naar uit dat het fietsbeleid de komende tijd een flinke boost krijgt. Utrecht wil namelijk volgens het collegeakkoord 'dé OV- en fietsstad van Nederland' worden. Daartoe wordt onder andere de aanleg van fietsroutes 'versneld': 'de top vijf willen we in 2012 gerealiseerd hebben, de top tien in 2014'.

Dat klinkt dus duidelijk naar meer geld in plaats van minder. Maar de afdeling Utrecht van de Fietsersbond is zuinig. Jan van der Horst: 'Het college rept daarnaast van grote bezuinigingen en een zeer grote ambitie met dure tramlijnen. Dat zal denk ik toch uitdraaien op hooguit voortzetting van de huidige budgetruimte voor de fiets, terwijl er zoveel kwaliteitsachterstanden en knelpunten sluimeren.' Van der Horst weet ook dat dit progressieve college kansen biedt: 'Als het in deze politieke combinatie niet lukt, bij welke dan wel?'

## Fietsklimaat

Behalve de kleur van het college is waarschijnlijk zoets als fietsklimaat van invloed op wat er met fietsbeleid de komende jaren gebeurt. In een stad als Goes is fietsbeleid al jaren sterk in het verkeersbeleid verankerd. Verkeersambtenaar Hans Feij ziet daarom geen donkere wolken nu de samenstelling van het college veranderd is.

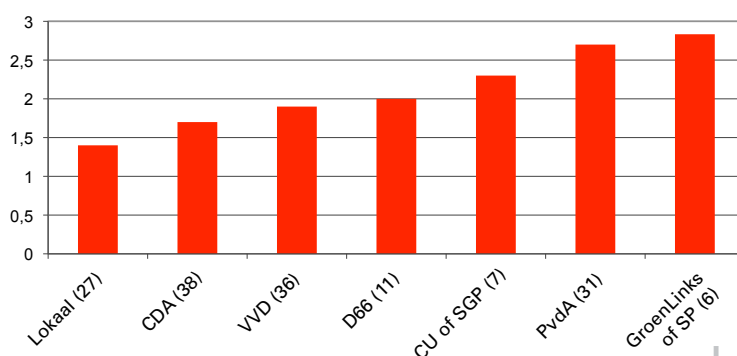
In Heerlen ligt dat anders. Daar gaan SP, PvdA, D66, Stadspartij Heerlen en Ouderenpartij Heerlen samen regeren. De eerste drie zijn over het algemeen partijen die fietsbeleid een warm hart toedragen. Toch houdt verkeersambtenaar Dennis Martens zijn hart vast. 'Wij hebben een budget voor aanleg en onderhoud van fietspaden. Dat is gelimiteerd tot 1 januari 2011, daarna heb ik geen geld meer. Misschien dat er nog iets gaat gebeuren. De SP is een partij die de fiets hoog in het vaandel heeft. Maar ik ben wel somber. Als je me vraagt naar de auto dan ben ik veel minder somber.'

Het algehele fietsklimaat speelt daarbij een rol. Martens: 'In Heerlen wordt relatief weinig gefietst. We hangen altijd onderaan alle lijstjes. Dan krijg je een beetje een kip/eiverhaal: er wordt weinig gefietst, moet je dan gaan investeren in voorzieningen?'

## Gratis blijft gratis

In de enquête vroeg het Fietsberaad op welke onderdelen bezuinigingen werden verwacht. De meeste bezuinigingen worden verwacht op de aanleg van fietsinfrastructuur. Meer dan een kwart verwacht bezuinigingen op dit terrein. Terwijl nog eens 40 procent 'wellicht' invulde. Ook op beheer

Verwachting tav bezuiniging



De grafiek geeft aan hoe groot de kans is dat er bezuinigd gaat worden op de fiets bij aanwezigheid van een bepaalde partij in het college. Hoe hoger de score, des te kleiner de kans. Het betreft de inschatting van circa 100 ambtenaren die zich met fietsbeleid bezighouden en die de enquête van het Fietsberaad hebben ingevuld.

Hoe hoger, hoe minder men verwacht dat er op de fiets bezuinigd gaat worden

Verwacht u persoonlijk dat er bezuinigd gaat worden op de volgende thema's?



en onderhoud van fietsinfrastructuur verwachten de respondenten bezuinigen (18 procent). Op aanleg van fietsparkeervoorzieningen iets minder (14 procent). Over de exploitatie van fietsparkeervoorzieningen (8 procent) en over voorlichting en communicatie op het gebied van fietsen (9 procent) hangen volgens de ambtenaren de minste donkere wolken. Die resultaten liggen enigszins voor de hand: in aanleg van fietsinfrastructuur gaan de grootste bedragen om. Snijden in het in de meeste gemeenten toch al zeer beperkte budget voor communicatie en voorlichting schiet niet op.

Bezuinigingen op exploitatie van fietsparkeervoorzieningen verwachten opvallend weinig mensen. Het lijkt logisch om bijvoorbeeld nog eens flink na te denken over het aanbieden van gratis bewaakte fietsenstallingen als de nood aan de man komt. Maar nee.

Ton Lubbers, verkeersambtenaar in Zutphen, verwacht geen discussie over het gratis stallen in de stationsstalling. Lubbers: 'We hebben dit met veel bombarie in de markt gezet. Alleen al vanwege de negatieve publiciteit die je oproept als je daarin gaat schrappen, zullen we dat niet doen.'

Collega Roland Kager uit Deventer: 'We hebben juist plannen om het gratis bewaakt stallen uit te breiden. Ons nieuwe collega roept veel over de fiets. Ik verwacht dat hoogstens de plannen wat worden getemporeerd.'

Maar binnen de organisaties die de gemeentelijke fietsenstallingen runnen, heerst toch wel zorg over de toekomst. Herman de Graaf van Biesieklette (actief in Den Haag en brede omstreken) legt uit dat er de laatste jaren al veel is veranderd in de wereld van gesubsidieerde arbeid. 'Kregen we eerder 100 procent van de loonkosten gesubsidieerd, nu is dat 80 procent. Gemeenten kregen altijd een behoorlijk deel van de loonkosten terug van Sociale Zaken, maar ze moeten steeds meer geld vrijmaken op de begroting van verkeer en vervoer om een stalling draaiende te houden. Als een gemeente moet bezuinigen, dan zullen ze nog duidelijker keuzes moeten maken. Het is een politieke keuze hoeveel je wilt besteden aan bewaakt stallen. Het wordt voor ons spannender de komende jaren.'

Ook uit Groningen en Amsterdam klinken zorgen. Chris Kars, verantwoordelijk voor de Fietspuntstallingen in Amsterdam. 'Bewaakte stallingen worden bemenst door mensen met een sociale uitkering, door veranderingen in de regelgeving worden die mensen steeds duurder.'

**Licht positief**

De algehele conclusie van de enquête is toch dat verkeersambtenaren denken dat het mee zal vallen met de bezuinigen. Op een schaal van -12 tot +12, ligt de gemiddelde score op 1,9, dus men is licht positief. Dat is eigenlijk opmerkelijk. De afgelopen maanden is voortdurend geroepen dat de gemeenten zullen moeten bezuinigen de komende kabinetperiode. Waarom verwachten de meeste ambtenaren dat fietsbeleid redelijk buiten schot blijft?

Victor Molkenboer, voorzitter van het Fietsberaad: 'Misschien is de wens de vader van de gedachte, het zijn natuurlijk allemaal ambtenaren die zich met fietsbeleid bezighouden.'

Maar, zegt Molkenboer, als bestuurders verstandig zijn, dan voeren ze inderdaad geen bezuinigingen door op fietsbeleid. 'In tijden van krapte is investeren in fiets een goedkope manier om de druk van de automobiliteit te verminderen. Fietsbeleid heeft belangrijke voordelen: de kosten van investeringen zijn lager en de effecten, de maatschappelijk resultaten, zijn beter dan veel andere investeringen op het gebied van verkeer. Misschien dat juist in tijden van financiële krapte ook de wat sceptische bestuurders in de fiets willen investeren.'

Molkenboers voorganger, Dick Buursink, nu gedeputeerde in Overijssel, beaamt dat investeren in infrastructuur voor fietsers de goedkoopste manier is om de bereikbaarheid van steden te verbeteren. 'En het geeft ook een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstelling van veel gemeenten. Het draagt bij aan het oplossen van de fijnstofproblematiek. En het sluit aan op het beleid om mensen meer te laten bewegen.'

Molkenboer en Buursink willen maar zeggen: met fietsbeleid krijg je als gemeente waar voor je geld.



# Grote partijen **vergeten** de fiets

**Als het gaat om de landelijke politiek, zien we dat bij veel partijen de fiets opvallend afwezig is in de verkiezingsprogramma's. PvdA en VVD wijden er geen woord aan. Het CDA was het onderwerp aanvankelijk vergeten in het conceptverkiezingsprogramma. De meest uitgebreide fietsparagrafen komen van ChristenUnie, GroenLinks, D66 en de SGP. De PVV is vooral auto-georiënteerd.**

De afwezigheid van de fiets in de verkiezingsprogramma's bij de traditionele grote partijen als PvdA, VVD en aanvankelijk ook het CDA is toch wel opmerkelijk. Bij het CDA noemen ze het een 'foutje van de programmacommissie'. In het definitieve verkiezingsprogramma wordt het hersteld en komt er een verwijzing naar het initiatiefwetsvoorstel over de fiets van Joop Atsma. Bij de PvdA geeft de fractiemedewerker Jeffrey de Neef aan dat er door de fractie wel gepleit is voor een fietspassage, maar 'verkiezingsprogrammacommissie en de gewesten' er niet aan wilden.

PvdA heeft een bondig programma met twee voor verkeer duidelijke uitgangspunten: invoering van de kilometerheffing en 'een beter openbaar vervoer', twee punten die in het verkiezingsprogramma overigens niet aan elkaar worden gekoppeld. Ook wordt niet ingegaan op de relatie fiets-ov als het gaat om het voor- en natransport. De VVD wil geen kilometerheffing. De VVD wil investeren in wegen (500 miljoen extra). Daarnaast heeft de VVD (een niet gedefinieerde hoeveelheid) geld over voor het openbaar vervoer (het hoofdnet van het spoor viersporig). Ook de VVD noemt de fiets niet

als middel om het station te bereiken.

De nieuw-rechtse partijen PVV en Trots op Nederland focussen vooral op de automobilist.

De meest uitgebreide fietsparagrafen zien we bij de ChristenUnie, GroenLinks, D66 en SGP. De ChristenUnie staat een echt duurzaam mobiliteitsbeleid voor, met centraal een naar milieubelasting gedifferentieerde kilometerheffing, heel veel aandacht voor openbaar vervoer, en een duidelijk standpunt over de fiets. ChristenUnie is de enige partij die een echt target opschrijft voor de fietsgebruik: 25 procent meer in 2020. Zowel ChristenUnie als D66 willen in 2020 100.000 fietsparkeerplaatsen bij stations erbij.

GroenLinks wil het fietsen krachtig stimuleren en heeft daarvoor een paar concrete punten (meer stallingen en OV-fietsen). De SP houdt het kort: 'Het gebruik van de fiets gaan we volop stimuleren.'

## Overzicht standpunten fiets

- **SP**  
'Het gebruik van de fiets gaan we volop stimuleren. Er komen meer (bewaakte) fietsenstallingen bij (bus)stations.'
- **VVD**  
De VVD legt de nadruk op de doorstroming van het autoverkeer: 'De VVD wil de openbare ruimte zo inrichten dat de doorstroming zo goed mogelijk is. Maar dat mag nooit ten koste gaan van de veiligheid, zeker niet op plaatsen waar veel kinderen zijn. De VVD is daarom voorstander van het invoeren van schoolzones: gebieden om en rond de school.'
- **CDA**  
In de definitieve versie van het verkiezingsprogramma wordt vermeld dat het CDA het initiatief wetsvoorstel van Joop Atsma over de fiets gaat uitvoeren.
- **D66**  
'Ruim baan voor de fiets. D66 wil het netwerk van fietsverbindingen verbeteren. Ook moeten er meer stallingvoorzieningen komen, in stadcentra, bij algemene voorzieningen en bij bedrijven. D66 wil blijven investeren in de gouden combinatie fiets-trein door het aantal fietsparkeerplekken bij stations verder uit te breiden (100.000 erbij in komende tien jaar) en het succes hiervan te verbreden naar het regionaal openbaar vervoer.'  
'D66 wil de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren door het stimuleren van inrichtingsmaatregelen en technische hulpmiddelen in vrachtauto's en personenauto's.'  
D66 wil meer groene recreatiegebieden rond steden en de toegankelijkheid daarvan voor fietsers en wandelaars verbeteren.
- **Partij voor de Dieren**  
'Het vervoer per fiets wordt gestimuleerd door de aanleg van meer fietspaden. Bestaande fietspaden worden beter onderhouden.'
- **SGP**  
'Gemeenten, provincies en waterschappen moeten gestimuleerd worden om aantrekkelijke fietspaden aan te leggen en te verbeteren. Dit geldt ook de faciliteiten voor elektrisch fietsen. Verdere uitbreiding van het netwerk van regionale snelfietsroutes tussen woon- en werklocaties. Het gebrek aan (gratis) fietsstallingen moet worden weggewerkt. Fietsen wordt een expliciet aandachtspunt in het gezondheidsbeleid. De verkeersveiligheid wordt vergroot door een steviger inzet op ontvlechting van fietsroutes en routes voor gemotoriseerd verkeer.'
- **PVDA**  
PvdA pleit voor de kilometerheffing en 'beter openbaar vervoer'.
- **ChristenUnie**  
De ChristenUnie heeft een concrete doelstelling: 25 procent meer fietsgebruik in 2020, de helft minder fietsslachtoffers. 'Hiervoor zijn investeringen in fietsvoorzieningen nodig. Deze kosten relatief weinig.'  
De ChristenUnie wil verder een netwerk fietssnelwegen (twintig nieuwe routes in de periode 2010-2014), voldoende fietsparkeerplekken bij stations ('er komt in samenwerking met gemeenten en provincies een programma om de 100.000 extra plaatsen te realiseren die nodig zijn tot 2020'), bij voorkeur gratis en het OV-fietsstelsel uitbreiden.
- **GroenLinks**  
'GroenLinks kiest voor een stad waar de fietser koning is en de voetganger keizer.'  
'Fietsen wordt krachtig gestimuleerd. Er komen meer stationsstallingen en OV-fietsen. Gemeenten en provincies moeten voldoen aan normen voor goede fietsvoorzieningen.'
- **PVV en TON**  
PVV en TON hebben geen expliciet standpunt over fietsen.