



Tien jaar geleden werd het Fietsberaad door toenmalig minister Tineke Netelenbos geïnstalleerd.

> Tien jaar Fietsberaad in vogelvlucht

Otto van Boggelen en Victor Molkenboer, Fietsberaad

Met het zetten van haar handtekening installeerde Tineke Netelenbos op 26 september 2001 het Fietsberaad. In de kern is het Fietsberaad in die tien jaar hetzelfde gebleven: een beetje eigenzinnig en vooral degelijk kenniscentrum met veel nadruk op de praktische toepasbaarheid van de kennis en een directe band met de mensen uit de praktijk. Tegelijkertijd is de werkwijze in de loop van de jaren veranderd. Aanvankelijk lag sterk de nadruk op eigen onderzoek en de fietsambtenaren. De laatste jaren is de scope verbreed.

Het Fietsberaad is samengesteld uit circa 20 deskundigen uit het veld. Zij functioneren als klankbord voor de uitvoering van de activiteiten. Het beraad komt circa vier keer per jaar bij elkaar en beslist op hoofdlijnen over de uit te voeren projecten. Het Fietsberaad is een product van de decentralisatie van het fietsbeleid. In de jaren 90 van de vorige eeuw had het Rijk nog een sterk stimulerende rol met het succesvolle Masterplan Fiets en subsidieregelingen voor de aanleg van fietsinfrastructuur. De rijks gelden werden rond de eeuwwisseling overgeheveld naar de provincies, tegelijk met subsidies voor verkeersveiligheid en ov-infrastructuur. Om te voorkomen dat hierdoor de kennisontwikkeling zou versnipperen, richtten het Rijk en de decentrale overheden enkele kenniscentra op. Dit waren naast het Fietsberaad ook het Kennisplatform VERDI en het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV). In de loop van de jaren zijn deze kenniscentra ondergebracht bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Het Fietsberaad behield

wel zijn eigen identiteit. Het KpVV is op zijn beurt weer organisatorisch gehuisvest bij het CROW, maar wordt nog steeds rechtstreeks aangestuurd door de gezamenlijke overheden. Het komende jaar speelt wederom de discussie over nut en noodzaak van een gezamenlijk kenniscentrum over verschillende aspecten van het verkeersbeleid.

Evaluatie

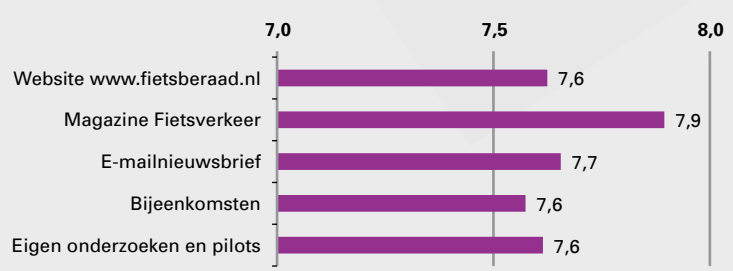
Uit een evaluatie die na de eerste vijf jaar werd uitgevoerd kwam een positief beeld naar voren. Medewerkers fietsbeleid bij gemeenten en provincies gaven aan dat de producten en diensten van het Fietsberaad een zinvolle bijdrage leveren aan hun kennisniveau. Ze zien het Fietsberaad als een betrouwbare en professionele organisatie met kennis van zaken en een brede visie. In een recent 'klanten'-onderzoek wordt dit positieve beeld bevestigd. Gemiddeld geven de gebruikers het Fietsberaad een 7,6 als rapportcijfer. De waardering voor het magazine



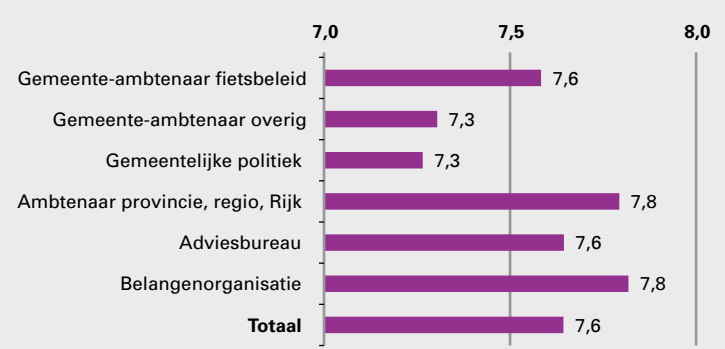
Het Fietsberaad telt circa 20 deskundigen op het gebied van de fiets. Dat gaat verder dan alleen fietsbeleid maken vanachter het bureau. Het zijn ook ervaringsdeskundigen die vrijwel allemaal zelf de nodige fietskilometers maken, zoals blijkt uit de foto's op deze pagina's.

Oordeel gebruikers Fietsberaad

Oordeel producten en diensten (gemiddeld rapportcijfer)



Totaaloordeel (gemiddeld rapportcijfer)



Fietsverkeer is zelfs uitzonderlijk hoog: gemiddeld een 7,9. Ruim 70 procent van de Fietsberaadklanten zegt dat de producten en diensten van het Fietsberaad (zeer) goed aansluiten op hun eigen kennisbehoefte. Bij de gemeentelijke fietsbeleidsambtenaren ligt dit percentage zelfs op 85 procent. Kortom, het Fietsberaad voldoet nog steeds zeer goed aan de doelstelling om praktijkgerichte kennis te ontwikkelen en te verspreiden. En dat gaat verder dan alleen kennis die nodig is voor de uitvoering van het beleid. Een ruime meerderheid van de gebruikers vindt dat het Fietsberaad aantoonbaar de beleidsagenda bepaalt, maar deze doorwerking is niet zeer sterk. Slechts 4 procent vindt dat het Fietsberaad helemaal geen aantoonbare invloed heeft op de beleidsagenda.

Het Fietsberaad scoort vooral goed bij beleidsmakers en -uitvoerders, adviseurs en belangenorganisaties. Over het algemeen weet het Fietsberaad bestuurders en politici wat minder goed te bereiken. Dat was in 2005 zo, en dat is nog steeds zo.

Tot grote spijt van veel leden van het Fietsberaad. In discussies in de Fietsberaadvergaderingen komt met enige regelmaat de vraag aan de orde hoe bestuurders en politici beter bereikt kunnen worden. Zij bepalen immers in belangrijke mate de speelruimte voor de fietsbeleidmedewerkers. Ook in de toekomst zal het Fietsberaad zich inspannen om bestuurders en politici te informeren en inspireren. Daar mag echter niet al te veel van verwacht worden. Bestuurders en politici hebben veel onderwerpen op hun bordje. Bovendien is het Fietsberaad geen belangenorganisatie die politieke processen probeert te beïnvloeden. De kennis van het Fietsberaad zal ook in de toekomst vooral via ambtelijke adviezen bij de bestuurders en politici terecht moeten komen.

Onderzoek en pilots

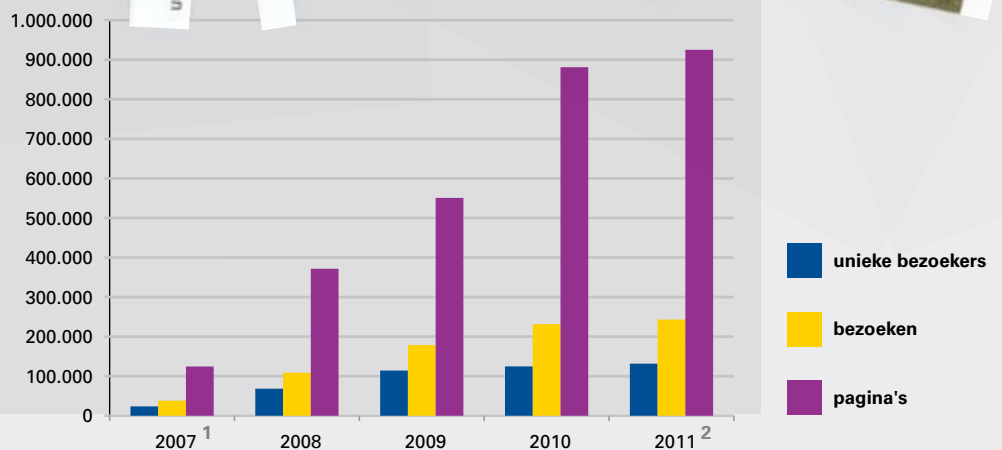
Vanaf de oprichting in 2001 heeft het Fietsberaad veel geld en energie gestoken in 'eigen' onderzoek. Op deze manier wil



Bezoek website Fietsberaad

De website is een van de belangrijke pijlers onder het Fietsberaad. Met actueel nieuws, de kennisbank en de voorbeeldenbank. Het aantal bekeken pagina's groeit toe naar de één miljoen per jaar.

- 1 Cijfers tweede halfjaar 2007
- 2 2011 betreft een schatting op basis van bezoek tot nu toe



het Fietsberaad bijdragen aan de vernieuwing van het fietsbeleid. De laatste jaren zijn daar pilots bijgekomen om kennis uit de onderzoeken in de praktijk toe te passen en om nieuwe instrumenten te ontwikkelen. Meestal resulteerde een onderzoek in een Fietsberaadpublicatie. Inmiddels zijn er zo'n twintig verschenen, met een grote diversiteit aan onderwerpen: van verhardingskeuze tot umbrella-branding, van weesfietsen tot parallelwegen, van alloctonen tot enkelvoudige ongevallen. Daarnaast heeft het Fietsberaad veel onderzoek gedaan ten behoeve van CROW-aanbevelingen (o.a. Ontwerpwijzer Fietsverkeer en fietsparkeercijfers) en diverse stagiairs begeleid (o.a. de X-factor van een fietsvriendelijke helling). In een beperkt aantal gevallen heeft het Fietsberaad een pittig standpunt geformuleerd, zoals over de turborotondes. Het is moeilijk in te schatten in welke mate de kennis uit de 'eigen' onderzoeken gebruikt wordt in het veld, maar beoordelingen in het recente gebruikersonderzoek geven aan dat het wel goed zit. Ruim de helft van de gebruikers kent minimaal drie onderzoeken of pilots van de afgelopen vijf jaar. De gemiddelde waardering is een 7,6. Met grote regelmaat is kennis van het Fietsberaad terug te vinden in rapporten, notities en beleidsstukken.

Een onderwerp waarbij het Fietsberaad een duidelijk signalerende en agenderende rol heeft vervuld, is het fietsparkeren bij stations. In 2003 signaleerde Fietsberaadpublicatie 3 al het probleem van de weesfiets. Bij de onderzochte stations ging gemiddeld 14 procent van de fietsparkeercapaciteit verloren door weesfietsen. Aanvankelijk werd hier nog niet zoveel mee gedaan. Het probleem werd pas opgepikt toen bij een herhaald onderzoek in 2007 bleek dat het aantal weesfietsen toenam. Deze publicatie 12 bracht bovendien de enorme toename van het fietsgebruik naar stations in beeld. Bijna 50 procent in vijf jaar tijd. Om het tekort aan stallingsplaatsen enigszins binnen de perken te houden, moesten alle zeilen bijgezet worden. De NS en het ministerie zetten een weesfietsenteam in om gemeenten te assisteren. En de sterk stijgende lijn in het fietsgebruik heeft veel bestuurders en beleidsmakers ook doordrongen van de noodzaak van capaciteitsuitbreidingen en een andere meer integrale aanpak.

Communicatie

Voor de verspreiding en uitwisseling van kennis geeft het Fietsberaad vanaf de oprichting het magazine Fietsverkeer uit



en organiseert het zo'n zes themabijeenkomsten per jaar. De eerste jaren lag de nadruk in de artikelen en tijdens de bijeenkomsten vooral op eigen onderzoeken. En voor de bijeenkomsten werden in principe alleen fietsbeleidmedewerkers uitgenodigd.

Mede naar aanleiding van de evaluatie uit 2005 is besloten de luiken meer open te gooien. Het Fietsberaad heeft nu de ambitie om alle relevante ontwikkelingen en onderzoeken te signaleren en ontsluiten. Daarbij is dankbaar gebruikt gemaakt van de internettechnologie die rond die tijd beschikbaar kwam. Inmiddels telt de digitale bibliotheek op de website ruim 2.600 kennisitems, zoals nieuwsberichten, onderzoeksrapporten, presentaties, beleidsnota's en ontwerpvoorbeelden. Een deel van de kennisitems is in het Engels vertaald, want over de hele wereld is veel belangstelling voor de Nederlandse fietskennis. De website wordt elke maand door ruim 10.000 verschillende mensen bezocht, waarvan 30 tot 40 procent uit het buitenland. En hoewel het Fietsberaad nog steeds in de eerste plaats bedoeld is voor medewerkers en bestuurders van decentrale overheden, is de kennis nu ook makkelijker beschikbaar voor andere doelgroepen, zoals adviesbureaus, belangenbehartigers en studenten. Dit geeft onder andere meer dynamiek aan de bijeenkomsten. Het aantal deelnemers laat een stijgende lijn zien.

Toekomst

Het komende jaar nemen het ministerie en de koepels van VNG, IPO, SKVV en UVW een besluit over de volgende termijn van het KpVV (en dus ook het Fietsberaad). De leden van het Fietsberaad willen doorgaan op de ingeslagen weg en tegelijkertijd nieuwe kansen en mogelijkheden benutten. Het maatschappelijk belang van de fiets voor zowel bereikbaarheid als gezondheid rechtvaardigt een degelijk kenniscentrum. Bovendien ziet beleid zich gesteld voor een aantal lastige problemen en uitdagingen. In de eerste plaats de groei van het aantal fietslachtoffers door de vergrijzing. Daarnaast de knellende fietsparkeerproblemen bij stations en in toenemende mate ook in binnensteden. Tot slot valt er nog veel winst te behalen met een professionele inzet van marketinginstrumenten. De kennisbehoefte van medewerkers bij decentrale overheden blijft de maatstaf. En die hebben vaak behoefte aan hele praktische informatie, die niet altijd tot de verbeelding spreekt van bestuurders en visionaire beleidsmakers. Steeds vaker wil het Fietsberaad nieuwe kennisontwikkeling in samenspraak met de eindgebruiker. Bijvoorbeeld door de inzet van pilots. Dat instrument kan vooral diensten bewijzen als er onvoldoende praktijkervaring voorhanden is over een bepaald onderwerp. Zo wordt het door het Fietsberaad opgezette Fiets-en-Win project op dit ogenblik al in drie gemeenten in de praktijk beproefd en binnenkort volgen pilots met betrekking tot de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen.



In de toekomst gaat het Fietsberaad ook meer pilots opzetten, zoals Fiets-en-Win.