

"Als er één item partijoverstijgend is, dan is het de fiets."

Wethouder mobiliteit Harriët Tiemens van Nijmegen:

'Zorg vooral voor budget'

beschikbaar zijn, vanuit het Rijk, Beter Benutten en de provincie, die meestal gefinancierd moeten worden. Dus moet je over eigen budget beschikken. Om dat budget te claimen heb je wel een reden nodig. En dat gaat dan over de leefbare stad, de veilige stad en de bereikbare stad. Vooral die bereikbaarheid kun je redelijk depolitiseren. Als er één item partijoverstijgend is, dan is het de fiets. Zo heeft de VVD samen met GroenLinks hier in Nijmegen een motie ingediend voor fietstunnels. Voor GroenLinks omdat ze fietsers willen faciliteren, voor de VVD omdat ze die overstekende fietsers niet willen en auto's beter kunnen doorrijden. Het resultaat is hetzelfde.

Welke argumenten slaan nog meer aan?

We hebben in Nijmegen het nodige gedaan met Bikenomics. Het blijkt dat het aantrekkelijker is om fietsers naar de binnenstad te trekken dan automobilisten. Fietsers besteden meer. Het gaat economisch beter met een stad als je fietsers

meer ruimte geeft.

Ook bij fietssnelwegen zijn kosten-/batenanalyses zeer positief. Vanwege de bereikbaarheidsproblematiek en omdat een kilometer autoweg vele malen duurder is. Als je daar ook bij betreft dat de fiets geen luchtverontreiniging en geen geluidhinder veroorzaakt én bijdraagt aan de gezondheid, valt een MKBA voor fietsen meestal heel positief uit. Aardig voorbeeld is ook ziekenhuis CWZ. Dat heeft een programma opgezet om medewerkers meer op de fiets naar het werk te laten komen. Je kunt punten sparen voor leuke dingen, er is een veilige fietsenstalling, je kunt douchen. Dat blijkt een goedkope oplossing want daardoor hoefden ze een parkeerterrein niet aan te leggen.

Schuiven jullie als gemeente met budgetten in de sector gezondheid en mobiliteit?

Een gemeente heeft niet zoveel budget voor gezondheid. Het is een afgeleide taak die vooral door de GGD wordt uit-



Foto: William Moore

gevoerd. Maar we hebben hier wel sinds ongeveer een jaar een mooi programma lopen: 'Groen gezond en in beweging'. Daar komen al die dingen samen. Groenvoorziening in de wijken die het aantrekkelijk maken om er te fietsen en te lopen. Ja, je zou er een deel van die 5 miljoen heen kunnen sluizen, maar in dit geval was het niet nodig. Maar als het aan de orde zou zijn, is dat wel te beargumenteren.

Kunnen fietsambtenaren helpen om de fiets hoger op de politieke agenda te krijgen?

Bestuurlijke betrokkenheid en bestuurlijk enthousiasme zijn heel belangrijk, maar een goede fietsbeleidsambtenaar ook. De bestuurder moet het door het college zien te krijgen. Maar samen moet je naar een mooi plan toewerken. Een ambtenaar kan zaken voor een volgende verkiezingsperiode voorbereiden en voorleggen. Veelal hebben ambtenaren ook wel contacten met politieke partijen. Maar eigenlijk ben je daar nu al te laat mee. De verkiezingsprogramma's zijn in de maak of al rond. In ieder geval moet je zorgen dat er

budget is en dat zou in een verkiezingsprogramma moeten staan. Of anders moet het bij de coalitieonderhandelingen naar voren komen.

Dat zouden abtenaren wel kunnen inbrengen. Heel vaak bereiden ambtenaren iets voor, voor de coalitievorming. Onderbouw dat met bedragen, want die zijn heel belangrijk. Daar gaat het vooral om in coalitie-onderhandelingen: een richting bepalen en daarvoor budgetten reserveren.

Wij hadden in ons coalitieakkoord dus die 5 miljoen voor de fiets opgenomen. Uiteindelijk hebben we door de cofinanciering 10 miljoen euro uitgegeven. Dan kan het apparaat zijn werk doen.

"We zijn Fietsstad geworden vanwege de fietsvoorzieningen, maar ook omdat we Velocity hebben gehost. Dat laatste heeft een grotere landelijke uitstraling gehad dan de Fietsstad-verkiezing."



"Heel vaak bereiden ambtenaren iets voor, voor de coalitievorming. Onderbouw dat met bedragen, want die zijn heel belangrijk."

Wat mij betreft wordt dat bedrag voor de volgende periode opgehoogd en ik vind ook dat de looproutes in de stad moeten worden verbeterd. Wanneer je binnensteden meer auto-vrij wil maken, en dan ook de bussen meer naar de rand van het centrum leidt, moet je wel zorgen voor hele comfortabele looproutes naar de binnenstad en de winkels. En die zijn ook kostbaar. Wat mij betreft moeten we er over nadenken of je bepaalde stukken niet moet overkappen zodat je redelijk overdekt kunt lopen, bijvoorbeeld naar het station.

Wat is het effect van de Fietsstadverkiezing geweest?

Die erkenning is belangrijk. Het is een kwaliteitspredicaat. Je wordt Fietsstad omdat je het voor elkaar hebt, niet omdat je mooie plannen hebt. Dat geeft een zekere trots. We zijn Fietsstad geworden vanwege de fietsvoorzieningen, maar ook omdat we Velocity hebben gehost. Dat laatste heeft een grotere landelijke uitstraling gehad dan de Fietsstadverkiezing. Dat heeft ook wel iets te maken met de plek in het land. In het AD stond bijvoorbeeld dat Utrecht niet

Fietsstad was geworden, en niet dat Nijmegen wel Fietsstad was geworden. Landelijke kranten pakten het niet gauw op als je Fietsstad bent geworden buiten de Randstad. Velocity heeft benadrukt dat we hier hele mooie voorzieningen hebben, dat trekt op zich weer voorzieningen aan, zoals het Dutch Bicycle Centre, the place to be voor fietsbedrijven. En het is belangrijk dat je je als een regio neerzet die werkt aan bereikbaarheid op een hele duurzame manier en die streeft naar leefbare steden. Dat doet ook veel met je regio als vestigingsgebied.

Merken inwoners dat ook?

Velocity is een heel mooi feest geworden. Dat heeft ook op de inwoners een positieve uitstraling gehad. Vaak hoor je meer klachten dan complimenten. Maar toen al die buitenlandse gasten zich hier vergaapten aan al onze voorzieningen en bij scholen gingen staan om te kijken hoe kinderen op de fiets naar school gaan, toen hoorde je ook in de stad dat het toch wel heel bijzonder is wat we hier hebben neergezet.

De Tour de Force heeft fietsminded gemeenten samen gebracht in de F10. Wat is de meeropbrengst voor een gemeente?

Ik ben blij met de F10. Zeker als je ziet dat in het Regeerakkoord maar 100 miljoen wordt uitgetrokken voor de fiets. Wij weten inmiddels zelf hoe weinig dat is. Het systeem van snel-fietspaden behelst zo'n 80 km, waarvan zo'n 55 km klaar is. Daar zitten de nodige kunstwerken in. Maar al met al hebben we de afgelopen tien jaar in en om Nijmegen zo'n 55 miljoen

Ambitieuze fietssteden gaan voor een tien

Een aantal steden - waaronder winnaars van vorige Fietsstadverkiezingen - die de fiets hoog op de agenda heeft staan, gaat de krachten bundelen in de F10. De F10 wordt een netwerkorganisatie met als doel het behalen van gemeenschappelijk voordeel door uitwisseling van kennis, het opzetten van pilots en het verwerven van meer financiële steun van Rijk en provincies voor grootschalige stedelijke fietsinvesteringsprogramma's.



De F10 doet dit onder de vlag van de Tour de Force - de nationale Agenda Fiets - waarbinnen alle overheden en organisaties samenwerken die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland. In de F10 zitten de volgende steden: Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Goes, Groningen, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle, Amersfoort, Apeldoorn, Enschede en 's-Hertogenbosch.

Rapportcijfer 10

Het cijfer in F10 drukt uit dat deze steden een ambitieus fietsbeleid voeren: ze gaan voor een rapportcijfer 10.

Ook andere steden kunnen toetreden wanneer ze de inzet van de F10 onderschrijven en daaraan een actieve bijdrage willen leveren. Dat kan blijken uit hun Omgevingsvisie, beleidsplannen en investeringsprogramma's. En in de bereidheid om fors te investeren in fietsvoorzie-

ningen als onderdeel van de ontwikkeling van 'smart mobility' en door mee te werken aan pilots uit het Uitvoeringsprogramma van de Agenda Fiets.

Lobby

Behalve lobby-activiteiten richting Rijk en provincies denkt men ook schaalvoordelen te behalen door een gezamenlijke aanpak en inkoop. Datzelfde geldt ten aanzien van het binnenhalen van Europese subsidies en de promotie van Nederlandse fietssteden in het buitenland.

Kennisuitwisseling zal plaatsvinden door thematische netwerkbijeenkomsten die afwisselend in een van de F10-steden zullen worden georganiseerd, met ondersteuning vanuit de Tour de Force. De verdere kennisverspreiding zal plaatsvinden via geëigende organisaties, zoals CROW-Fietsberaad, Fietscommunity 2.0 en dergelijke.

Pilots

De F10-steden hebben al de nodige pilots ingebracht om nieuwe oplossingen en technologische innovaties te beproeven. Zo werkt Rotterdam aan systemen die actuele vertragingen voor fietsers meten bij verkeerslichten en eventueel andere routes adviseren.

Zwolle onderzoekt hoe utilitaire en recreatieve routes te combineren zijn.

Nijmegen gaat een proef doen waarbij deelfietsen beschikbaar zijn voor 'the last mile' vanaf een P+R-terrein.

Goes zet in op pilots die zich richten op onvoldoende bewegingen en sociaal isolement onder ouderen.

En Utrecht onderzoekt de mogelijkheid of men de speed-pedelaars zelf de individuele keuzevrijheid kan laten om ofwel als alle andere bromfietser de rijbaan te benutten of met gematigde snelheid (minder dan 30 km/uur) het fietspad te gebruiken.

aan fietsen besteed. Dus die 100 miljoen is een fooi voor een heel land als je de steden bereikbaar wil houden. Een ander belangrijk punt is dat we afsteveneren op een bevolking waarvan 40 procent overgewicht heeft. Het is ook aan de steden om de bevolking gezond te houden, door fietsen en lopen heel goed te faciliteren. Een gemeenschappelijke lobby is daarom heel belangrijk.

Maar samenwerken is ook van belang als het gaat om het

oplossen van knelpunten. Neem de speed-pedelec. We hebben hier geen snelfietsroutes aangelegd om daar vervolgens de speed-pedelec af te laten jagen. Maar het is duidelijk dat je er wel wat mee moet. Dat zijn typisch discussies die landelijk aangehaakt moeten worden. Dat geldt ook voor het voorrangregime op snelfietsroutes. Daarvoor moet je met CROW landelijk ontwerpcriteria maken, zodat we niet steeds dezelfde fouten maken.

Je kunt leren van elkaars ervaringen. Maar ook inzichten delen hoe je de toekomst ziet. Worden het allemaal zelfrijdende auto's? En wat is de plek van de fiets dan? Ik ben blij met de initiatieven van de Tour de Force. Ook omdat het ministerie opnieuw is aangehaakt, want tot voor kort vonden ze fietsen toch vooral iets voor gemeenten en provincies.

"Die 100 miljoen is een fooi voor een heel land als je de steden bereikbaar wil houden."



"Politici slaan aan op thema's waar de burger (kiezer) last van heeft, over klaagt en/of blij van wordt."

Senior adviseur Willem Bosch - Zwolle:

"De politiek vraagt om praktische, herkenbare oplossingen"

Is fietsen in jouw stad een item in verkiezingstijd?

Zeer beperkt, alhoewel onze nieuwe wethouder Michiel van Willigen (CU-opvolger Filip van As) er wel meer voor wil gaan!

Kun je daar als fietsbeleidsambtenaar invloed op uitoefenen? En zo ja, wat is de beste aanpak om aandacht op de fiets te vestigen?

Ja, direct door de wethouder en de raad te voeden met voorstellen/aandachtspunten die gericht zijn op de fiets. Bijvoorbeeld fietsonveiligheid, fiets in relatie tot duurzaamheid, klimaatbestendigheid, gezondheid, energie. Indirect door belangengroeperingen, zoals de Fietsersbond, te voeden, informeren, inspireren met ideeën, knelpunten, verbeterpunten e.d. En eventueel politieke partijen te voeden waar jij of één van je collegae connecties mee hebt.

Welke argumenten slaan vooral aan bij politici? En welke niet?

Vooral die thema's waar de burger (kiezer) last van heeft, over klaagt en/of blij van wordt. Bijvoorbeeld de aanpak van verkeersonveiligheid, het verminderen van overlast. Praktische, herkenbare oplossingen.

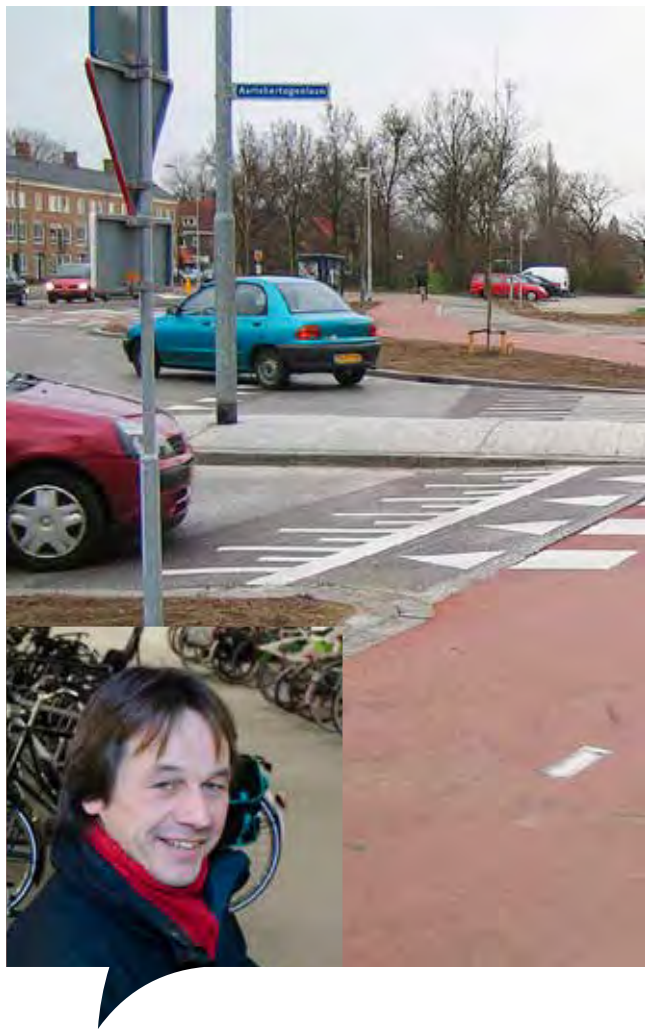
Herinrichting van wegen tot fietsstraat levert bijvoorbeeld vaak veel draagvlak bij de bevolking op, het verbeteren van fietsparkeren in het centrum en bij wijkwinkelcentra en het station ook.

Het verbeteren van de bereikbaarheid voor de automobilist door de aanleg van fietstunnels en -bruggen doet het goed bij ondernemers en de VVD/CDA. Hoe meer mensen in de stad op de fiets gaan, hoe meer ruimte/capaciteit resteert voor de overgebleven automobilisten.

Het in beeld brengen van investeringen voor auto en fiets, evenals milieuarargumenten, werkt slechts bij een beperkte doelgroep (GL/SP) die al overtuigd zijn.

Wat is het effect geweest van de Fietsstaduitverkiezing?

Zwolle en de Zwollenaren zijn meer trots geworden op wat wij aan fietsvoorzieningen hebben in deze stad. Daarentegen is de heftigheid van de klagers ook toegenomen, omdat zij nog meer van ons (gemeente) verwachten op fietsgebied en anderzijds klagen dat wij doorslaan in onze keuzes voor de fiets. Bijvoorbeeld bij de fietsrotonde waarover de fietsers over het algemeen zeer enthousiast zijn en veel automobilisten deze afschuwelijk vinden (gevaarlijk, onvoldoende uitzicht/reactietijd).



Verkeerskundige Arnold Bongers - 's-Hertogenbosch:

"De framing van de fiets kan verschillen al naar gelang de politieke kleur"

Is fietsen in jouw stad een item in verkiezingstijd?

De fiets is al jaren een vervoermiddel dat we als stad promoten en waarin we hebben geïnvesteerd. Bij de recente raadsbehandeling van de actualisatie van ons mobiliteitsbeleid werd de fiets niet benaderd vanuit een achterstandspositie maar als onmisbare vanzelfsprekende pijler van het mobiliteitsbeleid. Als zelfstandig vervoermiddel, als 'verlengstuk' van de trein en als onderdeel van de totale ketenreis met bijvoorbeeld deelfietsen op transferia. De fiets staat niet meer alleen onder het hoofdstukje 'fiets' maar komt nadrukkelijk

terug bij de prestatie-indicatoren van het totale wegennet, zit qua potentie nog niet aan z'n max (met name de e-bike biedt kansen) en gaat als onderdeel van de komende smart mobility ontwikkelingen als 'mobility as a service' een belangrijke schakel vormen. Het bieden van meerdere vervoerskeuzes aan de inwoner, forens of bezoeker is een belangrijk aspect bij die laatste ontwikkeling. Het gaat dus meer om de rol van de fiets en minder om het product fiets zelf. Dat besef wordt breed gedeeld zodat ik denk dat 'de fiets' geen uitgesproken item in de verkiezingstijd zal zijn.



"Elke politicus is gevoelig voor positieve ervaringen van gebruikers. Dat is uit te buiten."

Kun je daar als fietsbeleidsambtenaar invloed op uitoefenen? En zo ja, wat is de beste aanpak om aandacht op de fiets te vestigen?

Het klinkt als een open deur: blijf de wethouder, college en raad informeren over de kansen, successen en ontwikkelingen. In aanloop van de actualisatie Koersnota hebben we een informatieve sessie gehouden waarin we schetsen welke ontwikkelingen spelen en de komende jaren op ons afkomen. Het is zinvol te duiden dat bepaalde 'oude mantra's' in verkeer gaan veranderen. Zo gaat de fiets steeds meer een statussymbool worden dat onderdeel is van een 'urban lifestyle' en biedt de e-bike een nog serieuzere optie voor woonwerkritten.

Het direct lobbyen bij de diverse raadsfracties is een rol voor de lokale afdeling van de Fietsersbond. Wij proberen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, een goed contact te houden met de lokale afdeling. We zien deze samenwerking als een constructieve dialoog waarbij we scherp worden gehouden. Binnen Brabant hebben we een unieke samenwerking tussen de vijf grote steden en de provincie. We wisselen ervaringen en kennis uit, hebben een gezamenlijke vastgestelde ambitie en een provincie die er qua inhoud én geld sterk in zit. Dat geeft een wethouder of stad steun.

En misschien wel het belangrijkste is dat de aandacht op de fiets niet bij de fietsbeleidsambtenaar alleen moet zitten. Dat is slechts één persoonsje binnen een domein, het blijft vechten tegen de bierkaai als je goede bedoelingen niet overkomen bij de verkeersregeltechnicus, stedenbouwer, ontwerper of bijvoorbeeld een afdeling Onderwijs. Zoek in de eigen organisatie naar kansen en dwarsverbanden. En niet als sec 'fietsambtenaar' maar meer als veiligheids-, leefbaarheids-, duurzaamheids- of weet ik wat voor ambtenaar. Net naar gelang waar de kansen liggen.

Welke argumenten slaan vooral aan bij politici? En welke niet?

Afhankelijk van de politieke kleur is verschil in belang te herkennen. Randvoorwaardelijke aspecten als verkeersveiligheid scoren bij alle politici goed, dus veilige fietspaden en fietsverkeerseducatie zijn belangrijke en blijvende onderdelen van beleid. De fiets als invulling van duurzame mobiliteit scoort vaak goed bij milieubewuste partijen. Maar de fiets als vervoermiddel dat vrijheid in mobiliteit biedt (altijd overal wanneer het jou uitkomt) scoort weer goed bij liberale politici. De framing kan dus verschillen. Soms helpen cijfers. We hebben recent profijt gehad van een theoretische benadering van de reistijdwinst en filereductie van de aanleg van een snelfietsroute parallel aan een rijksweg. Buiten dat is elke politicus gevoelig voor positieve ervaringen van gebruikers. Dat is uit te buiten.

Wat is het effect geweest van de Fietsstaduitverkiezing?

Ontstaan van besef en trots op de erkenning door en oordeel van de Fietsersbond. Met een groeiend gevoel die status in stand te willen houden. Als voorbeeld: de afdeling Beheer koopt een extra fietspadstrooier 'omdat we fietsstad zijn'. Adel verplicht, en dan kan een vicieuze cirkel ontstaan. Daarnaast levert de verkiezing veel belangstelling uit binnen- én buitenland op.