



eindrapport

Onderzoek fietsnetwerken kleine en middel-kleine kernen
Agentschap NL
7 december 2010

ThuisraadRO

samenvatting

Het fietsgebruik in de gemeente Raalte is hoog. Dat is interessant omdat de gemeente geen spectaculaire of kostbare ingrepen heeft gedaan. Reden voor Agentschap NL om ThuisraadRO te vragen onderzoek te doen naar de aanpak in Raalte. Zo kan een overzicht met aanbevelingen worden samengesteld die andere kleine en middelkleine gemeenten ter inspiratie kan dienen.

Om het belang van een hoog fietsaandeel in de modal split te benadrukken is in eerste instantie onderzocht wat de belangrijkste effecten van fietsgebruik zouden kunnen zijn op milieu, verkeersslachtoffers, bewegingsarmoede en autogebruik c.q. autoaanwezigheid. De onderzoeken, die gebaseerd zijn op scenario's, laten zien dat een toename van het fietsgebruik met name effect heeft op het aantal auto's in verblijfsgebieden, het tijdverlies van automobilisten en de parkeerdruk in het centrum. Het effect op geluidshinder, bewegingsarmoede en het broeikaseffect is substantieel maar beperkt.



primaire fietsroute in Raalte-Noord

Vervolgens is aan de hand van literatuurstudie en interviews met referentiegemeenten een kader opgesteld om de situatie in Raalte beter te kunnen beoordelen. Naast beïnvloedbare factoren als de kwaliteit van de fietsvoorzieningen, de concurrentiepositie van de fiets en de ruimtelijke structuur wordt in de literatuur ook het belang van autonome factoren onderstreept. Ook de invloed van communicatie, attitudes/gewoonten, sociologische factoren, steun binnen het ambtelijk apparaat en financiering zijn significant. Het stimuleren van het fietsgebruik via belevingsfactoren lijkt mogelijk maar is nog niet uitgekristalliseerd. De koppeling van maatregelen blijkt een versterkend effect op het fietsgebruik te hebben. Uit het interview met de referentiegemeenten blijkt dat rolhouders, een concentratie van (woon)bebouwing en bestemmingspunten, een concurrerende positie ten opzichte van de auto (in kosten en reistijd), de aanwezigheid van (middelbare) scholen, korte interne en externe communicatielijnen, een actief fietsbeleid, gewoonte/gewenning en een link met het recreatieve fietsknooppunten-netwerken een positieve bijdrage lijken te leveren aan het fietsgebruik. Over de invloed van de wegenstructuur, fietsstroken en 30-km gebieden, parkeervoorzieningen en de inrichting van de basisschoolomgeving op het fietsgebruik kan men in de referentiegemeenten onvoldoende informatie geven. Dat is grotendeels te wijten aan het feit dat gemeenten wel maatregelen treffen maar deze zelden door middel van voor- en nametingen onderzoeken.

Het kader, met informatie uit de literatuur en de interviews met de referentiegemeenten, is gebruikt om de aanpak en de situatie in de kern Raalte te onderzoeken. Naast de beschrijving van een groot aantal maatregelen en aanbevelingen op het gebied van infrastructuur en communicatie heeft dit onderzoek geleid tot een tiental succes-factoren die gezien kunnen worden als aanbevelingen aan andere kleine en middelkleine kernen;

- de aanwezigheid van een groep enthousiaste trekkers uit zeer diverse geledingen die de handen inéén hebben geslagen,
- een gemeente die durf toont door in te stemmen met het ambitieuze advies van het door hen ingehuurd adviesbureau. Dit bureau was huisadviseur van de gemeente en in Raalte gevestigd.
- een goed fietsklimaat dat ontstaan is door gedurende lange tijd een diversiteit aan fietsstimulerende maatregelen te nemen,
- de integrale aanpak, in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij om
 - de relatie tussen disciplines, afdelingen en politiek,

- de samenwerking tussen gemeente en inwoners,
- de integrale aanpak van infrastructurele maatregelen en communicatie,
- voorlichting in combinatie met rolhouders,
- een continue lijn van toen, nu en later
- een samenhang tussen diverse infrastructurele maatregelen
- de grote mate van eensgezindheid binnen politiek en ambtelijk apparaat
- continuïteit in handelen en uitgangspunten gecombineerd met een lange adem.
- een consistent beleid
- effectieve fysieke maatregelen zoals;
 - een fijnmazig fietsnetwerk waaraan herkomst- en bestemmingspunten veelal direct gekoppeld zijn
 - primaire fietsroutes die voornamelijk over erftoegangswegen B zijn geleid. Fietssuggestiestroken langs gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A
 - afsluitingen van wegen voor het autoverkeer door middel van een 'knip' om de concurrentiepositie van de fiets te verbeteren,
 - het creëren van een groot verblijfsgebied in een groot deel van de kern
 - consequente voorrang voor fietsers op de primaire fietsroutes
 - ontbreken van kruispunten die met VRI's zijn geregeld
 - betaald parkeren in het centrum (al is dit met een vrij laag tarief)
 - een compacte ruimtelijke structuur slechts doorbroken door de N35. Voor deze barrière is een oplossing gezocht die zo vriendelijk mogelijk voor de fietser is
- een deskundige aanpak van het communicatietraject
- de mogelijkheid om de kosten van de communicatiecampagne te verdelen onder diverse belanghebbende organisaties.

Het rapport eindigt met een aantal aanbevelingen betreffende het vervolg op het onderzoek. Enerzijds gaat het om onderzoeken waarbij de basis van de getrokken conclusies verbeterd wordt. Anderzijds betreft het onderzoek waarin de grote hoeveelheid informatie uit deze rapportage omgezet wordt in een handzame aanpak voor gemeenten.

inhoudsopgave

0.	inleiding	6
0.1.	Aanleiding en belang van dit onderzoek.	6
0.2.	Leeswijzer	7
1.	effecten van fietsgebruik	8
1.1.	Gevoeligheidsanalyse Fietsberaad	8
1.1.1.	Effecten	8
1.1.2.	Toelichting op de effecten	9
1.1.3.	Kanttekeningen	10
1.2.	Studie Planbureau voor de Leefomgeving	10
2.	aangrijpingspunten uit de literatuur	12
2.1.	Inleiding	12
2.2.	Factoren die het fietsgebruik verklaren.	12
2.2.1.	Het fietsnetwerk	12
2.2.2.	Determinanten uit de literatuur	12
2.2.3.	Ervaringen uit de Fietsbalans	13
2.2.4.	Praktijk-ervaring Veenendaal	13
2.2.5.	Autonome en beleid-beïnvloedbare factoren	13
2.3.	Een nadere beschouwing van gedragsbeïnvloeding	14
2.3.1.	Relatie tussen vervoerswijzekeuze, doelgroepen en verplaatsingsmotief	14
2.3.2.	Fietsen naar het werk	14
2.3.3.	De invloed van subjectieve en objectieve informatie	14
2.4.	Effecten van maatregelen	15
2.5.	Overzicht van kennis en ervaring	15
3.	referentiegemeenten	23
3.1.	Aanpak en resultaten in referentiegemeenten	23

4. Raalte	27
4.1. Inleiding	27
4.2. Korte geschiedenis	27
4.3. Het verkeerscirculatieplan (VCP)	28
4.4. De communicatiecampagne	30
4.4.1. Opzet	30
4.4.2. Activiteiten	30
4.4.3. Evaluatie en effecten	31
4.4.4. Slagingskansen	32
4.5. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GWVP)	35
4.6. Situatie anno 2010	39
4.7. Samenvattend	40
5. conclusies en aanbevelingen	52
5.1. Conclusies	52
5.1.1. Effecten	52
5.1.2. Succesfactoren	52
5.2. Aanbevelingen ten behoeve van vervolgonderzoek	55
6. literatuur	57
Bijlage ;	59
aangrijpingspunten uit de literatuur	59

0. inleiding



basisschool-leerlingen op de fiets

Het Fietsberaad heeft in de voorzomer van 2010 een lijst gepubliceerd waarop het fietsaandeel (in aantal ritten) per gemeente is opgenomen. De gemeente Raalte scoort op deze lijst hoog. Dat is interessant omdat de gemeente geen spectaculaire of kostbare ingrepen heeft gedaan om een dergelijk fietsaandeel te bereiken. Wel heeft zij getracht met een efficiënte inzet van middelen het fietsgebruik te stimuleren. Omdat de in de literatuur opgenomen aangrijpingspunten ter verbetering van het fietsgebruik veelal gebaseerd zijn op de gemiddelde situatie in Nederland of (middel-)grote kernen, kan de aanpak van de

gemeente Raalte beter herkenbaar en bruikbaar zijn voor andere kleine en middel-kleine kernen. In dit onderzoek zijn kernen onderzocht met een omvang van zo'n 10.000 inwoners. Herkenbaarheid is echter meer cultuur- en situatie gerelateerd dan dat zij gekoppeld is aan inwonertal.

Agentschap NL heeft daarom aan ThuisraadRO gevraagd onderzoek te doen naar de aanpak binnen de gemeente Raalte, de randvoorwaarden waaronder deze aanpak heeft kunnen plaatsvinden en de effecten van de maatregelen op onder andere fietsgebruik en (voor zover mogelijk) CO₂-uitstoot.

Zo is een overzicht ontstaan van factoren die gemeenten met kleine en middel-kleine kernen kunnen gebruiken om het fietsgebruik te stimuleren. Voor het overzicht en ter vergelijking zijn de factoren uit de literatuur en de bevindingen uit de referentiegemeente eveneens in de rapportage opgenomen.

0.1. Aanleiding en belang van dit onderzoek.

Onderzoeken op het gebied van fietsgebruik en modaliteitsverandering vinden vooral plaats binnen middelgrote en grote kernen. De problematieken in deze gebieden met betrekking tot veiligheid, bereikbaarheid, grondkosten en dergelijke zijn ook van een dermate omvang dat ingrijpen noodzakelijk is. In kleine en middelkleine kernen is van een dergelijke problematische situatie over het algemeen geen sprake. Er zijn echter diverse redenen waarom een onderzoek naar de stimulering van fietsgebruik in kleine en middel-kleine kernen van belang is;

- Rijk en gemeenten hebben op 12 november 2007 het '*Klimaatakkoord Gemeenten en Rijk*' ondertekend waarbij zij overeen zijn gekomen zich in te spannen ten behoeve van het milieu. Mobiliteit vormt daarbij één van de aangrijpingspunten waarmee de doelstellingen behaald kunnen worden.
- Een fors deel van de Nederlandse bevolking woont buiten de grote en middelgrote steden. De combinatie van een hoog autobezit, een grote mate van autobereikbaarheid en de schaalvergroting van voorzieningen maakt het gebruik van de auto in die gebieden aantrekkelijk en vaak noodzakelijk. Een vermindering van het autogebruik en daarmee een reductie van de CO₂ uitstoot is in deze gebieden alleen mogelijk wanneer fietsen (tot afstanden van 7 km) een geaccepteerd alternatief is.

- Veel inwoners van kleinere en middel-kleine kernen werken in de stad. Om de aan de mobiliteit gerelateerde problemen in deze stad te kunnen oplossen is het van belang om in breed verband naar aangrijpingspunten te zoeken. Het stimuleren van het fietsgebruik onder werknemers die woonachtig zijn in omringende kernen (tot 7 km afstand) kan daartoe behoren. Ook het aanmoedigen van het openbaar vervoer (waarbij de fiets dient als voortransportmiddel) is een mogelijkheid.
- In veel kleinere kernen kan men (in de centra) onbetaald parkeren om de concurrentieslag met de nabijgelegen dorpen en steden aan te kunnen gaan. Bovendien is het autobezit er hoog. Deze combinatie zorgt er voor dat een groot deel van de openbare ruimte in de kleinere kernen ingericht is voor het gebruiken en parkeren van de auto. Dat komt de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en veiligheid niet ten goede.
- Een belangrijk aspect voor de leefbaarheid in dorpen en kleine kernen is de betrokkenheid van bewoners, ondernemers en middenstanders bij de kern. Betrokkenheid komt tot stand wanneer ontmoetingen kunnen plaatsvinden en mensen zich verbonden voelen met de ruimte om hen heen. Een omgeving die ruimte geeft aan spelende kinderen, voetgangers en fietsers moedigt aan tot betrokkenheid. Het gebruik van de auto daar en tegen staat spontane ontmoetingen in de weg, schept afstand tot mede weggebruikers en omgeving, bevordert de onveiligheid op en rond de rijbaan.
- Ook in kleinere kernen wonen veel gezinnen met drukke dagprogramma's. De auto wordt gezien als noodzakelijk middel om alle programma-onderdelen soepel, snel en veilig te kunnen volbrengen. Wanneer kinderen in staat worden gesteld om zelfstandig naar vriendjes, school en sport te fietsen is dat goed voor hun ontwikkeling. Bovendien stelt het ouders in staat om eveneens voor een andere vervoerswijze te kiezen. Juist in kleinere kernen is een veilig, snel en goed fietsnetwerk relatief gemakkelijk te realiseren.
- Tot slot spelen in middelgrote kernen evenals in grote kernen problematieken ten aanzien van bewegingsarmoede en gezondheid.

0.2. Leeswijzer

De voor u liggende rapportage volgt grotendeels de lijn van het daaraan ten grondslag liggende onderzoek. In het eerste hoofdstuk worden de effecten beschreven die, blijkens de literatuur, toegeschreven kunnen worden aan een toename van het fietsgebruik. Het hoofdstuk benadrukt daarmee het belang van fietsbeleid.

In hoofdstuk twee en drie wordt vervolgens het kader geschetst van waaruit de maatregelen en ontwikkelingen in Raalte onderzocht zijn. Dit kader is tweeledig. Enerzijds bestaat ze uit fiets-stimulerende factoren en aangrijpingspunten uit de theorie (inclusief de ervaringen in de gemeente Veenendaal). Dit deel van het kader wordt beschreven in hoofdstuk 2.

Anderzijds omvat ze de informatie uit drie referentiegemeenten (beschreven in hoofdstuk 3). Door de situatie in Raalte te vergelijken met die uit de referentiegemeenten kan met meer zekerheid worden beoordeeld op welke wijze en in welke mate de situatie in Raalte bijzonder is en tot voorbeeld kan dienen. De vragen die tot de informatie geleid hebben zijn gebaseerd op de theorie van hoofdstuk 2.

Vanuit het hierboven genoemde kader is het fietsbeleid in de gemeente Raalte onderzocht. Omdat, zo blijkt ook uit de theorie, een breed scala aan maatregelen kunnen bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik, is ook het onderzoek in Raalte breed opgezet. Naast een beschrijving van de meer fysieke maatregelen komen ook de communicatiecampagne, het fietsklimaat, de plaats van rolhouders, en andere factoren aan bod. De bevindingen uit dit onderzoek zijn aan het eind van het hoofdstuk puntsgewijs samengevat en, ter vergelijking, naast de aanknopingspunten uit de theorie gezet.

Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van dit onderzoek beschreven. Tevens is aangegeven welke vervolgonderzoeken aanbevelenswaardig zijn om het fundament van het onderzoek verder te verstevigen. Bovendien zijn er een aantal voorstellen gedaan om de aanpak ter stimulering van het fietsgebruik in kleine en middelkleine gemeenten meer concreet handen en voeten te geven.

1. effecten van fietsgebruik

1.1. Gevoeligheidsanalyse Fietsberaad

Het Fietsberaad heeft in Maart 2010 door middel van een gevoeligheidsanalyse onderzocht wat het effect zou zijn van 10% meer fietsgebruik (ten koste van het autogebruik) op bereikbaarheid, lokale luchtkwaliteit, geluidshinder, verkeersveiligheid, klimaat en volksgezondheid. Het onderzoek is uitgevoerd voor de situatie in een middelgrote stad waarbij Alkmaar als voorbeeldsituatie is gekozen.

1.1.1. Effecten

Om de effecten van het onderzoek meetbaar te maken zijn 10 probleemvelden gedefinieerd. Hieronder zijn de velden op een rij gezet met de afname die zou plaatsvinden bij een toename van het fietsgebruik met 10%. Belangrijke kanttekening bij genoemde resultaten is dat de effecten alleen optreden als de toename van het fietsgebruik daadwerkelijk het gevolg is van een overstap van auto naar fiets.

ernstige verkeersslachtoffers	afname van 1%
ernstige geluidshinder	afname van 2%
CO2-uitstoot particulieren	afname van 3%
inwoners met bewegingsarmoede	afname van 3%
parkeerdruk bedrijventerrein	afname van 3%
uitstoot fijn stof	afname van 6%
uitstoot stikstofoxiden	afname van 6%
auto's in verblijfsgebieden	afname van 11%
tijdverlies automobilisten	afname van 15%
parkeerdruk centrum	afname van 20%

De toename van het fietsgebruik blijkt in Alkmaar een daling van het aantal autokilometers tot gevolg te hebben van 3%. De daling binnen de bebouwde kom is zelfs twee keer zo groot. Deze verschuiving, van auto naar fiets, heeft, zoals in bovenstaand overzicht te zien is, voor de meeste probleemvelden een positief effect. Met name de parkeerdruk in het centrum en het verbeteren van de bereikbaarheid zijn gebaat bij een hoger fietsgebruik. De bijdrage aan de bestrijding van geluidshinder, bewegingsarmoede en het broeikas effect is substantieel maar beperkt.

1.1.2. Toelichting op de effecten

Ten aanzien van de autobereikbaarheid

Uit het onderzoek blijkt een forse afname van het tijdverlies voor automobilisten. De verklaring hiervoor is met name te vinden in de grote druk op het wegennet in en rond Alkmaar in het referentiejaar 2020. Door een toename van het fietsgebruik met 10% zal het aantal verliesuren per autoverplaatsing afnemen met 15%. Daarbij is het aannemelijk dat ook de doorstroming voor fietsers zal verbeteren. Door de afname van het autoverkeer zullen bijvoorbeeld de cyclustijden van verkeerslichten afnemen wat voor alle verkeersdeelnemers aantrekkelijk is.

Wordt de reistijdwinst omgerekend in geld, dan zou een toename van het fietsgebruik met 10% in de Alkmaarse spits een kostenbesparing van 3 tot 6 miljoen euro per jaar opleveren.

De vraag die zich bij deze winstberekening voordoet is wie uiteindelijk van deze winst profiteert. Uit het onderzoek blijkt dat niet de automobilist die overgestapt is op de fiets of de gemeente van de resultaten profiteert maar de automobilisten die de overstap niet maken. Om fietsers van de auto-reistijdwinst te laten profiteren zou een verrekening op zijn plaats zijn. Dit kan via parkeertarieven of via de inkomsten uit de kilometerheffing in en rond steden gefinancierd worden.

Ten aanzien van lokale milieuproblemen

Bij een toename van het fietsgebruik met 10% zal de schadelijke uitstoot van personenauto's binnen de bebouwde kom afnemen met ruim 7%. Met name de daling van het aantal personenautokilometers heeft een positieve invloed. Ook een betere doorstroming draagt, weliswaar in geringere mate, bij.

Voor de lokale luchtkwaliteit is echter vooral de uitstoot van het vrachtverkeer van belang. Het is niet waarschijnlijk dat een toename van het fietsgebruik een positief effect heeft op de afname van het aantal vrachtautokilometers. De verbetering van de doorstroming beïnvloedt de uitstoot echter wel en zorgt voor een afname van 4%.

Een kanttekening is hier echter op zijn plaats. In de berekeningen is uitgegaan van het huidige wagenpark terwijl aangenomen mag worden dat in 2020 de regelgeving strenger en het wagenpark schoner zal zijn.

Wat betreft de geluidsoverlast mag men er van uit gaan dat een strengere regelgeving een grote beperking van de geluidsoverlast tot gevolg heeft. Een toename van het fietsgebruik heeft een geringe afname van geluidshinder tot gevolg. Om dit probleem op te lossen is het inzetten van fluisterasfalt, geluidsschermen en isolatie van woningen noodzakelijk.

Ten aanzien van het broeikaseffect

De bijdrage die een hoger fietsgebruik heeft aan een afname van het broeikaseffect is beperkt. Omdat het broeikaseffect een mondiaal probleem is heeft gedragsverandering in één stad daarop een marginale invloed. Om toch een beeld te krijgen van de invloed van het fietsgebruik op het broeikaseffect zijn in deze studie de effecten op het klimaat gerelateerd aan de CO₂-uitstoot van particuliere huishoudens. Het eigen vervoer veroorzaakt ruim de helft van de hoeveelheid CO₂-uitstoot per huishouden in Nederland. Wanneer elke inwoner de fiets 10% vaker pakt en de auto laat staan, betekent dat een CO₂-reductie van 3% per huishouden. Dat is een bescheiden afname maar in vergelijking tot andere CO₂-besparende maatregelen nog steeds substantieel.

Ten aanzien van de bewegingsarmoede

Om een substantiële verandering te weeg te brengen in de bewegingsarmoede onder inwoners van Alkmaar is een toename van 10% fietsgebruik onvoldoende omdat dit neerkomt op een toename van de bewegingstijd van 1 minuut en 15 seconden.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid

Bij veel mensen bestaat de angst dat een toename van het aantal fietsers zal leiden tot meer (ernstige) verkeersslachtoffers. Uit het onderzoek blijkt echter dat een toename van het fietsverkeer uiteindelijk zal leiden tot een minieme daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers.

De toename van het fietsgebruik heeft waarschijnlijk wel een grote invloed op de subjectieve verkeersveiligheid. Aangezien het autoverkeer in verblijfsgebieden zal dalen met 11% zullen gevoelens van veiligheid toenemen.

1.1.3. Kanttekeningen

Bij het onderzoek zijn een aantal kanttekeningen te plaatsen.

De eerste kanttekening betreft het genereren van nieuwe automobilititeit door een verbetering van de doorstroming. Bovendien zal een deel van de automobilisten die eerder uitweken naar de randen van de spits weer terugkeren naar het hart van de spits. Over het algemeen kunnen echter prijsmaatregelen redelijk voorkomen dat de autocapaciteit weer wordt opgevuld. Ook maatregelen die ingrijpen op de reistijd van de automobilist (b.v. een knip om autoverkeer binnendoor onmogelijk te maken) zijn effectief. Een deel van de positieve maatregelen gaat daarbij vanwege de noodzakelijke omrijfactor verloren.

Daarnaast doet de studie geen uitspraken met betrekking tot de wijze waarop de toename van 10% fietsgebruik bereikt kan worden. De effectiviteit van afzonderlijke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren is namelijk moeilijk te bepalen.

Bovenstaand onderzoek is uitgevoerd voor situaties in middelgrote steden. Of, hoe en in welke mate de gegevens vertaald kunnen worden naar de situatie in middelkleine kernen als Raalte is in het kader van dit onderzoek niet onderzocht.

1.2. Studie Planbureau voor de Leefomgeving

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft eveneens getracht een relatie te leggen tussen het fiets- en het klimaatbeleid. In *Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid*. Milieudossier 2009-0 geeft Hans Nijland aan hoe het klimaatbeleid gebaat is bij een hoger fietsgebruik.

De gemiddelde verplaatsingsafstand per inwoner per dag is in Nederland 30 kilometer. Dat doen we gemiddeld in 3 verplaatsingen waarvan er twee korter dan 7,5 kilometer zijn (een derde van de auto-verplaatsingen is zelfs korter dan 3,7 km). Eén van deze korte verplaatsingen wordt met de auto gedaan en is daarmee relatief zeer vervuilend en onzuinig. Tegelijk is de afstand zodanig dat de mogelijkheid om deze ritten per fiets af te leggen aanwezig is.

Uit onderzoek blijkt dat met een vervanging van 10% van de korte autoritten een jaarlijkse reductie van 250kton CO₂ behaald kan worden. Waar deze vervanging van 10% op gebaseerd is is evenwel niet duidelijk.

De studie van het Planbureau beschrijft wat in 2010 de emissiereductie van CO₂ zou zijn in Eindhoven, Rotterdam en in Nederland als geheel als door actief beleid de Groningse modal split (die gezien wordt als één van de meest ideale in Nederland) behaald zou kunnen worden. Daarbij wordt uitgegaan van twee scenario's;

1. het fietsscenario waarbij uitgegaan wordt van het Groningse fietsaandeel (46%)
2. het duurzaam-mobiel scenario waarbij verondersteld wordt dat het Groningse aandeel fietsen, lopen en openbaar vervoer (samen 78%) haalbaar is.

De resultaten laten zien dat de verschillende scenario's op lokaal niveau tot grote verschillen in te realiseren reducties kunnen leiden, maar dat de verschillen tussen de scenario's op landelijke schaal uiteindelijk relatief gering zijn. Zou in heel Nederland de situatie vergelijkbaar zijn met bovenstaande scenario's, dan zou dat tot een besparing van 0,8-0,9 Mton CO₂ leiden. Dit is zo'n 4-5% van de huidige CO₂-emissie van personenauto's en zo'n 2% van de huidige CO₂-emissie van de totale verkeer-en vervoerssector.

De vraag doet zich nu voor in hoeverre en op welke wijze de overstap van auto-ritten naar meer duurzame vervoersmiddelen, met name de fiets, bereikbaar is. De studie concludeert dat fietsbeleid vooral ook een kwestie van lange adem en volgehouden visie is. Tevens is een combinatie van middelen van belang. Naast beleid gericht op het bevorderen van de fiets heeft Groningen dan ook parkeerbeleid, ander verkeersbeleid en de combinatie met ruimtelijk ordeningsbeleid ingezet om het autogebruik te ontmoedigen.

Uit onderzoek is verder gebleken dat de belangrijkste aangrijpingspunten ter bevordering van de fiets liggen in het verhogen van de snelheid van een fietsrit ten opzichte van die van een autorit en in het duurder maken van een autorit c.q. goedkoper maken van een fietsrit. Ook de verkeersveiligheid heeft invloed op het fietsgebruik.

2. aangrijpingspunten uit de literatuur

2.1. Inleiding

Om fietsgebruik te stimuleren en te verklaren zijn vele onderzoeken verricht. Een selectie daarvan is in deze rapportage opgenomen. Er is daarbij getracht het brede spectrum van aangrijpingspunten recht te doen. Welke van deze maatregelen het fietsgebruik in Raalte hebben gestimuleerd komt in Hoofdstuk 4 aan de orde.

In onderstaande paragrafen zijn de onderzoeken kort beschreven. In het schema van paragraaf 2.4. zijn de aanbevelingen en maatregelen uit de literatuur overzichtelijk naast elkaar gezet. Een meer uitgebreide beschrijving is opgenomen in de Bijlagen van dit rapport.

2.2. Factoren die het fietsgebruik verklaren.

2.2.1. Het fietsnetwerk

Om het fietsaandeel in de modal split te vergroten wordt in diverse onderzoeken gezocht naar invloedrijke factoren. De volgende vijf factoren worden algemeen beschouwd als bepalende dragers van een fietsvriendelijk netwerk:

- het fietsnetwerk moet voldoende *samenhangend* zijn
- het gebruik van de fiets moet *veilig* zijn
- het netwerk moet voldoende *comfortabel* zijn
- de *aantrekkelijkheid* van het netwerk speelt een rol
- de route tussen aankomst en bestemming moet zo *direct* mogelijk zijn

Om bovengenoemde kenmerken meetbaar te maken worden zij vertaald in criteria. Wanneer echter sprake is van een kenmerk waarin belevingsaspecten een belangrijke rol spelen (zoals bij de 'aantrekkelijkheid' van het netwerk het geval is) kunnen criteria deze invloed veelal onvoldoende benaderen. De invloed van de omgeving op de beleving van de gebruiker en het gedrag dat daaruit voortkomt is, volgens deskundigen, echter evident. Het onderzoek naar criteria die belevingsaspecten onderzoekbaar en meetbaar kunnen maken gaat daarom nog steeds door.

2.2.2. Determinanten uit de literatuur

Eva Heijnen (promovendus aan de TU in Delft) beschrijft in het artikel '*Fietsgebruik slim stimuleren*' (website 'Verkeerskunde') de belangrijkste determinanten die van invloed zijn op het fietsgebruik. Zij gaat achteréénvolgens in op de gebouwde omgeving, de landschappelijke inrichting, voorzieningen op de bestemming, het weer en klimaat, de kosten en tijd, de attitudes en gewoontes en ten slotte, de socio-economische kenmerken. De gegevens zijn allen afkomstig uit internationale wetenschappelijke 'peer-reviewed' literatuur en vertaald naar de Nederlandse context.

2.2.3. Ervaringen uit de Fietsbalans

In 2009 heeft de Fietsersbond, n.a.v. de VerkeersTechnische Leergang, een paper geschreven waarin de ontwikkeling van het fietsklimaat centraal staat. Zij geven daarin aan dat een groot deel van de Nederlandse bevolking een positief beeld heeft van de fiets. Met name de lage kosten, de rust, het op jezelf zijn, de onafhankelijkheid, het altijd op tijd komen en het ontbreken van vertragingen en ergernissen worden hoog gewaardeerd. Bij het promoten van het fietsgebruik in zowel het beleid als de communicatie daar om heen kunnen deze factoren goede handvatten bieden.

Het paper gaat tevens in op de resultaten van de fietsbalans die in de periode 2000-2004 in 125 gemeenten is uitgevoerd. Vanaf 2006 is in ruim 50 gemeenten de fietsbalans uitgevoerd waarvan in 40 voor de tweede keer. Opvallend is dat gemiddeld genomen op alle aspecten uit de fietsbalans matig gescoord wordt. De uitzondering daarop vormt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Het slechtst wordt gescoord op het fiets-parkeren.

Uit het onderzoek blijkt verder dat in gemeenten met een beter fietsklimaat het fietsgebruik hoger is en dat een hoger fietsgebruik gecorreleerd is met een lager risico op een ongeval.

2.2.4. Praktijk-ervaring Veenendaal

Veenendaal is object van onderzoek geweest ('Fietsverkeer' november 2005) om zicht te krijgen op factoren die van belang zijn geweest voor het hoge fietsaandeel in de gemeente. De bevindingen zijn onderverdeeld in een zeven-tal zeer diverse aanknopingspunten. Wellicht is de mate van consistentie in tijd en aanpak wel te beschouwen als het meest invloedrijke aangrijpingspunt.

2.2.5. Autonome en beleid-beïnvloedbare factoren

Ververs en Ziegelaar (bureau 'Research voor Beleid BV') hebben in opdracht van het Fietsberaad onderzoek gedaan naar de mate waarin en de wijze waarop factoren invloed hebben op het fietsgebruik. De uitkomsten van het onderzoek zijn beschreven in de rapportage '*Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*', Leiden, 20 januari 2006. Ververs en Ziegelaar maken in het onderzoek nadrukkelijk onderscheid tussen factoren die door middel van beleid beïnvloedbaar zijn en factoren die meer autonoom van aard zijn. In de studie is een groot aantal fietsbeleidsindicatoren onderzocht op de mate waarin zij beleidsrelevant zijn. Na toetsing van deze indicatoren zijn 11 factoren overgebleven die een significante bijdrage leveren aan de verklaring van het fietsgebruik.

Het Fietsberaad heeft in 2005 onderzoek gedaan naar verklaringsfactoren voor het fietsgebruik van de 40 grootste steden in Nederland. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het artikel '*Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*' (website Fietsberaad). In totaal zijn 16 factoren onderzocht die over 4 velden verdeeld zijn.

Uit het onderzoek blijkt, dat de mate van fietsgebruik uit alle vier de velden behaald kan worden.

2.3. Een nadere beschouwing van gedragsbeïnvloeding

2.3.1. Relatie tussen vervoerswijzekeuze, doelgroepen en verplaatsingsmotief

Van Twuijver, Schreuders en Jansen deden onderzoek naar fietsverplaatsingen gerelateerd aan motief ('*Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer*', Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, November 2006).

Wanneer de verschillende motieven om te fietsen op een rij worden gezet dan blijkt dat de keuze om te fietsen in eerste instantie wordt bepaald door de positieve gevoelens die het fietsen geeft. In tweede instantie is de keuze gebaseerd op de instrumentale waarde van het fietsen (het is een snelle manier om van A naar B te komen). En pas in laatste instantie is de keuze om te gaan fietsen gebaseerd op het vermijden van de negatieve aspecten van het autorijden (zoals het zoeken naar een parkeerplaats).

Het onderzoek besluit met een aantal aanbevelingen. Omdat de keuze van het vervoermiddel per doelgroep en motief verschilt is het van belang in te steken op een doelgroepenbenadering. De meeste kansrijke doelgroepen zijn degenen die het autogebruik nu al afwisselen met het gebruik van de fiets. Met name de 40 plussers en de gezinnen van wie de kinderen reeds het huis uit zijn bieden voor de beïnvloeding perspectief.

2.3.2. Fietsen naar het werk

Voor het beleidsadvies ('*Stimuleren van fietsen naar het werk*', TNO, Leiden, Mei 2010) dat Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt schreven zijn allereerst de determinanten benoemd die van invloed zijn op het woon-werk fietsgedrag. Uit een analyse van de belangrijkste fietsstimulerende maatregelen die de overheid tot haar beschikking heeft, blijkt dat deze een deel van deze determinanten dekken, maar dat met name sociale invloeden en het gewoontegedrag tot nu toe onvoldoende geadresseerd zijn.

Uit het onderzoek onder automobilisten die op befietsbare afstand van hun werk wonen bleek dat naast financiële prikkels (parkeerbeleid en kilometerheffing), de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto een belangrijke factor kan zijn om automobilisten te verleiden om naar het werk te gaan fietsen.

Vervolgens hebben de onderzoekers een inschatting gemaakt van de verwachte effectiviteit van mogelijke beleidsmaatregelen. De meeste kans van slagen heeft een beleid waarin verschillende maatregelen gecombineerd aangeboden worden. Wat de beste mix is aan maatregelen hangt af van onder meer de keuze van de doelgroep en de lokale situatie.

2.3.3. De invloed van subjectieve en objectieve informatie

Hoekstra, Mesken en Vlakveld beschrijven in hun onderzoek ('*Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen*', SWOV, Leidschendam, 2010) hoe subjectieve gevoelens een rol spelen bij de vervoerswijzekeuze van ouders en de mate waarin kinderen zelfstandig naar of van school mogen fietsen/lopen. Uit het onderzoek bleek dat de beleving van verkeersonveiligheid verreweg het meest afhankelijk was van het aanbieden van subjectieve informatie (bijvoorbeeld persoonlijke meningen van andere ouders en kinderen). 'Onveilige' subjectieve informatie leidde tot een hogere ingeschatte ongevalskans dan 'veilige' subjectieve informatie.

Objectieve informatie had alleen effect op de ingeschatte ongevalskans voor de *gemiddelde* ouder en het *gemiddelde* kind. Informatie over extra maatregelen had soms zelfs een ongewenst effect; als de omgeving volgens andere ouders veilig was, zorgde het noemen van extra getroffen maatregelen er voor dat de mensen de ongevalskansen van zichzelf en andere ouders juist hoger inschatten.

2.4. Effecten van maatregelen

In *'Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid: de effecten van beleidsstrategieën'*, Den Haag/Bilthoven, 2009 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving aan de hand van onderzoek de volgende conclusies kunnen trekken;

Ten eerste heeft de concentratie van wonen en werken een zodanige invloed op het fietsgebruik dat deze met 4 tot 6,5% kan toenemen. Hogere parkeertarieven hebben echter een nog grotere invloed. Het langzaam verkeer (lopen en fietsen) neemt dan toe met 9%. Invoering van de kilometerheffing heeft ten slotte een verhoging van het fietsgebruik met 9,9% tot gevolg.

Het rapport benadrukt het belang van de fiets als vervoerswijze in het voortransport.

2.5. Overzicht van kennis en ervaring

In bijgevoegd overzicht zijn de factoren opgenomen die, volgens voorgaande onderzoeken, de mate van fietsgebruik beïnvloeden. Onder 'gespecificeerd' zijn op-en aanmerkingen, bevindingen en concrete voorbeelden uit de literatuur vermeld. Alhoewel factoren, bevindingen en maatregelen veelal met elkaar verbonden zijn is er voor de overzichtelijkheid voor gekozen alle specificaties maar één keer op te nemen.

factor	gespecificeerd
<p><i>kwaliteit fietsvoorzieningen</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • samenhang 	<p>Veenendaal; - ontwerp de fietsroutes als geheel - laat fietsvoorzieningen op structuur- en ontwerpniveau goed op elkaar aansluiten en ontwikkel ze zo veel mogelijk in samenhang</p>
<ul style="list-style-type: none"> • veiligheid 	<p>Eva Heijnen; - Uit onderzoek blijkt nog onvoldoende of vrijliggend fietspad verkeersveiliger is - parkeer auto's liefst niet naast het fietspad De Fietzersbond adviseert: -brede, veilig fietsroutes in autoluwe (verblijfs)gebieden -beperking van snelheden en intensiteiten van het autoverkeer aldaar -fietser heeft voorrang op primaire fietsroutes</p>
<ul style="list-style-type: none"> • comfort 	<p>Aanwezigheid (bewaakte) fietsenstallingen Mate van reliëf Eva Heijnen; - ondervraagden zeggen douches, kleedruimte en lockers van belang te vinden maar relatie met fietsgebruik is nooit aangetoond. Veenendaal; - asfalt van fietspaden loopt op kruisingen volledig vlak door over de goot heen Hendriksen e.a. t.a.v. wo-we-verkeer: - verbeter de doorstroming bij verkeerslichten - verbetering/uitbreiding fietsenstallingen - meer aandacht voor gebruik brommer, scooter, elektrische fiets nodig</p>
<ul style="list-style-type: none"> • aantrekkelijkheid 	<p>Relevante maar nog onvoldoende uitgewerkte component Aantrekkelijkheid kan moeite en inspanning compenseren Onderzoek naar aantrekkelijkheid is complex; - het begrip omvat vele samenhangende factoren - het begrip is vooral psychologisch van aard</p>

factor	gespecificeerd
<ul style="list-style-type: none"> • mate van directheid 	<p>Veenendaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> - het netwerk heeft een constante maaswijdte van 300 meter - de maaswijdte geldt voor alle niveaus - echt doorlopende fietsroutes prevaleren boven voordelen ruimtebeslag en kosten fietsroutes die deels over autoluwe wegen gaan. Daarom lopen fietspaden vaak langs een autoluwe woonstraat. - kruisingen met ringweg merendeels ongelijkvloers. Waar dat niet mogelijk is gebruik maken van T-kruising waarbij fietser aantakt op vierde 'poot'. Dat maakt snelle VRI mogelijk
<p><i>concurrentiepositie</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • autobereikbaarheid 	<p>Een beperkte autobereikbaarheid heeft een positieve invloed op het fietsgebruik Hendriksen e.a; verminderen en/of verplaatsen van parkeervoorzieningen kan automobilisten in het wo-weverkeer stimuleren te fietsen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • reistijdverhouding 	<p>Oponthoud (bij kruisingen en/of verkeerslichten) Veenendaal; geef hoofdfietsroutes consequent voorrang Eva Heijnen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsreistijd wordt per minuut drie keer zo vervelend gevonden - fiets is met name op lange afstanden buiten de bebouwde korn langzamer
<ul style="list-style-type: none"> • reiskosten 	<p>Planbureau; het meeste effect op fietsgebruik hebben</p> <ul style="list-style-type: none"> - kilometerheffing - parkeerkosten <p>Hendriksen e.a. voegen toe t.a.v. wo-weverkeer;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietskilometervergoeding - aanschatregeling elektrische fiets - stimuleren tijdelijk gebruik elektrische fiets ter kennismaking

factor	gespecificeerd
<ul style="list-style-type: none"> • autobezit 	Autobezit heeft een negatief effect op het fietsgebruik
<ul style="list-style-type: none"> • aanwezigheid bus, tram en metro 	Aanwezigheid van bus, tram en metro heeft een negatief effect op het fietsgebruik
<i>ruimtelijke structuur</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • dichtheid stratenpatroon 	Het Fietsberaad houdt aantal inwo /km2 aan
<ul style="list-style-type: none"> • mate van functiemenging 	Het Fietsberaad; - aantal detailhandelvestigingen/km2 - het deel van de werkgelegenheid binnen 1 km van het centrum Planbureau; concentratie van wonen en werken heeft een positief effect op de mate van fietsgebruik
<ul style="list-style-type: none"> • oppervlakte bebouwd gebied 	Ververs en Ziegelaar; hoe groter het oppervlak, hoe lager het fietsgebruik
<ul style="list-style-type: none"> • functie op regionaal schaalniveau 	Het Fietsberaad; - aantal inwoners in de regio binnen 10 km Veenendaal; koopkrachtbinding en werk voor eigen inwoners heeft geleid tot befietsbare afstanden voor de meeste bestemmingen
<ul style="list-style-type: none"> • aansluiting herkomst- en bestemmingspunten op fietsnetwerk 	Veenendaal; alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn in het netwerk opgenomen Eva Heijnen; mensen zeggen dat ze meer gaan fietsen wanneer hoeveelheid fietspaden verbetert en wanneer herkomst-en bestemmingspunten beter op elkaar aansluiten maar uit onderzoek in VS blijkt geen verband.
<ul style="list-style-type: none"> • omvang autoluw (verblijfs)gebied 	Veenendaal; - creëer een aaneengesloten woon- en centrumgebied zonder zware verkeersfuncties - concentreer verkeer op ringen (buiten bebouwde kom)
<i>autonome omstandigheden</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • groei inwonertal tussen 1900 en 2000 	Groei inwonertal is criterium van het Fietsberaad
<ul style="list-style-type: none"> • klimaat en weer 	Ververs en Ziegelaar; met name neerslag is van invloed Hendriksen e.a.; een buienradar kan automobilisten in het wo-weverkeer verleiden om meer te gaan fietsen

factor	gespecificeerd
<ul style="list-style-type: none"> leeftijd en inkomen 	<p>Eva Heijnen; Samenhang is onduidelijk</p>
<ul style="list-style-type: none"> type huishouden 	<p>Eva Heijnen; - mensen met kinderen, studenten en parttime werkers zonder kinderen fietsen meer - mensen met een hoge sociale status, gescheiden, weduwnaar/weduwe, jonge families fietsen minder vaak Ververs en Ziegelaar; - ww-ers, jongeren en éénpersoonshuishoudens fietsen meer - vrouwen en 40+-ers nemen vaak de fiets - gezinnen met jonge kinderen nemen vaker de auto. Ze willen wel maar vanwege druk levenspatroon en onveilige situaties lukt het niet</p>
<ul style="list-style-type: none"> geloof 	<p>Eva Heijnen; protestanten fietsen vaker dan katholieken Ververs een Ziegelaar; het aandeel islamieten heeft van alle (door hen onderzochte) factoren de meest negatieve invloed op het fietsgebruik</p>
<ul style="list-style-type: none"> ethniciteit 	<p>Autoctonen fietsen meer dan alloctonen Fietsberaad; in de criteria is niet het aandeel islamieten maar het aandeel alloctonen opgenomen</p>
<p><i>belevingsaspecten</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> inrichting wegomgeving (stedenbouw en architectuur) infrastructuur en verkeerskundige maatregelen 	<p>Belevingsaspecten staan binnen de verkeerskunde op dit moment volop in de belangstelling. Er is echter in het kader van dit onderzoek onvoldoende informatie gevonden om gefundeerde uitspraken te kunnen doen.</p>
<p><i>koppeling van maatregelen</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> verkeer en communicatie 	<p>Verkeersmaatregelen en communicatie versterken elkaars werking.</p>
<p><i>communicatie</i></p>	

factor	gespecificeerd
<ul style="list-style-type: none"> • voorlichting 	<p>Hendriksen e.a.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorlichting alleen is niet erg effectief om automobilisten in het wo-weverkeer te laten overstappen op de fiets. - Zij is wel essentieel ter ondersteuning van andere maatregelen
<ul style="list-style-type: none"> • samenwerking 	<p>Hendriksen e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zoek samen met stake-holders naar oplossingen
<ul style="list-style-type: none"> • invloed van subjectieve informatie 	<p>Hoekstra e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - beleving van onveiligheid is vooral afhankelijk van subjectieve informatie - als subjectieve informatie leidt tot gevoelens van onveiligheid leidt dit tot aangepast gedrag - leidt subjectieve informatie niet tot gevoelens van onveiligheid dan heeft dit geen invloed op het mobiliteitsgedrag - wees voorzichtig met informatie over extra maatregelen omdat dit een averechts effect kan hebben - betrek betrokkenen bij discussies
<p><i>attitude en gewoonte</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • houding tegenover de fiets 	<p>Van Twuijver e.a.; de keus om te fietsen</p> <ul style="list-style-type: none"> - wordt vooral bepaald door het gevoel dat het fietsen geeft - ontstaat in tweede instantie vanuit de instrumentele waarde - wordt het minst bepaald door negatieve aspecten van het autogebruik <p>Eva Heijnen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsers hebben over het algemeen een positievere houding tegenover de fiets dan niet-fietsers - een positieve houding beïnvloedt fietsgebruik - richt beleid op gewoonte-en gedragsverandering - de houding kan bepaald worden door het belang dat men hecht aan milieu, gezondheid, geestelijke ontspanning <p>Fietsersbond; positieve waardering fiets komt door;</p> <ul style="list-style-type: none"> - op jezelf kunnen zijn - onafhankelijkheid - altijd op tijd kunnen komen - ontbreken vertragingen en ergernissen
<ul style="list-style-type: none"> • aandacht op basisscholen 	<p>Educatieve pakketten voor basisscholen</p>

factor	gespecificeerd
<ul style="list-style-type: none"> •gewoontegedrag 	<p>Eva Heijnen; een deel van de mensen die de fiets een keer geprobeerd heeft stapt daarna over op de fiets Van Twuijver e.a.; naarmate men de auto meer gebruikt speelt comfort een grotere rol in de ververswijzekeus</p>
<ul style="list-style-type: none"> •verplaatsingsmotief 	<p>Van Twuijver e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> -uitgaan op korte afstanden > auto meest gebruikt -woon-werkverkeer > fietsgebruik groot -halen/brengen kinderen school > wisselend auto en fiets -boodschappen doen, wo-weverkeer, sporten + voldoende parkeerplaatsen > stimuleert autogebruik -halen en brengen kinderen, wo-weverkeer en boodschappen doen + ketenverplaatsingen en tijdgebrek > stimuleert autogebruik -halen en brengen kinderen, wo-weverkeer en sporten + sociale veiligheid > invloed op fietsgebruik -boodschappen doen + vervoer van veel spullen > invloed op fietsgebruik -wo-weverkeer, sporten en uitgaan + aanwezigheid fietsenstallingen > invloed op fietsgebruik -halen en brengen kinderen + goede voorbeeld willen geven > invloed op fietsgebruik <p>Hendriksen e.a.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - onder automobilisten in het wo-weverkeer zitten veel potentiële fietsers - zorg voor voldoende logistieke ondersteuning bij het ophalen en wegbrengen van kinderen om automobilisten in het wo-weverkeer over te laten stappen op de fiets
<p><i>sociologische factoren</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> •fietsklimaat 	<p>Fietsen als vanzelfsprekende norm helpt om het fietsklimaat te verbeteren Veenendaal; fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> •mening van de omgeving 	<p>Hendriksen e.a.; sociale invloeden en gewoontegedrag zijn op dit moment onderbelicht</p>
<ul style="list-style-type: none"> •rolmodel en voorbeeldfunctie 	<p>Veenendaal; burgemeester en wethouders hebben een belangrijke voorbeeldfunctie</p>

factor	gespecificeerd
<p><i>ambtelijk apparaat en politiek</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • steun in het ambtelijk apparaat en politiek 	<p>Veenendaal; voor het bereiken van een fietsvriendelijk klimaat is langdurige steun binnen het ambtelijke en politieke apparaat onontbeerlijk</p>
<p><i>financiering</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • financiering i.r.t. exploitatie van plannen 	<p>Veenendaal; financiering kon in exploitatie uitbreidingsplannen meegenomen worden</p>

3. referentiegemeenten

3.1. Aanpak en resultaten in referentiegemeenten

De gemeente Raalte heeft jarenlang een fietsvriendelijk beleid gevoerd en dat lijkt een positieve invloed te hebben op het aandeel van de fiets in de modal split. Zouden kernen met een vergelijkbaar inwoneraantal en een lage score in het fietsaandeel, deze aanpak één op één kunnen overnemen en daarmee een zelfde resultaat boeken? Of spelen wellicht andere factoren (eveneens) een rol bij het stimuleren van het fietsgebruik? Denk bijvoorbeeld aan communicatie-aspecten of rolmodellen.

Om de situatie in Raalte beter te kunnen duiden en beoordelen is contact gezocht met 3 referentie-gemeenten. De onderzochte kernen binnen deze gemeenten waren ongeveer gelijk in omvang (aantal inwoners) en verschilden verder zo veel mogelijk van elkaar.



Breukele

Eerbeek

Doesburg

kaart 3.1. Ruimtelijke structuur referentiegemeenten

De kern Eerbeek maakt onderdeel uit van de gemeente Brummen en staat zeer hoog op de lijst van het Fietsberaad. De kern is in bevolkingsopbouw, voorzieningenniveau en ligging vergelijkbaar met Doesburg. Het aandeel fiets binnen de gemeente Doesburg is echter laag. De gegevens uit beide kernen kunnen een interessante aanvulling zijn op het onderzoek en zijn daarom benaderd.

Tot slot is contact gezocht met de gemeente Breukelen (per 1 januari 2011 gemeente Stichtse Vecht). Deze kern, gelegen op een zeer druk punt van Nederland, met zowel rail als wegverbindingen naar alle richtingen, scoort goed in het fietsaandeel.

Uit de gesprekken met vertegenwoordigers van genoemde gemeenten komen de volgende punten naar voren;

Wegenstructuur

Uit de interviews is geen directe relatie gebleken tussen de aanwezigheid van een ringwegenstructuur en de mate van fietsgebruik. Ook aanwijzingen voor een koppeling tussen het fietsaandeel en de wegenstructuur zijn niet gevonden. Uit andere onderzoeken blijkt dat grid-structuren een negatieve invloed uitoefenen op het aantal fietsbewegingen. Uit

de telefonische inventarisatie is een dergelijke relatie echter niet gebleken. Wellicht dat de geringe omvang van de kernen daarbij een rol speelt.

Voorzieningen als fietsstroken en 30km-gebieden kunnen van invloed zijn op het fietsgebruik maar omdat er geen voor-nametingen zijn gedaan is deze relatie niet te onderbouwen. Datzelfde geldt voor het 'knippen' van wegen (bijvoorbeeld in Breukelen ten behoeve van het fietsverkeer rond scholen).

Rolhouders

Voor de acceptatie van de fiets als vervoermiddel kunnen rolhouders een belangrijke rol spelen. Personen met een dergelijke voorbeeldfunctie hebben invloed omdat ze een significant aandeel van de bevolking vormen en/of omdat ze daarin een prominente plaats innemen. In alle gevallen lijkt het van belang te zijn, dat rolhouders nadrukkelijk deel uit maken van de gemeenschap. Dat komt in het gevoel 'hij is één van ons' tot uitdrukking.

Fietsenstallingen

Fietsenstallingen en -rekken zijn in de kernen in geringe mate aanwezig. De fiets wordt meestal op het trottoir voor de bestemming geplaatst. Gezien de betrekkelijk hoge mate van sociale controle wordt dit niet als mogelijke oorzaak ervaren voor een laag fietsaandeel.

Aanwezigheid middelbare scholen

In alle kernen wordt veel gefietst naar de middelbare scholen. Sommige van de onderzochte kernen trekken scholieren uit de omgeving aan omdat ze beschikken over een middelbare school. In andere kernen zijn scholieren aangewezen op de voorzieningen in nabij gelegen steden of kernen. Ook die verplaatsingen vinden veelal per fiets plaats.

Parkeervoorzieningen

Vrijwel in alle gemeenten uit het interview is de vraag naar ruime parkeermogelijkheden een issue. Een aantal van deze gemeenten wil en kan daarin voorzien, in andere gemeenten blijft de vraag naar meer parkeerplaatsen bestaan. Een duidelijke relatie met het fietsgebruik is niet aan te wijzen.

Tevens hebben alle gemeenten betaald parkeren ingevoerd in (delen) van het centrum. Eerbeek vormt hierop een uitzondering. Daar is het centrum vooral als vergunningengebied ingericht.

Ruimtelijke structuur

De mate van spreiding zou, uitgaande van de telefonische inventarisatie, van invloed kunnen zijn op het aandeel fiets. Niet de afstanden maar met name de verspreiding van herkomst- en bestemmingspunten ten opzichte van elkaar speelt daarbij een rol.

Kernen waarvan de uitbreidingen vrij van de oude bebouwing zijn gesitueerd, veelal voorzien van een eigen winkelcentrum met gratis parkeervoorzieningen, lijken het fietsgebruik negatief te beïnvloeden.

Naast de spreiding van bebouwing lijkt ook de spreiding van voorzieningen, OV-knooppunten en werklocaties van invloed. Aangezien veel mensen hun dagelijkse activiteiten moeten combineren in een beperkte hoeveelheid tijd is een ordening van die functies op de route van belang voor de vervoerswijze keuze. Een concentratie van functies langs een korte (ten opzichte van de auto) fietsroute verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

Op het schaalniveau van de regio speelt de afstand en de aan/afwezigheid van frequent en snel openbaar vervoer een rol. Alhoewel de meeste van de onderzochte kernen beschikken over een (bus)station is het comfort (reistijd, frequentie, klimaat, parkeermogelijkheden, parkeerkosten, filedruk) van reizen met het OV of fiets niet vergelijkbaar met die van de auto. Breukelen vormt daarop een uitzondering. Daar is sprake van goed en frequent OV, (relatief) korte afstanden, aantrekkelijke fietsroutes naar de meeste werkgelegenheden, drukke wegen en parkeerplaatsen, betaald parkeren. Deze combinatie van factoren zorgt voor een

aantrekkelijk klimaat voor OV en stimuleert het fietsgebruik in het vortransport of als hoofdtransportmiddel.

Naast het niveau van de fysieke middelen speelt ook de psychologische gerichtheid een rol. Zo zijn inwoners in Doesburg meer gericht op Doetinchem dan op Arnhem omdat zij zich meer herkennen in de sfeer en omvang van de stad.

Fietsgebruik naar en rond basisscholen

Een bijzonder aandachtspunt is de basisschoolomgeving. Veel gemeenten trachten de spiraal van onveiligheid rond schoolomgevingen door autoverkeer te doorbreken. Daartoe wordt de auto geweerd binnen een straal van zo'n 500meter rondom de school zodat fietsers en met name fietsende en lopende kinderen, op een veilige manier de school kunnen bereiken. Voldoende stallingsmogelijkheden completeren deze maatregel. Er zijn ook gemeenten die in de schoolomgeving een éénrichtingsrouting aanleggen zodat ouders niet meer hoeven draaien en keren. Ook dat bevordert de veiligheid rond de school.

Het herinrichten van de schoolomgeving, zoals in bovengenoemde voorbeelden is beschreven, heeft als (bijkomend) voordeel dat omwonenden minder last hebben van autoverkeer rond de woning.

Volgens Veilig Verkeer Nederland en andere organisaties die zich de verkeersveiligheid van kinderen aantrekken, is het van groot belang dat kinderen veel fietsen. Alleen op die manier kunnen zij zich deze gecompliceerde vaardigheid zodanig eigen maken dat ze zich veilig in het verkeer kunnen begeven. Daarnaast speelt ook de gedachte dat jong geleerd, oud gedaan is. Aangezien kinderen dagelijks naar school gaan is juist dit de aangewezen gelegenheid om fietservaring op te doen. Een veilige schoolomgeving, goede stallingsmogelijkheden, een aantrekkelijk fietsnetwerk en de mogelijkheid voor ouders om bestemmingen op één route te combineren zijn daarvoor een voorwaarde. De in het onderzoek betrokken gemeenten erkennen het belang van fietsende schooljeugd. Zelfs in gemeenten waar nauwelijks van fietsbeleid sprake is, worden campagnes en maatregelen ingezet voor een veilige schoolomgeving.

Korte communicatielijnen

In kleinere gemeenten zijn de interne en externe communicatie lijnen kort. Intern is men daardoor over het algemeen goed op de hoogte van elkaars plannen en acties wat samenwerking en integrale benadering kan bevorderen. De korte externe lijnen kunnen worden veroorzaakt door de toegankelijkheid van het gemeentehuis, de persoonlijke contacten tussen ambtenaren en bewoners, de veelal geringe mobiliteit van ambtenaren. Al deze aspecten kunnen het verkeersbeleid, in dit geval met name het fietsbeleid, ten goede komen.

Actief (fiets)beleid

Een actief fietsbeleid kan op diverse manieren tot uitdrukking komen. Het meest voor de hand liggend is een beleid waarin fietsers nadrukkelijk een eigen plek innemen. De gemeente neemt zichtbaar maatregelen waarin het gebruik van de fiets gestimuleerd wordt. Diverse beleidsdocumenten geven het door de gemeente gevoerde beleid weer.

Naast een fietsbeleid in beleidsplannen en infrastructurele maatregelen komt de mate waarin een gemeente de fiets wil promoten tot uitdrukking in de wijze waarop deze visie naar buiten gebracht wordt. Wethouders die zelf fietsen, communicatie met betrokkenen, de uitwerking in plannen van aanpalende beleidsvelden en dergelijke zorgen er voor dat fietsgebruik geen verkeerstechnische aangelegenheid is maar een vanzelfsprekende houding binnen de gemeente.

In de meeste gemeenten wordt niet of in beperkte mate een actief fietsbeleid gevoerd. De aansluiting bij het fietsknooppunten-netwerk, aanpassing van de (lagere) schoolomgeving en

communicatie op scholen worden meestal wel genoemd. Uit onderzoek blijkt dat met name het laatste punt van belang kan zijn om ouders hun kinderen begeleid of zelfstandig te laten fietsen.

Uit de inventarisatie blijkt dat een nauwe samenwerking met leden van de fietsersbond of platform verkeersveiligheid positief ervaren worden. Tevens speelt de snelheid van handelen tussen probleemsigalering (van bewoners of betrokkenen) en het treffen van maatregelen een rol in de relatie tussen overheid en bewoners. Een snelle en adequate afhandeling bevordert het vertrouwen en heeft daarmee wellicht indirect invloed op de mate van fietsgebruik.

Nadeel is dat op die wijze het verbeteren van het fietsklimaat veelal een ad hoc aangelegenheid wordt.

Aan-afwezigheid van station

Van de onderzochte kernen heeft alleen Breukelen een trein-station. De frequentie van aansluitingen, de nabijheid van intercity stations, de situatie op de weg en andere invloedrijke factoren zijn te divers om daarover in dit onderzoek uitspraken te kunnen doen. Wat betreft de situatie in Breukelen kan gemeld worden dat er een grote toename van het aantal fietsers is waargenomen nadat de frequentie van de treinverbinding naar Utrecht is verhoogd.

De nabijheid van een intercity station waar onbetaald geparkeerd kan worden, zoals op station Dieren, lijkt bij de vervoerswijzekeuze in het woon-werkverkeer een rol te spelen.

Gewoonte en gewenning

De onderzochte kernen buiten de randstad hebben veelal weinig last van files en opstoppingen. Van oudsher is men gewend gemakkelijk van de auto gebruik te kunnen maken en daarvoor de ruimte te hebben nabij de woning, de bestemming en op de weg. Dergelijke gewoonten zijn niet gemakkelijk te beïnvloeden wanneer de situatie daar niet specifiek om vraagt.

Fietsknooppunten-netwerk

De meeste onderzochte gemeenten hebben zich aangesloten bij het fietsknooppunten-netwerk voor het recreatieve fietsverkeer.

4. Raalte

4.1. Inleiding

Het huidige hoge fietsgebruik binnen de gemeente Raalte vindt haar oorsprong in twee concrete projecten;

Het eerste betreft de ontwikkeling van het VCP (VerkeersCirculatiePlan) welke ondersteund is met een communicatietraject.

Het tweede omvat de verkeers-maatregelen die in het GVWP (Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan) van 2004 zijn opgenomen

Om het hoge fietsgebruik binnen de gemeente te kunnen verklaren moeten het VCP, het communicatietraject en het GVWP in samenhang worden onderzocht.

In dit hoofdstuk zijn de effecten, succesfactoren, randvoorwaarden en aanbevelingen beschreven van het communicatie-traject in samenhang met het VCP. Vervolgens zijn de maatregelen uit het GVWP van 2004 beschreven die gezien kunnen worden als een vertaling van het fietsbeleid.

4.2. Korte geschiedenis

In het voorjaar van 1993 heeft de gemeente Raalte het VerkeersCirculatiePlan (VCP) uit 1989 herzien. Het nieuwe plan beoogt de groei van het autoverkeer af te remmen en krijgt daarom de titel 'Raalte Duurzaam Veilig'. De vertaling van dit uitgangspunt vindt in eerste instantie plaats in concrete infrastructurele maatregelen. Een aantal betrokkenen uit verschillende organisaties en afdelingen komen echter met elkaar tot de conclusie dat het VCP, en de daarin opgenomen doelstellingen, uitermate geschikt is als voorbeeldproject voor de combinatie van infrastructuur en communicatie.

In 1994 is daarom het startschot gegeven voor het voorbeeldproject 'Duurzaam Veilig in Overijsselse gemeenten'. De doelstellingen binnen dit project zijn tweeledig. Er zijn gedragsdoelstellingen geformuleerd die tot doel hebben het fietsgebruik op interne ritten te vergroten en de veiligheid bij gebruik van alle vervoerswijzen te bevorderen. Daarnaast zijn specifieke communicatiedoelstellingen benoemd waarin het draagvlak voor maatregelen, een positieve houding tegenover alternatieven en een sociale norm gericht op veilig en zuinig verkeersgedrag leidend zijn.

Een projectgroep, bestaande uit gemeentelijke afdelingen en lokale organisaties, heeft in aansluiting op de beoogde doelstellingen een

campagne ontwikkeld met de naam "Raalte Fietst".

Onder deze noemer zijn er in de drie jaren volgend op het startschot vele acties gevoerd. Veiligheid en/of milieuaspecten stonden daarbij centraal. Waar mogelijk is aansluiting gezocht met infrastructurele activiteiten als het aanleggen van fietsroutes.

De schijnbaar eenvoudige acties werkten door het lokale karakter zeer doeltreffend en leidden tot spontane activiteiten bij andere organisaties. Je zou daarmee kunnen concluderen dat de campagne zich heeft genesteld in de gemeenschap.



*fietsbehendigheidswedstrijd
in het kader van de
communicatiecampagne*

In 2004 breekt een nieuwe fase aan in het mobiliteitsbeleid; het vertalen van het VCP in een GVWP. Verkeersadviesbureau BVA, de huisadviseur van de gemeente en zelf ter plaatse gevestigd, ontwikkelt een plan waarvoor een aantal vooruitstrevende uitgangspunten aan de basis heeft gelegen. De grondgedachte om het fietsverkeer te stimuleren is uitgewerkt in een gemeentelijk fietsnetwerk en maatregelen om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken dan het autogebruik. Door de in de communicatie-campagne behaalde resultaten staan de gemeente en haar bewoners open voor een dergelijk innovatief plan.

Het Fietsberaad publiceert in 2010 een lijst waarop van elke gemeente is aangegeven hoe zij scoort op het fietsaandeel (in aantal ritten). Raalte scoort goed op zowel het totaal aantal ritten als op de korte afstanden.

De aanpak binnen de gemeente lijkt dus haar vruchten afgeworpen te hebben. Niet alleen is het fietsgebruik op de korte termijn (gerekend vanaf de communicatiecampagne) verbeterd, ook op langere termijn lijkt de gekozen strategie positief van invloed te zijn op de vervoermiddelenkeuze van bewoners.

4.3. Het verkeerscirculatieplan (VCP)

Het VCP is in 1993 opgesteld door BVA. Dit bureau, zelf gevestigd in Raalte, stelt een vooruitstrevend fietsvriendelijk beleid voor en loopt daarmee voor de gemeente uit. Zij heeft daarmee een cruciale rol gespeeld in het ontstane klimaat en het fietsgebruik binnen de gemeente.

In het VCP zijn 9 concrete doelen geformuleerd die richting moeten geven aan het beleid van de gemeente.

1. bevordering van de verkeersveiligheid
2. vermindering van de verkeershinder (geluid, stank barrière)
3. functie en gebruik van wegen op elkaar afstemmen
4. weren van doorgaand verkeer
5. stimuleren van het fietsgebruik
6. verbeteren van het verkeersklimaat voor voetgangers
7. bevordering van gebruik van het openbaar vervoer
8. bevordering van een evenwichtige verhouding tussen aanbod van en vraag naar parkeerplaatsen
9. het verbeteren van de ontsluiting voor vrachtverkeer

Om deze doelen te bereiken worden in het VCP een aantal infrastructurele maatregelen genoemd zoals

- het weren van doorgaand verkeer door het knippen in een aantal interne routes
- de herinrichting van het centrum
- de herinrichting van kruispunten
- de aanleg van de zuidelijke rondweg
- het realiseren van een fietsnetwerk met als dragers zes hoofdfietsroutes. Deze routes lopen van de woongebieden naar het centrum en krijgen over het gehele traject voorrang. Deze voorrangssituatie geldt ook voor kruisingen met belangrijke verkeersaders.



De eerste twee primaire routes (de Deventerstraat en Raalte Noord) zijn in 1995 afgerond. De primaire route over de Zwolsestraat is in 1996 opgeleverd.

primaire fietsroute; Deventerstraat



kaart 4.1. Maatregelenkaart uit het VCP later aangevuld

4.4. De communicatiecampagne

4.4.1. Opzet

De doelstelling van dit project was tweeledig;

1. Het ontwikkelen en toetsen van een communicatiestrategie voor geïntegreerd gemeentelijke verkeersbeleid gericht op;
 - vermindering van de automobilititeit
 - verhoging van de verkeersveiligheid
 - vergroting van de leefbaarheid
2. Het ontwikkelen van richtlijnen en handvatten voor gemeenten om op integrale wijze de gehele verkeer- en vervoerproblematiek te benaderen en wel zo, dat dit zo dicht mogelijk aansluit bij bestaande vormen van verkeersbeleid.

Voor de begeleiding en aansturing van de campagne is een brede projectorganisatie in het leven geroepen.

Natuur en Milieu Overijssel trad op als projectleider en vormde samen met de subsidiegevers (Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel -ROVO-, de gemeente Raalte en de Provincie Overijssel) en een aantal andere partijen (de regio's en de vervoersbedrijven in Overijssel) die als agendalid aanschoven, de *begeleidingscommissie*.

De uitvoering van het project was in handen van de *projectgroep* die bestond uit de gemeente Raalte, het ROVO en Natuur en Milieu Overijssel. De laatste twee organisaties hebben vanaf 1995 hun rol binnen de projectorganisatie afgebouwd zodat de gemeente de communicatie na afloop van het project zelf kon voortzetten.

Naast de begeleidingscommissie en de projectgroep is de *werkgroep 'Raalte fietst'* geformeerd waarin naast de gemeente Raalte (afdeling milieu en afdeling openbare werken) ook IVN Raalte, VVN Raalte, vrijwilligers uit de wijk Raalte Noord, vertegenwoordigers uit de Raalter bevolking (een oud-raadslid en een voormalig middenstander die actief zijn in diverse verbanden), vertegenwoordiger van Natuur en Milieu Overijssel en een vertegenwoordiger van het ROVO (als adviseur) zitting hadden. De werkgroep vergaderde tweemaandelijks over de voortgang van doorlopende activiteiten, eenmalige activiteiten, ideeën en mogelijkheden. Activiteiten die plaatsvonden werden door de werkgroep uitgevoerd met, eventueel, ondersteuning van plaatselijke verenigingen of groepen (zoals kerken, sportverenigingen of vrouwenorganisaties). De werkgroep is na afronding van het project blijven bestaan. Het op te stellen GVP kan gezien worden als een deelluitwerking van het VCP en vraagt om een eigen projectgroep. De gemeente heeft daarom de projectgroep Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan ingesteld. Vanwege de koppeling met het communicatie-project is de groep veel breder opgezet dan in de gemeentelijke procedures gebruikelijk is. Er hebben diverse gemeentelijke afdelingen (waaronder ruimtelijke ordening, onderwijs, milieu en nieuwe werken), de politie en het ROVO zitting gehad.

Voor de opzet van het project heeft men gebruik kunnen maken van ervaring uit andere campagnes als 'groene verkeersveilige school', 'fietscommunicatieplan Bergen op Zoom', 'vervoersmanagement', 'systemen voor auto delen of Call-a-car', 'VCP Smallerland', 'wijkcampagne Natuur en Milieu Overijssel' en campagnes van het ROVO

4.4.2. Activiteiten

Onder de paraplu 'Raalte fietst' zijn diverse activiteiten georganiseerd ter bevordering van het fietsgebruik. Er zijn drie categorieën activiteiten te onderscheiden.

De algemene publieksactiviteiten zijn gericht op alle inwoners van de gemeente. Ze moeten bekendheid geven aan de uitvoering van het VCP en aandacht genereren voor meer

fietsgebruik en ieders bijdrage daaraan. De algemene publieksactiviteiten zijn met name in het begin van de campagne gebruikt om aandacht voor de campagne te krijgen. Ze zijn echter gedurende de gehele campagne noodzakelijk gebleven om de aandacht vast te houden en ruchtbaarheid te geven aan de voortgang.

Een tweede groep activiteiten is georganiseerd voor specifieke doelgroepen en intermediairen.

Tot slot heeft de werkgroep activiteiten georganiseerd die direct gekoppeld zijn aan de infrastructurele ontwikkelingen

4.4.3. Evaluatie en effecten

Om de uiteindelijke effecten van het project te kunnen meten is onderscheid gemaakt tussen de *proces-evaluatie* en de *effectevaluatie*.

Het doorlopen proces is geëvalueerd door gebruik te maken van schriftelijke enquêtes onder de bevolking in Raalte, een evaluatiegesprek met de werkgroep 'Raalte fietst', door participatie van medewerkers in de werkgroep en bij activiteiten, door gesprekken met gemeente-ambtenaren buiten Raalte

De effectevaluatie heeft plaatsgevonden aan de hand van schriftelijke enquêtes onder de inwoners van Raalte, fietsers-tellingen en interviews op de Deventerstraatroute over de kwaliteit van de route en vervoerswijzekeuze.

De evaluatie heeft geleid tot de volgende conclusies;

Er wordt meer gefietst

Tien tot vijftwintig procent van de inwoners zegt vaker voor de fiets te kiezen, terwijl zij ook de auto konden nemen. De campagne draagt aan dit resultaat zeker bij. De metingen zijn tijdens en kort na de campagne gedaan. De echte effecten op het milieu en de verkeersveiligheid zijn pas op langere termijn zichtbaar. Uit de landelijke meting van het Fietsberaad (2010) scoort Raalte nog steeds goed op het aandeel fiets binnen het totaal aantal ritten. Het argument om te gaan fietsen blijkt vooral te zijn dat het sneller en gemakkelijker is dan het gebruik van de auto. De campagne heeft mogelijk op deze ervaring invloed gehad door mensen de mogelijkheid te bieden een maand lang gratis gebruik te maken van een fietsanhanger zodat zij konden ervaren hoe vervoer van kinderen en bagage per fiets gemakkelijker kon worden. Tevens is er bij de opening van een fietsroute een wedstrijd georganiseerd tussen de auto en de fiets waarbij de fiets glansrijk won.

Er is meer begrip van en draagvlak voor maatregelen ontstaan.

De campagne heeft veel informatie gegeven over het VCP en de doelstellingen ervan. Hierdoor is minder irritatie ontstaan over de uitvoering van maatregelen. Bovendien weet men dat de maatregelen gericht zijn op de verbetering van het verkeersklimaat en dat wordt gewaardeerd. Op lange termijn verlicht dit het werk voor de ambtenaren en vergroot het het effect van het totale beleid. De strategie bleek zelfs het bijkomend effect te hebben dat mensen vroegen om maatregelen die men elders in de gemeente had waargenomen.

Het imago van de gemeente is verbeterd

Positieve reacties geven blijk van waardering voor een gemeente die naar buiten treedt en luistert naar wat mensen te zeggen hebben. Belangrijk is wel dat de toon van de campagne gericht is op het stimuleren van vervoersalternatieven en niet op ontmoediging van het autogebruik.

Het is van belang dat gemeentes zich realiseren dat het eigen vervoersgedrag (bijvoorbeeld van burgemeester en wethouders) kritisch bekeken wordt.

Het publiek heeft meer kennis van het gemeentelijk beleid

Meer kennis betekent meer begrip én een kwalitatief betere inbreng bij overleg en inspraak. Voorlichting maakt mensen tot positief kritische volgers. De gegeven reacties zullen daarom niet alleen positief van aard zijn.

Meer kennis bij de gemeente over de inzet van interne en externe communicatie

Door een proefproject te starten krijgt een gemeente zicht op samenwerkingsmogelijkheden tussen afdelingen. Deze samenwerking is nodig om activiteiten goed op elkaar af te stemmen.

Een externe communicatie-strategie die werkt met en via lokale groepen maakt het mogelijk een op de doelgroep afgestemde methode op te zetten. Immers; ken je je doelgroep, dan kun je ze bereiken.

4.4.4. Slagingskansen

Aan de hand van het proefproject in de gemeente Raalte waarbij het verkeersbeleid is aangevuld en ondersteund met een communicatie-campagne kunnen een aantal succesfactoren geformuleerd worden;

Maak een totaalplan

Er zijn een aantal fases aan te wijzen die doorlopen (moeten) worden om gedrag te veranderen. Op de eerste plaats moet een bestaande gewoonte doorbroken worden waarna aandacht voor het probleem kan ontstaan. Vervolgens kunnen houding en norm opgepakt en veranderd worden. Het gewenste gedrag kan daarna uitgetoetst en ten slotte bestendigd worden.

In praktische zin betekent dit dat in de beginfase van de campagne veel massamediale aandacht zorgt voor naamsbekendheid en uitleg van de problematiek. In Raalte wilde men de bevolking trekken door een ideeënwedstrijd voor een campagne uit te schrijven. Dit idee leverde echter niets op. Men heeft daarom een activiteit met veel publiciteit opgezet. Met deze Fietsbehendigheidswedstrijd bleek de gemeente twee vliegen in één klap te slaan;



de wethouder van verkeer zette zich bij diverse activiteiten uit de campagne in

- een activiteit voor kinderen levert veel aandacht en belangstelling
- de medewerking van het Comité Kinderolympiade (een plaatselijk bekende organisatie die vaker kinderactiviteiten opzet en dus in staat is velen te mobiliseren).

Na de beginfase verschuift de nadruk meer naar een doelgroep-gerichte benadering met een op hen afgestemde boodschap.

Het is van belang dat vooraf een communicatieplan wordt opgesteld waarin fases, doelen, organisaties, activiteiten, methoden en materialen zijn opgenomen. Raalte werkte het verkeersbeleid binnen de gemeente uit in een drietal communicatie-doelen. Men wilde ten eerste het draagvlak voor maatregelen vergroten. Tevens wilde men een positieve houding stimuleren tegenover alternatieven. Tenslotte moest er een sociale norm binnen de gemeente ontstaan die gericht is op zuinig en veilig verkeersgedrag (zie ook Hoofdstuk 5). Zorg in de beginfase tevens voor een overkoepelende paraplu. Denk daarbij aan een slogan, logo en/of lopende gemeentelijke actie.

Sluit aan bij beleidsmatige (bestaande) structuren

Communicatie staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van een beleid en is alleen zinvol wanneer het met andersoortige maatregelen ondersteund wordt. Een communicatiestrategie hoort daarom thuis in een inhoudelijk beleidsplan met een bijbehorend budget in uren en geld. Tevens moet er een duidelijke coördinator of projectleider aanwezig zijn.

In de gemeente Raalte is het communicatieplan gekoppeld aan het VCP. Er waren verschillende afdelingen bij betrokken.

Combineer milieu en veiligheid

Het is raadzaam om verschillende argumenten te gebruiken om een bepaald resultaat te bereiken. Door de verschillende invalshoeken kunnen immers diverse doelgroepen aangesproken worden om mee te werken in de campagne. Binnen Raalte is het bevorderen van het fietsgebruik ten koste van het autogebruik ingezet om het milieu én de veiligheid te verbeteren. Binnen de gemeente zorgde dit voor een logische samenwerking van afdelingen rondom het verkeersbeleid. Naar buiten toe zorgde de diversiteit aan invalshoeken voor een breed draagvlak van organisaties. Zo waren vrouwenorganisaties geïnteresseerd omdat het project meer omhelsde dan het milieu, organiseerde VVN activiteiten op Verkeersveiligheidsdag en droeg het Instituut voor Natuurstudies zorg voor initiatieven op wereldmilieudag.

Combineer communicatie met infrastructuur

Wanneer communicatie in een beleidsplan is opgenomen betekent dit dat bij alle beleidsactiviteiten op het juiste moment met de juiste doelgroep gesproken moet worden. Wanneer bijvoorbeeld infrastructurele werkzaamheden plaatsvinden moeten mensen vooraf geïnformeerd worden zodat ze weten wat er gaande is. In Raalte is 'de eerste steen' voor de fietsroute gecombineerd met de start van een fietsbehendigheidscampagne voor kinderen. De wethouder schepte met een kraan het eerste zand uit de geplande route en legde vervolgens op een crossfiets het behendigheidscircuit af.

Een ander belangrijk moment is de afronding van werkzaamheden. Het opleveren van een fietsroute kan bijvoorbeeld een goede aanleiding zijn om het gebruik van de route te promoten. In Raalte hielden de wethouder op een fiets en een gemeenteraadslid met de auto een wedstrijd bij de opening van de fietsroute uit de nieuwbouwwijk 'Noord'. De fiets won dankzij de goede, nieuwe fietsroute glansrijk. Een andere route werd opgeleverd en ingewijd bij de intocht van Sinterklaas.

Het proefproject in Raalte liet nog eens zien dat maatregelen vooral zinvol zijn in combinatie met communicatie-activiteiten en dat communicatiebeleid vooral werkt wanneer zij ondersteund wordt met aanvullende maatregelen.

Werk kleinschalig met lokale boodschappers

Boodschappen komen beter over en worden eerder overgenomen wanneer gerefereerd wordt aan de eigen situatie en wanneer zij gebracht worden door een betrouwbare brenger. Een werkgroep met sleutelfiguren kan hierin een belangrijke rol vervullen. Zij werkt als 'feedback' voor de organisatie van de campagne. Wanneer in later fasen van de campagne met meer aangepaste programma's voor doelgroepen wordt gewerkt is het verstandig lokale organisaties in te zetten die een achterban hebben die via deze organisaties te bereiken is. Vertegenwoordigers van deze organisaties kunnen in de werkgroep plaatsnemen. In de gemeente Raalte is de werkgroep gestart met een gemeenteraadslid/voormalig middenstander en de politievoorlichter/scoutingleider. Later zijn VVN, IVN en de wijkvereniging Noord aangeschoven.

Overigens heeft de werkgroep een andere rol dan de klankbordgroep. Deze groep bestaat uit 'kritische meedenkers' die reacties uit de bevolking verzamelt en stroomlijnt.

Uit andere onderzoeken blijkt dat zgn. 'rolmodellen' van belang kunnen zijn om mensen over te halen gedrag te veranderen.

Sluit aan bij maatschappelijke structuren

in het drukke bestaan van mensen zijn nieuwe structuren niet gewenst, zeker niet voor een



Sinterklaas-intocht op de fiets

boodschap als 'minder auto, meer op de fiets'. Het is daarom zinvol reeds bestaande structuren als de lokale krant, radio, bibliotheek en lokale festiviteiten te benutten. Gebruik deze kanalen niet alleen in het begin maar steeds opnieuw omdat er altijd mensen zijn die het nog niet gezien hebben. Bovendien is het van belang dat het publiek weet dat er nog steeds iets gebeurt.

In de latere fase, wanneer de inhoud van de boodschap dichterbij de doelgroep gebracht moet worden, spelen lokale

organisaties en verenigingen een rol; vrouwenverenigingen, kerken, sportclubs, ouderenbonden etc. Doelgroepen als 'forensen' of 'gebruikers van een bepaalde route' kunnen beleidsmatig interessant zijn om te benaderen maar praktisch gezien ligt dat een stuk lastiger omdat er geen structuur is die leden van deze groep bindt.

In Raalte zijn in de eerste fase huis-aan-huis-bladen en de lokale omroep ingezet. Dit bleek zeer effectief. Daarnaast is gebruik gemaakt van de zaterdagactiviteiten van de VVV en de volksfeesten. Tevens zijn er activiteiten opgezet in de bibliotheek en bij de fietsvierdaagse. Voor de doelgroepactiviteiten is contact gezocht met vrouwenorganisaties, het comité Kinderolympiade, de scholen en de Raad van Kerken.

Sluit aan bij waarden, normen en opvattingen

Om de boodschap aan te laten sluiten bij de doelgroep is het noodzakelijk om haar te (leren) kennen. Bedenk daarom niet zelf een programma maar praat met de doelgroep: wat is hun betrokkenheid bij het thema, wat is de gezamenlijke probleemdefinitie, waarmee bereik je ze? Misschien dat het milieu voor hen nauwelijks een issue is maar dat men zich wel betrokken voelt bij veiligheid en gezondheid.

Naast een aansluiting bij de interesses en betrokkenheid van de doelgroep is de vorm waarin de informatie aangeboden wordt van belang. Een thema-avond, excursie of spel spreken verschillende mensen aan en zijn geschikt voor verschillende typen informatie. In Raalte is, samen met de vertegenwoordigsters, een heel programma opgezet voor vrouwenorganisaties binnen de gemeente. In het programma is een gezamenlijke avond opgenomen over verkeersmaatregelen en een aanbod van diverse thema-avonden. Bij het fietsexamen voor basisschoolleerlingen is een verkeerssprekbeurt met de wethouder georganiseerd waarbij de kinderen kritische vragen stelden.

Naast bovengenoemde succesfactoren zijn er nog een aantal randvoorwaarden en aandachtspunten aan te wijzen die cruciaal zijn voor een succesvolle samenwerking tussen verkeersbeleid en communicatie.

Zorg voor een goede professionele aansturing

Iemand moet immers de grote lijnen uitzetten, doelen bewaken en de afstemming verzorgen op andere beleidsterreinen. Het werk van de vrijwilligers daarbij moet een plek in de gemeentelijke uitvoeringsorganisatie hebben.

De coördinerend ambtenaar heeft voor de vervulling van zijn functie zo'n 200 uur op jaarbasis nodig. Elke andere afdeling die meedoet moet 150 uur reserveren. Daarbij wordt er van uitgegaan dat werkzaamheden als materiaalontwikkeling worden uitbesteed.

Stel een goed plan op

Een goede uren- en financiële begroting is pas mogelijk als er een gedegen plan is. Aan de hand daarvan kan tevens bekeken worden welke activiteiten uitbesteed kunnen worden.

Zorg voor voldoende financiële middelen

Om activiteiten uit te kunnen voeren en/of eventuele ondersteuning van buitenaf in te schakelen zijn voldoende financiële middelen nodig. De materiaalkosten zijn zeer afhankelijk van de plannen. In 1997 (bij de evaluatie van het communicatietraject) ging men uit van zo'n 10.000 gulden per jaar. Deze kosten kunnen gedragen worden door meerdere afdelingen. Bovendien zijn er diverse regelingen en organisaties die in tegemoetkoming kunnen voorzien.

Om te voorkomen dat communicatie als los onderdeel wegbezuinigd wordt, is het verstandig in de budgetten met percentages per (infrastructurele) maatregel te werken. Zo kan bijvoorbeeld 2% van de totale kosten van een maatregel naar communicatieve ondersteuning gaan.

Tot slot is het van belang nogmaals te benadrukken dat het cruciaal is om de reacties die de campagne oproept serieus te nemen. Neem daarom maximaal één doelgroep per jaar op.

4.5. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Het gemeentelijk Verkeers-en Vervoersplan (GVVP) borduurt inhoudelijk voort op de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan (VCP) van 1994. Naast de reeds in dit plan genoemde maatregelen zijn de maatregelen die zijn weergegeven op bijgevoegde kaarten van belang.

De eerste kaart betreft de gewenste wegencategorisering 2010. Het indelen van het wegennet in wegen-categorieën komt voort uit het principe 'Duurzaam Veilig'. Dit project is op initiatief van diverse overheden gestart om de verkeersveiligheid te vergroten. Door de inrichting en bestemming van wegen af te stemmen op het gebruik kan een meer veilige situatie gecreëerd worden.

Duurzaam Veilig onderscheidt daartoe een aantal wegencategorieën;

- stroomwegen
- gebiedsontsluitingswegen
- erftoegangswegen

Voor het fietsverkeer binnen de kern Raalte zijn met name de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen van belang.

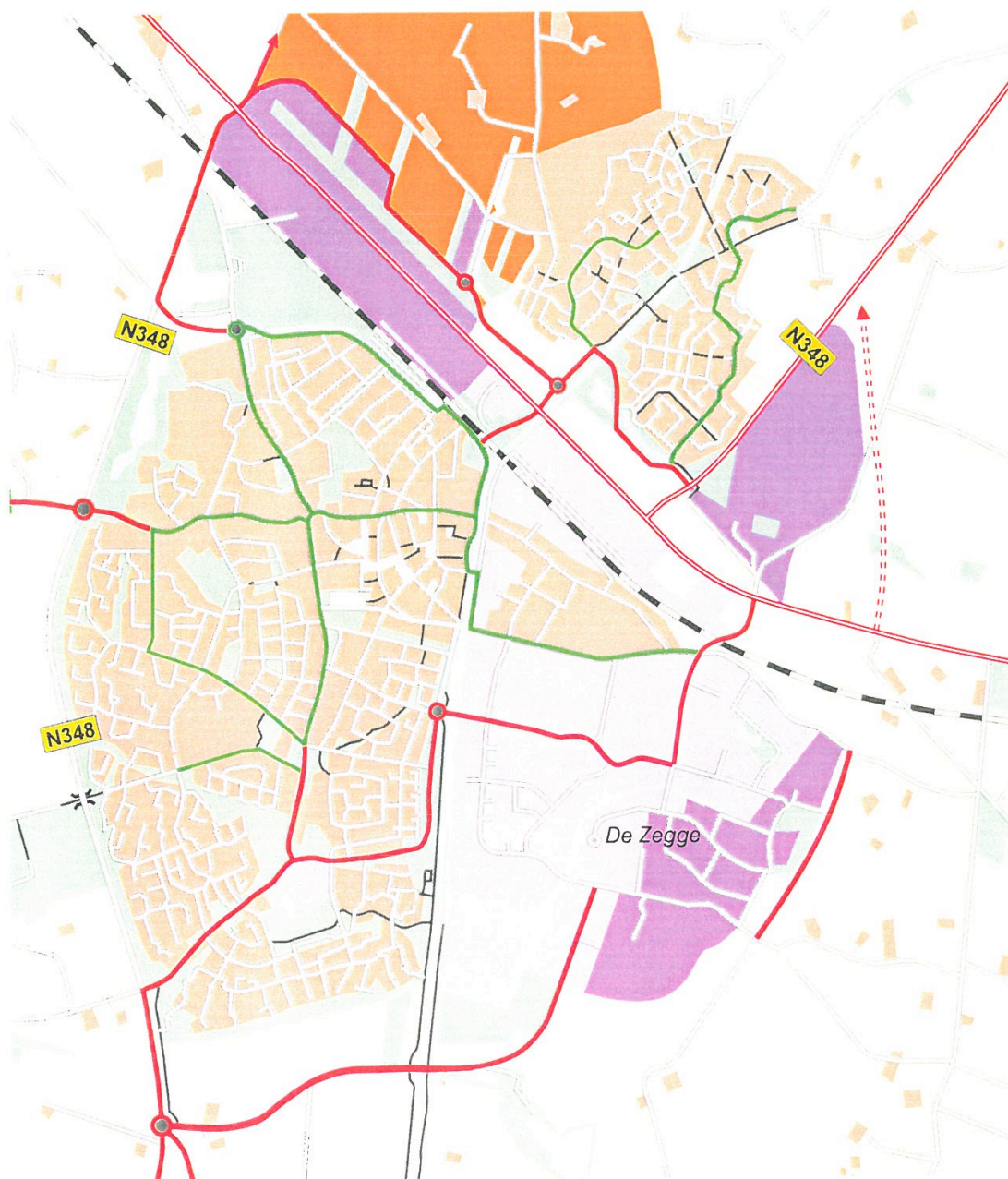
De gebiedsontsluitingsweg is de verbindingzone tussen twee (niet aan elkaar grenzende) verblijfsgebieden of tussen een verblijfsgebied en een stroomweg. De inrichting van de weg is gericht op doorstroming. De intensiteiten liggen er veelal tussen de 4.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal

De categorie erftoegangswegen wordt onderverdeeld in erftoegangswegen A en erftoegangswegen B. Het belangrijkste verschil daartussen betreft de verkeersintensiteit waarbij categorie A is ingericht op een hogere intensiteit. Daarom worden langs erftoegangswegen A veelal fietssuggestiestroken aangelegd om de veiligheid voor fietsers te bevorderen.



fietssuggestiestroken langs erftoegangsweg A (Westdorplan)

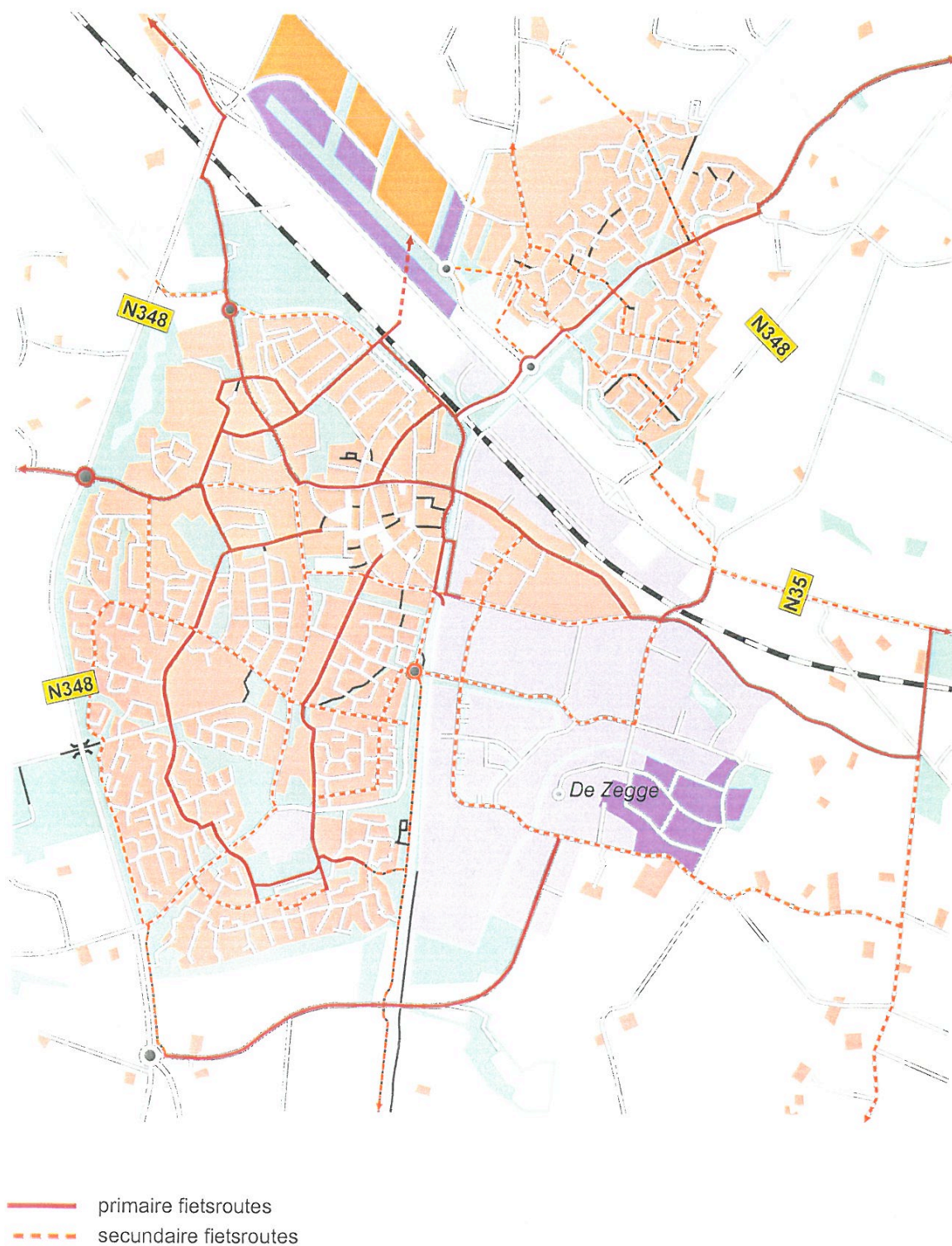
WENSBEELD CATEGORISERING KERN RAALTE (2010)



-  stroomweg
-  gebiedsontsluitingsweg
-  erftoegangsweg A
-  overig erftoegangsweg B

kaart 4.2 Wensbeeld categorisering kern Raalte (2010)

PRIMAIRE EN SECUNDAIRE FIETSRoutes KERN RAALTE



kaart 4.3. Primaire en secundaire fietsroutes kern Raalte

Op bijgevoegde kaart valt op dat de gebiedsontsluitingswegen binnen de kern Raalte slechts dienen als 'inprikkers' en niet binnen de bebouwde kom met elkaar verbonden zijn. Doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer worden via de N35 en N348 geleid. Een route over het bedrijventerrein functioneert als verbinding tussen beide N-wegen waardoor een ringontsluiting ontstaat.

Het grootste deel van de bebouwde kom kan daarom, zie de omschrijving van het begrip 'gebiedsontsluitingsweg', gezien worden als één groot verblijfsgebied.

Combinatie van de wegcategorisering met de fietsroute-kaart laat zien dat de primaire fietsroutes veelal niet samenlopen met de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A. Het fietsroutenetwerk is bewust in de luwte van het auto-ontsluitingsnetwerk aangelegd. Langs de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A zijn fietssuggestiestroken aangebracht. Deze fietsroutes worden meestal als secundaire routes aangemerkt.

Verder valt op dat het fijnmazig netwerk zo veel mogelijk de bestaande wegenstructuur volgt (wat de sociale veiligheid ten goede komt) en een geringe omwegfactor heeft. De aansluiting van de woning op zowel het centrum, het station, basisscholen, middelbare school, MBO, sportvoorzieningen en het bedrijventerrein is goed. Door op cruciale plekken de wegen voor het autoverkeer te 'knippen' en de fietser op het primaire fietsnetwerk altijd voorrang te verlenen valt de reistijd verhouding tussen auto en fiets positief uit voor die laatste. Het verlenen van voorrang is tevens van invloed op het gevoel van comfort bij de fietser. Op-en afstappen kost immers, samen met het opnieuw op gang komen, energie en heeft daardoor een negatieve uitwerking op het gevoel van comfort en gemak.



aansluiting van het fietsroutenetwerk op een basisschool

Omdat de aantrekkelijkheid van het fietsen mede gerelateerd is aan parkeermogelijkheden en -kosten is gekeken naar het parkeerbeleid van de gemeente. Zoals in vele kernen met een omvang vergelijkbaar aan de kern Raalte ligt het gevoelig het aantal parkeerplaatsen te beperken en de kosten van het parkeren te verhogen. Er is daardoor een groot aantal parkeerplaatsen (op top-tijden is 60% benut, in daluren 30%) beschikbaar en het parkeertarief is beperkt tot €0,75 per uur. Deze laatste maatregel is met name getroffen om er voor te zorgen dat werknemers van de centrumvoorzieningen niet de mooiste parkeerplekken direct 's ochtends innemen. Een tariefverhoging wordt niet wenselijk geacht omdat dat afstroming naar de omliggende woongebieden tot gevolg kan hebben. Stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn met name aan de randen van het centrum geplaatst. Het centrum zelf is voetgangersgebied waar de fiets op straat gestald kan worden.

Wat betreft de ruimtelijke opbouw van de kern Raalte zijn nog de volgende aspecten van belang;

- de maximale afstand naar het centrum bedraagt krap 2 km
- de maximale afstand naar de middelbare school bedraagt 2,5 km. Het fietsroutenetwerk heeft met name tot doel de middelbare scholieren te faciliteren.
- de kern is compact gebouwd. Er liggen geen, sociaal onveilige, groen- of bedrijfszones tussen woongebieden en tussen woon-en centrumgebied.
- Raalte heeft een verzorgingsfunctie voor een ruime regio. Enerzijds vanwege haar omvang, voorzieningenniveau en de goede verbindingen naar de kern. Anderzijds vanwege haar dorpse karakter. Bewoners van kleine kernen en dorpen hebben vaak niet de behoefte om de grote stad (Deventer, Zwolle) te bezoeken. Zij verkeren liever in een grotere kern waar de sfeer voor hen herkenbaar is.

- Werknemers van de bedrijvigheid in Raalte zijn met name in de kern zelf woonachtig. Daarnaast zijn vele bewoners werkzaam in Zwolle of Deventer.
- de bedrijvigheid van Raalte is met name geconcentreerd aan de Oostzijde van de kern. Het bedrijventerrein vormt daardoor geen barrière voor fietsers en is goed bereikbaar via de N35 en N348.
 - tussen de uitbreidingswijk Noord en de kern ligt de N348. Deze is ondertunneld zodat fietsers geen wachttijden hebben. Daardoor moeten zij echter wel in de avonden door een minder aantrekkelijke omgeving fietsen. Het is echter de enige tunnel zodat het fietsverkeer zich concentreert.

Tot slot kan de bevolkingsopbouw een rol spelen in de mate van het fietsgebruik. De omvang van de bevolking blijft ongeveer gelijk en heeft een opbouw die min of meer overeenkomt met die in Nederland als geheel;

41% betreft huishoudens met kinderen
30% betreft huishoudens zonder kinderen
29% betreft 1-persoonshuishoudens

Afwijkend is de bovengemiddelde omvang van de groep ouderen.

4.6. Situatie anno 2010

Er is inmiddels 13 jaar verstreken sinds het communicatietraject is afgerond. Het is daarom interessant om te bezien of de campagne een cultuurverandering teweeg heeft weten te brengen die nog steeds aan de basis van het handelen en het beleid ligt. Gezien de maatregelen die getroffen en voorbereid worden anno 2010 richt de gemeente zich nog steeds op een fietsvriendelijk verkeersbeleid. Enerzijds heeft dat te maken met het feit dat het GVVP uit 2004 inhoudelijk voortborduurde op de basisprincipes uit het VCP en het communicatieplan. Anderzijds kan de geringe wisseling van deskundigheid een rol spelen. Bureau BVA, dat vanaf het begin bij het verkeersbeleid van de gemeente betrokken was, was in Raalte gevestigd en had vooruitstrevende ideeën over het verkeersbeleid. Toen BVA uit Raalte vertrok en zich in Zwolle vestigde is één van de medewerkers in dienst getreden van de gemeente. Ervaring en kennis zijn daardoor ononderbroken in het gemeentehuis aanwezig gebleven. Dit is uitzonderlijk omdat bij veel kleinere gemeenten een beperkt aantal verkeerskundigen werkzaam zijn waardoor kennis en ervaring gemakkelijk kunnen verdwijnen wanneer ambtenaren van baan veranderen. Het inhuren van een extern bureau ondervangt dit lang niet altijd omdat ook daar betrokkenen van baan of functie wisselen.

Naast de consistentie in maatregelen neemt communicatie, in ieder geval in het gedachtegoed, nog steeds een centrale plaats in. Zoals één van de medewerkers zegt is communicatie veel goedkoper dan verkeersmaatregelen en daardoor een belangrijk aspect om in het beleid mee te nemen. Eén van de doelstellingen daarbij kan zijn om betrokkenen inzicht te geven in te maken keuzes en hen mede verantwoordelijk te maken bij het kiezen van tegengestelde belangen. Hoewel de betrokkenheid er mee vergroot wordt ligt het communicatietraject vol uitdagingen omdat de meeste mensen gewend zijn om vanuit het eigen perspectief te denken. Daarnaast moeten betrokkenen zich realiseren dat communicatie veel aan het oplossen van problemen kan bijdragen maar niet zaligmakend is. Voor geloofwaardigheid, financiering en status kan het zinvol zijn partijen van buiten de gemeentelijke organisatie aan te trekken. Zo hebben uitspraken van een extern bureau over het algemeen meer gewicht dan aanbevelingen uit de eigen gemeentelijke organisatie. Houd wel ten allen tijden de politiek op de hoogte en neem hen mee in de voorgestelde uitgangspunten en maatregelen. Zorg er voor dat de grondgedachten of principes overeind

blijven. De ervaring bij andere gemeenten leert dat bij het wisselen van deskundigen en/of politieke betrokkenen gekozen wordt voor nieuwe ankerpunten en visies. Fietsbeleid vraagt echter om consistentie en lange adem (zie ook Hoofdstuk 5).

4.7. Samenvattend

In het bijgevoegde overzicht zijn de maatregelen en ervaringen in Raalte naast de factoren en specificaties uit de literatuur gezet. Om inzicht te geven in de effecten van het beleid in Raalte zijn diverse maatregelen meerdere keren in het overzicht opgenomen. Van belang is te vermelden dat niet alle factoren vertaald zijn naar de situatie in Raalte. Dat kan meerdere redenen hebben. Ten eerste zijn niet alle factoren van belang voor de situatie in Raalte. Daarnaast is niet van alle factoren bekend hoe deze uitpakken. En tot slot zijn er factoren waarin Raalte zich niet anders gedraagt dan andere gemeenten.

factor	gespecificeerd	Raalte
<p><i>kwaliteit fietsvoorzieningen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • samenhang 	<p>Veenendaal; - ontwerp de fietsroutes als geheel - laat fietsvoorzieningen op structuur- en ontwerpniveau goed op elkaar aansluiten en ontwikkel ze zo veel mogelijk in samenhang</p>	<p>Door doorgaand verkeer te weren wordt het fietsnetwerk nauwelijks doorsneden door (drukke) verkeersstromen. De fietsroutes zijn als samenhangend netwerk met elkaar verknoopt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • veiligheid 	<p>Eva Heijnen; - Uit onderzoek blijkt nog onvoldoende of vrijliggend fietspad verkeersveiliger is - parkeer auto's liefst niet naast het fietspad De Fietserbond adviseert: - brede, veilig fietsroutes in autoluwe (verblijfs)gebieden - beperking van snelheden en intensiteiten van het autoverkeer aldaar - fietsers heeft voorrang op primaire fietsroutes</p>	<p>Verminderde confrontatiemogelijkheden met autoverkeer door</p> <ul style="list-style-type: none"> • het knippen van routes • gebiedsontsluitingswegen niet met elkaar te verbinden • de aanleg zuidelijke rondweg • fietssuggestiestroken langs erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen • primaire fietsroutes lopen over autoluwe woonstraten door verblijfsgebieden • fietsers hebben op de primaire fietsroutes consequent voorrang
<ul style="list-style-type: none"> • comfort 	<p>Aanwezigheid (bewaakte) fietsenstallingen Mate van reliëf Eva Heijnen; - ondervraagd zeggen douches, kleedruimte en lockers van belang te vinden maar relatie met fietsgebruik is nooit aangetoond. Veenendaal; - asfalt van fietspaden loopt op kruisingen volledig vlak door over de goot heen Hendriksen e.a. t.a.v. wo-we-verkeer: - verbeter de doorstroming bij verkeerslichten - verbetering/uitbreiding fietsenstallingen - meer aandacht voor gebruik brommer, scooter, elektrische fiets nodig</p>	<p>Verbeterd comfort door;</p> <ul style="list-style-type: none"> • (doorgaand) verkeer te beperken waardoor er minder sprake is van hinder en oponthoud bij de fietser. • fietsers op de primaire routes voorrang te verlenen waardoor zij nauwelijks hoeven op/af te stappen • kruisingen zonder VRI op te lossen • fietsen (zonder stallingen) direct voor de bestemming geplaatst te kunnen plaatsen.

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • aantrekkelijkheid 	<p>Relevante maar nog onvoldoende uitgewerkte component Aantrekkelijkheid kan moeite en inspanning compenseren</p> <p>Onderzoek naar aantrekkelijkheid is complex;</p> <ul style="list-style-type: none"> - het begrip omvat vele samenhangende factoren - het begrip is vooral psychologisch van aard 	<p>Door het verminderen van (doorgaand) autoverkeer zijn fietsroutes stiller en hoeft men minder alert te zijn waardoor men zich meer op andere (aantrekkelijker) aspecten kan richten</p> <p>doordat het verkeer zo veel mogelijk omgeleid wordt kunnen routes aantrekkelijk ingericht worden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • mate van directheid 	<p>Veenendaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> - het netwerk heeft een constante maaswijdte van 300 meter - de maaswijdte geldt voor alle niveaus - echt doorlopende fietsroutes prevaleren boven voordelen ruimtebeslag en kosten fietsroutes die deels over autoluwe wegen gaan. Daarom lopen fietspaden vaak langs een autoluwe woonstraat. - kruisingen met ringweg merendeels ongelijkvloers. Waar dat niet mogelijk is gebruik maken van T-kruising waarbij fietser aantakt op vierde 'poot'. Dat maakt snelle VRI mogelijk 	<p>Naast 6 primaire fietsroutes zijn er langs de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen fietssuggestiestroken aangebracht. Daardoor ontstaat een fijnmazig net van fietsvoorzieningen</p> <p>De omrijfactor is gering</p> <p>De barrière van de N348 tussen Raalte Noord en de kern is met een ondertunneling en concentratie van fietsverkeer opgelost.</p>
<p><i>concurrentiepositie</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • autobereikbaarheid 	<p>Een beperkte autobereikbaarheid heeft een positieve invloed op het fietsgebruik</p> <p>Hendriksen e.a.; verminderen en/of verplaatsen van parkeervoorzieningen kan automobilisten in het wo- weverkeer stimuleren te fietsen.</p>	<p>De autobereikbaarheid is ingeperkt door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het weren van (doorgaand) verkeer door het knippen van routes • het weren van doorgaand verkeer door gebiedsontsluitingswegen niet met elkaar te verbinden • de aanleg zuidelijke rondweg <p>Het aantal parkeerplaatsen is overvloedig</p>

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> reistijdverhouding 	<p>Oponthoud (bij kruisingen en/of verkeerslichten) Veenendaal; geef hoofd fietsroutes consequent voorrang Eva Heijnen;</p> <ul style="list-style-type: none"> fietsreistijd wordt per minuut drie keer zo vervelend gevonden fiets is met name op lange afstanden buiten de bebouwde kom langzamer 	<p>De reistijdverhouding met de auto is verbeterd door;</p> <ul style="list-style-type: none"> het weren van (doorgaand) verkeer door het knippen van routes het weren van doorgaand verkeer door gebiedsontsluitingswegen niet met elkaar te verbinden de aanleg zuidelijke rondweg het snelle en directe fietsnetwerk voorrang te geven aan gebruikers van primaire fietsroutes op kruisingen beperking van de autosnelheden <p>De aanwezigheid van grote aantallen parkeervoorzieningen op kleine afstand van de bestemmingen en het beperkte parkeertarief komt de reistijdverhouding mogelijk niet ten goede.</p>
<ul style="list-style-type: none"> reiskosten 	<p>Planbureau; het meeste effect op fietsgebruik hebben</p> <ul style="list-style-type: none"> kilometerheffing parkeerkosten <p>Hendriksen e.a. voegen toe t.a.v. wo-weverkeer;</p> <ul style="list-style-type: none"> fietskilometervergoeding aanschafregeling elektrische fiets stimuleren tijdelijk gebruik elektrische fiets ter kennismaking 	<p>De parkeertarieven zijn laag om afstroming naar de omliggende woongebieden te voorkomen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> autobezit 	<p>Autobezit heeft een negatief effect op het fietsgebruik.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> aanwezigheid bus, tram en metro 	<p>Aanwezigheid van bus, tram en metro heeft een negatief effect op het fietsgebruik</p>	
<p><i>ruimtelijke structuur</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> dichtheid stratenpatroon 	<p>Het Fietsberaad houdt aantal inwo /km2 aan</p>	

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • mate van functiemenging 	<p>Het Fietsberaad;</p> <ul style="list-style-type: none"> - aantal detailhandelsvestigingen/km² - het deel van de werkgelegenheid binnen 1 km van het centrum <p>Planbureau; concentratie van wonen en werken heeft een positief effect op de mate van fietsgebruik</p>	<p>Het oppervlak van het bebouwd gebied is beperkt. De afstanden zijn daardoor klein (max 2 km naar het voorzieningencentrum, max 2,5 km naar vervolgopleidingen)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • oppervlakte bebouwd gebied 	<p>Ververs en Ziegelaar; hoe groter het oppervlak, hoe lager het fietsgebruik</p>	<p>Het wo-weverkeer is vooral gericht op Deventer en Zwolle Raalte heeft een (ruime) regionale functie op het gebied van;</p> <ul style="list-style-type: none"> • winkelvoorzieningen • middelbare scholen • beroepsopleiding • uitgaan
<ul style="list-style-type: none"> • functie op regionaal schaalniveau 	<p>Het Fietsberaad; houdt het aantal inwoners in de regio binnen 10 km als criterium aan</p> <p>Veenendaal; koopkrachtbinding en werk voor eigen inwoners heeft geleid tot befietbare afstanden voor de meeste bestemmingen</p>	<p>De aansluiting van herkomst- en bestemmingspunten op het fietsnetwerk is goed. Vooral de diverse middelbare scholen en beroepsopleidingen zijn goed per fiets bereikbaar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • aansluiting herkomst- en bestemmingspunten op fietsnetwerk 	<p>Veenendaal; alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn in het netwerk opgenomen</p> <p>Eva Heijnen; mensen zeggen dat ze meer gaan fietsen wanneer hoeveelheid fietspaden verbetert en wanneer herkomst- en bestemmingspunten beter op elkaar aansluiten maar uit onderzoek in VS blijkt geen verband.</p>	<p>Er is een groot verblijfsgebied gecreëerd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het weren van (doorgaand) verkeer door het knippen van routes • het weren van doorgaand verkeer door gebiedsontsluitingswegen niet met elkaar te verbinden • de aanleg zuidelijke rondweg
<ul style="list-style-type: none"> • omvang autoluw (verblijfs)gebied 	<p>Veenendaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> - creëer een aaneengesloten woon- en centrumgebied zonder zware verkeersfuncties - concentreer verkeer op ringen (buiten bebouwde kom) 	<p>(Grote) groen- en werkgelegenheidszones liggen aan de randen van de bebouwing.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • aaneengeslotenheid bebouwing 		

factor	gespecificeerd	Raalte
<p><i>autonome omstandigheden</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • groei inwonertal tussen 1900 en 2000 	<p>Groei inwonertal is criterium van het Fietsberaad</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • klimaat en weer 	<p>Ververs en Ziegelaar; met name neerslag is van invloed Hendriks en e.a.; een buienradar kan automobilisten in het wo-weverkeer verleiden om meer te gaan fietsen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • leeftijd en inkomen 	<p>Eva Heijnen; Samenhang met omvang fietsgebruik is onduidelijk</p>	<p>De groep ouderen in Raalte is groter dan het landelijke gemiddelde De overige bevolkingsopbouw komt min of meer overeen met het landelijke gemiddelde</p>
<ul style="list-style-type: none"> • type huishouden 	<p>Eva Heijnen; - mensen met kinderen, studenten en parttime werkers zonder kinderen fietsen meer - mensen met een hoge sociale status, gescheiden, weduwnaar/weduwe, jonge families fietsen minder vaak Ververs en Ziegelaar; - ww-ers, jongeren en éénpersoonshuishoudens fietsen meer - vrouwen en 40+-ers nemen vaak de fiets - gezinnen met jonge kinderen nemen vaker de auto. Ze willen wel maar vanwege druk levenspatroon en onveilige situaties lukt het niet</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • geloof 	<p>Eva Heijnen; protestanten fietsen vaker dan katholieken Ververs en Ziegelaar; het aandeel islamieten heeft van alle (door hen onderzochte) factoren de meest negatieve invloed op het fietsgebruik</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • etniciteit 	<p>Autochtonen fietsen meer dan allochtonen Fietsberaad; in de criteria is niet het aandeel islamieten maar het aandeel allochtonen opgenomen</p>	

factor	gespecificeerd	Raalte
<p><i>belevingsaspecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • inrichting wegomgeving (stedenbouw en architectuur) • infrastructuur en verkeerskundige maatregelen 	<p>Belevingsaspecten staan binnen de verkeerskunde op dit moment volop in de belangstelling. Er is echter in het kader van dit onderzoek onvoldoende informatie gevonden om gefundeerde uitspraken te kunnen doen.</p>	<p>Door de afwikkeling van het verkeer zo veel mogelijk buiten en langs de randen van de bebouwde kom te laten plaatsvinden ontstaat er de mogelijkheid om wegen en straten aantrekkelijker in te richten.</p>
<p><i>koppeling van maatregelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • verkeer en communicatie 	<p>Verkeersmaatregelen en communicatie versterken elkaars werking.</p>	<p>In Raalte is samenhang uitgangspunt;</p> <ul style="list-style-type: none"> • het VCP, het GVVP en de communicatiecampagne zijn integraal opgepakt • het communicatietraject heeft zich op de gehele verkeer- en vervoerproblematiek gericht • verkeersmaatregelen zijn met communicatie omringd • communicatie moest draagvlak van maatregelen vergroten, een positieve houding ten opzichte van alternatieven stimuleren en een sociale norm binnen de gemeente ontwikkelen die gericht is op zuinig en veilig verkeersgedrag
<p><i>communicatie</i></p> <p>strategie en opzet</p>		<p>In Raalte is gekozen voor de volgende opzet</p> <ul style="list-style-type: none"> • vooraf is een gedegen totaalplan gemaakt • goede professionele aansturing • goed time management; activiteiten zijn op het juiste moment met de juiste doelgroep besproken • erkenning van alle fasen binnen gedragsverandering en vertaling daarvan in het totaalplan • er waren voldoende uren beschikbaar (ga uit van 200 uur op jaarbasis voor de coördinator en 150 uur op jaarbasis voor elke afdeling die meedoet)

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • voorlichting 	<p>Hendriksen e.a.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - voorlichting alleen is niet erg effectief om automobilisten in het wo-weverkeer te laten overstappen op de fiets. - zij is wel essentieel ter ondersteuning van andere maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> • budgetten waren aanwezig; combinatie van maatregelen, inzet van belanghebbende/geïnteresseerde organisaties, gebruik maken van subsidieregelingen en campagne als pilot neerzetten. • combinatie van diverse argumenten om een gewenst resultaat te bereiken bleek goed te werken. Hierdoor konden meer doelgroepen en instanties aangesproken worden waardoor een breed draagvlak en samenwerkings- en financieringsmogelijkheden ontstonden • ludieke (promotie) activiteiten hebben de infrastructurele maatregelen onder de aandacht gebracht • continuïteit in deskundigheid • continuïteit in principes en doelstellingen over lange tijd • organisaties van buiten kunnen zorgen voor (meer) geloofwaardigheid, financiering en status
		<p>Er is veel gebruik gemaakt van voorlichting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in het begin van de campagne is gezorgd voor veel massamediale aandacht voor naamsbekendheid en uitleg problematiek • er is gebruik gemaakt van bestaande maatschappelijke structuren als lokale krant, radio, bibliotheek en lokale festiviteiten • bewoners zijn gedurende de gehele campagne regelmatig op de hoogte gehouden zodat duidelijk was dat er nog steeds 'iets' gebeurde. • voor het benaderen van doelgroepen zijn plaatselijke organisaties en verenigingen ingezet • een overkoepelende paraplu (slogan, logo o.i.d.) dient als bindende factor • na de begintfase is de aandacht meer verschoven naar een doelgroepgerichte benadering • doelgroepen zijn in hun eigen taal en met kennis van hun interesses, belangen en verenigingen benaderd door betrouwbare bringers. • naast voorlichting via diverse media hebben bewoners ook door ludieke acties met nieuwe mogelijkheden kennis kunnen maken.

factor	gespecificeerd	Realite
<ul style="list-style-type: none"> • samenwerking 	<p>Hendriksen e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zoek samen met stake-holders naar oplossingen 	<p>Er heeft op vele fronten samenwerking plaatsgevonden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • betrokkenen wordt inzicht in keuzes gegeven en mede verantwoordelijk gemaakt • samenwerking tussen het ambtelijk apparaat en de politiek. • goede samenwerking tussen afdelingen om activiteiten op elkaar af te stemmen • diverse instanties hebben de campagne getrokken, gefinancierd en er aan meegewerkt. Omdat de campagne is gestart als proefproject en voor diverse organisaties interessante resultaten op kon leveren was dat mogelijk • diverse doelgroepen en gemeentelijke instellingen hebben aan de campagne deelgenomen omdat <ul style="list-style-type: none"> ✓ er een diversiteit aan argumenten gebruikt is om de doelen te bereiken, ✓ boodschappen in de taal van de doelgroepen gebracht zijn met kennis van hun interesses, belangen en betrokkenheid ✓ boodschappen door een betrouwbare brenger zijn gebracht ✓ doelgroepen op het juiste moment benaderd zijn, ✓ lokale organisaties en verenigingen ingezet zijn om doelgroepen te benaderen ✓ vooral gewerkt is met doelgroepen die zich georganiseerd hebben ✓ niet meer dan één doelgroep per jaar opgenomen is ✓ de reacties die de campagne opriep serieus genomen zijn ✓ bestaande maatschappelijke structuren benut zijn ✓ bewoners regelmatig op de hoogte zijn gehouden van de activiteiten ✓ de toon van de campagne gericht is op stimulering van vervoersalternatieven en niet op beperking van het autogebruik

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • invloed van subjectieve informatie 	<p>Hoekstra e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - beleving van onveiligheid is vooral afhankelijk van subjectieve informatie - als subjectieve informatie leidt tot gevoelens van onveiligheid leidt dit tot aangepast gedrag - leidt subjectieve informatie niet tot gevoelens van onveiligheid dan heeft dit geen invloed op het mobiliteitsgedrag - wees voorzichtig met informatie over extra maatregelen omdat dit een averechts effect kan hebben - betrek betrokkenen bij discussies 	<p>Burgemeester, wethouders en andere personen met een voorbeeldfunctie hebben zich altijd per fiets verplaatst. Door organisaties van buiten de gemeente aan te trekken kunnen gevoelens van geloofwaardigheid toenemen</p>
<p><i>attitude en gewoonte</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • houding tegenover de fiets 	<p>Van Twuijver e.a.; de keus om te fietsen</p> <ul style="list-style-type: none"> - wordt vooral bepaald door het gevoel dat het fietsen geeft - ontstaat in tweede instantie vanuit de instrumentele waarde - wordt het minst bepaald door negatieve aspecten van het autogebruik <p>Eva Heijnen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsers hebben over het algemeen een positievere houding tegenover de fiets dan niet-fietsers - een positieve houding beïnvloedt fietsgebruik - richt beleid op gewoonte-en gedragsverandering - de houding kan bepaald worden door het belang dat men hecht aan milieu, gezondheid, geestelijke ontspanning <p>Fietserbond; positieve waardering fiets komt door;</p> <ul style="list-style-type: none"> - op jezelf kunnen zijn - onafhankelijkheid - altijd op tijd kunnen komen - ontbreken vertragingen en ergernissen 	<p>Om gebruikers kennis te laten maken met nieuwe mogelijkheden konden zij gedurende een periode gratis gebruik maken van fietsaanhangers. De campagne heeft zich nadrukkelijk gericht op het stimuleren van het fietsgebruik door beeldvorming, ervaring, kennis te beïnvloeden Door de campagne heeft een (vanzelfsprekende) normverschuiving plaatsgevonden</p>
<ul style="list-style-type: none"> • aandacht op basisscholen 	<p>Educatieve pakketten voor basisscholen</p>	

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • gewoontegedrag 	<p>Eva Heijnen; een deel van de mensen die de fiets een keer geprobeerd heeft stapt daarna over op de fiets</p> <p>Van Twuijver e.a.; naarmate men de auto meer gebruikt speelt comfort een grotere rol in de vervoerswijzekeus</p>	<p>De campagne was er op gericht het gewoontegedrag te beïnvloeden ten gunste van de fiets</p>
<ul style="list-style-type: none"> • verplaatsingsmotief 	<p>Van Twuijver e.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uitgaan op korte afstanden > auto meest gebruikt - woon-werkverkeer > fietsgebruik groot - halen/brengen kinderen school > wisselend auto en fiets - boodschappen doen, wo-weverkeer, sporten + voldoende parkeerplaatsen > stimuleert autogebruik - halen en brengen kinderen, wo-weverkeer en boodschappen doen + ketenverplaatsingen en tijdgebrek > stimuleert autogebruik - halen en brengen kinderen, wo-weverkeer en sporten + sociale veiligheid > invloed op fietsgebruik - boodschappen doen + vervoer van veel spullen > invloed op fietsgebruik - wo-weverkeer, sporten en uitgaan + aanwezigheid fietsenstallingen > invloed op fietsgebruik - halen en brengen kinderen + goede voorbeeld willen geven > invloed op fietsgebruik <p>Hendriksen e.a.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - onder automobilisten in het wo-weverkeer zitten veel potentiële fietsers - zorg voor voldoende logistieke ondersteuning bij het ophalen en wegbrengen van kinderen om automobilisten in het wo-weverkeer over te laten stappen op de fiets 	
<p><i>sociologische factoren</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • fietsklimaat 	<p>Fietsen als vanzelfsprekende norm helpt om het fietsklimaat te verbeteren</p> <p>Veenendaal; fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De gehele campagne was er op gericht fietsen te maken tot vanzelfsprekende norm.

factor	gespecificeerd	Raalte
<ul style="list-style-type: none"> • mening van de omgeving 	<p>Hendriksen e.a.; sociale invloeden en gewoontegedrag zijn op dit moment onderbelicht</p>	<p>Een doelgroepgerichte benadering beïnvloedt mogelijk het handelen van de individuen waaruit de groep bestaat.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • rolmodel en voorbeeldfunctie 	<p>Veenendaal; burgemeester en wethouders hebben een belangrijke voorbeeldfunctie</p>	<p>Burgemeester, wethouders gaan (zo veel mogelijk) op de fiets</p>
<p><i>ambtelijk apparaat en politiek</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • steun in het ambtelijk apparaat en politiek 	<p>Veenendaal; voor het bereiken van een fietsvriendelijk klimaat is langdurige steun binnen het ambtelijke en politieke apparaat onontbeerlijk</p>	<p>Het werk van vrijwilligers kan het beste in de gemeentelijke uitvoeringsorganisatie opgenomen worden. Ambtelijk apparaat en politiek staan gezamenlijk achter de doelstellingen</p>
<p><i>financiering</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • financiering i.r.t. exploitatie van plannen 	<p>Veenendaal; financiering kon in exploitatie uitbreidingsplannen meegenomen worden</p>	<p>Communicatiemiddelen worden minder snel wegbezuinigd wanneer ze in de budgetten als percentage van de te nemen maatregelen zijn opgenomen. Communicatie is veel goedkoper dan verkeersmaatregelen</p>

5. conclusies en aanbevelingen

5.1. Conclusies

5.1.1. Effecten

Uit de rapportage volgend op de campagne blijken de onderstaande effecten toe te schrijven aan de gevolgde strategie waarbij communicatie, infrastructurele maatregelen en beleid integraal zijn opgepakt;

- er wordt meer gefietst
- men fietst met name omdat dat sneller en gemakkelijker is dan gebruik te maken van de auto
- er is minder irritatie en meer waardering ontstaan omdat er veel informatie gegeven is over het VCP en de doelstellingen daarvan
- op de langere termijn zorgt communicatie voor verlichting van het werk voor ambtenaren en een vergroting van het effect van het totale beleid
- bewoners voelen zich betrokken en gaan zelf meedenken
- er is meer waardering voor een gemeente die naar buiten treedt en luistert
- bewoners en betrokkenen hebben meer kennis opgedaan waardoor meer begrip en een kwalitatief betere inbreng bij overleg en inspraak is ontstaan
- de reacties zijn kritischer geworden
- er is meer zicht ontstaan op samenwerkingsmogelijkheden tussen afdelingen

Men kan dus stellen dat de gevolgde aanpak op diverse aspecten invloed heeft gehad. Niet alleen wordt er meer gefietst, ook de samenwerking binnen de gemeente en de verhouding tussen bewoners en de gemeente is verbeterd.

Ook nu, anno 2010, is een groot deel van bovenstaande effecten nog in de gemeente merkbaar. Diverse plannen en metingen, zoals de fietsscan van het Fietsberaad, ondersteunen deze conclusie.

De vraag dient zich nu aan welke maatregelen en/of ontwikkelingen voor het hoge fietsgebruik in de gemeente verantwoordelijk zijn. In de volgende paragraaf wordt op deze vraag nader ingegaan.

5.1.2. Succesfactoren

Naast de vele maatregelen die reeds in het schema van hoofdstuk 4 zijn opgenomen, zijn er een aantal specifieke factoren aan te wijzen die het succes van het fietsgebruik in Raalte kunnen verklaren. Alhoewel ze in onderstaande paragrafen afzonderlijk benoemd worden zijn de maatregelen niet los van elkaar te zien. Juist de samenhang tussen integraal beleid, continu enthousiasme, lange adem, durf en concrete maatregelen heeft geleid tot een klimaat waarin het fietsgebruik kon en kan groeien.

Een goed fietsklimaat

Een klimaat waarin het fietsgebruik gestimuleerd wordt kan op vele manieren ontstaan maar is zelden toe te wijzen aan één factor. Een consistent beleid, eensgezindheid, ondersteunende maatregelen, communicatie en voorbeeldgedrag creëren in ieder geval randvoorwaarden die het klimaat op positieve wijze beïnvloeden. Onderzoek laat zien dat in

referentiegemeenten waar rolhouders fietsen het fietsgebruik hoger ligt. Bovendien lijkt het fietsgebruik in Raalte en referentiegemeenten te wijzen op een verband tussen fietsklimaat en fietsgebruik. Het fietsbeleid en infrastructurele maatregelen ten behoeve van de fiets zijn in deze gemeenten gemakkelijker te realiseren. Klimaat, gebruik, beleid en maatregelen hebben dan een versterkend effect op elkaar.

Enthousiaste trekkers

De interviews met referentiegemeenten in combinatie met de ervaringen in Raalte lijken te wijzen op het belang van mensen die in staat zijn nieuwe ontwikkelingen in gang te zetten, visies te stroomlijnen en draagvlak te creëren. De start van de communicatie campagne in Raalte is in feite gelegen in het goede contact dat een aantal individuen uit diverse organisaties met elkaar had. In dat contact is het idee ontstaan om in de gemeente een proefproject te starten waarin infrastructurele maatregelen en communicatie in samenhang zouden worden opgepakt. De gemeente heeft hiermee ingestemd en het project ondersteund. Door het initiatief van deze groep enthousiaste en betrokken personen is een klimaat ontstaan waarin het fietsbeleid tot ontwikkeling heeft kunnen komen. In referentiegemeenten is de verdeeldheid over het te volgen beleid vaak groter en is er geen enthousiaste groep mensen geweest die daarin een trekkersrol vervult of vervuld heeft.

Ambitieuze advies en een gemeente die daarmee durft in te stemmen

Naast de invloed van de initiatiefnemers van de communicatiecampagne is ook de rol van het externe verkeersbureau van belang. BvA, bekend met de plaatselijke situatie, huisadviseur van de gemeente en zelf gevestigd in Raalte, had voor de start van de campagne de gemeente een ambitieus, samenhangend en consistent VCP voorgelegd waarin de fiets een belangrijke rol kreeg toebedeeld. De gemeente heeft met dit advies ingestemd en heeft zich daarmee nadrukkelijk voor een fietsvriendelijk beleid uitgesproken. Uit deze en andere initiatieven blijkt dat binnen de gemeente de visie op het verkeersbeleid breed gedragen wordt en dat de gemeente niet terugdeinst voor ambitieuze maatregelen. Het onderzoek naar de situatie bij referentiegemeenten toont aan dat van een dergelijk integraal gedragen en uitgedragen standpunt veelal geen sprake is. Maatregelen worden vaker ad hoc en lang niet altijd in samenhang toegepast.

Integrale aanpak in de breedste zin van het woord

In vergelijking met aangrijpingspunten uit de literatuur en ervaringen binnen de referentiegemeenten hanteert Raalte een integrale aanpak in de breedste zin van het woord;

- betrokken disciplines, afdelingen en politiek die allen dezelfde doelen voor ogen hielden en houden
- gemeente en inwoners die samenwerkten op verschillende fronten
- infrastructurele maatregelen en communicatie die gelijktijdig opgepakt werden
- voorlichting, kennismaking met mogelijkheden, voorbeeld geven door wethouders en burgemeester die samen zorgden voor een klimaat waarin fietsen de vanzelfsprekende norm is
- toen, nu en later zodat continuïteit geregeld is en gedragsverandering een kans krijgt
- diverse infrastructurele maatregelen die gezamenlijk zorgen voor een betere concurrentiepositie tussen fiets en auto, een aantrekkelijk fietsnetwerk en een prettige verblijfsomgeving

Deze integrale aanpak kan wel eens de belangrijkste sleutel tot succes zijn geweest. Het is wellicht de meest zichtbare uitingsvorm van het goede fietsklimaat binnen de gemeente

Eensgezindheid

Een integrale aanpak, op de wijze zoals hierboven is beschreven, is slechts mogelijk wanneer binnen de politiek en ambtelijk apparaat eensgezindheid bestaat over de na te streven doelen.

Continuïteit en lange adem

Gedragsverandering is, zo blijkt ook uit literatuur, een kwestie van lange adem. Sinds het VCP van 1994 zijn de primaire doelstellingen waarop het verkeersbeleid in Raalte is gebaseerd gelijk gebleven. Slechts uitwerking, verdieping en aanscherping hebben plaatsgevonden zodat de visie op een eigentijdse wijze kon worden vertaald.

Consistent fietsvriendelijk beleid

Aan alle ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen die binnen de gemeente getroffen worden ligt steeds dezelfde doelstelling ten grondslag; een goede positie voor de fiets creëren/behouden. Na een periode van zo'n 15 jaar hebben al deze maatregelen tezamen een context gecreëerd waarin het aangenaam fietsen is.

Effectieve fysieke maatregelen

In Raalte zijn een aantal concrete maatregelen aan te wijzen die, zo blijkt uit onderzoek, positief doorwerken in het fietsgebruik;

- een fijnmazig fietsnetwerk dat herkomst- en bestemmingspunten efficiënt met elkaar verbindt
- de primaire routes zijn voornamelijk gesitueerd over erftoegangswegen B waar zowel de autosnelheid als de intensiteit laag is. Langs de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A zijn fietssuggestiestroken aangebracht.
- waar nodig zijn wegen voor het autoverkeer afgesloten door een 'knip'
- een groot verblijfsgebied omdat gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom niet direct op elkaar aangesloten zijn en omdat verkeer om de bebouwde kom geleid wordt,
- fietsers consequent in de voorrang op alle primaire routes
- ontbreken van kruispunten die d.m.v. VRI zijn geregeld. Dit komt het comfort en de reistijd voor de fietser ten goede
- betaald parkeren in het centrum (al is dit met een vrij laag tarief)
- een compacte ruimtelijke structuur slechts doorbroken door de N35. Voor deze barrière is een oplossing gezocht die zo vriendelijk mogelijk voor de fietser is.



'knip' om de doorgang van het autoverkeer onmogelijk te maken



fietsers hebben op de primaire routes voorrang

Deskundige aanpak van het communicatietraject

Binnen de groep enthousiaste initiatiefnemers zaten een paar communicatiedeskundigen met ruime ervaring op het gebied van verkeer en veiligheid. Ervaring met communicatietrajecten en socio-psychologische invloeden is van groot belang omdat (onbedoelde) misstappen en/of vergissingen tot grote ongewenste en onvoorziene gevolgen kunnen leiden. Tevens is het mogelijk dat maatregelen een averechts effect hebben dan voorzien was.

Verdeling van de kosten en subsidiemogelijkheden

Doordat diverse organisaties en instellingen belang hadden bij het pilotproject heeft men de te verrichten werkzaamheden en kosten kunnen verdelen. Tevens bleek subsidie mogelijk, wat de omvang van de kosten eveneens reduceerde.

Naast het werken met diverse organisaties van buiten de gemeente en het verkrijgen van subsidiemogelijkheid hebben ook andere aspecten mogelijk bijgedragen aan het reduceren van de kosten;

- de primaire fietsroutes zijn voornamelijk aangelegd over reeds bestaande, autoluwe woonstraten
- communicatie-activiteiten kosten minder geld dan fysieke verkeerskundige maatregelen
- te treffen maatregelen kunnen meegenomen worden in andere planontwikkelingen

5.2. Aanbevelingen ten behoeve van vervolgonderzoek

Dit onderzoek had tot doel een eerste scan te maken van succesfactoren bij de gemeente Raalte ten aanzien van het fietsgebruik. Dit heeft geleid tot een overzicht van maatregelen in relatie tot aanbevelingen uit de theorie en ervaringen binnen een drietal referentiegemeenten. Om meer gefundeerde uitspraken te kunnen doen over succes- en faalfactoren binnen middelkleine kernen zijn een aantal aanvullende onderzoeken aan te bevelen;

Invloed van sociale en autonome factoren op het fietsgebruik in Raalte

Fietsgebruik wordt gedeeltelijk bepaald door sociale en autonome factoren. Gezien de beperkte omvang van het onderzoek was het niet mogelijk om deze gegevens in Raalte te onderzoeken. Aanvullend onderzoek kan duidelijk maken hoe groot de invloed van dergelijke factoren op het fietsgebruik in Raalte is.

Ontwikkeling van een praktische handleiding voor middelkleine kernen.

De resultaten uit dit onderzoek laten met name zien welke factoren mogelijk van invloed zijn op het grote aandeel fiets in de modal split van Raalte. Andere kernen, die het fietsgebruik willen stimuleren, kunnen veel baat hebben bij een praktische handleiding waarin factoren, maatregelen, strategie en andere handvatten zijn opgenomen. Een dergelijk handleiding is gebaseerd op de ervaringen in Raalte, de informatie uit de interviews met referentiegemeenten en de kennis uit onderzoeksrapporten.

Verbreiding van de theoretische basis en aanvullend onderzoek bij referentiegemeenten

De conclusies uit dit onderzoek zijn, vanwege de beperkte omvang, gebaseerd op 17 publicaties c.q. onderzoeken en de ervaring uit drie referentiegemeenten. In combinatie met de kennis en ervaring van betrokkenen is dat voldoende om een beeld te schetsen van mogelijke succesfactoren. Verbreiding van de basis is noodzakelijk om de conclusies beter te funderen en in een breder perspectief toe te kunnen passen.

Vertaling van algemene succesfactoren naar situatie bij middelkleine kernen

De meeste onderzoeken richten zich op de situatie in (grote) steden of het landelijk gemiddelde. De situatie in kleinere kernen komt echter niet altijd overeen met de theorie of het landelijk gemiddelde. Het is goed mogelijk dat er aandachtspunten ontbreken, dat aandachtspunten niet van toepassing zijn, dat aandachtspunten in kleinere kernen anders uitwerken en dat de factoren zich in kleinere kernen anders tot elkaar verhouden. Aanvullend onderzoek kan leiden tot een overzicht dat speciaal op de situatie in middelkleine en kleine kernen is toegesneden. Een interactief onderzoek bij deze gemeenten kan aan de wens van meer toepasselijke factoren tegemoet komen.

Naast bovengenoemde onderzoeken die in principe direct uitvoerbaar zijn liggen er ook nog een tweetal vragen die van groot belang zijn maar niet direct te beantwoorden zijn;

Welke invloed hebben belevingsaspecten op het fietsgebruik?

Beleving doet zich op vele fronten voor en is mede bepalend in het gedrag van mensen. De aantrekkelijkheid van de omgeving, de architectuur van de bebouwing, de inrichting van de straat, het zijn voorbeelden van belevingsaspecten die op het gedrag van de gebruiker van invloed kunnen zijn. Onderzoek naar de relatie tussen beleving en gedrag is in volle gang. Omdat echter sprake is van grote hoeveelheden factoren is het onderzoek complex en zijn gefundeerde uitspraken moeilijk te doen.

Welke psychologische en sociologische factoren spelen een rol bij het fietsgebruik?

Naast belevingsaspecten spelen ook andere psychologische en sociologische factoren een rol. In het onderzoek zijn een aantal aspecten opgenomen. Ook op dit terrein is onderzoek gaande maar nog niet toepasbaar binnen de kaders van dit onderzoek.

6. literatuur

Borgman, F., 2007, *Fietsen schept lucht*, in Tijdschrift Lucht, jaargang 3 nummer 3. website Fietsersbond

BVA, 1994, *Verkeerscirculatieplan*. Raalte: BVA in opdracht van de gemeente Raalte

BVA, 2004, *Gemeentelijk Verkeers-en Vervoersplan*, Raalte: BVA in opdracht van de gemeente Raalte

Fietsberaad, 2005, *Het comfortabele netwerk van Veenendaal*, in Fietsverkeer, website Fietsberaad

Fietsberaad, 2005, *Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*, in Fietsverkeer, website Fietsberaad

Fietsberaad, 2009, *Kilometerheffing en parkeerbeleid hebben meeste effect op fietsbeleid*, website Fietsberaad

Fietsberaad, 2010, *Gevoeligheidsanalyse effecten fietsbeleid*, Fietsberaadpublicatie18, Utrecht: Fietsberaad

Heijnen, E. 2009, *Fietsgebruik slim stimuleren*, website Verkeerskunde

Hendriksen, I.J.M., Fekkes, M., Butter, M., Hildebrandt, V.H., 2010, *Stimuleren van fietsen naar het werk*. Leiden: TNO in opdracht van het Ministerie VWS.

Hoekstra, A.T.G., Mesken, J., Vlakveld, W.P., 2010, *Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen*. Leidschendam: SWOV

Naber, A., 1997, *Communicatie over milieu en veiligheid in lokaal verkeersbeleid*. Zwolle: Natuur en Milieu Overijssel

Nijland, H., 2009, *Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid*. Milieudossier 2009-0 een uitgave van VVM

Olde Kalter, M.-J., 2007, *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Van der Steenhoven, H., Borgman, F., 2009, *Fiets in de demarrage*. Paper VTL 2009. website Fietsersbond

Steg, E.M., 1996, *Gedragverandering ter vermindering van het autogebruik*, Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen

Van Twuijver, M., Schreuders, M., Jansen, R., 2006, *Vervoerswijze keuze op ritten tot 7,5 kilometer*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Ververs, R., Ziegelaar, A., 2006, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Leiden: Research voor beleid bv in opdracht van Fietsberaad

Bijlage ; aangrijpingspunten uit de literatuur

1. Factoren die het fietsgebruik beïnvloeden

Om het fietsaandeel in de modal split te vergroten wordt in diverse onderzoeken gezocht naar invloedrijke factoren. De volgende vijf factoren worden algemeen beschouwd als bepalende dragers van een fietsvriendelijk netwerk:

- het fietsnetwerk moet voldoende *samenhangend* zijn
- het gebruik van de fiets moet *veilig* zijn
- het netwerk moet voldoende *comfortabel* zijn
- de *aantrekkelijkheid* van het netwerk speelt een rol
- de route tussen aankomst en bestemming moet zo *direct* mogelijk zijn

Om bovengenoemde kenmerken meetbaar te maken worden zij vertaald in criteria. Wanneer echter sprake is van een kenmerk waarin belevingsaspecten een belangrijke rol spelen (zoals bij de 'aantrekkelijkheid' van het netwerk het geval is) kunnen criteria deze invloed veelal onvoldoende benaderen. De invloed van de omgeving op de beleving van de gebruiker en het gedrag dat daaruit voortkomt is, volgens deskundigen, echter evident. Het onderzoek naar criteria die belevingsaspecten onderzoekbaar en meetbaar kunnen maken gaat daarom nog steeds door.

1.2. Determinanten uit de literatuur

Eva Heijnen (promovendus aan de TU in Delft) beschrijft in het artikel '*Fietsgebruik slim stimuleren*' (website 'Verkeerskunde') de belangrijkste determinanten die van invloed zijn op het fietsgebruik. Zij gaat achteréénvolgens in op de gebouwde omgeving, de landschappelijke inrichting, voorzieningen op de bestemming, het weer en klimaat, de kosten en tijd, de attitudes en gewoontes en ten slotte, de socio-economische kenmerken. De gegevens zijn allen afkomstig uit internationale wetenschappelijke 'peer-reviewed' literatuur en vertaald naar de Nederlandse context.

Wat betreft de gebouwde omgeving is met name de reisafstand van belang. Deze afstand wordt beïnvloed door een aantal andere determinanten; het stratenpatroon, de dichtheid van het gebied en de mate van functiemenging. Bij een dichter stratenpatroon is de gemiddelde afstand tussen herkomst en bestemming kleiner. De dichtheid van wegen en bouwblok grootte lijkt niet van invloed te zijn op het fietsgebruik. Een hogere dichtheid van functies heeft wel effect omdat dat er toe leidt dat meer functies op een kleinere ruimte zitten en zodoende de afstand tot de voorziening kleiner is. Ook functiemenging zorgt er voor dat gemiddeld genomen de afstand tussen aankomst en bestemming kleiner is, en kan dus leiden tot een hoger fietsgebruik.

De infrastructuur is tevens een belangrijke determinant in de gebouwde structuur. Daarbij blijkt dat het type fietsvoorziening van belang is. Uit onderzoeken is echter nog onvoldoende gebleken of een vrijliggend fietspad daadwerkelijk veel verkeersveiliger is. Wel lijkt het er op dat de hoeveelheid fietspaden van invloed is op het percentage fietsers. Mensen geven aan dat zij meer zouden fietsen wanneer er meer fietspaden aanwezig zouden zijn en wanneer deze fietspaden makkelijker te bereiken en goed verbonden zijn met potentiële bestemmingen. Uit onderzoeken blijkt echter geen significant effect van de aanwezigheid van fietspaden op het fietspercentage. Omdat dit onderzoek met name in de VS heeft plaatsgevonden kunnen de resultaten voor de Nederlandse context anders zijn.

Naast de wijze waarop fietsroutes zicht verhouden tot de weg is ook de locatie van geparkeerde auto's van belang. Mensen waarderen een weg zonder aangrenzende parkeervoorzieningen positiever dan wanneer er wel aangrenzend aan het fietspad geparkeerd kan worden.

Overige, voor de fietser mogelijk specifieke, determinanten ten aanzien van de gebouwde omgeving zijn niet in studies opgenomen.

Uit diverse onderzoeken blijkt de mate van reliëf van invloed te zijn op het fietsgebruik. Steden met hoogteverschillen blijken een lager fietspercentage te hebben. Tevens kan een attractieve omgeving leiden tot meer fietsgebruik omdat die leidt tot aantrekkelijke routes. De inspanning kan hierdoor minder merkbaar zijn. Een attractieve omgeving wordt dan ook als één van de positieve determinanten van fietsen gezien ten opzichte van andere manieren van transport. Over de wijze waarop deze attractiviteit er uit zou moeten zien gaat het onderzoek niet in.

Naast kenmerken op het gebied van route en bebouwde omgeving zijn ook factoren met betrekking tot voorzieningen op de plaats van bestemming van belang. Gedacht kan worden aan stallingsmogelijkheden. Maar hoewel fietsers de aanwezigheid van douches, omkleedmogelijkheden, lockers van belang zeggen te vinden resulteert deze aanwezigheid echter niet direct tot een aanwijsbaar hogere fietsfrequentie.

Uit de literatuur komt naar voren dat zowel het klimaat als het weer van invloed zijn op het fietsgedrag. Het gaat daar bij zowel over regen als temperatuur. De invloed van wind op fietsgedrag komt in de literatuur nauwelijks aan bod.

Wat betreft reiskosten en reistijd kan worden vermeld dat deze grote invloed hebben op de vervoermiddelenkeuze. Een verandering van kosten van andere vervoerswijzen beïnvloedt het fietsgebruik. Reistijd is voor fietsers belangrijker dan voor overige reizigers. Uit onderzoek blijkt zelfs dat fietsreistijd per minuut drie keer zo vervelend wordt gevonden als reistijd met andere vervoersmiddelen. Vooral op de langere afstanden buiten het stedelijk gebied is de fiets langzamer dan alternatieven.

Attitudes en gewoontes zijn de softere determinanten die het fietsgebruik beïnvloeden. Ten eerste is de houding ten opzichte van de fiets belangrijk. Fietsers hebben over het algemeen een positievere houding ten opzichte van de fiets dan niet-fietsers. Ook het belang dat mensen hechten aan bijvoorbeeld gezondheid, geestelijke ontspanning en milieu is van invloed op het fietsgedrag. Naast de individuele motivatie is de mening van de omgeving van belang. Daarnaast speelt gewoontegedrag een rol. Gewoontegedrag betekent dat individuen niet iedere keer een weloverwogen beslissing nemen en dan ook geen informatie zoeken voordat ze een besluit nemen. Onderzoek toont aan dat een deel van de mensen die een enkele keer de fiets hebben gebruikt voor woon-werkverkeer, inderdaad overstapt op de fiets. Er zijn echter ook onderzoeken die aantonen hoe moeilijk het is om mensen uit andere vervoerswijzen (met name de auto) te krijgen.

Socio-economische kenmerken hebben betrekking op persoons- en huishoudenskenmerken. De samenhang tussen leeftijd, inkomen en fietsgebruik is niet duidelijk. Het bezit van een auto blijkt wel een negatieve invloed te hebben op fietsgebruik. Ook het type huishouden heeft invloed op de vervoerswijzekeuze. Mensen met kinderen, studenten en parttime werkers zonder kinderen fietsen gemiddeld meer. Mensen die een hoge sociale status hebben, gescheiden zijn, weduwe/weduwenaar zijn of tot een jonge familie behoren fietsen daarentegen minder vaak. Ook geloof en etniciteit hebben invloed op de mate waarin gefietst wordt. Zo fietsen protestanten vaker dan katholieken en fietsen autochtonen meer dan allochtonen.

Niet alle bovenstaande determinanten zijn beïnvloedbaar door beleid. Fietsvoorzieningen en attitude zijn dat echter wel. Het is daarbij opvallend dat juist de maatregelen die fietsgebruik zouden kunnen stimuleren (zoals de plaatsing van fietsenstallingen) in Nederland soms afketsen op financiële overwegingen. Een reden zou kunnen zijn dat verkeersinvesteringen in Nederland vaak probleemoplossend zijn. En fietsers geven over het algemeen weinig problemen.

Omdat uit onderzoek naar voren komt dat een positieve houding ten aanzien van de fiets een positieve invloed heeft op het fietsgebruik is het van belang om beleid te richten op een houding- en gedragsverandering en op groepen waar fietsen minder vanzelfsprekend is (bijvoorbeeld allochtonen of zakelijke reizigers).

1.3. Praktijkervaring; de fietsbalans

In 2009 heeft de Fietsersbond, n.a.v. de VerkeersTechnische Leergang, een paper geschreven waarin de ontwikkeling van het fietsklimaat centraal staat. Zij geven daarin aan dat een groot deel van de Nederlandse bevolking een positief beeld heeft van de fiets. Met name de lage kosten, de rust, het op jezelf zijn, de onafhankelijkheid, het altijd op tijd komen en het ontbreken van vertragingen en ergernissen worden hoog gewaardeerd. Bij het promoten van het fietsgebruik in zowel het beleid als de communicatie daar om heen kunnen deze factoren goede handvatten bieden.

Het paper gaat tevens in op de resultaten van de fietsbalans die in de periode 2000-2004 in 125 gemeenten is uitgevoerd. Vanaf 2006 is in ruim 50 gemeenten de fietsbalans uitgevoerd waarvan in 40 voor de tweede keer. Opvallend is dat gemiddeld genomen op alle aspecten uit de fietsbalans matig gescoord wordt. De uitzondering daarop vormt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Het gaat daarbij met name om de parkeerkosten voor de auto en de reistijdverhouding tussen auto en fiets. Dit laatste is vooral te danken aan de toegenomen reistijd van de auto. De looptijden tussen parkeerplaats en bestemming zijn toegenomen en de gemiddeld snelheid tijdens het rijden is gedaald van 22,5 naar 20,8 km/u. De gemiddelde fietssnelheid is daarentegen gestegen. De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is daardoor verbeterd. Het slechtst wordt gescoord op het fiets-parkeren. Gemeenten waarin de fietsbalans voor de tweede keer werd uitgevoerd scoren over het algemeen op alle aspecten beter maar niet spectaculair.

Door de hinder van verkeerslichten en andere verkeersdeelnemers scoren grote steden minder goed in de fietsbalans dan kleinere gemeenten.

Uit het onderzoek blijkt verder dat in gemeenten met een beter fietsklimaat het fietsgebruik hoger is en dat een hoger fietsgebruik gecorreleerd is met een lager risico op een ongeval. Ongevallen die plaatsvinden doen zich met name voor op 50km wegen. In het kader van duurzaam veilig fase 2 is daarom het uitgangspunt dat fiets- en autoverkeer van elkaar dienen te worden gescheiden en daar waar beide verkeerssoorten elkaar ontmoeten intensiteit en snelheid van het autoverkeer laag zijn. In de meeste onderzochte gemeenten vindt ongeveer de helft van het aantal fietsritten plaats op 50km wegen. Een kwart daarvan heeft geen fietspaden of fietsstroken. Bovendien vallen hoofdfietsroutes en hoofdautoroutes

zeer geregeld samen en is de bescherming van de fietser vaak onvoldoende. De Fietzersbond raadt dan ook ten eerste aan om brede, veilige (= autoluwe) fietsroutes aan te leggen waarbij de ligging in verblijfsgebieden de voorkeur heeft. In die gebieden moeten de intensiteiten en snelheden van het autoverkeer beperkt worden. Bovendien moet de voorrang op de hoofdfietsroutes geregeld worden ten gunste van de fietser.

1.4. **Praktijk-ervaring; Veenendaal**

Veenendaal is object van onderzoek geweest ('Fietsverkeer' november 2005) om zicht te krijgen op factoren die van belang zijn geweest voor het hoge fietsaandeel in de gemeente. De bevindingen zijn onder te verdelen in een zeven-tal aanknopingspunten;

1. Veenendaal kent een bijna perfecte koopkrachtbinding. Dit betekent dat de meeste mensen die in Veenendaal wonen daar ook hun boodschappen doen. De consequenties daarvan voor het verkeer zijn dat er veel lokale befietsbare verplaatsingen plaatsvinden. Daarnaast heeft in de gemeente een langdurige sturing plaatsgevonden waarbij 'werkgelegenheid voor de inwoners' voor op stond
2. Bij de grote uitbreidingen die vanaf 1966 (Tweede nota ruimtelijke ordening) plaatsvonden zijn goede fietsvoorzieningen over het algemeen direct gerealiseerd op zowel structureel als ontwerpniveau. Alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn daardoor aan fietsroutes verbonden. De financiering van deze projecten kon plaatsvinden binnen de totale exploitatiebegroting van de nieuwbouwwijken.
3. Door het doorgaand verkeer nagenoeg buitenom te leiden en centrumverkeer via rondwegen snel af te wikkelen ontstaat een min of meer aaneengesloten woongebied zonder zware verkeersfuncties. Het terugdringen van het autoverkeer uit het stadshart werd nog verder gestimuleerd door de geleidelijke aanleg van een centrumring.
4. Naast infrastructurele en ruimtelijke maatregelen is ook de brede en langdurige maatschappelijke steun een belangrijk punt. Het gaat hierbij om brede steun in het ambtelijk apparaat en de politiek. Ook het beeld naar buiten speelde een rol; burgemeester en wethouders deden, zeker in het verleden, alles per fiets, zonder dat dit een demonstratief karakter had. Fietsen was de (vanzelfsprekende) norm. Dat bleek ook uit het feit dat een supermarkt meebetaalde aan het inleveren van enkele parkeerplaatsen voor de deur om daar fietsparkeervoorzieningen te kunnen plaatsen. Fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar in Veenendaal en het beleid is dan ook gericht op de verdere versterking van die band. Zo nemen educatieve maatregelen op lagere en middelbare scholen al lange tijd een vaste plaats in in het gemeentelijk beleid.
5. De barrière-werking van de rondweg is merendeels opgelost door de toepassing van ongelijkvloerse kruisingen. Waar dat niet mogelijk is is veelal gebruik gemaakt van T-kruisingen voor het autoverkeer waarbij de fietser een doorsteek heeft op de 'vierde poot' van de kruising. Dat maakt snelle VRI-regelingen mogelijk
6. Het fietsnetwerk in Veenendaal heeft een geringe en systematisch doorgevoerde maaswijdte. In Delft, dat jarenlang diende als voorbeeldproject, is met maaswijdten van 500m voor hoofdroutes, 200 a 300 meter voor het wijknet en 100 meter voor het buurtnet gewerkt. Veenendaal heeft geen onderscheid gemaakt in niveaus in het netwerk en hanteert een strakke maaswijdte van 300 meter. Zo liggen op de rondweg-oost 12 kruisingen op 4 kilometer. Dit betekent geringe omrijafstanden en keuzemogelijkheden ten aanzien van de te nemen route. Bijvoorbeeld een aangenaam groene route overdag en een meer sociaal veilige route in de avonduren
7. Tot slot hanteert Veenendaal de filosofie dat het ontwerp van fietsvoorzieningen over de gehele route van groot belang is. Comfort en snelheid dienen over de gehele route aan de basis te liggen. In de gemeente heeft deze filosofie geleid tot tal van inventieve voorzieningen. Zo lopen veel fietspaden (in beide richtingen bereden) naast een woonstraat met zeer beperkt autoverkeer. De redenering hierbij is, dat het bieden van kwalitatief hoogwaardige en echt doorlopende fietsroutes prevaleert boven de voordelen in ruimtebeslag en kosten van fietsroutes die deels via autoluwe woonstraten lopen. De

meeste fietsroutes in de gemeente vormen hierdoor een samenstel van solitaire trajecten die in 30km/uur-gebieden consequent voorrang hebben. Dat ook de detaillering er in het totale ontwerp toedoet blijkt uit het feit dat het asfalt van de fietspaden op vrijwel alle kruisingen volledig vlak doorloopt, over de goot heen.

2. Onderzoek naar autonome en beleid-beïnvloedbare factoren

2.1. Ververs en Ziegelaar

Ververs en Ziegelaar (bureau 'Research voor Beleid BV') hebben in opdracht van het Fietsberaad onderzoek gedaan naar de mate waarin en de wijze waarop factoren invloed hebben op het fietsgebruik. De uitkomsten van het onderzoek zijn beschreven in de rapportage '*Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*', Leiden, 20 januari 2006. Ververs en Ziegelaar maken in het onderzoek nadrukkelijk onderscheid tussen factoren die door middel van beleid beïnvloedbaar zijn en factoren die meer autonoom van aard zijn. In de studie is een groot aantal fietsbeleidsindicatoren onderzocht op de mate waarin zij beleidsrelevant zijn. Na toetsing van deze indicatoren zijn 11 factoren overgebleven die een significante bijdrage leveren aan de verklaring van het fietsgebruik.

zwak beleidsrelevante factoren

- aandeel islamieten
- aandeel protestanten
- gemiddelde neerslag
- mate van reliëf

matig beleidsrelevante factoren

- aandeel éénpersoonshuishoudens
- aandeel ww-ers
- aandeel jongeren
- oppervlakte bebouwd gebied

sterk beleidsrelevante factoren

- aandeel bus, tram, metro
- parkeerkosten
- reistijdverhouding

De factor 'sociale veiligheid' heeft men in het onderzoek niet mee kunnen nemen omdat daarvoor te weinig respondenten aanwezig waren.

Het is hierbij van belang op te merken dat genoemde factoren slechts gaan over meetbare invloeden die betrekking hebben op het fysieke netwerk. Mogelijke invloeden als sfeer, communicatietrajecten en andere (vaak meer psychologische) factoren zijn ook in dit onderzoek niet opgenomen.

Bovengenoemde factoren verklaren bijna 73% van de spreiding in het fietsgebruik tussen gemeenten. Omdat dit een hoog percentage is kan gesproken worden van een model met hoge verklaringskracht.

Van de onderscheiden factoren zijn vervolgens de regressiecoëfficiënten onderzocht en in een tabel op een rij gezet;

factor	B	Gestandaardiseerde B
islam	-0,027257674	-0,414
éénpersoonshuishoudens	0,008111108	+0,347
parkeerkosten	0,002458472	+0,298
reliëf	-0,324276738	-0,287
ww	-0,010352252	-0,284
jongeren	0,037460089	+0,257
aandeel BTM	-0,022843488	-0,247
oppervlakte bebouwd gebied	-0,00003317	-0,239
neerslag	-0,000711966	-0,184
protestantisme	0,002403216	+0,162
reistijdverhouding	-0,0017776	-0,155
constante	1,224	

In deze tabel is zichtbaar gemaakt wat de richting is van de invloed van een factor op het fietsgebruik. Als bijvoorbeeld het aandeel islamieten hoger is, is het fietsgebruik lager. Datzelfde geldt voor reliëf, aandeel ww-ers, aandeel BTM, oppervlakte bebouwd gebied, hoeveelheid neerslag en de reistijdverhouding fiets/auto. Het aandeel jongeren en éénpersoonshuishoudens, parkeerkosten en aandeel protestanten hebben juist een positieve invloed op het fietsgebruik.

De derde kolom geeft aan welke factoren in het model de meeste invloed hebben op het fietsgebruik bij een gelijke verandering. Het aandeel islamieten heeft de sterkst negatieve invloed op het fietsgebruik, het aandeel éénpersoonshuishoudens de sterkst positieve invloed.

Met dit onderzoek hebben Ververs en Ziegelaar duidelijk gemaakt dat het fietsgebruik gedeeltelijk afhankelijk is van beleid maar zeker ook beïnvloed wordt door autonome factoren waar gemeenten beleidsmatig geen of maar in geringe mate grip op hebben.

2.2. Het Fietsberaad

Het Fietsberaad heeft in 2005 onderzoek gedaan naar verklaringsfactoren voor het fietsgebruik van de 40 grootste steden in Nederland. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het artikel '*Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*' (website Fietsberaad). In totaal zijn 16 factoren onderzocht die over 4 velden verdeeld zijn. De factoren zijn vooral gekozen omdat er in de literatuur signalen of bewijzen zijn dat ze het fietsgebruik beïnvloeden en omdat er voor deze factoren kwantitatieve gegevens beschikbaar waren.

velden	factoren
kwaliteit fietsvoorzieningen; fietsbeleid	omrijfactor voor fietsers
	letselrisico
	comfort van het wegdek
	oponthoud
concurrentiepositie van de fiets; verkeersbeleid	reistijdverhouding fiets/auto
	autokosten i.r.t. inwoners
	BTM aandeel 95-02
ruimtelijke structuur en ruimtelijk beleid	inwoners per km ² bebouwd gebied
	detailhandelvestigingen per km ² bebouwd gebied
	deel werkgelegenheid binnen 1 km van centrum
	deel inwoners buiten 3 km van centrum
	aantal inwoners in de regio binnen 10 km
autonome omstandigheden; externe factoren	groei inwonertal 1900-2000
	aandeel studenten
	mate van reliëf (hellingen in de stad)
	aandeel niet-westerse allochtonen

Omdat het niet bekend is hoe de invloed van elk van de vier velden is op het fietsgebruik is er bij de weging geen onderscheid gemaakt tussen de velden. Uit het onderzoek blijkt, dat de mate van fietsgebruik uit alle vier de velden behaald kan worden. Groningen scoort bijvoorbeeld goed op met name verkeersbeleid en autonome factoren. Leiden daarentegen haalt de hoge fiets-score met name uit verkeersbeleid en ruimtelijk beleid. Fietsbeleid is daarmee van belang maar tegelijk ook niet alles.

Opgemerkt moet worden dat uit het onderzoek blijkt, dat het ruimtelijk beleid nog niet goed in het model zit. Tevens dient opgemerkt te worden dat het mogelijk is dat een gemeente een hoge verklaringsscore heeft maar een laag fietsgebruik kent. In Almere is dat bijvoorbeeld het geval wat waarschijnlijk verklaard kan worden uit het feit, dat er een uitzonderlijke kwaliteit is voor voorzieningen van alle vervoerswijzen.

Het model verklaart 55% van de verschillen in fietsgebruik tussen de veertig gemeenten. Daarmee is dit model, volgens het Fietsberaad, een goed begin voor een nader uit te werken verklaringsmodel.

3. Een nadere beschouwing van gedragsbeïnvloeding

3.1. Relatie tussen vervoerswijzekeuze, doelgroepen en verplaatsingsmotief

Van Twuijver, Schreuders en Jansen deden onderzoek naar fietsverplaatsingen gerelateerd aan motief ('Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer', Ministerie van Verkeer en

Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, November 2006). Het onderzoek is gebaseerd op enquêtes.

De onderzoekers vonden dat autogebruik op de korte afstanden relatief vaak voorkomt bij uitgaan. Daarentegen komt fietsgebruik vaak voor bij woon-werkverkeer. Wisselend gebruik van auto en fiets komt het meest voor bij het brengen en halen van kinderen van/naar school. Naast het motief hebben de onderzoekers ook gekeken naar doelgroepen. Vrouwen en 40 plussers blijken dan relatief vaak de fiets te nemen terwijl gezinnen met jonge kinderen vaker gebruik maken van de auto. Toch geven juist deze gezinnen aan dat ze wel vaker van de fiets gebruik zouden willen maken maar ze geven aan dat onveilige situaties en het drukke levenspatroon (veel ketenverplaatsingen) de keuze voor de auto snel gemaakt is. Wanneer vervolgens de verschillende motieven om te fietsen op een rij worden gezet dan blijkt dat de keuze om te fietsen in eerste instantie wordt bepaald door de positieve gevoelens die het fietsen geeft. In tweede instantie is de keuze gebaseerd op de instrumentale waarde van het fietsen (het is een snelle manier om van A naar B te komen). En pas in laatste instantie is de keuze om te gaan fietsen gebaseerd op het vermijden van de negatieve aspecten van het autorijden (zoals het zoeken naar een parkeerplaats). Motieven die genoemd worden om juist van de auto gebruik te maken zijn met name het vermijden van oncomfortabele situaties en tijdgebrek (ketenverplaatsingen). Dat het de automobilist gemakkelijk gemaakt wordt op het gebied van parkeergelegenheid en parkeerkosten speelt ook een rol.

Het onderzoek laat ook zien dat comfort een grotere rol speelt in de keuze voor de auto naarmate men de auto meer uit gewoonte gebruikt. Mensen die minder automatisch van de auto gebruik maken benadrukken meer de praktische functie van het autorijden.

Dat argumenten ook gekoppeld kunnen zijn aan motief blijkt uit het feit dat de aanwezigheid van voldoende (gratis) parkeerplaatsen vooral een argument is om de auto te nemen bij boodschappen doen, woon-werkverkeer en sporten. Ketenverplaatsingen gecombineerd met tijdgebrek zijn met name een argument voor autogebruik bij het halen en brengen van kinderen, woon-werkverkeer en boodschappen doen. Sociale veiligheid speelt een rol bij de autokeuze bij het halen en brengen van kinderen, woon-werkverkeer en sporten. Het moeten vervoeren van veel spullen is vrijwel uitsluitend bij boodschappen doen een reden om de auto te nemen.

Wat betreft de keuze voor de fiets is de aanwezigheid van fietsenstallingen met name een argument om de fiets te kiezen bij woon-werkverkeer, sporten en uitgaan. Het geven van het goede voorbeeld speelt een rol bij het halen en brengen van kinderen.

Het onderzoek besluit met een aantal aanbevelingen. Omdat de keuze van het vervoermiddel per doelgroep en motief verschilt is het van belang in te steken op een doelgroepenbenadering. De meeste kansrijke doelgroepen zijn degenen die het autogebruik nu al afwisselen met het gebruik van de fiets. Met name de 40 plussers en de gezinnen van wie de kinderen reeds het huis uit zijn bieden voor de beïnvloeding perspectief. De aanpak van deze doelgroep kan verlopen via communicatiecampagnes die enerzijds gericht zijn op het positieve gevoel dat fietsen met zich mee brengt en anderzijds op de praktische voordelen. Tevens kan worden gezocht naar mogelijkheden om het imago van de fiets te verbeteren.

Bij de minder kansrijke groepen zal ten eerste meer gefocust moeten worden op de paradox 'wel graag het goede voorbeeld willen geven maar door het drukke levenspatroon niet in staat zijn dit streven te realiseren'. Voor deze groep zal het fietsen naar scholen zo makkelijk, snel en veilig mogelijk gemaakt moeten worden. De aanleg of verbetering van fietspaden en school-thuisroutes, het aanleggen van stallingsvoorzieningen voor de fiets en het intensiveren en verbeteren van verkeerseducatie zouden voor gemeenten focuspunten van beleid moeten zijn bij het aanspreken van deze doelgroep. Daarnaast kan voor het bereiken van minder kansrijke doelgroepen gefocust worden op een langere termijn benadering; het

doorbreken van het gewoontegedrag of het voorkomen van het ontstaan van ongewenst gewoontegedrag. Dit is met name kansrijk op momenten dat het mobiliteitsgedrag waaraan men gewend is ter discussie komt te staan en men zich opnieuw gaat oriënteren. Het veranderen van woningen of baan maar ook het naar de lagere of middelbare school gaan zijn daarvoor goede voorbeelden. Het zijn de momenten waarop men openstaat voor informatie met betrekking tot vervoermiddelenkeuze.

3.2. Fietsen naar het werk

Voor het beleidsadvies ('*Stimuleren van fietsen naar het werk*', TNO, Leiden, Mei 2010) dat Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt schreven zijn allereerst de determinanten benoemd die van invloed zijn op het woon-werk fietsgedrag. Ten eerste zijn dat de drie belangrijkste voorspellers van gedrag; attitude, eigen effectiviteit en sociale invloeden. Daarnaast zijn gewoontegedrag en fysieke en sociale omgevingsfactoren in de lijst opgenomen. De kennis van de persoon en sociaal-culturele en persoonlijke kenmerken hebben alleen op indirecte wijze invloed op het fietsgedrag.

Uit een analyse van de belangrijkste fietsstimulerende maatregelen die de overheid tot haar beschikking heeft, blijkt dat deze een deel van deze determinanten dekken, maar dat met name sociale invloeden en het gewoontegedrag tot nu toe onvoldoende geadresseerd zijn.

Uit het onderzoek onder automobilisten die op befietsbare afstand van hun werk wonen bleek dat naast financiële prikkels (parkeerbeleid en kilometerheffing), de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto een belangrijke factor kan zijn om automobilisten te verleiden om naar het werk te gaan fietsen. Om de grote groep 'overwegers' (de twijfelende automobilisten) op de fiets te krijgen kunnen daarnaast ook pull-maatregelen, zoals de fietskilometervergoeding en een buienradar, effectief zijn. Voor de groep werknemers met specifieke redenen om niet te fietsen (nacht- en ploegendiensten, ouders van jonge kinderen en personen met gezondheidsproblemen) zijn specifieke maatregelen nodig.

Vervolgens is een inschatting gemaakt van de verwachte effectiviteit van de mogelijke beleidsmaatregelen.

- financieel-economische maatregelen gericht op het onaantrekkelijker maken van de auto ten gunste van de fiets zijn het meest effectief, met name het invoeren en/of verhogen van de parkeerkosten van de auto en het invoeren van de kilometerheffing.
- een drietal pull maatregelen kunnen eveneens effect hebben: subsidieregeling belonen fietskilometers, aanschafregeling elektrische fiets, en stimuleren gratis tijdelijke gebruik elektrische fiets.
- binnen de voorzieningen zijn het verminderen en/of verplaatsen van het aantal parkeerplekken voor de auto en het verbeteren/uitbreiden van de fietspaden het meest effectief.
- maatregelen die het comfort en gemak van de fietser vergroten zullen ook effect hebben, met name het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten en het verbeteren/uitbreiden van de fietsenstallingen.
- voorlichting wordt minder effectief geacht, maar wel noodzakelijk ter ondersteuning van andere maatregelen.
- van de huidige voorschriftmaatregelen kan alleen het verplicht minder gebruik maken van de auto in de vorm van autoluwe binnensteden een redelijk effect hebben.

De meeste kans van slagen heeft een beleid waarin verschillende maatregelen gecombineerd aangeboden worden. Wat de beste mix is aan maatregelen hangt af van

onder meer de keuze van de doelgroep en de lokale situatie. Van de volgende vier groepen van maatregelen is een grote effectiviteit te verwachten:

1. het aanscherpen van het parkeerbeleid ten gunste van de fiets;
2. het aanpassen van de woon-werk reiskostenvergoeding;
3. het verbeteren en uitbreiden van de fietsinfrastructuur en -faciliteiten;
4. het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets.

Bovenstaande resultaten leiden tot de volgende conclusies:

Veel mensen zijn in potentie over te halen

Veel automobilisten hebben er wel over nagedacht om te fietsen naar het werk, maar doen dit nog niet. De groep van potentiële fietsers is dus relatief groot en stimulerend beleid kan effect hebben. Naast de belangrijkste push maatregelen zijn zij ook meer ontvankelijk voor pull maatregelen, zoals een kilometervergoeding voor fietsers en het gebruik van een buienradar.

Meest effectief zijn financiële prikkels en verbetering van fietsvoorzieningen

Het gaat dan vooral om het aanscherpen van het parkeerbeleid, veranderingen in de reiskostenvergoedingen en fietsvoorzieningen die de hoeveelheid tijd voor het woon-werk verkeer verminderen. Van een combinatie van de verschillende typen maatregelen wordt het meeste effect verwacht.

Meest effectief zijn hiërarchische sturingsmechanismen

Sommige mechanismen worden op dit moment nauwelijks of niet toegepast, zoals interactieve beleidsvorming en netwerksturing.

Te beperkte beleidsaandacht voor sociale omgevingsdeterminanten en gewoontegedrag

Een aantal van de gedragsdeterminanten worden door de huidige beschikbare maatregelen nauwelijks geadresseerd. Er is met name meer aandacht nodig voor sociale invloeden en gewoontegedrag.

Significante groep fietst niet vanwege specifieke redenen

Voor deze groepen zijn extra maatregelen nodig, zoals het verhogen van de veiligheid voor werknemers in nacht- en/of ploegendienst (bijv. gericht op gezamenlijk fietsen), logistieke ondersteuning bij het wegbrengen van kinderen om toch weer tijdsinstroom te kunnen behalen voor ouders met jonge kinderen, en voor de groep met gezondheidsproblemen kan de stimulering van het gebruik van de elektrische fiets een goede maatregel zijn.

Flankerend beleid

Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van fietsgebruik onder schoolgaande jeugd en onder allochtonen, en het comfortabeler maken van de fiets zelf. Ook is aandacht gewenst voor de opkomst van het gebruik van de brommer/scooter.

Meer evaluatieonderzoek is noodzakelijk

Bij een groot aantal maatregelen ontbreken evaluatiestudies. Hierdoor wordt veel geld besteed, zonder dat duidelijk is of het ook het gewenste resultaat oplevert.

Op basis van de gevonden resultaten zijn de aanbevelingen voor het beleid als volgt:

- Nieuw beleid en intensivering van bestaand beleid is wenselijk, omdat dit effect op zal leveren, met name als dit beleid vooral wordt gericht op de overwegers en 'evidence-based' is.
- Het zorgen voor voldoende financieel-economische druk om het fietsen te stimuleren moet prioriteit krijgen. Daarnaast is het van groot belang dat de

infrastructuur zo is ingericht dat er een maximale tijdwinst is te behalen bij de overstap naar de fiets.

- Bij beleidsontwikkeling moet primair gekeken worden naar maatregelen die door de overheid worden opgelegd. Daarnaast kan samen met stakeholders naar oplossingen worden gezocht. Geadviseerd wordt om nieuw beleid eerst in pilot projecten te beproeven en de effectiviteit ervan te beoordelen.
- Het verdient aanbeveling nieuwe maatregelen te ontwikkelen gericht op gedragsdeterminanten die momenteel niet worden geadresseerd, zoals sociale invloeden en gewoontegedrag.
- Nieuw beleid dient zich tevens te richten op groepen die momenteel niet fietsen vanwege specifieke redenen. Hiervoor is maatwerk noodzakelijk.
- Aandacht voor flankerend beleid gericht op het breed stimuleren van fietsen is gewenst, met name richting de doelgroepen kinderen en allochtonen.
- Aandacht is ook nodig voor het toenemende gebruik van de brommer/scooter ten nadele van de fiets.
- Bij het ontwikkelen en uitvoeren van nieuw fietsstimulerend beleid zullen middelen gereserveerd moeten worden ter evaluatie van dit beleid, zodat het stimuleren van fietsen in de toekomst zo efficiënt en effectief mogelijk plaats kan vinden.

3.3. De invloed van subjectieve en objectieve informatie

Hoekstra, Mesken en Vlakveld beschrijven in hun onderzoek (*'Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen'*, SWOV, Leidschendam, 2010) hoe subjectieve gevoelens een rol spelen bij de vervoerswijzekeuze van ouders en de mate waarin kinderen zelfstandig naar of van school mogen fietsen/lopen. Uit het onderzoek bleek dat de beleving van verkeersonveiligheid verreweg het meest afhankelijk was van het aanbieden van subjectieve informatie (bijvoorbeeld persoonlijke meningen van andere ouders en kinderen). 'Onveilige' subjectieve informatie leidde tot een hogere ingeschatte ongevalskans dan 'veilige' subjectieve informatie.

Objectieve informatie had alleen effect op de ingeschatte ongevalskans voor de *gemiddelde* ouder en het *gemiddelde* kind. Informatie over extra maatregelen had soms zelfs een ongewenst effect; als de omgeving volgens andere ouders veilig was, zorgde het noemen van extra getroffen maatregelen er voor dat de mensen de ongevalskansen van zichzelf en andere ouders juist hoger inschatten.

De keuzes die ouders vervolgens maakten ten aanzien van de wijze waarop zij hun kinderen naar school lieten gaan bleken voornamelijk van de aangeboden subjectieve informatie af te hangen. Bij mensen voor wie de subjectieve informatie leidt tot gevoelens van onveiligheid heeft dit effect op het haal-en brenggedrag. Voor mensen bij wie de subjectieve informatie geen gevoelens van onveiligheid met zich meebracht heeft dit geen invloed op mobiliteitskeuzes.

De aanbevelingen die aan de hand van dit onderzoek gedaan zijn betreffen met name het betrekken van ouders bij discussies over verkeersveiligheid. Tevens wordt gemaand tot voorzichtigheid bij het verstrekken van informatie over getroffen maatregelen omdat dit soms, onder bepaalde omstandigheden, een averechts effect kan hebben.

ThuisraadRO

TELEFOON

06.17412510

E-MAIL ADRES

thuisraadRO@online.nl

WEBSITE

RO.thuisraad.info