

Programma Fietsberaad 2007

13 november 2006

1 Algemeen

Het Fietsberaad heeft in de vergadering van 9 november 2006 het programma voor 2007 vastgesteld. Deze notitie geeft een overzicht van de verschillende onderwerpen voor onderzoeken, bijeenkomsten en het magazine Fietsverkeer etc.

Wat het soort activiteiten betreft, gaat het Fietsberaad verder op de ingeslagen. Dat wil zeggen:

- 6 themabijeenkomsten ter bevordering van de kenniswisseling;
- 3 nummers van het magazine Fietsverkeer;
- 12 nummers van de e-mail-nieuwsbrief ;
- actueel houden van de Kennisbank op de website,
- uitvoeren van een aantal onderzoeken en meewerken in relevante onderzoeken van andere organisaties. Van een aantal onderzoek worden Fietsberaadpublicaties gemaakt.

De onderlinge afstemming tussen themabijeenkomsten, magazine, nieuwsbrief, kennisbank en onderzoeksprojecten wordt verder verbeterd, zodat de verschillende activiteiten elkaar meer versterken.

Het Fietsberaad besteedt het komende jaar extra aandacht aan de modernisering van de website. Met name het zoeken (en vinden) van de gewenste informatie moet aanzienlijk verbeterd worden. Daarnaast wordt er een Voorbeeldenbank (werktitel) opgezet met ontwerpvoorbeelden van fietsvoorzieningen. Op deze manier wil het Fietsberaad de doelgroep 'ontwerpers' aanspreken en tegemoet komen aan de grote vraag naar praktijkvoorbeelden.

Variatie in onderwerpen

Om verschillende doelgroepen aan te spreken, heeft het Fietsberaad gestreefd naar variatie in de onderwerpkeuze voor 2007. Verderop in deze notitie worden de gekozen onderwerpen afzonderlijk behandeld. Hier eerst een globaal overzicht.

Aandacht voor fietsparkeren staat het hoogst op de prioriteitenlijst van de leden van het Fietsberaad. In de eerste maanden van 2007 worden de resultaten gepubliceerd van een omvangrijk onderzoek naar fietsparkeerproblemen bij stations. Het project "*zeer praktische informatie over handhaving en beheer fietsparkeren*" sluit daar naadloos op aan. Verder wil het Fietsberaad verkennen of het ook een kennisfunctie kan vervullen voor (semi-overheids)bedrijven die bewaakte stallingen exploiteren.

Traditiegetrouw besteedt het Fietsberaad ook in 2007 veel aandacht aan fietsinfrastructuur. Twee concrete infra-onderwerpen zijn "*voorkomen en opheffen van barrières voor fietsers*" en "*fietspaden buiten de bebouwde kom ombouwen tot parallelwegen*". Daarnaast speelt het ontwerp van fietsvriendelijke infrastructuur een hoofdrol in de eerder genoemde voorbeeldenbank op de website. Het project "*meeliften met andere investeringen*" heeft eveneens te maken met infrastructuur, maar hierin staat niet vormgeving maar de financiering centraal.

Verbreding

Naast fietsparkeren en fietsinfra heeft het Fietsberaad gekozen voor inhoudelijke verbreding. Het in 2006 gestarte onderzoek "*consequenties van autonome ontwikkelingen*" is daar een goed voorbeeld van. Dit project wordt in het voorjaar van 2007 afgesloten met een uitwerking voor allochtonen. Moeten provincies en gemeenten het fietsgebruik onder allochtonen stimuleren? En wat zijn dan effectieve maatregelen? Andere projecten die gericht zijn op verbreding van het werkveld zijn "*verkenning fiets en gezondheid*", "*communicatie- en marketinginstrumenten voor het gemeentelijk fietsbeleid*" en "*benutten informatie uit koopstromenonderzoeken*". Verder participeert het Fietsberaad in het onderzoek "*gevoeligheidsanalyse effectiviteit fietsgebruik*", dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 wil laten uitvoeren. Tot slot is het Fietsberaad in gesprek met de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer (NHTV) om de aandacht voor fietsbeleid in het beroepsonderwijs te verbeteren.

2 Onderwerpen uit 2006 met doorloop in 2007

2.1 Fietsparkeerconcentraties bij stations

In het project '*fietsparkeerconcentraties bij stations*' staan de volgende drie vragen centraal:

- Stijgt de vraag naar stallingsvoorzieningen bij stations inderdaad sneller dan het treingebruik?
- Wat zijn hiervoor de verklaringen en wat zijn de consequenties voor prognoses?
- Onder welke omstandigheden worden fietsen gevaarlijk dan wel hinderlijk geplaatst?

Het onderzoek is in september 2006 gestart en wordt in nauwe samenwerking met ProRail en de NS uitgevoerd. De meeste onderzoeksactiviteiten zijn in 2006 zijn afgerond. In 2007 ligt de nadruk op communicatie van de resultaten in bv Fietsverkeer en een themabijeenkomst.

2.2 Analyse consequenties autonome ontwikkelingen

Voor dit project worden prognoses gemaakt van de gevolgen van een viertal autonome ontwikkelingen op het fietsgebruik, namelijk groei van het aantal allochtonen, de vergrijzing, toename vrije tijd en grotere arbeidsparticipatie.

Voor de toename van het aantal allochtonen wordt vervolgens een verdiepingsslag uitgevoerd.

Vragen die aan de orde komen zijn:

- Moeten decentrale overheden beleid ontwikkelen als reactie op de afname van het fietsgebruik doordat het aantal allochtonen groeit?
- Zo ja, welke maatregelen kunnen gemeenten en provincies dan nemen?
- Welke ervaringen hebben gemeenten en provincies met deze maatregelen?

In het najaar van 2006 zijn de prognoses gemaakt en is een start gemaakt met de verdiepingsslag voor allochtonen. Deze verdiepingsslag loopt door in het voorjaar van 2007 en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een analyse van het mobiliteitsgedrag van allochtonen samen met het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP). Afgerond in november 2006 en heeft geresulteerd in Publicaties 11a.
- Rondje langs de (grote) gemeenten over de twee vragen: stimuleert men het fietsgebruik onder allochtonen actief? Welke maatregelen neemt men?
- Themabijeenkomst/minisymposium in voorjaar 2007 gericht op bestuurders en beleidsmakers.

3 Nieuwe onderwerpen 2007

3.1 *Zeer praktische informatie over handhaving en beheer fietsparkeren*

Doel: gemeenteambtenaren ondersteunen bij handhaving en beheer fietsparkeren

Toelichting: Het werkveld (met name gemeenten) heeft behoefte aan praktische aanbevelingen voor handhaving en beheer van het fietsparkeren. Dit bleek ook weer tijdens een themabijeenkomst over fietsparkeren in centrumgebieden. Het gaat dan met name om problemen met weesfietsen en foutgestalde fietsen op locaties met zeer veel fietsen. Het resultaat is een overzicht van praktijkvoorbeelden (inclusief draaiboeken, protocollen etc.) op de website en in een publicatie. Dit project sluit aan bij het onderzoek "*Fietsparkeerconcentraties bij stations*" (zie paragraaf 2.1.).

3.2 *Verkenning exploitatie bewaakte stallingen*

Doel: verkennen of het Fietsberaad ook een functie kan vervullen voor (semi)-overheidsinstellingen die bewaakte fietsparkeervoorzieningen exploiteren en beleidsmakers die hierbij betrokken zijn.

Toelichting: de exploitatie van bewaakte stallingen is vaak een aparte wereld in gemeenteland, waarschijnlijk met een eigen kennisbehoefte. Het Haagse Biesieklette is een van de koplopers. Andere gemeenten kunnen daar wellicht van leren. Tot nu heeft het Fietsberaad zich nauwelijks gericht op deze doelgroep. Vandaar een verkenning.

In deze verkenning wordt tevens gekeken naar de mogelijkheden voor professionalisering van de bewaakte stallingen. Dit moet inzicht verschaffen in de verschillende mogelijkheden voor aansturing en financiering. Nu worden bewaakte rijwielstallingen vaak geëxploiteerd door werkgelegenheidsinstellingen, maar de aansturing en het opdrachtgeverschap verschillen per situatie. Ook inzicht in de verschillende financieringsstromen is wenselijk (sociale zaken, parkeerbedrijf etc). Een vraag die daarbij aan de orde komt is of het wenselijk is om bewaakte rijwielstallingen wat meer uit het "alternatieve circuit" te halen. Wat zijn de mogelijkheden? En wat betekent dit voor het gebruik van bewaakte rijwielstallingen? Wat kan de rol zijn van auto-parkeerexploitanten (Q-Park, Interparking) ten aanzien van het exploiteren van bewaakte rijwielstallingen?

3.3 *Voorkomen en opheffen van barrières voor fietsers*

Doel: uitwisselen van kennis en ervaring over mogelijkheden om de barrièrewerking van (nieuwe) spoor- en weginfrastructuur te verkleinen.

Toelichting: als het gaat om de barrièrewerking van spoor- en hoofdwegen krijgen gemeenteambtenaren te maken met 'machtige' instituten, zoals ProRail, Rijkswaterstaat en provincies. Het doel van dit project is uitwisseling van ervaringen van gemeenteambtenaren op dit gebied. Een themabijeenkomst ligt voor de hand. In nauwe samenwerking met RWS, ProRail en het wandel- en fietsplatform (momenteel druk bezig met de spoorwegovergangenproblematiek). Overigens is 'instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer' een essentieel onderdeel uit de nota Mobiliteit.

3.4 *Fietspaden bubeko ombouwen tot parallelwegen*

Doel: ervaringen uitwisselen provinciale wegbeheerder

Toelichting: in het kader van duurzaam veilig willen veel provincies de fietspaden langs 80-km-wegen ombouwen tot parallelwegen. Zij stuiten daarbij niet alleen op tegenstand van de Fietsersbond, maar ook van ouders en automobilisten. Ouders vrezen voor de veiligheid van hun schoolgaande kinderen en automobilisten hebben geen zin om eerst een stuk over de parallelweg

te moeten rijden tussen de scholieren, voordat ze op hoofdrijbaan kunnen invoegen. Hoe gaan verschillende provincies daarmee om?.

3.5 Meeliften met andere investeringen

Doel: optimaliseren van de mogelijkheden om te profiteren van groot onderhoud en reconstructies. Kennis van ambtenaren hierover vergroten.

Toelichting: de budgetten die gereserveerd zijn voor de verbetering van fietsinfrastructuur zijn vaak (zeer) beperkt. Vaak lift het fietsbeleid mee met werkzaamheden die sowieso uitgevoerd moeten worden vanwege groot onderhoud of reconstructies. Om te bepalen hoe fietsvoorzieningen hier optimaal van kunnen profiteren, wordt de praktijk in een aantal gemeenten bekeken. Het gaat dan onder andere om de volgende vragen: hoe zorg je voor een goede informatie-uitwisseling, zodat de fietsmedewerker zijn beleid kan afstemmen op groot onderhoud en reconstructie en andersom. Hoe houd je de eisen vanuit het fietsbeleid overeind bij complexe projecten? Hoe kun je budget voor fietsbeleid strategisch inzetten door in te spelen op groot onderhoud (van een dubbeltje een euro maken). Zeer geschikt ook voor een themabijeenkomst.

3.6 Verkenning fiets en gezondheid

Doel: concreet handen en voeten geven aan het actuele thema dat het fietsgebruik een belangrijke bijdrage kan leveren aan de volksgezondheid en het tegengaan van overgewicht (obesitas).

Toelichting: volksgezondheid en het tegengaan van overgewicht worden tegenwoordig vaak genoemd als argument voor fietsbeleid (zie ook congres Fietsberaad). Toch wordt fietsbeleid (voor zover bekend) nog niet echt opgepakt door gemeentelijke en provinciale afdelingen die verantwoordelijk zijn voor gezondheid en sport. In dit project bekijken we samen met deze afdelingen in een aantal gemeenten en provincies welke betekenis het fietsgebruik kan hebben voor hun doelstellingen. En welke maatregelen zij kunnen nemen om het fietsgebruik te bevorderen. De Fietsersbond heeft dit thema recentelijk ook opgepakt. Afstemming is noodzakelijk.

3.7 Communicatie- en marketinginstrumenten voor het gemeentelijk fietsbeleid

Doel: ontwikkelen van praktische ideeën om het vervoermiddel fiets en (nieuwe) fietsinfrastructuur op een frisse manier onder de aandacht te brengen.

Toelichting: aanleiding voor dit onderwerp zijn de enthousiaste verhalen over de marketing van de fiets in Denemarken. Kunnen we leren van ervaringen in het buitenland en eventueel ook van de ervaringen van de binnenlandse reclamesector? Momenteel is het Fietsberaad ook betrokken bij een effectiviteitsonderzoek van campagnes in Tilburg en Venlo? De opzet zou kunnen zijn om eerst een (beperkte) inventarisatie te (laten) maken van sprankelende ideeën in binnen- en buitenland. Vervolgens een themabijeenkomst voor gemeentelijke verkeers- & communicatieafdelingen. Eventueel worden Deense experts uitgenodigd als sprekers. Ook de onderzoeksresultaten uit Tilburg en Venlo worden gepresenteerd. Eventueel ook een reclamemaker inhuren om aanwezig te zijn en om de indrukken te vertalen in een aantal frisse ideeën.

3.8 Benutten informatie koopstromenonderzoek

Doel: bestaande informatie uit koopstromenonderzoeken zodanig bewerken dat er meer zicht komt op de bestedingen van fietsers per gemeente cq per koopcentrum. Soort benchmark. Subdoel: de fiets beter verankeren in koopstromenonderzoek.

Toelichting: in discussies over het verkeersbeleid speelt de autobereikbaarheid van koopcentra een belangrijke rol. De economische betekenis van de fietsers is daarentegen vaak onderbelicht. In

principe is veel informatie beschikbaar over de betekenis van fietsers, omdat veel regio's koopstroom-onderzoeken houden. Ook de vervoerwijze fiets is (meestal) opgenomen in deze onderzoeken, maar er zijn (voor zover bekend) geen heldere overzichten over de betekenis van de fiets waarbij gemeenten onderling vergeleken kunnen worden. Dergelijke overzichten zijn het resultaat van dit project, bij voorkeur ontsloten met behulp van een website-tool op www.fietsberaad.nl

3.9 Meer fiets in de verkeerskundige opleidingen

Doel: ontwikkelen van onderwijsmodules voor het NHTV (en andere verkeerskundige opleidingen)

Toelichting: de NHTV heeft aangeboden om samen met het Fietsberaad te bekijken hoe 'de fiets' beter verankerd kan worden in het onderwijsprogramma. Daarvoor wordt bekeken welke aandacht nu besteed wordt aan de fiets. Vervolgens bepalen in welke jaren welke onderdelen wenselijk zijn. En tenslotte lesmateriaal ontwikkelen.

3.10 Gevoelighedsanalyse effectiviteit fietsgebruik

Doel: met behulp van de nieuwste simulatiemodellen inzichtelijk maken welk effect een toe- of afname van het fietsgebruik heeft op de verkeerafwikkeling, de geluidhinder en de luchtkwaliteit.

Toelichting: Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op verzoek van het Fietsberaad voor 2007 een onderzoek over dit onderwerp in het onderzoeksprogramma opgenomen. Het Fietsberaad wordt nauw betrokken bij de uitvoering. Nadere toelichting: in de verkeerswereld wordt steeds vaker gebruik gemaakt van computermodellen om de toekomstige knelpunten voor de verkeerafwikkeling, geluidhinder en de luchtkwaliteit te voorspellen. De instrumenten worden ook steeds geavanceerder (macroscopisch dynamisch, filmpjes ect). Deze simulatiemodellen kunnen ook gebruikt worden om te laten zien wat er gebeurt als het fietsgebruik substantieel daalt of stijgt. In dit project wordt berekend wat de effecten zijn voor een middelgrote stad met een gemiddeld fietsgebruik als het fietsgebruik met bijvoorbeeld 20 procent daalt of met 20 procent stijgt. De berekeningen worden uitgevoerd voor de complete stad (output: bv voertuigverliesuren, overschrijdingen milieunormen) en voor een druk kruispunt (output: vooral microsimulatie van de verkeerafwikkeling). De output moet geschikt zijn voor aantrekkelijke presentatie op website en in powerpoints.