

## > Kunnen we nog wat leren over de grens?

Ursula Lehner-Lierz, *velo:consult*

**Nederland staat internationaal bekend als fietsland. Maar de afgelopen 25 jaar wisten ook andere landen, regio's en gemeenten in Europa stappen voorwaarts te maken. Het Fietsberaad wilde weten wat Nederland van buitenlandse ervaringen zou kunnen leren. We vroegen het een aantal fietsexperts uit verschillende Europese landen.**

Wat zien buitenlandse verkeersdeskundigen als typische kenmerken van het Nederlandse fietsverkeer en fietsbeleid? En wat zou Nederland eventueel kunnen opsteken van het buitenland? Die vragen legden we voor aan experts uit Engeland, België, Duitsland en Frankrijk.

*Geef de lokale en regionale actoren voldoende gelegenheden om ervaringen uit te wisselen.*

**Tony Russell**, Project Manager, CTC (nationale fietsersbond), Groot-Brittannië



Op de eerste vraag noemen bijna alle deskundigen het hoge fietsgebruik, door jong en oud, en de overall aanwezige fietsvoorzieningen typisch Nederlands. Volgens Ton Hummel uit Groot-Brittannië is dat een gevolg van het feit 'dat de fiets er nu eenmaal is'. 'Dat brengt met zich mee dat de vervoerwijze niet uitgelegd hoeft te worden aan automobilisten en verkeersdeskundigen omdat die zelf fietsen.' Voor Heiner Monheim en Ulrich Kalle uit Duitsland heeft dat ook te maken met het feit dat verkeerskundigen zich van oudsher met fietsverkeer en -beleid bezighouden. Kenmerkend vinden zij dat in netwerken en ritketens wordt gedacht, uitgaande van de behoeftes van de fietser, en niet in aparte maatregelen. Een manier van denken die in Duitsland nog lang niet tussen de oren zit. Veelzeggend vindt Monheim dat ook andere partijen fietsverkeer serieus nemen (NS, openbare instellingen, werkgevers, particulieren, ANWB, enzovoort) en dat de overheid doelmatig probeert om andere partners bij het fietsbeleid te betrekken. Over het algemeen valt op dat in Nederland (politiek) afgesproken maatregelen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Dat is in andere landen minder vaak het geval.



*Nederland en Nordrhein-Westfalen moeten meer samenwerken.*

**Peter London**, Beleidsmedewerker, ministerie van bouwen en verkeer in Nordrhein-Westfalen, Duitsland

**Hoge kwaliteitsstandaards** > Iedereen ziet dat er in Nederland ongekend fijnmazige, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutenetwerken zijn die duidelijk meer dan in andere landen gescheiden zijn van het autoverkeer. De goede fietsinfrastructuur verklaart Lieve Vermore uit België onder andere uit het feit dat er in Nederland al decennialang een actief ruimtelijk beleid wordt gevoerd met als resultaat een ruimtelijke structuur met veel bestemmingen op fietsafstand. Volgens Tim Asperges, eveneens uit België, besteedt Nederland veel aandacht aan de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur en degelijke klantgerichte fietsparkeervoorzieningen, ook ten koste van autoparkeerplaatsen. Dit bevestigt Peter London uit Nordrhein-Westfalen. Hij voegt hier nog aan dat Nederland vaak het voortouw neemt bij de ontwikkeling van innovatieve maatregelen en oplossingen, zoals fietsenstallingen, fietsparkeervoorzieningen, ongelijkvloerse kruispunten, het veilig en comfortabel geleiden van het fietsverkeer over kruispunten heen, enzovoort.

*Door het lage fietsgebruik waren we gedwongen om slimme coalities aan te gaan. Het gevolg is dat fietsen in Groot-Brittannië inmiddels een gedeelde taak is van de ministeries van verkeer, volksgezondheid en milieu.*

**Ton Hummel**, Technisch Directeur Sustrans, Bristol, Groot-Brittannië



Dat een land dat zich al zo lang met fietsverkeer en -beleid bezighoudt veel ervaring en kennis op dit gebied heeft kunnen verzamelen, blijft voor buitenlandse experts dus niet onopgemerkt. Saskia Hermans uit Frankrijk vindt het bijvoorbeeld een

*Nederland zou schoolmeester en aanjager moeten spelen voor een Europees of zelfs wereldwijd fietsbeleid.*

**Heiner Monheim**, Hoogleraar toegepaste geografie/ruimtelijke ordening, Universiteit Trier, o.a. oprichter AGFS, Duitsland



*In Groot-Brittannië konden we winst boeken door campagnes ter verbetering van de volksgezondheid en vooral de bestrijding van zwaar overgewicht te verbinden met campagnes om fietsgebruik te stimuleren.*

**Hugh McClintock**, Adviseur fietsverkeer en -beleid, Nottingham, Groot-Brittannië



groot voordeel dat er in Nederland data beschikbaar is over alle aspecten van fietsen en dat de effectiviteit van fietsbeleid wordt gemeten. Tim Asperges: 'Er is internationale belangstelling voor de CROW-publicaties en de initiatieven van het Fietsberaad. Het fietsbeleid en fietsgebruik wordt voortdurend als een uithangbord naar de internationale gemeenschap gecommuniceerd. Nederland wordt terecht erkend als het fietsland bij uitstek.'

antwoorden van de Duitse deskundigen: allemaal beoordelen ze de samenwerking in het stedennetwerk 'Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen' (AGFS) als erg positief en ze bevelen zo'n model ook aan voor Nederland. Volgens Monheim heeft de samenwerking binnen de AGFS ertoe geleid dat fietsbeleid in Nordrhein-Westfalen over meerdere legislatuurperiodes op de politieke agenda staat. De AGFS heeft verder geleid tot goede horizontale en vertikale samenwerking tussen gemeenten, regio's en de deelstaat, zowel om politici en ambtenaren bewuster te maken als ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Voor Peter London is onder andere het gemeenschappelijk ontwikkelen van PR-materialen en -campagnes een bijzonder efficiënte manier om het fietsverkeer te bevorderen. Een netwerk als de AGFS zou volgens Kalle en Monheim ook het Nederlandse fietsbeleid een impuls kunnen geven.

*De Franse verplichting om bij de aanleg/verandering van de weginfrastructuur binnen de bebouwde kom voorzieningen voor langzaam verkeer te treffen, levert belangenorganisaties een goed handvat om projecten bij elkaar te krijgen.*

**Saskia Hermans**, Verantwoordelijk voor uitvoering van het fietsbeleid in het depart. Alpes-Maritimes, Nice, Frankrijk



**Slimme coalities >** Ondanks alle waardering komen er ook waarschuwingen om die voorsprong niet te verliezen, vooral uit België en Groot-Brittannië. Gezien het groeiende aantal mensen dat te veel weegt en te weinig beweegt, waarschuwt McClintock uit Groot-Brittannië dat de tot nu toe bereikte gezondheidseffecten door regelmatig fietsen niet als vanzelfsprekend mogen worden beschouwd. En Lieve Vermore: 'Gidsland Nederland kan inzake fietscultuur wel niet zo veel leren van België, maar wellicht moet Nederland oppassen voor de wet van de remmende voorsprong, zowel qua infrastructuur als qua fietsbevorderende campagnes. Dat mensen de fiets nemen voor korte verplaatsingen is namelijk minder evident dan velen denken. Fietsen is in hoge mate cultureel bepaald. En culturen veranderen.'  
Uit de verzamelde internationale ervaringen blijkt dat op het gebied van coördinatie nog het een en ander te leren valt voor Nederland. Zo heeft men in Engeland volgens Tony Russell uit Groot-Brittannië goede ervaringen opgedaan met 'Cycling England', een nationale stakeholdergroep die zorgt dat subsidies aan de belangrijkste en meest effectieve maatregelen worden besteed. Russell: 'Biedt gelegenheid dat gemeentelijke actoren van elkaar kunnen leren'. In een zelfde lijn liggen de

*Bij krappe wegprofielen zou men - bij alle aandacht voor de fietser - meer rekening moeten houden met voetgangers.*

**Wilhelm Angenendt**, Bureau voor planologie en onderzoek AB Stadtverkehr (Angenendt/Bräuer), Bocholt, Duitsland



Slimme coalities vormen volgens Hummel ook de basis van het succes van het fietsbeleid in Engeland. 'Omdat ons fietsgebruik op een heel laag niveau ligt, waren we van meet af gedwongen om slimme coalities aan te gaan. Veel meer dan in Nederland moeten beleidsinspanningen gericht zijn op het veranderen van de vervoerswijzekeuze. Het gevolg daarvan is dat fietsbeleid in Groot-Brittannië inmiddels een gedeelde en gecoördineerde taak is van de ministeries van verkeer, volksgezondheid en milieu.'  
Asperges beveelt het Vlaamse mobiliteitsconvenantenbeleid voor Nederland aan, een effectief instrument waarmee sinds 1996 in Vlaanderen de samenwerking tussen de beleidsniveaus en de mobiliteitsactoren duidelijk werd geïntensiveerd: 'Verschillende wegbeheerders en andere actoren zoals ov-bedrijven, bedrijven en scholen maken gezamenlijk afspraken om te investeren in een duurzaam mobiliteitsbeleid.'

## Fietsberaad op Velocity

- > **Fietsexperts uit heel Europa zijn van 12 tot 15 juni bij elkaar in München voor VeloCity 2007. Nederland zal op dit internationale fietscongres duidelijk herkenbaar aanwezig zijn met een Nederlandse stand, een initiatief van het CROW. Naast het Fietsberaad zullen ook de gemeente Maastricht, de regio Twente, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Fietsersbond en de adviesbureaus Goudappel Coffeng, Oranjewoud en ICE zich presenteren.**

Meer info: [www.velo-city2007.com](http://www.velo-city2007.com)

*Met het oog op het sensibiliseren van verschillende doelgroepen rond duurzame mobiliteit gaat er in België veel aandacht naar mobiliteitseducatie.*

**Tim Asperges**, Coördinator toegepast onderzoek, Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt, België



**Promotie fietsgebruik >** Ook al is de uitgangssituatie in Nederland anders dan in Engeland, ook voor Nederland zou fietstraining voor verschillende doelgroepen nuttig zijn. In Engeland heeft men zo mensen die lang niet meer gefietst hebben opnieuw laten wennen aan het verkeer. Ook zijn er positieve ervaringen met fietscursussen voor allochtonen (vooral vrouwen) met als hoofddoel ze meer bewegingsvrijheid te bieden. Alex Sully: 'Deze fietssters zijn prima rolmodellen voor hun landgenoten'.

Vanwege het duidelijk lagere fietsgebruik in andere landen speelt de promotie van het fietsgebruik daar een belangrijkere rol dan in Nederland. Vooral de ondervraagden uit België en Engeland benadrukken de betekenis van public relations en doelgerichte campagnes. McClintock en Russell wijzen bijvoorbeeld op de goede ervaringen met het combineren van verkeers- en gezondheidsargumenten en de samenwerking van beide sectoren in Engeland. Volgens Asperges wordt in Vlaanderen veel aandacht besteed aan campagnes op maat voor leerlingen van verschillende leeftijdsgroepen.

**Voorstellen tot verbetering en samenwerking >** Kritische opmerkingen zijn er overigens ook. Volgens Vermoere laat Nederland als het gaat om fietsverlichting een tweeslachtig handhavingsbeleid zien. Er wordt een hard repressiebeleid

*Een van de grote succesfactoren bij het stimuleren van fietsgebruik door allochtone vrouwen is dat fietsgebruik niet het enige doel is, maar dat de fiets een middel tot 'empowering' van deze vrouwen is.*

**Alex Sully**, Consultant duurzame mobiliteit, Transport Initiatives (Partner), Taunton, Groot-Brittannië



*Dat mensen in Nederland de fiets nemen voor hun korte verplaatsingen is minder evident dan velen denken.*

**Lieve Vermoere**, Fietsambtenaar van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Brussel

gevoerd inzake het wildparkeren van fietsen terwijl fietsverlichting weinig prioriteit lijkt te hebben. Volgens de Vlamingen zou dit net omgekeerd moeten zijn. Angenendt vindt dat er in Nederland te lange wachttijden zijn voor fietsers bij grote VRI-geregelde kruispunten van brede wegen die met aparte fietsvoorzieningen zijn toegerust. 'VRI's van dichtopvolgende kruispunten lijken niet gecoördineerd voor fietsverkeer. Dit zou vooral op belangrijke hoofdfietsroutes verbeterd kunnen worden.'

Van verschillende kanten dringen deskundigen aan op meer samenwerking tussen Nederland en de buurlanden. London: 'Als goede directe burens zouden we de samenwerking tussen Nordrhein-Westfalen en Nederland moeten intensiveren. We hebben beiden dezelfde problemen en zouden dus het fietsbeleid samen verder kunnen ontwikkelen.'



*Door uitwisseling van ervaringen en het combineren van PR-activiteiten zijn in Nordrhein-Westfalen grote synergetische effecten bereikt.*

**Ulrich Kalle**, Directeur Duitse Fietsersbond ADFC, afdeling Nordrhein-Westfalen

Uit Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen komen aanbevelingen om een gebiedsdekkend utilitair en toeristisch fietsroutenetwerk aan te leggen, gemeenschappelijk geconcipieerd en gerealiseerd door de overheden op de verschillende beleidsniveaus. Die zou volgens Kalle moeten zijn aangevuld door een samenhangende uniforme bewegwijzering en een routeplanner op internet.

- > **Vooral op het gebied van coördinatie en samenwerking is wellicht nog het een en ander te leren voor Nederland. Bekijk bijvoorbeeld het Duitse AGFS-model, het Engelse 'Cycling England' of de Vlaamse mobiliteitsconvenanten.**