

BELEIDSWIJZER FIETSVERKEER

KENNIS VOOR FIETSBELEID GEBUNDELD



FIETS  BERAAD

PUBLICATIE NUMMER 9

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad is een groep verkeerskundigen, voornamelijk werkzaam bij gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en adviesbureaus. Het Fietsberaad is medio 2001 ingesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en vooralsnog voor vijf jaar aan de slag gegaan. Het beraad opereert zelfstandig, onafhankelijk en kritisch en komt vier à vijf keer per jaar bijeen. Het secretariaat is ondergebracht bij CROW, kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

Doelstelling

Het Fietsberaad helpt de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies (en bijgeval hun bestuurders en beslissers) en medewerkers van adviesbureaus om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Knelpunten en oplossingen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, bestuurlijk, intersectoraal of maatschappelijk. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm schriftelijk en mondeling te verspreiden. Verder draagt het Fietsberaad bij aan de afstemming van (landelijke) activiteiten die een relatie hebben met fietsbeleid; hiervoor werkt het samen met beleidsinstanties en kennisorganisaties. Tot slot bevordert het beraad de aandacht voor fietsverkeer in relevante beroepsopleidingen.

Leden van het beraad

- | | |
|----------------------|--------------------------------------|
| • Dick Buursink | voorzitter |
| • Ruud Ditewig | gemeente Utrecht |
| • Louis Eggen | gemeente Den Haag |
| • Myra Haffmans | gemeente Roosendaal |
| • Cor van der Klaauw | gemeente Groningen |
| • Martijn te Lintelo | gemeente Nijmegen |
| • Wim Mulder | gemeente Apeldoorn |
| • Wim Salomons | gemeente Enschede |
| • Peter van Wijlick | gemeente Venlo |
| • Linda de Klein | provincie Noord-Brabant |
| • Paul van Weenen | provincie Utrecht |
| • Kees Slabbekoorn | waterschap Zeeuwse Eilanden |
| • Bert Zinn | ministerie van Verkeer en Waterstaat |
| • Henk van Zeijl | Goudappel Coffeng |
| • Theo Zeegers | Fietsersbond |
| • Ben van Westing | NS Fiets/NS Stations |
| • Wilma Slinger | KPVV |
| • Theo Michels | CROW |

BELEIDSWIJZER FIETSVERKEER

KENNIS VOOR FIETSBELEID GEBUNDELD

FIETS  BERAAD

PUBLICATIE NUMMER 9

Beleidswijzer markeert einde eerste periode Fietsberaad

De publicatie van deze Beleidswijzer valt samen met de afsluiting van de eerste functioneringsperiode van het Fietsberaad. Hij legt vast wat er nu bekend is over fietsbeleid 'voorafgaand aan' en 'naast' de aanleg van infrastructurele voorzieningen. Dat is ook precies het gebied waar het Fietsberaad zich op richt. En daar waar de kennis nog wat mager is, geeft deze Beleidswijzer tegelijk ook zicht op de agenda van het Fietsberaad in de tweede bestaansperiode.

In zoverre is deze Beleidswijzer ook te zien als een mooie tussenstand van zaken. Want het Nederlandse fietsbeleid en de kennis over het fietsen zullen zich blijven ontwikkelen.

De Beleidswijzer sluit aan bij de herziene Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur, die onder de naam Ontwerpwijzer Fietsverkeer begin 2006 verschijnt als CROW-publicatie 234.

INHOUD

INLEIDING	5
WAAROM FIETSBELEID ZINVOL IS	7
Argumenten voor fietsgebruik	8
Fietsbeleid werkt	11
Integraal verkeersbeleid werkt nog beter	12
Fietsgebruik en verkeersveiligheid versterken elkaar	15
INTERMEZZO:	17
Verklaringsmodel voor gemeentelijke verschillen in fietsgebruik	
ORGANISATIE, PLAN EN PROCES	21
Fietsbeleid in de organisatie	22
Stabiele visie als basis voor fietsbeleid	24
Draagvlak voor fietsbeleid	28
Planvorming	29
Financiën en de fiets	30
HET REISDOEL, EEN EFFECTIEF AANGRIJPINGSPUNT VOOR BELEID	35
Fietsen in het woon-werkverkeer	36
Fietsen naar winkels	38
Fietsen in het schoolverkeer	40
Fietsen in de keten: de combinatie met ov	44
Recreatief fietsen	47
INSTRUMENTEN VOOR BELEID	51
Ruimtelijk beleid: nabije en bereikbare bestemmingen	52
Autogebruik op korte afstanden ontmoedigen	54
Een hoogwaardig en samenhangend fietsroutenetwerk	56
Goede fietsparkeervoorzieningen	58
Aanpak fietsdiefstal	60
Communicatie en educatie	62



INLEIDING

Deze Beleidswijzer is bedoeld voor iedereen die zich met fietsbeleid bezighoudt of zich op fietsbeleid aan het oriënteren is. Nu bestaat fietsbeleid, zeker in Nederland, voor een groot deel uit het aanleggen van goede fietsvoorzieningen. Dat is niet voor niets, want die invalshoek heeft hier altijd goed gewerkt. Maar deze Beleidswijzer gaat juist over alle beleidsmatige overwegingen die voorafgaan aan het aanleggen van infrastructuur, en over de thema's van fietsbeleid die niet-infrastructureel van aard zijn – van planologie tot promotie.

Belangrijke hulpmiddelen bij het ontwerpen en realiseren van goede fietsvoorzieningen, zijn de twee handboeken over fietsvoorzieningen van CROW. Ten eerste is dat de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. In deze Ontwerpwijzer – geheel herzien in 2006, grotendeels gefinancierd door het Fietsberaad – is alle kennis te vinden over realisatie en onderhoud van fietsinfrastructuur. Daarnaast is de Leidraad Fietsparkeren, uit 2001, nog relevant

Méér te doen dan ontwerp en uitvoering

Het ontwerpen en aanleggen van fietsinfrastructuur beslaat echter maar een deel van de beleidscyclus: er gaat heel wat aan vooraf, en het moet passen in een breder beleid. De realisatie van de fietsvoorzieningen zou moeten voortkomen uit een integrale visie, die aansluit bij het overige verkeersbeleid en het ruimtelijk beleid. Dat vraagt om analyse van kansen en mogelijkheden en uiteindelijk om politieke keuzes en bestuurlijk draagvlak. Bovendien kan fietsbeleid succesvoller zijn als het gaat om méér dan fietsvoorzieningen aanleggen. Bijvoorbeeld: aandacht voor de aanpak van fietsdiefstal, aanhoudende aandacht voor de mogelijke gevolgen van planologische beslissingen en werken aan de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto bij korte ritten.

Beleidswijzer als inleiding op de verzamelde kennis

Een dergelijke brede en structurele aanpak van fietsbeleid vraagt om kennis, om inspiratie uit ideeën van collega-gemeenten en om de mogelijkheid voort te bouwen op de ervaringen van anderen. Deze Beleidswijzer wil een inleiding zijn op de kennis die we in Nederland hebben op de niet-infrastructurele aspecten van fietsbeleid. Natuurlijk kan zo'n samenvatting op veel punten slechts een introductie zijn. Daarom wordt de belangstellende lezer van harte uitgenodigd om zelf verder te graven op de aangewezen plaatsen. Soms worden publicaties genoemd; meestal wordt verwezen naar de digitale kennisbank op www.fietsberaad.nl/kennisbank. De documenten daarin zijn de bronnen voor veel teksten in deze Beleidswijzer. Voor de leesbaarheid zijn preciese bronvermeldingen niet opgenomen, maar wordt volstaan met de verwijzingen.

WAAROM FIETSBELEID ZINVOL IS

Dit eerste hoofdstuk geeft beleidsmakers vooral argumenten in handen: onderbouwingen voor fietsbeleid. Het zijn argumenten voor fietsbeleid in het algemeen en voor de integratie van fietsbeleid met andere beleidsvelden. Want zoals veel anderen die een bepaalde beleidssector vertegenwoordigen, moeten fietsbeleidsmakers in de dagelijkse praktijk voortdurend een plekje op de politieke, ambtelijke en maatschappelijke agenda bevechten. In beleidsnota's en in de contacten met bestuurders, medewerkers en burgers zijn zulke onderbouwingen onmisbaar.



Argumenten voor fietsgebruik

Waarom moet het fietsgebruik worden gestimuleerd, waarom zou een gemeente actief fietsbeleid moeten voeren? Daar zijn vele argumenten voor, onderbouwingen die kunnen worden gebruikt bij het voorbereiden van beleidskeuzes en bij in- en extern overleg of voorlichting over fietsprojecten. Een krachtig argument voor fietsbeleid is alleen al het enkele feit dat er nu eenmaal heel veel fietsers zijn en dat die goed bediend moeten worden. Daarnaast blijken allerlei andere (gemeentelijke) beleidssectoren er baat bij te hebben als het fietsgebruik wordt bevorderd, omdat fietsen zoveel raakvlakken heeft: van bereikbaarheid tot gezondheidszorg.

Tabel 1. ontwikkeling van het aandeel autobestuurder en fietser in alle verplaatsingen, totaal en (voor de fiets) tot 7,5 km, 1991 - 2000 (in %)

	<i>alle afstanden</i>		<i>tot 7,5 km</i>
	<i>autobestuurder</i>	<i>fiets</i>	<i>fiets</i>
1991	28,9	25,4	33,1
1992	29,4	25,8	33,8
1993	29,9	25,2	32,9
1994	28,8	25,4	32,9
1995	29,7	25,8	33,5
1996	30,6	25,1	33,0
1997	30,2	26,0	34,2
1998	31,3	25,0	32,9
1999	31,9	25,5	33,3
2000	32,1	25,7	33,8
2001	32,2	25,6	33,3
2002	32,8	25,4	33,0
2003	32,4	26,4	34,1
2004	32,8	26,0	34,3

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag (CBS) en Mobiliteitsonderzoek Nederland (AVV)



Nederland fietst massaal en onverminderd

Het eerste argument voor het voeren van actief fietsbeleid is dat de fiets een belangrijke plaats inneemt in het vervoerssysteem. Dat kan ook persoonlijker worden geformuleerd: heel veel Nederlanders fietsen en alleen al daarom hebben zij recht op goede voorzieningen. Want inderdaad fietst Nederland massaal en, opmerkelijk genoeg, zijn we de afgelopen jaren onverminderd blijven fietsen – ook al nam het autogebruik sterk toe.

Uit verschillende onderzoeken en metingen in de afgelopen jaren blijkt dat Nederland opvallend trouw is aan de fiets. De belangrijkste maat voor de ontwikkeling van het fietsgebruik is het aandeel in de vervoer-



wijzekeuze. Dit aandeel blijkt al jaren eigenlijk geen ontwikkelingen te vertonen: het schommelt tussen de 25 en 26% van het aantal verplaatsingen. Een goede zaak, want intussen is het autobezit en daardoor het autogebruik wel stevig toegenomen, niet in de laatste plaats door de economische groei van de jaren '90.

Op ritten korter dan 7,5 km bleven mensen de afgelopen jaren fietsen. Wel verplaatsten zij zich ook over steeds meer lange afstanden verplaatsen – met name per auto, want dat zijn ritten die normaal gesproken te lang zijn voor de fiets. Inmiddels lijkt de trend afgezwakt dat er steeds meer langere ritten worden afgelegd. Dat is gunstig voor de fietskansen.

Toch wordt eenderde van de verplaatsingen tot 7,5 km nog met de auto gedaan. Een groot deel hiervan zou per fiets afgelegd kunnen worden.

Fietsen is daarnaast erg belangrijk voor het openbaar vervoer: ongeveer eenderde van de treinreizigers gaat per fiets naar het station. De fiets zorgt er op die manier voor dat het invloedsgebied van een station veel groter is dan wanneer treinreizigers alleen te voet of met de bus zouden komen.

Bereikbaarheid heeft profijt van fietsbeleid

De bereikbaarheid van steden en stadscentra neemt toe als mensen de fiets nemen in plaats van de auto. Een auto heeft, rijdend, namelijk 20 tot 30 keer zoveel ruimte nodig als een fiets. Daarbij komt dat een verkeerslicht in dezelfde tijd zesmaal zoveel fietsers kan verwerken als auto's. In de stad zijn fietsers dan ook vaak sneller. Verder nemen geparkeerde auto's ook nog eens veel meer ruimte in dan geparkeerde fietsen. En tot slot: fietspaden vormen veel minder grote barrières voor andere weggebruikers dan wegen voor autoverkeer, wat gunstig is voor de bereikbaarheid van alle gebieden rond het stadshart.

Lokale economie gedijt bij fietsbeleid

Fietsers en voetgangers geven per winkelbezoek weliswaar maar de helft uit van wat automobilisten uitgeven, maar zij bezoeken de winkelcentra wel veel vaker. Wie fietst in plaats van per auto naar de winkel komt, houdt bovendien weg- en parkeerruimte vrij voor de klanten die wél per auto (moeten) komen. Dat argument komt overigens uit een voor winkeliers onverdachte bron: het eigen Hoofdbedrijfschap Detailhandel. 'Fietsen naar winkels' op pagina 38 vermeldt hier meer over.

Fietsbeleid vergroot maatschappelijke participatie en sociale veiligheid

Fietsen bevordert de zelfstandigheid van met name ouderen en kinderen. Deze leeftijdsgroepen zijn immers het meest afhankelijk van een laagdrempelige (geen rijbewijs nodig!) en goedkope vervoerwijze. Een ander prettig bijeffect van een groter aantal fietsers is dat er grotere sociale veiligheid ontstaat,

in woonwijken en bijvoorbeeld buiten winkeltijden in stadscentra.

Fietsbeleid ondersteunt milieu- en lucht-kwaliteitbeleid

Als de vervangbare autoritten door ongemotoriseerd verkeer overgenomen zouden worden, kan 6% van de autokilometers bespaard worden. De hieruit voortvloeiende milieuwinst is veel groter, aangezien het korte ritten betreft die vervuilerend zijn dan lange ritten. Problemen met luchtkwaliteit in steden worden vooral door het autoverkeer veroorzaakt. Een groter aandeel fietsen helpt dus ook hierbij.

Fietsen bevordert de gezondheid

Investerings in het fietsgebruik willen vergroten, verdienen zich terug als de gezondheidseffecten in aanmerking worden genomen. Dat stelde de Wereld Gezondheids Organisatie in een rapport uit 2002. Zo overlijden in Europa jaarlijks 100.000 mensen vroegtijdig als gevolg van luchtverontreiniging. En het aantal vroegtijdige doden dat verband houdt met te weinig beweging wordt geschat op 600.000 per jaar. Lichaamsbeweging in de vorm van bijvoorbeeld fietsen, vermindert de kans op hartkwalen (mensen die regelmatig fietsen hebben gemiddeld 50% minder kans op een hartaanval), op diabetes, hoge bloeddruk, stress, sommige kankersoorten en problemen die verband houden met overgewicht. Ouderen kunnen het meest profiteren van meer lichaamsbeweging, bijvoorbeeld in de vorm van 30 minuten fietsen per dag. Zelfs een kleine toename in activiteit verbetert de gezondheid van die groep, onder wie zich veel autogebruikers bevinden. Een kleine verschuiving in de vervoerwijze-keuze zou daarom al aanzienlijk schelen in het aantal doden en zieken, aldus de WHO.

Fietzers leven langer

Mensen die regelmatig bewegen, hebben een hogere levensverwachting en leven langer gezond dan inactieve volwassenen. Met matige beweging, zoals wandelen, fietsen, tuinieren of rustig zwemmen, wint een vrouw gemiddeld 1,5 en een man gemiddeld 1,4 jaar. Dit stelt onderzoeker Oscar H. Franco Durán in zijn proefschrift



Cardiovasculaire ziektepreventie. Van meta-analyses tot levensverwachting. Hij promoveerde op 31 augustus 2005 aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Verkeersveiligheid is gebaat bij toename fietsaandeel

Een vergroting van het aandeel fietsers is, in tegenstelling tot wat wel wordt gedacht, zeker niet slecht voor de verkeersveiligheid. De afgelopen decennia vertoonden een sterke daling van de fietsonveiligheid, ondanks de sterke stijging van auto- en fietsgebruik. Zie verder 'Fietsgebruik en verkeersveiligheid versterken elkaar' op pagina 15.



Fietsbeleid werkt en is gewenst

En tot slot, maar niet in de laatste plaats: er bestaat brede maatschappelijke behoefte aan fietsbeleid en fietsbeleid is bovendien effectief. Met relatief beperkte publieke middelen zijn tastbare resultaten te boeken. 'Fietsbeleid werkt' op pagina 11 bespreekt deze resultaten afzonderlijk.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Argumenten'

Fietsbeleid werkt

Fietsbeleid is effectief: een gemeente die inspanningen doet om het fietsgebruik te bevorderen, kan erop rekenen dat na enige tijd de moeite wordt beloond in de vorm van meer fietsers en meer tevreden fietsers. Dat blijkt telkens weer uit onderzoeken de afgelopen jaren. Daar komt nog bij dat er grote behoefte is aan beleid dat het fietsen veraangenaamt en bevordert.

Bovendien zijn maatregelen voor fietsverkeer in verhouding aanzienlijk goedkoper dan verkeersmaatregelen voor auto's of openbaar vervoer. Anders gezegd: fietsbeleid biedt een uitstekende verhouding tussen kosten en opbrengst. Dat moet voor iedere politiek en ambtelijk verantwoordelijke een prettige gedachte zijn.

Fietsbeleid leidt tot meer fietsers – en omgekeerd

Het aantal fietsers in een gemeente blijkt beïnvloedbaar. Natuurlijk, het gemeentebestuur kan niet alle relevante factoren even gemakkelijk sturen. Voor het fietsgebruik in een gemeente is bijvoorbeeld de bevolkingssamenstelling van belang of de bebouwingsdichtheid. Maar met een reeks samenhangende, soms toch betrekkelijk eenvoudige ingrepen kan een gemeente het fietsen daadwerkelijk bevorderen.

Vooraf: zorg voor een aantrekkelijk netwerk van fietsroutes, veilig, direct, met weinig oponthoud en goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen, zoals beschreven in 'Een hoogwaardig en samenhangend fietsroutenetwerk' op pagina 56. In de gemeenten waar dat gebeurt, wordt aantoonbaar meer gefietst. Recent heeft het project 'Fietsbalans' van de Fietsersbond aangetoond dat hoe hoger een gemeente scoort op zaken als directheid van fietsroutes, comfort, hinder, veiligheid en beleid op papier, des te hoger is het fietsaandeel op verplaatsingen tot 7,5 km. Zie verder het Verklaringsmodel op pagina's 17-19.

Een vergelijking toont aan dat in steden met een laissez-fairebeleid het fietsaandeel op de langere termijn minder hard groeit dan in steden met een actief fietsbeleid. Het omgekeerde zal tegelijkertijd ook het geval zijn: als burgers in groten getale de fiets kiezen, zal het gemeentebestuur eerder fietsvriendelijke beleidskeuzes maken.

Fietsbeleid: goed én goedkoop...

Verder is het fietsbeleid ook veel goedkoper dan het beleid voor auto's en openbaar vervoer. Alleen al de aanleg van infrastructuur scheelt een factor 10 in de kosten. Goede autoparkeervoorzieningen zijn vijftienmaal zo duur als goede fietsparkeervoorzieningen. Voor openbaar vervoer geldt dat ook de exploitatiekosten voor een deel door de overheid betaald moeten worden.

Breed draagvlak voor fietsbeleid

Maatregelen voor de fiets en de voetganger kunnen tot slot ook nog op een groot draagvlak rekenen. Sterker: er blijkt grote behoefte aan actief fietsbeleid. Van de Nederlanders vindt 87% dat het ongemotoriseerde verkeer een voorkeursbehandeling moet krijgen boven de auto; 85% vindt dat er meer geld moet worden besteed aan veilige en aantrekkelijke fietsroutes. Die massale steun voor fietsbeleid is helemaal niet verwonderlijk: vrijwel iedere burger is immers op zijn tijd ook fietser.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces'

Integraal verkeersbeleid werkt nog beter

Beleid dat gericht is op een beter fietsklimaat werkt goed, maar dat betekent bepaald niet dat fietsbeleid geïsoleerd moet blijven. Sterker: alleen al uit het oogpunt van kosten is het interessant om fietsmaatregelen in een groter kader te plaatsen. Dat sluit ook aan bij het algemene streven naar integraal in plaats van sectoraal beleid, naar samenhang in plaats van deeloplossingen. Fietsbeleid is het meest effectief en efficiënt als het onderdeel kan vormen van integraal verkeersbeleid, dat op zijn beurt weer nauw samenhangt met het ruimtelijk beleid van een gemeente. Ook andere sectoren, van economie tot onderwijs, kunnen bijdragen aan een fietsvriendelijker klimaat.

Fietsbeleid moet integraal onderdeel zijn van ruimtelijk en verkeersbeleid

Ruimtelijk en verkeersbeleid bestaan niet zelden uit de verdeling van de schaars beschikbare ruimte. Voor maatregelen die het fietsen bevorderen, zullen veelal andere verkeerssoorten wat moeten inschikken. Zeker in steden met historische centra is de ruimte toch al beperkt en kan niet alles tegelijk of naast elkaar. In ruimer opgezette steden is het veel meer mogelijk (maar ook nodig) om zowel fietsen als auto's te faciliteren. Dat alles vraagt om politieke keuzes en om een fietsbeleid dat goed is afgewogen en ingebed binnen het bredere verkeersbeleid. Op zijn beurt hangt het verkeersbeleid weer nauw samen met het ruimtelijk beleid van de gemeente.

Het verband tussen fietsbeleid en (breder) verkeersbeleid is ook direct. Aangetoond is bijvoorbeeld dat de reistijdverhouding tussen fiets en auto een kernvariabele is in de verklaring van het fietsgebruik. Die verhouding kan voor de fietsers verbeterd worden door de fietsroutes sneller te maken, maar natuurlijk ook door de lokale autoroutes langzamer te maken.

Benut vooral ook bestaande infrastructuur voor de fiets

De aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen kan vaak meeliften met andere infrastructurele projecten. Ook

Lokaal fietsbeleid: wie moet wat doen?

dienst ruimtelijke ordening	• planvorming baseren op de fiets
dienst economische zaken	• fietsvoorzieningen bij inrichten bedrijfsterreinen
dienst groen, cultuur, wegbeheer	• mobiele voorzieningen fietsparkeren bij evenementen • ontwikkelen groene fietsroutes • bewegwijzering • aparte aandacht voor de fiets bij verkeerslichtregelingen • promotie fietsgebruik • fietsvoorzieningen bij wegwerkzaamheden • kwaliteitsverbetering fietsroutes en -netwerken • aanvullend onderhoudsprogramma fietsvoorzieningen • strooibeleid bij gladheid (fietser is bij gladheid kwetsbaarder) • klachtentelefoon, informatiepunten
dienst milieu	• fietsgebruik bevorderen bij toekenning vergunningen en bij educatieve activiteiten
dienst bouw- en woningtoezicht	• bevorderen fietsvoorzieningen bij nieuwbouwwoningen, kantoren en bedrijven: stalling, brede entree, douches, kleedruimte • stallingen voor woningen zonder stalling
politie	• opsporings- en aangiftebeleid gestolen fietsen • toezicht op diefstalgevoelige plekken • toezicht op verkeersonveilige situaties
openbaar vervoer	• stallingen bij haltes • fiets mee in bus, tram, metro • voorrangregeling stoplicht voor bus houdt rekening met de fiets
sociale vernieuwing en additionele arbeid	• alle vormen van betaald fietsparkeren • witte-fietsenplannen • bezorgdiensten • fietsreparatie • fietsverhuur
fietsenhandel	• fietsleaseplannen • onderhoudscontracten bedrijfsfietsenparken
bedrijven	• fiets als onderdeel vervoersmanagement
bedrijfsgebouwen	• fietsvoorzieningen in programma van eisen
winkelcentra	• sponsoring stallingen • promotie fietsgebruik • bezorgdiensten
bewoners en buurtwerk	• bewustwordingscampagnes verkeer in de wijk • buurtgerichte fietspromotiecampagnes • stallingsplannen • autoluwe fietsroutes
autoverhuurbedrijven	• stallingsvoorzieningen fietsende huurders • vouwfietsen • autodelen
sport- en ontspanningsverenigingen	• promotie fietsgebruik
scholen	• promotie en educatie fietsgebruik

Bron: Vanzelfsprekend fietsen, Fietzersbond, 1995



dat wordt vergemakkelijkt met integraal verkeersbeleid. 'Financiën en de fiets' op pagina 30 geeft voorbeelden van fietsprojecten die onderdeel zijn van grotere ruimtelijke of verkeersprojecten. Voor een verbetering van het fietsklimaat zijn echter lang niet altijd eigen, speciale fietspaden of -tunnels nodig. Want door bestaande infrastructuur fietsvriendelijker te benutten, kunnen ook met relatief beperkte middelen opmerkelijke resultaten worden geboekt. Dat betekent bijvoorbeeld: zorgen dat er weinig of geen auto's op die wegen rijden en dat de auto's die aanwezig zijn, in ieder geval langzaam rijden. Ook erg effectief is een verkeerslichtenregeling die de fietsroutes veel groen geeft. Vooral een eigen fietsroute-net benadrukken of toch vooral gebruikmaken van bestaande wegen: ook dit is weer een kwestie van politieke afwegingen en keuzes.

Amsterdam: fietsbeleid in samenhang met parkeerbeleid

De fiets heeft de afgelopen jaren enige winst in de Amsterdamse modal split weten te boeken: van 31% in 1986-1991 naar 36% in 1998-2000. Tegelijkertijd nam het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers flink af, overeenkomstig de doelstellingen. Dat is niet het resultaat van fietsbeleid alleen; een stringent parkeerbeleid als onderdeel van een actief ontmoedigingsbeleid voor het autogebruik was minstens evenzeer van belang.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerpen 'Fietsplannen' en 'Verkeersplannen'

Fietsgebruik en verkeersveiligheid versterken elkaar

Ten onrechte wordt nog vaak gedacht dat toenemend fietsgebruik slecht zou zijn voor de verkeersveiligheid. Fietsgebruik en verkeersveiligheid kunnen echter hand in hand gaan, wat wel blijkt uit de steeds gunstiger ongevalsstatistieken voor fietsers in de afgelopen decennia, dwars tegen de stroom van toegenomen auto- en fietsgebruik in. Daarbij vormen fietsers vrijwel geen risico voor andere verkeersdeelnemers, wat ook positief doorwerkt in de verkeersveiligheid.

Fietsen spectaculair veel veiliger geworden

Het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers onder fietsers is sinds 1980 bijna gehalveerd. Deze waargenomen daling moet bovendien worden afgezet tegen de enorme stijging van het autogebruik én van het fietsgebruik (gerekend in door alle Nederlanders afgelegde kilometers) in de afgelopen decennia. Het aantal potentiële confrontaties tussen auto en fiets zou

daarmee, cijfermatig gezien, exponentieel moeten toenemen. Dat maakt de afname van de onveiligheid in feite spectaculair.

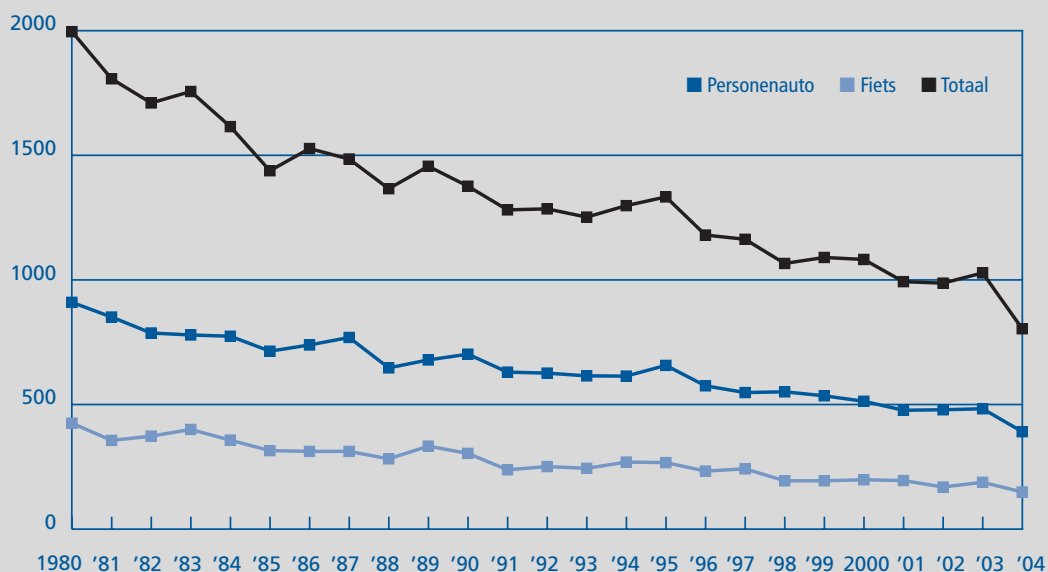
In het algemeen zijn er natuurlijk in de voorbije jaren vele maatregelen genomen die bijdragen aan de verkeersveiligheid voor fietsers – van de instelling van rechts voorrang voor alle verkeer tot de verplichting van de dodehoekspiegel. Ook de brede invoering van het Duurzaam Veilig-principe draagt structureel bij aan verbetering van de verkeersveiligheid.

Gemeenten met veel fietsers blijken het veiligst voor fietsers

Opmerkelijk en belangrijk is dat steden waar veel wordt gefietst het veiligst zijn. Uit een rapport over de Fietsbalans uit 2003 blijkt dat steden met een hoog fietsgebruik per gefietste kilometer veiliger zijn voor de fietser dan steden met weinig fietsers. Een verklaring voor dat gegeven is dat automobilisten in die steden zoveel fietsers tegenkomen, dat ze als vanzelf meer rekening met hen houden. Recent is

Grafiek 1. Verkeersdoden per vervoerwijze (geregistreerde aantallen)

Bron: AVV



deze constatering bevestigd in een vergelijking van 233 Nederlandse gemeenten met meer dan 20.000 inwoners: een hoog fietsgebruik gaat gepaard met een lager veiligheidsrisico voor fietsers.

Fietsen in principe niet minder veilig dan autorijden

Het is waar: het absolute aantal slachtoffers onder fietsers is aanzienlijk groter dan onder andere verkeersdeelnemers. Het klopt ook dat fietsers bij aanrijdingen betrekkelijk kwetsbaar zijn. Maar die enkele gegevens maken fietsen op zichzelf nog niet onveilig. Als de veilige autokilometers op autosnelwegen buiten de berekeningen worden gehouden, blijkt het ongevalsrisico op de fiets voor jongvolwassenen en volwassenen tot middelbare leeftijd lager dan in de auto. Een overstap van autogebruik naar fietsgebruik leidt, als het gaat om verkeersdeelnemers tot 40 à 50 jaar, in Nederland per saldo tot een afname van het aantal verkeersslachtoffers. Zijn het 50-plussers die overstappen van auto naar fiets, dan is er eerder een stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Niet omdat ouderen op de fiets veel meer ongelukken krijgen, maar omdat – waarschijnlijk gerelateerd aan hun gemiddelde fysieke gesteldheid – de ongevallen gemiddeld ernstiger letsel tot gevolg hebben.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Veiligheid', onderwerp 'Cijfers en feiten', en categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Argumenten'

INTERMEZZO

VERKLARINGSMODEL VOOR GEMEENTELIJKE VERSCHILLEN IN FIETSGEBRUIK

Aanleiding

Het fietsgebruik in Nederland is, mondiaal gezien, zeer hoog. Tegelijk zijn er binnen Nederland, vooral op gemeentelijk niveau, duidelijke verschillen. De vraag hoe deze verschillen zijn te verklaren, is vaak gesteld en is ook zeer relevant, omdat het antwoord ook iets zegt over de mate waarin fietsgebruik beïnvloed kan worden door (gemeentelijk) fietsbeleid. Diverse onderzoeken hebben de afgelopen jaren laten zien dat gemeentelijke verschillen in fietsgebruik redelijk goed verklaarbaar zijn en dat fietsbeleid in het geheel aan verklaringsfactoren een niet te verwaarlozen rol speelt. In 2005 is een onderzoek uitgevoerd waarin op de meest gedegen wijze een antwoord geformuleerd is op de vraag hoe gemeentelijke verschillen in fietsgebruik te verklaren zijn en welke rol (elementen van) fietsbeleid en (breder) verkeersbeleid daarbij spelen.

Het verklaringsmodel

In het onderzoek, in opdracht van het Fietsberaad uitgevoerd door Research voor Beleid, zijn 44 factoren in de analyse betrokken. Deze factoren, zeer uiteenlopend van aard, zijn geselecteerd op basis van bestaande kennis over mogelijke factoren die van invloed zijn op fietsgebruik. Uiteindelijk is een verklaringsmodel geformeerd dat uit 11 factoren bestaat:

1. reistijdverhouding fiets-auto (fiets-tijd-autotijd), zoals gemeten in de Fietsbalans;
2. parkeerkosten auto (eurocent/uur), zoals gemeten in de Fietsbalans;
3. aandeel bus, tram, metro in alle verplaatsingen van inwoners (%);
4. oppervlakte bebouwd gebied (hectaren);
5. aandeel jongeren (aantal 10-20 jarigen/inwoner-aantal in %);
6. aandeel eenpersoonshuishoudens;
7. aandeel WW'ers (aantal WW'ers/inwoneraantal);
8. aandeel protestanten (aandeel inwoners die zich protestant noemen/inwoneraantal in %);
9. aandeel islamieten (aandeel inwoners die zich islamiet noemen/inwoneraantal in %);
10. gemiddelde neerslag (gemiddelde jaarlijkse neerslag 1971-2000, drie gemiddelden in mm);
11. mate van reliëf (0 of 1).

Het model is daarmee een samenstelling van verkeerskundige en ruimtelijk-economische, maar ook demografische, culturele en geografische factoren.

Als 'te verklaren variabele' als indicator voor fietsgebruik, is uiteindelijk gekozen voor: het gemiddelde over 2000-2003 van het aantal verplaatsingen per fiets per persoon/inwoner en per dag. Voor geheel Nederland ligt dit op ca. 0,80 fietsverplaatsingen (namelijk ruim 25% van de 3,15 die al vele jaren het gemiddelde is van het aantal verplaatsingen per Nederlander per dag).

In formulevorm ziet het model er als volgt uit (B-coëfficiënten afgerond):

Fietsgebruik (aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag) = 1,224 - 0,18 reistijdverhouding + 0,0025 parkeerkosten - 0,023 BTM - 0,000033 opp. bebouwd gebied + 0,037 jongeren + 0,0081 eenpersoonshuishoudens - 0,010 WW'ers + 0,0024 protestanten - 0,027 islamieten - 0,00071 neerslag - 0,324 reliëf

Toelichting

De tabelformule laat in de eerste plaats de richting zien van de invloed die een variabele heeft op het fietsgebruik. Als het aandeel islamieten hoger is, is het fietsgebruik lager. Hetzelfde geldt voor reliëf, aandeel WW'ers, aandeel BTM, oppervlakte bebouwd gebied, hoeveelheid neerslag en reistijdverhouding fiets/auto. Het aandeel jongeren 10-20 jaar, eenpersoonshuishoudens, parkeerkosten auto en aandeel protestanten hebben juist een positieve invloed op het fietsgebruik.

Daarnaast laat de formule ook iets zien van het gewicht van de factoren, van de mate waarin verschillen en veranderingen invloed hebben op het fietsgebruik. Enkele voorbeelden:

- De reistijdverhouding fiets-auto ligt in veel steden ergens tussen 0.8 en 1.1. Het verschil (0.3) is zo'n beetje de maximale invloed die deze factor op het fietsgebruik kan uitoefenen – of heeft uitgeoefend. Vermenigvuldigd met de coëfficiënt van deze factor (- 0,18), krijg je de marge waarin de invloed van deze reistijdverhouding ligt: 0,054 ten opzichte van die 0,80 van het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. Een stad met een voor de fiets zeer slechte reistijdverhouding (1.1) zal met een langjarig (integraal!) beleid misschien die zeer goede reistijdverhouding van 0.8 kunnen bereiken, en daarmee dan naar verwachting het fietsgebruik doen stijgen van bijvoorbeeld 0,775 naar 0,825 fietsverplaatsingen per persoon per dag. Dat zal, ervan uitgaande dat het totale aantal verplaatsingen per persoon niet verandert (en dat gebeurt al decennialang niet), een stijging van het fietsaandeel betekenen van 24,6% naar 26,2%.

- De parkeerkosten voor de auto, zoals in de Fietsbalans gemeten, liggen in de duurste steden op een niveau van boven de 50 eurocent per uur. Ook zijn er veel gemeenten waar langparkeren nog gratis is: 0 cent. Deze praktijkmarge van 50 cent per uur staat in het model voor een verschil van $(0,0025 \times 50)$ 0,125 in het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag; in het algemeen dus het verschil tussen 0,72 en 0,86 fietsverplaatsingen, ofwel het verschil tussen 22,8% en 27,3% fietsaandeel in de modal split.

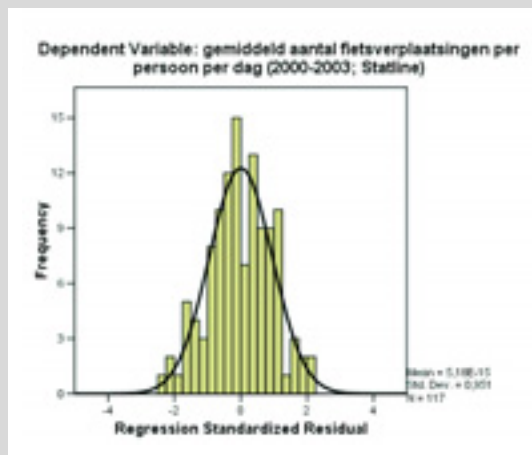
- Wel of geen geaccidenteerd terrein in het bebouwde gebied staat in het model (want een score van 0 of 1) voor een marge van 0,324: 22,8% of 28,0% fietsaandeel in de modal split van de gemiddelde Nederlandse gemeente.

Grote verklaringskracht

Het verklaringsmodel van deze 11 factoren heeft, in statistische termen de 'verklaringskracht' ervan benoemend, een R^2 van 0,726. Dit betekent dat bijna 73% van de variantie in het fietsgebruik tussen gemeenten wordt verklaard door deze factoren. Dat is hoog en we kunnen dus spreken van een model met een grote verklaringskracht.

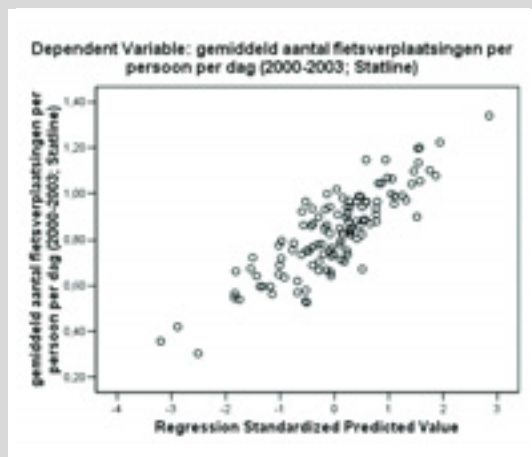
Als we voor elke gemeente de met deze formule voorspelde waarde vergelijken met de werkelijke waarde, dan krijgen we voor de verschillen (residuen) de volgende verdeling:

Figuur 1



We zien dat de residuen bij benadering normaal zijn verdeeld met een gemiddelde van vrijwel 0. Dit betekent dat het model statistisch adequaat is voor deze data. Als we de voorspelde waarde volgens bovenstaande formule uitzetten tegen de werkelijke waarde, krijgen we het volgende beeld:

Figuur 2



Hieraan is te zien dat het model een goede voorspeller is van het feitelijke fietsgebruik: de puntenwolk is

langgerekt zonder punten die ver van de diagonaal liggen. Een goede voorspeller en dus een goede 'verklarder' van het huidige fietsgebruik per gemeente.

Belang van het model

De grote verklaringskracht van dit model maakt duidelijk dat we inmiddels in Nederland een zodanige kennisontwikkeling over fietsgebruik hebben, dat we gemeentelijke verschillen heel goed kunnen verklaren. Hierdoor kan die kennis natuurlijk ook goed gebruikt worden in beleidskeuzes. Duidelijk is ook dat het fietsgebruik verklaard kan worden met een set tamelijk 'harde' factoren, die vaak een helder en direct verband hebben met fietsgebruik. Tegelijk is er ook een deel van de verschillen in fietsgebruik dat niet met het model verklaard kan worden (de 27% niet-verklaarde variantie).

Het model maakt ook duidelijk dat fietsbeleid niet alles is, maar ook niet niks. Keuzes in het verkeersbeleid spelen zeker een rol (reistijdverhouding auto-fiets, kosten autoparkeren, aandeel BTM), maar kunnen lang niet alle verschillen in fietsgebruik verklaren. Met pure verkeersbeleidfactoren kan zo'n 40% van alle verschillen verklaard worden, zo bleek toen in dit onderzoek tussentijds ook enkele modellen met alleen die factoren van verkeersbeleid geconstrueerd werden.

Research voor Beleid, Verklaringsmodel voor fietsgebruik op gemeentelijk niveau, Leiden 2005 (te downloaden van www.fietsberaad.nl, onder 'Publicaties').

ORGANISATIE, PLAN EN PROCES

Een analyse van het – nogal uiteenlopende – fietsbeleid in de vier gemeenten Almelo, Amsterdam, Etten-Leur en Steenwijk toonde een opmerkelijke overeenkomst. Er bleken voor goed fietsbeleid vier belangrijke aspecten nodig te zijn:

1. inhoud: er moet een goed fietsbeleidsplan met een duidelijke agenda liggen;
2. politieke steun: als die er is, loopt het goed;
3. budget: om in ieder geval een deel van de agenda te kunnen uitvoeren;
4. organisatorische inbedding: als het fietsbeleid goed is ingebed in de hele gemeentelijke organisatie, hoef je als ambtenaar niet zelf alle projecten en processen in de gaten te houden.

Dit hoofdstuk gaat over de vraag: Hoe richt je het fietsbeleid in? Aan de orde komen de organisatie van fietsbeleid, de vereiste visie, het draagvlak, de planvorming en tot slot, maar niet onbelangrijk, de financiën.



Fietsbeleid in de organisatie

Op welke plaats in de gemeentelijke organisatie moet het fietsbeleid precies worden ondergebracht? Dat is een minder interessante vraag dan het lijkt. Want het belangrijkste is eigenlijk dat er überhaupt mensen verantwoordelijk zijn voor het fietsbeleid, waar zij ook in het ambtelijk apparaat mogen zitten. Daarna is het van belang dat er niet slechts één medewerker is of blijft, die aandacht heeft voor de fiets. Fietsbeleid, het is vaker gezegd, moet immers integraal onderdeel zijn van ruimtelijk en verkeersbeleid. Daarom ook is vooral de informele organisatie van onschatbare waarde: fietsbeleidsmakers zullen moeten netwerken binnen en buiten de organisatie, over de grenzen van afdelingen en beleidsterreinen heen.

Zoveel organisaties zoveel plekken voor fietsbeleid

Fietsbeleid kan op tal van plekken zijn ondergebracht, zoals bij een afdeling Verkeer, binnen een sector Ruimte of bij de dienst Openbare Werken. Elke plek heeft zo z'n voor- en nadelen. Een sterke relatie met bijvoorbeeld ruimtelijk beleid betekent al snel een zwakkere relatie met andere aanpalende beleidsterreinen. Een plaats in de beleidsafdelingen werpt al snel een barrière op voor uitvoerende afdelingen. Het is dan ook van groot belang om, niet alleen en niet vooral via de formele organisatiestructuur, relaties te leggen en te onderhouden met alle relevante delen van de gemeentelijke organisatie.

Ook zullen er in Nederland geen twee mensen zijn die zich op precies dezelfde manier met fietsbeleid bezighouden. De taakomschrijvingen verschillen, de organisaties verschillen en vooral: de gemeenten en de opgaven zijn niet hetzelfde. Grotere gemeenten en provincies hebben soms een eigen fietscoördinator, maar meestal is dat niet het geval. De aanwezigheid van een fietscoördinator kan voordelen hebben – een duidelijke positie van het fietsbeleid – maar zeker ook nadelen – het gevaar dat collega's geen aandacht aan fietsvoorzieningen besteden.



Utrecht, Roosendaal en Apeldoorn vergeleken

De fietscoördinator van de gemeente Utrecht maakt deel uit van de afdeling Verkeer & Vervoer binnen de dienst Stadsontwikkeling. Zijn taken zijn zowel beleidsmatig – het fietsbeleid – als verkeerskundig – de infrastructuur. Binnen deze laatste taak wordt projectmatig gewerkt en daarbij treedt de fietscoördinator ook op als projectleider. Verkeer & Vervoer stelt programma's van eisen op, maakt zogeheten functionele ontwerpen en begeleidt de inspraak. Daarna wordt het project verder uitgewerkt door het Ingenieursbureau van de dienst Stadsbeheer. In Roosendaal is het onderwerp 'verkeer' een van de vele thema's in de sector Stadsontwikkeling en Beheer (SOB). Er is geen aparte fietscoördinator. Binnen de afdeling Beleid houden enkele personen zich bezig met verkeer; een niet vaststaand deel van hun tijd is gewijd aan fietsbeleid. Zo ook binnen de afdeling Beheer. In Apeldoorn functioneert de Dienst Milieu, Mobiliteit en Openbare Ruimte. De fietscoördinator is ondergebracht in de afdeling Mobiliteit. Verder is er fietsbeleid in fasen van uitvoering en beheer in de afdeling Wegen en Riolerings. De fietscoördinator is de helft van de tijd met beleid bezig, maar ook anderen, in projecten, werken in zekere mate aan fietsbeleid.



Fietsbeleidsmakers moeten netwerken, ook bij collega's

Telkens weer en steeds meer blijkt dat de gemeentelijke fietsambtenaar er niet komt met alleen verkeerskundige kennis en ervaring; het beleidsproces is terdege van belang. Uit een enquête bleek dat gemeenteambtenaren vooral worstelen met de beleidsorganisatie. Hoe krijg je voldoende politieke steun? Hoe krijg je voldoende budgetten beschikbaar? Hoe krijg je voor elkaar dat andere afdelingen het fietsbeleid niet in de wielen rijden?

Niet voor niets wordt op verschillende plaatsen in deze Beleidswijzer een pleidooi gehouden voor integraal beleid: fietsbeleid staat niet los van ruimtelijke ordening of van het overige verkeersbeleid. Dat betekent ook dat wie zich (mede) met fietsbeleid bezig houdt, veelvuldig over de schutting moet blijven kijken en vroeg aan tafel moet schuiven met stedenbouwkundige en ruimtelijke projectleiders, met planologen en met (andere) verkeerskundigen.

De ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor fietsbeleid of fietsvoorzieningen zijn overigens lang niet altijd verkeerskundigen. In bijvoorbeeld Zeeland is maar 25% van de verkeersambtenaren verkeerskundige en

komt 40% van de mensen die met de fiets bezig zijn uit de toeristisch-recreatieve sector. Kleinere gemeenten (onder 25.000 inwoners) hebben maar zelden een verkeerskundige in dienst.

Zeeuwse fietscoördinator deelt kennis

De fietscoördinator van de provincie Zeeland opereert geïntegreerd in de provincie-organisatie en is betrokken bij het totale provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Het is voor hem naar eigen zeggen soms lastig binnenkomen bij gemeenten, niet zozeer omdat hij fietsgebruik propageert, maar meer omdat hij wordt gezien als de provincie die een gemeente wel eens even zal vertellen hoe het moet. "Dat probeer ik dan altijd om te keren: ik kom juist kijken wat de behoeften zijn bij jullie lokale doelgroep. Jullie kunnen óns gebruiken, niet alleen vanwege de centen, maar ook voor de kennis."

Vinger aan de pols bij de uitvoering

Fietsbeleid moet uiteindelijk worden vertaald in concrete maatregelen, veelal op straat. Als een fietscoördinator of beleidsambtenaar niet zelf verantwoordelijk is voor de uitvoering (en bij grotere gemeenten is een scheiding tussen beleid en uitvoering vaak noodzakelijk), zal hij nauwe contacten met de uitvoerende dienst moeten onderhouden. Op die manier wordt gezorgd voor de zo noodzakelijke wederzijdse afstemming tussen theorie en praktijk en tussen beleid en uitvoering.

Netwerken, ook extern

Niet alleen binnen de eigen organisatie moeten fietsbeleidsmakers uitgebreide contacten onderhouden. Om effectief kennis en ervaringen te kunnen uitwisselen, zijn ook externe contacten van belang. Dat betekent regelmatig overleg met andere gemeenten, met provincies, maar ook met organisaties als de Fietzersbond en 3VO.

Wat doet een beleidsmedewerker fiets?

Waar houdt een beleidsmedewerker fiets in een grote gemeente zich mee bezig? Als voorbeeld beschreef het periodiek Fietsverkeer een paar jaar geleden de werkzaamheden van een Amsterdamse beleidsmedewerker fiets op de afdeling Strategie en Beleid (60 medewerkers)

van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV). Deze medewerker was betrokken bij de totstandkoming van een algemeen Communicatieplan Fiets en een marketingplan voor het fietsparkeren voor de gemeentelijke fietsparkeerorganisatie CFA. Daarnaast werkte hij aan de Beleidsnota Hoofdnet Fiets – over het hoofdfietsroutenetwerk –, aan het Jaarplan Fiets 2003 en aan de ontwikkeling van het Amsterdamse structuurplan, fietsparkeren en onveiligheid. Ook minder beleidsmatig werk stond op zijn agenda: reageren op de vragen, suggesties en klachten die via de website binnenkomen en de verzoeken afhandelen van, veelal buitenlandse, delegaties om een toelichting te geven op het Amsterdamse fietsbeleid.

En dan waren er nog de vele vergaderingen: niet alleen het fietsoverleg binnen de eigen dienst, maar ook het afstemmingsoverleg met de stadsdelen en het overleg in het stedelijk Platform Fiets, waarin de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, de Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en de Fietzersbond elkaar informeren over fietsbeleid. Voor de uitvoering van het beleidswerk is de relatie met de Dienst Ruimtelijke Ordening van belang: daar werken de verkeerskundig ontwerpers. Bij de Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling zit daarom een 'contactpersoon fiets', net als bij de bestuursdienst. Tot slot overlegde en adviseerde de Amsterdamse beleidsmedewerker indertijd ook over de plaats van de fiets in grootstedelijke projecten als IJburg, de Zuidas en Amsterdam CS.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Draagvlak en organisatie'

Stabiele visie als basis voor fietsbeleid

Het startpunt van effectief fietsbeleid ligt in een heldere eigen visie op doelen en aanpak. Een dergelijke fietsvisie moet de hoofdkeuzes zijn die het beleid steeds kan blijven volgen. Daartoe moet die visie door de decennia heen wel consequent worden vastgehouden, zo tonen de succesvolle voorbeelden. Toch moet er regelmatig evaluatie plaatsvinden om de effecten van inmiddels getroffen maatregelen te toetsen.

Ontwikkel een fietsvisie: kansen, doelen en keuzes

Er bestaat geen blauwdruk voor effectief fietsbeleid. Steden verschillen, lokale culturen verschillen, geen gemeente heeft precies dezelfde achtergrond als een andere. De steden met het meest succesvolle fietsbeleid hebben allemaal een andere strategie. De overeenkomst is echter dat ze een uitgesproken strategie, een onderliggende visie hebben.

Een goede en bruikbare fietsvisie geeft antwoord op vragen als: Wat willen we in onze gemeente uiteindelijk bereiken op fietsgebied en waarom? Welke mogelijkheden en beperkingen zijn er, in het algemeen, maar vooral ook specifiek voor deze gemeente? Wat zijn de belangrijkste keuzes en afwegingen voor de komende jaren die daaruit voortkomen? En ook, met het oog op de zo noodzakelijke integrale benadering: Hoe past dit geheel in het overige beleid, en omgekeerd? Dat alles moet resulteren in een helder en stevig verhaal, dat gedurende een lange periode houdbaar blijft.

Leeuwarden: gezond pragmatisme

Doe meer met bestaande middelen en geef de fietser zoveel mogelijk vrij baan. Die pragmatische visie leidde in Leeuwarden tot een gezond fietsklimaat. Zo werden de straten van het autoluwe centrumgebied zodanig ingericht, dat de auto er zonder problemen weer in kan als het autoluwe beleid nog eens herroepen mocht worden. Die ingebouwde flexibiliteit van de herinrichting verkleinde de weerstand ertegen. Ook worden voetgangers en fietsers niet krampachtig gescheiden.

Consequent volhouden, decennialang

Op basis van een krachtige fietsvisie kan voor de opeenvolgende collegeperiodes steeds een samenhangend en continu fietsbeleid worden opgesteld, met de bijbehorende uitvoeringskalender. Doorslaggevend blijkt te zijn dat ambtenaren en bestuurders de visie gezamenlijk delen en er ook aan vasthouden, gedurende 10, 20 jaar of nog langer. Dankzij zulk consistent en ongewijzigd beleid kunnen ook grotere en meer ambitieuze doelen worden bereikt. Die kosten nu eenmaal tijd. In de praktijk is ambtelijke continuïteit een niet te onderschatten factor voor de continuïteit van beleid. Een fietscoördinator die langdurig die functie behoudt, kan bij de wisseling van de politieke wacht de hoofdkoers helpen vasthouden. Niet zelden is het goede fietsklimaat in een gemeente voor een groot deel te danken aan een of meer toegewijde beleidsmedewerkers die zich gedurende een belangrijk deel van hun loopbaan voor het lokale fietsbeleid inzetten.



Groningen: succes door langdurige beleidskeuzes

Groningen geldt in binnen- en buitenland als een van de belangrijkste fietssteden. Dat succes kan met name worden verklaard uit de mix van beleid, samenhang en continuïteit. De gemeente voert een breed fietsbeleid, dat stevig is ingebed in het hele verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast richt het ruimtelijk beleid zich al decennialang met visie vasthoudend op een compacte stad, waardoor de bewoners veel activiteiten goed per fiets kunnen bereiken. Het sterke fietsbeleid in Groningen is daarmee vooral het resultaat van langdurige beleidskeuzes en het gevolg

van een zorgvuldig opgebouwd draagvlak. Aan dat beleid heeft de gemeente twee, drie decennia lang vanuit een duidelijke visie en vasthoudend gewerkt, maar wel openstaand voor nieuwe ontwikkelingen. Die consistente maar open benadering heeft gezorgd voor het brede en stevige bestuurlijke, ambtelijke én maatschappelijke draagvlak.



Zwolle: de fietser een eigen plaats in het verkeer

De lijn uit het Fietsverkeersplan uit 1978 karakteriseert nog steeds het Zwolse beleid. Zo staat het er, in de onmiskenbare woordkeuze van die tijd: 'Gepleit wordt voor het realiseren van een fietsrouteplan waarin tracés worden aangeboden met een hogere kwaliteit voor het fietsverkeer dan op de overige wegen, dit met als doel de fietser een eigen plaats in het huidige en toekomstige verkeersgebeuren te geven.' Tegelijk wordt nagestreefd dat 'de belangrijkste verbindingen bij voorkeur niet samenvallen' met tracés voor autoverkeer. Hoofdfietsroutes moeten zoveel mogelijk losstaan van hoofdwegen en met fietsvriendelijke verkeersregeling over drukker kruispunten worden geleid.

Enschede: autostructuur als onderlegger

Enschede gebruikt al sinds de jaren '70 de autostructuren als aangrijpingspunt voor fietsbeleid. Stap voor stap wordt de stad daarmee aantrekkelijker gemaakt voor langzaam verkeer. Enschede koos in 1975 als eerste voor een voetgangersgebied en maakte een aantal straten autovrij, waaronder de Oude Markt. De buitenste ring is de singeling, die al in de jaren '30 werd gerealiseerd. Op die sin-



gelring kruisen vanuit alle windrichtingen de radialen. De volgende stap was de centrumring voorbehouden aan bestemmingsverkeer en binnen de singelring het doorgaande verkeer weren. Ook is er een knip voor het autoverkeer gemaakt. Over het Stationsplein, aan de noordkant van het centrum, reed nog niet lang geleden het doorgaande noord-zuidverkeer. Nu is het een helemaal opnieuw aangekleed plein, waarop alleen bussen en fietsen hun weg vinden.

Evaluatie, het stiefkindje van de beleidscyclus

Als het goed is, doorloopt het gemeentelijke beleidsproces een doorgaande cyclus. Van behoeftesignalering en analyse naar beleidsformulering, besluit en uitvoering. Daarna vindt evaluatie plaats, op basis waarvan wellicht weer behoeften worden gesignaleerd. Van oudsher bestaat er echter voor evaluatie niet veel politiek enthousiasme. Het kost al moeite om, als een besluit eenmaal is genomen, de bestuurlijke aandacht nog vast te houden voor de uitvoering – en daarna lijken helemaal weinigen nog belang te hebben bij effectmeting. Wellicht wordt evaluatie nog te veel gezien als afrekenen: pottenkijkers die nog even komen kijken of het wel zo'n goed besluit was?

De laatste jaren keert het tij overigens. Mede onder invloed van het dualisme begint het begrip 'rekenschap' een steviger plaats te krijgen in het openbaar bestuur.

Evaluatie noodzakelijk, ook als argument voor voortzetting van beleid

Evaluatie is natuurlijk wel van belang. Uit een evaluatie kan blijken dat een maatregelen effectief is en dat zo'n maatregel dus elders, of later, het herhalen waard is.



Maar vooral kan het informatie opleveren voor nieuw, gewijzigd of aanvullend beleid. Zo zou de evaluatie van een nieuwe fietsroute naar een recreatiegebied aan het licht kunnen brengen dat die zeer succesvol is en dat er nu veel meer fietsenstallingen nodig zijn. Dat is dus een bevestiging van het gevoerde beleid en input voor aanvullend beleid.

In de verkeerskunde is er een lange traditie van de vinger aan de pols houden. Kwantitatieve monitoring vindt sinds jaar en dag plaats aan de hand van verkeerstellingen en -metingen. Voor goed onderbouwd fietsbeleid blijven zulke metingen onmisbaar. Ook worden in veel gemeenten periodiek of incidenteel kwalitatieve onderzoeken gedaan: tevredenheidsenquêtes of omnibus-onderzoeken. Van zulke onderzoeken kunnen fietsbeleidsmakers eveneens profiteren.

Goed fietsbeleid en evaluatie gaan samen

Het is opvallend dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik en een langjarig goed fietsbeleid, de kennis over het fietsgebruik en over de effecten van de genomen maatregelen vaak ook relatief groot is. Wellicht een kip-en-ei-kwestie, maar dat doet weinig af aan de constatering. Bijvoorbeeld Groningen, Zwolle en Veenendaal hebben bovenmatig veel inzicht in de ontwikkeling van aantallen fietsers (ook onderscheiden naar tijdstip) op alle routes van het netwerk. Men besteedt er ook tijd en geld aan om die gegevens steeds weer te verzamelen en te analyseren.

Fietsbalans onderzocht stand van zaken lokaal fietsbeleid

Er zijn inmiddels verscheidene meetmethodieken ontwikkeld om te zien hoe effectief het gehele fietsbeleid in een bepaalde gemeente is. Het bekendste in Nederland is de Fietsbalans, een benchmark-onderzoek dat vanaf 2000 door de Fietsersbond is uitgevoerd met subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Fietsbalans was een methode om een globaal beeld te krijgen van het fietsbeleid in een gemeente, van de sterke en zwakke punten. Daarnaast konden de prestaties vergeleken worden met andere gemeenten. Gemeenten hoefden voor de Fietsbalans zelf slechts een enquête over het geformuleerde beleid

in te vullen. De overige gegevens kwamen onder andere uit een tevredenheidsenquête onder fietsers, uit CBS-bestanden en uit de inzet van een meetfiets. De uiteindelijke scores voor elk van de tien gemeten aspecten werden in een rapport voorzien van aanbevelingen, gebaseerd op gegevens en ervaringen uit vergelijkbare gemeenten. De Fietsbalans legde overigens een sterk accent op resultaten en effecten en had maar summiere aandacht voor de beleidsorganisatie en maatregelen.

Naast de Fietsbalans is er met name ook de Bicycle Policy Audit, kortweg BYPAD, een door de Europese Gemeenschap gefinancierd project. Deze uitgebreide methode is sterk gericht op het fietsbeleid zelf en minder op de resultaten en effecten ervan.

Fietsbalans hield groot deel van Nederland tegen het licht

De Fietsbalans was erg nuttig voor het fietsbeleid in Nederland. In totaal is voor 130 gemeenten, verspreid over heel Nederland, een Fietsbalans opgesteld. Ruim een kwart van alle Nederlandse gemeenten was bij het project betrokken, waaronder nagenoeg alle 50.000-plus-gemeenten. Ruim de helft deed mee op eigen initiatief. Een opvallend onderdeel van de Fietsbalans was de praktijkmeting met een geavanceerde meetfiets. Dit speciaal ontwikkelde meetrijwiel bracht in beeld wat een fietser werkelijk ervaart: omrijafstanden, verkeers- en geluidshinder, comfort van het wegdek en reistijd-verhouding fiets-auto.

De impact van de Fietsbalans is goed te zien aan de hoeveelheid gemeenten waar de resultaten op politiek niveau zijn beland. In 42% van de deelnemende gemeenten was er een politieke behandeling (in gemeenteraad of raadscommissie) van de Fietsbalans. Bij 72% van de gemeenten werd de wethouder bereikt, direct of via ambtenaren.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerpen 'Politieke keuzes' en 'Verkeersplannen', en, wat betreft evaluatie, 'Benchmarking'

Draagvlak voor fietsbeleid

Fietsbeleid moet gaan leven, zowel bij de politiek als bij de burger. Maatschappelijk én bestuurlijk draagvlak zijn onmisbaar voor succesvol fietsbeleid. Consistent fietsbeleid vraagt nu eenmaal geld en brengt soms lastige keuzes met zich mee. Een voorstel om bijvoorbeeld ruimte voor autoverkeer te beperken ten gunste van de fiets, mobiliseert moeiteloos een fikse tegenstand. 'Draagvlak' mag tegenwoordig een populair begrip zijn, het is bepaald niet iets dat met een druk op de knop kan worden gerealiseerd. Politieke en maatschappelijke steun moeten zorgvuldig verworven worden en vergen blijvende aandacht en goed onderhoud.

Fietsbeleid op de politieke agenda krijgen – en houden

Wil fietsbeleid tot stand komen, dan zal het eerst op de politieke agenda moeten staan. Er is nog weinig literatuur over de processen die ertoe kunnen leiden dat bepaald beleid wordt omarmd, rekening houdend met de verschillen tussen gemeenten en politieke culturen. Structureel onderzoek daarnaar ontbreekt. Toch kan een aantal aanbevelingen wel gedaan worden.. In ieder geval is het nodig dat, zoals hiervoor al aangegeven, een robuuste visie wordt ontwikkeld. Voor een dergelijke visie is maatschappelijke inbreng van belang: participatie van bewoners en andere belanghebbenden en overleg met bijvoorbeeld de Fietsersbond. Verder zal de fietsbeleidsmedewerker of fietscoördinator moeten werken aan bewustwording bij de eigen gemeentelijke collega's.

Evenzeer is het noodzakelijk dat ambtenaren die noodzaak van fietsbeleid overtuigend onder de aandacht van de verantwoordelijke bestuurders weten te krijgen. Een positieve benadering, die nadruk legt op de kansen, kan dat ondersteunen. Een bestuurder zal daarbij zicht willen krijgen op het te verwachten proces: is er ruime bijval te verwachten of juist weerstand, en vanuit welke hoeken? Daar kan een beleidsmedewerker bij helpen door een krachtenveldanalyse op te stellen.

Zoals in de vorige paragraaf al is onderstreept, is continuïteit van het beleid noodzakelijk om de gewenste

doelen te bereiken. Om fietsbeleid op langere termijn op de politieke agenda te houden, is daarom langdurige aandacht nodig, niet slechts een eenmalige ambtelijke en bestuurlijke inspanning.

Collegeprogramma: belangrijk, maar niet meer dan richtinggevend

Fietsverkeer heeft baat bij een stevige plaats van het fietsbeleid in het gemeentelijk beleid. Beleid staat in nota's, maar het moet vooral in de hoofden zitten, zo blijkt. Neem het collegeprogramma van een gemeente, waarin de coalitiegeenoten op hoofdlijnen vaststellen welk beleid ze de komende 4 jaar gaan voeren en hoe ze dit denken te realiseren. Het zal duidelijk zijn dat het fietsbeleid hier een goede plaats in moet krijgen, al was het maar als basis voor de eropvolgende gemeentelijke begrotingen. Toch blijkt uit onderzoek tegelijkertijd dat het collegeprogramma niet allesbepalend is. Tekstpassages hebben in de praktijk niet direct tot gevolg dat gedane beloften ook worden nagekomen. Een eerder vastgestelde structuurnota en het verkeers- en vervoersplan, als basis voor fietsnota's en uitwerkingsplannen, zijn net zo goed van invloed op het fietsbeleid.

Hoe minder draagvlak, hoe duidelijker het collegeprogramma moet zijn

Eens in de 4 jaar is er dus een bijzondere gelegenheid om fietsbeleid een plek te geven op de politieke agenda: bij het opstellen van het collegeprogramma. Maar wat voor soort tekst dat programma moet bevatten, is afhankelijk van de lokale politieke situatie. Kortweg komt het erop neer: hoe minder draagvlak, hoe groter de noodzaak tot duidelijkheid in het collegeprogramma. Gemeenten waar het draagvlak voor de fiets groot is, hebben meestal een fietsnota of uitvoeringsplan, waarnaar in het collegeprogramma kort verwezen kan worden. In gemeenten met redelijk draagvlak mogen tekstpassages niet te algemeen zijn, maar toch wel zo algemeen dat ze ruimte laten voor nieuwe initiatieven. Daarentegen is het voor gemeenten met een gering draagvlak belangrijk duidelijk te formuleren wat het college op het gebied van fietsbeleid van plan is. Alleen is er het dilemma dat juist een gemeente die

niet welwillend tegenover fietsbeleid staat, vage tekst-passages formuleert. In die gemeenten moet dus extra worden aangedrongen op concrete initiatieven en beleidsvoornemens.

Bereiken wie je bereiken kunt

Als in Etten-Leur een fietspad moet worden aangelegd, doen de ambtenaren er alles aan om de burgers bij de uitvoering te betrekken. Hun aanpak komt naar eigen zeggen voort uit de oprechte overtuiging dat je burgers inzicht moet geven in de besteding van gemeenschapsgelden. De gemeente doet er in elk geval alles om het de belanghebbenden naar de zin te maken. Maar niet iedereen praat mee, zoals de fietser die iedere dag gebruik wil maken van het aan te leggen fietspad of de bewoner uit de aangrenzende wijk die in de toekomst minder last van verkeershinder zal hebben. De ambtenaren geven toe dat het niet gemakkelijk is dit soort belanghebbenden te bereiken.

Meer informatie: *Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Draagvlak en organisatie'*

Planvorming

Gesteund door politiek en maatschappelijk draagvlak kunnen plannen worden ontwikkeld. Deze Beleidswijzer gaat verder niet diep in op de planvorming van fietsvoorzieningen, want daar zijn enkele toegespitste en diepgaander uitgaven voor beschikbaar. De plannen moeten zich overigens niet beperken tot het ontwikkelen en onderhouden van een fietsroutenetwerk, hoe belangrijk dat ook mag zijn. Zoals eerder vermeld is fietsbeleid zelf breder en moet het ingebed zijn in het verkeers- en ruimtelijk beleid van de gemeente.

Fietsroutenetwerk werkzaam als onderdeel van breder beleid

Het is belangrijk de kwaliteit van het fietsroutenetwerk te verbeteren, dat zal in iedere fietsvisie staan. Met een samenhangend netwerk op verschillende schaalniveaus kunnen fietsers veilig, comfortabel en met zo min mogelijk omwegen hun bestemmingen bereiken. Verbeterde infrastructuur blijkt niet alleen bestaande fietsers goed te bedienen, maar kan ook



in zekere mate het fietsgebruik bevorderen. Toch leidt het op zichzelf niet tot een blijvende groei van het fietsgebruik en een daling van het autogebruik. Daarvoor is een gelijktijdige uitvoering van push- en pullbeleid noodzakelijk. Bij zulk breder beleid hoort een verbetering van het totale pakket aan fietsvoorzieningen, waaronder fietsparkeervoorzieningen.

Fietsrouten netwerk Delft: eenmalig effectief

In de jaren '80 richtte de gemeente Delft een grootschalig nieuw fietsrouten netwerk in, en werd er in een klap beroemd mee. Bijzonder was onder meer dat er een consequent hiërarchisch netwerk was ontwikkeld van buurtroutes, wijkroutes en stedelijke routes. Volgens een eerste evaluatie in 1987 was in de wijken waar de meest complete voorzieningen waren aangelegd, door de komst van het Delftse netwerk het fietsgebruik met ongeveer 7% toegenomen. Ook de verkeersveiligheid bleek gunstig beïnvloed. Zes jaar later werd opnieuw gemeten. Toen bleek dat de eerdere toename van het fietsgebruik een eenmalig effect geweest was van de aanleg van het fietsrouten netwerk: er wordt niet stéeds meer gefietst. De les die men leerde: fietsbeleid moet integraler dan alleen een netwerk...

Fietsvoorzieningen realiseren? Dan Leidraad Fietsparkeren en Ontwerpwijzer

Voor het ontwerpen van fietsvoorzieningen is er een rijke hoeveelheid normen en richtlijnen beschikbaar, vooral vanuit CROW. Belangrijke hulpmiddelen bij het realiseren van goede fietsvoorzieningen zijn de twee eerdere handboeken over fietsvoorzieningen van CROW: de Leidraad Fietsparkeren uit 2001 en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer uit 2006. In deze Ontwerpwijzer, waarvan de eerste versie sinds 1993 veel wordt gebruikt, is alle kennis over realisatie en onderhoud van fietsvoorzieningen te vinden.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Fietsplannen'; de aanbevelingen en richtlijnen in CROW-publicatie 234, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, en CROW-publicatie 158, Leidraad Fietsparkeren



Financiën en de fiets

Fietsbeleid is vaak een kwestie van aandacht, maar het kost natuurlijk ook gewoon geld. Voor fietsbeleid en fietsprojecten worden veelal specifieke begrotingsposten gereserveerd door decentrale en centrale overheden. Toch zijn dat lang niet de enige fondsen waar het fietsbeleid van kan profiteren, ook niet binnen het gemeentelijke budget. Meer bijdragen zijn te vinden door creatief op zoek te gaan naar andere in- en externe financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld uit budgetten voor ruimtelijke ontwikkelingen, verkeers-



veiligheidsbeleid of algemene infrastructuurprojecten. Het is overigens niet zinvol om in een Beleidswijzer een uitputtende lijst van financierings- en subsidie-mogelijkheden aan te bieden, al was het alleen al omdat de potjes steeds veranderen.

Verkeersbeleid en bijbehorend geld sterk gedecentraliseerd

De afgelopen jaren is het verkeersbeleid sterk gedecentraliseerd. De gedachte hierachter is dat de lagere overheden, met name gemeenten, zelf als beste weten wat voor hun eigen kernen van belang is. Vanuit dat

standpunt kan decentralisatie het lokale fietsbeleid zeker kansen bieden. Toch werd deze decentralisatie soms als een bedreiging voor het fietsbeleid gezien, omdat geld voor fietsinfrastructuur niet langer is geoormerkt. Van belang is in ieder geval dat de gemeenten inderdaad fietsbeleid ontwikkelen, plannen maken en die ook opnemen in hun lokale meerjaren-programma's. Want vanzelfsprekend kunnen alleen met plannen de beschikbare subsidies daadwerkelijk worden benut.

Provincies en kaderwetgebieden hebben regierol

Gemeenten moeten voor subsidie aankloppen bij de provincie of het kaderwetgebied. Die overheden hebben de regierol, want ze beheren de zogeheten BDU-gelden (Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer), de opvolger van de GDU. Met de BDU-gelden kunnen financiële bijdragen worden verschaft aan de realisering van infrastructuurprojecten. In vrijwel alle provincies en kaderwetgebieden is (nog?) sprake van een groot aandeel fietsprojecten binnen de met BDU-gelden gefinancierde projecten.

Toch is dat niet de enige subsidiepot voor verkeersmaatregelen. Zo kent infrastructuur naar en op bedrijventerreinen vaak eigen regelingen, bestaan er voor verkeersveiligheid ook andere kanalen, was er voor ov-infrastructuur enkele jaren geleden een specifieke regeling (De Boer-gelden), worden EU-gelden steeds vaker benut voor verkeersprojecten, enz.

Complexe financiering boven water via regionaal plan

Bij de opstelling van de regionale fietsnota Haaglanden, in 2003, kreeg de regio een goed overzicht van de complexiteit van de financieringsmogelijkheden. Het is een mooi voorbeeld. De hoofdlijnen zijn duidelijk: fietsinvesteringen komen voor de helft voor rekening van het Mobiliteitsfonds van het stadsgewest Haaglanden, de rest is voor de betreffende gemeente. Ook kan men een beroep doen op het BOR-fonds (regio-fonds) en het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur van de provincie Zuid-Holland. Maar in de marges blijkt meer te halen. Een scala aan

subsidiebronnen kan worden benut, variërend van de toenmalige Interim-regeling Duurzaam Veilig tot en met meer algemene subsidies, zoals geld dat beschikbaar komt als een project tevens een recreatieve functie heeft. Als een gemeente zelf wat meer geld voor een project inbrengt, kan dat bijvoorbeeld betekenen dat zo'n project net wel vanuit het Mobiliteitsfonds kan worden gesubsidieerd, zo was de ervaring.

Subsidiestructuur beïnvloedt afwegingen op lokaal niveau

Uit een beleidsplan van een grote gemeente blijkt dat het gemeentebestuur voor 31% van haar investeringen subsidie van rijk en provincie verwacht. Maar de subsidies verschillen sterk per onderwerp. Zo komen er grote bijdragen aan de exploitatie van openbaar vervoer, kleinere bijdragen voor autovoorzieningen en, zowel relatief als absoluut, nog lagere bijdragen aan fietsverkeer. Een dergelijke subsidiestructuur heeft invloed op de verkeersbeleidskeuzes.

Zelfstandig fietsbudget soms noodzakelijk

Wat is binnen een gemeente de beste financieringsmethode voor de benodigde fietsprojecten? Hiervoor geldt hetzelfde als voor de plaats van fietsbeleid in de organisatie: het hangt af van de lokale politieke keuzes. Zeer succesvolle fietsgemeenten, zoals Zwolle, doen het vaak zonder eigen, als zodanig geoormd fietsbudget. De financiering gebeurt dan vanuit een integrale afweging, en goede fietsprojecten komen daarbij vanzelf aan bod. In gemeenten waar daarentegen moeizaam gestreden moet worden voor ieder fietsvoorzieninkje, is het aan te bevelen in de begroting een afgesloten fietsbudget te laten reserveren. Dat is minder flexibel, maar geeft meer zekerheid voor de uitvoering van het fietsbeleid.

Vooral ook meeliften met andere projecten

Uit een onderzoek onder vier gemeenten werden de volgende conclusies getrokken:

- zorg dat de nodige fietsprojecten kunnen worden uitgevoerd met een eigen budget;
- zorg dat goede fietsvoorzieningen deel uitmaken van grote bouwprojecten;



- zorg dat grote infrastructurele projecten bestaande fietsverbindingen intact laten of zelfs verbeteren;
- zorg dat fietsprojecten kunnen meeliften met andere infrastructurele projecten (onderhoud of herinrichting wegen, vernieuwing riolering, aanleg kabels, enz.).

Het eerste punt, eigen budget, kwam in de vorige alinea al aan de orde. Wat die andere drie punten betreft: een belangrijke financieringsbron van fietsmaatregelen is inderdaad te vinden bij andere projecten, waarbij aangehaakt kan worden. In de grondexploitatie van grote bouw- en uitbreidingsprojecten



– een nieuwe woonwijk, een te herstructureren bedrijventerrein – zouden de benodigde voorzieningen voor fietsers direct moeten worden meegenomen. In het algemeen vraagt meeliften met projecten naast oplettendheid – welke projecten komen in aanmerking? – ook een goede planning en veelal ook goede onderhandelingsvaardigheden. Beter nog is het als binnen de gemeente wordt toegewerkt naar integrale uitvoeringsplannen. Dat betekent dat bij ieder project structureel wordt gezien welke deelprojecten van de verschillende beleidsgebieden kunnen worden meegenomen: van waterberging tot fietsvoorzieningen.

Almelo: meeliften is het parool

In de Almelse beleidsnota voor het fietsverkeer wordt uitgegaan van een enorm investeringsbedrag. Eenderde van de financiering moet komen via een eigen investeringsplan, tweederde via meeliften met bestaande projecten. De maar liefst vijf te realiseren fietstunnels liften allemaal mee met grotere projecten. Dat vraagt wel om goed onderhandelen, bijvoorbeeld met Rijkswaterstaat.

Woerden haakte aan bij spoorverbetering

In Woerden moesten in de jaren '90 de sporen worden uitgebreid in het kader van Rail 21. De gemeente drong er met succes bij de NS op aan om bij die operatie tevens geld vrij te maken om de fietsverbindingen rond het vernieuwde spoor te verbeteren. Hierdoor kon in Woerden de barrièrewerking van het spoor juist verkleind worden. Er kwamen met name aparte fietstunnels, los van de autotunnels, en die werden ook nog extra ruim en licht uitgevoerd. De gemeente droeg overigens ook uit eigen middelen bij.

Ook private financiering denkbaar

In bepaalde gevallen kunnen fietsvoorzieningen (mede) bekostigd worden door het bedrijfsleven. Fietsenstallingen kunnen bijvoorbeeld door particuliere ondernemingen worden gestart en geëxploiteerd. Maar ook kan aan vormen van publiek-private samenwerking worden gedacht, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van bedrijventerrein.

Fietspad van de zaak

Een deel van een hobbelig zandpad in Leusden werd in 2002 omgebouwd tot fietspad. Daarbij betaalde Levob Verzekeringen uit Leusden-Noord de benodigde € 12.500 voor de verlichting van het fietspad, een aanbod dat de gemeente over de streep trok om de overige kosten van aanleg te financieren. Levob-werknemers die binnen 6 km van hun werk wonen, konden al een fiets van de zaak krijgen. En de strategische investering in de veelgebruikte fietsdoorsteek helpt het bedrijf de schaarse parkeerruimte beschikbaar te houden voor de verder weg wonende medewerkers.

Stallingen maar deels kostendekkend

De Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam, waarin een groot aantal stallingen is ondergebracht, beschrijft dat de kosten in drie delen uiteenvallen: de apparaatskosten, de exploitatielasten van stallingen (beide structureel) en de investeringsbijdragen of subsidies voor nieuwe of bestaande stallingen (incidenteel). De structurele exploitatielasten van een stalling kunnen in sommige gevallen worden opgevangen door de inkomsten. Maar rendabele exploitatie op commerciële basis wordt alleen verwacht als er neveninkomsten zijn: fietsverhuur, reparatie, etc. In de andere gevallen zal bij de exploitatie geld moeten worden toegelegd. Het bedrijf geeft aan dat de exploitatietekorten vooral worden bepaald door vier factoren: of er al dan niet gebruik kan worden gemaakt van gesubsidieerde arbeidskrachten, het aantal fietsplaatsen in de stalling en het gebruik, het tarief, en de investering in relatie tot de grondprijs.

Financier stallingen vanuit parkeerbeleid

Fietsparkeren is een integraal onderdeel van verkeersbeleid. Goede stallingen dragen immers bij aan de bredere verkeersdoelstellingen. Daarom zou ook de financiering en exploitatie van fietsenstallingen onderdeel moeten zijn van een meer integraal beleid. Vanuit die gedachte worden op verschillende plaatsen in het land de fietsenstallingen deels bekostigd uit parkeergelden.

Automobilisten betalen het fietsparkeren

Utrecht heeft in 1997 als eerste gemeente een zelfstandig opererend fietsparkeerbedrijf opgezet. De opzet van de financiering – naar schatting zo'n 10 miljoen euro in 10 jaar – was het fietsparkeren volledig te financieren uit het parkeergeld van automobilisten. Een soort natuurlijke dekking werd dat genoemd.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerp 'Financiering'





HET REISDOEL, EEN EFFECTIEF AANGRIJPINGS-PUNT VOOR BELEID

Er zijn verschillende ingangen om het fietsgebruik te stimuleren. Een goed aanknopingspunt ligt in het reismotief: voor welk doel kunnen mensen de fiets kiezen en hoe valt dat te bevorderen? Verschillende soorten fietsgebruik geven namelijk verschillende aangrijpingspunten voor gericht beleid. Met name is er veel ervaring in fietsbeleid dat zich richt op woon-werkverkeer, op het fietsen naar winkels en winkelcentra en op schoolverkeer. Deze reisdoelen worden samen wel aangeduid als 'utilitair verkeer'. Daarnaast is er nog het reismotief waarbij het ritdoel niet het einddoel van de reis is: als de fiets wordt gebruikt om bijvoorbeeld naar het station te rijden. Ook voor deze ketenverplaatsingen zijn er vele kansen voor succesvol fietsbeleid. Tot slot is er het recreatieve fietsen, waar veelal de fietstocht zelf het reisdoel is.

Er zijn overigens veel reismotieven die hier buiten beschouwing moet blijven, simpelweg omdat er weinig over bekend is. Dat is de diffuse groep van sociale fietsritten (denk aan familiebezoek), van fietsgebruik om uit te gaan en van fietsen naar bijvoorbeeld sportgelegenheden. De indruk bestaat overigens dat er bij deze motieven niet veel kansen zijn om er heel gerichte maatregelen voor te treffen.

Dit hoofdstuk bekijkt de kansen en de mogelijke aanpak om het fietsgebruik te stimuleren. Met een dergelijke doelgroepgerichte aanpak kan fietsbeleid maatwerk worden.

Fietsen in het woon-werkverkeer

Verkeersproblemen ontstaan vooral in de spitsuren, als werknemers zich per auto van of naar het werk begeven. Het is dus erg aantrekkelijk om juist in het woon-werkverkeer het fietsgebruik te stimuleren. Dat geldt zeker voor bedrijven en instellingen die te kampen hebben met een nijpend tekort aan parkeerruimte. Nu is de fiets in het woon-werkverkeer onverminderd populair – de grote toename van het autogebruik speelt namelijk vooral op de langere afstanden.

Fietsbeleid zou er in elk geval op gericht moeten zijn al die werknemers voor de fiets te behouden.

Daarnaast blijkt er nog een aanzienlijke groep automobilisten die eigenlijk zonder veel bezwaar de fiets naar het werk zou kunnen nemen. Die beide ruime doelgroepen blijken in de praktijk met een scala aan, liefst onderling samenhangende, maatregelen te kunnen worden verleid om te fiets te (blijven) kiezen.

Feiten en achtergronden

Een halfuur naar het werk: 7,5 km fietsen

De meeste mensen vinden een halfuur reistijd acceptabel voor een woon-werkrit. Wie de fiets neemt, legt in die tijd zeker zo'n 7,5 km af. Dat is een interessant getal, want van alle werkenden in Nederland woont de helft binnen een straal van 7,5 km van het werk.

Fietsgebruik stabiel, in totaal en naar het werk

Op de korte afstand, tot 7,5 km, is de fiets in het woon-werkverkeer inderdaad al een veelgebruikt vervoermiddel: 45% kiest de fiets. Dat aandeel was over de periode 1991-2000 stabiel, terwijl verwacht kon worden dat de ontwikkelingen het fietsgebruik eerder zouden terugdringen. Tegen de verdrukking in bleef het fietsaandeel niettemin stabiel, wat een indicatie mag zijn voor de kennelijke eigen populariteit van de fiets.

Tabel 3. Aandeel autobestuurder en fiets in woon-werkverplaatsingen, totaal en voor de fiets tot 7,5 km

	<i>alle afstanden</i>		<i>tot 7,5 km</i>
	<i>autobestuurder</i>	<i>fiets</i>	<i>fiets</i>
1999	50,7	24,8	43,8
2000	50,6	24,5	43,8
2001	52,0	25,1	43,9
2002	51,7	25,0	45,1
2003	51,8	25,8	45,9
2004	52,1	25,7	47,4

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag (CBS) en Mobiliteitsonderzoek Nederland (AVV)

Woon-werkfietsen als bedrijfsfitness

Wie met de fiets naar het werk gaat, hoeft eigenlijk niet meer naar de sportschool, ook al woont hij maar een kwartiertje van zijn werk. Want iemand met een slechte conditie kan zijn prestatievermogen met 10% verbeteren als hij driemaal per week een afstand van 3 km op en neer fietst, zo bleek uit het promotieonderzoek van Ingrid Hendriksen. Dat geeft bijna dezelfde resultaten als een trainingsprogramma. Daarbij wees een Deens onderzoek uit 2000 onder 30.000 mensen uit dat degenen die niet naar het werk fietsten, een 40% hogere sterftekans hadden dan zij die dat wel deden.

Die cijfers sluiten aan bij de gezondheidswinst die al in 'Argumenten voor fietsgebruik' op pagina 8 genoemd is als argument voor fietsgebruik.

Waar kan beleid sturen?

Beleid richten op korte-afstandsauto-mobilisten én bestaande fietsers

Op wie kan fietsbeleid zich het beste richten? Ten eerste op al die werknemers die nu al fietsen: zij moeten natuurlijk wel blijven fietsen. Daarnaast zijn er velen die alleen, dus niet carpoolend, per auto reizen. Binnen die groep auto-solisten is er nog een fors deel dat zonder bezwaren kan overstappen van de auto naar de fiets: degenen die binnen 7,5 km afstand

wonen en de auto niet nodig hebben voor het werk of een bestemming voor of na het werk.

Scala aan maatregelen door gemeenten samen met bedrijven

Er is een breed scala aan maatregelen denkbaar om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer succesvol te stimuleren. De kans op succes blijkt toe te nemen als gemeente en bedrijfsleven samen optrekken. Goede fietsroutes en fietspaden – in het algemeen noodzakelijk om de fietsers goed te bedienen – zijn en blijven het belangrijkste. Dat is doorgaans een zaak van de overheid. Maar daarnaast kan het fietsgebruik verder worden gestimuleerd door de bedrijven zelf, bijvoorbeeld als werkgevers fietsen verstrekken aan werknemers die binnen fietsafstand wonen.

Maatregelen om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te bevorderen

Pull-maatregelen

- financiële voordelen
 - verhuispremie
 - fiets van de zaak
 - fietsvergoeding en reparatievoorziening
- fysieke voorwaarden
 - goede en veilige fietsenstalling
 - douche en kleedruimte
 - fiets voor dienstreizen
 - locatiekeuze

Push-maatregelen

- financiële reglementering
 - verplichte huisvesting binnen de regio
 - parkeertarief auto
 - reiskostenvergoeding bijna alleen voor fiets of ov
 - minimaliseren auto van de zaak voor medewerkers
 - zakelijke reis moet met fiets of ov, mag niet met eigen auto

- fysieke beperking

- beperking parkeer ruimte en parkeerregime

Communicatie

Vervoermanagement: kleine ingrepen geven ook al resultaat

Voorzieningen om de fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren, hoeven niet omvangrijk te zijn om effect te sorteren. Uit een evaluatie van zo'n honderd vervoerplannen van grote bedrijven is gebleken dat toepassing van tamelijk simpele maatregelen het fietsgebruik met gemiddeld 3 procentpunt doet stijgen. Het ging dan om het aanbieden van een goede fietsenstalling, een douche of bijvoorbeeld een fiets van de zaak.

Fiets van de zaak effectief

Vooral de fiets van de zaak heeft een meetbaar gunstig effect op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Werknemers en werkgevers denken overigens nog weleens dat een fiets van de zaak betekent dat iemand dus, weer of geen weer, altijd de fiets moet nemen. Maar zelfs de fiscus accepteert het als de fietsforens soms voor de auto of de bus kiest: als de fiets voor 70% van de woon-werkritten gebruikt wordt is het voor de Belastingdienst voldoende.

Tabel 4. Fietsgebruik door werknemers voor en na verwerving van een fiets van de zaak (in %)

<i>fietsgebruik</i>	<i>voor</i>	<i>na</i>	<i>verschil</i>
altijd	42,2	47,3	+5,1
vaak	11,3	17,5	+6,2
regelmatig	18,3	24,2	+5,9
weleens	13,2	7,5	-5,7
nooit	15,0	3,5	-11,5

Bron: Van de Ven & Partners/Nationale Fiets Projecten, 2002

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Motieven en bestemmingen', onderwerp 'Woon-werk verkeer'

Fietsen naar winkels

Het is een oud misverstand: fietsers brengen nauwelijks geld in de kassa, daarom is bereikbaarheid per auto voor winkelcentra het belangrijkste. Dit blijkt echter niet het geval. Fietsende bezoekers besteden per keer minder, maar ze komen wel veel vaker. Bovendien is er een interessante paradox, die met name het bedrijfsleven blijkt aan te spreken: hoe meer winkelbezoekers die dichtbij wonen overstappen van de auto op de fiets, des te meer schaarse parkeer-ruimte creëren ze voor (auto's van) winkelbezoekers van verder weg.

Feiten en achtergronden

Een fietser besteedt bijna anderhalf keer zoveel als een automobilist

Fietsers en automobilisten vertonen verschillend koopgedrag. Fietsende consumenten bezoeken makkelijker meer locaties om hun boodschappen te doen, terwijl de automobilist bij voorkeur alles in één keer inkoop. Automobilisten besteden per bezoek aan de binnenstad meer dan fietsers. Dat laatste gegeven sluit aan bij het beeld van velen, onder wie veel ondernemers. Maar fietsers bezoeken de binnenstad gemiddeld vaker. Daardoor is in het algemeen moeilijk te zeggen welke vervoerwijzen belangrijker zijn voor winkelomzetten. Specifieke sectoren in specifieke omgevingen zullen meer of minder afhankelijk zijn van 'autoklanten'. Maar er zijn zeker ook voorbeelden te geven van situaties waarin fietsers erg belangrijk zijn. Uit een onderzoek in Breda bleek dat een fietser daar per week gemiddeld bijna anderhalf keer zo veel uitgeeft als een automobilist.

Fietsend Houten lucratief voor de detailhandel

De meeste winkels van Houten liggen in het centrum van deze op fietsers ingerichte gemeente. De inwoners blijken vrijwel al hun food-aankopen en de helft van hun nonfood-aankopen in de eigen gemeente te doen. De omzet per vierkante meter winkeloppervlak lag bij een meting een aantal jaren geleden aanzienlijk hoger dan gemiddeld in Nederland.



Winkel- en fietsstad Veenendaal

Veenendaal is gezien het fietsgebruik en fietsbeleid een echte fietsstad. Maar ook een echte winkelstad, met een aanbod dat in 2004 de titel 'beste koopstad van de provincie Utrecht' opleverde en een ongekennde koopkrachtbinding van de inwoners. Een paradijsje voor de detailhandel, lijkt het – en dat gaat in Veenendaal dus gelijk op met een grote aandacht voor het fietsbeleid.

Autovrij stadscentrum en hogere omzet

Een autovrij, maar voor fietsers goed bereikbaar kernwinkelgebied vergroot de aantrekkelijkheid van een stadscentrum. Toch vreest de detailhandel altijd dat een verminderde autobereikbaarheid ook tot een verminderde omzet leidt.

Twee voorbeelden tonen aan dat dit zeker niet het geval hoeft te zijn. Groningen is een inmiddels erg bekend voorbeeld van een gemeente met een autovrij kernwinkelgebied. Sinds de herinrichting van de binnenstad in de jaren '90 stijgt zowel het bezoeker-saantal als de gemiddelde winkelomzet. Een onderzoek in Zuid-Limburg toonde eveneens aan dat de mogelijkheden voor autoparkeergelegenheid een enigszins overschatte kwaliteit van een winkelcentrum vormen. De allerbelangrijkste factor voor een consu-



ment blijkt in het aanbod te liggen: wat kan hij er kopen, niet hoe goed kan hij er parkeren. Overigens geeft de doorsnee consument de voorkeur aan de fiets bij lokaal winkelbezoek. Naarmate een winkelcentrum een meer regionale functie heeft, neemt het aandeel bezoekers per auto begrijpelijkerwijs toe.

Fietsparkeren: te weinig capaciteit voor pieken

In veel gemeenten is de capaciteit aan fietsparkeerplaatsen veel te klein voor de piekmomenten, zo blijkt uit onderzoek. Hoe groot de behoefte is, zal per plaats moeten worden gezien. Zo zijn er alleen al verschillen tussen de algemene behoeften in kleinere en grotere steden.

Waar kan beleid sturen?

Argument voor de detailhandel: fietsen geven auto de ruimte

Winkeliers hebben er belang bij dat het voor hun klanten aantrekkelijk is om met de fiets naar het winkelgebied te komen. Daardoor komt er voor hen die willen blijven autorijden, bijvoorbeeld bezoekers uit de regio, capaciteit vrij op de weg en in parkeergarages. Een goed fietsbeleid leidt op die manier tot een betere

bereikbaarheid van de binnenstad voor de automobilist: minder files, meer vrije parkeerplaatsen, minder zoekverkeer. Daarbij zijn nieuwe overdekte fietsenstallingen goedkoper dan nieuwe parkeergarages voor auto's.

Ontwikkel vooral integraal beleid voor het (winkel)centrum

Doelmatig fietsbeleid voor stadscentra moet er dus met name op gericht zijn lokale bezoekers te stimuleren per fiets naar het centrum te komen. Dat vraagt om een bredere aanpak dan eenvoudigweg fietsvoorzieningen aanleggen of verbeteren: het vereist een meer integrale visie. Zo is er het probleem van het vervoer van grote aankopen, een bekende reden om de auto te kiezen. Dat kan worden opgelost door bijvoorbeeld een bezorgdienst in te stellen. Bij een dergelijke integrale aanpak horen ook een toegespitst parkeerbeleid (hoeveel autocapaciteit er moet worden geboden en tot hoe diep het centrum in) en specifieke keuzes in de verkeerscirculatie.

Veilige en nabije stallingen essentieel én effectief sturingsmiddel

Als onderdeel van een integraal plan voor een stadscentrum zijn goede fietsparkeervoorzieningen van groot belang. De consument wil zijn fiets veilig kunnen wegzetten en bovendien dichtbij de plaats van bestemming. Dat blijkt namelijk een belangrijke overweging bij de vervoerwijzekeuze. Zie hiervoor verder 'Goede fietsparkeervoorzieningen' op pagina 58, dat uitgebreid ingaat op de aanleg van fietsparkeervoorzieningen als effectief sturingsmiddel.

Stimuleer ook particuliere initiatieven voor fietsvoorzieningen

Goede fietsvoorzieningen, waaronder stallingen in winkelgebieden, zijn een gemeenschappelijk belang voor ondernemers en gemeente. Daarom stelde het Hoofdbedrijfscap Detailhandel in 2004 dat de detailhandel best aanvullend zelf initiatieven kan nemen: 'Denk aan het creëren van een fietsenstalling in particuliere panden in een winkelcentrum of binnenstad.' Dat besef van een gemeenschappelijk belang kan een gemeente benutten.

Fietsen mengen in voetgangersgebieden: handige rekenregels



Een empirische analyse uit 2005 geeft zeer bruikbare uitkomsten over de mogelijkheden om fietsen toe te laten in voetgangersgebieden. De rekenregels zijn eenvoudig: bij voetgangersdichtheden tot 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte is volledige menging mogelijk. Boven de 100 voetgangers is het wenselijk voetgangers en fietsers binnen het profiel te scheiden. Dat kan tot een dichtheid van 160 voetgangers nog met een rijloper in een ongeleed profiel, daarboven (tot ruim 200 voetgangers) is een zogeheten geleed profiel gewenst. Bij meer dan 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte ligt de grens: dan is de combinatie van fietsers en voetgangers niet langer mogelijk.

Fietsverboden – of regelt het zichzelf?

Waar voetgangers en fietsers echt niet gecombineerd kunnen worden, lijkt vaak alles zichzelf te reguleren. Waar en zolang het kan, wordt er gefietst. Zijn er te veel voetgangers, dan blijft de fietsintensiteit veelal als vanzelf laag en de fietsers stappen vervolgens in dergelijke situaties meestal af. Verbodsborden zijn dan vaak overbodig, in ieder geval worden ze niet zelden massaal genegeerd. De Ontwerpwijzer gaat uitgebreid op dit onderwerp in.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Motieven en bestemmingen', onderwerp 'Winkelverkeer', en categorie 'Fietsparkeren', onderwerp 'Centrumgebieden'

Fietsen in het schoolverkeer

Kinderen gaan massaal op de fiets naar school, al of niet onder begeleiding. Dat was vroeger zo, dat is nog steeds het geval. Fietsbeleid gericht op scholieren is daarom alleen al van belang om die toch al fietsende doelgroep goed te blijven bedienen. En ook: wie als kind regelmatig fietst, zal dat later gemakkelijker blijven doen.

Effectief fietsbeleid voor scholieren vraagt om een brede aanpak. Een aanpak die de vele verschillende partijen (ouders, scholen) erbij betreft en die loopt van herinrichting tot educatie. Daarbij is vooral de verkeersveiligheid een belangrijk aangrijpingspunt voor beleid. Overigens wordt er verhoudingsgewijs weinig beleid gericht op fietsen in het voortgezet onderwijs; de meeste bekende informatie betreft de basisschoolleeftijd.

Feiten en achtergronden

Achterbankgeneratie? Nee, nog steeds een loop- en fietsgeneratie

Van de basisschoolleerlingen wordt 14% met de auto gehaald en gebracht, zo heeft onderzoek van de Fietsersbond aangetoond. Dat is veel minder dan de 30 tot 40% die soms werd aangenomen. Deze 14% is een landelijk jaargemiddelde. Per dag en vooral per school kunnen er enorme verschillen zijn. Zo werden binnen een onderzoek scherpe extremen aangetroffen: in Houten werd maar 6% van de kinderen met de auto gebracht, tegen wel 60% op verschillende als 'elitair' bestempelde scholen elders in het land. Met eenzelfde slag om de arm kan als vuistregel worden aangehouden dat 40% van de basisschoolleerlingen naar school fietst (al dan niet onder begeleiding) en dat nog eens 40% loopt. Lokale verschillen tikken ook hier door: in Amsterdam loopt liefst 60% van de leerlingen uit de hoogste basisschoolgroepen. Dit komt door de bijzonder korte afstanden in deze dicht-stedelijke omgeving.

Niet alleen vanwege onveiligheid per auto

Het is een bekende en prikkelende paradox: ouders brengen de kinderen met de auto naar school, omdat



het te gevaarlijk is bij school doordat ouders de kinderen met de auto naar school brengen. Toch is de werkelijkheid anders: verkeersveiligheid rond de schoolingang blijkt geen doorslaggevend argument te zijn om kinderen met de auto te brengen. De belangrijkste reden voor ouders om hun kind altijd met de auto te brengen, is dat de school te ver weg is. Verder speelt mee dat de route naar school niet verkeersveilig is en de school op de route naar het werk ligt.

Weinig kinderen per auto – en toch vaak chaos

Al wordt, zoals gezegd, gemiddeld maar 14% van de basisschoolleerlingen per auto gebracht en gehaald, bij de schoolpoort is het toch vaak onoverzichtelijk en onveilig. Dat komt ten eerste doordat het percentage maar een gemiddelde is, zoals hierboven al gezegd. Zelfs dat gemiddelde geeft al snel de nodige problemen (14% van 250 kinderen: 35 kinderen in zo'n 25 auto's, die alle 25 precies tegelijk bij de school willen

parkeren...). Ook speelt mee dat veel scholen aan krappe woonstraten met weinig parkeergelegenheid liggen of juist langs drukke verkeerswegen. Daarom is het in veel gevallen toch gewenst aandacht te geven aan het gevaar en de hinder veroorzaakt door auto's van wegbrengende en ophalende ouders.

Verkeersveiligheid helpt zelfstandig naar school gaan

Het mag zo zijn dat een grotere verkeersveiligheid meestal niet leidt tot een aantoonbare toename van het aandeel kinderen dat met de fiets naar school komt of tot een aantoonbare afname van het aantal ongevallen. Toch is verbetering van alleen al de subjectieve verkeersveiligheid natuurlijk een belangrijk doel op zich. Grotere verkeersveiligheid kan er bovendien wél toe bijdragen dat kinderen op jongere leeftijd zelfstandig en onbegeleid naar school zullen fietsen. Dat is op zichzelf al een mooi resultaat.

Waar kan beleid sturen?

Schoolroutes verbeteren? Vooral verkeers-veilige woonwijken!

De fietsroutes naar basisscholen zijn weinig gebundeld: de afstand tot de basisschool is immers klein. Doorgaans zal pas in de buurt van de school echt sprake zijn van schoolroutes. Verbetering van basisschoolroutes komt dan al snel neer op de aanpak van de verkeersveiligheid in de gehele wijk of de complete dorpskern. Omdat dit meestal niet de hoogste prioriteit heeft, komt het er vaak toch op neer dat vooral de directe schoolomgeving en de bekendste andere knelpunten worden aangepakt.

De reisafstand naar het voortgezet onderwijs is gemiddeld groter. Daardoor zullen zich hier eerder schoolroutes aftekenen. De schoolroutekeuze van deze oudere scholieren blijkt overigens zelden af te hangen van de verkeersveiligheid. Eerder spelen overwegingen als: kom ik zo langs het huis van mijn vrienden?

Gevarieerde doelgroep, gedifferentieerde aanpak

In het beleid zal het nodig zijn onderscheid te maken tussen de groepen leerlingen, die onderling nogal verschillen. Denk aan het onderscheid tussen basisschool en voortgezet onderwijs, tussen scholen van verschillende signatuur, locatie en omvang van het invloedsgebied (buurt- of streekschool), en binnen een school tussen onder- en bovenbouw of tussen overblijvers en kinderen die in hun middagpauze naar huis gaan. Oplossingen zullen daardoor soms per school – of zelfs per groep van klassen! – kunnen verschillen.

Veilige fietsenstalling

Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn ook op scholen noodzakelijk. Het ontbreken ervan leidt er soms toe dat kinderen op een andere manier naar school komen.

Bewaakte stalling op school succes

Een bewaakte stalling bij middelbare scholen kan opmerkelijke veranderingen teweegbrengen, zo blijkt uit ervaringen in Den Haag. Van de 420 leerlingen van het



Johan de Witt College komt tegenwoordig minstens de helft met de fiets, tien keer zo veel als vroeger, toen de meeste leerlingen uit angst voor vandalisme en diefstal liever per openbaar vervoer naar school kwamen. Maar nu worden de fietsen bewaakt. De gemeente wil meer schoolstallingen en investeert per school eenmalig ongeveer € 20.000, bestemd voor de, zorgvuldig vormgegeven, beheerdersruimte. De personeelskosten van de beheerder, die via stallingsorganisatie Biesieklette wordt ingehuurd (ongeveer € 6.800 per jaar), zijn voor rekening van de school.

Bewaakte fietsenstallingen bij scholen is in de stad Groningen al lang een bekend fenomeen. Inmiddels zijn er bewaakte stallingen bij 15 vo-, mbo- en hbo-scholen.

Brede aanpak: gedrag, infrastructuur, communicatie

Verbetering van de schoolomgeving vraagt om een brede aanpak, met inzet van veel verschillende soorten instrumenten. De CROW-brochure Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving geeft daar een methodiek voor. Hierin komen niet alleen infra-



structurele maatregelen aan bod, maar ook verkeerseducatie, handhaving en de communicatie met de ouders. Dat komt overeen met de vier pijlers van het programma Duurzaam Veilig.

Er zijn sowieso vele initiatieven en uiteenlopende methoden die het schoolverkeer veiliger kunnen maken. Veel van die soms lokaal ontwikkelde ideeën blijken in de praktijk elders ook goed toepasbaar. Ze zijn te vinden in de verschillende publicaties, maar ook een belronde langs buurgemeenten kan praktische tips opleveren.

Brede aanpak: krachten bundelen

Medeverantwoordelijkheid blijkt een sleutelbegrip bij de oplossing van problemen rond schoolroutes. Bij verkeerszaken in de schoolomgeving zijn altijd veel partijen betrokken: schoolleiding, (verkeers)ouders, leerkrachten, de kinderen zelf, maar denk ook aan omwonenden, de politie en de gemeente.

Doelgroepgericht fietsbeleid kan succesvol worden dankzij goede samenwerking tussen al die partijen. Door de krachten te bundelen kan er meer en worden vermijdbare weerstanden voorkomen.

Gedeelde verantwoordelijkheid

In het Eindhovense project Veilig Naar School (2004) zijn de breed samengestelde werkgroepen zelf medeverantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelenpakketten. Hierdoor is de verkeersveiligheid rondom de school een gedeelde verantwoordelijkheid geworden. Vanuit die gezamenlijke verantwoordelijkheid werd het project besloten met de feestelijke ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst, door de wethouder, de politie en de zes betrokken schooldirecteuren. Hierin spraken alle partijen af dat zij het maatregelen voorstel zullen uitvoeren.

Brede aanpak: hulp van buitenaf

Als gemeente, school en ouders besluiten gezamenlijk de schoolomgeving verkeersveilig te maken, kan hulp van buitenaf daarbij zeer welkom zijn. Als hulp om de aanpak te structureren bestaan er doe-het-zelfhandleidingen: naast de al genoemde brochure Samen werken aan een Duurzaam Veilige Schoolomgeving zijn dat bijvoorbeeld de KANS-werkboeken van 3VO. Het Verkeersveiligheidslabel biedt behalve structuur ook langlopende begeleiding en toegang tot subsidie. Korte, intensieve begeleiding is ook te koop, bijvoorbeeld bij 3VO (KANS-coach).

Verder zijn vooral twee publicaties van het ROV Utrecht interessant. Het boekje Spitsuur rond school bevat ruim 100 praktijkvoorbeelden van maatregelen en activiteiten waarmee gemeenten de verkeerssituatie rond basisscholen kunnen verbeteren. De voorbeelden zijn gerubriceerd volgens de Duurzaam Veilig-systematiek. Aan de orde komen onder meer ruimtelijke ordening, infrastructuur, samenwerking en handhaving. De publicatie is overigens niet bedoeld als complete handleiding, maar als inspiratiebron. De Schoolspits – ‘een boek vol ideeën voor veilig brengen en halen’ – is een praktisch boek, al wat langer geleden geschreven voor een brede doelgroep. Ook voor beleidsmakers biedt het veel ideeën en aanknopingspunten, onder meer de samenwerking met andere betrokken partijen.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie ‘Motieven en bestemmingen’, onderwerp ‘Schoolverkeer’, en categorie ‘Veiligheid’, onderwerp ‘Kinderen’

Fietsen in de keten: de combinatie met ov

De fiets is als zelfstandig vervoermiddel erg handig om van deur tot deur te reizen, zeker als de bestemming niet al te ver weg ligt. Daarnaast is de fiets prima geschikt als voor- of natransportmiddel bij reizen over langere afstanden, vooral in combinatie met het openbaar vervoer. Die combinatie biedt grote voordelen, zowel voor de reiziger als voor gemeenten en ov-bedrijven. Immers, de fiets vervoert de reiziger zonder wachttijd vanaf de voordeur snel naar halte of station (wat het openbaar vervoer zelf meestal niet kan) en het openbaar brengt hem snel en comfortabel over grotere afstanden (wat per fiets moeilijk is). Zo heffen de twee vervoerwijzen elkaars zwakke punten op en vormen ze samen een sterke keten.

Feiten en achtergronden

De fiets als voortransportmiddel verkleint concurrentieachterstand met de auto

Wie moet kiezen tussen openbaar vervoer en auto, bepaalt zijn keuze vooral op basis van het verschil in reistijd. Uit een onderzoek van 25 woon-werkverbindingen blijkt dat het combineren van ov en fiets op de onderzochte relaties resulteerde in een reis die gemiddeld 1,25 maal zo lang duurde als de autorit. Die verhouding was 1,43 bij voor- en natransport te voet of met lokaal openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets leidde dus tot een verbetering van de reistijd-verhouding van zo'n 15%.

Maar liefst eenderde van de treinreizigers komt per fiets

Van alle treinreizigers pakt niet minder dan 33% de fiets om van huis naar het station te gaan. De rest van de reizigers komt lopend (ook eenderde), met ander openbaar vervoer of de auto. De verklaring voor het hoge fietsaandeel is vooral gelegen in het feit dat 45% van alle Nederlanders niet verder dan 3 km van een station woont – en dat is een zeer acceptabele fietsafstand.



Verbetering van de keten kan ov-gebruik flink stimuleren

Verbetering van de combinatie openbaar vervoer en fiets – met name door het aanbieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen – kan leiden tot een aanzienlijke groei van het ov-gebruik. Dat blijkt onder meer uit modelstudies. Overheden en ov-bedrijven moeten daartoe wel gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat er geen onnodige – en ongewenste – concurrentie ontstaat tussen de fiets en lokaal openbaar vervoer. Zo verminderde de introductie van de OV-kaart het fietsgebruik van studenten drastisch.

Betere fietsparkeervoorzieningen zijn doeltreffend

De afgelopen jaren trok het rijk geld uit om op de Nederlandse stations meer en vooral betere fietsparkeervoorzieningen aan te leggen. Daardoor blijken er inderdaad meer reizigers op de fiets naar het station te gaan en wordt er waarschijnlijk ook meer van de trein gebruikgemaakt. In enquêtes zijn de gebruikers er tevreden over, terwijl 20% van de ondervraagde



fiets-en-treinreizigers verklaarde voorheen niet per trein te reizen.

Tot op heden wordt het aantal (te verwachten) fietsen bij stations wel steeds veel te laag ingeschat. Op de drukste momenten staan er nu al bij Amsterdam Centraal meer dan 10.000 fietsen, bij Leiden Centraal bijna evenveel en bij Utrecht Centraal naar schatting minstens 7.000. Die fietsen staan deels bewaakt in de stallingen, maar voor het merendeel gewoon buiten. Bij stations neemt het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen sterk toe. Deels komt de toename van het aantal fietsen voort uit het toegenomen aantal treinreizigers, maar deels ook doordat bijvoorbeeld de bewaakte stallingen te vol zijn. De toename is een mooi bewijs van de populariteit van de fiets.

Rol van de fiets als natransportmiddel veel bescheidener

In het traject van het aankomststation naar de bestemming (werk, school, etc.) speelt de fiets een veel bescheidener rol. Dat komt doordat alleen zeer regelmatige treinreizigers een eigen fiets willen of kunnen neerzetten op het bestemmingsstation.

Daarbij hebben lang niet alle stations een bewaakte stalling of voldoende fietskluizen. Een klein deel van de reizigers neemt een vouwfiets mee in de trein.

Fietsverhuur biedt grotere kansen voor natransport

Een andere mogelijkheid voor de fiets als natransport is de huurfiets. De huidige traditionele fietsverhuur werkt aardig voor wie het systeem kent, concludeerde de Fietsersbond in een onderzoek in 2002. Fietsen zijn op veel plaatsen te huur en van redelijke kwaliteit. Maar vaak is de verhuurlocatie moeilijk te vinden en ook kost de afhandeling van de formaliteiten veel tijd. De OV-fiets, in 2003 geïntroduceerd als praktijkproef, brengt op een aantal punten al verbetering. Het is vooral een drempelverlagende oplossing: een snel populair wordend systeem van huurfietsen op stations, mee te nemen door een pasje, dat € 7,50 per jaar kost, te laten scannen. Geen formulieren, geen borg en met een dagprijs van € 2,75 veel goedkoper dan normaal huren. De OV-fiets wordt gewaardeerd door de reizigers: halverwege 2005 waren er al 15.000 pashouders, terwijl het gebruik met ongeveer 10% per maand toegroeit naar 200.000 ritten vanuit de, op dat moment, 84 huurlocaties. De verwachting is dat het mogelijk moet zijn het concept kostendekkend te exploiteren, als de betrokken instanties investeren in bewaakte fietsenstallingen en onbemande OV-fietskluizen.

Waar kan beleid sturen?

Essentieel: de fiets goed en veilig kunnen stallen bij het station

De kracht van de combinatie fiets en trein is sterk afhankelijk van de voorzieningen voor het stallen en parkeren van de fiets bij het station. Fietsers kunnen daarbij kiezen tussen een gratis onbewaakte plek en een veiliger betaalde bewaakte plek. Hoe beter de fietsparkeervoorzieningen aansluiten bij zijn wensen, des te vaker zal een reiziger gebruikmaken van de keten fiets-trein in plaats van de auto. Hiervoor blijft beleidsmatige aandacht nodig, zo blijkt.

Gemeenten kunnen ideeën inbrengen voor fietsparkeervoorzieningen bij stations

Tot 2010 is ProRail bezig met een sterke uitbreiding van stallingsvoorzieningen voor fietsen op alle stations. Volgens dit programma, Ruimte voor de fiets, heeft het bedrijf sinds 2000 op meer dan 200 stations fietsenstallingen omgebouwd. ProRail voert per station overleg met de betrokken gemeente en de Fietsersbond. Zo kan de gemeente relevante informatie (bijvoorbeeld toekomstige bouwontwikkelingen) en eigen ideeën inbrengen. Overigens kunnen gemeenten ook los van dit programma overleggen met ProRail, want het bedrijf houdt zich ook op reguliere basis bezig met de stallingsbehoefte bij stations.

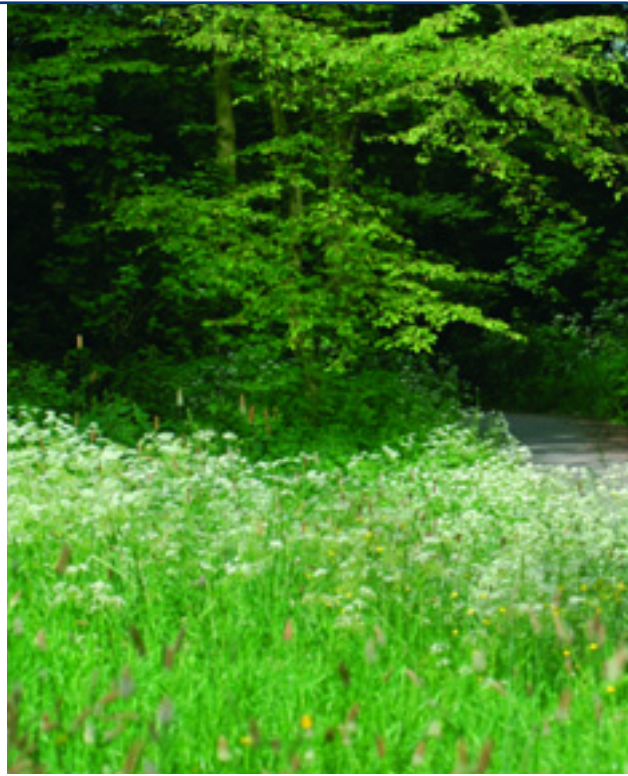
Aanpak ongebruikte fietsen scheelt dure plaatsen

Een bijzonder probleem bij stations zijn de fietswraken en zeer langdurig gestalde fietsen. Bijna 15% van de fietsen op onbeveiligde fietsparkeerplaatsen bij centrumstations staat er langer dan vier weken onaangeroerd. Als dat aantal kan worden teruggedrongen, scheelt het in de ruimte en de kosten van nieuwe fietsvoorzieningen. Vanzelfsprekend moet het ruimen van – veronderstelde – langdurig ongebruikte fietsen met de nodige zorgvuldigheid gebeuren.

Andere interessante keten: fiets in combinatie met auto

In Leiden zijn in 2002 zogeheten ‘blauwe fietsen’ geïntroduceerd: pendelfietsen waarmee automobilisten vanaf het transferium Haagweg naar het centrum kunnen fietsen. De gemeente heeft vijftig blauwe fietsen geschonken aan de organiserende Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL), een door ondernemers opgezette organisatie. Daarnaast zijn zestig tweedehands fietsen door vrijwilligers opgekafeerd en blauw gespoten. Het is onderdeel van een gevarieerd pakket aan vervoersvoorzieningen – er pendelen ook populaire minibusjes, lijnbussen en watertaxi's. Volgens de betrokkenen is er sprake van een succesformule.

In Amsterdam, Apeldoorn en Zwolle biedt parkeerexploitant Q-Park huurfietsen aan in de parkeergarage.



In dit Park+Bike-concept kunnen de fietsen tevoren worden gereserveerd. Daardoor is de reiziger niet afhankelijk van het openbaar vervoer voor het laatste stukje naar de stad. Met name voor ritten van en naar stadscentra is dat een interessante mogelijkheid.

Bijzondere keten: openbaar vervoer over water

Openbaar vervoer over water, met name de traditionele veerponten, is van oudsher ook goed ingericht voor fietsen. Sinds enkele jaren bestaan er op sommige trajecten ook verbindingen met luxe voetgangersschepen, die de rivier volgen volgens een vaste dienstregeling, ferry's waarop de fiets mee kan en die minstens 30 km/uur varen. In de regio Rotterdam zijn dat onder meer verbindingen tussen Dordrecht en Rotterdam en de vierstedenferry Zwijndrecht-Dordrecht-Papendrecht-Sliedrecht. De doelgroep is divers: toeristen, forenzen, winkelpubliek. De passagiers zijn er zeer tevreden over.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Motieven en bestemmingen'; onderwerp 'Vervoerketens', en categorie 'Fietsparkeren'; onderwerp 'Stations'



Recreatief fietsen

Recreatief fietsverkeer is een bijzondere vorm van fietsgebruik. Er is relatief weinig over bekend, vooral ook omdat het zoveel verschillende vormen aanneemt. Zo is er het fietsen naar strand of natuurgebieden; dat is fietsverkeer met een recreatieve bestemming. Daar kan gericht beleid op worden ingezet, bijvoorbeeld goede fietsparkeervoorzieningen aanbieden met het doel het aandeel fietsen zo hoog mogelijk te krijgen. Er is bij dit soort recreatief verkeer ook een sterke bundeling op de betreffende fietsroutes, waarvan de kwaliteit dan verbeterd kan worden. Maar er is nog een andere soort recreatief fietsverkeer: fietsen om het fietsen zelf – rondritten. De eisen die zulk niet-doelgericht recreatief fietsverkeer stelt, zijn heel anders.

Feiten en achtergronden

Recreatief en ander fietsverkeer: soms een vage scheiding

Soms is het moeilijk een scheiding aan te brengen of voorzieningen nu vooral bedoeld zijn voor recreatief

fietsverkeer of ook voor ander gebruik. Zo zal een fietspadennetwerk in het landelijk gebied in elk geval óók een recreatief doel dienen en niet alleen de fietser van A naar B brengen. Terwijl voor recreatieve doeleinden bedoelde fiets-voetveren in de zomermaanden ook dankbaar door woon-werkfietzers worden gebruikt. Anders gezegd: vaak dient fietsbeleid zowel het utilitaire als het recreatief fietsgebruik.

Anders gezegd: vaak kan fietsbeleid ook het recreatief fietsgebruik stimuleren, en soms is toeristisch fietsbeleid ook gunstig voor bijvoorbeeld woon-werkrelaties. Zo blijken bepaalde fiets-voetveren in de zomermaanden ook dankbaar door pendelaars te worden gebruikt.

De opstellers van het Zeeuwse Provinciale Verkeers- en Vervoersplan kwamen iets dergelijks tegen. Ze realiseerden zich dat fietsroutes in ieder geval comfortabel en veilig moeten zijn. Maar een utilitaire fietser hecht groot belang aan de directheid van de routes en de snelheid waarmee hij zijn bestemming kan bereiken, terwijl voor een recreant een omweg weinig uitmaakt. Aan de andere kant is de aantrekkelijkheid van een route doorslaggevend voor de recreant, terwijl het voor de utilitaire fietser eerder een prettige bijkomstigheid is. De prioriteiten liggen dus heel anders.

De fiets wordt grootschalig recreatief gebruikt

Uit CBS-onderzoek blijkt dat in 2001-2002 68% van de Nederlandse bevolking op de fiets stapte om een recreatieve fietsdagtocht te maken. Daarmee is fietsen na wandelen de belangrijkste dagrecreatieve activiteit. De fiets wordt ook massaal gebruikt om andere recreatieve bestemmingen te bereiken, bijvoorbeeld een zwemplas: zo'n 232 miljoen keer.

Hoewel Nederland dus massaal voor zijn recreatie de fiets pakt (al of niet naar een recreatieve bestemming), zijn er ook demografische verschillen. Zo ondernemen mannen meer fietsdagtochten dan vrouwen. En Nederlanders tussen de 50 en 64 jaar maken de meeste fietsdagtochten en fietsen het vaakst recreatief.

Maatschappelijke trends versterken recreatief fietsgebruik

Naar verwachting zal het recreatieve fietsen de komende decennia verder toenemen. Dat valt te herleiden uit demografische ontwikkelingen, zoals de toename van de groep vitale en daadkrachtige ouderen. Ook leidt de groeiende individualisering tot een grotere belangstelling voor ongeorganiseerde sportieve activiteiten – zoals fietsen.

Uitgezette routes populair

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat 40% van de recreatieve fietsers gebruikmaakt van uitgezette routes. Het aanbod aan routes is enorm en zeer divers, zowel in lengte als in bewegwijzering. Van de routefietsers maakt 60% gebruik van bewegwijzerde routes. Er wordt dan ook een toenemend aantal fietsroutenetwerken ingericht, zowel in Nederland als in België.

Voetveren vooral voor recreatie interessant

Na een krachtige en decennialange lobby door de Vrienden van de Voetveren varen er nu weer zo'n

negentig voet-(fiets)pontjes in Nederland. In vroeger jaren zijn veel pontjes verdwenen, omdat er in de nabijheid een brug of tunnel was aangelegd. De meeste huidige voetveren hebben een overwegend recreatieve functie: het leeuwendeel is alleen in de zomermaanden in de vaart.

Badgasten fietsen graag en stallen liefst dichtbij het strand

In een kort onderzoekje in vier badplaatsen blijkt dat flinke aandelen strandgangers op de fiets komen. Veel van die badgasten stallen hun fietsen zo dicht mogelijk bij het strand, vaak buiten de aangewezen fietsparkeerlocaties. Dat is bijvoorbeeld het geval op Terschelling en in het Noord-Hollandse Callantsoog, maar ook in een grote en meer gereguleerde badplaats als Scheveningen. Daarbij is op piekdagen het aanbod aan fietsen groter dan het aanbod aan fietsparkeerplaatsen. Erg structureel hoeven dat soort problemen niet te worden aangepakt: ze beperken zich tot topdagen en de fietsers zelf klagen niet. Een uitbreiding van capaciteit in de vorm van een bewaakte



stalling bleek zowel in Scheveningen als in het Zeeuwse Koudekerke geen goede oplossing. De stallingen bleven deels leeg, omdat veel mensen nu eenmaal zo dicht mogelijk bij het strand blijken te willen stallen.

Waar kan beleid sturen?

Recreatief fietsen stelt speciale eisen

Voor wie beleid wil ontwikkelen om het recreatief fietsen te bevorderen, is het goed te weten wat de kenmerken en wensen van de verschillende categorieën recreatieve fietsers zijn.

In het algemeen fietsen de recreatieve fietsers gemiddeld 45 minuten per tocht en daarin leggen zij zo'n 15 km af. Verder is het voor hen belangrijk dat zij via verschillende groene routes – ze willen niet langs dezelfde weg naar huis – in het buitengebied kunnen komen, zonder veel barrières en door maximaal 5 km te overbruggen. Hiervoor zijn verbindingen van het centrum met het buitengebied nodig. Nog een onderscheid met de bestemmingsgerichte fietser: voor de recreatieve fietser zijn naast fietspaden, fietsroutes en bewegwijzering ook andere voorzieningen gewenst. Te denken valt aan horeca, fietsverhuurbedrijven, fietstransferia, fietsarrangementen.

Gelderland verenigt nuttig met aangenaam fietsen

In het PVVP van de provincie Gelderland, dat rond 2002 werd opgesteld, is een duidelijke plaats voor de fiets weggelegd. Naar eigen zeggen was een aantal inzichten veranderd ten opzichte van eerdere plannen. "Eerst was het idee: langs elke provinciale weg een fietspad. Nu zeggen we: je moet een pad aanleggen waar het zinvol is. In het oude plan was recreatief fietsverkeer volstrekt gescheiden van utilitair verkeer. Maar de routes daarvan overlappen elkaar voor een deel, dus nu kijken we in hoeverre je die kunt integreren."

Kenmerken van toer, race- en ATB-fietsers verschillen

Ook binnen de groep van tochtenrijders zijn er verschillen: een toerfietser is geen racefietser.

Toerfietsen vragen volgens de stichting Recreatie een routelengte van een kilometer of 30. Ze rijden ge-



middeld een tot drie uur, liefst over veilige en goed begaanbare semi-verharde paden in een aantrekkelijk en rustig landschap, met voldoende rust- en andere afstappunten.

Racefietsers verlangen daarentegen een route met een lengte tot wel 200 km – hun tochten duren een tot vijf uur. Zij rijden het liefst over een goed begaanbare infrastructuur van verharde paden met een egaal wegdek.

ATB'ers (All Terrain Bikes of crossfietsen) ten slotte gebruiken routes tot 25 km lengte, vanzelfsprekend onverhard en door geaccidenteerd terrein, en ze rijden gemiddeld tochten van een tot drie uur.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Motieven en bestemmingen', onderwerp 'Recreatief en toeristisch'

INSTRUMENTEN VOOR BELEID

In hoofdstuk 3 is aangegeven hoe fietsbeleid zou kunnen sturen door zich te richten op verschillende doelgroepen, ingedeeld naar reismotief. Dit laatste hoofdstuk bespreekt de mogelijkheden voor fietsbeleid vanuit een andere invalshoek: het instrumentarium dat de beleidsmaker ter beschikking staat. Het zijn gereedschappen van uiteenlopende soort en orde: ruimtelijke ordening en planologie; de concurrentiepositie versterken door het autogebruik op de korte afstand te ontmoedigen; hoogwaardige fietsroutes en -netwerken aanbieden; zorgen voor goede parkeervoorzieningen en fietsdiefstal aanpakken; en tot slot communicatie en promotie.

Vanzelfsprekend geldt dat het geen losse instrumenten zijn, maar dat ze in onderlinge samenhang moeten worden ingezet. Zo kunnen planologische beslissingen zorgen voor nabije en bereikbare bestemmingen, maar daarnaast zijn bijvoorbeeld ook goede fietsparkeervoorzieningen onmisbaar.

Voor het daadwerkelijk ontwerpen van fietsinfrastructuur verwijzen we graag nogmaals naar de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.



Ruimtelijk beleid: nabije en bereikbare bestemmingen

De grootste kansen voor effectief fietsbeleid liggen in een vroeg stadium van de ruimtelijke planvorming. De belangrijke beslissingen vallen immers wanneer met een dikke viltstift wordt geschetst waar de stedelijke functies een plek moeten krijgen. Waar komen de woongebieden, waar de voorzieningen, waar de werklocaties en hoe ruim of juist compact zetten we het op? Zulke planologische keuzes op hoger schaalniveau bepalen namelijk of de afstanden straks te fietsen zullen zijn en waar er wellicht barrières zullen ontstaan. Nabije en bereikbare bestemmingen bevorderen het fietsen meer dan de keuze naderhand voor asfalt in plaats van tegels.

Stadstructuur bepaalt fietskansen

De structuur van de stad is meestal moeilijk te veranderen. Dit betekent dat de afstanden tussen bestemmingen grotendeels een gegeven zijn. Die afstanden zijn van grote invloed op de vervoerwijzekeuze voor interne verplaatsingen. Een langgerekte structuur is ongunstig voor fietsgebruik, compact opgezette steden bieden daarentegen juist grote voordelen.

Niet alleen afstand telt, ook de verbindingen

Een korte afstand alleen is echter niet voldoende, ook verbindingen spelen een rol. Een wijk op 3 km die niet via een rechtstreekse, vlotte route met het centrum verbonden is, heeft een minder goede uitgangspositie voor de fiets dan een wijk die dat wel heeft. Het gaat om de omrijafstand. Ten opzichte van de ideale lijn tussen een herkomst en bestemming (bijvoorbeeld woonwijk en centrum) zou de feitelijke fietsafstand niet meer dan ongeveer 20% langer mogen zijn. Het aandeel van de fiets op die relatie in de modal split zal verder toenemen naarmate een dergelijke verbinding bovendien aantrekkelijker en comfortabeler is vormgegeven. Dat geeft voor de fiets een uitstekende uitgangspositie, zeker als een dergelijke verbinding een centrale, hoogwaardige as is in de wijk- of stadstructuur.

Houten: ruimtelijke structuur gericht op langzaam verkeer

De ruimtelijke structuur van Houten is nog steeds een bijzonder voorbeeld. Het NS-station vormt samen met het winkelcentrum de kern van de stad. Daaromheen liggen de belangrijkste niet-dagelijkse voorzieningen en enkele kantoorlocaties. De woonwijken liggen met een afnemende bebouwingsdichtheid rond het centrum. Vanuit de kern vertakt zich een stervormig fiets- en voetnetwerk van rechtstreekse routes naar de woonwijken. Toch kan iedereen overal met de auto komen. Het autoverkeer moet alleen altijd via de rondweg van de ene woonwijk naar de andere of naar het centrum rijden. Lopen of fietsen is daarom in veel gevallen aantrekkelijker en sneller dan autorijden. Het resultaat is dat in Houten relatief meer wordt gelopen en vooral gefietst dan in vergelijkbare kernen.

Dichtbij bestemming, dan vaker korte rit, dan vaker fiets

Het ligt dus eigenlijk voor de hand: hoe dichter mensen bij hun bestemmingen wonen (bij werk, winkels, scholen, etc.), des te vaker zullen ze een korte rit maken. En hoe vaker ze een korte rit maken, des te gemakkelijker zullen ze voor de fiets kunnen kiezen. Dat wordt ook door cijfers ondersteund. Mensen die op maximaal 3 km van (deel)centra van steden wonen, verplaatsen zich in 27% van de ritten over korte afstanden en mensen die verder van (deel)centra wonen – of in kleinere gemeenten – reizen in 22% van de gevallen over een korte afstand.

Ruimtelijk profiel voor hoog fietsaandeel

Uit verscheidene onderzoeken blijkt dat het fietsaandeel hoger is als:

- een stad meer dan 10.000 inwoners heeft;
- de bebouwingsdichtheden er relatief hoog zijn;
- de stad een cirkelvormige opbouw heeft.

Situeer nieuwbouwlocaties binnen 3 km van (deel)centra

De locatiekeuze voor een nieuwe woonwijk beïnvloedt de manier waarop mensen zullen (kunnen) reizen. Het is van belang dat nieuwe werk- en vooral woonlocaties



niet aan de randen van uitdijende stadsgewesten gebouwd worden, maar binnen de dagelijkse fietsafstand van 3 km van de (deel)centra van grote en middelgrote steden. Mocht daar geen ruimte zijn, dan heeft de bouw van een nieuwe stad of een nieuw centrum de voorkeur boven een nieuwe uitbreidingslocatie aan de stadsrand.

Op het moment dat nieuwbouwlocaties voor hun voorzieningen zijn aangewezen op de bestaande stad, is het zaak te zorgen voor goede directe verbindingen. Fietsers moeten, zeker als het om grote stromen gaat, kunnen doorfietsen en op een verbindingroute zo weinig mogelijk gehinderd worden door lange wachttijden bij verkeerslichten en drukke autostromen die ze moeten kruisen.

Benut de kracht van elke vervoerwijze

Ieder vervoerwijze heeft zijn eigen kracht en kenmerken. Zo is het openbaar vervoer aantrekkelijk voor grotere, gebundelde vervoersstromen. De fiets is op zijn beurt, net als de auto, uitstekend geschikt voor kris-krasrelaties, maar de fiets dan weer meer voor de korte afstand. Bij een stedenbouwkundig ontwerp moet het beste vervoerssysteem ook het meest voor

de hand liggende vervoerssysteem voor de gebruikers zijn. Het moet bijvoorbeeld, gezien de ligging van de bestemmingen én door de inrichting van de wijk, vanzelf spreken dat de kinderen al jong zelf naar school gaan lopen of fietsen en dat voor de dagelijkse boodschappen de auto niet het handigst blijkt.

Voor het daadwerkelijk inrichten geeft de Ontwerpwijzer belangrijke handreikingen.

Gereedschapskist voor stedenbouw en verkeer

Ontwerpers die gezamenlijk besluiten op te trekken bij een nieuwbouw- of herstructureringsplan, kunnen sinds enkele jaren gebruikmaken van een veelomvattend ontwerpinstrument: de Vervoersprestatie op Locatie of VPL. Met de VPL-aanpak kunnen zij plannen ontwikkelen en doorrekenen op de verkeerskundige en de energie-effecten. Kern van de VPL-methode is een integrale planontwikkeling – samenwerking tussen stedenbouw en verkeer – gericht op een hoge kwaliteit van de leefomgeving.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Ruimtelijk beleid'

Autogebruik op korte afstanden ontmoedigen

Voor al voor de korte rit kan de fiets de concurrentie met de auto goed aan. De fiets is steeds beschikbaar, kan overal komen en is dichtbij de bestemming te parkeren. Verkeersbeleid kan helpen die concurrentiepositie te versterken, door een push- en pullbeleid: de reiziger tot de fiets verlokken en het autogebruik ontmoedigen. Dat geeft tegelijkertijd de benodigde ruimte aan wie de auto nodig heeft voor een verplaatsing op langere afstand – want de beschikbare ruimte is nu eenmaal schaars. De fiets wordt al goed gebruikt voor de korte rit, maar om dat aandeel te behouden en liefst te vergroten, moeten wel beleidsinspanningen worden gepleegd. Vooral verkeerscirculatie en parkeerbeleid voor de auto beïnvloeden de concurrentiepositie van de fiets.

De fiets: sterk op korte ritten en gekozen om positieve redenen

Het is al vaker gezegd: op korte ritten is de fiets vaak in het voordeel. Wie het fietsen aantrekkelijker wil maken, moet weten waarom burgers voor een bepaalde rit de ene keer de auto en de andere keer de fiets pakken. Veel is daar al over bekend: de relatieve snelheid van de fiets speelt een rol, net als de vrees voor verkeersongevallen en de parkeerruimte en parkeerkosten voor de auto, maar ook het weer, de hoeveelheid bagage en hoe druk men het heeft.

Uit onderzoeken blijkt dat burgers, als ze voor de fiets kiezen, dat grotendeels doen om positieve redenen. Zij vinden fietsen normaal, praktisch, snel, gezond, goed voor het milieu, leuk en kostenbesparend.

Concurrent op de korte rit: de auto, vrijwel niet het openbaar vervoer

Als het erom gaat welke vervoerwijze mensen gebruiken voor de korte rit, gaat de keus vrijwel uitsluitend tussen auto en fiets; het openbaar vervoer doet in de meeste gemeenten nauwelijks mee. En die twee houden elkaar voor de korte rit keurig in evenwicht. Bij mensen met kinderen tot en met 1 jaar slaat de balans enigszins door naar de auto, bij vrouwen en ouderen naar de fiets.



Auto populair om grote hoeveelheden te vervoeren en bij slecht weer

Voor wie de voorkeur geeft aan de auto om boodschappen te doen, geldt als voornaamste argument het kunnen vervoeren van grote hoeveelheden. Het slechte weer en gemakkelijk en goedkoop parkeren bij de winkels, worden ook belangrijk gevonden. Die argumenten blijken in hoofdlijnen voor meer ritmotieven te gelden: kinderen halen en brengen, sporten en verenigingsbezoek, uitgaan en woon-werkverkeer.

Sommige keuzeoverwegingen niet door beleid te beïnvloeden

Verkeers- en vervoersbeleid kan helpen de fiets te bevoordelen boven de auto op de korte rit. Maar natuurlijk zijn niet alle overwegingen om voor de fiets dan wel de auto kiezen vanuit het beleid te beïnvloeden. Dit geldt zowel voor bepaalde argumenten die mensen noemen vóór de fiets (het is gezond, goed voor het milieu) als tegen de fiets (sociaal niet veilig, het druk hebben, slecht weer).

Autoluwe en fietsvriendelijke binnensteden

Voor al in binnensteden werd vanaf de jaren '70 de druk van het autoverkeer zo groot, dat het ten koste ging van, wat we nu zouden noemen, de leefbaarheid en het verblijfsklimaat. Een groot aantal steden ging over tot de inrichting van autovrije voetgangersgebieden.



Daarmee kreeg het langzame verkeer plotseling een sterkere positie.

Veel steden combineerden het weren van auto's met de aanleg van fietsroutes op de radialen van en naar het stadshart. De concurrentiepositie van de fiets werd daarmee aanzienlijk versterkt: fietsers kunnen rechtstreeks het centrum in rijden, automobilisten worden langs binnenringen omgeleid. Daarmee is een reistijdvoordeel voor de fietser ontstaan.

Goede verbindingen tussen centrum en buitenwijken

De fiets wordt om positieve redenen gekozen. Verkeersbeleid biedt de mogelijkheid de sterke kanten van de fiets maximaal te benutten. Er blijken veel mogelijkheden te zijn om fietsers hoogwaardige routes aan te bieden, ook in de bestaande stedelijke structuur. Een recente ontwikkeling daarbij is de hoofdfietsroute door verblijfsgebieden: de fietsstraat. Normaal gesproken mogen in verblijfsgebieden geen speciale voorrangmaatregelen worden getroffen – rechts heeft altijd voorrang –, maar de wetgever heeft specifiek voor hoofdfietsroutes een uitzondering gemaakt. Een hoofdfietsroute mag dus ook in verblijfsgebieden voorrang krijgen. Bij flinke aantallen fietsers biedt dit een prima mogelijkheid om het fietsen te stimuleren.

De fiets kan ook een betere concurrentiepositie krijgen door juist de positie van de auto terug te dringen.

Denk aan verkeersmaatregelen die auto's op bepaalde verbindingen weghouden.

Parkeerbeleid kan de fiets voorsprong geven

Het parkeerbeleid is vanzelfsprekend van grote invloed op de concurrentiepositie van de auto ten opzichte van de fiets. De (loop)tijd die het in ieder geval kost om van de geparkeerde auto naar de bestemming te komen, is in het nadeel van de auto. Daarnaast is er, met name in stadscentra, de onzekerheid of er überhaupt binnen een redelijke loopafstand een parkeerplaats te vinden is. Ten slotte zijn ook de kosten van het parkeren in toenemende mate een gevoelig punt. Fietsparkeren daarentegen kan meestal tot (heel dicht) bij de voordeur. Als een gemeente daarnaast zorgt voor goede, liefst beveiligde stallingen, geeft dat de fiets een aanzienlijke voorsprong.

Sturend parkeerbeleid als onderdeel van verkeersbeleid

Nog één voorbeeld uit het Groningse consequent gevoerde verkeersbeleid. Het parkeerbeleid was de afgelopen decennia sterk sturend. In een ruime schil rond de binnenstad werd betaald parkeren met een maximum parkeerduur ingevoerd. Dat ontmoedigt in het algemeen het autogebruik. Tussen 1980 en 2000 nam de oppervlakte van het gebied met betaald parkeren toe van 1,2 km² tot 5 km².

Beperkter parkeren, meer fietsen

In Amsterdam is een parkeervergunning voor een tweede auto binnen hetzelfde huishouden niet toegestaan. Dat verbod wordt gezien als een van de oorzaken waardoor de autobeschikbaarheid tussen 1990 en 2000 afnam. Die afname was het sterkst in de dichtstbebouwde gebieden: de binnenstad en de schil daaromheen. De fietsbeschikbaarheid nam tijdens de onderzoeksperiode juist wat toe, met name in de genoemde wijken. Volgens de gemeente Amsterdam ligt het voor de hand dat er een relatie is met het afnemen van de autobeschikbaarheid.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Plan en proces', onderwerpen 'Verkeersplannen' en 'Auto'

Een hoogwaardig en samenhangend fietsroutenetwerk

Aanleg en verbetering van infrastructuur is een goed – en daarbij ook tastbaar – instrument om fietsbeleid mee uit te voeren. Belangrijk is dan om ervoor te zorgen dat er een goed en samenhangend fietsroutenetwerk ontstaat, in plaats van een groot aantal goedbedoelde, maar onderling slecht aansluitende losse stukjes. Of zoals de Ontwerpwijzer het beschrijft: ‘een goed fietsnetwerk is samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel.’

Fietsverbindingen: niet achteraf, maar al bij ruimtelijke planvorming meenemen

Het is belangrijk al in de fase van de ruimtelijke planvorming rekening te houden met fietsers en hun veiligheid. Duidelijke keuzes in dat vroege stadium kunnen leiden tot goede structurele oplossingen. De praktijk sluit echter lang niet altijd aan bij deze algemene wijsheid, wat niet zelden leidt tot minder logische en dure correcties achteraf. Het zal dan ook duidelijk zijn dat de beste resultaten kunnen worden geboekt door een vroegtijdige en goede samenwerking tussen de verschillende disciplines (zie ook ‘Integraal verkeersbeleid werkt nog beter’ op pagina 12).

Ontwerpwijzer helpt bij ontwerpen fietsroutes en netwerken

Al in 1993 bracht CROW de eerste versie van de genoemde Ontwerpwijzer uit, onder de titel Tekenen voor de Fiets. Het is een veelgebruikt handboek voor het ontwerpen van fietsinfrastructuur, dat in 2006 geheel is herzien. De Ontwerpwijzer is bedoeld voor degenen die zich dagelijks bezighouden met het ontwerpen van fietsvoorzieningen en die het door de politiek geformuleerde beleid moeten vormgeven. De Ontwerpwijzer beschrijft alle stappen: van het voornemen om fietsen te bevorderen tot de fysieke uitvoering hiervan.

Een aparte vermelding verdient de verkeerslichtenregeling. Uit de beoordeling van het fietsklimaat van gemeenten met de Fietsbalans blijkt namelijk dat oponthoud zwaar telt in de beleving van de fiets-

kwaliteit. Voor een belangrijk deel kan dat oponthoud worden beïnvloed door de wachttijd voor fietsers in de verkeerslichtenregeling te beperken.

Bouw fietsroutenetwerken op vanuit de behoefte

Zonder op de details in te gaan, is een uitgangspunt belangrijk: wie een fietsvriendelijke infrastructuur tot stand wil brengen, moet uitgaan van de verplaatsingsbehoefte van de fietser, los van wat er al ligt aan bestaande infrastructuur. Een goed opgebouwd fietsroutenetwerk gaat uit van dit beginsel en zorgt juist voor de fietsvoorzieningen op de plaatsen waar belangrijke fietsstromen aanwezig of te verwachten zijn. Waarbij ook weer rekening wordt gehouden met de eerdergenoemde vijf hoofdeisen.

Fietsroutes, ook op wijkniveau

De grotere fietsroutes van een netwerk verbinden wijken en stadsdelen met elkaar. Maar ook binnen de wijk is het van belang dat het er aantrekkelijk fietsen is. Op dat lagere schaalniveau zullen er minder gebundelde fietsroutes te maken zijn. Hier is het de algehele kwaliteit van de ruimtelijke (en verkeerskundige) inrichting van wijken en buurten, die kan bijdragen aan een aantrekkelijk fietsklimaat. Een uitgekiend ontwerp kan ertoe leiden dat bewoners op een vanzelfsprekende manier kiezen voor de vervoerwijze die voor hen en voor de omgeving het meest geschikt is – en vaak is dat de fiets.

Duurzaam Veilig ook goede ingang voor fietsroutenetwerk

In 1997 werd door overheden en diverse organisaties het principe ‘Duurzaam Veilig’ geïntroduceerd. Duurzaam Veilig is een ambitieuze, en inmiddels breed gedragen, visie op de structurele verbetering van de verkeersveiligheid, door een integrale aanpak van verkeerssysteem, voertuigen én verkeersdeelnemers, met als uitgangspunt duurzame bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers, kinderen en ouderen).

Wat de infrastructuur betreft gaat Duurzaam Veilig uit van een omgeving die aangepast is aan de beperking



van de menselijke vermogens. Daardoor zijn er veel raakvlakken tussen die doelstellingen en de doelstellingen die gelden voor goede fietsnetwerken. Praktisch gesproken kan tegelijk met het opstellen van Duurzaam Veilig-verkeersbeleid ook veel worden gedaan aan de realisering van een hoogwaardig fietsroutenetwerk.

(Nieuwe) barrière? Controleer gevolgen voor het fietsnetwerk

De toegankelijkheid van een gebied valt of staat met de aanwezigheid van barrières. Het aantal fysieke barrières voor fietsers neemt de laatste jaren snel toe, vooral door de aanleg van rondwegen en andere grote infrastructurele werken, en bijvoorbeeld doordat secundaire wegen opgeschaald worden en dus minder kruisingen krijgen. Ook het beleid om het aantal spoorwegovergangen te beperken heeft gevolgen voor het fietsnetwerk. Het is zaak in het ontwerp én bij het beheer van het netwerk rekening te houden met het bestaan en ontstaan van zulke barrières. Het rijk vindt overigens dat het bij de aanleg en het beheer van hoofdinfrastructuur medeverantwoordelijk is voor de instandhouding en verbetering van kruisende routes voor fietsverkeer. De Nota Mobiliteit meldt dat. Daarom – of niettemin – moeten gemeenten en provincies alert blijven om de gewenste nieuwe paden, tunneltjes of bruggen gerealiseerd te kunnen krijgen.

Aanleg én onderhoud

Veel gemeenten hebben in de loop van de tijd een behoorlijk compleet fietsroutenetwerk weten te realiseren. Toenemende aandacht wordt nu gevraagd voor het onderhoud van dat netwerk. Wil het netwerk veilig en comfortabel blijven, dan moet daarvoor structureel geld in de begroting worden gereserveerd.

Tilburg verdubbelt onderhoudsbudget

In het nieuwe fietsplan van de gemeente Tilburg krijgt beheer en onderhoud van de bestaande routes meer aandacht. Uit een enquête die voor het fietsplan is gemaakt, blijkt dat veel Tilburgers niet tevreden zijn over de huidige staat van de fietspaden. Tilburg wil om die reden het onderhoudsbudget verdubbelen, waardoor het aantal zeer slechte fietspaden nagenoeg zal verdwijnen. Ook het onderhoud naast de fietspaden, zoals de groenvoorziening en verlichting, wordt aangepakt.

Meer informatie: de aanbevelingen en richtlijnen in CROW-publicatie 234, Ontwerpwijzer Fietsverkeer; voorbeelden zijn te vinden in: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Infrastructuur'

Goede fietsparkeer-voorzieningen

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan goede en veilige fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen blijkt een krachtig instrument in het fietsbeleid te zijn. Maar het omgekeerde is ook waar: de angst voor diefstal en vandalisme leidt in de praktijk tot minder fietsgebruik. Ook daarom zijn parkeervoorzieningen van belang. Andere maatregelen tegen fietsdiefstal staan beschreven in 'Aanpak fietsdiefstal' op pagina 60.

Fietsparkeren voor de deur: aanlokkelijk maar niet altijd gewenst

Het is lang niet altijd vanzelfsprekend dat er goede parkeergelegenheid is voor de fiets. Toch willen fietsers graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming de fiets – tijdelijk – kwijt kunnen. Juist in de van-deur-tot-deurrelatie zit immers ook de concurrentiekracht van de fiets op de korte afstand. Getuige de grote hoeveelheden los, en soms hinderlijk gestalde fietsen in stadscentra en bij stations wordt de fiets soms bijna slachtoffer van zijn eigen succes.

De CROW-uitgave Leidraad Fietsparkeren uit 2001 geeft antwoord op de vraag hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorziening en waarop speciaal moet worden gelet. Deze normen staan ook vermeld in de Fietsparkeerwijzer, eveneens uit 2001.

Losse fietsen terugdringen dankzij gratis bewaakt stallen

In toenemende mate nemen gemeenten initiatieven om het fietsparkeren strakker te reguleren. Voor gemeenten die het los fietsparkeren willen beperken, is het invoeren van gratis bewaakt stallen zeer effectief. Vooral voor kortparkerende fietsende bezoekers, die anders de fiets tegen boom of gevel zouden plaatsen, is dat aantrekkelijk. De Fietsparkeerwijzer geeft praktijkvoorbeelden die duidelijk maken dat voldoende en goede parkeervoorzieningen ervoor zorgen dat het aantal los geparkeerde fietsen sterk wordt teruggedrongen.



Betere fietsparkeervoorzieningen bij stations werpen vruchten af

Het werd al in 'Fietsen in de keten: de combinatie met ov' op pagina 44 aangegeven: voor het gebruik van de fiets naar het station is het van doorslaggevend belang dat daar de stallingsvoorzieningen goed zijn afgestemd op de vraag, zowel in aantal als in kwaliteit.

Essentieel: bij de woning de fiets goed kunnen parkeren

Verreweg het grootste deel van de fietsritten heeft de woning als herkomst of bestemming. Daar moeten dus goede fietsparkeervoorzieningen zijn, liefst zodanig dat de bewoner eerst langs zijn fiets moet voor hij bij zijn auto komt. In nieuwbouwprojecten is het mogelijk om met stallingsruimte voor de fiets rekening mee te houden. In veel bestaande, oudere wijken, met name in de steden, is die ruimte niet aanwezig, terwijl de fiets juist daar een erg geschikt vervoermiddel is. Dat vraagt om beleidsaandacht. Voorzieningen voor fietsparkeren kunnen in verschillende niveaus, of een mix daarvan, worden aangeboden: van laagdrempelig, dichtbij en gratis maar minder veilig (bijvoorbeeld fietsbeugels nabij de woningen), via veiliger en meer geconcentreerd (bijvoorbeeld in zogeheten fietstrommels), tot verder weg en betaald maar zeer veilig (buurtstallingen). Een gemeente kan zulke projecten ondersteunen als ze vanuit de buurten worden geïnitieerd. Maar de gemeente zou zeker ook voor een actieve rol kunnen kiezen, gezien het belang van goede fietsparkeervoorzieningen in een wijk.



Gedifferentieerd fietsparkeren in Utrechtse woonbuurt

De Utrechtse Vogelenuit is een fraai voorbeeld van een woonwijk waar bewust de stallingsmogelijkheden werden uitgebreid. Vanaf eind 1992 werden er door een brede projectgroep zestig standards geplaatst, drie fietsentrommels neergezet en vijf buurtstallingen gerealiseerd. De trommels waren destijds een noviteit: een afsluitbare overdekte stalling voor vier fietsen, die de ruimte van één autoparkeerplaats inneemt.

Fietsparkeur legt kwaliteitseisen voor fietsparkeren vast

In 1998 zijn met de zogeheten Fietsparkeur voor het eerst in Nederland kwaliteitseisen voor fietsparkeersystemen geformuleerd. De normen zijn opgesteld in een samenwerking tussen fabrikanten, ontwerpers, gebruikersvertegenwoordigers (zoals de Fietsersbond) en opdrachtgevers (zoals NS Reizigers). Met dit document, dat regelmatig wordt geactualiseerd, streven de samenstellers een flinke kwaliteitssprong na van de in Nederland toegepaste fietsparkeersystemen. Of het nu om klemmen, fietstrommels of meer geavanceerde systemen gaat, ze moeten voldoen aan normen voor gebruiksgemak, kans op schade aan een fiets, vandalismebestendigheid en bijvoorbeeld duurzaamheid.

Leidraad Fietsparkeren helpt beleidsmakers en ontwerpers

Op het gebied van fietsparkeren is veel en actuele documentatie beschikbaar. Met name de uitgebreide Leidraad Fietsparkeren is aanbevelenswaard. Deze

biedt planners en ontwerpers de informatie om goed fietsparkeerbeleid op te zetten, uit te voeren en in stand te houden. De Leidraad bevat ten eerste beleidsgerichte informatie: bijvoorbeeld hoe fietsparkeren op de agenda te krijgen en hoe te komen van analyse tot beleidsmaatregelen. Het tweede deel geeft praktische informatie: van het marktaanbod tot technische aspecten en kosten.

Gemeentelijk fietsparkeerplan: integrale aanpak van de opgave

Een integraal fietsparkeerplan kan een goede methode zijn om structurele aandacht aan de stallingsopgave te geven. In 1997 is in vier gemeenten een proefproject gehouden met het maken van een fietsparkeerplan: Arnhem, Hengelo, Rotterdam en Valkenswaard. Voor een bepaald gebied binnen deze gemeenten werd aangegeven wat de bestaande capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen was, wat de behoefte was en hoe die zich naar verwachting zou ontwikkelen. Elk gemeentelijk fietsparkeerplan mondde uit in een voorstel om het aanbod van fietsparkeervoorzieningen af te stemmen op de verwachte vraag. Deze maatregelen werden deels bepaald door specifieke beleidskeuzes voor het fietsparkeren en deels door ander, vaak al vastgesteld, ruimtelijk en verkeersbeleid. Uiteindelijk zijn de plannen, of grote delen ervan, door de gemeenteraden vastgesteld en hebben ze gediend als basis voor de daadwerkelijk uitvoering van verbeteringen van het fietsparkeren.

Bewaakte stallingen in Groningen

De Groningse stichting Bewaakte Rijwielstallingen opende in 1982 haar eerste stallingen. Inmiddels zijn het er 34, onder meer bij scholen, zwembaden en winkels. Vijf zijn er in de binnenstad te vinden en voor evenementen zijn er 3 mobiele stallingen. Scholieren krijgen korting, waardoor deze risicogroep gestimuleerd wordt hun fiets veilig te stallen.

Meer informatie: de aanbevelingen en richtlijnen in CROW-publicatie 158, Leidraad Fietsparkeren; voorbeelden zijn te vinden in: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Fietsparkeren'



Aanpak fietsdiefstal

Fietsdiefstal voorkomen en bestrijden: jammer genoeg moet ook dit een onderdeel zijn van het fietsbeleid. Net als bij andere beleidsterreinen geldt ook hier: een brede aanpak is het effectiefst. Een brede aanpak begint bij de goede fietsparkeervoorzieningen die in 'Goede fietsparkeervoorzieningen' op pagina 58 aan de orde kwamen. Daarnaast is samenwerking nodig tussen onder meer politie, fietsenhandel en gemeente.

Diefstalisico weerhoudt mensen van het fietsen

Wie het fietsdiefstalprobleem in grote omvang wil zien, moet naar Amsterdam gaan. Het probleem heeft daar tot gevolg dat te veel Amsterdammers op een onaantrekkelijke en kwalitatief slechte fiets rijden, geen fiets (meer) hebben of hun dure fiets niet durven gebruiken. Ook besluiten steeds meer slachtoffers van fietsdiefstal zelf maar een gestolen fiets te kopen – of zelfs om een fiets te gaan stelen. Op die manier kan een vicieuze cirkel van fietsdiefstallen ontstaan.

Brede aanpak blijkt effectief

Voor een zo diepgeworteld probleem als fietsdiefstal is een brede aanpak noodzakelijk. Een integrale benadering, zoals die onder meer in Amsterdam wordt gebezigd, blijkt zeer effectief. Integraal betekent ingrijpen in de hele keten van fietsdiefstal: zorgen dat fietsen beveiligd zijn tegen diefstal (onder meer dankzij

de eerdergenoemde stallingen, door voorlichting en bijvoorbeeld via toezicht), zorgen dat handelen in gestolen fietsen onaantrekkelijk wordt (registratie bij de handel, helers en kopers aanpakken) en tot slot gestolen fietsen terugvinden.

Amsterdams programma groot succes

Amsterdam pakt fietsdiefstal structureel aan door middel van het Integraal werkprogramma Fietsendiefstal-preventie 2002 - 2006. Dat is wel nodig, want in de politieregio Amsterdam-Amstelland was in 2001 het diefstalisico gemiddeld 16%. De doelstellingen zijn inmiddels ruim gehaald: in 2005 was het risico al tot 10% teruggebracht. Het werkprogramma is gebaseerd op twee pijlers, namelijk de aanpak van locaties waar veel fietsen worden gestolen en geheeld, en het doorbreken van de keten van niet-geregistreerde fietsen.

De winnende brede aanpak van Winterswijk

Ook de politie in Winterswijk pakte in 2004 de fietsdiefstal daadkrachtig aan: controles, fietsen graven, extra toezicht, gericht onderzoek en een maandelijkse controle van het in- en verkoopregister van rijwielzaken. Daarnaast wist de politie ook andere partijen te bewegen samen te werken: woningbouwverenigingen plaatsen fietsenrekken, portiers van uitgaansgelegenheden houden 's avonds de goed zichtbaar geplaatste fietsenrekken in het oog en fietsenmakers, politie en gemeente geven gezamenlijk voorlichting. Een paar resultaten: in zes maanden de helft minder aangiften en twaalf op

heterdaad betrapte dieven. En de brede aanpak won in 2005 ook nog de prijs van de Fietsersbond voor de beste aanpak van fietsdiefstal.

Handel in gestolen fietsen bestrijden

Fietsen goed beveiligen is de eerste stap in de bestrijding van diefstal. Steeds vaker zijn er daarnaast initiatieven die aan de andere kant van de keten werken: voorkomen dat gestolen fietsen verhandeld worden. Dat gebeurt vooral door medewerking van de fietsenhandel.

Registratie van – met name gebruikte – fietsen helpt erbij. Dankzij registratie weet de consument zeker dat hij geen gestolen fiets koopt en registratie maakt ook de aangifte van fietsdiefstal gemakkelijker. Uitsluitend voorschrijven dat registratie plaatsvindt is niet genoeg, de registers moeten ook worden gecontroleerd. Dat gebeurt bijvoorbeeld in Winterswijk en Amsterdam. In Amsterdam bleek herinvoering van de registercontrole een belangrijke succesfactor bij de diefstalbestrijding.

Gedragscode fietsenmakers

De Amsterdamse rijwielbranche heeft een gedragscode rond gebruikte fietsen opgesteld. Die gedragsregels zijn erop gericht de fietsdiefstal in Amsterdam drastisch terug te brengen. De deelnemende rijwielhandelaren – voor de consument herkenbaar aan een sticker ‘Hier geen gestolen fietsen’ – zullen geen (vermoedelijk) gestolen fietsen inkopen, verkopen en/of repareren. Daardoor wordt het een stuk minder aantrekkelijk om een fiets te stelen of te helen. De gedragscode is inmiddels door de BOVAG landelijk overgenomen.

Gestolen fietsen terugvinden

Een andere stap in de brede aanpak van fietsdiefstal is het terugvinden van gestolen fietsen. Dat gebeurt op verschillende manieren, van gerichte controles en campagnes tot methoden om te bepalen wie de echte eigenaar van een teruggevonden fiets is. Waar mogelijk worden veelal de clandestiene eigenaren aangepakt, wat weer helpt heling te ontmoedigen.

Harderwijk: tevreden fietsers en aanpak van heling
In Harderwijk gaan stadswachten de straat op om gesto-

len fietsen op te sporen. Hun aanpak is simpel: ze controleren de postcode van alle verdachte fietsen. Als ze een gestolen fiets vinden, bezorgen ze die terug bij de eigenaar. Wie met een gestolen fiets betrapt wordt, is de fiets kwijt, wordt verhoord en krijgt in veel gevallen een boete van € 100 tot € 270.

Eindhoven: evenveel fietsen terugvinden als er zijn gestolen

De politie in het Eindhovense stadsdeel Gestel had zich voorgenomen om in 2005 jaar evenveel gestolen fietsen terug te vinden als het gemiddeld aantal aangiftes per jaar. Halverwege 2005 overtrof het aantal teruggevonden gestolen fietsen (96) al ruimschoots het aantal aangiftes (56). De hoge score is te danken aan een simpele en effectieve methode. Elke maand doorzoekt de politie de fietsenstalling van een school grondig op verdachte fietsen. Wie claimt eigenaar van zo'n fiets te zijn, moet duidelijk maken hoe het rijwiel in zijn bezit is gekomen. Afhankelijk van de verklaring kunnen de verdachte en zijn ouders ontboden worden op het bureau.

Amsterdam: internet en chips

De gemeente Amsterdam doet, als onderdeel van de brede aanpak, ook haar best gestolen fietsen terug te bezorgen. De Amsterdamse Fiets Afhandelcentrale (AFAC), waar alle gevonden en weggeknipste fietsen terecht komen, stelt alles in het werk om de eigenaar op te sporen. De bestolen fietser kan ook zelf zoeken: alle fietsen staan op de AFAC-site.

Nog meer technologie: bij wijze van proef kregen 4000 Amsterdamse fietsers in 2005 een gratis chip in hun fiets. Die moet het bij diefstal makkelijker maken de rechtmatige eigenaar terug te vinden.

Fietsersbond adviseert gemeenten over aanpak fietsdiefstal

De Fietsersbond heeft de Fietsdiefstalscan opgezet. Dit grote onderzoek in meer dan 20 Nederlandse gemeenten verzamelt lokale diefstalgegevens en doet concrete aanbevelingen voor verbetering.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie ‘Diefstal’

Communicatie en educatie

Communicatie hoort zeker thuis in de gereedschapskist van het fietsbeleid. Maar het is een misvatting dat promotiecampagnes of educatie-inspanningen zelfstandig kunnen leiden tot de gewenste gedragsbeïnvloeding. Mensen passen hun gedrag vooral aan naar aanleiding van fysieke veranderingen, mogelijkheden en beperkingen. Communicatie kan op zulke maatregelen wel een goede aanvulling vormen.

Gedragsbeïnvloeding: zowel harde als zachte maatregelen

Gedragsbeïnvloeding omvat veel meer dan educatie en voorlichting. Vrijwel alle beleidsinspanningen zijn gericht op beïnvloeding van gedrag, ook als het om verkeer en vervoer gaat. Zo gezien is gedragsbeïnvloeding synoniem aan beleid. Nu is verkeers- en vervoersbeleid geen kwestie van harde techniek alleen, maar het vraagt om een mix van harde en zachte maatregelen, geregisseerd en gedoseerd met kennis van de mogelijkheden en beperkingen van verkeersdeelnemers. Daarmee moet de mens als maat worden genomen: educatie en voorlichting zijn nodig naast fysieke en ruimtelijke maatregelen.

Wat geldt voor het totale verkeers- en vervoersbeleid, geldt ook voor fietsbeleid. Fietsgebruik blijkt te kunnen worden gestimuleerd: Een geschikte ruimtelijke ordening en goede infrastructuur vormen daarvoor basisvoorwaarden, maar het helpt als de fietser als maat wordt genomen.

Gaan fietsen, dan eerst leren fietsen

Nederlanders van buitenlandse afkomst fietsen minder dan Nederlanders die hier geboren zijn. Hoewel goed en recent cijfermateriaal ontbreekt, is de indruk dat de volgende generaties bezig zijn om die achterstand langzaam maar zeker in te lopen. Maar een deel van de allochtone bevolking heeft simpelweg nooit geleerd om te fietsen en kan alleen al daarom niet voor de fiets kiezen. Gemeenten kunnen hierin met educatie verandering brengen.



Fietsles geeft allochtone vrouwen meer zelfvertrouwen

In steeds meer gemeenten kunnen allochtone vrouwen fietslessen volgen. Twee goede voorbeelden zijn de projecten in Amsterdam en Tilburg. Een cursus telt twintig lessen van één uur per week, tien voor beginners en tien voor gevorderden. De eerste serie, waarin tien tot twaalf deelnemers theorie en techniek van het fietsen leren, wordt binnen gegeven.

Onderken en benut de principes van gedragsbeïnvloeding

Wie effectief beleid wil voeren – anders gezegd: wie gedrag daadwerkelijk wil beïnvloeden – moet bedenken hoe mensen zullen reageren op de te nemen maatregelen. Bovendien moet tijdig worden bijgestuurd als zaken niet volgens plan verlopen. Daarbij gelden de volgende belangrijke principes, de voorwaarden voor gedragsverandering:

Principe 1: houd rekening met sociale normen

Zelfs als iemand vindt dat fietsen heel wenselijk is, doet hij het lang niet altijd. Bijvoorbeeld omdat mensen in zijn sociale omgeving zich er negatief over uitlaten.

Je bent er dus niet als mensen zelf positief denken over fietsgebruik, de sociale norm moet meewerken. Het succes van een maatregel hangt dus mede af van wat anderen doen. Dat kan positief uitpakken: als iemand vindt dat hij in zijn eigen woonwijk geen auto moet rijden, zal hij dat eerder nalaten als hij erop vertrouwt dat anderen dat ook niet zullen doen. Om die reden is het in sommige situaties belangrijk om gedrag van de hele groep af te dwingen en er niet op te vertrouwen dat individuen als enigen het gewenste gedrag gaan vertonen.

Principe 2: zorg voor billijkheid en rechtvaardigheid

Als er nadelen verbonden zijn aan gewenst gedrag moet ervoor worden gezorgd dat de verkeersdeelnemers de indruk hebben dat die nadelen eerlijk verdeeld worden en dat ze in verhouding staan tot de voordelen. Als dat niet het geval is, kan tegendraads gedrag worden verwacht, zoals bij fietsers die lang voor rood licht moeten wachten, terwijl er geen kruisend verkeer is.

Principe 3: wees geloofwaardig

Een communicatieadvies: een maatregel moet begrijpelijk zijn en de instantie die hem afkondigt, geloofwaardig. Een gemeente die los gestalde fietsen uit een voetgangersgebied weert, moet duidelijk maken dat het doel is om hinder tegen te gaan en niet om het fietsen zelf te ontmoedigen of om de kas van de gemeentelijke stallingen te spekken.

Winkeliers voeren fietscampagne

Opmerkelijk is de Vlaamse communicatiecampagne Met Belgerinkel naar de Winkel. Die wordt namelijk onder meer door winkeliers georganiseerd. De Unie van Zelfstandige Ondernemers en de Bond Beter Leefmilieu organiseren sinds 2002 de campagne, die tot doel heeft klanten aan te zetten vaker de fiets te gebruiken naar de winkel en hun fiets goed te onderhouden.

Houding volgt gedrag – volhouden loont

Als mensen die nog negatief denken over fietsen met zachte aandrang ertoe kunnen worden bewogen af

en toe de fiets te pakken, passen zij vervolgens hun houding aan bij hun gedrag. Zo gaan ook zij op den duur positief denken over fietsgebruik. Beleid is dus vaak een kwestie van volhouden.

Vlaamse schoolcampagnes boeken resultaten

In de Vlaamse gemeenten Geel en Mol werd het probleem van onveilige schoolomgevingen ervaren, doordat erg veel ouders hun kinderen per auto halen en brengen. In 2002 is hier een brede en goed gedocumenteerde, campagne gevoerd. De resultaten waren naar wens: kwam eerst bijna 48% van de kinderen met de auto naar school, na afloop was dit 37%. De scholenaanpak heeft dan ook een vervolg gekregen: inmiddels zijn voor vijf andere scholen bereikbaarheidsplannen en vervoersplannen opgezet.

Gewoontegedrag moet daadwerkelijk doorbroken worden

Gewoontegedrag is gedrag dat als het ware vanzelf door een situatie wordt opgeroepen en niet bewust wordt gekozen. Voor zulk gedrag helpen argumenten en kleine veranderingen in de omgeving niet: eerst moet de gewoonte doorbroken worden, willen mensen ontvankelijk zijn voor veranderingen van hun gedrag. Dat kan gebeuren als iemands situatie daadwerkelijk verandert (niet meer gratis parkeren bij het werk) of als mensen hun situatie met nieuwe ogen zien, bijvoorbeeld als na de vakantie de files nog langer lijken.

Oplevering project is een communicatiemoment

Een ander moment van verandering is wanneer mensen verhuizen naar een nieuwe werk- of woonlocatie. Daar kan een gemeente met een communicatie-actie handig op inspelen. Bijvoorbeeld: bij de oplevering van een nieuwbouwproject krijgen de nieuwe bewoners of de nieuwe werknemers een routekaart uitgereikt, die hen duidelijk maakt dat fietsen een aantrekkelijk alternatief is.

Meer informatie: Kennisbank Fietsberaad, categorie 'Gedragsbeïnvloeding', onderwerp 'Stimulering fietsgebruik'

Colofon

Uitgave: Fietsberaad, december 2005
Tekst: Maarten Hartog, Hartog Communicatie, Haarlem
Projectbegeleiding: Fietsberaad/Dirk Ligtermoet
Vormgeving: Klats publiciteit, Delft
Fotografie: Stef Breukel
Druk: UnitedGraphics, Zoetermeer

*Deze publicatie is bij het Fietsberaad te bestellen
o.v.v. 'Publicatie nummer 9':*

per post: Postbus 37, 6710 BA Ede

per e-mail: verspreiding@fietsberaad.nl

Eveneens te bestellen:

*Publicatie nummer 1: De invloed van het college-
programma op het fietsbeleid*

*Publicatie nummer 2: Verhardingskeuze voor fiets-
verbindingen: asfalt, beton of tegels?*

*Publicatie nummer 3: Dynamiek in het parkeren
van fietsen bij stations*

*Publicatie nummer 4: De fietsvriendelijkheid van
verkeersregelinstallaties*

Publicatie nummer 5: Tellen met beleid

Publicatie nummer 6: Fietsstraten in hoofdfietsroutes

Publicatie nummer 8: Fietzers in voetgangersgebieden

*Fietsberaad-publicaties kunnen ook worden besteld
bij CROW:*

- *schriftelijk: CROW, Postbus 37, 6710 BA Ede*
- *per fax: (0318) 62 11 12*
- *via de CROW-website: www.crow.nl/shop*

*Alle uitgaven van het Fietsberaad zijn in digitale en
te downloaden vorm beschikbaar op de website van
het Fietsberaad: www.fietsberaad.nl*

FIETS BERAAD

Meer weten of nieuwsgierig naar de actuele stand van zaken? Bezoek de Kennisbank van het Fietsberaad!

Deze Beleidswijzer Fietsverkeer bevat een overzicht van de huidige kennis en ervaringen rond fietsbeleid. Intussen gaat de kennisontwikkeling natuurlijk door en worden er steeds meer interessante onderzoeken en praktijkvoorbeelden gedocumenteerd. De Kennisbank van het Fietsberaad brengt de informatie bij elkaar: achtergronden en voorbeelden, zowel nieuwe als al langer bestaande. Een bron van kennis voor iedereen die meer wil weten over de vele aspecten van fietsbeleid. Ook in deze Beleidswijzer vindt u regelmatig verwijzingen naar onderwerpen in de Kennisbank. Daarin zult u dan soms ook nieuwere kennisdocumenten vinden dan in deze Beleidswijzer konden worden opgenomen.

www.fietsberaad.nl/kennisbank