

Fietsverkeer

jaargang 1, nr. 2, februari 2002

FIETS  BERAAD

Rol belangrijk, maar niet allesbepalend

Collegeprogramma's en lokaal fietsbeleid

Algemeen geldende aanbevelingen voor teksten in collegeprogramma's zijn moeilijk te geven. De keuze van tekstpassages en de formulering ervan zijn afhankelijk van de lokale situatie. Toch wordt het aanhalen van de resultaten van de Fietsbalans, het rekening houden met fietsers bij ruimtelijke ordening en het naar andere relevante documenten verwijzen, door wethouders, ambtenaren en vertegenwoordigers van de Fietsersbond positief bevonden. Dit blijkt uit een onderzoek naar teksten over fietsbeleid in collegeprogramma's, dat het Fietsberaad met het oog op de raadsverkiezingen van 6 maart heeft laten uitvoeren.

Fietsverkeer heeft baat bij een stevige plaats van fietsbeleid in het gemeentelijk beleid. Collegeprogramma's kunnen een indicatie geven hoever gemeenten daarmee zijn. Daarom heeft het bureau Research voor Beleid, in opdracht van het Fietsberaad, in 25 vigerende programma's de voor fietsverkeer relevante tekstpassages geïnventariseerd en vervolgens onderzocht hoe deze doorwerken in het gemeentelijke beleid. Aanvullend zijn in



de betrokken gemeenten – de 10 grootste van Nederland en 15 andere waar de Fietsbalans is uitgevoerd – 47 wethouders, ambtenaren en contactpersonen van de Fietsersbond geïnterviewd. De uitkomsten van het onderzoek wil het Fietsberaad onder andere gebruiken om vast te stellen hoe lokaal beleid voor fietsverkeer kan worden beïnvloed.

Niet overschat

In het collegeprogramma stellen de in het college vertegenwoordigde partijen op hoofdlijnen vast welk beleid ze de komende vier jaar gaan voeren en hoe ze dit denken te realiseren. Verreweg de meeste ondervraagde wethouders en ambtenaren zijn ervan overtuigd dat fietsverkeer hierin aandacht

moet krijgen. Uit het onderzoek blijkt dat het collegeprogramma als basis van beleid wel belangrijk is, maar niet allesbepalend. Het staat centraal, maar moet niet overschat worden, erkennen de gemeentelijke geïnterviewden. Tekstpassages hebben niet direct tot gevolg dat gedane beloften ook worden gehouden. En de preciese formulering van een passage is niet altijd van belang, omdat andere factoren, vooral het draagvlak voor fietsbeleid, een minstens even grote rol spelen. Ook staat het collegeprogramma niet op zichzelf; de structuurnota en het verkeers- en vervoersplan als basis voor fietsnota's en uitwerkingsplannen zijn eveneens van invloed op het fietsbeleid.

De meeste ondervraagde vertegenwoordigers van de Fietsersbond zijn zich ervan bewust dat het programma een richtinggevende functie heeft. Zij bespreken het met de wethouder verkeer en vervoer als het wordt opgesteld, maar grijpen er later slechts mondjesmaat op terug.

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2	Mobiliteit in België en Nederland	12
Fietbalans	4	Antwerpen: project basisscholen	13
Fietsen of met de auto naar school	5	Fietsles voor allochtone vrouwen	14
Regionaal fietsbeleid	8	Novem: duurzame mobiliteit	16
Vraag & Antwoord	10	Duurzaam Veilig vraagt duidelijke keuzes van bestuurders	17
PAO-cursus Enschede 24-25 april	10	Korte berichten	20
Woon-schoolverkeer in Odense	11		

vervolg op pagina 3

Doelstelling

FIETS BERAAD

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.



Wens en werkelijkheid

Op 6 maart zijn de gemeenteraadsverkiezingen. De politieke partijen hebben hun kandidatenlijsten samengesteld en hun verkiezingsprogramma's geschreven. Een goede en veilige bereikbaarheid van voorzieningen, ook voor de kwetsbare verkeersdeelnemer, heeft daarin vast een prominente plek gekregen. Wensen weten we wel op te schrijven.

Dan de praktijk na de verkiezingen. Ouders durven hun kinderen niet alleen door de wijk te laten gaan vanwege het risico van ongevallen. Ouderen wagen zich niet op de fiets omdat ze zich bedreigd voelen door het onoverzichtelijke verkeersbeeld. Kinderspeelplekken en openbaar groen moeten wijken voor parkeerplaatsen. Alsmat grootschaliger voorzieningen zoals basisscholen en winkelcentra komen op steeds grotere afstand van de woningen.

Er is een hele lijst samen te stellen van ongewenste ontwikkelingen die uiteindelijk bijna overal toch hun beslag krijgen.

Want ja... de economie! De efficiency! De betaalbaarheid! De doorstroming en bereikbaarheid voor de auto! Professionele lobbyisten zetten druk op de ketel. Ik heb ooit gepleit om inspraakbijeenkomsten rond verkeersvoorzieningen niet 's avonds maar overdag te houden. Onder schooltijd. Zodat ook ouders met de zorgtaak thuis kunnen meepraten over wat ze belangrijk vinden. Inspraakbijeenkomsten in het ouderencentrum, zodat ook daar de betrokkenheid wordt geprikkeld. Dan zouden wel eens andere accenten kunnen worden gelegd voor de verkeersvoorzieningen in de wijken. Dan zou worden gepleit voor een veilige woonwijk waar het prettig wonen is. Waar de automobilist te gast is. Waar de ruimte voor kinderen om te bewegen en te spelen belangrijk wordt gevonden. Met voorzieningen op loop- en fietsafstand. En vooral veilige en directe routes ernaartoe.

Verkeersveiligheid is dus een thema. Hoe pakt het Duurzaam Veilig-beleid uit voor fietsverkeer? De discussie in mijn eigen gemeenteraad ging vooral over de kwestie dat de automobilisten er niet zoveel last van mogen hebben. De uitkomsten van een verkennend onderzoek doen vermoeden dat zo'n opstelling op meer plaatsen voorkomt. Betekent dit dat fietsers en voetgangers zich dan maar moeten behelpen met een plek op het tweede plan? Dan zal het gebruik van de fiets voor de korte afstand minder toenemen dan mogelijk is. Dat zou een gemiste kans zijn. Laat dat dus niet gebeuren. Zorg dat die mooie woorden in de programma's ook voor fietsverkeer tot iets moois leiden. Politiek is het wenselijke haalbaar maken.

Dick Buursink, voorzitter

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Eveline Vet, gemeente Beverwijk
- Henk van Zeijl, gemeente Leiden
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Herman Weijers, ministerie van V. en W.
- Tonny Bosch, Goudappel Coffeng
- Ineke Spapé, adviesbureau SOAB
- Otto van Boggelen, Fietsersbond
- Gijs Overbeek, NS Fiets/NS Stations
- Wilma Slinger, Kennisplatform VERDI
- Theo Michiels, CROW

Nieuwe leden Fietsberaad

Sinds 1 januari 2002 heeft Verkeer en Waterstaat een nieuwe vertegenwoordiger in het beraad: Herman Weijers. Hij volgt Judith Dielbandhoesing op, die zich op vervoermanagement gaat toelagen. Herman heeft een lange ervaring met fietsbeleid, als lid van de projectgroep Masterplan Fiets en vele jaren daarvoor. Bij het Directoraat-Generaal Personenvervoer is hij ook betrokken bij het 'korte ritten-beleid', waarin fietsverkeer een belangrijke rol speelt.

Waterschappen beheren vele kilometers wegen en paden waarvan fietsverkeer gebruikmaakt. Een versterking van het Fietsberaad vanuit de Unie van Waterschappen spreekt dan ook voor zich. Kees Slabbekoorn van het waterschap Zeeuwse Eilanden, die als beleidsmedewerker verkeersveiligheid is betrokken bij het fietsen op plattelandswegen, vult die post in.

Collegeprogramma's en lokaal fietsbeleid

De onderzoekers noemen dit opmerkelijk, omdat juist aan het einde van de raadsperiode met de wethouder de resultaten van het gevoerde beleid bekeken kunnen worden. Zo'n gesprek kan leiden tot verbetering van het bestaande (fiets)beleid of de formulering van andere voornemens in het nieuwe collegeprogramma.

Draagvlak

Hoe minder draagvlak er voor fietsbeleid in een gemeente bestaat, hoe duidelijker het collegeprogramma moet verwoorden waar de raad zich de komende periode op gaat richten. Ofwel, volgens de ondervraagden bepaalt de lokale situatie of tekstpassages concreet of breder geformuleerd moeten zijn.

Gemeenten waar het draagvlak groot is, hebben meestal een fietsnota of uitvoeringsplan. Het is dan doorgaans voldoende om in het collegeprogramma daarnaar te verwijzen of te melden dat het fietsbeleid de nodige aandacht heeft. De gemeente Maastricht bijvoorbeeld geeft in haar programma alleen aan dat ze het fietsen als een milieuvriendelijke vervoerwijze wil stimuleren. Concrete projecten hiervoor staan in het fietsbeleidsplan. In gemeenten met redelijk draagvlak mogen tekstpassages niet te algemeen zijn, maar ook weer niet zo specifiek dat ze geen ruimte laten voor nieuwe initiatieven. In zo'n geval kunnen belangenorganisaties zowel de gedane beloften in het oog houden als nieuwe aandachtspunten aandragen. Ook hebben ze dan nog speelruimte om de gemeente te prikkelen om politiek gevoelige thema's uit de fietsnota of het uitvoeringsplan aan te pakken.

Een goed voorbeeld is de gemeente Schiedam. Hoewel die in haar collegeprogramma vrij concrete projecten benoemt, laten de uitgangspunten ruimte voor nadere invulling.

Daarentegen is het voor gemeenten met een gering draagvlak wel belangrijk duidelijk te formuleren wat het college op het gebied van fietsbeleid van plan is. Alleen is dit moeilijk, omdat juist een gemeente die niet welwillend tegenover fietsbeleid staat, vage tekstpassages formuleert. Terwijl voor belangenorganisaties een duidelijke visie en concrete doelstellingen wel zo interessant zouden zijn, omdat zij dan later de verantwoordelijke wethouder beter op het gevoerde beleid kunnen aanspreken. In zulke gemeenten moeten zij, zo adviseert het onderzoek, aandringen op concrete passages die, indien voorhanden, refereren aan een fietsnota of uitvoeringsplan.

Overwegend positief

Hoewel er dus geen algemene richtlijnen voor goede of foute fietsrelevante teksten gegeven kunnen worden, zijn er uit het onderzoek wel passages naar voren gekomen die de ondervraagden als overwegend positief beoordelen.

Zo prezen diverse ambtenaren de informatie die zij dankzij de Fietsbalans hebben verkregen. Ze vinden deze meting door de Fietsersbond van de 'fietsvriendelijkheid' van hun gemeente interessant en nemen de resultaten serieus. Daarom is het zinvol de Fietsbalans in het collegeprogramma aan te halen, bijvoorbeeld door te vermelden hoe de gebleken knelpunten zullen worden aangepakt. Daarmee zijn dan meteen de gevaarlijke situaties concreet aangeduid. Voordeel voor belangenorganisaties is dat zij collegeprogramma en Fietsbalans met elkaar kunnen vergelijken en eventuele ver-

schillen in aandachtspunten aan de wethouder voorleggen.

De meeste ondervraagden juichen het ook toe als een gemeente fietsprojecten laat 'meeliften' met andere projecten. De aanleg of verbetering van een fietspad wordt dan tegelijk gedaan met de herinrichting van een weg of verbetering van de riolering. Dit is een relatief goedkope manier om fietsprojecten te realiseren, die sommige gemeenten tot uiting brengen door het fietsbeleid te integreren in structuurnota's en verkeer- en vervoerplannen. Andere vermelden in hun collegeprogramma dat ze bij de ruimtelijke ordening rekening zullen houden met fietsverkeer. De ambtenaren zijn hier bijzonder over te spreken, omdat zij dit zien als een structurele verbetering van het fietsbeleid. Daarom is het belangrijk dat belangenorganisaties gemeenten hierin stimuleren.

Waarderen

Tot slot vinden de ondervraagden van zowel gemeenten als Fietsersbond het belangrijk dat er fietsnota's bestaan of worden ontwikkeld. In het algemeen laten zij zich hierdoor zelfs meer leiden dan door het programma. In gemeenten die zulke beleidsdocumenten niet hebben of waar ze verouderd zijn, is het voor belangenorganisaties belangrijk de gemeente te stimuleren de ontwikkeling of actualisering van deze documenten in het collegeprogramma op te nemen, liefst inclusief een termijn. Soms duurt het namelijk meer dan een raadsperiode om een fietsnota te ontwikkelen. Enkele gemeenten die al een fietsnota of uitvoeringsplan hebben, geven in hun collegeprogramma aan deze versneld te willen uitvoeren. Beide groepen geïnterviewden waarderen zo'n passage zeer.

■ Voor wijze van bestellen van het rapport: zie pagina 20.

Herman Weijers, ministerie van V. en W.:



"In onze knipselkrant lees ik zelden nog iets over de fiets. Ten tijde van het Masterplan Fiets was dat wel eens anders. De knipselkrant beschouw ik als graadmeter voor de aandacht van de politiek en het beleidsveld. Het Fietsberaad kan bijdragen aan toename van die aandacht. De fiets kan niet zonder."

Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden



"De smalle plattelandswegen vormen voor fietsers belangrijke en bijzondere verbindingen. Belangrijk vanwege de kortste route, bijzonder vanwege natuur en landschap. Door de toenemende verkeersdruk op het buitengebied vragen de functie en het gebruik van deze wegen de nodige aandacht."

Fietsbalans meet en vergelijkt fietsbeleid van gemeenten

Meer dan negentig gemeenten hebben inmiddels hun 'fietsvriendelijkheid' laten meten aan de hand van de Fietsbalans, een methode van de Fietsersbond om de prestaties op fietsgebied met andere gemeenten te vergelijken. Analyse van de resultaten tot nu toe wijst uit dat gemeenten vele mogelijkheden hebben om met beter verkeersbeleid het fietsgebruik te stimuleren.

Smalle fietsstroken, gevaarlijke kruispunten, lange wachttijden bij verkeerslichten, hinder door auto's, slecht wegdek: in veel gemeenten kunnen de verkeersomstandigheden voor fietsers drastisch worden verbeterd. Als alle Nederlandse gemeenten aan de norm van de Fietsbalans zouden voldoen, kan het fietsgebruik met 12 tot 19% toenemen, heeft de Fietsersbond berekend. Kleine steden kunnen vooral winst boeken door de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te versterken. Grotere zijn het meest gebaat bij een betere doorstroming, minder verkeershinder en minder herrie. Een en ander blijkt uit analyses van de resultaten van de Fietsbalans over het jaar 2000.

Meetfietsen

Met de Fietsbalans brengt de Fietsersbond alle omstandigheden in beeld die fietsers dagelijks tegenkomen. Gemeenten worden beoordeeld op 10 aspecten, waaronder directheid, comfort, concurrentie met de auto, verkeersveiligheid en beleid op papier. Een testrijder maakt op een speciale meetfiets – voorzien van videoapparatuur en een laptop die snelheid, trillingen en geluidshinder registreert – representatieve kriskrasritten van in totaal 30 tot 40 kilometer per gemeente. Elke gemeente ontvangt een rapport, waarin de uiteindelijke totaalscore, de zogenaamde fbscore, wordt vergeleken met de gemiddelde

score van gemeenten met vergelijkbare omvang. Ook beveelt het rapport maatregelen aan om het fietsklimaat te verbeteren. Meer details over werkwijze, resultaten en analyses in *De Vogelvrije Fietser* van 26 augustus 2001 (Fietsersbond), *Verkeerskunde* nr. 9-2001 (ANWB) en op de website www.fietsersbond.nl.

Kleine en grote steden

In 2000 legden de teamleden bijna 2.300 kilometer in 59 gemeenten af. In 2001 kwam daar ruim 1000 kilometer in 30 gemeenten bij, maar de eerste analyses beperken zich tot het eerste jaar. Daaruit blijkt dat kleine gemeenten vooral hoog scoren op aantrekkelijkheid. Als indicator is geluidshinder gekozen: makkelijk te meten en maar weinig fietsers vinden een lawaaige omgeving prettig. Lawaai heeft ook een duidelijke relatie met de scores op directheid en comfort. Immers, fietsers die een route volgen met veel autoverkeer, ervaren meer verkeerslawaai, oponthoud, verkeershinder en een grotere stopkans. Kleine steden scoren ook goed op directheid, opgebouwd uit de factoren omrijden, gemiddelde snelheid en oponthoud. In grote steden moeten fietsers ruim tweemaal zo lang wachten voor verkeerslichten, die daar voor 84% van al het oponthoud zorgen.

In grote steden is vooral de concurrentie van de fiets ten opzichte van de auto beter. De fiets is er gemiddeld 5% sneller dan de auto, terwijl in kleine en middelgrote steden de auto iets sneller is. Het verschil wordt nog groter als de parkeerkosten worden meegevoerd. In kleine steden zijn automobilisten vijf keer goedkoper uit, wat de concurrentiepositie van de fiets sterk verzwakt.

Bevolkingskenmerken

De verschillen in fietsgebruik per gemeente worden voor een belangrijk deel verklaard door de score op de Fietsbalans. De fbscore verklaart 40-70% van het fietsgebruik. Daarnaast

spelen bevolkingskenmerken als leeftijd, religie en stemgedrag een rol. Opvallend is bijvoorbeeld: hoe meer protestanten in een gemeente, hoe meer fietsers en hoe hoger de fbscore. Veel tieners verhogen logischerwijze het fietsgebruik, maar de fbscore hangt hier nog sterker mee samen. Gezinnen met kinderen kiezen kennelijk voor een fietsvriendelijke woonomgeving.

Wat doen gemeenten met hun rapport van de Fietsbalans? In een enkele, zoals Harderwijk, ontstaat ergernis, omdat de wethouder vindt dat de tekortkomingen van het plaatselijke fietsbeleid teveel worden benadrukt. Andere, zoals Meppel en Nijmegen, zijn blij met de uitslag en zeggen deze te betrekken in het toekomstige fietsbeleid. Meest positief zijn de steden die door de Fietsbalans overtuigd raken van de noodzaak van een nog beter fietsbeleid, zoals Gouda en Enschede. In Haarlem werden al binnen enkele weken concrete maatregelen genomen door op twee belangrijke kruispunten de verkeerslichten beter af te stellen. Zo heeft elke gemeente mogelijkheden om het fietsgebruik te bevorderen. En daar aandacht aan te schenken in haar collegeprogramma.

Voor 2002 heeft de Fietsersbond plannen voor:

- 59 prognoses per gemeente: met welk percentage kan het fietsgebruik er toenemen?
- 30 nieuwe metingen
- 55 lokale rapporten
- 50 presentaties van resultaten Fietsbalans in raadscommissies
- praktijkstudies: hoe zijn gemeenten erin geslaagd verkeerslichten fietsvriendelijk te maken?
- een nieuwe Fietsbalanskrant
- verdere analyses
- een symposium in december, met verkiezing van de Fietsstad 2002 en presentatie van een rapport over 3,5 jaar Fietsbalans

Fietsen of met de auto naar de basisschool

Voor werkende moeders is de auto een 'verworvenheid', want daarmee kunnen zij op weg naar hun werk de kinderen afzetten en ophalen bij school. Met deze stellingname haalde minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat eind vorig jaar menige voorpagina. "We danken de vrouwen-emancipatie aan de pil én de auto", zei ze in Trouw van 6 december. Voor het Fietsberaad aanleiding om te kijken hoe kinderen, al dan niet begeleid, naar school gaan en waarom op die manier.

De uitlatingen van de minister vormden een reactie op discussies in de Tweede Kamer over de nadelen van kinderen met de auto afzetten en ophalen bij crèche of school. De minister suggereert als belangrijkste reden dat wegbrengen per fiets tijdrovender is dan per auto. Maar ouders vinden waarschijnlijk meer aspecten minstens even belangrijk, zowel voor de keuze om hun kinderen zelfstandig of begeleid naar school te laten gaan als bij de keuze van de vervoerwijze. Het Fietsberaad zoekt op twee vragen een antwoord: 1. Met welke vervoerwijze gaan kinderen naar de basisschool? 2. Waarom begeleiden ouders hun kinderen naar school en wat bepaalt hun vervoerwijze?

Weinig bruikbare gegevens

Wie wil onderzoeken hoe kinderen naar en van de basisschool reizen, komt niet ver met de standaardindeling van vervoermiddelen: trein, tram, metro, bus, auto, (brom)fiets, lopen. Die indeling vertelt immers niet of een kind zelfstandig of onder begeleiding reist, en wie het dan eventueel begeleidt. En gaat het om bijvoorbeeld autoverkeer, dan is ook relevant te weten of er per auto één of meer kinderen uit een gezin, buurkinderen of vriendjes meerijden. Uit geen van de beschikbare landelijke gegevensbestanden vallen dergelijke bijzonderheden af te leiden, terwijl gegevens van een school of groep scholen door-



gaans weinig bruikbaar zijn vanwege de grote onderlinge verschillen. Voor onderzoek om beleid op te baseren zijn eigenlijk gegevens nodig over reismethoden, zelfstandig én begeleid, ingedeeld naar vervoerwijze (lopen, fietsen, per auto), begeleiders (ouder of ander persoon) en, als het om autovervoer gaat, de bezetting. Vervolgens volstaat geen algemeen beeld van de gehele doelgroep. Er is onderscheid gewenst tussen onder- en bovenbouw, overblijvers en kinderen die in hun middagpauze naar huis gaan, scholen van verschillende signatuur, locatie en omvang van het invloedsgebied (buurt- of streekschool).

Verplaatsingsgedrag

Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van CBS gaat 35% van de verplaatsingen van kinderen tot 12 jaar van en naar school. Tabel 1 toont de verdeling over de vervoerwijzen binnen dit 'schoolverkeer'. Volgens deze OVG-cijfers hoeven we nog niet te vrezen dat het naar school brengen van kinderen met de auto de overhand krijgt: bijna 80% loopt of fietst. In hoeverre dat onder begeleiding van ouders is, valt uit deze gegevens niet op te maken. Wel blijkt eruit dat de jongste kinderen veel vaker autopassagier zijn dan oudere scholieren.

Tabel 1. Schoolverplaatsingen in 2000 van kinderen tot 12 jaar naar vervoerwijze (in %)

	0 - 5 jr	6 - 11 jr	0 - 11 jr
autopassagier	26,2	15,7	18,0
bus, tram, metro	0,6	1,1	1,0
bromfiets	0,1	0,1	0,1
fiets	36,0	40,2	39,2
lopen	35,5	40,3	39,3
overig	1,6	2,7	2,4
<i>totaal</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Bron: OVG, bewerking MuConsult

Het adviesbureau SOAB schat het aandeel autopassagier, op basis van een groot aantal onderzoeken dat het bureau uitvoerde op basisscholen door het hele land, gemiddeld heel wat hoger in: 30 tot 40%. Daaruit blijkt ook een te verwachten grotere zelfstandigheid in de bovenbouw.

Tabel 2. Vervoerwijze van kinderen naar en van basisscholen. Schattingen op basis van case-studies (in %)

zelfstandig	30	lopen/fiets	30
begeleid	70	lopen/fiets	35
		autopassagier	35

Bron: SOAB

Analyses van OVG-gegevens over het motief 'halen en brengen' door volwassenen, geven een indicatie van de ontwikkelingen in het begeleid reizen van kinderen in de periode 1985-1997 (TNO Inro en ITS, 1999):

- het 'halen en brengen' (niet alleen van kinderen noch alleen naar en van school) blijkt met 40% toegenomen;
- de verplaatsingen voor 'halen en brengen' zijn gemiddeld 18% langer geworden;
- binnen 'halen en brengen' is het aandeel auto gelijk gebleven.

Extremen

Dat de beschikbare cijfers verschillen, komt waarschijnlijk vooral doordat de situatie per school sterk verschilt. SOAB noemt bijvoorbeeld als extremen voor het brengen per auto 6% in Houten en 60% op 'elitaire' scholen. Tabel 3 geeft specifiek cijfers voor Amsterdam. Bedenk dat het gaat om scholen met circa 70% allochtone leerlingen, die doorgaans minder fietsen dan autochtone kinderen. Bovendien zijn de afstanden tussen woonadres en school in de hoofdstad kort.

Tabel 3. Vervoerwijze van kinderen naar en van Amsterdamse basisscholen in 1998 (in %)

	Slotervaart	Osdorp
<i>vervoerwijze</i>		
lopen	59	49
fietsen		28
<i>reden niet met de fiets</i>		
school te dichtbij	60	52
te gevaarlijk	33	32
school te ver		15
heeft geen fiets		8

Bron: Wolters, 2000

Hoe gaan kinderen naar school?

Al met al moeten bij woon-school-verkeer twee kwesties duidelijk worden onderscheiden.

Ten eerste is het aandeel begeleidde kinderen de afgelopen jaren waarschijnlijk sterk toegenomen: de meerderheid komt niet meer zelfstandig naar de basisschool.

Ten tweede betekent begeleid naar school niet zonder meer 'met de auto': de meesten komen lopend of fietsend. Het is zelfs de vraag of het auto-aandeel binnen het begeleid naar school reizen de afgelopen jaren sterk is toegenomen.

Anno 2002 lijken er drie ongeveer even grote groepen kinderen:

- zij die zelfstandig lopen of fietsen;
- zij die begeleid lopen of fietsen;
- zij die gebracht en gehaald worden met de auto.

Wegbrengen en halen

Welke redenen hebben ouders om hun kinderen met de auto naar school te brengen en op te halen? Minister Netelenbos legde het accent op het feit dat werkende moeders tijdgebrek hebben. Min of meer autonome andere gegevens zijn het toegenomen (tweede) autobezit en steeds meer allochtone ouders met andere mobiliteitspatronen: vooral minder fietsgebruik. Maar er zijn veel meer redenen:

- te lange afstanden tussen woning en school;
- de 'objectieve' verkeersonveiligheid: ongevallen en slachtoffers;
- ketenverplaatsingen en taakcombinaties;
- de vrees van ouders voor verkeersongevallen en gevoelens van onveiligheid, onder meer vanwege de als bedreigend ervaren chaos door auto's bij scholen en het ontbreken van veilige voetgangers- en fietsvoorzieningen;
- de vrees voor sociale onveiligheid;
- het comfort en gemak van de auto, zeker bij slecht weer;
- de ontwikkeling dat ouders hun kinderen langer en sterker beschermen;
- de individualisering en anonimiteit van de samenleving, waardoor *poolen* door ouders (per auto of fiets) minder voor de hand ligt.

Over het belang van de eerste drie redenen valt meer te zeggen.

- Afstanden: gemiddeld woont 10 tot 20% van de kinderen te ver (meer dan 2 km) van school om gemakkelijk zelfstandig te kunnen lopen of fietsen.
- Ongevallen en slachtoffers: sinds 1990 is het aantal kinderen van 4 tot 12 jaar dat jaarlijks als gevolg van een verkeersongeval overlijdt of in het ziekenhuis terechtkomt met bijna 40% afgenomen (zie Tabel 4). Uit andere bron (CROW, 2000) blijkt dat zo'n 30% daarvan kinderen zijn die lopen of fietsen naar of van school. Dit komt erop neer dat jaarlijks 7 tot 10 kinderen overlijden en 150 tot 190 in een ziekenhuis belanden als gevolg van een verkeersongeval dat hen lopend of fietsend naar of van school overkomt. In hoeverre deze 'objectieve' verkeersonveiligheid voor ouders reden is om kinderen te begeleiden of per auto te brengen en te halen, is moeilijk te bepalen. De trend vertoont in elk geval een afnemend aantal verkeersslachtoffers. Die ontwikkeling zou ook juist een gevolg kunnen zijn van vaker begeleid reizen.



Tabel 4. Geregistreerde als gevolg van een verkeersongeval overleden en in het ziekenhuis opgenomen kinderen van 4 tot 12 jaar, 1991-2000

	overleden		ziekenhuis- gewonden	
	aantal	% van totaal	aantal	% van totaal
		1991		52
1992	46	3,7	669	5,7
1993	47	3,8	617	5,3
1994	40	3,1	635	5,4
1995	34	2,5	585	5,0
1996	23	1,9	593	5,0
1997	32	2,8	548	4,7
1998	20	1,9	525	4,5
1999	33	3,0	566	4,6
2000	24	2,2	443	3,8

Bron: AVV-BG, Visie

- Ketenverplaatsingen, taakcombinaties: minister Netelenbos neemt aan dat veel ouders vanwege taakcombinaties hun kind naar school brengen, zodat ze daarna kunnen doorrijden naar hun werk. Als 'halen en brengen' gecombineerd wordt met een andere activiteit, neemt het autogebruik inderdaad toe: op woning-schoolafstanden tot 2,5 km circa 30% met taakcombinaties tegen circa 13% zonder taakcombinaties. Uit OVG-gegevens blijkt echter dat het aandeel ketenverplaatsingen als reden voor 'halen en brengen' (niet alleen kinderen, noch alleen onderwijs) niet overheerst: 43% in 1997. Evenmin is het sterk toegenomen: het was 38% in 1985. 'Halen en brengen' heeft dus grotendeels andere oorzaken dan taakcombinaties.



Waarom begeleid naar school?

Al met al zijn te lange afstanden en taakcombinaties voor ouders relevante redenen om kinderen per auto naar en van school te vervoeren. Ze verklaren echter lang niet al het begeleid reizen. De ontwikkeling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers kan moeilijk een reden zijn voor toename van het begeleid reizen. De keuze daartoe hangt ook, of misschien zelfs vooral, af van moeilijker te meten en te beïnvloeden zaken als gevoelens van verkeers- en sociale onveiligheid, comfort, gemak en culturele ontwikkelingen in de samenleving.

Meer onderzoek

Momenteel zijn veel activiteiten en maatregelen gericht op vermindering van de chaos van auto's bij basisscholen. Aangenomen wordt dat ouders die chaos een reden vinden om hun kinderen niet lopend of fietsend te laten gaan. Dat is een geheel andere probleemdefinitie dan het tijdgebrek dat minister Netelenbos als reden veronderstelt. Beide redeneringen lijken vooral aannames die niet onderbouwd kunnen worden vanuit de weinige gegevens die beschikbaar zijn.

Dit staat vast: er zijn erg weinig gegevens en kennis beschikbaar waaruit blijkt hoe kinderen naar de basisschool reizen en wat de redenen daarvoor zijn. Dat pleit voor onderzoek. Vervolgens is het de vraag of de keuze om kinderen (steeds vaker) naar

school te begeleiden wel beïnvloed kan en zou moeten worden. Die keuze lijkt immers in belangrijke mate op persoonlijke en gevoelsmatige overwegingen te berusten. Bovendien blijkt 'begeleid reizen' volstrekt niet automatisch 'brengen en halen per auto' te betekenen. Misschien is het relevanter om te bevorderen dat ouders blijven kiezen voor andere vervoerwijzen, zoals individueel begeleid lopen en fietsen, en *poolen* bij het wegbrengen per fiets of auto. Het Fietsberaad ziet het als een van zijn taken een bijdrage te leveren aan onderzoek daarnaar.

'Bezorgdheid ouders terecht'

"Ouders hebben geen probleem, ze zijn een probleem. Zij veroorzaken de chaos bij school en staan er niet bij stil dat ze met hun auto anderen in gevaar brengen", zegt Ineke Spapé van adviesbureau SOAB en lid van het Fietsberaad. Dit is volgens haar een kernoorzaak van onveilig schoolverkeer. "Een andere is het gedrag van weggebruikers die menen het recht te hebben om met 80 km/uur door de stad te scheuren. Ze vergeten dat kinderen het recht hebben op spelen, fietsen, veilig naar school gaan." "Vrijheid van mobiliteit is een fundamenteel grondrecht van iedereen", beaamt Janneke Zomervrucht van 3VO. "Daarom is belangrijk dat het lokale verkeerssysteem veiliger en toegankelijker wordt, ook voor kinderen, ouderen en gehandicapten. Goed dat Duurzaam Veilig een algemene snelheidsbeperking van 30 km/uur binnen de bebouwde kom voorstaat."

Begrip

Ineke Spapé heeft wel degelijk begrip voor de gevoelens van onveiligheid van ouders. "Tabel 4 laat weliswaar een afname zien, maar het zijn nog steeds teveel slachtoffers. 't Zal je kind maar wezen! Ouders hebben alle redenen, ook objectief, om bezorgd te zijn." Er moet volgens haar veel meer gedaan worden dan alleen het aanpakken van de chaos van auto's bij scholen. Aanpassingen in de ruimtelijke ordening, mensen aanspreken op hun gedrag, ouders, kinderen en automobilisten voorlichten, verkeerslessen. Janneke Zomervrucht vult aan: "De toenemende drukte noodzaakt tot ingrijpende maatregelen om alle verkeersdeelnemers veiligheid te garanderen.

Bronnen:

- CBS, *Onderzoek Verplaatsingsgedrag*
- CROW, *Handboek ontwerpen voor kinderen*, november 2000
- TNO Inro en ITS, *Korte verplaatsingen in beweging*, november 1999
- 3VO, gemeente Almere, *Verkeersveiligheid rond basisscholen in Flevoland*, maart 2001
- Documentatie SOAB
- Jac Wolters, *From home to school*, bijdrage VeloMondiale 2000
- Janneke Zomervrucht e.a., *Cycling to school*, bijdrage VeloMondiale 2000; *More cycling to school*, bijdrage voor Velo-City 2001.

Geef gemotoriseerd vervoer minder ruim baan en ontwerp bijvoorbeeld het verkeer vanuit een prioriteit voor veilige schoolroutes. Dat zou veel halen en brengen overbodig maken." In de projecten van SOAB worden ouders, kinderen, scholen, gemeente en politie gestimuleerd goede afspraken met elkaar te maken. "Samenwerking staat centraal. De gemeente ontfermt zich over de ruimtelijke ordening en infrastructurele maatregelen, de politie over de verkeersveiligheid, ouders voeden hun kinderen goed op, scholen geven verkeerslessen. Die aanpak werkt. Gemeenten komen steeds vaker tot inzicht dat een integrale aanpak nodig is." Janneke Zomervrucht noemt het door 3VO begeleid project Verkeersouders, dat overleg tussen ouders, school en gemeente stimuleert. "Vaak worden, met wisselend succes, afspraken gemaakt over netter breng- en haalgedrag, kleine infrastructurele aanpassingen gevraagd van de gemeente. Deze aanpak werkt redelijk naar tevredenheid, maar op termijn blijven de problemen bestaan of komen terug. Duurzaam Veilig zorgt voor een fundamentele aanpak." Janneke Zomervrucht vindt het van belang dat kinderen straks niet opgroeien als 'achterbankgeneratie', maar blijven leren fietsen. Ze pleit voor een integrale aanpak 'op de fiets naar school'. "Beleid hiervoor moet op verschillende ministeries worden neergelegd." Volgens Ineke Spapé kan het Fietsberaad, behalve onderzoek doen, ook pilots uitwerken, goede voorbeelden onder de aandacht brengen en samenwerking zoeken met andere organisaties op dit terrein.

Johan Leferink, provincie Gelderland:

'Behoeftte aan uitwisseling met andere provincies'

De provincie Gelderland is druk bezig het fietsgebruik te stimuleren. Er zijn nog wel veel vragen, zegt Johan Leferink, coördinator van de Unit Fiets. "Hoe stel je prioriteiten, hoe ga je om met sociale veiligheid? Wij hebben grote behoefte aan uitwisseling met andere provincies. Er is zoveel kennis op fietsgebied, het is zonde om zelf opnieuw het wiel te moeten uitvinden."

"Als provincie willen wij het fietsgebruik stimuleren. De centrale thema's van ons beleid zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en het milieu. De fiets kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren", legt Leferink uit. De provincie wil dat meer mensen de fiets in plaats van de auto nemen, vooral op korte afstanden. In 1990 werd daarvoor het plan Gelderland Fietst opgesteld. Het fietsbeleid kreeg in 1997 een plaats in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). "Daarna zijn de plannen een beetje verwaterd", zegt Leferink. "Totdat het nieuwe college van Gedeputeerde Staten in 1999 stimulering van het fietsverkeer hoog op de agenda zette en versneld de geplande fietsinfrastructuur aangelegd wilde hebben."

Unit Fiets

Om die doelstellingen te realiseren, stelde de provincie twee jaar geleden de Unit Fiets in, een team van zeven mensen uit verschillende disciplines binnen de provincie, zowel met een verkeerskundige als een communicatieachtergrond. Zij zijn voor een deel vrijgemaakt voor de unit, maar houden zich daarnaast met andere (verkeers-) projecten bezig. Zij stelden een Uitvoeringsprogramma Fiets met concrete maatregelen op. Dat richt zich ten dele op de aanleg en reconstructie van infrastructuur, die van hoge kwaliteit moet zijn. "Vroeger was het uitgangspunt: 'tegels, tenzij...', nu is het 'asfalt, tenzij...'." Het programma omvat ook niet-infrastructurele maatregelen, zoals fietsparkeervoorzieningen, 'fietswachtijdvoorspellers' en promotiecampagnes. Belangrijk vindt Leferink de 'één-loketgedachte' van de Unit Fiets: in- en extern duidelijk herkenbaar en bereikbaar voor gemeenten en burgers die vragen hebben.

Leferink is nu druk bezig met de voorbereidingen voor een nieuw PVVP, met daarin een duidelijke plaats voor de fiets. Een aantal inzichten is veranderd. "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. We willen graag van andere provincies weten hoe zij dat doen."

Er zijn veel meer zaken waarover Leferink met anderen van gedachten zou willen wisselen. Hoe stel je prioriteiten? Hoe ga je om met sociale veiligheid? Moet je langs elk fietspad lantaarnpalen neerzetten? Hoe creëer je goede fietsparkeer-

Utrecht, 26 maart 2002

Bijeenkomst voor bij regionaal fietsbeleid

Het *Convenant VERDI* en het *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020* (NVVP) geven provincies en kaderwetgebieden een belangrijker rol in het verkeersbeleid, ook als het gaat om fietsverkeer. Voor bij fietsbeleid betrokken medewerkers van provincies en kaderwetgebieden resulteert die uitgebreide verantwoordelijkheid in meer en nieuwe taken. Zij behoren tot de primaire doelgroep van het Fietsberaad, dat daarom het initiatief heeft genomen contact met hen op te nemen. Uit een telefonische interviewronde, uitgevoerd samen met het Kennisplatform VERDI, bleek een behoefte aan onderlinge contacten, onder andere om kennis, informatie en ervaringen uit te wisselen en kennisleemten vast te stellen. Besloten is op 26 maart in Utrecht een middagbijeenkomst te organiseren om een proces van kennis- en ervaringsuitwisseling op gang te brengen. Met de contactpersonen



mogelijkheden bij bushaltes en stations zodat fietsende trein- en busreizigers veilig hun fiets kunnen stallen? "Wij denken aan het instellen van een extern netwerk waar bijvoorbeeld grote gemeenten en de Fietsersbond aan deelnemen, zodat je je als regio gezamenlijk sterk kan maken voor het fietsverkeer. Daarvoor kijken wij graag om ons heen, zoals naar Brabant of Nordrhein-Westfalen."

Gemeenten

"Wij zijn wegbeheerder, maar zien het ook als onze taak om het fietsbeleid van gemeenten te stimuleren", formuleert Leferink de rol van de provincie. "Wij willen gemeenten daarin ondersteunen en kunnen daaraan financieel bijdragen: 35% voor de aanleg van nieuwe fietspaden en 50% voor het oplossen van knelpunten op routes naar haltes van het openbaar vervoer."

"Wij hebben als Unit Fiets over het algemeen indirect contact met gemeenten, alleen bij concrete projecten stemmen we rechtstreeks af. Af en toe werpen wij een balletje op, maar we *pushen* niets. We hopen dat het over twee à drie jaar anders gaat. Dan sluiten we misschien wel convenanten af met gemeenten over stimulering van het fietsverkeer."

bij de provincies en kaderwetgebieden is afgesproken per organisatie drie bij fietsbeleid betrokken medewerkers uit te nodigen. De meeste van de tijdens de interviews aangereikte gespreksonderwerpen komen aan bod in een van de vier sessies:

- Provinciaal en regionaal fietsbeleid: doelen en rollen.
- Provinciale en regionale fietsroutenetwerken: ontwerp, kwaliteitseisen, prioritering.
- Stimulering van gemeenten: waartoe (inhoudelijk) en hoe (procesmatig en financieel).
- Duurzaam Veilig en fietsverkeer: strategisch, tactisch en operationeel.

In nummer 3 van *Fietsverkeer* (juni 2002) zal een verslag van de bijeenkomst worden opgenomen. Daaruit zal ook blijken of en hoe de bijeenkomst een vervolg krijgt.

Linda de Klein-Bevers, provincie Brabant:

'Wees realistisch: de wereld verandert niet in één keer'

De provincie Brabant stelde in 1996 het FietsAdviesTeam (FAT) in. De leden van het FAT praten in regionale overlegorganen rechtstreeks met gemeenten over betere fietsvoorzieningen. "Wij zeggen als provincie niet hoe het moet, maar helpen gemeenten plannen te maken", zegt FAT-lid Linda de Klein-Bevers.

Het FAT komt voort uit de provinciale nota *Brabant Fietst!* van 1996. "Wij wilden flink inzetten op het fietsverkeer. Vooral op de korte afstanden in het woon-werk- en woon-schoolverkeer waar auto's steeds meer files en overlast veroorzaakten, zagen wij kansen voor de fiets."

Het team bestaat uit vijf beleidsmedewerkers van de provincie, die gedeeltelijk zijn vrijgemaakt voor fietsbeleid. "Dat werkt heel prettig, beter dan één persoon die zich *fulltime* alleen met fietsverkeer bezighoudt", legt Linda de Klein-Bevers uit. "Wij zijn allemaal verkeerskundige en houden ons ook met andere verkeersproblemen bezig. Zo bereik je dat de fiets ook in andere projecten goed aan bod komt en voorkom je dat je zaken met oogkleppen op bekijkt. Er zijn ook andere belangen die je mee moet wegen."

In *Brabant Fietst!* is een primair fietsnetwerk van 'dikke' routes door heel Brabant opgenomen, waarop per etmaal tenminste 500 mensen naar werk, school of winkel fietsen. In totaal beslaat het net ongeveer 1300 kilometer. "Samen met de gemeenten hebben we de meest geschikte routes bepaald. Wanneer gemeenten een primaire fietsroute willen voorzien van een goed fietspad, subsidieert de provincie 40 tot 50% van de kosten." Inmiddels is 800 kilometer voorzien van een mooi en veilig fietspad en liggen langs 150 kilometer fietsstroken.



Regisseursrol

Behalve meer fietspaden staan ook betere stallingen bij bijvoorbeeld bushaltes op het verlanglijstje. In het contact met gemeenten daarover vervult de provincie een soort regisseursrol, zij kan niets opleggen," legt Linda de Klein-Bevers uit. "Een gemeente heeft eigen verantwoordelijkheden. Wij gaan niet zeggen hoe het moet, maar helpen gemeenten en andere instanties plannen te maken. We proberen partijen bij elkaar te brengen en enthousiast te maken." Daartoe wordt in Brabant gewerkt met vijf regio's en in elke regio is een lid van het FietsAdviesTeam vertegenwoordigd. "Zo kun je met een hele regio afspraken maken en ervoor zorgen dat plannen niet bij de gemeentegrens stoppen."

Voor fietsinfrastructuur is dus het een en ander geregeld, maar de provincie zit nog met een aantal vragen. Wie is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het recreatieve fietsverkeer? In het verleden zijn recreatieve fietsroutes met behulp van rijks gelden aangelegd, geeft ze aan. "Nu komt de vraag op wie deze routes onderhoudt en welke rol de provincie heeft bij de aanleg van nieuwe. In het NVVP worden decentrale overheden verantwoordelijk voor fietsroutes, maar wij zijn er als provincie nog niet uit wat onze rol is. Wij hebben wel een budget voor utilitair verkeer, maar niet voor recreatief verkeer." Deze kwestie illustreert dat je duidelijk moet zijn in het overleg met gemeenten en andere belanghebbenden, benadrukt ze. "Het is belangrijk om te checken: wat verwachten we van elkaar? Daarvoor is goed overleg essentieel."

Prijsvragen

De provincie heeft leuke initiatieven genomen om gemeenten te stimuleren tot fietsbevorderende acties. Zo heeft zij een prijsvraag uitgeschreven met als opdracht 'Ontwerp je eigen voorbeeldroute'. Helaas reageerden alleen Breda en Oss. Nu waren dat wel heel aansprekende plannen, zoals de 'fietsstraat' tussen de rand van Oss en het centrum en een degelijke fietsroute tussen Breda en Etten-Leur, compleet met rustplaatsen en verkeersveilige voorrangssituaties voor fietsers. "Andere inzendingen kwamen pas binnen toen we ook geld beschikbaar stelden om een plan van aanpak op te stellen. Dit geeft aan dat je rekening moet houden met gebrek aan tijd, geld en specifieke kennis. Bestook gemeenten niet met plannen en organiseer het zorgvuldig", is dan ook één van haar adviezen aan andere provincies. "Liever twee plannen goed uitgevoerd dan tien half. Wees realistisch: de wereld verandert niet in één keer."

Regelmatig krijgt het Fietsberaad vragen om informatie. Een deel daarvan kan direct worden beantwoord, in andere gevallen wordt doorverwezen naar beter geïnformeerde derden. Omdat de antwoorden soms niet alleen van belang zijn voor de vragensteller, maar ook voor andere leden van de doelgroepen van het beraad, wordt er in Fietsverkeer aandacht aan besteed.

Vraag stadsgewest Haaglanden

Bestaan er Europese fondsen waarop wegbeheerders een beroep kunnen doen voor de financiering van infrastructuur voor fietsverkeer?

Antwoord

Het wordt bekend verondersteld dat bepaalde regio's voor verbetering van fietsinfrastructuur een beroep kunnen doen op fondsen in het kader van het Regionaal Europees Ontwikkelingsbeleid en de ontwikkeling van Euregio's. Informatie daarover is beschikbaar bij de provincies. Navraag bij het bureau EG-Liaison (www.egl.nl) en Novem leert dat er geen andere Europese fondsen zijn voor (mede)financiering van reguliere fietsinfrastructuur. Het LIFE-programma van de Europese Unie biedt wel mogelijkheden voor projecten die 'innovatieve methoden

en technieken demonstreren'. Het gaat daarbij om innovatieve oplossingen voor milieuproblemen, want LIFE is een milieudemonstratieprogramma. Het loopt van 2000 tot en met 2004 en verplicht niet tot samenwerking met een partner uit een andere lidstaat. Het programma staat open voor bedrijven, instellingen en overheden, voor projecten die tussen € 400.000 en € 5.000.000 kosten. Het subsidiepercentage is maximaal 50%. Voorstellen dienen elk jaar voor 31 oktober te worden ingediend bij Novem. Meer informatie: www.novem.nl/life

Deze vraag roept een volgende op: *Bestaan er ook Nederlandse fondsen?* Die bestaan, zo blijkt uit de volgende opsomming, die geen volledigheid pretendeert.

- Voor stallingsvoorzieningen bij stations bestaat het investeringsprogramma Ruimte voor de Fiets. Meer informatie: www.rib.nl
- Voor verbetering van de zogenaamde Landelijke Fietsroutes beheert de Stichting Landelijk Fietsplatform (SLF) een apart fonds van het ministerie van LNV. Meer informatie: SLF, telefoon 033 465 36 56.
- Voor rentevoordeel bij fondswerving voor fietsinfrastructuur kan een beroep worden gedaan op de

Regeling Groen Projecten. Meer informatie: Novem, de heer Duinhouwer: telefoon 030 239 34 03.

Vraag gemeente Rotterdam

(Na beantwoording door V. en W. doorgestuurd aan het Fietsberaad.)
Heeft het rijk plannen om de status van fietsstraten formeel te regelen?

Antwoord

Het rijk heeft de gemeente geantwoord geen voornemen te hebben de fietsstraat een juridische status te verlenen. De positie van fietsverkeer kan voldoende worden versterkt met een aangepaste vormgeving en inrichting van de straat. Bestaande borden en regelingen kunnen dat ondersteunen. Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de gemeente Oss en de provincie Brabant ervaringen met fietsstraten geïnventariseerd. Zie ook *Verkeerskunde* nr.1-2001 (ANWB). Daaruit blijkt dat het begrip 'fietsstraat' een brede verzameling oplossingsvarianten omvat. Het Fietsberaad wil verder borduren op die varianten en praktijkervaringen. Welke variant past bij welke situatie? Wat werkt, wat niet? Wat vinden gebruikers en aanwonenden ervan? In een volgend nummer van dit magazine zal nader op deze vragen worden ingegaan.

Enschede, 24 en 25 april 2002

FIETS  BERAAD



PAO-cursus *Fietsers in het verkeerssysteem en -beleid*

Hoe kan in ruimtelijke plannen de positie van het fietsverkeer worden veiliggesteld? Wat is goed fietsparkeerbeleid en hoe kan dat gekoppeld worden aan de ontwikkeling van een stadscentrum? Hoe is de fiets in het Apeldoornse verkeersbeleid geïntegreerd? Deze en andere onderwerpen komen aan de orde tijdens de cursus *Fietsers in het verkeerssysteem en -beleid* op woensdag 24 en donderdag 25 april in het Dish hotel in Enschede. De praktijkgerichte cursus is ontwikkeld voor verkeersmensen bij gemeenten, kaderwetgebieden en provincies, en hun adviseurs. De stichting Postacademisch Onderwijs in de Vervoerswetenschappen Verkeerskunde (PAO) tekent voor

de organisatie; het Fietsberaad heeft het programma voorbereid. Om te zien hoe fietsbeleid in de praktijk uitpakt, maakt een excursie door Enschede deel uit van het programma.

Aan de orde komen de volgende onderwerpen:

- Feiten over fietsgebruik, fietsbeleid en verkeersveiligheid van fietsers
- Fietsverkeer en het ruimtelijk planproces
- De fiets geïntegreerd in het Apeldoornse verkeersbeleid
- Een visie op infrastructuur voor fietsverkeer
- Mogelijkheden en behoeften van fietsers. De Fietsbalans
- Fietsers in het Enschedese verkeersbeleid, met kritische noten daarbij

- Fietsers en fietsparkeren als onderdeel van het economisch functioneren van centra
- Fiets in vervoersmanagement

De cursusprijs bedraagt € 725, incl. excursie, koffie, thee, lunches en syllabi van de voordrachten. Reis- en verblijfskosten zijn voor rekening van de deelnemer. Het Dish hotel biedt mogelijkheden voor diner, overnachting en ontbijt.

Een brochure met uitgebreidere informatie en een inschrijfformulier kunnen worden aangevraagd bij het secretariaat PAO, telefoon 015 278 46 18, e-mail: info@pao.tudelft.nl, internet: www.pao.tudelft.nl

Woon-schoolverkeer in Odense hoog op politieke agenda

In de jaren vijftig en zestig was het aantal kinderen dat in Denemarken overleed door een verkeersongeval relatief het hoogst in West-Europa. Sindsdien zet de Deense gemeente Odense zich in om de verkeersveiligheid voor kinderen en jongeren die naar school fietsen te verbeteren. Met succes: Odense is inmiddels tot fietsstad van Denemarken uitgeroepen en geldt als 'nationaal fietslaboratorium'.

Woon-schoolverkeer staat in Odense, een stad met 100.000 inwoners, al twintig jaar op de politieke agenda. Sindsdien heeft de gemeente per jaar gemiddeld € 160.000 geïnvesteerd in zo'n 200 maatregelen om de knelpunten op te lossen. Zo heeft zij op twaalf wegen met een maximumsnelheid van 30km/uur een campagne met snelheidscontroles gehouden, met als resultaat dat de gemiddelde snelheid zakte van 45 naar 31km/uur. Het aantal ongevallen nam af met 82% en de ongevallen die nog wel plaatsvonden waren minder ernstig. Op schoolroutes met veel verkeer waar geen drempels konden worden aangelegd, werden automatische snelheidscontroles ingevoerd. Daardoor daalde het aantal ongevallen met kinderen tussen 1994 en 1999 met 24%.

Tweederde fietst of loopt

Het fietsgebruik in Odense is nu het hoogst van heel Denemarken en tweederde van de kinderen fietst of loopt naar school. Drie jaar geleden heeft het ministerie van Verkeer de stad uitgeroepen tot nationale fietsstad en sindsdien heeft de gemeente haar activiteiten nog weer flink uitgebreid. Nadat de gemeente voorheen vooral in



infrastructuur investeerde, legt zij de laatste drie jaar vooral het accent op communicatie, dienstverlening, veiligheid en bereikbaarheid. Zij experimenteert onder meer met *low-budget*campagnes op maat om het fietsgebruik van kleuters en leerlingen van openbare scholen verder te stimuleren.

Ruim twintig jaar werd op alle 45 openbare scholen in Odense (goed voor 87% van alle Odeense scholieren) regelmatig onderzocht met welke vervoermiddelen kinderen naar school en andere activiteiten gaan. Routes werden in kaart gebracht en op grond daarvan werd voor elke school een rapport met knelpunten gemaakt. Nu verzamelt iedere klassenleraar tijdens een vaste week van het jaar gegevens over het verplaatsingsgedrag van zijn leerlingen. Die gegevens voert de school in een centraal bestand op internet in, zodat de gemeente meteen alle actuele informatie beschikbaar heeft.

Campagnes-op-maat

Campagnes-op-maat zijn een essentieel onderdeel van het fietsbeleid in Odense. Geen dure brochures en *billboards*, maar campagnes om actieve en blijvende deelname te verwerven. De belangrijkste doelgroepen

Vervoermiddelkeuze van leerlingen van openbare scholen in Odense in 2001 (in %)

auto	21
openbaar vervoer	14
lopen	23.2
fietsen	43.1

Bron: mededeling gemeente Odense

zijn kleuters, kinderen en jongeren. Het idee is dat als kinderen jong goede ervaringen met fietsen opdoen, ze ook als volwassenen blijven fietsen. De hoop is ook dat kinderen een goed voorbeeld aan hun ouders geven. De campagnes worden eerst een jaar op kleine schaal gevoerd en vervolgens, na evaluatie, in de hele stad. Deze campagnes kosten meestal weinig geld, omdat de gemeente samenwerkt met particulieren, fietswinkels en -fabrikanten en sponsors.

Ursula Lehner-Lierz

■ Voor meer informatie: www.cyclecity.dk

Probeer een fietsaanhanger

Om de drie maanden kregen in 2000 en 2001 telkens tien peuterspeelzalen en kleuterscholen in Odense een fietsaanhanger in bruikleen. Ouders mochten deze gratis proberen. In totaal deden ruim 100 scholen met 7.500 kinderen mee. Reparaties en het transport van de ene naar de andere school werden verzorgd door jongeren van een werklozenproject. Na afloop van de campagne werden de aanhangers onder de deelnemers geveild. Ouders en personeel waren enthousiast. Na het eerste jaar wilde 36% van de ouders een aanhanger kopen en 28% dacht daarover na.

Freewheeling

Groot enthousiasme onder scholieren wekte de campagne *Freewheeling*: een teamwedstrijd waarbij schoolklassen tijdens de campagneweek proberen zoveel mogelijk te fietsen. De actie werd in 2001 als proefproject op één school gehouden: 135 leerlingen uit de zesde en zevende klas ontvingen gratis een fietscomputer. Wie geen fiets had, kreeg er een. Ook een reparatieservice hoorde bij het project. Gemiddeld fietsten de kinderen in de campagneweek 271 kilometer. De actie was zo'n succes dat zich voor dit jaar 17 scholen met ruim 1.000 leerlingen aanmeldden. Omdat de montage van de kilometertellers relatief duur is, wordt de actie volgend jaar waarschijnlijk niet herhaald.

Fietsgebruik maakt het verschil

In Nederland biedt het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS informatie over de mobiliteit.

In België is in 1999 een onderzoek uitgevoerd dat een enigszins vergelijkbare opzet had. De resultaten van beide onderzoeken zijn goed met elkaar te vergelijken. De uitkomsten vertonen één groot verschil: het aandeel verplaatsingen per auto is in België veel groter, het aandeel per fiets veel kleiner.

Het belangrijkste verschil tussen beide onderzoeken is dat het OVG de mobiliteit van mensen van alle leeftijden betreft en het Belgische onderzoek alleen die van personen ouder dan vijf jaar.

Tabel 1. Verdeling van alle verplaatsingen (in %) naar hoofdvervoerwijze, 1999

	Nederland	België	Vlaanderen
autobestuurder	32	48	49
autopassagier	17	20	19
trein	2	1	1
bus, tram, metro	3	3	2
fiets	25	8	12
lopen	19	18	15
overig	2	2	2
<i>totaal</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Tabel 1 brengt het verschil in mobiliteit van Belgen en Nederlanders duidelijk in beeld: Nederlanders fietsen veel vaker (25 om 8%) en Belgen gebruiken de auto meer (68 om 49%). Toch is het fietsgebruik in België niet te verwaarlozen. Daarvoor is het fietsaandeel te hoog: 8% voor heel België, 12% voor Vlaanderen. Ook het fietsbezit is aanzienlijk: in 67% van de Belgische en 80% van de Vlaamse huishoudens heeft minstens één volwassene een fiets.

Woon-werkverkeer

In het woon-werkverkeer, zowel in Nederland als in België, overheerst de autobestuurder en wordt minder gelopen of meegereden. Het verschil in fietsgebruik is echter bijna hetzelfde. Een ander verschil is dat de trein in België een grotere rol speelt dan in Nederland.

Tabel 2. Verdeling van woon-werkverplaatsingen (in %) naar hoofdvervoerwijze, 1999

	Nederland	België	Vlaanderen
autobestuurder	50	67	66
autopassagier	7	6	4
trein	4	7	7
bus, tram, metro	5	7	5
fiets	25	7	12
lopen	5	4	3
overig	4	2	3
<i>totaal</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Tabel 3. Gemiddelde afstand (in km) van woon-werkverplaatsingen naar vervoerwijze, 1999

	Nederland	België	Vlaanderen
autobestuurder	21	20	20
autopassagier	22	14	13
trein	45	53	48
bus, tram, metro	15	10	13
fiets	4	5	5
lopen	1	1	1
overig	13	14	14
<i>gemiddeld</i>	<i>16,3</i>	<i>18,5</i>	<i>18,1</i>

Hoewel vaak verschillen in ruimtelijke patronen worden verondersteld, leggen Nederlanders en Belgen gemiddeld vrijwel dezelfde afstand van en naar hun werk af: 18 tegenover 16 kilometer. Dat kan dus het verschil in fietsgebruik moeilijk verklaren.

Schoolverkeer

De cijfers over de vervoerwijze naar onderwijsinstellingen zijn iets minder goed vergelijkbaar, omdat het Belgische onderzoek 6- tot 25-jarigen betreft en het Nederlandse alle leeftijden. De afwijking daardoor is echter gering - en wist de grote verschillen tussen Nederland en België (maar hier ook tussen België als geheel en Vlaanderen) niet uit.

De belangrijkste verschillen: in Nederland gaat 70% van alle scholieren en studenten lopend of fietsend naar school, in België 32% (Vlaanderen 43%). In Nederland reist 10% met het openbaar vervoer van en naar school, in België is dat 25%. En vooral: in Nederland werd in 1999 slechts 13% van de leerlingen met de auto naar school gebracht, in België 37%. Opvallend is dat in het woon-schoolverkeer (of wellicht breder, bij de

Tabel 4. Verdeling van woon-schoolverplaatsingen (in %) naar hoofdvervoerwijze, 1999

	Nederland	België	Vlaanderen
autobestuurder	3	4	4
autopassagier	13	37	28
trein	3	6	6
bus, tram, metro	7	19	16
fiets	43	19	33
lopen	27	13	10
overig	2	2	3
<i>totaal</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

jeugd) in Vlaanderen het fietsaandeel aanzienlijk is: 33%. Dat is veel hoger dan in het algemeen en in het woon-werkverkeer.

Het verschil: fietsgebruik

De vergelijking tussen Nederland enerzijds en België dan wel Vlaanderen anderzijds, laat zien dat er één groot verschil is: het fietsgebruik:

- in Nederland 17%, resp. 13% meer fiets dan in België en Vlaanderen, en 16%, resp. 17% minder autobestuurder (Tabel 1);
- bij het woon-werkverkeer in Nederland 18%, resp. 13% meer fiets dan in België en Vlaanderen, en 17%, resp. 16% minder autobestuurder (Tabel 2);
- bij het woon-schoolverkeer in Nederland 24%, resp. 10% meer fiets dan in België en Vlaanderen, en 24%, resp. 15% minder autopassagier (Tabel 4).

Deze cijfers laten de relevantie van het fietsgebruik in Nederland zien. De fiets concurreert hier met de auto. Als er in Nederland net zo weinig gefietst zou worden als in België, zou het aantal autoverplaatsingen weleens 50% hoger kunnen liggen en zouden bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in Nederland oneindig veel groter zijn.

Het Belgische onderzoek werd uitgevoerd door het adviesbureau Langzaam Verkeer uit Leuven in samenwerking met de universiteit van Namen, de Universitaire instelling Antwerpen, het Nationaal Instituut voor Statistiek en het Institut Wallon uit Leuven. (P. Toint, e.a., *Studie van de activiteitenketens van huishoudens via een nationale enquête*, Brussel/Leuven/Namen, 2001).

Veiliger naar beter bereikbare scholen

De provincie Antwerpen wil samen met leerlingen, leraren, schooldirecties, ouders, gemeenten en openbaarvervoerbedrijven het woon-schoolverkeer veiliger en de scholen beter bereikbaar maken. In samenwerking met het Strategisch Plan Regio Antwerpen en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft zij in 2001 voor basisscholen het project *10op10 voor een verkeersactieve school* opgezet.

Scholen die aan dit project meedoen, kunnen het '10op10-kwaliteitslabel' verwerven. Daarvoor moeten zij een intentieverklaring ondertekenen en voldoen aan een aantal criteria, zoals praktisch, op ervaring gericht verkeers- en mobiliteitsonderwijs, een verkeersveilige schoolomgeving en betrokkenheid van de ouders. Het label wordt toegekend door een keuringscommissie bestaande uit leden van de provinciale werkgroep Woon-schoolverkeer.

Enquête

Voorjaar 2001 heeft het '10op10-team' met een enquête onderzocht hoe leerlingen in de provincie Antwerpen naar school reizen. Bijna 8.200 van totaal ruim 18.000 leerlingen hebben de vragenlijst ingevuld. Op grond van deze resultaten maken de scholen een actieplan-op-maat.

Bijna acht op de tien kinderen wonen op minder dan vijf kilometer van de school, 36% zelfs op minder dan één kilometer, blijkt uit de enquête. Eén op de twee leerlingen loopt of fietst naar school en bijna eenderde wordt met de auto gebracht. Bijna zeven op de tien kinderen worden naar school begeleid, in 81% door de ouders. Ouders ervaren de schoolweg kennelijk als onveilig. Met reden. Op de vraag of een leerling dat jaar bij een verkeersongeval betrokken is geweest antwoordde 6% bevestigend.

Kinderen in voorsteden worden het minst begeleid naar school en komen duidelijk meer op de fiets en minder met de auto. Kennelijk bieden de voorsteden betere voorwaarden voor leerlingen om zelfstandig of op de fiets naar school te gaan. Leerlingen die met de auto worden weggebracht, vinden dat niet altijd leuk: 57% wil liever op een andere manier naar school. Openbaar vervoer speelt slechts een beperkte rol.

Ruim vier op de tien leerlingen fietsen niet naar school omdat ze geen fiets hebben of te dicht bij de school wonen of juist te ver. Andere redenen: 'te jong', 'te gevaarlijk' of 'vaak té slecht weer'.

Op de vraag naar eigen ideeën voor een betere schoolomgeving scoren betere voet- en fietspaden het hoogst (38%), naast snelheidsbeperking voor auto's en minder vrachtwagens op de schoolroutes (26%).

Ursula Lehner-Lierz

■ Voor meer informatie over het 10op10-project: www.10op10.be en over module 10: wegen.vlaanderen.be/verkeer/convenants



foto: Langzaam Verkeer vzw.

'Fietspoolen' voor schoolkinderen

'Fietspoolen' wordt steeds populairder in Vlaanderen. Inmiddels fietsen leerlingen van 85 basisscholen in groepjes onder begeleiding van een volwassene van en naar school. Waren er in 1999 nog 815 fietspoolende kinderen, vorig jaar deden er al 1956 mee. Het aantal fietsgroepjes steeg in die periode van 214 naar 263 en het aantal begeleiders van 343 naar 621.

Vervoerwijze van 8.189 leerlingen van 56 basisscholen in de provincie Antwerpen, 2001 (in %)

	totaal	stadsgebied Antwerpen	voorstadsgebied	streek
lopen	23,4	30	16	17
fiets	26,1	14	41	30
auto (passagier)	30,7	36	19	35
OV (tram, bus)	2,8	4	3	1
OV + fiets	0,9			
geen vast vervoermiddel	14,4			
andere	1,8			
<i>totaal</i>	<i>100</i>			

Bron: Provincie Antwerpen, Strategisch Plan Regio Antwerpen, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, De Lijn (2001): 10op10.Woon-Schoolverkeer, Enquête 2001

Mobiliteitsconvenants

Sinds 1996 biedt het Vlaams Gewest gemeenten, provincies, vervoermaatschappij De Lijn en andere partners de mogelijkheid mobiliteitsconvenants af te sluiten. Bij de convenants horen modules met subsidieregelingen. In 2000 is *module 10* geïntroduceerd, die gemeenten onder meer de mogelijkheid biedt subsidie te krijgen voor herinrichting van de schoolomgeving om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

Fietsles geeft allochtone vrouwen

Nederlanders van buitenlandse afkomst fietsen minder dan Nederlanders die hier geboren zijn. Hoewel goed en recent cijfermateriaal ontbreekt, is de indruk dat ze bezig zijn om die achterstand in te lopen.

Allochtone vrouwen doen dat onder meer met fietslessen, die zij in steeds meer gemeenten kunnen volgen.

Twee goede voorbeelden zijn de projecten in Amsterdam en Tilburg.

Twintig of vijftig jaar oud, nieuwkomer of al jaren in Nederland wonend, van Turkse, Marokkaanse, Surinaamse of andere afkomst: de deelnemers aan het Amsterdamse project *Fietslessen voor allochtone vrouwen* zijn zo divers als de multiculturele samenleving zelf. Ook vrouwen afkomstig uit andere Europese landen schrijven zich in. Vluchtelingenwerk en asielzoekerscentra zijn eveneens goed voor kandidaten. "We voorzien duidelijk in een behoefte", weet Roxanne Stienstra, coördinator fietsprojecten bij de afdeling Sport & Recreatie van de Dienst Welzijn Amsterdam.

Ontmoetingspunt

De redenen voor de toenemende populariteit van de fiets bij allochtone vrouwen zijn dezelfde als voor andere: de kinderen naar school brengen, boodschappen doen, uitstapjes: fietsen is goedkoop en snel, vergroot hun zelfvertrouwen en onafhankelijkheid, en geeft ook nog eens beweging. Maar er is meer, heeft Stienstra gemerkt: "De lessen fungeren ook als ontmoetingspunt, waar ze kunnen praten, informatie uitwisselen, thee drinken. En velen stromen van de fietslessen door naar andere activiteiten, zoals zwemmen, aerobics of conditie-training."

De fietslessen in Amsterdam bestaan al langer dan tien jaar. Elk van de veertien stadsdelen telt ten minste één project. Geattendeerd door advertenties in bijvoorbeeld de wijkkrant, kunnen de vrouwen zich inschrijven bij het buurthuis. Sommige stadsdelen hebben een vaste sportbuurtwerker, andere huren iemand in. De lessen

worden gegeven in de dichtstbijzijnde sporthal. "Wij zorgen voor de fietsen, de docenten en helpen met opstarten", zegt Roxanne Stienstra. Ze verzorgt persoonlijk de opleiding van de docenten, betaalde krachten met een diploma van de sportacademie en een EHBO-diploma voor sporters op zak. In het algemeen zijn het vrouwen, wat vooral de Turkse en Marokkaanse deelnemers essentieel vinden. "Maar in zuidoost, waar veel Afrikaanse mensen wonen, maakt het niet uit of een docent man of vrouw is. Daar bestaat sinds kort zelfs een complete mannengroep. En in de Rivierenbuurt is pas een gemengde groep gestart. Inmiddels zijn er ook allochtone vrouwen die fietsles geven."

Geen pottenkijkers

De 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. "Heel belangrijk, want de vrouwen willen geen pottenkijkers. De lange rok wordt vervuild voor een broek, de hoofddoek gaat af: ze moeten zich vrij voelen." In de tweede helft van de cursus leren ze de verkeersregels en -borden en gaan deelnemen aan het verkeer. "Eerst oefenen in een rustig park of zo, daarna steeds meer op de openbare weg. Eventueel in weer en wind, want rijden met gladde banden, lastig remmen, ook dat moeten ze leren. Buiten is er altijd een assistent-docente bij, zodat iemand voor en achter de groep kan fietsen." De cursus eindigt met een examen. Wie slaagt krijgt een certificaat.

Roxanne Stienstra



De stadsdelen opereren autonoom, maar Sport & Recreatie coördineert de fietslessen. Stienstra streeft naar eenheid. Een vaste prijs bijvoorbeeld: die varieert nu per stadsdeel van dertig tot zestig gulden voor tien lessen. Twee videofilms, ondersteund door een reader, die in januari aan oudwethouder Sport Roel Walraven zijn gepresenteerd, moeten de uniformiteit in het lesgeven bevorderen. Een introductievideo van 25 minuten informeert docenten over organisatie en opzet van de lessen, en hoe zij de doelgroep kunnen bereiken. De tweede film duurt 2,5 uur en instrueert de docenten over de voorbereiding van de lessen, de inhoud, de beste manier van lesgeven. "Deze kan tweeledig gebruikt worden: de docente kan zich voorbereiden op haar les, en ze kan eventueel de deelnemers laten zien hoe de les eruit gaat zien. Dat helpt bij een eventuele taalbarrière."

Kennisverspreiding

De gemeente Amsterdam subsidieert vanuit haar budget sportstimulering een deel van de fietslessen. De dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer heeft onder andere subsidie verleend om de video's te maken. Roxanne Stienstra vindt het jammer dat er over fietslessen voor allochtone vrouwen geen uitwisseling plaatsvindt met andere grote steden. "Hoog tijd dat dat op gang komt."

meer zelfvertrouwen



Het Centrum Buitenlandse Vrouwen (CBV) in Tilburg stimuleert al jaren fietslessen aan allochtone vrouwen, zowel binnen als buiten de eigen gemeente. Angela van der Kloof, coördinator van het Steunpunt Fiets van het CBV, heeft het cursuspakket *Stap op de fiets* ontwikkeld, waarvan er sinds 1996 ruim 400 door het hele land zijn verkocht. Behalve lesmateriaal ontwikkelen en verspreiden, geeft Van der Kloof zelf fiets- en verkeerslessen aan allochtone vrouwen en meisjes, traint ze docenten in diverse steden, adviseert instellingen als buurthuizen en asielzoekerscentra over het opzetten van fietscursussen, en brengt het onderwerp onder de aandacht van beleidsmakers.

Professionaliseren

Zolang het CBV bestaat, bijna een kwart eeuw, worden er al fietslessen aan allochtone vrouwen gegeven. Angela van der Kloof raakte erbij betrokken toen ze in 1991 als vrijwilligster de destijds enige docente ging ondersteunen. In 1992 stopte die ermee, waarna Van der Kloof de fietsactiviteiten overnam. "Met haar verdween ook haar ervaring. Zonde. Ik wilde de lessen structureren en professionaliseren. Omdat nergens in Nederland lesmateriaal bestond, zijn we zelf het cursuspakket gaan ontwikkelen." Het omvat een handleiding voor docenten, een instructieboekje

voor cursisten, fotokaarten met goed en fout uitgevoerde verkeersregels, en certificaten. Docenten kunnen zelf uitmaken wat ze willen gebruiken. "Door dat pakket kwamen we in contact met andere gemeenten, ben ik workshops gaan geven en een jaarlijkse studiedag", licht Van der Kloof toe. In Tilburg verzorgen drie docenten, bijgestaan door vrijwilligers, wekelijks vier lesgroepen: twee bij het CBV en twee in wijkcentra. Negen deelnemers leren gedurende één dagdeel per week fietsen. Net als in Amsterdam is hun achtergrond zeer uiteenlopend: van hoogopgeleid tot ongeschoold, van vluchtelingen uit Somalië en Afghanistan tot migrantenvrouwen uit Italië en Portugal. Aan kandidaten geen gebrek. "Er is nog steeds een wachtlijst. En dat alleen dankzij mond-tot-mondreclame."

Maatwerk

De lessen zijn opgedeeld in fietsen, koffiedrinken en verkeerstheorie. "Alledrie even belangrijk. De vrouwen moeten er ook over kunnen praten", weet Van der Kloof. "We leveren zoveel mogelijk individueel maatwerk: wie veel tijd en aandacht nodig heeft, krijgt die ook, wie snel leert, is eerder klaar." Het CBV stelt de fietsen beschikbaar, maar streeft ernaar dat elke cursist uiteindelijk haar eigen fiets heeft. "We gaan met de hele groep naar de fietswinkel." Er zijn weleens lastige situaties. "Sommigen hebben een fiets als huwelijksgeschenk gekregen, maar de verkeerde maat. Dan moet je zo'n vrouw, en zij haar man, er tactisch van zien te overtuigen dat ze er beter een kan kopen die bij haar past." Tilburg kent volgens de coördinator, zoals verreweg de meeste gemeenten,

Angela van der Kloof



geen verkeersbeleid voor allochtonen, laat staan allochtone vrouwen. Voor de lessen zelf krijgt het CBV subsidie in het kader van de verkeersveiligheid. Vanaf 2001 heeft de gemeenteraad voor het eerst extra budget beschikbaar gesteld, dat de genoemde twee lesgroepen in de wijk mogelijk heeft gemaakt. Voor de ontwikkeling van lesmateriaal ontvangt het centrum een financiële bijdrage van het Fiets-AdviesTeam van de provincie.

Laagdrempelig

Op 15 maart wordt in Tilburg een nieuwe instructievideo gepresenteerd tijdens een landelijke studiedag van het CBV. In de veertien minuten durende film worden (toekomstige) docenten stapsgewijs geïnstrueerd hoe je iemand leert fietsen en dat in lessen kan organiseren. "We hebben geprobeerd de video zo laagdrempelig mogelijk te maken. Fietslessen worden meestal gegeven in een buurthuis door vrijwilligers, die zelf de lesmethode moeten verzinnen. Dat gaat niet altijd even goed. Sommigen denken bijvoorbeeld dat je iemand het beste kan vasthouden, maar je moet het juist zelf laten doen. Met de video proberen we hen te verleiden het anders aan te pakken." Ze weet dat er grote behoefte bestaat aan zo'n video, die docenten, en cursisten, steeds weer kunnen gebruiken. Zo veel allochtone vrouwen die willen leren fietsen, zo klein de budgetten. Hier ligt voor heel wat gemeenten een kans, meent Angela van der Kloof. "De vrouwen zijn erg gemotiveerd, maar het lesgeven gebeurt nu veelal in de marge. Hier en daar wordt alleen een rondje op een plein gefietst. Geld voor een kwaliteitscursus is er vaak niet. Toch gaat het om, voor gemeenten, kleine bedragen. Met 5.000 euro kom je al een heel eind. Dat valt in het niet bij de aanleg van een fietspad van een paar ton. Als je fietslessen voor allochtone vrouwen serieus wilt aanpakken, heb je een budget nodig en mensen die zich ervoor inzetten. Het wordt tijd dat beleidsmakers die kans oppikken."

Meer informatie:

Amsterdam: DWA,
Roxanne Stienstra, tel. 020 5522027
Tilburg: CBV,
Angela van Kloof, tel. 013 5359043

Novem: aandacht voor duurzame mobiliteit



Komen tot een duurzame samenleving met substantieel minder verbruik van energie en minder belasting van het milieu. Om die missie te vervullen, ontwikkelt Novem instrumenten en worden innovaties met subsidie ondersteund. De aandacht daarbij voor duurzame mobiliteit betekent automatisch ook aandacht voor fietsen en fietsbeleid.

Een belangrijk door Novem ontwikkeld instrument is 'Vervoersprestatie op Locatie' (VPL). Hiermee kunnen lokale overheden het energieverbruik en de negatieve milieueffecten van mobiliteit beperken via maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening. Uitgangspunt is dat zij, door woon- en werkgebieden slim te ontsluiten en in te richten – veilig en zonder obstakels – mensen kunnen beïnvloeden in hun keuze voor het meest efficiënte vervoermiddel, veelal de fiets. De VPL-aanpak is op 50 locaties getest en geeft veelbelovende resultaten. Alle belangrijke elementen zijn opgenomen in een handboek (zie kader).

Ketenmobiliteit

Novem werkt samen met Senter in het programmabureau MOVE. Dit bureau voert het programma *Ketenmobiliteit* uit. Hierin staat de vraag centraal: hoe zijn vervoerswijzen zo te combineren, dat het gat tussen individueel en collectief vervoer wordt overbrugd? De fiets blijkt vaak een onmisbare schakel. In 1999 en 2000 startten projecten, waarvan sommige inmiddels zijn afgerond en andere nog lopen. Enkele voorbeelden:

- *Park & Bike* is een proef op het Transferium Olympisch Stadion in Amsterdam, om te zien of daar behoefte bestaat om, tegen geringe kosten, te kunnen overstappen van de auto op de fiets. De auto staat op een beheerd terrein en dient als onderpand. Deelnemers kunnen ook

kiezen voor de combinatie parkeren en OV-strippenkaart.

- *Fietsbus* van de Haagse HTM is helaas niet aangeslagen. Forenzen uit Zoetermeer konden hun gratis vouwfiets meenemen in de bus en op drie bedrijfsterreinen uitstappen om het laatste stuk te fietsen. Het project is waarschijnlijk mislukt, omdat de te overbruggen afstanden te kort waren, de busroute via een omweg liep, het bedrijfsleven te weinig steun verleende en de deelnemers het abonnement moesten kopen.
- Met *Fietsshopper* verkende NoordNed de haalbaarheid van een systeem om meer fietsen op de trein te plaatsen zonder overlast voor reizigers. Hoewel de te behalen resultaten gunstig leken, is de verdere ontwikkeling stopgezet.
- Bij het experiment *OV-fiets* kunnen abonneementhouders met een pasje een fiets uit een elektronische kluis halen en na gebruik terugzetten. De kosten worden automatisch afgeschreven. In ontwikkeling is een systeem om de OV-fiets via een mobiele telefoon te reserveren, te registreren en te betalen.
- Het programma *Ketenmobiliteit* subsidieert ook de ontwikkeling van de 'Bikeliner', een fietsaanhanger waarmee buslijndiensten voor woon-werkverkeer over afstanden van meer dan 10 kilometer fietsen kunnen meenemen. Reizigers moeten snel en makkelijk hun fiets op de aanhanger kunnen plaatsen.

Fiets in natransport openbaar vervoer

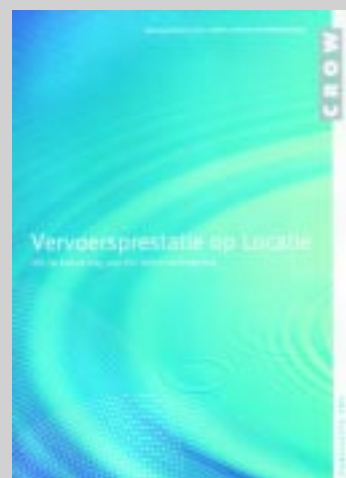
Nieuw is het project *Aansluiting fiets op OV*. Reizigers met het openbaar vervoer maken in hun natransport beperkt gebruik van de fiets. Om dit te verbeteren, worden marktpartijen gesubsidieerd om een simpel te bedienen fietsverhuursysteem te ontwikkelen, dat op alle OV-knooppunten kan worden toegepast.

- Meer informatie: www.novem.nl en www.move-mobiliteit.nl

Handboek *Vervoersprestatie op Locatie*

De VPL stimuleert de disciplines stedenbouw en verkeer samen te werken bij het ontwerpen van nieuwbouw- en herstructureringswijken, zodat de bewoners uit zichzelf de meest geschikte vervoerswijzen kiezen. Modelberekeningen wijzen uit dat de VPL-aanpak tot aanzienlijke reductie van het energieverbruik kan leiden. Het handboek beschrijft eerst de planontwikkeling en de wijze waarop de VPL ingebracht kan worden. Centraal staat het gebruik van verkeersmodellen om ontwikkelde planvarianten te vergelijken op verkeerseffecten. Is er geen verkeersmodel beschikbaar of zijn snelle berekeningen gewenst, dan biedt VPL het rekenmodel KISS. Hiermee kunnen op basis van een groot aantal ruimtelijke kenmerken de effecten op het aantal verplaatsingen, ritlengten, energieverbruik en emissies worden berekend. In KISS is vrijwel alle cijfermatige kennis in Nederland op dit gebied verwerkt.

Het tweede deel van het handboek beschrijft op een aansprekende en inzichtelijke manier, inhoudelijke keuzes en maatregelen op elf thema's die bijdragen aan duurzame mobiliteit in de gebouwde omgeving. Vier thema's gaan over fietsverkeer (compleet fietsnetwerk, fietsen langs de voordeur, gemakkelijk fietsen, fiets voor de deur), drie over fietsbare afstanden (stedelijke geleiding, functies in de wijk, werken in de wijk).



- Vervoersprestatie op Locatie: de kortste weg naar een betere leefomgeving; CROW-publicatie 163, te bestellen op www.crow.nl/shop

Duurzaam Veilig vraagt duidelijke keuzes van bestuurders

In 2002 start de tweede fase van Duurzaam Veilig, het beleid dat een structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt. Het Fietsberaad is er stellig van overtuigd dat de filosofie achter Duurzaam Veilig het fietsverkeer kansen biedt. De indruk bestaat echter dat de veiligheid van fietsers en de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik bij de voorbereiding van de tweede fase in het gedrang komen door het sterke accent op kosteneffectiviteit van maatregelen. Om die indruk te staven, heeft het beraad bekeken welke regionale maatregelenpakketten provincies en kaderwetgebieden zoal hebben gepland.

Voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid is een categorisering van het wegennet nodig. Alle wegen krijgen een eenduidige functie die is afgestemd op hun vormgeving en gebruik. Dat moet voorkomen dat bij ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers sprake is van grote verschillen in rijsnelheid, massa en richting. Zo mikt Duurzaam Veilig vooral op het voorkomen van ongevallen met een ernstige afloop. Fietsverkeer veroorzaakt nauwelijks zulke ongevallen en is daarmee als vanzelfsprekend een pijler onder Duurzaam Veilig beleid. Dat stemt overeen met de ambitie van het NVVP dat het aandeel van de fiets als vervoermiddel voor met name korte ritten (tot 7,5 km) omhoog moet.

Maatregelen

De eerste fase van Duurzaam Veilig, het Startprogramma dat vanaf 1997 is uitgevoerd, betrof relatief eenvoudige, direct te nemen maatregelen. Sindsdien zijn jaarlijks minder verkeersslachtoffers gevallen dan ervoor, ook onder fietsers, maar de periode is te kort om de effectiviteit van het beleid te kunnen vaststellen. Het is ook nog te vroeg om te beoordelen of de 30km/uur-zones die er sinds 1997 zijn bijgekomen, en de maatregelen 'bromfietsen op de rijbaan' en 'voorrang voor fietsers van rechts' voldoende verbeteringen voor fietsers hebben opgeleverd.

Bij de tweede fase, die dit jaar start, gaat het om de volledige implementatie van Duurzaam Veilig. Het Fietsberaad heeft de indruk dat bij de voorbereiding hiervan vooral de kosteneffectiviteit van maatregelen aandacht krijgt en de aanvankelijke visie teveel op de achtergrond blijft. Het beraad vreest dat daardoor de veiligheid van fietsers en

de aantrekkelijkheid van fietsgebruik in het gedrang komen. Overeind blijft de overtuiging dat de filosofie achter Duurzaam Veilig en de ambities van het NVVP het fietsverkeer kansen bieden. Dat geeft hoop. Om indruk, vrees en hoop te staven, heeft het Fietsberaad zich een beeld gevormd van de regionale maatregelenpakketten verkeersveiligheid die alle provincies en kaderwetgebieden de afgelopen maanden hebben opgesteld. De pakketten bevatten ook ramingen van veiligheidseffecten en kosten. De meeste hebben nog slechts ambtelijke instemming; bestuurlijke

ingrepen en nader overleg met partners binnen de regio's kunnen nog tot aanpassing leiden. Maar de pakketten geven wel de richting aan van aard en omvang van de te verwachten maatregelen.

Binnen bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom onderscheidt Duurzaam Veilig twee wegcategorieën: gebiedsontsluitingswegen (GOW's: 50 of 70km/uur) en erftoegangswegen (30km/uur), verzameld in verblijfsgebieden. Plan is om veel huidige verkeersaders te *downgraden* en zo deel te laten worden van een verblijfsgebied. In de pakketten varieert dit aandeel van 30 tot 85%. Daar staat een *upgrading* van slechts 1% van de huidige woonstraten tegenover. Resultaat: veel minder maar wel drukker GOW's en aanzienlijk grotere verblijfsgebieden.

Grote verblijfsgebieden zijn in principe gunstig voor fietsverkeer, omdat de beoogde rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer er laag is, er minder barrières van drukke wegen zijn en

Amsterdam hanteert alternatieve aanpak

Het Duurzaam Veilig-beleid wordt ook in Amsterdam gevolgd, maar 'de praktijk is lastiger dan de theorie', zegt Jac Wolters, coördinator verkeersveiligheid. De hoofdstad hanteert bij de invoering van fase 2 een alternatieve aanpak, vooral omdat het centrum, net als andere oude binnensteden, onvoldoende ruimte biedt om Duurzaam Veilig goed te implementeren. Trams maken het nog gecompliceerder.

Amsterdam concentreert zich op de aanpak van 220 *black spots* (kruispunten met 5 of meer slachtofferongevallen de laatste drie jaar) en 45 km *red routes* (wegvakken met minstens 24 slachtofferongevallen per km in diezelfde periode). Amsterdam telt jaarlijks 2.500 slachtofferongevallen, waarvan een kwart met fietsers. Op de *red routes* leveren de trams en het parkeren de grootste problemen op; (fout)parkeren veroorzaakt ruwweg de helft van alle slachtofferongevallen met fietsers. Wolters benadrukt dat oplossingen onderdeel van een integrale aanpak behoren te zijn. "Fietsroutes kan je niet los zien van de andere hoofdnetten."

Aanpak van de *black spots* en *red routes* kan het totale aantal slachtofferongevallen tot 2010 met respectievelijk 200 en 275 reduceren. Uitbreiding van 30km/uur-gebieden tot circa 75% van de totale weglengte binnen de bebouwde kom moet nog eens 250 minder slachtofferongevallen opleveren. Niet alle gebiedsontsluitingswegen kunnen voor 2010 worden aangepakt. Vanwege de complexiteit, de financiën, maar ook omdat projecten als de Noord-Zuidlijn, Zuidas en IJburg in die periode worden gerealiseerd. "Waar we *black spots* en *red routes* nog niet kunnen aanpakken, gaat een tijdelijke 30km/uur-regeling gelden. Situaties die nu redelijk veilig zijn, kunnen we voorlopig zo laten."

fietsers er gelijke voorrangrechten hebben. Veiliger en aantrekkelijker fietsgebruik dus.

Over de inrichting van de verblijfsgebieden is nog weinig bekend. Vaststaat dat veel regio's een soberder inrichting voorzien dan 'echt' Duurzaam Veilig. De vraag is wat dat gaat inhouden. Als een sobere inrichting niet meer betekent dan wat 30km/uur-borden en inritconstructies, valt te betwijfelen of het autoverkeer werkelijk langzamer zal gaan rijden en fietsen echt veiliger en aantrekkelijker zal worden. Gaat een sobere inrichting echter samen met duidelijke circulatiemaatregelen, zoals het goedkope en effectieve 'doorknippen' van straten en terugdringen van de rijsnelheid en intensiteit van het autoverkeer, dan kan winst worden geboekt. Geen woud van dure dremfels, paaltjes, chicanes en bloembakken, en toch sneller (en comfortabel) met de fiets dan met de auto. Minder autogebruik, meer verkeersveiligheid en nog een beter leefklimaat ook. Zo kan de lokale politiek met duidelijke keuzes zorgen voor oplossingen die zowel beter als goedkoper zijn. Het Fietsberaad roept gemeenten op hiervoor te kiezen indien 'sober' aan de orde is.

Uitzondering

Overigens moet ook een sobere inrichting voldoen aan de wettelijke BABW-voorschriften. Die sluiten weliswaar voorrangregelingen in verblijfsgebieden uit, maar er is een uitzondering gemaakt voor 'als zodanig herkenbare' fietsroutes. Zulke routes zijn onvermijdelijk, want waar Duurzaam Veilig ernaar streeft het autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal GOW's, is voor fietsverkeer een fijnmaziger netwerk van doorgaande routes nodig. Dus ook door verblijfsgebieden.

Met een sobere inrichting kan zelden worden volstaan indien een verkeersader wordt omgevormd tot erftoegangsweg. Daar is volledige herinrichting vrijwel onvermijdelijk.

Voor de huidige verkeersaders zal categorisering van het wegennet leiden tot minder maar drukker GOW's. Fietsers (en voetgangers) hoeven minder verkeersbarrières te passeren, maar die worden volgens het landelijk NVVP-scenario wel gemiddeld bijna 30% drukker. Dat kan voor fietsverkeer nadelig uitpakken – langere wachttijden, grotere risico's – omdat lang



Reconstructie N223 biedt fietsers voor- en nadelen

Veel (tuinders)bedrijven langs de provinciale wegen in het Westland hebben een oprit die uitkomt op de doorgaans drukbereden hoofdrijbaan. Langs deze rijbaan ligt vaak een fietspad, dat in beide richtingen wordt bereden. Automobilisten en vrachtwagenchauffeurs letten bij het in- en uitrijden van de oprit dikwijls beter op het autoverkeer dan op fietsers, die ook nog eens van twee kanten komen. Gevolg: veel ongevallen en conflicten. Het stadsgewest Haaglanden en de Westlandse gemeenten zoeken, samen met de provincie, al jaren een oplossing.

Voor de N223, tussen Westerlee en Schipluiden, zijn de mogelijkheden voor aanleg van een parallelweg verkend. Fietsers worden dan op minder plaats geconfronteerd met auto's die van de hoofdrijbaan afslaan. Tegenover deze verbeteringen staat dat het gebruik van de parallelweg voor fietsers minder aantrekkelijk en wellicht ook minder veilig is omdat ze hem moeten delen met autoverkeer. Tussen 't Woudt en rijksweg A4 wordt een extra fietspad aangelegd, zodat fietsers de hoofdrijbaan niet meer hoeven over te steken.

niet alle regio's van plan lijken de ombouw van kruispunten in GOW's voortvarend ter hand te nemen. Het Fietsberaad wijst met klem op de noodzaak tot samenhang bij de aanwijzing en aanpak van GOW's en verblijfsgebieden. Naast aandacht voor fietsroutes door de verblijfsgebieden betekent dat: rekening houden met de relaties tussen concentraties van activiteiten in aangrenzende verblijfsgebieden, maken dat GOW's vlot en veilig zijn over te steken en zorgen voor goede fietsvoorzieningen erlangs.

Buiten bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom resulteert de categorisering in drie soorten wegen: stroomwegen (100 of 120km/uur), gebiedsontsluitingswegen (80km/uur) en erftoegangswegen (60km/uur) samengevoegd tot verblijfsgebieden. Fietsers krijgen vooral te maken met de laatste twee, die het merendeel van de huidige 80km/uur-wegen omvatten. Veel regio's willen een flink deel van

de huidige 80km/uur-wegen ombouwen tot erftoegangswegen. Dit is voor fietsverkeer in principe een goede zaak, mits het leidt tot daadwerkelijk lagere rijsnelheden van het autoverkeer. Het is echter de vraag of het gebruikelijke arsenaal maatregelen toereikend is om aan die voorwaarde te kunnen voldoen. Plateaus op kruispunten (waarvoor lang niet overal plannen bestaan) remmen het autoverkeer af, maar in hoeverre zal dat doorwerken op de rechtstanden met weinig verkeer? Daar mogen evenmin wonderen worden verwacht van het aanbrengen van fiets- en suggestiestroken en verwijderen van asmarkeringen. Al met al betwijfelt het Fietsberaad of de beoogde lagere rijsnelheden zullen worden gerealiseerd in de te creëren 60km/uur-gebieden. Ook buiten de bebouwde kom is de kans op (kosten-) effectiviteit het grootst bij de keuze voor maatregelen die zowel de toegang beperken als de circulatie van het autoverkeer in goede banen

leiden. Zulke, voor Duurzaam Veilig (fiets)verkeer onontbeerlijke maatregelen, lijken zich echter nog nauwelijks binnen het blikveld van bestuurders en beleidsmakers te bevinden. Het Fietsberaad realiseert zich dat een Duurzaam Veilig-inrichting van 60km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom voor wegbeheerders geen sinecure is. Voor interlokaal fietsverkeer vormen de betreffende wegen echter vaak de kortste weg of de aantrekkelijkste recreatieve route. Het beraad pleit er daarom voor sluipverkeer op deze wegen structureel aan te pakken en druk recreatief autoverkeer te voorkomen. Als dit niet lukt, kan de aanleg van vrijliggende fietspaden onvermijdelijk zijn, met alle kosten en nadelen van dien. Het beraad vindt dat deze maatregelen ten onrechte niet zijn opgenomen in de regionale verkeersveiligheidsverkenner.

Parallelwegen

Langs GOW's buiten de bebouwde kom zijn vrijliggende fietsvoorzieningen een vereiste. Waarschijnlijk liggen ze langs de meeste al en betreffen de hier voorgenomen maatregelen grotendeels de ombouw van bestaande fietspaden tot parallelwegen. Het Fietsberaad zet daar vraagtekens bij. Vermenging met (landbouw)verkeer dat nu nog de hoofdrijbaan gebruikt, lijkt noch de veiligheid, noch het comfort voor fietsers te verbeteren. Het is overduidelijk dat 'oneigenlijk' autoverkeer op parallelwegen, als gevolg van minder aansluitingen op de hoofdrijbaan, de situatie voor fietsverkeer evenmin verbetert. Ook van maatregelen als 'moeilijk over-

rijdbare rijbaanscheiding', 'opheffing van oversteekplaatsen' en 'reductie van het aantal kruispunten', die in diverse regio's op grote schaal worden voorzien, kan het fietsverkeer weinig goeds verwachten. Als fietstunnels te duur blijken, draait het voor fietsers al gauw uit op omrijden of illegaal oversteken, wat grote risico's met zich meebrengt. Het Fietsberaad dringt er bij beleidsmakers op aan de belangen van fietsverkeer op dit punt meer aandacht te geven.

Zorgvuldige monitoring

Op papier lijkt Duurzaam Veilig voor fietsverkeer gunstig te kunnen uitpakken. Bovenstaande leert echter dat er nog wel veel moet gebeuren voordat fietsers de mogelijke winst ook daad-

werkelijk kunnen incasseren. Bij de uitwerking van de maatregelen is meer aandacht nodig voor de veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsgebruik. Duurzaam Veilig vergt niet alleen investeringen, maar evenzeer duidelijke keuzes die recht doen aan de doelstellingen, ook van het NVVP. Het Fietsberaad roept gemeenten, wegbeherende waterschappen, kaderwetgebieden en provincies op die keuzes te maken en meer rekening te houden met de belangen van fietsverkeer. Bovendien bepleit het beraad gedegen onderzoek naar de effecten van getroffen maatregelen en zorgvuldige monitoring van de implementatie van Duurzaam Veilig. Zelf zal het beraad ook hieraan zijn bijdrage leveren.

Amsterdam RAI, 16 april 2002

FIETS  BERAAD

'Duurzaam Veilig fietsen' op Intertraffic 2002

Over de effecten van Duurzaam Veilig-beleid op de veiligheid van fietsers en de aantrekkelijkheid van fietsgebruik is weinig bekend. Op papier lijkt dit beleid het fietsverkeer kansen te bieden. Of die daadwerkelijk worden benut, is afhankelijk van de aandacht van bestuurders, beleidsmedewerkers en hun adviseurs.

Over dit onderwerp verzorgt het Fietsberaad de bijeenkomst 'Duurzaam Veilig fietsen', op dinsdag 16 april van 15.00 tot 16.30 uur tijdens de Intertraffic 2002, de internationale vakbeurs voor ontwerp, beheer en onderhoud van verkeers- en vervoersinfrastructuur, die duurt van 15 tot en met 18 april. De bijeenkomst maakt deel uit van een lezingencyclus van het CROW.

Onder leiding van voorzitter Dick Buursink benoemt het Fietsberaad de kansen, maar ook de zorgen en wensen voor het fietsverkeer. Pieter van der Vliet van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Bernard Ensink, directeur Fietsersbond, geven daarop hun reactie. Aansluitend is er gelegenheid tot discussie. Het Fietsberaad heet u van harte welkom op Intertraffic 2002.

Toezending Fietsverkeer

Z
O
M

Het Fietsberaad stuurt dit magazine aan:

- (Fiets)beleidsambtenaren, hoofden verkeer en vervoer en portefeuillehouders bij gemeenten, kaderwetgebieden en provincies
- Verkeersadviesbureaus
- Relevante opleidingsinstituten
- Kaderleden van de Fietsersbond
- Andere bij fietsbeleid betrokken personen en instanties
- De Vaste Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, de Raad voor verkeer en waterstaat en de VROM-raad
- Een aantal ambtenaren bij departementen
- Vakbladen en dagbladen.

Het adressenbestand is in opbouw. Dat betekent dat deelbestanden onvolledig kunnen zijn en niet alle gegevens correct. Indien uw adresgegevens niet juist zijn vermeld, kunt u op de achterzijde van deze bon de gewenste verbeteringen aangeven.

U kunt deze bon eveneens gebruiken indien u een voorstel heeft voor een nieuw adres. Ook als u geen prijs stelt op toezending van volgende nummers van dit magazine kunt u dat met deze bon melden.

Alledaags werk

In nummer 1 van Fietsverkeer is het project *Alledaags werk* aangekondigd. De oproep aan gemeenten tot deelname heeft voldoende reacties opgeleverd om te beginnen. Ervaren adviseurs gaan binnenkort in Amsterdam, Almelo en Etten-Leur een jaar lang de lokale (fiets-) verkeersmedewerker volgen. Met enkele andere gemeenten wordt nog overlegd. In het juni-nummer van dit magazine wordt hieraan uitgebreid aandacht besteed.

Publicatie nummer 1

Het artikel 'Collegeprogramma's en lokaal fietsbeleid' (pag. 1 en 3) is gebaseerd op het rapport *De invloed van het collegeprogramma op fietsbeleid*, van Research voor Beleid in Leiden. Het rapport is omgevormd tot *Publicatie nummer 1* van het Fietsberaad, het begin van een op te bouwen reeks. Exemplaren zijn toegezonden aan afdelingen van de Fietsersbond. Andere belangstellenden kunnen zich voor toezending wenden tot de coördinator van het Fietsberaad.

februari 2002 - nummer 2

uitgave: Fietsberaad
verschijning: driemaal per jaar
oplage: 4.000 exemplaren
redactie: coördinator Fietsberaad e.a.
tekst, vormgeving en productie: Klats publiciteit, Delft
fotografie: Stef Breukel, Delft (tenzij anders, bij de foto, vermeld)

redactieadres:
Fietsverkeer / Fietsberaad
Postbus 37, 6710 BA Ede;
tevens voor het doorgeven van adreswijzigingen en voor algemene opmerkingen.

Artikelen uit Fietsverkeer mogen zonder toestemming, met bronvermelding, worden overgenomen.

Fietsverkeer wordt kosteloos toegezonden aan iedereen die is betrokken bij de ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering van fietsverkeersbeleid en anderen die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen blijven van ontwikkelingen rond het fietsverkeer.

Coördinator van het Fietsberaad is Ton Welleman; bereikbaar per:
- post: Postbus 37, 6710 BA Ede
- telefoon: 015 256 12 16,
b.g.g. 0318 695 366
- e-mail: welleman@fietsberaad.nl

Effectief lokaal fietsbeleid

Van lokaal of regionaal genomen maatregelen voor fietsverkeer wordt niet vaak onderzocht of de beoogde effecten ook inderdaad worden bereikt. Leidt een nieuwe schakel in het netwerk van fietsroutes daadwerkelijk tot meer fietsgebruik? Maakt een pakket maatregelen rondom een school de omgeving ervan echt rustiger en veiliger? Resulteert herinrichting van een centrumgebied met plaatsing van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen werkelijk in meer fietsende bezoekers en een ordelijk straatbeeld? Simpele vragen die een goed antwoord verdienen. Het Fietsberaad wil hierover kennis verwerven en verspreiden en vraagt lezers hieraan mee te werken. Dat kan door concrete te evalueren maatregelen aan te reiken. Er is budget beschikbaar voor een aantal eenvoudige voor- en nametingen, tellingen en enquetes. Informatie over reeds uitgevoerde evaluatiestudies is eveneens welkom: bij de coördinator van het beraad.

Deze bon s.v.p. opsturen in een enveloppe (zonder postzegel), geadresseerd aan: CROW, t.a.v. het Fietsberaad, Antwoordnummer 2207, 6710 VB Ede

Mijn gegevens zijn niet juist.

ACHTERNAAM

VOORVOEGSEL(S)

Nieuw in bestand op te nemen adres.

VOORLETTER(S)

M/V

FUNCTIE

Ik wens uit het adressenbestand te worden verwijderd.

ORGANISATIE

POSTADRES

POSTCODE

PLAATS

TELEFOONNUMMER

FAXNUMMER

E-MAILADRES