

## Rapportage enquête 10-jarig bestaan Fietsberaad

Van: Otto van Boggelen

Datum: 10 januari 2011

### 1 Inleiding en conclusies

In 2011 bestaat het kenniscentrum Fietsberaad 10 jaar. Een mooi moment om de balans op te maken. Daarom heeft het Fietsberaad in mei 2011 aan 'klanten' gevraagd wat zij vinden van de producten en diensten van het Fietsberaad. In deze notitie wordt hier verslag van gedaan.

In hoofdstuk 2 wordt eerst een beeld geschetst van de respons en de bekendheid met het Fietsberaad. Hoofdstuk 3 presenteert de algemene waardering en de daarop volgende hoofdstukken gaan gedetailleerder in op de afzonderlijke producten en diensten.

Ruim 5 jaar geleden is het Fietsberaad ook geëvalueerd. De conclusies en samenvatting van deze evaluatie zijn opgenomen in bijlage 2.

Het Fietsberaad maakt onderdeel uit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), dat in dezelfde periode eveneens een enquête heeft uitgezet onder al haar klanten. In deze rapportage wordt enkele malen verwezen naar de resultaten uit de KpVV-enquête.

#### 1.1 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de enquête-uitkomsten worden in deze rapportage de volgende conclusies en aanbevelingen getrokken:

- ➔ De algemene waardering voor het werk van het Fietsberaad is goed (gemiddeld rapportcijfer 7,6). Meer dan 80 procent van de primaire doelgroep vindt dat de producten en diensten goed aansluiten bij de kennisbehoeften voor het eigen werk. Daarom wordt aanbevolen om door te gaan op de ingeslagen weg en stapsgewijs het aanbod van producten en diensten verder te verbeteren. Extra aandacht zou besteed kunnen worden aan doelgroepen met een grotere afstand tot het fietsbeleid, zoals 'overige' beleidsmedewerkers en raadsleden.
- ➔ De bekendheid van gemeenteraadsleden met het kennisaanbod van het Fietsberaad kan nog aanzienlijk vergroot worden. Eventueel de kennis voor deze doelgroep toegankelijker maken (bijvoorbeeld meer samenvatten en duiden).
- ➔ Ook bij medewerkers van decentrale overheden die niet direct belast zijn met het fietsbeleid kan de bekendheid met het Fietsberaad vergroot worden. Ook voor deze

doelgroep zou de kennis eventueel toegankelijker gemaakt kunnen worden (bijvoorbeeld meer samenvatten en duiden).

- In de communicatie en de onderwerpkeuze moet het steeds helder zijn dat het Fietsberaad een kenniscentrum is (en geen belangenorganisatie voor fietsers) door:
  - De kennisbehoefte van medewerkers van decentrale overheden als richtsnoer te nemen, ook als het impopulaire maatregelen voor fietsers betreft;
  - In de berichtgeving ook ruimte te geven aan geluiden die de fietslobby niet welgevallig zijn;
  - Inhoudelijk oog te hebben voor belangen die conflicteren met fietsersbelangen;
  - Te benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel uitmaakt van het KpVV.
- De mate waarin de kennisproducten van het Fietsberaad de (lokale) beleidsagenda bepalen kan vergroot worden door de beschikbare kennis op de strategische momenten en op een toegankelijke wijze onder de aandacht van beleidsmakers en bestuurders te brengen.
- Aanbevolen wordt in de huisstijl van het Fietsberaad sterker te benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV. Dit kan meegenomen worden in de communicatiestrategie die het KpVV ontwikkelt voor de periode vanaf 2013.
- In de uitingen van het KpVV (website, Update) meer benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV. Ook dit kan meegenomen worden in de communicatiestrategie die het KpVV ontwikkelt voor de periode vanaf 2013.
- Hoewel het magazine Fietsverkeer een relatief duur product is, biedt de structureel hoge waardering (rapportcijfer 7,9) voldoende aanleiding om hierin te blijven investeren.
- Het bereik van Fietsverkeer kan verder vergroot worden. Meer dan de helft van de 'klanten' van het Fietsberaad zegt geen abonnee te zijn van het magazine Fietsverkeer.
- Ook voor de e-mailnieuwsbrief zijn er nog kansen om het bereik onder de bestaande klanten te vergroten. Iets minder dan de helft zegt nog geen abonnement te hebben.
- Verbetersuggesties voor de nieuwsbrief hebben betrekking op de lay-out en de bronvermelding. Daarnaast wil een deel van de doelgroep een selectie van berichten kunnen lezen als men niet online is (op papier, mobiele telefoon of tablet).
- Verbetersuggesties voor de website hebben betrekking op de zoekfunctie, interactie met de gebruiker en de structuur van de digitale bibliotheek.
- Voor een aantal klanten is de reistijd een belemmering voor deelname aan bijeenkomsten. De organisatie van (enkele) regionale bijeenkomsten zou hier aan tegemoet kunnen komen.
- Fietsberaad-publicaties over verkeerskundige of verkeertechnische onderwerpen zijn het bekendst onder de doelgroep. Ook in de toekomst moet het onderzoeksprogramma weer voorzien in de behoefte aan vernieuwing van kennis over verkeerskundige/verkeertechnische onderwerpen.

## 2 Respons en bekendheid met het Fietsberaad

Het doel van de enquête is om een representatief beeld te krijgen van de tevredenheid en de wensen van de doelgroepen van het Fietsberaad. Het is echter niet eenvoudig om een heldere afbakening te maken wie tot de doelgroepen van het Fietsberaad behoren en om deze te benaderen. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk wordt hier op ingegaan. Vervolgens komen de respons en de bekendheid met Fietsberaad aan de orde.

### 2.1 Afbakening van de populatie

De primaire doelgroep betreft alle medewerkers van overheden die direct of indirect betrokken zijn bij de ontwikkeling of uitvoering van aspecten van het fietsbeleid. Het is helder dat alle fietsbeleidsmedewerkers van gemeenten en provincies daartoe behoren, maar daarnaast is er een brede diffuse groep overheidsmedewerkers, zoals 'andere verkeerskundigen', ontwerpers, verkeerslichtenspecialisten, politie, openbaar vervoerspecialisten, stedenbouwers, verkeersveiligheidsspecialisten, gladheidsbestrijders, beleidsmedewerkers volksgezondheid, etc.

Voor de secundaire doelgroepen (adviesbureau's en belangenorganisaties) geldt hetzelfde probleem. Wie behoort tot de doelgroep en zou je dus moeten bevragen voor een representatief beeld? En hoe kom je aan adresgegevens van deze potentiële doelgroep?

Bij deze enquête is gekozen voor een pragmatische oplossing. Alle geregistreerde klanten van het Fietsberaad waarvan een e-mailadres bekend is, zijn aangeschreven. Dit betreft een kleine 3.000 personen.

Voor de fietsbeleidsmedewerkers is dit bestand vrij compleet. Voor de andere doelgroepen geldt dat een onbekend deel van de (potentiële) doelgroep ontbreekt. Uitkomsten over de bekendheid met (producten en diensten) van het Fietsberaad zijn voor deze andere doelgroepen dus (iets) te rooskleurig.

Ten aanzien van de doelgroep "gemeentelijke politiek" moet nog een volgende opmerking gemaakt worden. In deze categorie zitten naast wethouders en raadsleden ook raadsgriffiers. Aan de griffiers is gevraagd de enquête te verspreiden onder de raadsleden. Dit zorgt voor een soort multipliereffect. Via één mailadres worden verschillende enquêtes uitgezet (overigens wordt het magazine Fietsverkeer op dezelfde manier verspreid). Dit verklaart ook de hoge respons in de categorie "gemeentelijke politiek" (50%), maar ook de geringe bekendheid met het Fietsberaad (21%).

### 2.2 Respons

Gemiddeld is de respons 32 procent. Dit wordt, zoals in de vorige paragraaf toegelicht, vertekend door de categorie "gemeentelijke politiek". Exclusief de gemeentelijke politiek is de respons 26%. De respons bij gemeentelijke medewerkers fietsbeleid en bij belangenorganisatie is relatief wat hoger, bij overige gemeenteambtenaren wat lager.

We weten niet of de antwoorden van de respondenten ook representatief zijn voor klanten die niet gereageerd hebben. Zoals bijna altijd bij dit soort enquêtes gaan we daar gemakshalve maar van uit.

<b>Tabel 2.1: Respons en bekendheid met het Fietsberaad</b>	<b>In adressenbestand</b>	<b>Aantal respondenten</b>	<b>Respons (%)</b>	<b>Bekend met het Fietsberaad (abs)</b>	<b>Bekend met het Fietsberaad (%)</b>
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	460	119	26%	108	91%
Gemeente ambtenaar overig	572	91	16%	60	66%
Gemeentelijke politiek	656	326	50%	67	21%
Ambtenaar andere instantie	387	82	21%	71	87%
Adviesbureau	475	100	21%	81	81%
Belangenorganisatie	382	124	32%	114	92%
<b>Totaal (excl. gemeentelijke politiek)</b>	<b>2.932 (2.276)</b>	<b>927 (601)</b>	<b>32% (26%)</b>	<b>563 (496)</b>	<b>61% (83%)</b>

## 2.3 Bekendheid

Bij de primaire doelgroep, de fietsambtenaren van gemeenten, is de bekendheid van het Fietsberaad zeer groot. Ruim 90 procent is kent het Fietsberaad.

Opvallend is de lage bekendheid van het Fietsberaad bij de gemeentelijke politiek. 22 procent van de ondervraagde wethouders en raadleden kent het Fietsberaad. Dit sluit aan bij de evaluatie uit 2005. Toen werd geconcludeerd dat bestuurders het Fietsberaad vaak niet kennen en dat zij zich hierdoor niet altijd bewust zijn van de mogelijke ondersteuning en meerwaarde van het Fietsberaad. In deze enquête gaat het in de categorie "gemeentelijke politiek" overigens vooral om raadsleden, omdat Nederland nu eenmaal meer raadsleden dan wethouders telt.

Bij de meeste gemeenten wordt het magazine Fietsverkeer 3 keer per jaar via de raadsgriffiers verspreid onder een deel van de raadsleden. Kennelijk is dit niet voldoende om raadsleden bekend te maken met de producten en diensten van het Fietsberaad.

Zowel binnen het Fietsberaad als bij de rest van het KpVV zijn in het verleden verschillende malen discussies gevoerd over de doelgroep 'bestuurders'. Het blijkt moeilijk om wethouders en gedeputeerden te bereiken. Het is ook de vraag of het kennisaanbod van Fietsberaad/KpVV aansluit bij de behoefte van de bestuurders. Zij zullen zich in de eerste plaats wenden tot hun beleidsmedewerkers, en die weten Fietsberaad/KpVV wel goed te vinden.

Deze enquête brengt een andere (potentiële) doelgroep aan het licht, namelijk de raadsleden. Zij zijn relatief groot in aantal en kunnen in mindere mate een beroep doen op ambtelijke ondersteuning. Als raadsleden het bestaande kennisaanbod van Fietsberaad/KpVV beter weten te vinden, kan dat een bijdrage leveren aan de kwaliteit van het fietsbeleid in Nederland. Voor het Fietsberaad zijn daar nauwelijks extra kosten aan verbonden.

- **De bekendheid van gemeenteraadsleden met het kennisaanbod van het Fietsberaad kan nog aanzienlijk vergroot worden. Eventueel kan de kennis voor deze doelgroep toegankelijker gemaakt worden (bv meer samenvatten en duiden).**

De bekendheid bij overige gemeenteambtenaren is relatief laag (60%). Waarschijnlijk hebben relatief veel respondenten uit deze categorie eenmalig gebruik gemaakt van een dienst of product van het Fietsberaad, waardoor ze in het adressenbestand terecht zijn gekomen. Ook hier liggen dus kansen om de spin-off van bestaande inspanningen te vergroten

- **Ook bij medewerkers van decentrale overheden die niet direct belast zijn met het fietsbeleid kan de bekendheid met Fietsberaad vergroot worden. Ook voor deze doelgroep zou de kennis eventueel toegankelijker gemaakt kunnen worden (bv samenvatten en duiden).**

## 2.4 Inbedding bij KpVV

In 2006 is het Fietsberaad verhuisd van het CROW naar het Kenniscentrum Verkeer en Vervoer (KpVV). Inmiddels is het KpVV (en dus ook het Fietsberaad) weer onderdeel geworden van het CROW.

Het Fietsberaad heeft wel een eigen profiel gehouden, met onder andere aparte website. Op de meeste uitingen wordt vermeld wel dat het Fietsberaad onderdeel uitmaakt van het KpVV.

**Tabel 2.4 Percentage van de respondenten naar doelgroep dat weet dat het Fietsberaad onderdeel uitmaakt van het KpVV (alleen respondenten die het Fietsberaad kennen)**

Gemeente ambtenaar fiets(beleid)	67%
Gemeente ambtenaar overig	63%
Gemeentelijke politiek	70%
Ambtenaar andere instantie	70%
Adviesbureau	78%
<b>Totaal (N= 563)</b>	<b>69%</b>

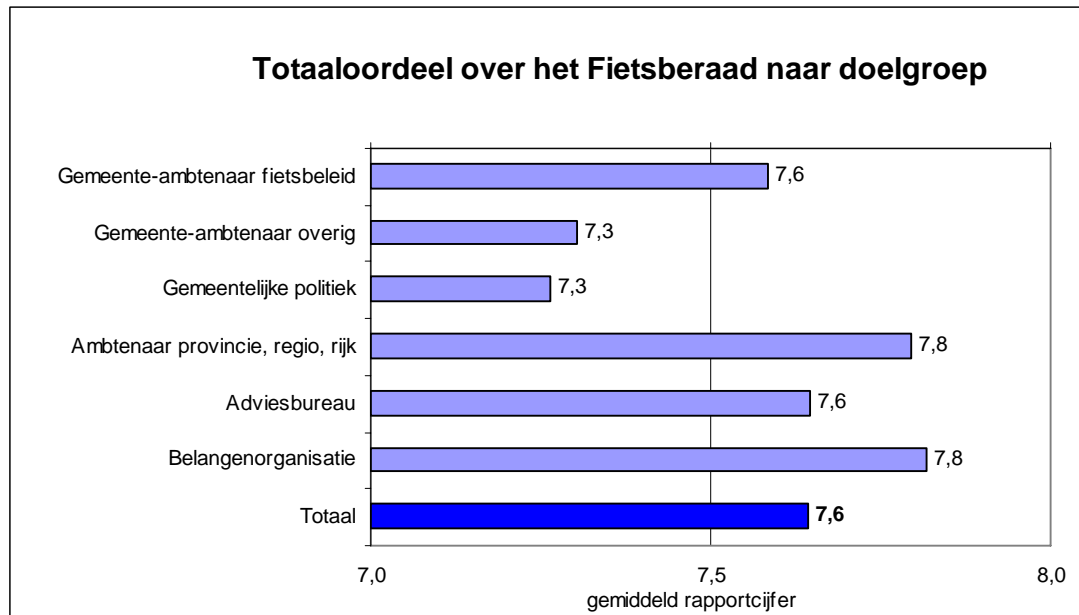
Een ruime meerderheid van de respondenten die het Fietsberaad (69%) kennen, weet dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV. Een redelijke score, maar het kan beter. De verschillen tussen doelgroepen zijn klein. Bij adviesbureaus is dit feit beter bekend. Wellicht omdat adviseurs ook een intensievere relatie onderhouden met KpVV.

Opvallend is dat de doelgroep overige gemeenteambtenaren relatief wat minder goed weet dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV. Verwacht mag worden dat zij relatief vaker te maken hebben met andere onderdelen van het KpVV. Hieruit kan geconcludeerd worden dat ook in de KpVV-uitingen meer benadrukt kan worden dat het Fietsberaad onderdeel uitmaakt van het KpVV.

- **In de huisstijl van het Fietsberaad sterker benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV.**
- **In de uitingen van het KpVV (website, Update) meer benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel is van het KpVV.**
- **Beide aanbevelingen kunnen meegenomen worden in de communicatiestrategie die het KpVV ontwikkelt voor de periode na 1-1-2013.**

### 3 Totaalbeeld waardering en doorwerking

De respondenten die bekend zijn met het Fietsberaad, is gevraagd een rapportcijfer te geven voor de verschillende producten en diensten van het Fietsberaad en voor het totaal.



Gemiddeld geven de klanten van het Fietsberaad een goed rapportcijfer voor het totaal van diensten en producten (7,6). Medewerkers van provincies, regio's, waterschappen en de rijksoverheid zijn nog iets positiever (7,8). Dit geldt ook voor belangenhartigers van de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB.

Het rapportcijfer van overige gemeentelijke ambtenaren en de gemeentelijke politiek is gemiddelde wat lager (7,3). Nog steeds ruim voldoende, maar gezien het feit dat het om een gemiddelde gaat, houdt dit niet over. Wellicht heeft dit te maken met het feit dat deze doelgroepen een iets grotere afstand hebben tot het fietsbeleid.

Ter vergelijking: KpVV als geheel krijgt van al haar klanten gemiddeld eveneens het rapportcijfer 7,6.

- **Gezien de goede algemene waardering voor het werk van het Fietsberaad, ligt het voor de hand om door te gaan op de ingeslagen weg en stapsgewijs het aanbod van producten en diensten verder te verbeteren. Daarbij zou extra aandacht besteed kunnen worden aan doelgroepen met een iets grotere afstand tot het fietsbeleid, zoals 'overige' beleidsmedewerkers en raadsleden.**

### 3.1 Rapportcijfers naar product

Het Fietsberaad heeft een aantal producten om kennis te verspreiden en te ontsluiten, namelijk: het magazine Fietsverkeer, een website met een uitgebreide digitale bibliotheek, een maandelijkse e-mailnieuwsbrief en themabijeenkomsten. Om een impuls te geven aan de vernieuwing van het fietsbeleid, doet het Fietsberaad zelf onderzoeken en pilots, vaak in samenwerking met decentrale overheden of andere kennisinstellingen.

In vergelijking tot 2005 zijn de kanalen om kennis te verspreiden en te ontsluiten fors uitgebreid. Destijds was het magazine Fietsverkeer de voornaamste vorm van kennisdeling. De digitale media van het Fietsberaad stonden nog in de kinderschoenen. Inmiddels is de website het verbindende element tussen alle activiteiten.

De aanbevelingen uit de evaluatie van 2005 ten aanzien van de producten zijn vrijwel allemaal uitgevoerd, namelijk:

- Het blad Fietsverkeer geeft een nog breder overzicht van de beschikbare kennis, onder andere door aandacht voor onderzoeken van anderen;
- Nog belangrijker in dit verband is de uitbouw van de digitale bibliotheek op de website, die een vrijwel compleet beeld geeft van relevante onderzoeken;
- De doelgroepen van themabijeenkomsten zijn verbreed. Hierdoor is de belangstelling toegenomen en zijn de discussie op de bijeenkomsten interessanter.

Het verbeteren van de vraagfunctie op de website (de laatste aanbeveling uit 2005) is nog niet goed uit de verf gekomen.

➔ **Verbetering van de vraagbaakfunctie op de website kan een bijdrage leveren aan de kennisuitwisseling en –ontwikkeling.**

<b>Tabel 3.1: Oordeel producten en diensten Fietsberaad</b>	<b>Gemiddeld rapportcijfer</b>
Website <a href="http://www.fietsberaad.nl">www.fietsberaad.nl</a>	7,6
Magazine Fietsverkeer	<b>7,9</b>
E-mailnieuwsbrief	7,7
Bijeenkomsten	7,6
Eigen onderzoeken en pilots	7,6
<b>Totaaloordeel over Fietsberaad</b>	<b>7,6</b>

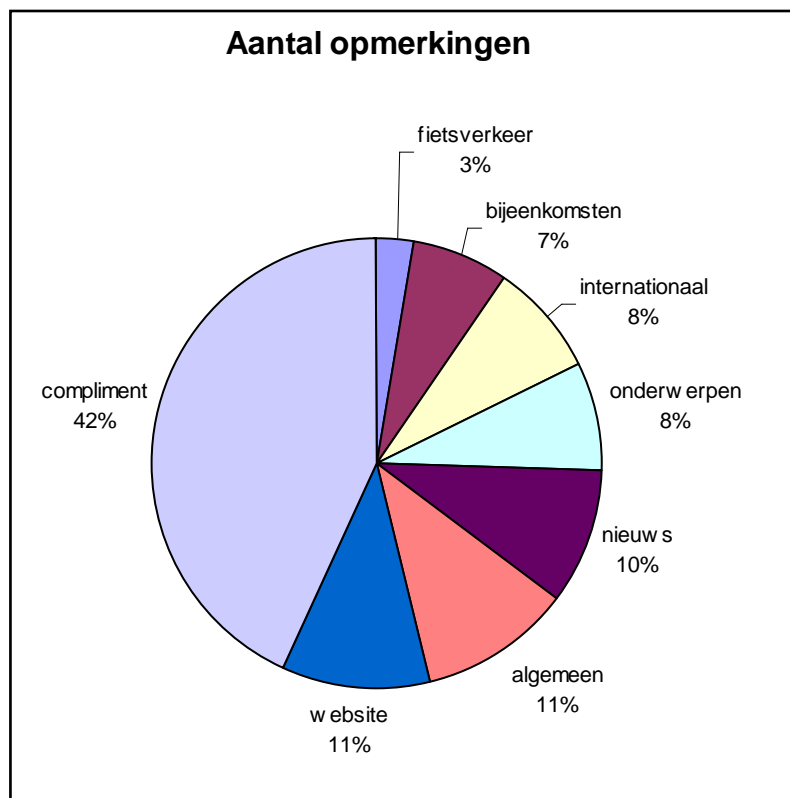
In de recente enquête is de klanten van het Fietsberaad gevraagd om naast het algemene rapportcijfer ook rapportcijfers te geven voor de verschillende producten en diensten. Zie tabel 3.1. In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de beoordeling van de afzonderlijke producten en diensten.

De gemiddelde waardering voor de verschillende producten en diensten van het Fietsberaad is over de hele linie goed te noemen. Het oordeel over het magazine Fietsverkeer steekt daar weer bovenuit en is gemiddeld zeer goed (7,9). Dit sluit aan bij de evaluatie uit 2005. Ook toen werd een grote waardering voor Fietsverkeer genoteerd. Conclusie:

➔ **Hoewel het magazine Fietsverkeer een relatief duur product is, biedt de structureel hoge waardering voldoende aanleiding om hierin te blijven investeren.**

### 3.2 Opmerkingen

Ruim honderd respondenten hebben losse opmerkingen in de enquête geplaatst. In bijlage 1 worden alle opmerkingen weergegeven. In deze paragraaf gaan we in op de algemene opmerking. De (opbouwende) kritiek op de producten en diensten komen in de volgende hoofdstukken aan de orde.



Bijna de helft van de opmerkingen betreft complimenten. De algemene strekking is: "Goed bezig, ga zo door!". Verder zijn de respondenten complimenteus over de heldere en objectieve wijze waarop het Fietsberaad informatie presenteert.

Daarnaast is er ook een (kleiner) aantal algemene kritiekpunten (11%). Deze respondenten vinden het Fietsberaad te sectoraal en te pro-fiets. Het verschil tussen Fietsersbond (=belangenbehartiger voor fietsers) en het Fietsberaad (kenniscentrum over fietsbeleid) is hen niet altijd duidelijk. In de evaluatie uit 2005 werd ook al

gewezen op het gevaar dat het Fietsberaad gezien kan worden als belangenorganisatie. Op basis van de beschikbare gegevens kan overigens niet vastgesteld worden of de beeldvorming op dit punt de afgelopen jaren veranderd is. Feit is wel dat slechts enkele respondenten hier een opmerking over maken. Voldoende reden om hier toch rekening mee te houden.

→ **In de communicatie en de onderwerpkeuze moet het steeds helder zijn dat het Fietsberaad een kenniscentrum is (en geen belangenorganisatie voor fietsers) door:**

- **De kennisbehoefte van medewerkers van decentrale overheden als richtsnoer te nemen, ook als het impopulaire maatregelen voor fietsers betreft;**
- **In de berichtgeving ook ruimte te geven aan geluiden die de fietslobby niet welgevallig zijn;**
- **Inhoudelijk oog te hebben voor belangen die conflicteren met fietsersbelangen;**
- **Te benadrukken dat het Fietsberaad onderdeel uitmaakt van KpVV.**

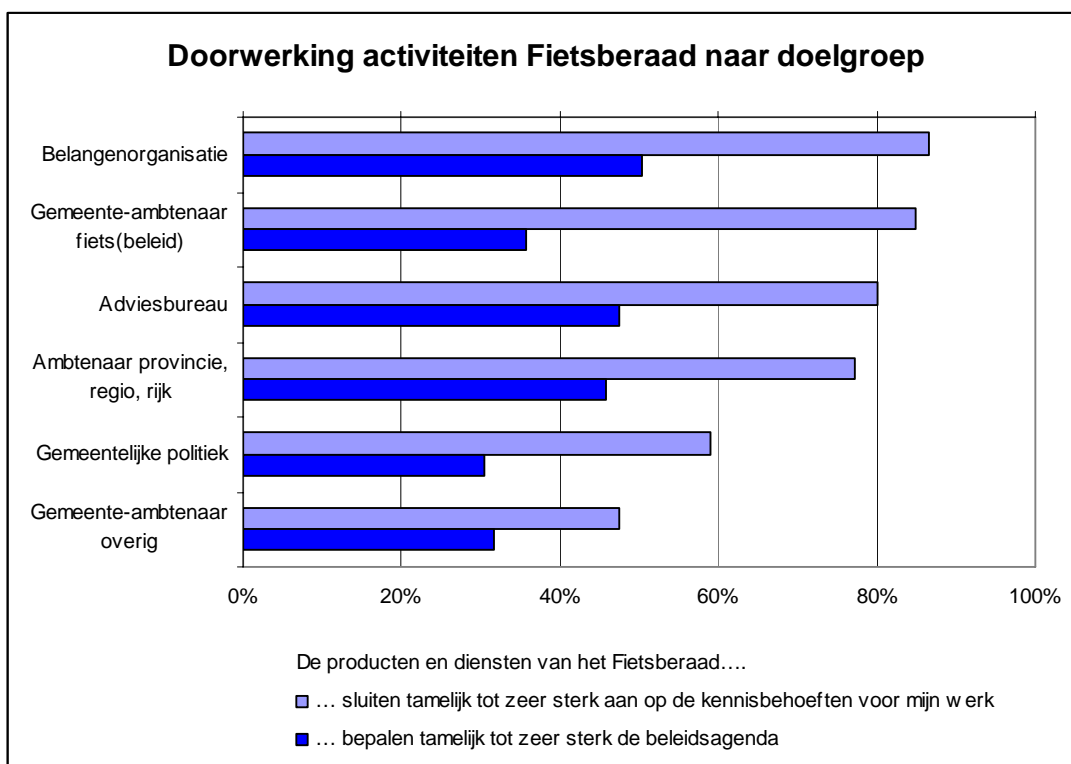


### 3.3 Betekenis voor de beleidspraktijk

Aan de hand van een tweetal vragen is geprobeerd enig zicht te krijgen op de betekenis van de activiteiten van het Fietsberaad voor de beleidspraktijk. In welke mate sluiten de producten en diensten van het Fietsberaad aan op de kennisbehoeften voor het dagelijkse werk van de respondent? En in welke mate bepalen ze aantoonbaar de beleidsagenda?

Vergelijkbare vragen zijn ook gesteld in het evaluatieonderzoek dat KpVV-breed is gehouden in 2011.

Tabel 3.3: Doorwerking activiteiten Fietsberaad (perc van de respondenten die bekend zijn met het Fietsberaad)	Helemaal niet	Een beetje	Tamelijk sterk	Zeer sterk	Tamelijk tot zeer sterk
"De producten en diensten van het Fietsberaad sluiten aan op mijn kennisbehoeften voor mijn eigen werk"	2%	19%	49%	24%	<b>73%</b>
"De producten en diensten van het Fietsberaad bepalen aantoonbaar (de thema's/onderdelen van) de beleidsagenda"	4%	36%	33%	8%	<b>40%</b>



Uit de antwoorden blijkt dat de producten en diensten van het Fietsberaad goed tot zeer goed invulling geven aan de kennisbehoefte van de klanten. Dit geldt met name voor de gemeentelijke fietsmedewerkers en de belangenbehartigers (> 80%).

Voor de 'overige' gemeenteambtenaren en de gemeentelijke politiek is de match met de eigen kennisbehoefte veel minder groot. Toch zegt ook ongeveer de helft van deze

doelgroepen dat de producten en diensten van het Fietsberaad (zeer) goed aansluiten bij de eigen kennisbehoefte.

De doorwerking op de beleidsagenda is over de gehele linie een stuk minder, dan de aansluiting bij de eigen kennisbehoefte. Een ruime meerderheid van de respondenten vindt dat de producten en diensten van het Fietsberaad 'een beetje' tot 'tamelijk sterk' de inhoud van de beleidsagenda bepalen. De uitersten komen weinig voor. Bijna niemand vindt dat het Fietsberaad helemaal geen invloed heeft op de beleidsagenda. En ook maar weinig respondenten vinden dat de invloed zeer groot is.

Als onderscheid gemaakt wordt naar doelgroep is er grote gelijkenis met de mate waarin het Fietsberaad aansluit bij de eigen kennisbehoefte. Doelgroepen die vinden dat er een goede aansluiting is bij de eigen kennisbehoefte, vinden de invloed op de beleidsagenda ook groter. De gemeentelijke fietsbeleidsambtenaren vallen daarbij een beetje uit de toon. De producten en diensten van het Fietsberaad sluiten (zeer) goed aan bij hun kennisbehoefte, maar ze schatten de invloed op de beleidsagenda lager in dan bijvoorbeeld de belangenbehartigers en de adviseurs.

Op basis van het bovenstaande mag geconcludeerd worden dat het Fietsberaad zijn primaire functie goed vervult. Namelijk: decentrale beleidmakers en –uitvoerders voorzien van de kennis waar zij behoefte aan hebben. Daarnaast heeft het Fietsberaad ook de ambitie om ook de beleidsagenda te beïnvloeden, door onderwerpen te agenderen en door te inspireren en te prikkelen. Volgens de respondenten is het Fietsberaad hierin minder succesvol.

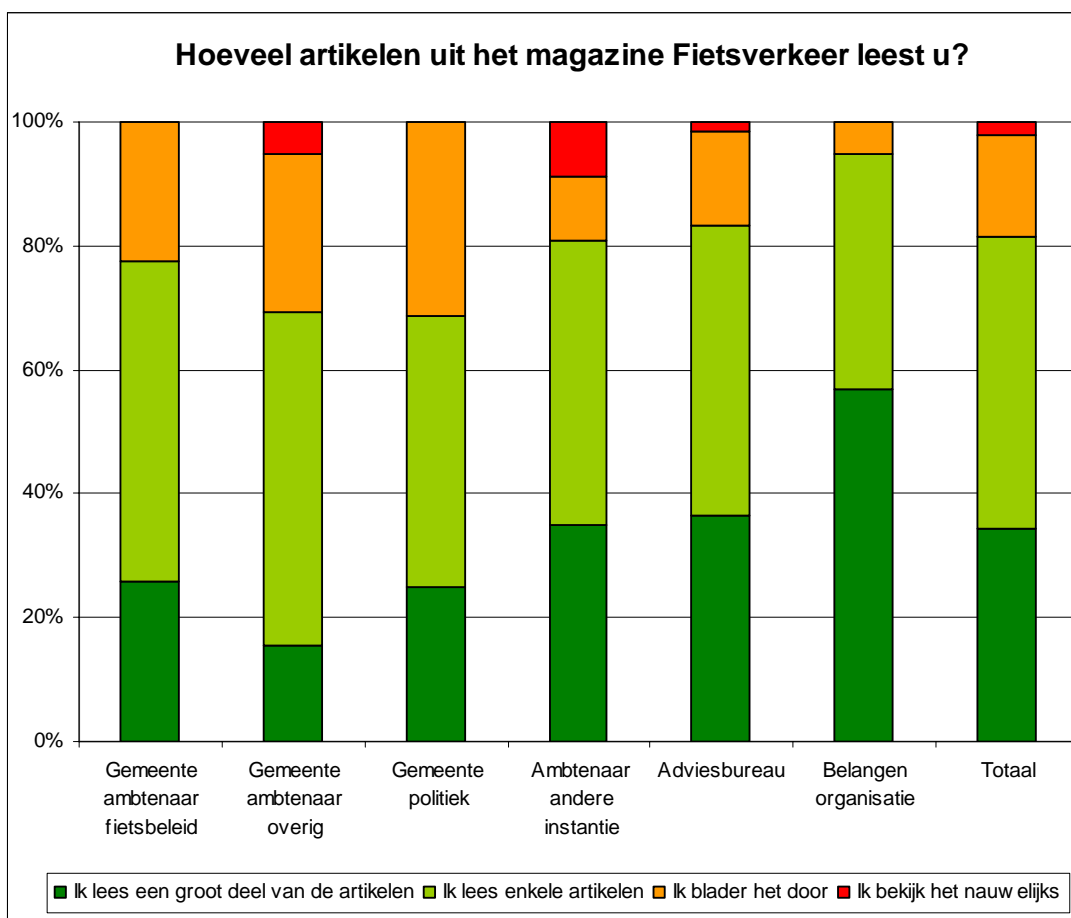
- **De mate waarin de kennisproducten van het Fietsberaad de (lokale) beleidsagenda bepalen kan vergroot worden door de beschikbare kennis op de strategische momenten en op een toegankelijke wijze onder de aandacht van beleidmakers en bestuurders te brengen.**

## 4 Magazine Fietsverkeer

Het Fietsberaad geeft ongeveer drie keer per jaar het magazine Fietsverkeer uit. Naast korte berichten over ontwikkelingen in het fietsbeleid, bevat het blad uitgebreide achtergrond artikelen.

De oplage is doorgaans ongeveer 4.500 exemplaren. De meeste exemplaren worden op naam verzonden naar abonnees. Het abonnement is gratis. Daarnaast wordt het magazine in principe toegezonden aan bestuurders van gemeenten en provincies en aan raadsgriffiers ter verspreiding onder raadsleden.

Tabel 4.1: Bereik en waardering magazine Fietsverkeer	Ik ontvang Fietsverkeer	Gemiddeld rapportcijfer
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	75%	7,9
Gemeente ambtenaar overig	44%	7,5
Gemeentelijke politiek	11%	7,5
Ambtenaar andere instantie	70%	7,8
Adviesbureau	67%	7,9
Belangenorganisatie	80%	8,1
<b>Totaal</b>	<b>47%</b>	<b>7,9</b>



Tabel 4.1 geeft een beeld van het bereik en de waardering en de grafiek hierboven van de mate waarin met de artikelen leest.

Het bereik onder de doelgroepen gemeentelijke politiek en overige gemeentelijke ambtenaren is het laagst. Hier is nog winst te behalen. Het is sowieso een goed idee om klanten die nog geen abonnee te attenderen op de het blad. Dat geldt in versterkte mate voor gemeentelijke fietsbeleidmedewerkers. Het bereik bij deze primaire doelgroep is weliswaar hoog (75%), maar Fietsverkeer is eigenlijk verplichte kost voor deze doelgroep.

**→ Het bereik van Fietsverkeer kan verder vergoot worden. Meer dan de helft van de 'klanten' van het Fietsberaad zegt geen abonnee te zijn van het magazine Fietsverkeer.**

De waardering voor het magazine Fietsverkeer is over de gehele linie goed tot zeer goed. Dat geldt ook voor de doelgroepen met een kleiner bereik, zoals de gemeentelijke politiek en de overige gemeenteambtenaren. Dus: als men het blad ontvangt, is de waardering goed. En de mensen die het blad ontvangen, lezen het ook goed. Ruim 80 procent van de respondenten leest minimaal enkele artikelen. Belangenbehartigers zijn de beste lezers. Meer dan de helft leest een groot deel van de artikelen.

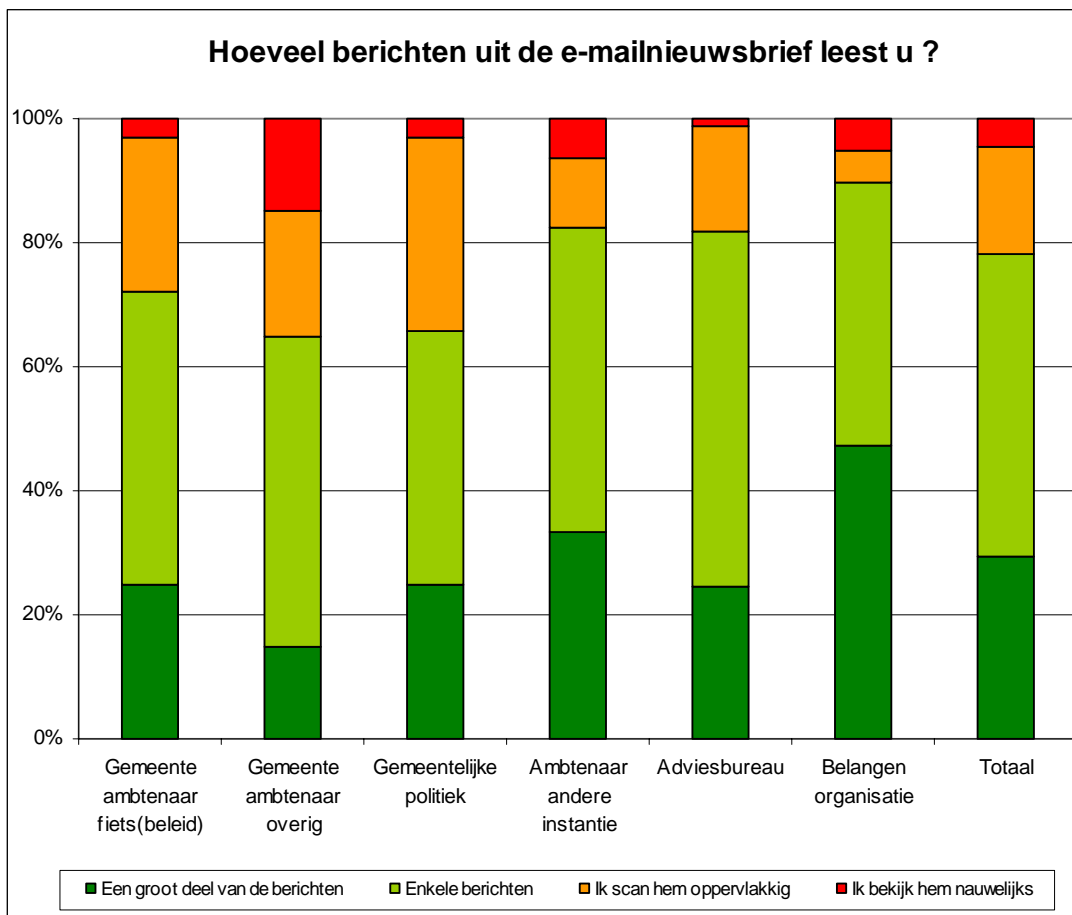
Naast de algemene opmerkingen (complimenten) zijn er geen losse opmerkingen over Fietsverkeer.

## 5 Maandelijke e-mailnieuwsbrief

Het Fietsberaad geeft maandelijks een gratis e-mailnieuwsbrief uit met berichten uit de vakwereld. Het geeft een goed beeld van de ontwikkelingen in het fietsbeleid. Voor het Fietsberaad heeft de nieuwsbrief ook een signaalfunctie. Zijn er ontwikkelingen gaande waar het Fietsberaad op in kan springen met onderzoeken, artikelen, of bijeenkomsten?

Het aantal abonnees is sinds juni 2007 gestaag gestegen van 1.200 tot bijna 3.000 in 2012.

Tabel 5.1 Bereik en waardering e-mailnieuwsbrief	Ik ontvang de e-mail-nieuwsbrief	Gemiddeld rapportcijfer
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	85%	7,7
Gemeente ambtenaar overig	46%	7,4
Gemeentelijke politiek	11%	7,3
Ambtenaar andere instantie	77%	7,7
Adviesbureau	78%	7,6
Belangenorganisatie	80%	7,8
<b>Totaal</b>	<b>51%</b>	<b>7,7</b>



Tabel 5.1 geeft een beeld van het bereik en de waardering en de grafiek hierboven van de mate waarin met de artikelen leest.

Het bereik van de e-mailnieuwsbrief is iets hoger dan dat van het magazine Fietsverkeer, met name bij gemeentelijke fietsbeleidsmedewerkers. Hetgeen wel opmerkelijk is, omdat de oplage van Fietsverkeer hoger is. Een verschil is wel dat de nieuwsbrief alleen op naam wordt verspreid.

**→ Ook voor de e-mailnieuwsbrief zijn er nog kansen om het bereik onder de bestaande klanten te vergoten. Iets minder dan de helft zegt nog geen abonnement te hebben.**

De waardering voor de nieuwsbrief is met een gemiddeld 7,7 goed. Iets lager dan voor het magazine Fietsverkeer. De e-mailnieuwsbrief wordt ook goed gelezen, maar is wel iets minder uitgebreid dan Fietsverkeer. Dat past ook bij het vluchtige medium van e-mail.

Bij de doelgroepen 'gemeentelijke politiek' en 'overige gemeente-ambtenaren' is het bereik het laagst. De waardering van de respondenten uit deze doelgroepen die de nieuwsbrief wel ontvangen ligt ook iets onder het gemiddelde.

De belangrijkste kritiekpunten van de respondenten over de nieuwsbrief zijn:

- De lay-out. Afhankelijk van de gebruikte browser zijn de e-nieuwsbrieven vaak niet goed leesbaar. Dit wordt begin 2012 opgepakt;
- De bronvermelding van berichten is te vaak onduidelijk. Dit is een aandachtspunt voor de redacteur van de nieuwsberichten.

Kansen voor de toekomst:

- In de vorige paragraaf is gebleken dat een deel van de doelgroep toch informatie op papier prefereert. Een nadeel van de huidige nieuwsbrief is dat deze niet even snel uitgeprint kan worden om bijvoorbeeld mee te nemen in de trein. Wellicht is het in dit verband een idee om aan de nieuwsbrief een functie te koppelen, waarmee eenvoudig een selectie van de artikelen uitgeprint kan worden. Anderzijds: door de opkomst van mobiele media zal de behoefte aan papieren uitdraaien waarschijnlijk in de toekomst afnemen. Een app voor de nieuwsbrief ligt dan meer voor de hand.

**→ Verbetersuggesties voor de nieuwsbrief hebben betrekking op de lay-out en de bronvermelding. Daarnaast wil een deel van de doelgroep een selectie van berichten kunnen lezen als men niet online is (op papier, mobiele telefoon of tablet).**

## 6 Website www.fietsberaad.nl

In 2007 is de website van het Fietsberaad geheel vernieuwd. Sindsdien is het de spil van vrijwel alle activiteiten van het Fietsberaad. De site bevat een uitgebreide digitale bibliotheek met meer dan 2.500 kennisitems, zoals nieuwsberichten, rapporten, beleidsplannen, ontwerpvoorbeelden, etc.

Het aantal unieke bezoekers per maand is gestegen van 1.800 in 2007 tot 11.000 in 2012.

Tabel 6.1 Bereik en waardering website Fietsberaad.nl	Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar de website Fietsberaad.nl bezocht?		Gemiddeld rapportcijfer
	Minimaal 1x	Minimaal 5x	
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	86%	15%	7,6
Gemeente ambtenaar overig	54%	7%	7,1
Gemeentelijke politiek	14%	2%	7,4
Ambtenaar andere instantie	77%	23%	7,8
Adviesbureau	76%	18%	7,7
Belangenorganisatie	80%	13%	7,8
<b>Totaal</b>	<b>53%</b>	<b>11%</b>	<b>7,6</b>

De primaire doelgroepen weten de website goed te vinden. 86 procent van de gemeentelijke fietsbeleidmedewerkers heeft het afgelopen jaar de site minimaal één keer bezocht. De bezoekfrequentie is niet bijzonder hoog. 15 procent van de gemeentelijke fietsbeleidsmedewerkers is het afgelopen jaar vaker dan 5 keer naar de site gesurft. De bezoekfrequentie van medewerkers van provincies, regio's en het rijk is het hoogst.

Het is overigens waarschijnlijk dat men onbewust veel vaker de website bezoekt dan men denkt. Voor het lezen van berichten uit de e-mailsnieuwsbrief wordt men bijvoorbeeld doorgelinkt naar de site. En in het vorige hoofdstuk is gebleken dat meeste fietsbeleidsmedewerkers de berichten uit de nieuwsbrief vaak lezen.

De waarding voor de website is goed (gemiddeld rapportcijfer 7,6). Grosse modo is de waardering van de doelgroepen met hogere bezoekfrequentie ook hoger.

Het belangrijkste kritiekpunt van de respondenten over de website gaat over het zoeken en niet kunnen vinden. Om de website op dit punt te verbeteren worden de volgende aanpassingen overwogen:

- De gebruiker de mogelijkheid bieden om de volgorde waarin zoekresultaten worden getoond aan te passen. Bijvoorbeeld op datum, op aantal views of op waardering door Fietsberaad (inmiddels gerealiseerd).
- De websitestructuur zo aanpassen dat het de gebruiker helder is dat de digitale bibliotheek veel breder is dan alleen de kennisbank.

Gezien de snelle ontwikkelingen op internetgebied ontstaan er steeds nieuwe kansen en mogelijkheden om de meerwaarde en het gebruik van de website te vergroten. De prioriteit

ligt daarbij op de interactieve kennisuitwisselingfunctie van de website. Daarbij wordt gedacht aan de volgende kansen:

- Het opzetten van een adressenboek voor fietsprofessionals om kennisuitwisseling te stimuleren;
- Integratie van de fotodatabase (Flickr.com) in de website, waarbij gebruiker eigen foto's kunnen uploaden;
- Het opzetten van een vraag- en antwoordrubriek, waarbij gebruikers vragen en problemen kunnen voorleggen aan andere professionals.

**→ Verbetersuggesties voor de website hebben betrekking op de zoekfunctie, interactie met de bezoeker, en de structuur van de digitale bibliotheek.**



## 7 Themabijeenkomsten

Elk jaar organiseert het Fietsberaad minimaal 6 themabijeenkomsten over uiteenlopende onderwerpen. Geregeld worden de bijeenkomsten in samenwerking met andere organisaties georganiseerd. Het aantal deelnemers aan bijeenkomsten is de afgelopen jaren toegenomen.

Tabel 7.1 Bereik en waardering bijeenkomsten	Hoe vaak heeft u de afgelopen drie jaar een Fietsberaadbijeenkomst bezocht?		Gemiddeld rapportcijfer
	Minimaal 1x	Minimaal 3x	
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	50%	15%	7,5
Gemeente ambtenaar overig	19%	3%	
Gemeentelijke politiek	2%	0%	
Ambtenaar provincie, regio, rijk	35%	9%	7,8
Adviesbureau	43%	18%	7,5
Belangenorganisatie	31%	10%	7,8
<b>Totaal</b>	<b>22%</b>	<b>3%</b>	<b>7,6</b>

Het bereik onder de primaire doelgroep is redelijk goed. De helft van de gemeentelijk fietsbeleidsmedewerkers heeft de afgelopen drie jaar minimaal één bijeenkomst bezocht.

Ook het bereik onder de adviseurs is relatief hoog en ligt in de buurt van de gemeentelijke ambtenaren fietsbeleid.

De waardering voor de bijeenkomsten is goed (gemiddeld 7,6). Opvallend genoeg is de waardering van de doelgroepen met een iets minder hoge bezoekfrequentie juist hoger dan gemiddeld.

Enkele respondenten hebben losse opmerkingen gemaakt over de bijeenkomsten. De bijeenkomsten worden zoveel mogelijk centraal in het land gehouden. Sommigen vinden de reistijd te lang in verhouding tot de duur van de bijeenkomst.

- **Voor een aantal klanten is de reistijd een belemmering voor deelname aan bijeenkomsten. De organisatie van (enkele) regionale bijeenkomsten zou hier aan tegemoet kunnen komen.**

## 8 Onderzoeken en pilots

Om een bijdrage te leveren aan de vernieuwing van het fietsbeleid voert het Fietsberaad jaarlijks enkele onderzoeken of pilots uit. Vaak in samenwerking met andere kennisinstellingen of decentrale overheden. Steeds vaker lukt het het Fietsberaad ook om aanvullende financiering te vinden voor pilots of onderzoeken.

De resultaten van de onderzoeken en pilots worden meestal verwerkt in een praktijkgerichte publicaties. Steeds vaker resulteren de pilots of onderzoeken in (web-)tools.

Tabel 8.1 Bereik en waardering onderzoeken en pilots	Hoeveel onderzoeken of pilots van het Fietsberaad uit de afgelopen 5 jaar kent u?		Gemiddeld rapportcijfer
	Minimaal 1	Minimaal 3	
Gemeente ambtenaar fietsbeleid	75%	47%	7,4
Gemeente ambtenaar overig	47%	23%	7,3
Gemeentelijke politiek	15%	11%	7,3
Ambtenaar andere instantie	75%	53%	7,8
Adviesbureau	69%	49%	7,7
Belangenorganisatie	84%	70%	7,8
<b>Totaal</b>	<b>50%</b>	<b>35%</b>	<b>7,6</b>

Tabel 8.1 geeft het bereik en de waardering voor de onderzoeken en pilots weer. De helft van de klanten kent minimaal één onderzoek/pilot uit de afgelopen 5 jaar en een derde kent er minimaal 3. Bovenaan staan twee verkeerskundige of verkeerstechnische onderwerpen: turbototondes, asfalt en parallelwegen (zie tabel 8.2). Kennelijk sluiten dergelijke praktische onderwerpen het beste aan bij de kennisbehoefte van het veld. Overigens is er wel een verschil tussen medewerkers van gemeenten enerzijds en medewerkers van provincies en regio's anderzijds. De laatste groep is beter bekend met meer abstracte en beleidsmatige onderwerpen.

De waardering voor de 'eigen' onderzoeken en pilots is vergelijkbaar met de algehele waardering voor het Fietsberaad (gemiddeld rapportcijfer 7,6). Opvallend is wel dat alle gemeentelijke doelgroepen een wat lager rapportcijfer geven (7,3/7,4). Wellicht zijn de onderzoeken/pilots nog niet concreet genoeg voor deze doelgroepen.

- **Fietsberaad-publicaties over verkeerskundige of verkeerstechnische onderwerpen zijn het bekendst onder de doelgroep. Ook in de toekomst moet het onderzoeksprogramma weer voorzien in de behoefte aan vernieuwing van kennis over verkeerskundige/verkeerstechnische onderwerpen.**

<b>Tabel 8.2: Bekendheid met publicaties en pilots van het Fietsberaad van de afgelopen 5 jaar</b>		
<b>Volgorde</b>	<b>Titel Fietsberaadpublicatie of omschrijving pilot</b>	<b>Bekend</b>
1	Standpunt Fietsberaad over CROW-aanbeveling 257 over Turborotondes (2008)	21%
2	Publicatie 10: Asfalt als fietspadverharding: gewenst en mogelijk (2006)	20%
3	Publicatie 12: Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein. Over de toename van het aantal geparkeerde fietsen bij stations (2007)	19%
4	Publicatie 16: Fietspad of parallelweg. Over de vraag of fietspaden langs 80-km-wegen omgebouwd moeten worden tot parallelwegen (2008)	17%
5	Pilot Fiets-en-Win. Samen met de gemeenten Apeldoorn en Eindhoven is een beloningssysteem ontwikkeld voor fietsers (2010)	14%
6	Uit de auto, op de fiets! Onderzoek naar de marktpositie en het imago van de auto en de fiets in middelgrote steden, uitgevoerd door Blauw Research (2009)	13%
7	Publicatie 18: Gevoeligheidsanalyse effecten fietsbeleid. Wat zijn de effecten zijn op de bereikbaarheid, leefbaarheid en volksgezondheid als het fietsgebruik in een middelgrote stad (Alkmaar) met 10% toeneemt (2010)	13%
8	Cycling in the Netherlands (NL), engeltalige brochure over fietsbeleid in Nederland (2009, ook in Frans, Duits, Spaans)	13%
9	Publicatie 15. De invloed van het weer op het fietsgebruik en het aantal fietsslachtoffers (2007)	12%
10	Publicatie 11 A+C: Allochtonen in het fietsbeleid (2007)	11%
11	Fietsshellingen in Nederland. Inventarisatie van de richtlijnen voor fietsshellingen (2009)	10%
12	Publicatie 17: Overzicht campagnes in het fietsbeleid (2009)	9%
13	Herziening publicatie 7. Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal. Vergelijking van 5 Nederlandse en 5 buitenlandse fietssteden (2009)	8%
14	Fietsbeleid in Nederland: DVD met inspirerende praktijkvoorbeelden van fietsinfrastructuur (2009)	6%

## Bijlage 1: Opmerkingen

<b>Opmerkingen: algemene complimenten (49)</b>
Al bij al kom ik erachter dat ik te weinig weet
Allemaal prima en geweldig dat het gratis is.
als ik een adhoc vraag heb wordt daar altijd bijzonder accuraat op ingespeeld, waarvoor dank.
De e-mailnieuwsbrief en het magazine hebben een grote overlap. Persoonlijk vind ik het fijner om Fietsverkeer te lezen.
De excursies zijn steeds een bron van motivatie en inspiratie voor mij. Ik leer nog altijd nieuwe maatregelen. Nederland is voor Duitse (fiets-)verkeersplanologen nog steeds "het beloofde land" en de bezochte gemeentes zijn de koploper van de ontwikkeling.
De informatie is duidelijk, helder beschreven en voor een beginnend actief lid van fietsersbond een zee aan informatie. Ik weet niet of de ambtenaren van de gemeente wel voldoende gebruik maken van de kennis bij het fietsberaad.
De site heeft een degelijk en neutraal imago, dit doet het goed bij bestuurders die vaak geen inhoudelijke kennis van zaken hebben.
Deze enquête was goed om meer aandacht aan de producten van Fietsberaad te vestigen!
Doe verder zoals u bezig bent! Ik vind het spijtig dat dit niet bestaat in België/Vlaanderen.
Doorgaan!! (2x)
E-mailnieuwsbrief is nuttige aanvulling het voortreffelijke magazine, Het magazine bevat veel onmisbare informatie. Onmisbaar voor wie de fiets ziet als de oplossing voor gezondheidsproblemen, energieschaarste en verkeerscongestie.
Erg interessant en goed geschreven duidelijke artikelen vanuit een breed perspectief
Fietsberaad is een zeer waardevolle bron van informatie voor iedereen die met bezig is met fietsen en voorzieningen voor fietsers. Fietsberaad, van harte gefeliciteerd en nog vele jaren!
Fietsberaad is een bijzonder nuttige instelling voor actieve leden van de Fietsersbond. Er is heel veel informatie beschikbaar om deskundigheid inzake fietsproblematiek te vergaren.
Fietsberaad is goed aangesloten op wat in het beleidsveld speelt, komt met gedegen adviezen, bouwt thema's uit, organiseert daar ook betrokkenheid bij en weet het vooral goed en niet technischer/specialistischer dan nodig het voor het voetlicht te brengen.
Fietsberaad levert op alle fronten gedegen kwaliteit. Voor mij is de vormgeving van website, magazine en de nieuwsbrief zakelijk, goed en prettig leesbaar.
Ga vooral door. Heel interessant om ook wat meer achtergrond te krijgen en technische details, verhoogt het inzicht. Prima.
Ga zo door !!!!!!!!!!!!! (10x)
Ga zo door, de nieuwsbrief geeft een beperkte informatie, maar daarna kan je verder lezen op de website
Ga zo door, het fietsberaad is een belangrijke professionele (onafhankelijke) speler in de verkeersmarkt. Zeker de gedegen onderzoeken op nationaal niveau geven het een enorme meerwaarde boven bijvoorbeeld een fietsersbond.
Ga zo door. Fris, helder, duidelijk en gemakkelijk.
Gaarne vervolg!
Goede site, nuttige informatie.
Het fietsberaad: een onmisbare voorziening!
Het is mijn oude vakgebied en ben zelf een fanatiek fietser. Dus lees ik alles met interesse en ben blij op deze manier op de hoogte gehouden te worden op een kwalitatief hoogwaardig niveau.
Ik ben abonnee van het blad Fietsverkeer omdat ik actief ben voor de Fietsersbond in Maastricht. Ik lees het blad redelijk goed maar maak er voor de rest geen gebruik van.
Ik ben een groot voorstander van allemaal op de fiets. Ik bezit een ligfiets en mijn zoon heeft deze gen besmetting (gelukkig) ook. Nu er een afdeling van de Fietsersbond is/wordt opgericht zal het allemaal nog beter worden hier in de omgeving. (Raadslid CDA D**)
Ik heb geen aanmerkingen. Ga zo door!
Ik heb zeer onlangs mijn activiteiten voor de Fietsersbond beëindigd. Het wel resp. niet kunnen deelnemen aan een bijeenkomst vormde de spreekwoordelijke druppel. In mijn beleving viel het Fietsberaad hierin niets te verwijten - integendeel: de media van het Fietsberaad waren voor mij in de drie jaar dat ik [zeer] actief ben geweest, bron van kennis en kunde, inspirerend, en motiverend - terugziend: mijn enige en ook krachtige bron. Ik neem deze gelegenheid te baat, het Fietsberaad te danken voor de krachtige support die ik als FB-kaderlid heb ondervonden blad, website en nieuwsbrief van het Fietsberaad waren super! In het bijzonder was ik, steeds weer, onder de indruk van de gastvrijheid en verzorging van uw bijeenkomsten! Bedankt daarvoor!
Ik hoop komende jaren nog veel gebruik te kunnen maken van uw producten. Succé de komende jaren. Bedankt en tot ziens.
Ik lees Fietsberaad vooral vanuit mijn activiteiten als fractieondersteuning voor mijn partij. Verder ben ik zelf al lang actief een fietser en vind ik het interessant om de nieuwe ontwikkelingen en ideeën te volgen. VAN mij mag het zo doorgaan en via de mail blijf ik voldoende op de hoogte. Ik had eerst het blad, maar dat is zonde van het papier.
Ik voel me wel tekort schieten in de belangstelling voor dit goede onderwerp. Ik wens u veel succes.
Ik vond de kennisbank geweldig!
Interessante informatiebron : "alles" over de fiets samengebracht.

Merk op dat ik sinds ongeveer een jaar nog slechts weinig met fiets werk. Voorheen werkte ik voornamelijk in opdracht van de stadsregio (Rotterdam). Voor mijn werk voorheen vond ik de bijeenkomsten van Fietsberaad een welkome variatie en toevoeging aan mijn reguliere werk.

Onderwerpen lezen prettig, ondanks de vaak wat kleine letterkeuze doch zijn duidelijk omschreven.

Op naar de volgende 10 jaar fietsberaad!

Prima belangen vereniging. (Red ??)

themabijeenkomsten zijn helemaal goed: efficiënt: kort, krachtig, geen onnodig gedoe met broodjes/lunches inleiders die goed op de hoogte zijn strakke leiding leuk: praktijkvoorbeelden jammergenog niet altijd de gelegenheid om ze bij te wonen.

veel succes

#### **Opmerkingen: algemene suggesties en kritiek (12)**

De bekendheid is slecht, dat blijkt wel... (Red: respondent kent Fietsberaad niet)

Door het fietsberaad wordt fietsbeleid als sectoraal thema opgepakt. Dat versterkt traditionele vooroordelen. De artikelen zijn alleen voor de 'die hards' te lezen. Er wordt te weinig gedaan aan populaire samenvattingen en leesbare stukken. Het fietsberaad is een 'in-crowd' wereldje. Het zou niet verkeerd zijn om meer reflectie (de echte wereld) binnen te halen.

Ik heb mij pas recent aangemeld, dus ik ken veel producten niet. Ik heb in mijn werkzame leven echter bijna nooit wat gelezen over het fietsberaad. Dus wat meer promotie kan geen kwaad lijkt mij. Ik ben trouwens stedenbouwkundige.

ik maak beleid en heb mn als ik fietsbeleid maak (en dat is eens in de zoveel jaar) behoefte aan het fietsberaad en zijn producten. Kortom: soms jaren heel hard nodig, soms jaren niet of nauwelijks (vandaar mijn scores). Dat wil dus NIET zeggen dat ik in jaren dat ik nauwelijks mij verdiep in het onderwerp fiets alle activiteiten rondom fietsen vanuit het fietsberaad niet waardeer.... heb d'r gewoon werktechnisch dan wat minder mee van doen!

ik merk vaak dan anderen Fietsberaad en Fietsersbond door elkaar halen. Onderscheid is ook niet altijd duidelijk (beide organisaties leveren praktisch toepasbare kennis op fietsgebied, organiseren bijeenkomsten en excursies)

Jammer, dat het Fietsberaad geen (positieve) kritiek van lezers doorgeeft aan de organen, die projecten i.v.m. fietsverkeer uitvoeren.

Meersamenwerken met VVN. Vissen met een aantal zaken in zelfde vijver

Of ik heb er overheen gelezen of er is inderdaad geen vertegenwoordiger van de verkeerspolitie betrokken bij het Fietsberaad. Wel heb ik regelmatig contact met de lokale vertegenwoordiging van de Fietsersbond. De verkeerspolitie kijkt vaak anders naar omstandigheden mbt fietsers en is niet politiek-gevoelig bij het nemen van verkeersbesluiten.

soms wat er idealistisch en niet realistisch.

Vooropgesteld Het Fietsberaad doet uitstekend werk! Wat ik wel vaststel is dat het Fietsberaad vanuit een ambtelijk beraad ambtelijke producten verspreid. Het verdient aanbeveling om meer "bronnen" aan te boren en bij te dragen aan de verspreiding van die bronnen. Voorbeeld: De Fietskracht van Utrecht, een initiatief van Fietsersbond afd Utrecht en de Kracht van Utrecht, zou een welverdiende recensie en vermelding verdienen. (Red: respondent van een belangengroep)

Waar het Fietsberaad voorheen een onafhankelijke vraagbaak was, een serieuze en bijna wetenschappelijke studieclub, is het tegenwoordig zo vreselijk politiek (links). Dat is zo jammer. De fiets moet nu op weg naar volwassenheid en het is zo zinloos om dan Fietsersbondje in het groot te willen spelen. Kijk nu naar die discussie destijds over voorrang voor fietsers op rotondes. Iedereen weet dat in de voorrang onveiliger is dan uit de voorrang, de cijfers spreken voor zich. En dan toch maar weer zeggen dat dat niet zo is, dat onderzoeken die dat zeggen niet deugen. Een keuze voor de fiets in de voorrang is legitiem om allerlei redenen - maar zeg nou niet dat dat niet onveiliger is! Blijf eerlijk en wetenschappelijk. Tijd voor volwassenheid! En terug naar de toegevoegde waarde: vernieuwende wetenschap.

Wat is de rol en positie van het fietsberaad ten opzichte van de fietsersbond, landelijk?

**Opmerkingen: kritiek en suggesties internationaal (10)**

Een samenwerking met EPOMM lijkt mij zinvol. Fietsberaad doet uitstekend werk maar heeft geen gericht beleid wat betreft international dissemination van hun werk. KpW is lid van EPOMM. Misschien kunnen we er eens over spreken, ik ben de coordinator van EPOMM (Karl-Heinz Posch).

English language user, who probably doesn't use your services enough. Do find your information, case studies and best practice helpful in developing policies for our UK city.

Everything that Fietsberaad does seems very well done. The only problem is the language barrier. A lot more could be done in English. This would benefit the whole cycling movement since Fietsberaad is a key player on the field.

Fietsberaad internationaal heeft kansen laten liggen, met de Cycling Embassy wordt mogelijkerwijs de reeds opgedane kennis in NL ook op grote schaal ontsloten voor het buitenland. Met name het aansluiten van het NL bedrijfsleven is een belangrijk aandachtspunt

het Fietsberaad staat (ook ) internationaal goed aangeschreven. Ook wordt het Fietsberaad en Fietsberaad Internationaal als een eenheid gezien. Het zou daarom zeker het overwegen waard zijn om Fietsberaad internationaal te continueren ipv een nieuw initiatief als Cycling embassy op te tuigen.

Het zull heel goed zijn als die Nieuwsletter van duitse ambtenaren kon worde weergegeven in het Duits voor de geïnteresseerde fietsers (en wie dat wil worden) in Duitsland. Het vertalen uit het nederlands is een beetje moeilijk voor mij, maar de inhoud is niet alleen voor Nederlanders interessant. helaas is infrastructuur in Duitsland, speciaal in Brandenburg heel op die auto uitgericht, maar der worden ook fietspaden gebouwt, maar meeste deel voor touristische (duits: ziele, engl.: aims sorry soms ken ik de Nederlandse woorden niet).

Ik ben pas laatst op de hoogte gekomen van het Fietsberaad. Ik vind het heel nuttig te kunnen zien hoe over fietsen in Nederland wordt gedacht. Ik probeer andere mensen hier in Engeland er iets over te vertellen maar dat is nogal lastig. Het cultuur is heel anders! Vertalingen in het Engels zijn zeer nuttig om uit te kunnen citeren.

Nauwere samenwerking met Vlaanderen onderzoeken

plus de traductions en français ?

**Opmerkingen: kritiek en suggesties bijeenkomsten (8)**

Enkele themabijeenkomsten zijn wel interessant, maar vaak kort. Dan is de reistijd in verhouding te groot om heen te gaan.

Graag zou ik de themabijeenkomsten van het Fietsberaad zo veel mogelijk bij willen wonen, omdat de ambtenaren uit mijn afdeling/regio zich daar zelden laten zien terwijl zij de informatie zo goed kunnen gebruiken. Wel stellen zij het op prijs als wij als afdeling de informatie overdragen. Den Haag is een stad die (te) vaak ontwerpt op mooi en daarmee minder op veilig. Maar ik begrijp dat als er veel fietsersbonders zich melden ik (en anderen) een grote kans heb om uitgeloot te worden. Voordeel is wel dat ik dan een extra vrije dag heb.

Ik ben pas 2 jaar werkzaam bij de overheid. De themabijeenkomsten lijken me vaak erg interessant. Het is helaas nog niet gelukt mijn agenda afgestemd te krijgen op de dagen dat ik een bijeenkomst had willen bezoeken. In de toekomst gaat dit zeker gebeuren! Ga daarmee vooral door

Jammer dat het aantal deelnemers van de Fietsersbond maar zeer beperkt aan de bijeenkomsten mogen deelnemen. De behoefte is soms vele malen groter. Vooral om dat wij hier "objectieve" argumenten horen van andere gemeenten.

Mijn opgave voor een themabijeenkomst is altijd afhankelijk van de Goedheid van Fiets & Beraad of ik wordt toegelaten, toestemming enkele dagen vóór symposium pas een zekerheid wel of niet toegelaten. Tel je de naamplaatjes en/of lege stoelen bij aanvang dan blijkt het "gemak" van personen die zich hebben aangemeld en toch niet zijn gekomen ook na de pauze blijken de aanmelders (te) gemakkelijk de bijeenkomst (ruim voor afloop) te verlaten. Er zijn verschillende oplossingen te bedenken om "lege stoelen" te voorkomen door bijvoorbeeld bij bevestiging naar de deelnemers te communiceren hoe groot de wachtlijst/lijst-van-afwijzing is van personen die NIET kunnen worden toegelaten wegens plaatsgebrek. INDIEN U NIET AANWEZIG KUNT ZIJN OP xx-xx-2011 wordt UW AFMELDING TOT DRIE DAGEN VOOR xx-xx-2011 door ons op prijs gesteld. De laatste bijeenkomst in Rotterdam "éénzijdige fietsongevallen" vond ik zó belangrijk om bij te wonen, dat ik als stagiaire van meneer X toch de zaal ben binnengekomen en de dagen erna het probleem van de overbodige en/of slecht gemarkeerde paaltjes bespreekbaar heb kunnen maken en misschien een TWEEDE 67-jarige fietser/ster het leven heb gered. Er is een duidelijke oplossing (en er IS BELEID hoorde ik) om in aanloop naar een paaltje in het wegdek een markering aan te brengen waardoor ONGELUKKEN WORDEN VOORKOMEN onbegrijpelijk bij deze wetenschap dat een markering in aanloop naar een fietspadpaaltje straffeloos achterwege gelaten kan worden, ronduit misdadig !!! Wel een fietspadpaaltje plaatsen zonder markering is als (noem zelf maar...) , dus misdadig. (Red: respondent van Fietsersbond)

spijtig dat de thema bijeenkomsten soms maar een halve dag zijn, omdat er toch een lange verplaatsing aan vasthangt...

svp goed aangeven bij bijeenkomsten hoe men er per fiets kan komen en veilig stallen. Fietsberaad heeft mijn inziens een voorbeeld functie

Themabijeenkomsten meestal op zeer grote reisafstand. Dat maakt het moeilijk om regelmatig aanwezig te zijn.

<b>Opmerkingen: kritiek en suggesties nieuwsbrief (11)</b>
1. nieuws op de website: er ontbreekt vaak de bronvermelding resp. een link naar de geciteerde studie. Met bronvermelding zou het serieuzer eruit zien en handig om er zo meteen naar de bron te kunnen kijken. 2. de zoekfunctie zou verbeterd kunnen worden om doelgerichter te kunnen zoeken
De lay-out van de e-mailniewsbrief beter afstemmen voor gebruik diverse browsers. Website werkt wel goed.
De opmaak van de Nieuwsbrief loopt door elkaar in mijn browser
Graag bij de e-mail-nieuwsbrief een groter lettertype toepassen.
Ik kan de emailniewsbrief vaak slecht lezen omdat het lettertype niet geaccepteerd wordt. Is het mogelijk om nieuwsbrief als PDF te versturen?
Ik lees de e-mailniewsbrief niet omdat ik dan zeker naar de site doorklik en daar te veel tijd wil besteden aan alle interessante zaken! Steeds neem ik me voor dit in de vakantie in te halen...
In de nieuwsbrief en in mindere mate in het magazine staan verhalen die ik eerder lees op de website. De website vind ik het prettigste lezen, en je kan er op reageren. Vooral de nieuwsbrief komt vaak als mosterd na de maaltijd, waardoor ik 'm na vluchtig kijken weggooi. Het magazine bewaar ik en de laatste edities neem ik mee naar standjes of dergelijke.
In the newsletter results are mentioned, but often without information where to find the original information.
Ja, wij mijn man en ik, vinden jammer dat via Google chrome de mail niet helemaal correct overkomt. De teksten gaan som in elkaar over. Maar de inhoud is prima.
Misschien een verbetering aanbrengen in de nieuwsbrief ,dwz de uitvoering van deze is in mijn ontvangst een opelkaar gepropte versie,en beslaat qau breedte eigenlijk maar de halve pagina . Het kan ook mijn ontvangst liggen (outlook) . Verder ben ik tevreden .
Vaak lukt het niet om de foto's geplaatst bij artikelen in emailniewsbrief te vergroten. Als je dan vervolgens doorklikt om het artikel en naar de website gaat verdwijnt de foto soms helemaal. Dit vind ik een gemis.

<b>Opmerkingen: kritiek en suggesties website (12)</b>
2. de zoekfunctie zou verbeterd kunnen worden om doelgerichter te kunnen zoeken
De bibliotheekfunctie van het Fietsberaad is zeer waardevol. Het zou goed zijn als er ook meer oudere publicaties (uit het voo-digitale tijdperk) te vinden zouden zijn.
De fotodatabank op de site, waar is deze te vinden?
Er kan soms rechtstreeks naar informatie doorverwezen worden (zoals bvb welke fietsstallingen goed zijn en welke niet). - Ik denk dat in België de tijd stilaan rijp is voor iets vergelijkbaars. Misschien tijd voor een uitbreiding naar het zuiden toe? Er zijn allicht geïnteresseerde partners en initiatieven! (cfr. Gent, Leuven, Brussel)
Het vinden van items die gerelateerd zijn aan een bepaald artikel zijn vaak lastig te vinden en als deze gevonden zijn, zie je slechts een samenvatting.
Ik vind de website en de nieuwsbrief een beetje oubollig eruit zien. Het mag allemaal iets aantrekkelijker worden vormgegeven.
Kennisbank biedt oude en nieuwe info door elkaar. Soms lijkt het relevant, aar dan is het erg oud. Sorteren op datum mogelijk?
Soms is de informatie van de nieuwsbrief en de website niet altijd eenvoudig terug te vinden. Het zoekingswerk via zoektermen zou soms nog beter kunnen.
Veel foto's bijvoegen van relevante voorbeelden
Via de kennissite kan ik lastig de dingen vinden die ik zoek. Dat gaat via een Google een stuk beter. Tip: aandacht voor betere zoekfunctie op de site. Verder zoek ik vaak dingen (op het gebied van fietsparkeren) die er eenvoudig weg (nog) niet zijn en dan raadpleeg ik Otto van Boggelen.
website genereert onhandige links als je deze door wil sturen. Tinyurl is daarvoor behulpzaam, maar een handiger systeem zou mooi zijn. Maar als dat je grootste probleem is, gaat het natuurlijk hartstikke goed...
Zou graag meer reacties van mensen zien op de website op artikelen en onderzoeken. Is niet zozeer actie van Fietsberaad, meer van de lezers.

<b>Opmerkingen: kritiek en suggesties onderwerpen (9)</b>
- Graag (meer) aandacht voor de relatie van de omgeving (stad/dorp/landschap) op de beleving en gedrag van fietsers - Graag meer aandacht van de mogelijkheden die de omgeving bieden als inspiratiebron voor het ontwerp
Een inhoudelijke blinde vlek is wat mij betreft nog het werken aan richtlijnen/prognosisering/modellering van aantallen en soorten fietsers op kortere tot langere termijn als gevolg van autonome ontwikkeling, scenario's of beleidsmaatregelen. Dit zou mogelijk zijn dmv eigen onderzoek (al dan niet gezamenlijk opgepakt met of uitgezet bij kennisinstellingen), evaluatie van diverse (deel)onderzoeken of gedetailleerde analyses van OVG/MON bestanden. Voor zover dergelijke hulpmiddelen er al zijn, zijn deze vaak (m.i. te beperkt) gericht op de relatie fiets-auto. In publieke en politieke beleidsvoorbereiding zouden dergelijke vuistregels belangrijk gewicht in de schaal kunnen leggen, zoals de parkeernormen van CROW en de impact van (auto/goederen)verkeersmodellen/prognoses dat in de huidige praktijk doen.
Fietsen is in onze gemeente Vaals jammer genoeg bijna geen item, behalve voor sportfietsers, en die zijn dan alweer lastig. Gewone fietsers vinden de straten meestal te smal, te weinig fietspaden/ fietsuggestiestroken, te veel hellingen. Er hoort moed bij om in Vaals te fietsen. - Misschien eens een stukje over "onfietsbaar " Nederland
focus sterk op beleid wat reeds is uitgevoerd. Daarmee komen nieuwe ontwikkelingen/strategieën en ideeën nauwelijks aanbod. En daarmee grote kans op oud nieuws
Graag actualisering van het onderzoek naar de waardering van verhardingstypen uit 2002, met opname van dubbelkinkers en 'moderne' goed aansluitende straatklinkers.
Het Fietsberaad komt met goede ideeën, maar kan deze geen handjes en voetjes geven, want het Fietsberaad moet zich niet bezig moeten houden met de ontwikkeling van producten in de zin van hardware, zoals slimme stalsystemen e.d. Eigenlijk zou er een organisatie moeten zijn die los van het Fietsberaad zoiets kan doen. Een soort TNO voor de fiets. Of een aparte, nieuwe afdeling van TNO: TNO-fiets. Het Fietsberaad zou een dergelijke organisatie in het leven kunnen roepen en deze organisatie zou dan zelfstandig (of eventueel onder de gedeeltelijke bestuurlijke paraplu van het Fietsberaad goede producten kunnen ontwikkelen, die de markt nu laat liggen. Voorbeelden: robuuste en goedkope fietsverlichting (zonder batterijen), straatdrempels die de fietser niet hinderen maar de auto en brommer des te meer, vandaal-bestendige etagefietsenrekken die goedkoop zijn en elektronisch de aanwezigheid van fietsen registreren, kortparkeersystemen voor de fiets t.b.v. gebruik in binnensteden en bij supermarkten, de ontwikkeling van apps voor smartphones t.b.v. fietsstallen in grote stations, fietsverhuur, beschikbaarheid van OV-fietsen, etc.
Het gaat in de meeste gevallen om het maken van fietsbeleid. Ik zou graag meer ontwerpvoorstellen behandeld zien. Bijvoorbeeld hoe omgaan met een te krappe openbare ruimte waar een fietsvoorziening gerealiseerd moet worden. Oplossingen voor bromfietsers die van en naar een 2-richtingfietspad geleid moeten worden.
Iets meer aandacht voor de valkuilen van fietsbeleid en hoe ermee om te gaan dus niet alleen de successen van gemeenten, maar ook waar je tegenaan loopt.
Ik zie graag een aantal artikelen over veilig oversteken over drukke wegen. Wanneer is een "fiets-tunnel" verplicht als verkeersveilige voorziening. Goede voorbeelden en goede uitvoering met schema's en plattegronden van goede tunnels. Een voorbeeld in Noord-Holland de N241: (1) De N241 is een route die wordt gebruikt door RWS als een van de rijkswegen (N9, A9, A8, A7, N99) is gestremd en het verkeer moet toch verder. Op dat moment is er geen oversteek mogelijkheid meer voor fietsers. Dus wordt er gegokt en toch overgestoken. (2) Als verkeerslichten het niet doen steken fietsers toch gewoon over. Het (auto- en vracht-)verkeer is er niet op verwacht dat er fietsers moeten oversteken. (Ik ben bang dat het ook bij het verlaat straks fout gaat) (3) De N241 is nu reeds een drukke weg en er wordt hard gereden. Dat betekent zonder meer een gevaar risico. Het is al verschillende keren geschied dat de achterlichten van de fiets worden gereden. Een voorbeeld hiervan was de oversteek bij de Moerbeek. (4) De N241 is een belangrijke hoofdfietsroute van de kust via Schagen richting het achterland (Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen). Veel toeleidende wegen hebben een (fiets)knooppuntroute. Deze routes worden goed gebruikt en vormen een schitterende touristische (training en ontspan) mogelijkheden op de fiets. Met name in de avonden en weekeinden. Vaak slecht weer en schemering) (5) De N241 vormt voor het landbouwverkeer een route richting bollenvelden, maaivelden (grasland) en mais/aardappelen/kool. Veel voertuigbewegingen (ploegen, fransen, planten, onkruidbestrijding, uitdunnen, oogsten, verplaatsen van oogst/hooi. Kortom de N241 er wordt veel gebruikt door zwaar landbouwverkeer met vaak los materiaal. Dit is de reden dat er ongevallen gebeuren met landbouwvoertuigen en auto's die nog snel even willen inhalen. (6) Er zijn inmiddels veel plannen en deels is er uitvoering. Dit is een prachtige mogelijkheid om toch ongelijkvloerse fietsoversteken te regelen tegen relatief geringe ko



## Bijlage 2: conclusies en aanbevelingen evaluatie 2005

In 2005 heeft het bureau XTNT in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een evaluatie uitgevoerd naar het functioneren van het Fietsberaad. In deze bijlage is integraal hoofdstuk 6 uit de eindrapportage opgenomen, met de conclusies en aanbevelingen.

### 6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk wordt beknopt aangegeven in hoeverre dit onderzoek beantwoordt aan de onderzoeksdoelen. Daarnaast geeft XTNT in de tweede paragraaf aanbevelingen voor hoe het Ministerie kan omgaan met het Fietsberaad en hoe het Fietsberaad haar dienstverlening kan verbeteren.

#### 6.1 CONCLUSIES

Inzicht krijgen in de mate waarin en de wijze waarop het Fietsberaad haar taken naar tevredenheid van de klanten heeft verricht in relatie tot de opdracht die het Fietsberaad heeft gekregen.

De voornaamste klanten van het Fietsberaad zijn de beleidsmedewerkers bij lokale en regionale overheden. Zij zijn tevreden over de activiteiten van het Fietsberaad. Zij geven aan dat de producten en diensten van het Fietsberaad een zinvolle bijdrage leveren aan hun kennisniveau. Met name het blad Fietsverkeer en de website worden gewaardeerd door de beleidsmedewerkers.

De ondervraagde kennis- en belangenorganisaties en adviseurs geven aan dat het Fietsberaad meer op de voorgrond mag treden.

Inzicht krijgen in de behoefte bij decentrale overheden aan advisering en ondersteuning op het gebied van fietsbeleid (zowel beleidsmatig als technisch).

Bij de doelgroepen bestaat behoefte aan een organisatie die specifiek op het gebied van fietsverkeer kennis genereert en verspreidt. Met name de beleidsmedewerkers noemen zeer uitlopende onderwerpen op het gebied van fietsverkeer waar het Fietsberaad de komende jaren mee aan de slag zou kunnen.

Inzicht krijgen in hoeverre de vijf bovengenoemde doelstellingen naar tevredenheid zijn gerealiseerd.

Hieronder wordt per doel kort aangegeven in hoeverre de vijf doelstellingen naar tevredenheid van de klanten zijn gerealiseerd in de afgelopen vier jaren.

Doel 1: bij verkeersbeleid betrokken medewerkers en bestuurders van gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en adviesbureaus helpen bij het realiseren en

onderhouden van voorzieningen voor fietsers.

Deze doelstelling is voor een deel van de respondenten naar tevredenheid gerealiseerd: het Fietsberaad helpt de beleidsmedewerkers bij het realiseren en onderhouden van fietsvoorzieningen. De bestuurders kennen het Fietsberaad daarentegen vaak niet en zijn zich daardoor niet altijd bewust van de mogelijke ondersteuning en meerwaarde van het Fietsberaad.

Doel 2: door knelpunten voor het benutten van kansen en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en hiervoor oplossingen te zoeken.

Het Fietsberaad gaat in op actuele onderwerpen en problemen en zoekt hiervoor oplossingen. De oplossingen worden gebruikt door de doelgroepen en de doelgroepen zijn tevreden over de oplossingen.

Doel 3: door vervolgens oplossingsgerichte kennisproducten te verspreiden onder de doelgroepen en te zorgen voor mondelinge en schriftelijke uitwisseling van informatie tussen leden en doelgroepen.

Het verspreiden van de kennisproducten gaat goed. Vrijwel alle doelgroepen ontvangen het blad Fietsverkeer en dat is de voornaamste vorm van kennisdeling.

Doel 4: landelijke activiteiten die relatie hebben met fietsbeleid afstemmen.

Met KpVV, CROW, AVV en de Fietsersbond onderhoudt het Fietsberaad structureel contact: zij stemmen de kennisproductie op het gebied van fietsverkeer op elkaar af. Met andere kennis- en belangenorganisaties op het gebied van fietsverkeer is er nog geen structureel contact. Deze organisaties geven aan daar wel behoefte aan te hebben.

Doel 5: de aandacht voor fietsbeleid in de opleiding van verkeerskundigen bevorderen.

De aandacht voor fietsverkeer in verkeerskundige opleidingen is de afgelopen jaren niet vergroot. Wel moet worden aangegeven dat het Fietsberaad op dit moment bezig is om de aandacht aan fietsbeleid in de opleidingen te vergroten door het verzorgen van gastcolleges en het ontwikkelen van een module langzaam verkeer.

## 6.2 AANBEVELINGEN VAN XTNT

Op basis van de conclusies uit dit onderzoek adviseert XTNT dat het Fietsberaad doorgaat met haar activiteiten. Bij de doelgroepen signaleren wij een behoefte aan een objectieve organisatie die kennis verspreidt over fietsbeleid. Uit dit onderzoek leiden wij enkele verbeterpunten af voor de organisatie en dienstverlening van het Fietsberaad. Hieronder worden deze punten per thema aangegeven.

### De organisatie van het Fietsberaad

Uit het onderzoek komt naar voren dat het Fietsberaad kwetsbaar is, omdat de coördinator nu al het werk doet. Valt deze coördinator weg, dan moeten de basiswerkzaamheden snel door een ander kunnen worden overgenomen. Dit wordt bemoeilijkt door de complexe functie van coördinator: de coördinator moet zowel inhoudelijk als communicatief sterk zijn. Daarnaast is de coördinator op dit moment imagobepalend voor het Fietsberaad.

Om de continuïteit van het Fietsberaad te waarborgen en om het imago niet alleen afhankelijk te laten zijn van de coördinator, is het mogelijk om:

- de leden meer te betrekken bij de inhoudelijke werkzaamheden;
- meer werkzaamheden over te dragen naar de voorzitter;
- de coördinatietaken te splitsen in inhoudelijke en communicatieve taken en deze te verdelen over meerdere personen waarbij de coördinator de eindverantwoording draagt.

Bij deze aanbevelingen moet rekening worden gehouden met de beperkte tijd die de verschillende personen hebben. Het meer betrekken van de leden bij inhoudelijke werkzaamheden is door het Fietsberaad al diverse keren zonder succes geprobeerd: de leden hebben het te druk met hun reguliere werkzaamheden. Het is daarom de vraag in hoeverre in de praktijk tijd beschikbaar is voor het uitvoeren van extra taken. Daarnaast kan de voorzitter waarschijnlijk geen extra tijd besteden aan het Fietsberaad. De derde optie, het splitsen van de coördinatietaken en deze verdelen over meerdere personen, lijkt daarmee het meest kansrijk, mits hiervoor extra mankracht kan worden ingezet (bijvoorbeeld door het inschakelen van een (parttime) communicatie-adviseur).

De respondenten hebben geen duidelijke voorkeur voor het onderbrengen van het Fietsberaad bij het CROW of KpVV. Wel vinden zij de zelfstandige positie van het Fietsberaad belangrijk. Als het Ministerie ervoor kiest het Fietsberaad onder te brengen bij een andere organisatie, dan moet zij ervoor waken dat het Fietsberaad binnen deze organisatie een eigen gezicht behoudt. Hierbij is het belangrijk dat het Fietsberaad blijft samenwerken met het CROW, bijvoorbeeld door het uitbrengen van rapporten als CROW-publicatie.

### **Imago en communicatie**

Het imago en de communicatie van het Fietsberaad kunnen worden verbeterd door:

- nadrukkelijker bredere afwegingen te maken tussen de fiets en andere modaliteiten. Hierdoor is de kans kleiner dat de communicatie als belanghebbend wordt opgevat en worden de beleidsmedewerkers geholpen bij het maken van afwegingen tussen verschillende vervoersvormen;
- meer de media op te zoeken (bijvoorbeeld door deelname aan vakinhoudelijke congressen, publicatie in vakbladen en uitgifte van persberichten) om zo meer bekendheid te geven aan de inhoudelijke kennis en kunde van het Fietsberaad. Het Fietsberaad kan meer contact hebben met organisaties die ook werkzaam zijn op het vlak van verkeer en vervoer. Daardoor kunnen zaken worden afgestemd en gezamenlijk worden opgepakt. Hierdoor sta je sterker en krijgen de adviezen mogelijk meer gewicht.

### **De producten**

Op een aantal punten kunnen de producten van het Fietsberaad worden verbeterd. Deze punten zijn gebaseerd op de wensen die door verschillende respondenten zijn geuit. Hierbij is niet gekeken naar financiële en organisatorische haalbaarheid van deze suggesties, maar blijkbaar leven deze verzoeken bij (een deel van) de klanten van het Fietsberaad. De punten zijn:

- Het blad Fietsverkeer kan nog een breder overzicht geven van de beschikbare kennis over fietsbeleid, door ook onderzoeken van andere organisaties in dit blad op te nemen.
- De bijeenkomsten voor meerdere doelgroepen toegankelijk maken, zodat kennisdeling optimaal wordt gefaciliteerd (of: specifieke bijeenkomsten voor specifieke doelgroepen).
- De website en kennisbank nog verder uitbreiden met actuele en relevante onderwerpen en vaker updaten.
- Meer bekendheid geven aan de kennisbank, bijvoorbeeld via het blad Fietsverkeer.
- De vraagfunctie op de website verduidelijken. Hierdoor kan het Fietsberaad nog meer fungeren als kennisbank.