

Onderzoek maakt onderbouwde beleidsuitspraken mogelijk

## Lopen, fietsen of met de auto naar de basisschool

Hoe kinderen naar de basisschool reizen, lijkt grotendeels te worden bepaald op rationele gronden. Eerst speelt de vraag of ze zelfstandig naar school mogen. Van alle leerlingen wordt gemiddeld 59% begeleid, waarbij geldt: hoe ouder het kind, hoe meer het zelfstandig naar school gaat. Inschattingen van de verkeers- onveiligheid onderweg spelen daarbij een belangrijke rol. Als vervolgens de keuze van de vervoerwijze aan de orde komt, blijkt: hoe dichter kinderen bij school wonen, hoe meer er wordt gelopen, al dan niet onder begeleiding, en hoe groter de afstand, hoe groter de rol van de auto. De fiets scoort het hoogst omdat de meeste kinderen noch dichtbij, noch veraf wonen.

Over de manier waarop kinderen naar de basisschool reizen worden regelmatig stellige uitspraken gedaan, zonder dat ze duidelijk kunnen worden onderbouwd. Er is onvoldoende feitelijke kennis. Dat was de conclusie in februari 2002, toen we in *Fietsverkeer* nummer 2 aandacht schonken aan uitspraken van minister Netelenbos



van Verkeer en Waterstaat. Traffic Test heeft daarna voor het Fietsberaad een omvangrijk onderzoek uitgevoerd om vast te stellen hoe kinderen van en naar de basisschool reizen en welke overwegingen aan de keuze van die vervoerwijze ten grondslag liggen. Op de pagina's 4, 5 en 6 van deze *Fietsverkeer* vatten de onderzoekers hun voornaamste uitkomsten samen. Met die uitkomsten in de hand worden hier alvast enkele veel gehoorde opvattingen tegen het licht gehouden.

### Achterbankgeneratie?

Opinies over het reisgedrag van

kinderen naar en van de basisschool betreffen vaak het brengen en halen met de auto. Doorgaans wordt als vaststaand feit aangenomen dat de auto in de loop der jaren steeds belangrijker is geworden. Soms wordt de indruk gewekt dat de auto zo ongeveer het belangrijkste vervoermiddel in het schoolverkeer is. Er is immers een achterbankgeneratie! Traffic Test heeft niet kunnen onderzoeken welke trend de rol van de auto in het schoolverkeer de afgelopen jaren heeft vertoond, maar wel wat de situatie anno 2002 is. Het blijkt dat in Nederland gemiddeld 14% van de basisschoolleerlingen (4-12-jarigen) met de auto wordt gehaald en gebracht. Dat is veel minder dan de 30 tot 40% die tot nu toe soms werd aangenomen. Met dat autoaandeel van 'maar' 14% lijkt de term 'achterbankgeneratie' dus sterk overdreven als het gaat om schoolverkeer en om de activiteiten

### IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2	Fiets van de zaak	20
Regionaal fietsbeleid	8	Alledaags werk	22
Duurzaam Veilig	14	Hasselt	24
Fietsverkeer in opleidingen	17	Barrières voor fietsverkeer	26
Bergingen niet meer in Bouwbesluit	18	Fietsberaad-advies aan BZK	27
		<a href="http://www.fietsberaad.nl">www.fietsberaad.nl</a>	28

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.

## 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
- Vacature gemeente
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Herman Weijers, ministerie van V. en W.
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Ineke Spapé, adviesbureau SOAB
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Wilma Slinger, Kennisplatform VERDI
- Theo Michels, CROW



## Irritatiefactor

*Mijn dochter. Even naar een vriendin. Na een paar uur gaat de telefoon. Fiets gestolen. Mijn schoonzus. Even naar de stad voor een paar boodschappen. Op haar mooie fiets waarmee ze ook op vakantie gaat. 'Even' duurde te lang. Fiets gestolen. Dit gebeurt landelijk zo'n 800.000 keer per jaar. En elke keer weer ontstaat een enorme irritatie. Mensen zijn gedupeerd, worden boos, moedeloos. De politie haalt noodgedwongen de schouders op. Waar moet je beginnen?*

*Fietsdiefstal is een ernstige belemmering voor fietsgebruik en -bezit. Momenteel wordt gezocht naar een sluitend systeem voor identificatie en registratie van (gestolen) fietsen en een handhavingsbeleid om ze na diefstal terug te vinden. Centraal in dat systeem staat vooralsnog een speciaal, aan de gele of oranje knop herkenbaar slot met een chip erin, een tag. Bovendien geeft een hologram op de fietsbuis aan dat de fiets met een tagslot is uitgerust. Alle fietsen die op deze manier zijn uitgerust, komen in een registratiesysteem. Zo'n fiets stelen terwijl hij op slot staat, kan niet zonder het slot met geweld te kraken. Het beschadigde slot maakt de fiets voor iedereen herkenbaar als een fiets waar iets mee aan de hand is. Mocht de dief het slot verwijderen, dan vertelt het hologram dat er een slot-met-tag op had moeten zitten. Voorwaarde is uiteraard dat je verbiedt dat 'valse' tagsloten in de handel worden gebracht en dat er een centrale registratie van gestolen fietsen komt. Een belangrijk voordeel van het hele systeem is dat de politie minder hoeft te handhaven, omdat elke ambtenaar, handelaar en burger die een beetje oplet, aan de naleving ervan kan meewerken. Bovendien zullen burgers in geval van diefstal vaker aangifte doen; ze hebben immers veel meer dan voorheen kans om hun fiets terug te krijgen. Het kan, zo'n systeem. De fietswereld wil het. En welke burger zou het niet willen? De rijksoverheid wil ook wel, maar zou meer visie, sturing en daadkracht mogen tonen. Goede landelijke randvoorwaarden zijn namelijk noodzakelijk om het probleem fietsdiefstal uiteindelijk op lokaal niveau te kunnen aanpakken. En rijksoverheid: tempo graag. Laat het beste hier niet de vijand van het goede zijn. Waterdicht wordt het systeem toch nooit.<sup>1</sup>*

*Blijft een ander, nieuw pijnpunt dat direct met fietsdiefstal van doen heeft. In het Bouwbesluit is sinds 1 januari de verplichting van een (fietsen)berging bij nieuwbouwwoningen vervallen. De zucht naar terugdringing van regels heeft ook hier toegeslagen. Dat kan vooral in de grote steden tot problemen leiden bij nieuwe of gerenoveerde flats, appartementen en etagewoningen. Goede zaak dat de G4 hierover aan de bel getrokken heeft bij VROM!<sup>2</sup>*

Dick Buursink, voorzitter

<sup>1</sup> Zie pagina 27; <sup>2</sup> Zie pagina's 18 en 19.

## Mutaties in het Fietsberaad

Per 1 maart is Otto van Boggelen overgestapt van de Fietsersbond naar Goudappel Coffeng. Hij heeft zijn lidmaatschap van het Fietsberaad, waarbij hij vanaf de voorbereidingsfase was betrokken, beëindigd. Theo Zeegers is de nieuwe vertegenwoordiger van de Fietsersbond.



### Theo Zeegers, Fietsersbond:

*"Het is in fietsland Nederland niet vanzelfsprekend dat de fiets goed wordt meegenomen bij de inrichting van gebieden en wegen. Drempels, rotondes en de afstelling van verkeersregelinstanties kunnen vaak fietsvriendelijker. Voor mij als verkeersconsulent kunnen de producten van het onafhankelijke Fietsberaad daarbij van pas komen."*

vervolg van de voorpagina

## Lopen, fietsen of met de auto naar de basisschool

van de leerlingen direct aansluitend op school. Van alle basisscholieren blijkt gemiddeld 37% naar de basisschool te lopen en 49% te fietsen. Net als bij vorige generaties is er dus nog steeds sprake van een 'loop- en fietsgeneratie'.

### Drukke tweeverdieners?

Tweeverdieners, met vaak ook twee auto's, hebben het zo druk dat ze om tijd te besparen hun kinderen per auto naar school brengen, dan kunnen ze gelijk door naar het werk. Voor werkende vrouwen is de auto een 'verworvenheid', want daarmee kunnen zij op weg naar hun werk de kinderen afzetten en ophalen bij school, verkondigde ex-minister Netelenbos in december 2001 met stelligheid (zie *Fietsverkeer* nummer 2). In deze opinie is veel autogebruik in het schoolverkeer een direct gevolg van de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen, zeg maar van de emancipatie.

Als er zo'n direct verband zou zijn tussen werkende moeders en 'met de auto naar school', zou het met de arbeidsparticipatie van vrouwen niet best gesteld zijn, nu we weten dat slechts 14% van de schoolverplaatsingen per auto gaat. Natuurlijk is er wel enig verband, maar de verklaring lijkt niet

primair 'emancipatie' te zijn. Het onderzoek van Traffic Test laat zien dat bij 17% van de kinderen 'met de auto' de dominante reiswijze naar school is als beide ouders werken, tegen 12% als een van tweeën werkt. Meer invloed dan 'tweeverdieners' heeft het autobezit: als beide ouders over een auto beschikken is 'met de auto' bij 21% van de kinderen de dominante reiswijze, tegen 8% als een van tweeën over een auto beschikt. Dat 'tweeverdieners' het met de auto halen en brengen van de kinderen volstrekt niet toereikend verklaart, is een geruststellende gedachte: arbeidsparticipatie van moeders blijkt dus nog steeds heel wel samen te kunnen gaan met lopen of fietsen naar de basisschool.

### Verkeersonveilig?

Een veel vaker gehoorde opvatting is dat ouders hun kinderen met de auto naar school zouden brengen vanwege de verkeersonveiligheid van de route en/of de schoolomgeving. In het onderzoek van Traffic Test is aan ouders die hun kinderen altijd per auto brengen en halen gevraagd waarom ze dat doen. Twee antwoorden scoren het hoogst: 53% geeft als een van de redenen 'omdat de school te ver weg is' en 47% 'omdat de route naar school niet verkeersveilig is'. Daarmee is verkeersonveiligheid dus inderdaad een belangrijke reden om kinderen per auto te brengen.

Maar dat is niet het hele verhaal. Veel belangrijker is dat verkeersonveiligheid er flink toe bijdraagt dat kinderen onder



begeleiding naar school gaan. Liefst 59% van alle schoolverplaatsingen vindt begeleid plaats. Maar dat begeleiden betekent helemaal niet automatisch 'per auto'. Integendeel, er gaan veel meer kinderen begeleid lopend (20%) of begeleid fietsend (26%) naar school dan per auto (14%). De belangrijkste reden die ouders opgeven voor dit begeleid reizen, is dat het kind te jong is om zelfstandig naar school te gaan. Die reden wordt door 64% van de ouders genoemd en er zitten uiteenlopende overwegingen achter. De onveiligheid van de route naar school staat ook hier op de tweede plaats, met 38%. En dit speelt zeker niet alleen bij de jongste kinderen: van de 10-jarigen gaat nog 27% begeleid naar school en bij hen is de verkeersonveiligheid van de route naar school zelfs de belangrijkste reden.

### Vanwege auto's in de auto?

Het onderzoek van Traffic Test geeft geen enkele aanwijzing dat ouders hun kinderen naar school begeleiden specifiek vanwege het 'brengen per auto' door andere ouders. Het zou ook niet logisch zijn dat de verkeersonveiligheid nu juist wordt beïnvloed door het geringe aandeel ouders dat hun kinderen per auto brengt. Het is veel aannemelijker dat de verkeersonveiligheid en de gevoelens van onveiligheid als gevolg van ál het autoverkeer, op de hele route, ouders ertoe brengt hun kinderen naar school te begeleiden. Te begeleiden dus, en niet direct te brengen en te halen met de auto. Voor het verhaal van de vicieuze cirkel - toenemend autogebruik vanwege de onveiligheid door toenemend autogebruik - valt in de resultaten van het onderzoek dan ook geen onderbouwing te vinden.

### Afstand telt het zwaarst

De vraag wat de meeste invloed heeft op de keuze van het vervoermiddel waarmee kinderen naar school reizen, al dan niet begeleid, kent een volstrekt helder antwoord: de afstand tussen

Het aandeel dat Traffic Test nu heeft gevonden, spoort aardig met gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS: in 2001 maakten 0-11-jarigen volgens dat onderzoek 18% van hun verplaatsingen van en naar school als autopassagier (0-5-jarigen 28% en 6-11-jarigen 15%). Als het om de trend gaat kunnen we ons voortaan dus baseren op OVG-cijfers. Voor andere reismotieven, die ten dele zijn gekoppeld aan activiteiten van de ouders, ligt het autoaandeel wel aanzienlijk hoger. Zie Tabel 1 voor de cijfers over 6-11-jarigen.

Tabel 1. Verplaatsingen van 6-11-jarigen, naar reismotief en vervoerwijze, 2001

vervoerwijze	onderwijs	winkelen	visite/ logeren	ontspanning/ sport	toeren/ wandelen	overig	totaal
autopassagier	14.7	55.1	57.2	55.8	26.3	49.6	40.5
openbaar vervoer	1.0	2.3	1.3	0.8	1.2	0.6	1.1
fiets	42.5	27.8	27.3	31.0	27.1	23.0	34.5
lopen	38.2	14.2	19.3	12.9	40.0	36.1	28.9
overig	3.6	0.8	2.1	1.0	4.8	2.7	2.7
Totaal aantal verplaatsingen (in miljoen)	630.4	128.9	215.5	216.3	62.1	122.5	1375.8
% verplaatsingen	45.8	9.4	15.7	15.7	4.5	8.9	100.0

Bron: CBS-OVG

huis en school. Bij afstanden tot 500 meter lopen de meeste kinderen (73%), al dan niet onder begeleiding. Bij wat langere afstanden (500-2000 meter) wordt vooral de fiets gebruikt (62%). Pas boven 2 km - waar fietsen nog steeds 54% scoort - is het autoaandeel hoog (39%), maar omdat slechts 17% van alle kinderen zo ver van school woont, is het autoaandeel in het gemiddelde gering.

### Helder beeld

Het beeld is daarmee helder: meer dan de helft van de kinderen gaat niet zelfstandig maar begeleid naar school en de verkeersonveiligheid is daarvoor een belangrijke reden. Maar het begeleiden van kinderen naar school leidt slechts in beperkte mate tot de keuze om de auto te gebruiken; veel meer gaat het om begeleid lopen en fietsen. Wanneer ouders hun kinderen niet zelfstandig willen laten gaan, kiezen ze vooral voor de auto als de afstand naar de school te lang is om te fietsen. En dat komt niet zo vaak voor.

De relevantie van dit heldere beeld voor het verkeersbeleid is duidelijk. De beperkte zelfstandigheid van kinderen in het schoolverkeer baart zorg, zeker omdat verkeersonveiligheid een belangrijke reden blijkt te zijn. Werken aan verkeersveilige schoolroutes, is dus de voornaamste boodschap. Maar wat zijn schoolroutes? Omdat 60% van de kinderen tussen 500 en 2000 meter van school woont, zijn er erg veel wegvakken waarvan zij op weg naar school gebruikmaken. Doorgaans zal pas in de buurt van de school echt sprake zijn van 'schoolroutes'. Gezien dit diffuse karakter betekent werken aan verkeersveilige schoolroutes feitelijk: werken aan verkeersveilige woonwijken, dorpen en stadsdelen.



# Reisgedrag van kinderen naar

Traffic Test heeft voor het Fietsberaad onderzoek gedaan naar het reisgedrag van leerlingen van de basisschool en naar de elementen die de totstandkoming van bepaald reisgedrag verklaren. Het gaat om een landelijke representatief onderzoek, waarvan het doel tweeledig was. In de eerste plaats moest het een gemiddeld representatief beeld van het reisgedrag van basisschoolleerlingen in heel Nederland opleveren. In de tweede plaats diende inzicht verkregen te worden in de beweegredenen van ouders om hun kind(eren) op een bepaalde manier naar school te begeleiden of te laten gaan<sup>1</sup>.

*Karolijne van der Houwen, Jeroen Goossen en Ipe Veling (Traffic Test)*

In Nederland weten we eigenlijk niet goed hoe kinderen naar de basisschool reizen. De gegevens van een enkele school of groep scholen zijn weinig bruikbaar, omdat verwacht mag worden dat scholen aanzienlijk verschillen. De beschikbare landelijke gegevens volstaan evenmin, omdat een indeling van vervoerwijzen (trein, tram, metro, bus, auto, fiets en lopen) wordt gehanteerd die geen antwoord kan geven op de vraag hoe kinderen van en naar de basisschool reizen. In de standaardindeling blijft bijvoorbeeld onbekend of een kind zelfstandig of onder begeleiding reist, en wie dan eventueel begeleidt. Wanneer het om de auto gaat, is het bovendien relevant te weten hoeveel kinderen, al of niet uit hetzelfde gezin, tegelijk naar school worden gebracht: de bezettingsgraad dus. We weten evenmin om welke redenen ouders hun kind al dan niet naar school begeleiden en wat de keuze van de vervoerwijze bepaalt. Kortom: beleidsmatige en politieke uitspraken over reisgedrag van kinderen naar de basisschool kennen op dit moment weinig onderbouwing; nader onderzoek is geboden.

### Methode

In het onderzoek van Traffic Test zijn met een schriftelijke enquête onder 7500 huishoudens met jonge kinderen gegevens verzameld over het reisgedrag van en naar de basisschool van kinderen van 4 tot en met 12 jaar. De enquête bestond uit drie delen. Het eerste deel betrof kenmerken van de ouders, zoals leeftijd, opleidingsniveau, werk en beschikbaarheid van een auto. In het tweede deel stonden kenmerken van de school, zoals grootte en type, centraal. Het laatste deel ging in op de feitelijke reiswijze van de kinderen en op de redenen daarvoor. Ouders is

gevraagd voor alle dagen van een hele schoolweek aan te geven hoe hun kinderen 's ochtends en 's middags naar school zijn gereisd en of deze week een representatief beeld geeft voor het hele schooljaar. Indien dat niet zo was, is gevraagd hoe hun kinderen dan meestal naar school gaan.

### Respons

Van de 7500 verstuurde enquêtes zijn er 1861 terugontvangen: een respons van 25%. Uit de steekproef zijn gegevens verwijderd van kinderen jonger dan 4 jaar en ouder dan 12 jaar, van kinderen waarvan de leeftijd niet is ingevuld, van leerlingen van speciale scholen<sup>2</sup> en van kinderen waarvan niet bekend is naar wat voor type school zij gaan. Uiteindelijk waren data beschikbaar van 3136 kinderen. De enquêtegegevens zijn aangevuld met urbanisatiegegevens voor het huisadres. Vervolgens is de steekproef met gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek beoordeeld, waarna weegfactoren zijn berekend om ervoor te zorgen dat de steekproef representatief is voor wat betreft de verdeling van de kinderen over de verschillende leeftijdscategorieën en de verdeling over de stedelijke en minder stedelijke gebieden in Nederland<sup>3</sup>. Op deze manier is het mogelijk landelijk representatieve uitspraken te doen<sup>4</sup>.

### Hoe kinderen naar de basisschool reizen

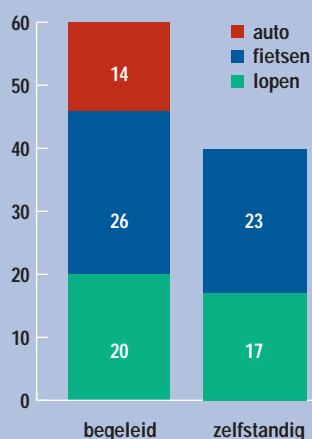
In Tabel 1 staat voor elke reiswijze over alle dagdelen gesommeerd weergegeven hoe vaak op die manier gereisd is. De percentages hebben betrekking op alle kinderen waarvan de weekstaat een representatief beeld geeft voor het hele schooljaar. Dit geldt voor 83% van de kinderen in de steekproef. Uit Tabel 1 blijkt dat bijna de helft van alle verplaatsingen naar school (49%)

Tabel 1. Manieren waarop kinderen naar school reizen

		aandeel verplaatsingen (in %)	
zelfstandig lopen		alleen	9,4
		met leeftijdsgenootje(s)	5,4
		met een jonger kind	2,4
begeleid lopen		door (partner van) respondent	16,8
		door ouder kind/andere volwassene	2,7
zelfstandig fietsen		alleen	12,6
		met leeftijdsgenootje(s)	7,8
		met een jonger kind	2,6
begeleid fietsen	zelf fietsend	door (partner van) respondent	18,6
		door ouder kind/andere volwassene	1,7
	achterop	achterop bij (partner van) respondent	5,0
		achterop bij ouder kind of anderen	0,3
met de auto	bij (partner van) respondent	alleen	2,4
		met nog 1 kind	5,5
		met meerdere kinderen	4,6
	bij anderen	alleen	0,1
		met nog 1 kind	0,3
		met meerdere kinderen	0,8
overig		met openbaar vervoer	0,3
		anders	0,6

plaatsvindt met de fiets. Ruim eenderde (37%) vindt lopend plaats en 14% met de auto. Kinderen die gaan lopen of fietsen worden in iets meer dan de helft van de gevallen begeleid. Zie Figuur 1.

Figuur 1. Aandeel kinderen dat begeleid of zelfstandig naar school gaat, naar vervoerwijze (in %)



Uit Tabel 1 blijkt tevens dat kinderen die zelfstandig naar school lopen of fietsen dit over het algemeen alleen of met leeftijdsgenootjes doen. Als ze begeleid worden, gebeurt dat meestal door een van beide ouders. Dat is ook het geval als ze met de auto naar school worden gebracht. Als met de auto naar school wordt gereisd, gebeurt dat in het overgrote deel van de gevallen samen met andere kinderen. Zie

Tabel 2. Het gemiddelde aantal kinderen per auto bedraagt 2,2<sup>5</sup>.

Tabel 2. Aandeel reizen met de auto, met één of meer kinderen (in %)

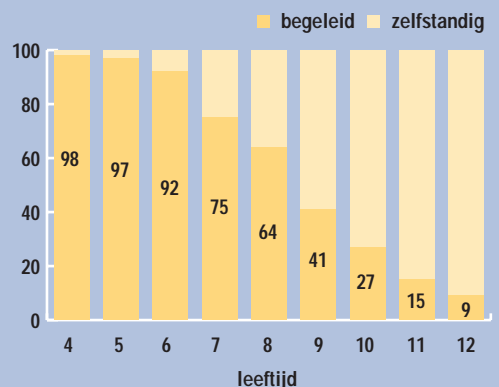
1 kind in de auto	18
meerdere kinderen in de auto	82

Gemiddeld 14% autogebruik, betekent voor een school met 300 leerlingen dat gemiddeld 42 kinderen per auto komen. Dat zijn geen 42 auto's, maar eerder 19 auto's bij een gemiddelde 'kinderbezettingsgraad' per auto van ten minste 2,2. Dat is op een gemiddelde dag. En als het regent, zal die 19 al snel richting 30 gaan. 30 auto's tegelijk bij school; dat kan lang niet altijd goed worden geregeld.

### Waarom zelfstandig of begeleid?

Of kinderen begeleid of zelfstandig naar school gaan, hangt samen met kenmerken van het kind, de ouders of verzorgers (de respondent) en de school. Het zal geen verbazing wekken dat jonge kinderen bijna allemaal worden begeleid en oudere kinderen bijna niet. Zie Figuur 2. De leeftijd van het kind kan 36% van de variantie in het al dan niet begeleid naar school brengen verklaren. Andere factoren kunnen elk slechts enkele (2-4) procenten van die variantie verklaren. Zo speelt het leeftijdsverschil tussen respondent en

Figuur 2. Aandeel kinderen dat zelfstandig of begeleid naar school gaat, naar leeftijdsjaarklasse (4-12) (in %)



kind een rol; hoe groter dat is, hoe vaker het kind begeleid wordt. Verder blijkt de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt en de buurt waarin men woont van invloed te zijn: hoe meer verstedelijkt, hoe vaker kinderen begeleid worden. Tenslotte speelt de door de respondent ingeschatte afstand tot school een bescheiden, maar significante rol: hoe verder de respondent meent dat de school van huis ligt, hoe vaker hij het kind zal begeleiden<sup>6</sup>. Deze laatste relatie kan niet significant<sup>7</sup> worden aangetoond tussen de daadwerkelijke afstand tot school en het al dan niet begeleid van het kind naar school. Voor keuzes die ouders maken ten aanzien van het begeleiden van hun kinderen is de beleving van afstand blijkbaar meer bepalend dan de werkelijke afstand.

Voor ouders zijn de belangrijkste redenen om hun kind te begeleiden naar school dat het kind te jong is om zelfstandig te gaan, dat de route naar school niet verkeersveilig is en dat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen. Zie Tabel 3.

Tabel 3. Aandeel kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om het (soms) naar school te begeleiden (in %)

reden	% kinderen <sup>8</sup>
omdat het kind te jong is om zelfstandig te gaan	64
omdat de route naar school niet verkeersveilig is	38
omdat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen	32

Als kinderen begeleid naar school reizen, hangt de vervoerwijze samen met de mate van stedelijkheid van de woon- en de schoolbuurt (in sterk stedelijke gebieden worden kinderen relatief vaak met de auto gebracht), met de wijze waarop de moeder naar haar werk gaat (als de moeder met de fiets gaat, is de kans groter dat het kind met de fiets begeleid wordt; gaat zij met de auto, dan is de kans groter dat het kind met de auto wordt gebracht) en met het kunnen beschikken over een auto (dit vergroot de kans dat het kind met de auto gebracht wordt).

Als het gaat om de afstand die kinderen van school wonen, kunnen binnen de vervoerwijzen lopen en fietsen geen significante verschillen worden aangetoond tussen kinderen die begeleid worden en kinderen die zelfstandig naar school gaan. Met andere woorden: kinderen die begeleid naar school lopen of fietsen, wonen gemiddeld even ver van school als kinderen die dat zelfstandig doen.

#### Waarom een bepaalde vervoerwijze?

De wijze waarop kinderen reizen (lopend, met de fiets of per auto) hangt significant samen met de werkelijke afstand tussen huis en school. Zie Tabel 4 en Figuur 3. Kinderen die lopend naar school gaan, wonen signi-

**Tabel 4. Gemiddelde (werkelijke) afstand die kinderen van school wonen (in m), naar de wijze waarop zij meestal naar school gaan**

vervoerwijze naar school	gemiddelde afstand huis-school
lopen	580 m
fietsen	1440 m
met de auto	2550 m

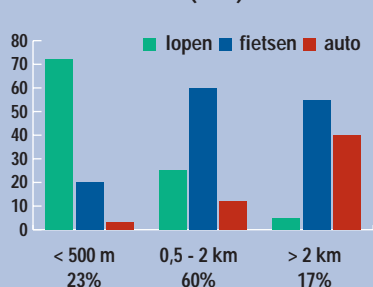
1 Het volledige rapport is aan te vragen bij het Fietsbeiraad (zie colofon) en Traffic Test (telefonisch: 0318-528787, of via de website: [www.trafficest.nl](http://www.trafficest.nl)).

2 Het reisgedrag van kinderen die naar een speciale school gaan, wijkt vaak af, bijvoorbeeld omdat ze met een busje gehaald en gebracht worden.

3 Op postcodeniveau wordt de mate van stedelijkheid uitgedrukt in aantallen omgevingsadressen per km<sup>2</sup>. De indeling is als volgt: zeer sterk stedelijk (>2500 omgevingsadressen per km<sup>2</sup>), sterk stedelijk (1500-2500), matig stedelijk (1000-1500), weinig stedelijk (500-1000) en niet stedelijk (<500). De omgevingsadressendichtheid wordt bepaald door voor ieder adres in een buurt, wijk of gemeente de adressendichtheid vast te stellen in een gebied met een straal van 1 km rondom dat adres.

4 Kinderen van allochtonen waren in de steekproef ondervetegenwoordigd. Literatuuronderzoek (zie rapport) heeft uitgewezen dat het reisgedrag van deze

**Figuur 3. Aandeel kinderen, naar gebruikelijke vervoerwijze om naar school te gaan en naar de afstand die zij van school wonen (in %)**



ficant dichtbij school dan kinderen die fietsend naar school gaan. Kinderen die met de auto naar school worden gebracht, wonen het verst weg<sup>9</sup>. Die kinderen zijn ook significant jonger.

De belangrijkste redenen voor ouders om hun kind altijd met de auto te brengen zijn dat de school te ver weg is, de route naar school niet verkeersveilig is en de school op de route naar het werk ligt. Zie Tabel 5.

Wanneer kinderen soms lopend of fietsend naar school gaan en soms met de auto worden gebracht, is de



groepen kinderen afwijkt in die zin dat ze relatief vaker lopen naar school en relatief minder met de auto gebracht worden. Dat betekent voor de resultaten dat het aandeel autogebruik landelijk gezien wat lager zal liggen dan in de steekproef en het aandeel lopen naar school wat hoger.

5 Er is in de weekstaat onderscheid gemaakt tussen kinderen die alleen, met nog één kind of met meerdere kinderen vervoerd worden. In het laatste geval is het onbekend om hoeveel kinderen per auto het precies gaat (minimaal: 3, maximaal: onbekend. Voor de berekening van de gemiddelde bezettingsgraad is uitgegaan van het minimum: 3). Dat betekent dat de berekende gemiddelde bezettingsgraad (2,2 kinderen per auto) waarschijnlijk enige onderschatting van de werkelijkheid inhoudt.

6 In het onderzoek is steeds met twee verschillende huis-schoolafstanden gerekend: een door de respon-

**Tabel 5. Aandeel kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind altijd met de auto naar school te brengen**

reden	% kinderen <sup>10</sup>
omdat school te ver weg is	53
omdat de route naar school niet verkeersveilig is	47
omdat de school op de route naar het werk ligt	27

reden dat men voor de auto kiest meestal omdat met de auto gaan het gemakkelijkst was, omdat men direct daarna iets anders ging doen of omdat het slecht weer was. Zie Tabel 6.

**Tabel 6. Aandeel kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden waarom dat kind soms fietsend of lopend naar school gaat, maar ook wel eens met de auto**

reden	% kinderen <sup>11</sup>
met de auto was soms gemakkelijker / combinatie met aansluitende andere activiteiten	54
met de auto omdat het slecht weer was	49

dent geschatte afstand (de respondent had hierbij de keus uit vier afstandsklassen: <500 m, 500-1000 m, 1-2 km en >2 km) en een werkelijke afstand, berekend aan de hand van de postcodes van huis- en schooladres.

7 Er is wel sprake van een trend ( $p < 1$ ) waarbij kinderen die begeleid worden gemiddeld verder van school wonen dan kinderen die zelfstandig naar school gaan.

8 Dit percentage heeft alleen betrekking op de kinderen waarvoor deze vraag is beantwoord: ruim eenderde van alle kinderen.

9 Eenzelfde relatie kan aangetoond worden tussen de ingeschatte afstand tot school en de keuze voor een bepaalde vervoerwijze.

10 Dit percentage heeft alleen betrekking op de kinderen waarvoor deze vraag is beantwoord: 8% van alle kinderen.

11 Dit percentage heeft alleen betrekking op de kinderen waarvoor deze vraag is beantwoord: 18% van alle kinderen.

# De praktijk van 'autoschool' en 'fietschool'

Het aandeel 'wegbrengen met de auto' is gemiddeld beperkt: Traffic Test komt uit op 14%. Een onderzoek bij dertig Haagse basisscholen (*Onderzoek Schoolbrengdag 2001*, Gemeente Den Haag, DSO Verkeer en Infrastructuur, 2001) kwam uit op een gemiddelde van 17%, variërend per school tussen 6 en 39%. Elders zijn scholen bekend met een auto-aandeel van meer dan 50% (*4xdaags... haalbaarheidsonderzoek naar een schoolomgevingsmonitor*, Novem/SOAB, 2002). Hoe gaat het er aan toe bij zo'n typische 'autoschool'? En hoe bij wat je juist een 'fietschool' zou kunnen noemen? Twee praktijkvoorbeelden.

## Drie 'fietscholen' in Warmenhuizen

"Ik kom nooit met de auto", antwoordt een jonge vrouw, "maar vandaag wel, want we gaan meteen na school het dorp uit." "Vandaag ben ik voor het eerst weer met de fiets", roept een vader ongevraagd, en aan de bozige manier waarop hij zijn handen warm probeert te wrijven, lijkt hij daar enige spijt van te hebben. Even zou je denken dat je hier bij een typische 'autoschool' bent beland, maar niets is minder waar. Bij deze basisschool in Warmenhuizen drommen moeders met kinderzitjes op de fietsen samen, terwijl de wat oudere scholieren hun kleurige fietsen uit de rekken halen. Of nee: ze halen ze uit de ruim bemeten overdekte stallingen, de rekken gebruiken ze niet. Ze geven de voorkeur aan hun eigen standaards.

Het dorp Warmenhuizen ligt een kleine 10 kilometer boven Alkmaar. Door de kern slingert de lange Dorpsstraat - compleet met dorps huis, AH, snackbar, juwelier en Chinees restaurant - met in het hart de imposante rooms-katholieke kerk HH. Ursula en Gezellinnen. Daar vlakbij staat de Theresia, een van de drie basisscholen die Warmenhuizen rijk is. Iets verderop, aan een zijstraatje met eenrichtingsverkeer, ligt de St. Vincentius. Naast deze twee katholieke scholen heeft Warmenhuizen ook een openbare school: Torenven, schuin tegenover de andere grote kerk (de Oude Ursula van de Nederlands-hervormde Kerk), een stuk noordelijker in de Dorpsstraat.

De drie komen uit onderzoek naar voren als buurtscholen, dat wil zeggen dat meer dan 75% van de scholieren uit hetzelfde postcodegebied komt. En het zijn 'fietscholen':



de fiets heeft in de modal split een aandeel van 50% of meer. In dit concrete geval: Theresia 56%, St. Vincentius 55%, Torenven 60%.

Wie op een gewone doordeweekse dag de Warmenhuizer situatie eens in zich wil opnemen, heeft het gemakkelijk, want de scholen gaan om het kwartier uit. De weinige auto's die staan te wachten, doen dat nergens hinderlijk. Voor zowel Theresia als St. Vincentius kan gebruik worden gemaakt van een ruim parkeerterrein. "Soms zijn er wel eens ouders", zo meldt een vader, "die toch wachten in de straat die langs het Vincentius loopt, waar een stopverbod geldt. Dat kan gevaarlijk zijn. Maar zo iemand wordt onmiddellijk op zijn gedrag aangesproken door andere ouders. En mocht dat niet helpen, dan bemoeit de school zelf zich er ook mee."

## Een 'autoschool' in Breda

Even denk je: wat een stom toeval. Uitgerekend als je eens op een woensdagochtend komt kijken hoe de Dirk van Veen Basisschool in Breda uitgaat, stopt er een touringcar voor de ingang. Verscheidene auto's bestuurd door ouders



die hun kinderen komen ophalen, wachten rustig af. Erlangs kunnen ze niet, want aan beide zijden zijn alle parkeerplaatsen benut door andere wachtende ouders. Toeval blijkt het echter niet te zijn: uit de bus stromen de scholieren die deze ochtend zwemles hebben gehad. Sommigen rennen van de bus naar een gereedstaande auto. Een arriverende vader lijkt met zijn zijspiegel het hoofd van een enthousiast aanstormend kind te raken... Wachtenden verklaren desgevraagd dat zich af en toe gevaarlijke situaties voordoen. Maar dat dat nauwelijks valt te voorkomen als auto's, fietsers en voetgangers tegelijkertijd alle kanten uit willen. Je kunt de betrokkenen hooguit op hun verantwoordelijkheden wijzen. Hoewel het hier niet ontbreekt aan een overdekte fietsenstalling (20% komt met de fiets), wordt 51% van de kinderen met de auto gehaald en gebracht. Dat maakt de school tot een typische 'autoschool'. De Dirk van Veen, gelegen in een rustige, groene wijk van Breda, trekt vooral kinderen uit de hogere sociale milieus, hetgeen zich weerspiegelt in de automerken die er voor de deur verschijnen. De aantrekkingskracht die de school heeft op een groot verzorgingsgebied maakt dat onderzoekers spreken van een streekschool: minder dan 25% van de scholieren komt uit hetzelfde postcodegebied als de school.

KE

Na de eerste themabijeenkomst voor de 'fietscontactpersonen' van de twaalf provincies en zeven kaderwetgebieden, maart vorig jaar, heeft het Fietsberaad in november een tweede bijeenkomst georganiseerd. Dit keer stonden fietsroutenetwerken centraal. Tijdens de goed bezochte bijeenkomst werd stilgestaan bij de ontwerpprincipes voor de netwerken, variërend van een top-down-benadering (zelf min of meer theoretische wenslijnen bepalen) tot een bottom-up-aanpak (het bestaande netwerk inventariseren en daarin verbeteringen aanbrengen). Wanneer en hoe integreer je het utilitaire en het recreatieve routenetwerk? Welke kwaliteitseisen stel je? Hoe krijg je alle wegbeheerders zo ver dat ze meewerken? Beleg je daarvoor speciale bijeenkomsten of kies je voor bilateraal overleg? En in welk stadium doe je dat? Bij de bespreking van de realisatie van de netwerken kwamen onder andere budgetproblemen aan het licht, maar ook gebrek aan personele capaciteit en/of bestuurlijke prioriteit en onduidelijkheid over de rolverdeling tussen de betrokken partijen.

De discussies maakten duidelijk dat de deelnemers grote behoefte hebben aan kennis en uitwisseling van ervaring. Enkele themabijeenkomsten per jaar kunnen daarin voorzien. Verder zou het samenstellen van een handboek Regionaal Fietsbeleid, bijvoorbeeld onder de CROW-vlag, uitkomst kunnen bieden.

In dit nummer van *Fietsverkeer* staat de provincie Zeeland centraal. Daar wordt het fietsbeleid breed opgepakt en hard gewerkt aan het enthousiasmeren van en samenwerken met gemeenten, ook bij de ontwikkeling van fietsroutenetwerken.

Het fietsbeleid van de provincie Zeeland

# Coördineren en stimuleren



Stan Lauret is de fietscoördinator van de provincie Zeeland. 'Zijn' Zeeuws Coördinatiepunt Fiets (ZCF) is gehuisvest in de oude abdijgebouwen van Middelburg. Hij opereert er geïntegreerd in de provincie-organisatie en betrokken bij het totale provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Een gesprek over fietsroutenetwerken, stimulering van gemeenten, potjes met geld en gedragsbeïnvloeding.

Wie over het Zeeuwse fietsbeleid schrijft, ontkomt er niet aan even terug in de geschiedenis te gaan. In 1995 kwam het Regionaal Verkeers- en Vervoers-Plan uit, dat later provinciaal werd (PVVP). Dat plan bepleit veel aandacht voor leefbaarheid, bereikbaarheid en milieuvriendelijkheid. Daarbij kan de fiets een rol van belang spelen. Vandaar dat het Actieplan Fiets werd opgesteld om het fietsgebruik te stimuleren. Het plan kent twee sporen. Ten eerste overheden, bedrijven en instellingen stimuleren meer aandacht te besteden aan fietsers en fietsbeleid. Ten tweede (potentiële) fietsers proberen over te halen zich vaker per fiets te verplaatsen: gedragsbeïnvloeding.

"Ik zie het Actieplan Fiets als een soort speurtocht", zegt Stan Lauret. "Een



foto: Stan Lauret

speurtocht naar de precieze plaats van de fiets in het grote geheel van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, toerisme en recreatie. En als je daarvoor eenmaal een plan van aanpak hebt, moet je er iemand verantwoordelijk voor maken, om te voorkomen dat de uitvoering versnipperd raakt over verschillende beleidsterreinen. Zo ontstond in 1998 het idee voor het ZCF. Aanvankelijk is bekeken hoe je beleid kon maken en daarvoor draagvlak kon creëren. Vanaf 2000 heeft het coördinatiepunt een eigen budget en

het meerjarenprogramma 2000-2003, waarin facetten uit het actieplan terug te vinden zijn waarop wij nu instrumenten inzetten. Ik denk dan aan mobiliteit, schoolverkeer, veiligheid, fietsnetwerken, communicatie."

### Fietsnetwerken

"Als je wilt dat er meer mensen gaan tennissen, leg je tennisbanen aan. Zo is het ook met fietsen: als mensen meer moeten gaan fietsen, zul je ze voorzieningen moeten aanbieden. Een infrastructureel netwerk." Allereerst



heeft het ZCF, legt Lauret uit, getracht het bestaande netwerk inzichtelijk te maken door te kijken naar de vier stedelijke gebieden – Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen – en daarna het onderliggende netwerk onder de loep te nemen, dus de verbindingen tussen de dorpen. Daarna kwamen de schoolroutes aan bod.

Hoewel het ZCF voortvarend is begonnen, zijn er nog wel hobbels te nemen bij de vervolmaking van het fietsroute-netwerk. Zo wordt medio maart een workshop gehouden om gemeenten die hun fietsnetwerk nog niet inzichtelijk hebben gemaakt, over te halen dat alsnog te doen. Vooruitlopend daarop is een adviesbureau ingezet om gemeenten te helpen bij het opstellen van fietsbeleid. Er wordt een theoretische inventarisatie gemaakt, waaruit vervolgens knelpunten en ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk kunnen worden gedestilleerd. De volgende stap is dat je een netwerk op kwalitatieve aspecten behoort te toetsen. Lauret: "In het recente concept-PVVP roepen wij dat het comfortabel en veilig moet zijn. Dan duikt onmiddellijk het probleem van de definities op. Want voor een utilitaire fietser betekent comfortabel dat hij snel van A naar B wil, maar voor een recreant zal het eerder gaan om een aantrekkelijke route met hier en daar rustpunten. Daarvoor ben ik nu onder andere in contact met de Fietsersbond om te bekijken of de Fietsbalans geschikt te maken is voor regionale toepassing, maar ook voor heel kleine gemeenten."

### Effectmeting

Wie investeert wil uiteindelijk weten of het enig resultaat heeft gehad. Het Zeeuwse PVVP stelt dan ook: "Meer dan voorheen zijn de doel- en taakstellingen in dit PVVP meetbaar. De monitoring en effectmeting zijn vanaf het begin meegenomen en geïntegreerd in het beleidsproces. Want wat is de waarde van een doel- of taakstelling als er geen geschikte indicator is om de ontwikkeling te meten?" Naast verscheidene permanente vaste telpunten beschikt Zeeland over een behoorlijk aantal mobiele tellers. Daarmee kun je direct nadat je wijzigingen in je infrastructuur hebt aangebracht de effecten in kaart brengen, maar met behulp van jaarlijks terugkerende periodieke tellingen ook veranderingen op de langere termijn signaleren. Het is voor Lauret soms lastig binnenkomen bij gemeenten: "Niet zozeer



Stan Lauret

omdat ik fietsgebruik propageer, maar meer omdat ik word gezien als de provincie die een gemeente wel eens even zal vertellen hoe het moet. Dat probeer ik dan altijd om te keren: ik kom juist kijken wat de behoeften zijn bij jullie lokale doelgroep. Jullie kunnen óns gebruiken, niet alleen vanwege de centen maar ook qua kennis. Wij kunnen contacten leggen." Een voorbeeld van de wijze waarop het ZCF kennis en ervaring uitdraagt, is de samenstelling van een handreiking voor wegbeheerders (behalve voor gemeenten ook voor waterschappen en de provincie zelf). Lauret: "Na vier jaar blij je een hoop informatie te hebben vergaard, die, als je niet oppast, in grote laden verdwijnt. Daarom hebben wij over een aantal technische oplossingsmogelijkheden een handreiking gemaakt, waarin ook opgedane ervaringen zijn verwerkt. Zo hopen we te voorkomen dat iedereen steeds dezelfde onderzoekjes opnieuw gaat uitvoeren. Bovendien wordt in de handreiking gewezen op CROW-publicaties, want die blijken bij lang niet iedereen bekend. Zo raar is dat niet, want hier in Zeeland is maar 25% van de verkeersbeleidsambtenaren verkeerskundige en 40% van de mensen die met de fiets bezig zijn, komt uit de toeristisch-recreatieve sector."

### Driedeling in doelgroepen

Op grond van zijn ervaringen maakt Lauret inmiddels een driedeling in zijn doelgroepen. Als eerste zijn er de 'innovators', de wegbeheerders die zelf fietsbeleid creëren, waarin het ZCF alleen maar mee kan gaan. "Denk daar-

bij niet direct aan allerlei technisch-innovatieve snuffjes", waarschuwt Lauret, "maar meer aan het vormgeven van het beleidsveld binnen de politieke organisatie. Natuurlijk zijn innovaties leuk, maar het gaat primair om de basale, doorgaans niet spectaculaire voorzieningen. Maar het omgekeerde is ook waar, vooral in de kleine gemeenten waar ik hier dikwijls mee te maken heb. Expertise op fietsgebied is daar minder aanwezig. Als je daar aan de slag gaat met pilotprojecten, kun je ze gaandeweg ervaring met het onderwerp laten opdoen. Als zo'n project aanslaat, ontstaat automatisch interesse van de buitenwacht. De bestuurlijke aandacht wordt hierdoor verstevigd, wat weer ten goede komt aan het fietsbeleid. Dus innovatie kun je ook gebruiken om een draagvlak te creëren voor je basale activiteiten." Een tweede groep bestaat uit de 'welwillenden', de middengroep die nieuwsgierig om zich heen kijkt, wel wil, maar nog niet precies weet hoe. Ten derde onderscheidt hij de 'achterblijvers': "Dat moet je niet meteen al te negatief duiden, want die groep is vaak geografisch goed te verklaren. Er zijn nogal wat wegbeheerders die uitsluitend een aantal heel kleine kerren hebben. Daar wordt tóch wel gefietst."

### Subsidies en GDU-gelden

"Het ZCF kan jaarlijks over twee potjes met 136.000 euro beschikken. Het ene potje betreft subsidiegelden die worden verstrekt aan derden, vooral wegbeheerders. In het andere potje zitten de zogeheten 'aanjaaggelden'. Behalve dat ik als fietscoördinator hieruit betaald wordt, kan het ZCF daarmee ook eens zelf een project vormgeven, zoals fietsstraatroutes. Of we laten een onderzoek doen dat niet voortkomt uit een specifieke, lokale aanvraag. Zo loopt er op het ogenblik een haalbaarheidsonderzoek naar de versterking van de keten OV-fiets tussen de 'eilanden' Walcheren en Zeeuwsch-Vlaanderen. Met als bezienswaardigheid het nieuwe fiets-voetveer tussen Vlissingen en Breskens." Naast deze twee potjes heeft de provincie extra middelen vrijgemaakt om fietsvoorzieningen aan te leggen langs de provinciale wegen. In het concept Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland 2001-2005 is voor circa 3,4 miljoen euro aan 'eigen' provinciale gelden voor fietsprojecten opgenomen. Uit onderzoek is bekend (zie



Aanpak wisselt sterk per provincie of kaderwetgebied

# Met GDU (fiets)verkeersbeleid

De manier waarop de twaalf provincies en zeven kaderwetgebieden hun Gebundelde Doeluitkering (GDU) hebben geregeld, varieert sterk. Elf van de negentien hanteren de GDU in meer of mindere mate om de hen toebedeelde regierol voor het verkeersbeleid van gemeenten in te vullen. De sturing behelst in de meeste gevallen ook een zekere stimulering van fietsprojecten. Het lijkt op voorhand niet dat deze elf hun regeling drastisch zullen aanpassen met de invoering van de (verruimde) GDU-plus, die gepland was per 1 januari 2003, maar vooralsnog door de Tweede Kamer is uitgesteld. Zes GDU-regelingen zijn te typeren als beleidsarm, maar dit is nog niet nadelig voor de investeringen van gemeenten in fietsverkeersprojecten. Slechts bij twee regelingen is de gevreesde neiging naar 'Grote Projecten' zichtbaar, via aanwending van de GDU als eigen bijdrage bij MIT-projecten.

elders in dit nummer) dat Zeeland weinig stuurt met haar GDU-gelden. Zou het ZCF dat niet liever wél doen? "Zeker", beaamt Lauret, "wij hebben immers tal van gemeenten gestimuleerd plannen te maken. Inmiddels hebben zij de bijbehorende bestedingen ondergebracht in hun lokale meerjarenprogramma's. Dat zou ik financieel willen ondersteunen, want wat je gezaaid hebt, wil je op den duur ook oogsten. Dus ik wil inderdaad proberen een discussie over de GDU-bestedingen los te maken."

## Gedragbeïnvloeding

"Het ZCF creëert naar beste vermogen een goed fietsklimaat", concludeert Lauret. "Daarnaast bekijkt de provincie hoe je mensen overhaalt de fiets te gebruiken. Een actueel project is het halen en brengen van schoolkinderen met de fiets. Gebleken is namelijk dat hier in sommige plaatsen ongeveer 60% van de ouders die binnen een straal van 2,5 km van de school wonen, dit met de auto doet. Dat ligt ver boven het landelijk gemiddelde. Scholen ondervinden daarvan overlast en willen graag meewerken aan een project om dat gedrag te beïnvloeden. Een ander voorbeeld: veel sporters gaan met de auto naar hun club. Wij zeggen dan: je wilt toch bewegen, begin dan op de fiets. Ook daarvoor proberen we draagvlak te creëren. Ik ben nog wel zo idealistisch te veronderstellen dat je mensen aan het denken kunt zetten."

KE

De ratio achter de decentralisatie van een aantal rijkstaken, inclusief middelen, naar provincies en kaderwetgebieden is dat zij een beter inzicht hebben in de mobiliteitsproblemen in hun gebied en daarmee in een zinvolle besteding van de middelen. Dat is ook de gedachte achter de 'ontschotte' GDU en de daaraan gekoppelde regierol voor de verdeling van de middelen binnen hun gebied. De vraag is hoe provincies en kaderwetgebieden deze regierol hebben opgepakt en in hoeverre en hoe ze daaraan inhoud hebben gegeven. Voor het Fietsberaad is daarbij vooral interessant wat die regie betekent voor het stimuleren van goed gemeentelijk fietsbeleid en het realiseren van goede voorzieningen voor het fietsverkeer. Om daarin inzicht te krijgen, is van alle negentien GDU-ontvangers de regeling opgevraagd. Soms blijkt het om een enkel, bijna informeel A4-tje te gaan, andere keren om een dik, formeel door Provinciale Staten goedgekeurd stuk.

## Beleid maken met GDU

Elf provincies en kaderwetgebieden hanteren de GDU zodanig, dat die op enigerlei wijze tot een beleidsinstrument van het 'middenbestuur' is gemaakt. Bij sommige is die sturing niet meer dan het hanteren van 'schotten' tussen beleidsthema's. En dan nog zijn die schotten niet hard, maar slechts richtinggevend bedoeld. Bij andere heeft de subsidiëring van fietsprojecten een wat steviger plaats gekregen, doordat een budget apart is gezet, er eigen budgetten aan toegevoegd zijn of voor

fietsprojecten een hoger subsidiepercentage geldt. Vier van de elf hebben er echt werk van gemaakt:

- Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) Het ROA kent een richtinggevende themaverdeling: van de GDU zou 45% naar het thema 'fiets' moeten, 27% naar weginfrastructuur (vooral vanuit verkeersveiligheid), 18% naar openbaar vervoer en 10% naar 30 km/uur-zones. Per ingediend project stelt het ROA vast in welke mate het bij welke thema's hoort. Als het (ook) bij 'fiets' past, hanteert het voor dat deel verschillende subsidiepercentages: 70% voor ontbrekende schakels in regionale hoofdroutes en 50% voor andere projecten in regionale hoofdroutes, voor regionale routes, lokale routes en andere fietsmaatregelen. Bij de toekenning van prioriteiten staat vervolgens weer het regionale hoofdnet bovenaan, gevolgd door het regionale net, fietsparkeervoorzieningen en lokale routes.
- Bestuur Regio Utrecht (BRU) Het BRU begint met richtinggevende schotten; dat betekent voor 'fiets' 25% (plus/min 10%). Vervolgens zijn de subsidiepercentages gedifferentieerd: voor fietsprojecten 70%, evenals voor OV-projecten en 'flankerende infrastructuur', tegen 50% voor het 'autonetwerk' en verkeersveiligheid. De fietssubsidie is beperkt tot projecten binnen het gezamenlijk vastgestelde regionale net; lokale netten zijn volledig een zaak voor de gemeenten. Binnen het onderdeel 'fiets' wordt bij het priori-



foto's: Sian Lauret

# Beleid regisseren

teiten stellen een factor 3 gehanteerd voor regionale samenhang, een factor 2 voor structuurverbetering, veiligheid, comfort en integratie van de vervoerketen, en een factor 1 voor aantrekkelijkheid.

- Stadsregio Eindhoven (SRE)  
De SRE hanteert ook richtinggevende schotten, plus een brede set categorieën met bijbehorende subsidiepercentages. Binnen het thema 'fiets' gaat het daarbij om 80% subsidie voor een nieuw of beter regionaal fietspad conform de richtlijnen, voor fietsenstallingen en voor niet-infrastructurele projecten. Voor lokaal zinvolle fietspaden en recreatieve routes - aan te leggen conform de richtlijnen - geldt 50% subsidie.
- Provincie Noord-Brabant  
Noord-Brabant werkt ook met verschillende subsidiepercentages per thema en binnen thema's. Net als de SRE hanteert de provincie aanvullende inhoudelijke eisen die direct of indirect uit de CROW-Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke fietsinfrastructuur komen. Bijvoorbeeld voor de breedte van fietspaden. Voor fietsstroken op 50-km/uur-wegen wordt geen subsidie verstrekt vanuit het 'fiets'-doel (hoogstens vanuit verkeersveilig-

foto: Stan Lauret



heid, mits er letselslachtoffers waren). Zie het kader *Linda de Klein, provincie Noord-Brabant* op pagina 12.

### Beleidsarm

Zes provincies verdelen de GDU-gelden min of meer beleidsarm: zonder sturing, bijna boekhoudkundig. Bijvoorbeeld door per thema identieke subsidiepercentages te hanteren en daarnaast hoogstens op projectniveau prioriteiten te stellen op basis van effectiviteit. Of door slechts te werken volgens het principe 'die het eerst komt, het eerst maalt'. Of door de budgetten volgens een vaste verdeelsleutel naar de regio's of gemeenten door te sluisen.

### GDU voor eigen projecten

Twee kaderwetgebieden tot slot. Wanneer een substantieel deel van de GDU-gelden wordt aangewend als eigen

bijdrage voor grote (MIT-)projecten, pakt dat slecht uit voor fietsprojecten. Het stadsgewest Haaglanden zet maar liefst 39% apart voor dit doel. Daardoor is het budget voor kleinere projecten relatief klein. De stadsregio Rotterdam (SRR) reserveert 15% van GDU- en SWAB-gelden voor de eigen bijdrage aan grote projecten. Daarnaast betaalde de SRR uit de GDU ook nog de 10% eigen bijdrage die nodig is voor OV-projecten die worden gefinancierd met zogenaamde 'De Boer-gelden'. Daar stelt de stadsregio iets 'fietsvriendelijks' tegenover: 20% extra subsidie (dus 70% in plaats van 50%) voor projecten in het regionale fietsnet en een 'streefaandeel' van 30% van het gehele GDU- en SWAB-budget ter besteding aan fietsvoorzieningen. Zie het kader *Berco Verhoek, stadsregio Rotterdam* op pagina 12.

## Jaarlijkse GDU-bestedingen vanaf 1996:

# Aandacht voor fietsvoorzieningen houdt stand

Sinds 1996 bestaat de Gebundelde Doeluitkering (GDU): geld van het ministerie van Verkeer en Waterstaat waarmee provincies en kaderwetgebieden infrastructurale projecten (waaronder fietsvoorzieningen) kunnen subsidiëren. De komst van de GDU maakte een einde aan specifieke subsidieregelingen per beleidsthema, zoals voor fietsbeleid. De angst bestond dat deze 'ontschotting' wel eens ten koste zou kunnen gaan van fietsprojecten die vaak kleiner zijn en misschien wel als minder belangrijk zouden worden aangemerkt. Die angst is tot nu toe ongegrond geweest, zo is al eerder gebleken: het *Eindrapport Masterplan Fiets* (1998) kwam uit op een aandeel GDU-bestedingen van 31% over de periode 1996-1997 en

voor de periode 1998-2000 kwamen de Fietsbond (*Vogelvrije Fietser*, september 2001) en Traffic Test (*Gebruik van de GDU*, augustus 2002) uit op percentages van respectievelijk 35% en 30%.

Dat het aandeel GDU-bestedingen voor fietsvoorzieningen standhoudt, werd onlangs nog eens bevestigd na een analyse door het Fietsberaad van GDU-projectenlijsten over 2000-2001 van alle negentien provincies en kaderwetgebieden. Van zes kon een nauwkeurige bestedingsanalyse worden gemaakt en wederom bleek dat 31% van het geld wordt besteed aan projecten die direct ten goede komen aan het fietsverkeer.

Uit de analyses van zowel de Fietsersbond als het Fietsberaad blijkt verder

dat dit percentage niet is beïnvloed door de tijdelijke verruiming van de GDU-gelden met de extra bijdrage in het kader van Samenwerken aan Bereikbaarheid (de zogenaamde SWAB-bijdrage). In absolute zin zijn daarmee de subsidies voor fietsverkeer in de periode 1998-2002 dus alleen maar vergroot.

De analyses van Traffic Test en het Fietsberaad tonen bovendien aan dat van de overige 65 à 70% GDU-bestedingen ongeveer de helft indirect ook ten goede komt aan het fietsverkeer. Het betreft projecten als reconstructies van wegvakken, aanleg van rotondes, herinrichting van kruispunten en instelling van 30 km/uur-gebieden die ook voor het fietsverkeer positieve effecten hebben.

Linda de Klein, provincie Noord-Brabant

## 'De meest effectieve plannen honoreren'



"Om het fietsroutenetwerk en het fietsbeleid, zoals in hoofdlijnen vastgelegd in de nota *Brabant fietst* (1996), goed te kunnen uitwerken, hebben wij gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Op verkeers- en vervoersgebied is de provincie in vijf regio's verdeeld. (Een zesde, het kaderwetgebied SRE rond Eindhoven, heeft in deze eigen bevoegdheden.) In elke regio hebben we een fietswerkgroep opgericht waarin we delen van het fietsnetwerk onder de loep nemen.

Nu wij enige tijd aan de gang zijn, blijken er verschillen in uitwerking tussen de diverse regio's te bestaan. Dat heeft er mee te maken dat sommige regio's wat gemakkelijker van start gingen, omdat de samenwer-

king daar al verder gevorderd was. Daarnaast speelt mee dat de regio's onderling nogal verschillen. In de meer stedelijke regio's rond Breda, Tilburg en Den Bosch spelen andere problemen dan in de landelijke regio's aan de west- en oostkant. Waar de één vooral inzet op een verdere verfijning in het woon-werkverkeer, kiest de ander bijvoorbeeld voor recreatief fietsverkeer. De verschillen tussen gemeenten in de beschikbare capaciteit en prioriteitsstelling bij het maken van (fiets)plannen, kunnen ook een aardig stempel drukken op het geheel. In de regio rond Tilburg gaat het in dat opzicht behoorlijk goed. Daar wordt van oudsher al goed samengewerkt binnen de vervoerregio. Nu zijn de gemeenten er ook vrij actief om een fietsnetwerk op papier en op straat te krijgen. Waar het minder goed loopt, ligt het accent meer op partijen met elkaar aan tafel brengen en afspraken maken over plannings. Maar je kunt vanzelfsprekend niemand iets opleggen, het enthousiasme moet ook uit de regio zelf komen. Vanuit onze Stimuleringsregeling Verkeer en Vervoer, waarin onder andere

de GDU-gelden zijn ondergebracht, stellen wij subsidies beschikbaar. De regeling is bedoeld voor projecten die helpen de doelstellingen uit ons PVVP te realiseren. We toetsen ze op uitvoerbaarheid en rendement. Fietsprojecten moeten deel uitmaken van het primaire fietsnetwerk. Primaire fietsroutes met minimaal 500 fietsers per etmaal krijgen 50% subsidie. In de praktijk bleken de landelijke routes minder druk bereiden te worden. Omdat je uit oogpunt van verkeersveiligheid en vervolmaking van je netwerk daar toch ook routes wilt aanleggen, komen ze niettemin in aanmerking voor subsidie, en wel voor 40%. We hebben de minimumetmaalintensiteit daarvoor teruggeschroefd naar 300. Dat blijkt te werken. Ten slotte geven wij prioriteit aan projecten waarin regionaal wordt samengewerkt. We doen dat vooral om ons geld zo efficiënt mogelijk in te zetten. Om diezelfde reden splitsen wij dus ook geen budgetten per regio af: we willen in de hele provincie de meest effectieve plannen honoreren."

Berco Verhoek, stadsregio Rotterdam

## 'We gaan een actievere rol spelen'

"Ik heb begrepen dat het vrij uitzonderlijk is dat onze stadsregio een deel van de GDU-gelden heeft gereserveerd als bijdrage aan grote OV-projecten en in één geval aan een groot wegproject. Destijds is daarvoor een politieke keuze gemaakt. Het gaat in principe ten koste van de financiering van kleinere projecten, maar de problemen rond de totstandkoming van ons fietsroutenetwerk zijn er niet aan toe te schrijven. In 1995 hebben we een regionaal fietsroutenetwerk opgesteld in het kader van het RVVP. Dit bestaat uit elf doorgaande routes met een maaswijdte van 3 tot 5 kilometer en een netwerk van verdelende routes met een maaswijdte van 1 tot 1,5 kilometer. Helaas is van de realisering van die fietsroutes minder

terechtgekomen dan wij wilden, hoewel we een subsidie van maximaal 70% in het vooruitzicht stelden. Hoe dat komt? Wij stelden ons vrij passief op, wachtten af wat er aan aanvragen binnenkwam. Daardoor kregen we ook geen goed inzicht in wat er speelde. Ik vermoed dat gemeenten toch andere prioriteiten hadden. En dat schakels uit het regionale net onvoldoende aansloten op de door gemeenten gewenste routes en bestemmingen, zoals belangrijke knooppunten en OV-stations. Verder zijn er de afgelopen jaren VINEX-locaties en bedrijventerreinen ontwikkeld. Het moge duidelijk zijn dat daar bij het acht tot tien jaar geleden ontwikkelde fietsroutenetwerk geen rekening is gehouden en er in dat opzicht dus nog aanpassingen moeten worden gedaan.



Om meer inzicht te krijgen in wat er precies speelt, gaat de stadsregio nu een actievere rol spelen. We willen de komende maanden alle gemeenten langsgaan en samen overleggen wat er de komende vier jaar zou moeten worden gerealiseerd. Dat moet uiteindelijk zijn beslag krijgen in een pakket van maatregelen, van carpoolplein en OV tot verkeersveiligheid en fietsroutes. De afspraken die daaruit voortvloeien moeten eind 2003 uitmonden in een bestuurlijk convenant."



# Weinig nieuws onder de zon

De decentralisatie van verkeers- en vervoerszaken gaf provincies en kaderwetgebieden in 1996 een nieuwe regierol, met daaraan gekoppeld de financiële middelen voor (kleine) infrastructuur, zoals fietspaden. Deze GDU-regeling zal - zo is nog steeds de verwachting - vervangen worden door de zogeheten GDU-plusregeling. Was de oude GDU bedoeld voor projecten tot 11,3 miljoen euro, bij de GDU-plus ligt de grens bij 225 miljoen. Jan Ploeger, van het Interprovinciaal Overleg (IPO), en Jan Leeuwenburgh, van de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), blikken terug en kijken vooruit.

Zowel Jan Ploeger als Jan Leeuwenburgh juicht toe dat zaken die in de regio thuishoren, niet in Den Haag worden geregeld. Decentralisatie vinden zij een goede zaak. De bijbehorende regierol omschrijven ze als 'partijen met elkaar aan tafel brengen, gezamenlijk naar oplossingen zoeken en kennis aanreiken'. Bij bovenlokale onderwerpen kan die regie ook op een zekere sturing neerkomen, maar niet als het gaat om gemeentelijk fietsbeleid. "Bij lokaal beleid is de provincie of het kaderwetgebied geen politieagent of oppasser!"

## Regisserende rol

Ook zij hebben gesignaleerd dat de provincies en kaderwetgebieden hun regisserende rol onder andere op het gebied van fietsverkeer op uiteenlopende manieren vormgeven. In het streven naar een goed integraal beleid, waarvan beiden groot voorstander zijn, lopen sommige provincies en kaderwetgebieden duidelijk achter. Ploeger ziet dat niet als een bewuste keuze: "Ze moeten wakker worden geschud, want nog niet overal staat de nieuwe verantwoordelijkheid voor de fietser goed op het netvlies. Ze zouden moeten evalueren waarom ze het zo doen en niet anders." Leeuwenburgh: "Van een kenniscentrum zou in dat opzicht een stimulerende werking kunnen uitgaan, zodat provincies en kaderwetgebieden niet naast elkaar



aan hetzelfde werken." In die kennisuitwisseling zien ze geen rol weggelegd voor zichzelf als koepelorganisatie. Bij de besteding van GDU-gelden treedt een analoog verschijnsel op: lang niet alle provincies en kaderwetgebieden gebruiken ze als sturingsmechanisme. De een zet simpelweg de bestaande programma's door, de ander verdeelt het geld op een boekhoudkundige manier, terwijl de derde doelbewust probeert beleid ermee te sturen. Dat verbaast Ploeger en Leeuwenburgh niet: "We moeten bestuurders vooral bewust maken van de mogelijkheden, zodat ze weloverwogen een keuze kunnen maken." Niettemin, constateren zij, wordt op tal van plaatsen al goed nagedacht over fietsverkeer, met als resultaat een groot aandeel fietsprojecten in de GDU-gelden.

## GDU-plus

Volgens Ploeger en Leeuwenburgh zullen de GDU-plusgelden voorlopig geen grote verschuivingen in het geschetste beeld veroorzaken. Ploeger: "Je kunt niet zomaar stellen dat er nu een grotere pot geld is. Dit gedecentraliseerde geld is immers bedoeld voor grote lopende en geplande projecten, zoals hoogwaardige ontsluitingen van VINEX-locaties en lightrail in de steden. Dus er is meer geld, maar er zijn ook meer ambities en bestuurlijke afspraken. Overigens denk ik wel dat hier een verschil ligt tussen kaderwetgebieden en provincies. Kaderwetgebieden hebben al jaren de taak om ook wat aan het stedelijk railverkeer te doen. Voor de provincies is dat nieuw. Als Zuid-Limburg lightrail overweegt, zonder dat je écht nieuw geld krijgt, is zoiets niet waar te maken. Dan gaat zo'n investering plotseling concurreren met alle andere taken die moeten wor-

den uitgevoerd met datzelfde geld. Dan moet er nóg meer geld komen óf je moet de subsidiegrens van 225 miljoen euro lager leggen; dan moet de minister tenminste ook zelf nadenken of zo'n investering in lightrail loont." Kun je dan niet beter schotten zetten tussen kleine en grote projecten? Daarin ziet het tweetal niets. Leeuwenburgh: "Dan kun je geen maatwerk leveren. Door integraal te denken, moet je een balans zien te vinden. Er zullen altijd wel fietsprojecten worden uitgevoerd. Maar het is onzin als een regeling je bij wijze van spreken verplicht geld te stoppen in fietsroutenetwerken terwijl die al af zijn."

## Integrale afwegingen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat overweegt ook de gelden voor de exploitatie van het openbaar vervoer, rond 1 miljard euro per jaar, aan de verruimde GDU-gelden toe te voegen. Is daar enig heil voor het fietsbeleid van te verwachten? "Dat vind ik een erg oogklepperige veronderstelling", reageert Leeuwenburgh. "Daarvoor geldt immers evengoed dat er niet alleen maar nieuwe middelen komen, maar ook nieuwe taken."

Al met al verwachten de heren voorlopig weinig nieuws. Dat kan ook niet want er staat al een hoop gepland. Bovendien zien ze geen reden waarom provincies of kaderwetgebieden hun beleid ineens 180 graden zouden veranderen met de komst van de GDU-plus. Wel hopen ze dat de verruiming van de GDU provincies en kaderwetgebieden zal prikkelen tot integrale afwegingen en dus ook meer integrale projecten. Dat zullen betere projecten zijn, omdat ze niet meer door de dwingende randvoorwaarden van subsidie-regelingen gedictieerd worden.

KE

## Duurzaam Veilig

In het vorige nummer van *Fietsverkeer* is een oproep gedaan voor aansprekende voorbeelden van duurzaam veilige en tegelijkertijd fietsvriendelijke maatregelen. Die oproep leverde vier reacties op. Een ervan heeft geleid tot het artikel over het aanbrengen van een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer in de vorm van een doorsteek voor fietsers en bromfietsers in Castricum. Het voorbeeld is vooral interessant omdat de maatregel al was meegenomen bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een nieuwe woonwijk. Zo hoort het! Een ander voorbeeld betreft de aanleg van een fietstunnel onder een provinciale weg bij 's-Gravenzande en een daarop aansluitend fietspad. Voor deze verkeersveilige en fietsvriendelijke fietsvoorziening in het buitengebied is gekozen, hoewel er weinig echte ongevallen met fietsers plaatsvonden. Gevoelens van onveiligheid waren voldoende.

Het blijft moeilijk aansprekende voorbeelden van duurzaam veilige en fietsvriendelijke maatregelen te vinden en daarover informatie boven water te halen. Soms weigeren gemeenten zelfs medewerking om - openbare - informatie beschikbaar te stellen. Jammer, want voorbeelden zijn leerzaam. Dat geldt voor de resultaten, maar ook voor de soms moeizame processen die moeten worden doorlopen. Voor de volgende nummers van *Fietsverkeer* worden op een andere manier voorbeelden opgespoord. Via internet zullen uit regionale dagbladen relevante artikelen worden geselecteerd, die journalistiek verder worden uitgewerkt in overleg met de verantwoordelijke instanties. Het eerste voorbeeld hiervan, uit Neerijnen, is nu al toegevoegd. Het illustreert hoe moeilijk het soms voor gemeentelijke politici is om een weg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Barrière voor fietsers weggenomen

# Tunnel voor meer verkeers

Soms zijn gevoelens van onveiligheid al voldoende om een verkeerssituatie als gevaarlijk te beoordelen en maatregelen te nemen. Dat blijkt in het Westland. Hoewel er nauwelijks ongevallen met fietsers en bromfietsers gebeurden, werd voor de kruising van een belangrijke fietsverbinding met een drukke autoweg een tunnel aangelegd met daarop aansluitend een vrijliggend fietspad. Zo ontstond voor fietsers een comfortabele, vlotte en veilige route.

In het Westland loopt de fietsverbinding tussen Hoek van Holland en 's-Gravenzande deels over de zuidelijke invalsweg van 's-Gravenzande: de Zijdijk. Op het smalle dijklichaam ligt een vijf meter brede rijbaan, waar op werkdagen zo'n 3000 motorvoertuigen passeren. Tot 1996 moesten ook zo'n 1500 fietsers hiervan gebruikmaken: scholieren, bewoners van het buitengebied en recreanten. De Zijdijk sluit aan op de vier meter hoge Maasdijk. Daarop ligt de provinciale weg N220, een gebiedsontsluitingsweg tussen Hoek van Holland en rijksweg A20 richting Rotterdam, met op werkdagen een verkeersintensiteit van circa 16.000 motorvoertuigen. Op zomerse stranddagen en tijdens vertrek- en aankomsttijden van de ferry Hoek van Holland-Harwich zijn er piekmomenten met kans op congestie. De toegestane maximumsnelheid bedraagt er 80 km/uur. Fietsers en bestemmingsverkeer maken gebruik van de parallelwegen onderaan de dijk. De Maasdijk vormde een barrière voor fietsers: om over te steken dienden ze het dijklichaam te beklimmen en moesten ze hoge rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer goed kunnen inschatten om veilige hiaten te vinden.

### Ongevallen

Het kruispunt Maasdijk-Zijdijk heeft geen verkeerslichtenregeling en evenmin voorsorteervakken. Op het kruispunt vonden veel conflicten en bijna-ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer plaats, maar



er gebeurden weinig echte ongevallen waarbij fietsers betrokken waren. In de periode 1993-1995 werden op het kruispunt in totaal twintig ongevallen geregistreerd, waarbij slechts eenmaal een fietser betrokken was. Maar kennelijk hebben de drukke verkeerssituatie ter plekke, de hoge rijsnelheden van het autoverkeer en de korte hiaattijden voor het fietsverkeer toch geleid tot gevoelens van onveiligheid bij passanten, omwonenden en de wegbeheerder. Want in 1995 begon de gemeente

### Project Verkeersveiligheid Westland

De fietstunnel in de Maasdijk is een van de fietsprojecten die zijn aangepakt en medegefinancierd in het kader van het project *Verkeersveiligheid Westland*. Uit analyses van de SWOV was gebleken dat fietsers in de regio Westland een relatief kwetsbare groep verkeersdeelnemers vormen. Dat hangt samen met hoge intensiteiten van het autoverkeer, waaronder veel vrachtauto's, veel fietsers, een verouderde infrastructuur met slechte fietsvoorzieningen en onveilig verkeersgedrag. In het Westlandse project dat, gecoördineerd door het stadsgewest Haaglanden, nog steeds doorloopt, gaat de aandacht zowel uit naar infrastructuur als naar handhaving en educatie.

# veiligheid

's-Gravenzande te zoeken naar een fietsvriendelijke oplossing voor deze als gevaarlijk ervaren situatie. Uiteindelijk werd gekozen voor een volledige scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer: een fietstunnel door het dijklichaam van de Maasdijk en een vrijliggend fietspad onderaan de Zijdijk.

## Vier partijen

Het vrijliggende fietspad aan de westzijde van de Zijdijk werd in 1996 gerealiseerd, de tunnel in de zomer van 1997. Er is veel aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Gekozen is voor een zo kort mogelijke tunnel met veel lichtinval, witte wanden en tegen vandalisme bestendige lampen. De Zijdijk is in het kader van Duurzaam Veilig ingericht tot 60 km/uur-weg. Bij de realisatie van de tunnel en het fietspad zijn behalve de gemeente nog drie partijen betrokken geweest. Om te beginnen het Hoogheemraadschap van Delfland, dat aangaf dat de tunnel door de Maasdijk aan de westzijde van de Zijdijk moest worden gerealiseerd, omdat de Maasdijk aan de oostkant



van de Zijdijk een primaire waterkering is. Als wegbeheerder van de Maasdijk organiseerde de provincie Zuid-Holland de inspraak met omwonenden. Die bleken de fietstunnel te wensen. Het stadsgewest Haaglanden beoordeelde het kruispunt en de Zijdijk als onderdeel van de regionale fietsroute A1 tussen Hoek van Holland en Voorschoten. De partijen hebben de kosten, in totaal zo'n 3 miljoen gulden (ruim 1,35 miljoen euro), gezamenlijk gefinancierd. Provincie en gemeente namen elk 25% voor hun rekening. Het stadsgewest droeg 25% bij uit het Mobiliteitsfonds voor fietsprojecten en 25% uit gelden voor het Verkeersveiligheidsproject Westland I.

## Comfortabel en vlot

Na realisatie van de fietstunnel bleek dat sommige scholieren alsnog naar de Maasdijk omhoog fietsten, de drukke

N220 overstaken en aan de andere kant door het gras afdaalden. Plaatsing van een vangrail loste dat probleem op. In de periode 1998-2000 zijn op het kruispunt Maasdijk-Zijdijk geen ongevallen met fietsers of bromfietzers meer geregistreerd. Wel vonden er negentien andere geregistreeerde ongevallen, met gemotoriseerd verkeer, plaats. Met de fietstunnel en het fietspad langs de Zijdijk is voor fietsers (en bromfietzers) dus wel een comfortabele, vlotte en verkeersveilige situatie ontstaan, maar aan een verbetering van de algehele verkeersveiligheid ter plekke is weinig veranderd. Voor fietsers blijft de continuïteit van de route richting Hoek van Holland een aandachtspunt. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw traject over het Kapittelland. Dat sluit beter aan op de fietstunnel dan de huidige route over het Nieuwlandse Molenpad.

## Dijk Neerijnen toch maar niet afsluiten

Het autoverkeer op de Waalbandijk, tussen Ophemert en Haaften, ontmoedigen en fietsers en wandelaars vrij baan geven. Dat was de gedachte achter het plan om de dijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, waarover B. en W. in Neerijnen het eens waren geworden, zo meldde dagblad De Gelderlander op 22 augustus 2002. Een maand later besliste de gemeenteraad anders. In plaats van afsluiting kregen snelheidsremmende maatregelen de voorkeur.

De gemeente Neerijnen worstelde volgens de krant al geruime tijd met het gemotoriseerd verkeer op de kilometerslange slingerweg langs de Waal, waar dijkbewoners klaagden over het verkeerslawaaï. Er werd een onderzoeksbureau ingeschakeld. Dat kwam begin 2002 met een plan om de dijk op enkele

punten af te sluiten, in de dorpen Ophemert, Opijnen, Heesselt en Haaften. Tweede variant was het creëren van een aantal 30 km-zones en verkeersdrempels. Wethouder Kusters (PvdA, verkeer en vervoer) voorspelde toen over de besluitvorming een 'hete strijd' tussen de politieke partijen, die over deze kwestie 'tot op het bot verdeeld' waren. Ze vormden daarmee 'een aardige weerspiegeling van de bevolking.'

## Te rigoureuus

In augustus was het college er uit. Van de 30 km-zones zag het af, want daar zou het gemotoriseerd verkeer niet gevoelig voor zijn. Wel voor een afsluiting, aldus de wethouder, die in mei nog gezegd had meer in snelheidsremmende maatregelen te zien, omdat hij afsluiting te rigoureuus vond in verband met ambulance en brandweer. Ook zou het verkeer dan, volgens oppositiepartij SGP, teveel door de dorpen geleid worden, waardoor het probleem zich verplaatste.

Niettemin koos het college in augustus dus voor afsluiting, een besluit waar de gemeenteraad uiteindelijk toch niet mee instemde.

"De Waalbandijk blijft open, er komen toch snelheidsremmende maatregelen. Afsluiting achtte de raad niet in het belang van de bewoners", zegt een woordvoerder van de gemeente Neerijnen nu. De bedoeling is dat er op sommige trajecten 30 en 60 km-zones komen. Waar precies, daarover wordt deze maanden met de diverse dorpen druk overlegd. "De bewoners hebben inspraak." Drempels of een 'knip' worden niet (meer) overwogen. Volgens de woordvoerder rijdt er trouwens voornamelijk bestemmings- en recreatief verkeer over de Waalbandijk en gaat het doorgaande verkeer zonder problemen door de dorpen. Invoering van de maatregelen is een kwestie van maanden. "De dijkbewoners hebben erom gevraagd en de raad wil hen niet te lang meer laten wachten."

# Fietsvriendelijk via het bestemmingsplan

Het is belangrijk al in de fase van de ruimtelijke planvorming rekening te houden met fietsers en hun veiligheid. Duidelijke keuzes in dat stadium kunnen leiden tot structureel gedegen oplossingen, die voorkomen dat achteraf dure correcties moeten worden aangebracht. Weinigen zullen deze theoretische wijsheden ontkennen, maar de praktijk sluit er lang niet altijd bij aan. Soms wel, zoals in Castricum waar verkeerscirculatie-maatregelen fietsen veiliger en aantrekkelijker hebben gemaakt.

Aan het eind van de jaren '80 vormde de Martin Luther Kinglaan een ontsluitingsweg aan de oostzijde van de kern. De acht meter brede, circa 1,5 kilometer lange asfaltweg vormde de overgang tussen de woonbebouwing en het aangrenzende weidelandschap. De toegestane maximumsnelheid was 50 km/uur, maar volgens de omwonenden reed het gemotoriseerde verkeer er vaak harder. Dat leidde tot veel klachten van omwonenden en de vele fietsers die gebruikmaken van de laan, waaraan sportvoorzieningen en basisscholen zijn gelegen. Ook leerlingen van scholen voor voortgezet onderwijs, onder andere komende uit Uitgeest, maken gebruik van de laan. In totaal betreft het ongeveer 2200 leerlingen.



foto's: Verkeersadviesburo Diepens en Okkema

## Bestemmingsplan

Toen de plannen voor de nieuwbouwwijk Albertshoeve werden gemaakt, kwam ook de verkeersontsluiting daarvan aan de orde. Met de problemen op de Martin Luther Kinglaan in het achterhoofd besloot de gemeente (sinds 1 januari 2002 Castricum-Limmen) de verkeerscirculatie te wijzigen en een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren: de Laan van Albertshoeve. De Martin Luther Kinglaan kon dan een woonstraat annex fietsroute worden. Om de nieuwe functie als fietsroute te onderstrepen, werd voorgesteld voor het autoverkeer een 'knip' aan te brengen met een doorsteek voor fietsers. De met de verkeersknip aan te passen verkeerscirculatie werd begin jaren '90 in het conceptbestemmingsplan Albertshoeve opgenomen. Dat plan werd na het doorlopen van de gebruikelijke inspraakprocedure vastgesteld, waarmee de basis werd gelegd voor een verkeersveilige en aantrekkelijke fietsroute op de Martin Luther Kinglaan. Voor de aanleg van de fietsdoorsteek is later een aparte inspraakronde gehouden.

## Fietsdoorsteek

De fietsdoorsteek is uiteindelijk een betegeld fiets-/bromfietspad (RVV-bord G12a) geworden met een lengte van circa 50 meter. Naast het fietspad is een grasveldje gerealiseerd en zijn enkele

speeltoestellen geplaatst. De Martin Luther Kinglaan kent nu een maximumsnelheid van 30 km/uur. De afgelopen drie jaar zijn daar geen ongevallen met fietsers gebeurd. Iedereen is tevreden over de realisatie van de fietsdoorsteek, omwonenden, de plaatselijke Fietsersbond en de gemeente, die infrastructurele wijzigingen voor het fietsverkeer in een zo vroeg mogelijk stadium in de ruimtelijke planvorming wil opnemen. Een andere fietsdoorsteek is daarom eveneens al vastgelegd in een bestemmingsplan.





# Fietsverkeer komt er bekaaid af

**Op verzoek van het Fietsberaad heeft DTV Consultants onderzocht op welke manier er binnen relevante opleidingen aandacht wordt besteed aan het fietsverkeer. De conclusie is dat het er bekaaid afkomt. Daarin verandering brengen, beschouwt het Fietsberaad als een goede lange-termijninvestering.**

DTV Consultants heeft op wo-, hbo- en mbo-niveau opleidingsrichtingen geïventariseerd die mogelijk aandacht besteden aan personenverkeer, en meer in het bijzonder aan fietsverkeer. Uiteindelijk kregen 33 contactpersonen een aantal vragen voorgelegd, waarop zij doorgaans positief reageerden.

## Wetenschappelijk onderwijs

In het wetenschappelijk onderwijs is de aandacht voor fietsverkeer gering. Bijna nergens komt het onderwerp integraal aan bod, dus van verplaatsingsgedrag tot zaken als beleid, infrastructuur en voertuigkenmerken. De aard van de aandacht hangt af van de studierichting. Zo staat binnen de sociale opleidingen vooral het analyseren van de vervoerwijzekeuze centraal. Luca Bertolini, werkzaam bij de studierichting Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam, verduidelijkt: "Voor ons is de fiets slechts een van de vervoermiddelen. Daarbij komt dat ons schaalniveau regionaal is; lokaal speelt de fiets een veel grotere rol. Ik denk dat de fiets, gezien de beperkingen en de bedoelingen van deze opleiding, wel de plek krijgt toebedeeld die hij verdient. En ook niet minder dan de andere modaliteiten." Bertolini staat zeker open voor vernieuwingen: "Als er speciale onderwijsmodules voor fietsverkeer zouden worden ontwikkeld, kan het voor ons misschien inspirerend zijn het fietsverkeer anders te belichten."

## Hoger beroepsonderwijs

Binnen de zestien onderzochte hbo-instellingen is het thema fietsverkeer sterker aanwezig dan in het wetenschappelijk onderwijs. Brede aandacht voor fietsverkeer is er echter alleen bij enkele instellingen die op verkeerskunde en ruimtelijke ordening zijn geïntendeerd, zoals de NHTV in Breda en de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. Bij de NHTV zijn in elk leerjaar lesblokken waarbinnen het fietsverkeer figureert. "Omdat wij een verkeerskundeopleiding hebben", aldus opleidingsdirecteur Johan Copier, "zijn wij het aan onze stand verplicht veel te doen aan fietsverkeer. En hoewel ik op dit moment niet ontevreden ben, streef ik ernaar het fietsverkeer nóg prominenter op de agenda te krijgen." In Leeuwarden vertelt Ferenc Fuzy een vergelijkbaar verhaal: "De studenten krijgen diverse modules voorgeschoteld waarin het fietsverkeer is geïntegreerd, maar er is

geen aparte module voor de fiets. Dat vind ik ook niet nodig, de fiets is niet onderbelicht. Maar we staan er wel voor open om binnen de bestaande modules wat specifiekere fietskennis aan te laten bieden door bijvoorbeeld gastdocenten."

Ook op de vraag waarom er elders vaak veel minder aandacht voor de fiets is, reageren beide zegslieden eensluidend. Fuzy: "De fiets wordt vaak niet serieus genomen. Iedereen kan immers fietsen en dat betekent voor veel mensen, ook binnen het onderwijs, dat je er dan verder niet over hoeft na te denken."

## Middelbaar beroepsonderwijs

In het mbo ligt de nadruk op het ontwerpen van infrastructuur. Net als verscheidene andere ROC's kent die in Hengelo de studierichting Infratechniek en daar komt alleen het aanleggen van fietspaden aan de orde. Alle projecten liggen er vast, zoals landelijk voorgeschreven. Henk Nieuwenhuis van ROC Oost-Nederland is er kort maar krachtig over: "Van hogerhand krijgen wij simpelweg op welke onderwerpen we moeten behandelen en daar moeten die jongens eindexamen in doen. Fietsverkeer is daarin maar een klein onderdeel. Al zou ik anders willen, ik mag niet. Er is wel een beetje speelruimte, misschien voor wat incidentele gastcolleges."

Binnen de opleidingen Verkeer & Stedenbouw, die enkele ROC's hebben, wordt wel relatief breed aandacht besteed aan fietsverkeer. Illustratief is het ROC Midden-Brabant, waar de fiets in verschillende fasen van de opleiding aan bod komt. Desondanks heeft Ignas Op de Macks van dit ROC belangstelling voor onderwijsmodules. Waarom? Wat mist hij dan? "Iets concreets kan ik zo niet noemen. Wij zijn op het ogenblik bezig het onderwijs op een nieuwe leest te schoeien en als er dan aardig materiaal is, kunnen we dat misschien meenemen. Ik geef toe dat dit klinkt als: als er lekkere taartjes staan, zal ik eens kijken welke ik pak. Zo bedoel ik het ook. Zoveel materiaal is er niet voor de fiets."

## Eufemisme

Geen enkele onderwijsinstelling kent een apart blok 'fietsverkeer' in het lesprogramma. Wel besteden de verkeerskundig ingestelde onderwijsinstellingen aandacht aan de fiets, maar vaak niet specifiek: het onderwerp komt terloops in leerblokken aan de orde. DTV Consultants noemt de aandacht voor het fietsverkeer 'niet erg ruim'. Dat lijkt, enkele uitzonderingen daargelaten, een eufemisme. Gelukkig wordt op het eventueel aanbieden van onderwijsmodules en gastcolleges overwegend positief gereageerd. Maar dan zal over de invulling grondig moeten worden nagedacht, want 'de taartjes moeten wel lekker worden gevonden'.

KE

# Bergingen niet meer in Bouwbesluit

Tot 1 januari 2003 stond in het Bouwbesluit dat iedere nieuwbouwwoning moest worden voorzien van een berging die aan bepaalde minimumeisen voldoet. Een bepaling die - wellicht onbedoeld, er valt immers meer op te berge dan fietsen - de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik en de strijd tegen fietsdiefstal ten goede kwam. Het ministerie van VROM heeft die eis per 1 januari geschrapt, in het kader van de algehele vermindering van de regelgeving vanuit de rijksoverheid. De vier grote steden zijn hier niet gelukkig mee en hebben de minister gevraagd het besluit terug te draaien óf hen mogelijkheden te bieden zelf eisen te stellen. Een terechte vraag, zeker omdat vaststaat dat er voor het stallen van fietsen bij woningen meer nodig is dan voldoen aan de minimumeisen van het oude Bouwbesluit.

Ruim de helft van de fietsdiefstallen vindt plaats in de directe woonomgeving. Het is dan ook niet verwonderlijk dat fietsbezit mede wordt bepaald door de mogelijkheid voor de bezitter zijn fiets goed te kunnen stallen bij zijn woning. Bewijzen daarvoor werden in het recente verleden nog geleverd. Zo deed DTV Consultants, in opdracht van de gemeente Rotterdam, onderzoek naar het fietsbezit in Rotterdam (*Rotterdam op de fiets! Onderzoek naar het fietsbezit in Rotterdam, mei 2001*). Uit enquêtes in twee buurten, het Oude Noorden en Bloemhof, kwam



duidelijk naar voren dat het fietsbezit er met 36-55% bijzonder laag is (landelijk ligt dit aandeel op 80-85%) en dat vooral fietsdiefstal en -vernietiging, maar ook de stallingsproblematiek het fietsbezit in de weg staan. Dat verbeteren van de stallingen door de geënquêteerden als verreweg de belangrijkste suggestie voor het verhogen van het fietsbezit wordt genoemd, is dan ook niet meer dan logisch. DTV Consultants stelt vast dat de gemeente Rotterdam de laatste jaren flink heeft geïnvesteerd in de uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen aan de 'bestemmingszijde' en geeft in overweging nu vervolgens naar de 'herkomstzijde' te kijken.

## Verlichten regeldruk

In artikel 48 van het Bouwbesluit stond tot voor kort dat iedere nieuw te bou-

wen woning over een van buiten de woning toegankelijke, afsluitbare bergruimte moest beschikken, opdat 'voorwerpen beschermd tegen weer en wind kunnen worden opgeborgen'. De vloeroppervlakte van die berging moest 6,5 procent van de gebruiksoppervlakte van de woning bedragen, met een minimum van 3,5 m<sup>2</sup>. In de toelichting bij dit artikel wordt aangegeven dat deze bergruimte ook bedoeld is om fietsen te kunnen stallen. De eis werd per 1 januari 2003 door het ministerie van VROM geschrapt in het kader van het beleid de regeldruk vanuit de rijksoverheid te verlichten. Het onderwerp werd hiermee overgelaten aan de marktwerking, want op basis van de bouwregelgeving is er namelijk ook op dit punt geen alternatief om de gemeenten voortaan zelf vergelijkbare eisen te laten stellen.



## Juist meer kwaliteit gewenst

Hoewel het spijtig is dat VROM met ingang van dit jaar de eisen aanzien van bergingen uit het Bouwbesluit heeft geschrapt, was datzelfde Bouwbesluit bepaald niet zaligmakend. Die conclusie kun je trekken uit het rapport van Laurent Theunissen, *Fietsen stallen bij wooncomplexen*, waarmee hij in 2002 afstudeerde aan de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek (België). Een berging moet aan heel wat meer eisen voldoen, wil de bewoner er zijn fiets stallen en deze ook regelmatig te voorschijn halen.

Theunissen nam 26 wooncomplexen (2781 woningen) in Maastricht onder de loep en lette bij de selectie daarvan op een goede spreiding over bouwjaren en woonwijken. Hij onderscheidt drie typen complexen: portiekflats uit de jaren vijftig en zestig, galerijflats uit de jaren zeventig en tachtig en recent verzezen wooncomplexen. Als het om de grootte van de bergingen gaat, stelt Theunissen vast dat de oude portiekflats over het algemeen over veel meer bergruimte (gemiddeld ruimte voor 6,2 fietsen) beschikken dan de galerijflats (3,6 fietsen) en dat de moderne tijd - waar het Bouwbesluit (uit 1992) betrekking op heeft - nauwelijks verandering heeft gebracht (3,8 fietsen). Hoewel alle bergingen op één na wel aan de minimumeis van 3,5 m<sup>2</sup> uit het Bouwbesluit voldoen, wordt de stallingsca-





### Klemmend beroep G4

Dat is diverse gemeenten in het verkeerde keelgat geschoten. Zelfs zodanig dat de G4 - de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht - een klemmend beroep heeft gedaan op demissionair minister van VROM, Henk Kamp. Per brief (d.d. 31 januari 2003) heeft de G4 hem gevraagd de bepaling voor bergingen alsnog in het Bouwbesluit op te nemen óf bijvoorbeeld alsnog de mogelijkheid te creëren iets dergelijks op te nemen in de gemeentelijke bouwverordeningen. De argumentatie: 'Zowel het mobiliteitsbeleid als het beleid van de grote steden is erop gericht onder andere het gebruik van de fiets te bevorderen. Uit verschil-

lende onderzoeken naar fietsbezit en fietsgebruik is gebleken dat het essentieel is om op zowel de herkomst- als bestemmingslocatie de fiets goed te kunnen stallen. Het wegvallen van de bepaling over stallingsruimte voor fietsen bij woningen is strijdig met het gewenste beleid. De kans bestaat dat in de toekomst ook bij nieuwbouw situaties gaan ontstaan zoals die nu alleen nog voorkomen in de oudere wijken: het stallen van de fiets op straat of in de gang bij gebrek aan goede fietsbergingen.' Met het oog op het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, de brandvoorschriften en de handhaving van de openbare orde lijkt dit de G4 een ongewenste ontwikkeling.

### Puur politiek besluit

Dat de G4 met deze poging enig resultaat zal boeken, lijkt Wim Smid, specialist in bouwregelgeving bij VROM, tamelijk onwaarschijnlijk. "Het gaat hier om een puur politiek besluit, dat al in de jaren negentig werd genomen om de regelgeving te verminderen. In de ministerraad is daartegen destijds geen bezwaar aangetekend. En de huidige demissionaire minister Kamp is ook een groot voorstander van minder regeltjes. Als er een linkse regering komt, keert het tij misschien, maar dan



nóg ligt het het meest voor de hand dat VROM eerst een evaluatie van de impact van het veranderde Bouwbesluit zal willen afwachten. En dat heeft pas zin over een jaar of twee, drie."

KE

paciteit bij een aanzienlijk deel van de complexen als krap ervaren. Wellicht omdat zij niet aan de 6,5-procentseis uit het Bouwbesluit voldoen, maar dat werd door Theunissen niet nader onderzocht.

### Nog veel te verbeteren

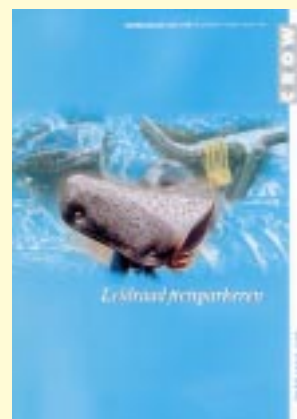
Maar niet alleen het formaat van de bergingen liet te wensen over. Theunissen concludeert onder andere ook dat de loopafstanden naar de berging erg groot zijn en het comfort slecht, dat de ruimten een onveilig en onprettig gevoel geven, dat de route naar de entree vaak bestaat uit een slecht verlichte, semi-openbare 'achterom' en dat er een relatief grote kans op fietsdiefstal bestaat. Bovendien merkt hij op dat de concurrentiepositie van de fiets niet al te best is: "Het is vaak

gemakkelijker om de auto te nemen dan de fiets. En al die hindernissen die je in sommige complexen moet nemen om bij je fiets te komen - hard dichtslaaende deuren, naar de verkeerde kant opendraaiende deuren, geknoei met verschillende sleutels - maakt dat relatief veel verplaatsingen dan maar te voet worden gedaan." Om het fietsbezit en -gebruik te stimuleren, formuleert Theunissen dan ook een reeks aanbevelingen voor het ontwerp van een berging. Voorwaarde daarbij is natuurlijk wel dat er überhaupt een berging wordt gerealiseerd...

### Leidraad fietsparkeren

Voor gemeenten die zich willen oriënteren op de eisen waaraan bergingen bij woningen behoren te voldoen, verdient het aanbeveling kennis te nemen

van de *Leidraad fietsparkeren* (CROW-publicatie 158). Deze leidraad, van juni 2001, behandelt het hele spectrum van beleidsformulering en -uitvoering betreffende het stallen en parkeren van fietsen, voor uiteenlopende situaties en locaties.



# Fiets van de zaak relevant voor gemeee

De fiets van de zaak heeft een gunstig effect op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Dat effect zou nog groter kunnen zijn. Ongeveer de helft van alle werkenden in Nederland woont namelijk binnen 7,5 km van het werk en zo'n 20% van hen zou zonder bezwaar met de fiets in plaats van met de auto kunnen komen. De kans daarop neemt toe als gemeente en bedrijfsleven samen optrekken.

In september 2002 heeft telemarketingbureau Van de Ven & Partners DM, in opdracht van Nationale Fiets Projecten (NFP), onderzoek verricht naar het fietsgebruik van werknemers die via NFP op een fiscaal aantrekkelijke manier aan een fiets van de zaak zijn gekomen. Er zijn 600 werknemers (uit een NFP-bestand van 100.000) telefonisch geënquêteerd. Uit de resultaten blijkt dat het verstrekken van een fiets van de zaak een positief effect heeft op het gebruik van de fiets in het

woon-werkverkeer. Van de ondervraagden verklaart 89% de fiets nu 'regelmatig', 'vaak' of 'altijd' te gebruiken om naar het werk te gaan, tegenoverheen 72%. Zie Tabel 1.

Tabel 1. Fietsgebruik door werknemers, voor en na verwerving van een fiets van de zaak (in %)

fietsgebruik	voor	na	verschil
altijd	42,2	47,3	+ 5,1
vaak	11,3	17,5	+ 6,2
regelmatig	18,3	24,2	+ 5,9
wel eens	13,2	7,5	- 5,7
nooit	15,0	3,5	- 11,5

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

## Minder autogebruik

Novem heeft onlangs, in opdracht van VNO/NCW, MKB Nederland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de effecten geanalyseerd van vervoermanagementmaatregelen die 95 bedrijven en instellingen hebben getroffen (*Basispakket Vervoermanagement: inhoud en toepassing*, Ligtermoet + Louwerse bv, juni 2002). Hieruit blijkt

dat het verstrekken van fietsen van de zaak goed is voor gemiddeld 3,1 procentpunt minder autogebruik: ruim de helft van het gemiddelde totaaleffect van 5,9 procentpunt. Deze uitkomst komt overeen met een effect van 3 procentpunt dat onderzoeks- en adviesbureau CEA al eerder berekende (*Fiets in Vervoermanagement*, Rotterdam, 1997).

De fiets van de zaak is niet alleen een effectieve maatregel, er bestaat ook groot potentieel voor. Van alle werkenden in Nederland woont ongeveer de helft binnen 7,5 kilometer van het werk. Bijna de helft van hen fietst naar het werk. Iets meer dan de helft dus niet. Daarvan komt een deel lopend, met het openbaar vervoer of carpoolend, terwijl ook een deel de auto nodig heeft voor zakelijk gebruik. Uiteindelijk zou zo'n 20% van de niet-fietsers die binnen 7,5 kilometer van het werk wonen - dus ongeveer 10% van alle werknemers - zonder enig bezwaar de auto kunnen laten staan en op de fiets komen, zo berekende CEA in 1997.

Twee van de drie in vervoermanage-

## Fiets van de zaak goed gebruikt, meestal

Hoewel uit onderzoek blijkt dat verstrekking van een fiets van de zaak een effectieve maatregel is, gebruikt een klein deel van de werknemers die fiets niet of nauwelijks voor het doel waarvoor zij hem (al dan niet met een eigen bijdrage) kregen: 3,5% fietst er nooit op naar het werk en 7,5% sporadisch. Deze feiten rechtvaardigen echter geenszins de soms opduikende opvatting dat de fiets van de zaak vooral een leuk cadeautje is. Zo meldden onlangs diverse kranten dat bij de provincie Noord-Brabant een groot deel van de 470 betrokken ambtenaren hun fiets van de zaak weer moeten inleveren, omdat ze er niet mee naar de zaak fietsen. En dat terwijl zij toch schriftelijk hadden beloofd dat voortaan wel te zullen (blijven) doen. Uit navraag bij de provincie blijkt dat de kwestie twee kanten kent. De ene kant is dat de ambtenaren bij ontvangst van hun fiets van de zaak op last van het college van GS een

verklaring hebben moeten ondertekenen dat zij voortaan altijd op de fiets naar het werk komen. Dat hebben ze dus ook gedaan. Nu blijkt dat lang niet iedereen altijd op de fiets komt. Toch wil GS de ontvangers aan hun belofte houden. Een begrijpelijke stap, maar niet reëel. Want welke woon-werfietser fietst er nu echt altijd naar het werk, ook bij hondeweer, ook bij afspraken elders, ook wanneer je je eens verslapen hebt en ook wanneer je direct uit het werk privé ergens anders moet zijn? Veel werkgevers hebben ingezien dat de eis niet reëel is en verstrekken daarom bij de fiets van de zaak jaarlijks een aantal strippenkaarten of parkeerkaarten. Ook de fiscus heeft het ingezien en vraagt van de werkgever dat hij kan aantonen dat de werknemer de fiets voor 70% van de woon-werkritten gebruikt. Het zou dus meer voor de hand liggen dat GS zijn eis in overeenstemming brengt met de praktijk. En niet

nagaat of iedereen wel altijd de fiets van de zaak gebruikt, maar of de regeling heeft gezorgd voor meer fietsgebruik. Want dat is wat je hoopt en wat je op basis van de feiten uit het NFP-onderzoek mag verwachten.

Toch heeft de zaak ook een andere kant en daarmee heeft GS een punt. Stel dat gemiddeld 30% van de ambtenaren met een fiets van de zaak niet op het werk is vanwege verlof, ziekte, dienstreizen, enz. En stel dat van de resterende 70% weer 30% om andere redenen niet met de fiets naar het werk komt. Dan zouden gemiddeld 230 fietsen van de zaak in de fietsenstalling moeten staan. Er bleken er gemiddeld maar 170 te staan. Daarentegen stonden in de stalling ook ongeveer 180 andere fietsen. Dat zijn er weer onverklaarbaar veel. De provincie probeert in de eerste maanden van dit jaar uit te zoeken hoe het precies zit. Wordt dus vervolgd.

# mentelijk verkeersbeleid

ment actieve bedrijven verstrekken werknemers een fiets van de zaak, zo blijkt uit de monitorgegevens van de adviespunten vervoermanagement in Nederland. Inmiddels strekt die maatregel zich uit tot naar schatting 10% van alle Nederlandse bedrijven met meer dan 50 werknemers. Die populariteit is op zich niet vreemd: het grootste potentieel voor de vervanging van autogebruik zit nu eenmaal in fietsgebruik en de fiscus heeft de fiets van de zaak zowel voor werknemers als werkgevers financieel aantrekkelijk gemaakt.

## Elkaar erop aanspreken

Bovengenoemde feiten over de effectiviteit, het potentieel en de populariteit van de fiets van de zaak tonen aan dat deze maatregel relevant kan zijn voor het gemeentelijk verkeersbeleid. Natuurlijk blijven goede (infrastructurale) fietsvoorzieningen de belangrijkste voorwaarde voor succes in

situaties waar het autoverkeer naar bedrijventerreinen, kantorencentra of stadscentra in de spits tot flinke lokale verkeersproblemen leidt en tegelijkertijd een potentieel voor meer fietsgebruik bestaat. Maar daarnaast kan het fietsgebruik verder worden gestimuleerd als werkgevers fietsen verstrekken aan werknemers die binnen fietsafstand wonen. Gemeenten mogen bedrijven hierop zeker aanspreken. Feitelijk dragen de bedrijven daarmee bij aan het rendement van de met gemeenschapsgelden gefinancierde investeringen in infrastructuur voor fietsverkeer. Andersom geldt evenzeer dat bedrijven die maatregelen (willen) treffen om hun werknemers op de fiets te krijgen, gemeenten mogen aanspreken op de zorg voor een goede fietsinfrastructuur. Helemaal als ze daaraan zelf een financiële bijdrage willen leveren. Zie het kader *Bedrijf betaalt mee aan fietspad*.

## D van A naar B

Informateur Donner ging op 3 februari op de fiets naar Huis Ten Bosch om verslag uit te brengen aan koningin Beatrix. Het leverde menige krant een mooie foto op voor de voorpagina. Toen de informateur op 4 februari in de Tweede Kamer te gast was, bracht SP-voorman Jan Marijnissen zijn vervoermiddelkeuze ter sprake: "Ik heb eigenlijk geen vragen aan hem, maar ik wil er toch een stellen: waarom gaat hij steeds op de fiets?" Niet om principiële redenen, antwoordde Donner, om vervolgens in drie zinnen de essentie van fietsgebruik te verwoorden: "Een fiets is in Den Haag echter het snelste vervoermiddel. Bovendien biedt mij dat nog enige kans op frisse lucht. Op mijn leeftijd is er ook altijd het gevaar van corpulentie en ook daar is de fiets een dienstig instrument voor."



foto: Martijn Beekman/Hollandse Hoogte

## Bedrijf betaalt mee aan fietspad

In oktober 2002 is het Mosselpad - een onverhard zandpad aan de noordwestkant van Leusden - over 450 meter omgebouwd tot fietspad. Levob Verzekeringen, gevestigd in kantorenpark De Horst in Leusden-Noord, heeft de verlichting van het fietspad betaald. Kosten: 12.500 euro. Dat een bedrijf meebetaalt aan de aanleg van een fietspad is tamelijk uniek.

Voor de op De Horst werkende fietsers uit richting Amersfoort bood het Mosselpad altijd al een kortere en rustiger fietsroute dan de reguliere route over de drukke Randweg, waar fietsers last hebben van oponthoud bij een druk kruispunt dat ze moeten oversteken. Daarbij krijgen ze twee keer met verkeerslichten te maken. Het Mosselpad was dus favoriet, maar ook erg hobbelig en als het regende veranderde het in een modderpad. Bij duisternis was het onveilig. Voor Levob redenen genoeg om bij de gemeente aan te kloppen met het verzoek het pad te verharderen en er een fietspad van te maken. Het bedrijf heeft een direct belang bij een goede fietsverbinding naar Amersfoort: zo'n 100 van de 450 werknemers wonen daar en het bedrijf kampt met een tekort aan parkeerruimte. Bij het verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen besloot het bedrijf dat werknemers die hemelsbreed minder dan zes kilometer van het werk wonen in principe niet voor een plaats in aanmerking komen. Die konden kiezen voor een fiets van de zaak. De gemeente zag in eerste instantie nogal op tegen de forse kosten van de ombouw van het Mosselpad tot fietspad: ruim 40.000 euro, inclusief verlichting. Toen Levob aanbood de verlichting te betalen, ging de gemeente overstag. VVD-wethouder Gaillard: "Een prima voorbeeld van publiek-private samenwerking."

Bron: Utrechts Nieuwsblad van 18 oktober 2002

In april 2002 riep het Fietsberaad het project *Alledaags werk* in het leven, om de knelpunten die gemeenten tegenkomen bij het maken van fietsbeleid preciezer in kaart te brengen. Een jaar lang, zo was althans de bedoeling, zouden ervaren adviseurs de activiteiten van (fiets)verkeersmedewerkers in vier gemeenten nauwlettend volgen. Met de resultaten (welke kennis of instrumenten worden gemist?) zou het Fietsberaad dan initiatieven kunnen ontplooiën om de gemeenten te helpen. Tot en met november zijn de volgende vijf (fiets)ambtenaren gevolgd:

- Hans Veldscholten (Almelo) door Hans van Riet van RBOI-Rotterdam;
- Ria Hilhorst (Amsterdam) eerst door Syb Tjepkema van Verkeersadviesburo Diepens en Okkema en later door Koos Louwerse van Ligtermoet+Louwerse bv;
- Peter van Dorst en Ludo van Beckhoven (beiden Etten-Leur) door Floris Visser van Groen Licht Verkeersadviezen bv;
- Peter van Hoek (Steenwijk) door Rob Temme van BRO.

In de vorige twee nummers van *Fietsverkeer* werd al verslag gedaan van dit project, met in het achterhoofd dat gemeenten wat kunnen opsteken van elkaars ervaringen. In november is *Alledaags werk* voortijdig afgeblazen, omdat het niet heeft gebracht wat ervan was verwacht. Niettemin leverde het project de nodige informatie en inzichten op. Daarover gaat dit artikel, dat is gebaseerd op een openhartig en constructief evaluatiegesprek met alle betrokkenen.

## Uitkomsten project *Alledaags werk*

# Behoeftte aan gereedschapskist voor fietsbeleid

**Ondanks de vroegtijdige beëindiging van het project *Alledaags werk* heeft het wel een beeld opgeleverd van het fietsbeleid in Almelo, Amsterdam, Etten-Leur en Steenwijk. Daaruit kan worden afgeleid welke aspecten van belang zijn voor goed fietsbeleid en met welke daarvan de gemeentelijke fietsambtenaren het moeilijk hebben. Met als conclusie dat er vooral behoefte bestaat aan meer steun op procesmatig vlak.**

Tijdgebrek lijkt de hoofdoorzaak van het falen van de gekozen methode bij het project *Alledaags werk*. Om dieper inzicht te krijgen in de échte problemen van het fietsbeleid was het de bedoeling dat ambtenaren en consultants frequent contact onderhielden. Maar de ambtenaren bleken echte ambtenaren, terwijl de consultants nét echte ambte-

naren waren: drukdruk met allerlei dossiers, veel vergaderingen en bergen losse dingetjes. Anderzijds zou je kunnen stellen dat je tijd máákt als je ergens belang in stelt, in dit geval: als je prijs stelt op reflectie. De behoefte daaraan was niet bij iedereen aanwezig. Dat was zeker wel het geval bij Peter van Hoek die door de samenvoeging van zijn gemeente met IJsselham en Brederwiede nieuw beleid moest ontwikkelen. Peter van Dorst en Ludo van Beckhoven daarentegen waren dat station al gepasseerd. Zij concentreerden zich volledig op de uitvoering van hun beleid.

### Vechten en manoeuvreren

Al leverde *Alledaags werk* minder op dan was gehoopt, toch ontstond tijdens het project een aardig beeld van het dagelijks werk van de (fiets)ambtenaar. Grofweg was er een tweedeling zichtbaar. In Amsterdam en Etten-Leur is het fietsbeleid al vrij goed ingebed in het totale beleid en de organisatie. In Almelo en Steenwijk is dat minder het geval. Daar moet dan ook voortdurend gevochten worden, voor een plek, voor aandacht, voor geld. Peter van Hoeks arbeid kun je het best omschrijven als 'manoeuvreren': hij is in Steenwijk voortdurend bezig op een slimme, strategische manier een plek te veroveren in organisatie en beleid. Van Hoek mist daarbij, naar eigen zeggen, een spoorboekje: "Zodat je de organisatie op elk structuurniveau van informatie kunt voorzien en de juiste

beslissingen kunt voorleggen. Ik denk aan concrete punten voor het collegeprogramma, meerjarenperspectieven en jaarlijkse begrotingsdiscussies, maar ook aan uitgangspunten voor structuurvisies (heel globaal) en projecten (concreter). Daarbij moet het streven zijn om op elk beslissingsniveau het fietsbeleid in het gemeentelijke beleid en de gemeentelijke organisatie te verankeren. Er is volgens mij heel veel informatie over de fiets aanwezig, maar die is versnipperd en vooral oplossingsgericht. De gemiddelde beleidsmedewerker weet volgens mij wel hoe de 'vijf voorbeeldsteden' het hebben opgelost, wat het eindresultaat is, maar niet hoe ze daar procesmatig zijn gekomen. En dat zou nu juist zo interessant zijn voor de ontwikkeling van een GVVP."

In Almelo kan de ervaren ambtenaar Hans Veldscholten weliswaar beschikken over gedegen fietsbeleid-op-papier, maar zijn dagelijkse strijd gaat - behalve



Peter van Hoek, gemeente Steenwijk



Hans Veldscholten, gemeente Almelo

om voldoende tijd voor fietsbeleid - vooral om geld om de (ambitieuze) plannen ook ten uitvoer te kunnen brengen. Veldscholten: "Waar ik bijvoorbeeld mee worstel, is de oneerlijke concurrentie van de fiets ten opzichte van het openbaar vervoer en de auto. Terwijl busvoorzieningen voor 90% subsidiabel zijn, kennen wij voor fietsvoorzieningen slechts een subsidiepercentage van 25% met daaraan gekoppeld een maximum van 100.000 euro. Bij grote fietsprojecten, zoals een fietsbrug van enkele miljoenen, gaat daar helaas geen stimulerende werking van uit. Doordat Almelo een aantal grote infrastructurele projecten aan het voorbereiden en uitvoeren is, zijn de financiële mogelijkheden voor fietsvoorzieningen op dit moment beperkt. Creatief omgaan met het beschikbare budget is dan ook een eerste vereiste."

#### Uitvoeren en coördineren

In Amsterdam en Etten-Leur is het fietsbeleid inhoudelijk al wel goed doortimmerd en bovendien is er geld. De schaal van beide steden bepaalt de verschillen in de ambtelijke praktijk.



Peter van Dorst, gemeente Etten-Leur

Waar Van Beckhoven en Van Dorst zich in Etten-Leur voornamelijk kunnen richten op de uitvoering van hun programma, daar concentreert Ria Hilhorst zich in Amsterdam op haar organisatorische en coördinerende taken. Al plaatst Van Dorst daar wel een kanttekening bij: "Wij hebben inderdaad voldoende financiële middelen voor de uitvoering van onze fietsprojecten, maar ik denk dat wij er verstandiger aan hadden gedaan als we in ons GVVP ook een onderhoudsplan met bijbehorend budget hadden opgenomen. Inmiddels merken wij dat het daaraan schort. De Fietsbalans bewijst dat ook."

#### Goed fietsbeleid

Hoe uiteenlopend de plaatjes van de vier gemeenten ook zijn, er vallen toch



Ria Hilhorst, gemeente Amsterdam

enkele belangrijke aspecten uit af te leiden die blijkbaar een rol spelen bij goed fietsbeleid:

1. Inhoud: er moet een goed fietsbeleidsplan liggen met een duidelijke agenda.
2. Politieke steun: als die er is, loopt het lekker.
3. Budget: om in ieder geval een deel van de agenda te kunnen uitvoeren.
4. Organisatorische inbedding: als het fietsbeleid goed is ingebed in de hele gemeentelijke organisatie, hoeft je als ambtenaar niet heen en weer te rennen om alle projecten in de gaten te houden.

Wanneer het gaat om de uitvoering valt uit de door *Alledaags werk* ingebrachte informatie af te leiden dat er verschillende soorten projecten zijn te onderscheiden en dat die alle vier hun eigen aanpak vergen:

- a. Zorg dat goede fietsvoorzieningen deel uitmaken van grote bouwprojecten: de nieuwe woonwijk en het geherstructureerde bedrijventerrein direct voorzien van adequate voorzieningen voor fietsers.
- b. Zorg dat grote infrastructurele projecten bestaande fietsverbindingen intact laten of zelfs verbeteren.
- c. Zorg dat de nodige fietsprojecten kunnen worden uitgevoerd met een eigen budget.
- d. Zorg dat fietsprojecten kunnen meeliften met andere infrastructurele projecten (onderhoud of herinrichting wegen, vernieuwing riolering, aanleg kabels, enzovoort).

#### Hoe nu verder?

Nadat was geanalyseerd wat er fout is gegaan binnen het project *Alledaags werk*, hoe de situatie in de vier gemeenten kon worden gekarakteriseerd en wat daaruit in het algemeen viel op te maken, volgde de onvermijdelijke vraag: hoe nu verder? In het evaluatiegesprek met alle betrokkenen viel opvallend vaak het begrip 'spoor-

boekje', dat Peter van Hoek introduceerde. Ook Ria Hilhorst en Ludo van Beckhoven waren van mening dat aan iets dergelijks behoefte is. Ze formuleerden het op vergelijkbare wijze: "De Nederlandse gemeentebtenaar heeft vooral baat bij een goede gereedheidskist met een handleiding voor wat je er allemaal mee kunt doen. Je hoeft de ambtenaar niet zozeer nieuw gereedschap aan te reiken - daarvan is al het nodige beschikbaar, denk aan de vele CROW-publicaties. Het Fietsberaad zou zich vooral moeten buigen over de kist zelf, waar dat gereedschap in moet: de indeling in vakjes en wat in welk vakje hoort, inclusief een beschrijving van wanneer, hoe en waarvoor je die hele kist kunt gebruiken."

Er moet worden nagedacht, zo werd eensgezind gesteld, over de samenhang tussen de dus al grotendeels bestaande (inhoudelijke) instrumenten en de nog grotendeels te ontwikkelen (procesmatige) handleidingen voor verstandige toepassing ervan. Peter van Dorst voegde daar nog aan toe: "Ik hecht er belang aan dat de brede aanhechting aan ruimtelijke ordening



Ludo van Beckhoven, gemeente Etten-Leur

en het integrale verkeers- en vervoersbeleid daarbij niet wordt vergeten."

Mede in het licht van zijn opmerking zal de gereedheidskist wat concretere vormen kunnen aannemen als hij wordt gekoppeld aan de hierboven onderscheiden projectsoorten: nieuwbouw, nieuwe grote infrastructuur, eigen fietsbeleid en meeliften.

De hoe-nu-verder-vraag leidde overigens aan het eind van het evaluatiegesprek ook tot wat opmerkelijke persoonlijke ontboezemingen van de *Alledaags-werk* ambtenaren. Ludo van Beckhoven, Peter van Dorst en Hans Veldscholten hebben alledrie een andere functie binnen hun gemeente aanvaard en Peter van Hoek stapt over naar de provincie.

# Hasselt, mobiliteitsbeleid met aandacht

De Belgische gemeente Hasselt is in Nederland vooral bekend vanwege het gratis busvervoer. In 1995 trad er een nieuwe bestuurscoalitie aan. Die inventariseerde het aantal verkeersknelpunten in de stad en kwam tot niet minder dan 725. De knelpunten vormden mede de basis voor een mobiliteitsplan, waarin fietsbeleid een vaste plaats kreeg.

*Tim Asperges (Langzaam Verkeer vzw, Leuven)*

Hasselt, 68.000 inwoners, hoofdstad en handels-, diensten- en onderwijscentrum van de Belgische provincie Limburg, ligt op 35 km van Maastricht. Hasselt is populair als winkelstad en trekt ook als vijfde grootste commerciële centrum van België dagelijks duizenden bezoekers. Er werken momenteel ongeveer 45.000 personen en 39.000 kinderen en jongvolwassenen volgen er onderwijs. Ongeveer 60% van hen woont buiten Hasselt.

De omvangrijke bezoekersstroom is de afgelopen decennia gepaard gegaan met een steeds toenemende verkeersdruk, die de aantrekkelijkheid van Hasselt zodanig heeft aangetast dat het aantal inwoners van de binnenstad in de jaren '80 en '90 geleidelijk afnam.

Er moest iets gebeuren.

In 1995 trad een nieuwe bestuurscoalitie aan die snel wilde weten wat er leefde rond verkeer en daarom hoorzittingen organiseerde in de wijken. Dat leverde maar liefst 725 knelpunten op die mede de basis vormden voor een integraal mobiliteitsplan dat aandacht besteedt aan verkeerscirculatie, autoparkeren, autovrije straten, P+R en fietsbeleid. De herinrichting van de kleine ring van Hasselt (de Groene Boulevard) vormt de ruggengraat voor de nieuwe stadsplanning. Maar het plan heeft vooral bekendheid gekregen omdat het leidde tot het invoeren van gratis busvervoer in 1997.

## Groene Boulevard

Enkele decennia geleden ging de Hasseltse binnenstad prat op een prachtige laan, die het centrum als groene gordel omarmde. De twee rijstroken werden gescheiden door rijen bomen, een lust voor elke wandelaar! Vanwege het steeds drukkere verkeer sneuvelde deze Groene Boulevard in de jaren zestig; het werd een stadsring met 2x2 rijstroken. Omdat ook deze kleine ring de wassende stroom verkeer niet voldoende kon opvangen,

werd vanaf de jaren '70 een grote ring rond de stad aangelegd.

De omslag in het denken halverwege de jaren '90 leidde tot herdefiniëring van de functie en herinrichting van de kleine ring. Terug naar af in feite: er kwamen weer twee eenrichtingsrijstroken en de vrijgekomen ruimte kwam voetgangers en fietsers ten goede. Sindsdien wordt de hele binnenstad weer omgordt door een negen meter brede wandelpromenade met een dubbele bomenrij. Het gewone autoverkeer is er ondergeschikt aan het openbaar vervoer; de bus is de nieuwe koning van de Groene Boulevard. Het doorgaande autoverkeer verloopt langs de grote ring.

## Parkeren in en om het centrum

Voor 2010 streeft Hasselt naar een parkeervrije binnenstad voor bezoekers, mede om een uitbreiding van het bewonersparkeren mogelijk te maken. Om de dominante rol van de auto in het stadsbeeld flink terug te schroeven, moet volgens het mobiliteitsplan een groot aantal parkeerplaatsen uit het stadscentrum verdwijnen. Sinds 1997 zijn inderdaad 400 parkeerplaatsen in de binnenstad geschrapt, een daling van 15%. Dit is echter ruimschoots gecompenseerd door de bouw van ondergrondse, betaalde parkeergarages (plus 800 plaatsen), een groot aantal gewone parkeerplaatsen bij de kleine ring en twee P+R-terreinen ter hoogte van de grote ring, waar men gratis kan parkeren en overstappen op gratis bussen. Over het succes van deze twee P+R-terreinen zijn de meningen verdeeld en cijfers ontbreken. In ieder geval blijkt het gebruik ervan onder druk te staan door de grote aantallen parkeerplaatsen nabij de kleine ring.

## OV: meer, beter en gratis

Voorwaarde voor een stringent parkeerbeleid is goed openbaar vervoer. Op verzoek van de stad investeerde



De Lijn fors in nieuwe bussen, werd het stadsnet uitgebreid van vier naar negen lijnen en verbeterde de dienstverlening, tot aan verwarmde wachtruimten met telefoon en een dynamisch informatiesysteem toe. De chauffeurs kregen een pr-opleiding. De piekfrequentie op het stadsnet werd verhoogd van eenmaal per uur naar eenmaal per kwartier. De pendeldienst die de Groene Boulevard volgt, heeft een vijfminutenfrequentie en een centrum-pendel verbindt elke tien minuten het station met de Grote Markt. Het streeknet behield een uurfrequentie. Als klap op de vuurpijl werd het gebruik van het busvervoer op het stadsnet gratis. Binnen de stadsgrenzen is ook het streeknet gratis, maar alleen voor Hasselenaars.

Doel van dit alles: meer reizigers in de bussen. Voor het stadsnet is dat gelukt. In 2001 maakten 3,7 miljoen reizigers er gebruik van, elf keer zoveel als in 1996. Het streeknet daarentegen vervoerde in 2001 10% minder reizigers



# t voor de fiets

dan in 1996: 330.000. Over de effecten op de modal split is weinig bekend. Een deel van de extra busreizigers nam vroeger de auto, maar het aantal dat voorheen liep of fietste is groter. Een derde deel betreft verplaatsingen die vroeger niet gemaakt werden. Het resultaat van dit alles: anno nu wordt in Hasselt ongeveer 4% van alle verplaatsingen, of delen daarvan, met de bus afgelegd.

## Fietsbeleid

Hoewel de fiets minder aandacht krijgt in de publiciteit heeft hij wel een vaste plaats in het mobiliteitsbeleid. Dat heeft de afgelopen jaren bijgedragen aan een toename van het fietsgebruik; momenteel wordt 12% van alle verplaatsingen in Hasselt per fiets gemaakt. Sinds 1995 zijn veel projecten uitgevoerd om het utilitaire en recreatieve fietsroutenetwerk uit te bouwen. Het is nu bijna voltooid. Langs de invalswegen zijn vrijliggende fietspaden de norm en het kruisen van de grote ring gebeurt systematisch ongelijkvloers. Belangrijke trekpleisters zijn van fietsstallingen voorzien en op twee plaatsen zijn gratis bewaakte stallingen gekomen, waar bezoekers gebruik kunnen maken van witte fietsen, steps en wandelwagentjes. De snelle realisatie van fietsvoorzieningen van hoge kwaliteit is vooral te danken aan een goede en structurele samenwerking tussen het Vlaams Gewest en de stad Hasselt. Beide wegbeheerders maken heldere afspraken over wie wat financiert en uitvoert. Zo neemt Hasselt het ontwerp en de studiekosten van fietspaden langs gewestwegen voor zijn rekening, op voorwaarde dat er een snelle uitvoering van de fietsinfrastructuur door het Vlaams Gewest plaatsvindt. Jaarlijks investeert de stad ongeveer 750.000 euro in fietsvoorzieningen. Dat is bijna net zoveel als het gratis busvervoer Hasselt kost.

## Diefstalpreventie en sensibilisatie

Hasselt beschikt over een preventiedienst die campagnes voert en folders uitbrengt over fietsdiefstal, fietsgraveeracties organiseert, gestolen fietsen terugzoekt, enz. De organisatie is in handen van de preventieambtenaar, die een en ander samen met acht

stadswachten uitvoert. Ook herstellen en recyclen zij fietsen, zelfs gestolen en weer teruggevonden fietsen die na zes maanden niet zijn opgehaald. Voortdurend worden acties op touw gezet om de mensen te motiveren meer gebruik te maken van de fiets. Zo kunnen fietsende shoppers in het kader van de actie *Met belgerinkel naar de winkel* meedoen aan een wedstrijd. Een 'autoluwe dag' is vooral geïnitieerd door de scholen. Dit initiatief voorziet in een scholencompetitie en in 2002 bood een groot bedrijf zijn werknemers op die dag een gratis ontbijt aan als ze met de fiets naar het werk kwamen.

## Roem en realiteit

Eén ding mag men niet vergeten. Het gratis busvervoer waarom Hasselt in Nederland vooral bekend is, bij sommigen wellicht zelfs beroemd is, vormt geen geïsoleerde maatregel, maar slechts een kleine schakel in een integraal mobiliteitsbeleid. Hasselt heeft de laatste jaren samen met de bewoners, De Lijn, wegbeheerders en bedrijven intensief gewerkt aan een nieuwe mobiliteitscultuur. Er konden snel veel zaken worden gerealiseerd, omdat het stadsbestuur als één blok achter zijn mobiliteitsvisie staat. Tot nu toe zit de echte winst nog niet in het terugdringen van de auto, die voor tweederde van alle verplaatsingen wordt gebruikt. De echte winst zit in de herwaardering van de publieke ruimte, de verbeterde beeldvorming rond openbaar vervoer en de herwaardering van het mobiliteitsdebat.



foto s: Langzaam Verkeer vzw

## Gratis openbaar vervoer ter discussie

In Nederland leidt het Hasseltse gratis busvervoer tot discussie. Vooral politici lijken voorstander van gratis openbaar vervoer, maar vakmensen niet zo. In Binnenlands Bestuur van 31 januari jl. legt de coördinator/programmamanager mobiliteit van de gemeente Maastricht, René Hogerheijde, uit waarom vrijwel alle middelgrote steden voor een andere oplossing hebben gekozen. Hij noemt als eerste het verschil in prijskaartje: in Hasselt werd maar ongeveer 10% van de jaarlijkse exploitatiekosten van 2 miljoen euro gedekt door reizigersopbrengsten; in Maastricht dekken die opbrengsten 37% van de 11 miljoen euro aan kosten. Nadat hij enkele meer principiële bezwaren tegen gratis openbaar vervoer heeft genoemd, plaatst Hogerheijde daar het Maastrichtse alternatief tegenover: "In Maastricht is gekozen voor 'hoogwaardig' (lees: stipt, vlot, regelmatig, frequent en betrouwbaar) openbaar vervoer, hetgeen - in combinatie met een stringent flankerend (parkeer)beleid - ertoe heeft geleid dat het aantal busreizigers in de vier jaar van 1999-2002 met 25% steeg, oftewel met ruim 2 miljoen reizigers (in 2002: 11 miljoen reizigers). Ruim 40% van de busreizigers in Maastricht geeft aan ook over een auto te beschikken! Voorts is gekozen voor een openbaarvervoersconcept van bundeling en strekking van lijnen, hetgeen bijdraagt aan een hoogfrequent openbaar vervoer op bepaalde plaatsen en een efficiënte lijnvoering. Op de HOV-as is zo'n 10 miljoen euro geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen (onder meer busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding). Aan de 'streng' - waar sprake is van hoogfrequent openbaar vervoer - heeft Maastricht gekozen voor functieverdichting. Anders gezegd: wonen, winkelen en werken in hoge dichtheden. Een dergelijk ruimtelijk beleid draagt in hoge mate bij aan een hoge openbaarvervoersconsumptie, zo blijkt. In Maastricht heeft openbaar vervoer een aandeel van zo'n 7% van alle verplaatsingen..."

# Autosnelweg of spoorlijn vaak barrière voor fiets

Om te voorkomen dat lokale fietsverbindingen verdwijnen bij de aanleg van bijvoorbeeld een nieuwe autosnelweg, zullen belanghebbenden op het juiste moment, tijdens de Tracéwetprocedure, hun bezwaren moeten indienen. Maar eigenlijk zou de rijksoverheid zich verplicht moeten voelen zélf na te gaan of het onderliggende wegennet al dan niet gehandhaafd dient te worden. Bij de besluitvorming daarover zou ze gebruik kunnen maken van een al in 1998 verschenen CROW-publicatie. Maar die lijkt niet verder te zijn gekomen dan de bureaula. Of lukt het tóch zonder verplichtingen en richtlijnen?

De aanleg of reconstructie van autosnelwegen, spoorlijnen en vaarwegen leidt vaak tot opheffing van bestaande lokale verbindingen. Dat is geen nieuw verhaal. Al in de periode van het Masterplan Fiets (1990-1997) werd geconstateerd dat lokaal verkeer, dat doorgaans korte verplaatsingen betreft, daardoor moet omrijden en dat de fiets dan vaak plaats moet maken voor de auto. Bij gebrek aan informatie en beoordelingscriteria komen deze consequenties vaak pas aan het licht nadat het infrastructurele project is voltooid. Wanneer je dan alsnog achteraf voorzieningen wilt treffen - een fiets-tunnel aanleggen bijvoorbeeld - is dat veel duurder dan wanneer ze van begin af aan onderdeel van het project vormen. Bovendien komen de kosten dan ten laste van budgetten voor lokale infrastructuur en niet van het veroorzakende project.

## Wisselgeld

Er wordt wel beweerd dat uitvoerders van grote infrastructurele projecten die in het betreffende gebied de nodige weerstand oproepen, soms bewust wat fietsvoorzieningen aanbieden als 'wisselgeld'. Volgens anderen is dat nonsens en worden dure fietstunnels juist bij voorkeur 'uit de projecten gepraat', om met het dan bespaarde geld extra geluidschermen te kunnen plaatsen, wat wettelijk wél verplicht is. Om die verplichting draait het nu juist. Het mooiste zou zijn als van de rijksoverheid ook werd geëist vooraf te bestuderen hoe en waar fietsers de dupe worden van grote infrastructurele ontwikkelingen. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en gefinancierd in het kader van het Masterplan Fiets, heeft een CROW-werkgroep daarom al in 1997 een methode ontwikkeld om te beoordelen of lokale verbindingen al dan niet moeten worden gehandhaafd wanneer een groot infrastructureel project deze wegen kruist. Deze methode, in 1998 gepubliceerd als CROW-publicatie 127: *Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur. Opheffen of handhaven?*, is bruikbaar tijdens de tracéstudie van grote infrastructurele projecten. Overigens kunnen dat ook projecten zijn aan secundaire wegen of stedelijke ringwegen waar doorsnijdingen van lokale verbindingen aan de orde zijn.

## Tijd voor beleid

In het *Eindrapport Masterplan Fiets* (1998) staat dat CROW-

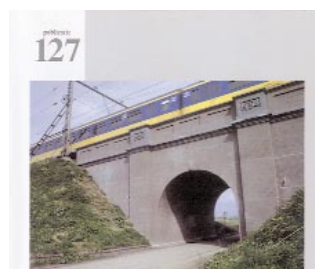


De aanleg van de HSL doorsnijdt de lokale verbindingsweg Breda - Etten-Leur.

publicatie 127 bedoeld is voor projectleiders bij Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en adviesbureaus. Nu, vijf jaar later, is de vraag echter wie er daadwerkelijk gebruikmaakt van de publicatie. Als je die vraag aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag stelt, word je eindeloos van het kastje naar de muur gestuurd. De CROW-publicatie is er niet bekend. Laat staan dat er een afdeling te vinden is waar iemand bezig is de publicatie in beleid om te zetten. Wel schrijft diezelfde overheid eind 2001 in het *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020* (NVVP, Deel A: *Kabinetsstandpunt*, paragraaf 3.1.5., pagina 41): 'De rijksoverheid is bij aanleg en beheer van het hoofdwegennet, railverbindingen en waterwegen medeverantwoordelijk voor het instandhouden en verbeteren van onderliggende routenetwerken voor fietsverkeer.' Hoewel dit NVVP op het laatste moment door de Tweede Kamer werd weggestemd, wordt verwacht dat een dergelijke passage terugkeert in het NVVP dat nu wordt geschreven. De juiste tijd dus om alsnog beleid te gaan maken.

## Minder somber

Vanuit hun eigen praktijkervaringen hebben Henk van de Wolfshaar (projectmanager bij Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland) en Willem Hombrink (provincie Gelderland) een heel wat minder sombere kijk op de doorsnijdingsproblematiek. Van de Wolfshaar, die destijds zelf in de CROW-



werkgroep zat, vindt publicatie 127 eigenlijk "wat te gedegen en al te analytisch voor de verbredingsstudies waarmee ik mij bezighoud". Hij gebruikt haar dan ook niet, evenmin als Hombrink, die geen groot liefhebber is van 'formele inbeddingen van ideeën'. Desondanks, zo zeggen beiden, besteden ze de nodige aandacht aan de

# sverkeer



barrièrewerking voor het onderliggende wegennet en dus ook voor fietsers. Van de Wolfshaar: "Bij alle verbredingsprojecten van wegen die op het ogenblik in mijn regio spelen, is het uitgangspunt dat alle verbindingen worden hersteld. Er wordt zelfs gekeken of de oude netwerken wel adequaat zijn. Om een voorbeeld te geven: de werkzaamheden aan de A2 tussen Utrecht en Den Bosch zullen in de toekomst in ieder geval één extra fietspad opleveren. En ja, of het er elders anders aan toe gaat, durf ik niet te zeggen. Misschien bij de aanleg van echt nieuwe infrastructuur."

Hombrink, projectmanager van grote provinciale infraprojecten, constateert dat het ook bij hem op een vergelijk-

bare manier goed kan gaan: "Binnen de Tracéwetprocedure krijgen lokale en regionale overheden de kans strategisch na te denken over de consequenties. Als je je hele netwerk kritisch beziet, kun je ook tot andere verlangens komen dan alleen het herstel van bestaande verbindingen. Van groot belang is wel dat je eventuele claims op tijd in de Tracéwetprocedure uitzet, want die heeft een heel rigide systematiek. Als je te laat komt met je claims, worden ze gezien als kostenverhogend en wordt het lastig om ze gehonoreerd te krijgen. Maar ben je op tijd, dan worden ze gezien als regionaal beleid, waarmee rekening gehouden dient te worden. Anders komt het rijk vervolgens zichzelf tegen bij de Raad van State. In gewonemensenwoorden: als alles nog kneedbaar is, moet je zorgen dat je erbij bent. Als belanghebbenden het echt willen, kunnen ze zich altijd aan tafel nestelen. En dan móet er geluisterd worden."

KE

## Aanpak fietsdiefstal

### Fietsberaad-advies aan BZK

Medio februari heeft de voorzitter van het Fietsberaad schriftelijk advies uitgebracht aan de voorzitter van de Plenaire IVP-werkgroep Aanpak fietsdiefstal van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het advies is gebaseerd op het rapport *Stand van zaken fietsregistratie, identificatie, handhaving*, dat het onderzoeksbureau Regioplan voor het beraad heeft opgesteld. De reden voor het advies is dat fietsdiefstal een belangrijke belemmering voor fietsgebruik vormt. Hoewel gemeenten kunnen bijdragen aan bestrijding van fietsdiefstal, is de effectiviteit van hun activiteiten sterk afhankelijk van randvoorwaarden die op landelijk niveau moeten worden geregeld. Daarbij vormen vooral mogelijkheden voor goede identificatie en registratie van gestolen fietsen harde voorwaarden voor effectieve handhaving.

De aanpak van fietsdiefstal is complex en vraagt inspanning en samenwerking van veel partijen. De bereidheid daartoe is bij velen momenteel groter dan ooit. Het is volgens het Fietsberaad aan het ministerie van BZK, primair verantwoordelijk voor integraal veiligheidsbeleid, te voorkomen dat dit kansrijke moment onbenut voorbijgaat. Tot nu toe kent de breed en divers samengestelde IVP-werkgroep geen duidelijke projectleiding en evenmin een heldere planning. De inzet is gericht op kleine stapjes vooruit en het benutten van mogelijkheden die zich voordoen. Het moment lijkt daar om deze werkwijze te veranderen. Het Fietsberaad geeft daartoe een tweeledig advies:

- Ontwikkel een duidelijke visie op wat de uiteindelijk gewenste situatie moet zijn, hoe het totale systeem dan moet werken en hoe de verschillende onderdelen en activiteiten in dat geheel moeten passen.
- Zet meer sturing (inclusief een krachtiger organisatie) op de activiteiten die - redenerend vanuit een einddoel - aantoonbaar essentieel zijn.

## Toezending Fietsverkeer

NOB

Het Fietsberaad stuurt dit magazine aan:

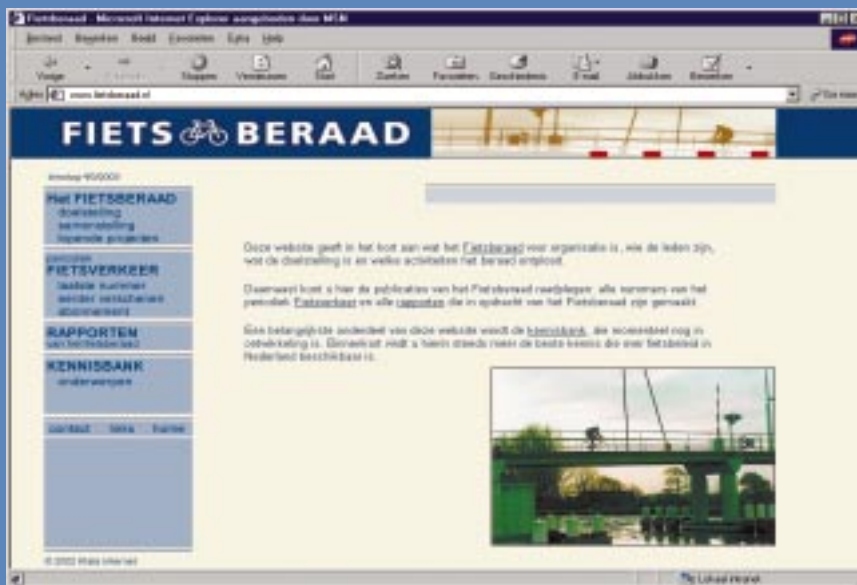
- (Fiets)beleidsambtenaren, hoofden verkeer en vervoer en portefeuillehouders bij gemeenten, kaderwetgebieden en provincies
- Gemeentelijke raadscommissies en provinciale statencommissies Verkeer en Vervoer
- Verkeersadviesbureaus
- Relevante opleidingsinstituten
- Kaderleden van de Fietsersbond
- Andere 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.

Om ons adressenbestand zo goed mogelijk op orde te houden stellen wij het op prijs dat u veranderingen in uw adresgegevens aan ons doorgeeft. U kunt daartoe de achterzijde van deze bon invullen. U kunt deze bon eveneens gebruiken indien u een voorstel heeft voor een nieuw adres, als u geen prijs stelt op toezending van volgende nummers van dit magazine of als u voorgaande nummers toegezonden wilt krijgen (zo lang de voorraad strekt).

# www.fietsberaad.nl

De website van het Fietsberaad is sinds kort in de lucht. Op [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl) valt te lezen wat het Fietsberaad is, hoe het is samengesteld, wat het behoort te doen en wat het doet. Verder bevat de site alle nummers van *Fietsverkeer*, evenals alle rapporten die in opdracht van het Fietsberaad zijn gemaakt, soms in de vorm van een samenvatting. Het Fietsberaad wil dat de website naast deze informatie iets extra's biedt voor degenen voor wie het beraad primair is ingesteld: ambte-

naren, adviseurs en onderzoekers die bij verkeersbeleid zijn betrokken. Dat extra's, een kennisbank, is nog in ontwikkeling. Er wordt gewerkt aan een toegankelijk systeem, waarin alle kennis over fietsbeleid in Nederland is verzameld. Met 'kennis' bedoelen we iets anders dan 'informatie'. Het gaat er niet om dat er in de kennisbank 'veel' te vinden is, maar 'het beste dat er beschikbaar is'. De voorbereidingen voor een stevige eerste vulling van de kennisbank vergen nog wel enkele maanden.



## colofon

### FIETS BERAAD

maart 2003 - nummer 5

*uitgave:* Fietsberaad  
*verschijning:* driemaal per jaar  
*oplage:* 4.500 ex. (eenmalig)  
*redactie:* coördinator Fietsberaad, m.m.v. Karin Evers, Paul Kattestaart  
*vormgeving en productie:* Klats publiciteit, Delft  
*fotografie:* Stef Breukel, Delft (tenzij anders, bij de foto, vermeld)

*redactieadres:*  
Fietsverkeer / Fietsberaad  
Postbus 37, 6710 BA Ede

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](mailto:welleman@fietsberaad.nl)

[www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

## FIETS 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

<input type="checkbox"/> Mijn gegevens zijn niet juist.	ACHTERNAAM	
	VOORVOEGSEL(S)	
<input type="checkbox"/> Nieuw in bestand op te nemen adres.	VOORLETTER(S)	M/V
	FUNCTIE	
<input type="checkbox"/> Ik wens uit het adressenbestand te worden verwijderd.	ORGANISATIE	
	POSTADRES	
	POSTCODE	
<input type="checkbox"/> Ik wil alsnog een exemplaar ontvangen van voorgaande nummers, te weten:	PLAATS	
	TELEFOONNUMMER	