

De invloed van het collegeprogramma op fietsbeleid



Het Fietsberaad is medio 2001 opgericht en vooralsnog voor vijf jaar aan de slag gegaan. Het beraad opereert zelfstandig, onafhankelijk en kritisch en komt vijf à zes keer per jaar bijeen.

Doelstelling

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

Het Fietsberaad is een groep verkeersdeskundigen, voornamelijk werkzaam bij gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en adviesbureaus. Het secretariaat is ondergebracht bij CROW, kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

Leden van het beraad

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

De invloed van het collegeprogramma op fietsbeleid

Inhoud

Voorwoord

1	Inleiding en doel van het onderzoek	7
1.1	Inleiding	
1.2	Uitvoering van het onderzoek	
1.3	Leeswijzer	
2	Fietsbeleid in collegeprogramma's	9
2.1	Collegeprogramma's in het kort	
2.1.1	<i>Omvang en indeling van collegeprogramma's</i>	
2.1.2	<i>Thema's</i>	
2.2	Doelstellingen in collegeprogramma's	
2.2.1	<i>Trapsgewijs uitwerken van de visie</i>	
2.2.2	<i>Doelstellingen</i>	
3	De doorwerking van collegeprogramma's in beleid	15
3.1	Rol en bekendheid van het collegeprogramma	
3.2	De uitvoering van het collegeprogramma	
3.3	Formulering van tekstpassages	
4	Beschouwing en conclusie	20
4.1	Vorming van het gemeentelijke fietsbeleid	
4.2	Conclusie	
	Bijlage 1	
	Onderzoeksvragen en selectie gemeenten	24
	Bijlage 2	
	Telefonisch geïnterviewde personen	25
	Bijlage 3	
	Overzicht van de letterlijke tekstpassages uit de collegeprogramma's	26

Voorwoord

Voor u ligt Publicatie nummer 1 van het Fietsberaad.

Het Fietsberaad heeft als doelstelling de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies (en bijgeval hun bestuurders en beslissers) en medewerkers van adviesbureaus te helpen voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Vakmensen vormen dus de belangrijkste doelgroep van het beraad. Vakmensen kunnen echter nog zo goed toegerust en gemotiveerd zijn, de effectiviteit van hun inspanningen zal groter zijn als 'de politiek' hen de ruimte biedt en ondersteunt. De gemeenteraadsverkiezingen van 6 maart 2002 vormden voor het beraad een goede aanleiding voor een eerste oriëntatie op de manier waarop lokale bestuurders en beslissers aandacht besteden aan fietsbeleid.

In opdracht van het Fietsberaad heeft het onderzoeksbureau Research voor Beleid 'fietsrelevante' teksten uit 25 gemeentelijke collegeprogramma's voor de raadsperiode 1998-2002 geïnventariseerd. Vervolgens is aan wethouders en ambtenaren van de betreffende gemeenten en kaderleden van de lokale afdelingen van de Fietsersbond gevraagd wat ze aan die teksten hebben gehad, wat ze ermee hebben gedaan en op welke wijze deze doorwerken in het gemeentelijke beleid. De uitkomsten van het onderzoek kunnen vooral worden gebruikt op lokaal niveau, waar fietsen vaak de belangrijkste vervoerwijze is, bijvoorbeeld om invloed uit te oefenen op de inbreng van teksten bij de onderhandelingen over de nieuwe collegeprogramma's voor de periode 2002-2006. Vandaar deze publicatie, een integrale versie van de rapportage van Research voor Beleid.

Deze publicatie is de eerste in een reeks. Een reeks die het Fietsberaad naast het magazine Fietsverkeer een tweede mogelijkheid biedt om resultaten van onderzoek toegankelijk te maken voor zijn doelgroepen. In een aantal gevallen zal een publicatie, net als bij deze nummer 1, vrijwel overeenkomen met de versie van het bureau dat de betreffende opdracht heeft uitgevoerd. Dan gaat het slechts om een ander jasje, alleen gestoomd en geperst. Soms zal een bewerkelijker slag nodig zijn om een onderzoeksrapport om te vormen tot een voor de doelgroepen helder verhaal.

Ik vertrouw erop dat deze publicatie een nuttige bijdrage kan leveren aan een stevige verankering van fietsbeleid in de collegeprogramma's 2002-2006.

Dick Buursink, voorzitter Fietsberaad

1 Inleiding en doel van het onderzoek

1.1 Inleiding

De gemeenteraadsverkiezingen van 6 maart 2002 vormen voor het Fietsberaad aanleiding het project 'Verkiezingen' uit het werkplan op te pakken. Dit project kan een opstap zijn voor een meer omvattend project dat zich richt op de bredere problematiek van beïnvloeding van lokaal beleid voor fietsverkeer, om fietsbeleid een sterke plaats te geven in het gemeentelijke beleid. In dit verband heeft het Fietsberaad behoefte aan inzicht in de kenmerken van fietsbeleid zoals dat is uitgewerkt in diverse gemeentelijke collegeprogramma's.

1.2 Uitvoering van het onderzoek

Teneinde dit inzicht te genereren, heeft Research voor Beleid een onderzoek uitgevoerd dat was opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- inventarisatie van tekstpassages over fietsbeleid in collegeprogramma's;
- interviews met wethouders, ambtenaren en leden van de Fietsersbond;
- analyse en rapportage.

In het onderzoek zijn 25 gemeenten betrokken geweest. Hierbij was een selectiecriteria dat in de gemeente een afdeling van de Fietsersbond actief is. Dit maakt het namelijk mogelijk een beeld te krijgen van het fietsbeleid zowel vanuit de gemeentelijke visie als vanuit een partij die het beleid kritisch volgt. Naast de tien grootste gemeenten van Nederland zijn vijftien andere gemeenten geselecteerd op basis van de notitie¹ 'De fiets in collegeprogramma's' van de Fietsersbond en de 'Fietsbalans'. Uiteindelijk zijn de volgende gemeenten bij de eerste fase van het onderzoek betrokken: Almere, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Assen, Breda, Delft, Den Haag, Deventer, Eindhoven, Enschede, Groningen, Haarlem, Helmond, Hengelo, Maastricht, Meppel, Nieuwegein, Nijmegen, Rotterdam, Schiedam, Tilburg, Utrecht, Veenendaal en Zwolle.

Bijlage 1 bevat de onderzoeksvragen en geeft informatie over de selectiemethode.

Van de genoemde 25 gemeenten zijn de collegeprogramma's opgevraagd. Het bleek in sommige gevallen moeilijk om collegeprogramma's boven tafel te krijgen. Dit is opmerkelijk, omdat het programma gezien kan worden als de rode draad voor vier jaar gemeentebestuur. Zelfs de afdelingen Bestuursondersteuning hadden soms moeite het programma te achterhalen en wisten niet altijd of het wel openbaar was. Dit leidt tot de vraag of collegeprogramma's wel leidend zijn voor het dagelijks handelen. Op deze vraag wordt in hoofdstuk 3 ingegaan.

De onderzoeker heeft de collegeprogramma's geheel doorgenomen. Bij de bestudering is de nadruk gelegd op de paragrafen 'Parkeren', 'Verkeer en vervoer', 'Ruimtelijke ordening', 'Gezondheid', 'Onderwijs', 'Allochtonen' en 'Toerisme en recreatie'. De gevonden passages zijn ingevoerd in een database, waarbij de volgende zaken geregistreerd zijn:

- gemeente;
- samenstelling college;
- bronvermelding (collegeprogramma);
- letterlijke passage;
- korte typering passage in steekwoorden.

In de tweede fase van het onderzoek zijn 47 telefonische interviews afgenomen met wethouders, ambtenaren en contactpersonen van de Fietsersbond. Per gemeente zijn gemiddeld twee interviews gevoerd. Bijlage 2 geeft een overzicht van de geïnterviewde personen.

¹ De fiets in het collegeprogramma, De Fietsersbond, Utrecht, 2001

Het onderzoek is afgesloten met een analyse van de gegevens die voortgekomen zijn uit de bestudering van de collegeprogramma's en de telefonische interviews.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de collegeprogramma's. De omvang en de indeling van de programma's wordt behandeld. Daarna zijn de onderwerpen die in de fietsrelevante passages naar voren komen uitgelicht. In de tweede paragraaf is dieper op de tekstpassages ingegaan. Inzicht wordt geboden in de manier waarop doelstellingen naar voren komen. Hoofdstuk 3 beschrijft de rol en bekendheid van het collegeprogramma. Tevens wordt aangegeven in hoeverre de doelstellingen uit het collegeprogramma zijn gehaald. De wijze van formuleren van de passages over fietsbeleid krijgt hierbij extra aandacht. Het laatste hoofdstuk geeft de plaats van het collegeprogramma tussen andere beleidsdocumenten aan. De eerste paragraaf geeft schematisch de positie van het collegeprogramma tussen andere voor fietsbeleid relevante documenten aan. In de tweede paragraaf worden aan de hand van conclusies aandachtspunten naar voren gebracht die interessant zijn voor belangenorganisaties.

2 Fietsbeleid in collegeprogramma's

Dit hoofdstuk behandelt de positie en de vorm van fietsrelevante passages in de collegeprogramma's van de 25 onderzochte gemeenten. Er wordt ingegaan op de vorm en inhoud van het collegeprogramma en de mate van concreetheid van de opgenomen doelstellingen.

2.1 Collegeprogramma's in het kort

2.1.1 *Omvang en indeling van collegeprogramma's*

Gemeenten hanteren verschillende benamingen voor het collegeprogramma, zoals collegewerkprogramma, programmakkoord, kernakkoord en werkprogramma.

Wat is een collegeprogramma?

De gemeenteraadsverkiezingen leiden tot een nieuwe gemeenteraad. De collegepartijen stellen het collegeprogramma vast. Dit collegeprogramma geeft tenminste de hoofdlijnen aan van het beleid dat de komende raadsperiode wordt gevoerd en laat zien op welke manier de samenwerkende fracties dit beleid denken te realiseren. Het is de bedoeling dat het college op basis van het collegeprogramma werkt.²

De onderzochte collegeprogramma's verschillen sterk van omvang. Het collegeprogramma van de gemeente Assen bestaat bijvoorbeeld slechts uit acht pagina's, terwijl het programma van de gemeente Tilburg 45 pagina's telt. De overige collegeprogramma's zijn grofweg onder te verdelen in twee groepen die rond de vijftien of rond de dertig pagina's tellen (zie onderstaande tabel).

Het aantal pagina's waaruit het collegeprogramma bestaat

<i>Aantal pagina's</i>	<i>Gemeenten</i>
5 à 10	Assen
11 à 15	Almere, Breda, Nijmegen, Veenendaal
16 à 20	Apeldoorn, Enschede, Haarlem, Zwolle
21 à 25	–
26 à 30	Deventer, Eindhoven
31 à 35	Amsterdam, Delft, Den Haag, Groningen, Helmond, Meppel, Rotterdam, Schiedam
> 35	Arnhem, Hengelo, Maastricht, Nieuwegein, Tilburg, Utrecht

Collegeprogramma's bestaan uit meerdere hoofdstukken. De indeling verschilt per gemeente. Fietsrelevante passages komen het meest voor in hoofdstukken of paragrafen met de naam 'Verkeer en vervoer' of 'Mobiliteit'. Paragrafen 'Verkeer en vervoer' zijn ingebed in hoofdstukken met namen als 'Een duurzame leefomgeving' (gemeente Eindhoven) en 'Een veilig en schoon Schiedam' (gemeente Schiedam). Fietsbeleid is ook terug te vinden in hoofdstukken als 'Veiligheid', 'Ruimtelijke ordening', 'Recreatie en toerisme' en 'Milieu'.

Zes gemeenten plaatsen alle items over fietsbeleid in de paragraaf 'Verkeer en vervoer (en waterstaat)'. Zes andere gemeenten plaatsen de passages ook in één hoofdstuk, maar onder een andere benaming. Een voorbeeld daarvan is de gemeente Rotterdam die fietsrelevante passages in het hoofdstuk 'Duurzame stad' plaatst. Alle overige gemeenten hebben fietsrelevante passages over meerdere hoofdstukken verspreid staan. Dit kan betekenen dat

² De gemeente verkend, N.C. Duchateau en K.J. Lok, Stenfert Kroese, Culemborg, 1993, pag. 83

een item als 'Veilige fietsroutes naar scholen' wordt geplaatst in het hoofdstuk 'Verkeer en vervoer', zoals de gemeente Helmond heeft gedaan, maar ook terug te vinden is bij onderdelen als 'Veiligheid' (gemeente Haarlem) of 'Onderwijs' (gemeente Nieuwegein).

De inrichting van een gemeentelijke organisatie leidt er soms toe dat passages over fietsverkeer over meerdere hoofdstukken verdeeld zijn. Dit betekent ook dat de verantwoordelijkheid verdeeld is over meerdere afdelingen of diensten. Voor leden van de Fietsersbond is dit van belang, omdat zij bij meerdere afdelingen of diensten over het fietsbeleid in gesprek kunnen gaan.

Financiële onderbouwing

De financiële onderbouwing van het collegeprogramma varieert. Sommige gemeenten besteden een apart hoofdstuk aan financiën, zoals Breda, Delft en Veenendaal. Andere gemeenten besteden hieraan in een bijlage aandacht, zoals Amsterdam en Arnhem. De gemeente Nijmegen besteedt in haar collegeprogramma geen aandacht aan de financiële aspecten van beleid. Opmerkelijk is dat Breda fietsverkeer alleen maar in het financiële hoofdstuk vermeld heeft.

De invulling van de financiële onderbouwing is niet altijd even gedetailleerd. Soms worden er enkel aandachtspunten weergegeven, een andere keer staan er bedragen genoemd die de verdeling tussen de sectoren weerspiegelen. Bij dergelijke notities wordt aan fietsbeleid nauwelijks tot geen aandacht besteed. Een uitzondering is Hengelo. Zij geeft per paragraaf een indicatie van de extra structurele lasten en waaruit deze betaald dienen te worden. Over het algemeen wordt er niet of nauwelijks aangegeven hoeveel middelen ongeveer besteed zullen worden binnen welke beleidsvelden.

2.1.2 Thema's

In de voorgaande paragraaf is een aantal hoofdstukken vermeld waarin fietsrelevante teksten voorkomen. In elk hoofdstuk is een aantal belangrijke thema's te onderscheiden waar gemeenten hun activiteiten op richten.

In het hoofdstuk 'Verkeer en vervoer' zijn het verbeteren en uitbreiden van (on)bewaakte fietsenstallingen en het realiseren van een goed fietsroutenetwerk veel voorkomend. Meerdere gemeenten geven aan zich in te zetten om meer fietsenstallingen te plaatsen. Soms wordt gekozen voor bewaakte fietsenstallingen, een andere keer is er extra aandacht voor fietssteunen, om beschadigingen aan fietsen te voorkomen. Bijna alle gemeenten schrijven dat zij zich willen inzetten voor het verbeteren en/of uitbreiden van het aantal fietspaden in hun gemeente. Een enkele gemeente overweegt korte en snelle routes naar het stadscentrum in te voeren. Deze worden ook wel 'non-stopfietsroutes' of 'hogesnelheidsfietspaden' genoemd.

De meest genoemde thema's in collegeprogramma's zijn het opstellen of uitvoeren van bepaalde fietsrelevante beleidsstukken, het aanleggen of verbeteren van fietspaden, het uitbreiden of verbeteren van fietsenstallingen, het oplossen van gevaarlijke knelpunten en het invoeren van verblijfsgebieden (30-kilometerzones). De volgende tabel laat zien hoe vaak deze onderwerpen aan bod zijn gekomen in de collegeprogramma's. 'Kwalitatief' staat in de tabel voor het verbeteren van de kwaliteit de fietspaden of -stallingen. 'Kwantitatief' staat voor het uitbreiden ervan. Wanneer er 'beide' staat, betekent dit dat de gemeente zich zowel op de kwalitatieve als de kwantitatieve aspecten van de fietspaden en -stallingen richt.

2.2 Doelstellingen in collegeprogramma's

Het college van burgemeester en wethouders beschrijft in het collegeprogramma zijn visie en activiteiten voor de komende raadsperiode. Hieronder wordt ingegaan op de manier waarop het college zijn visie uitwerkt in uitgangspunten en doelstellingen. Daarnaast is er aandacht voor de mate waarin de te ondernemen activiteiten concreet worden benoemd.

2.2.1 *Trapsgewijs uitwerken van de visie*

Het merendeel van de gemeenten beschrijft haar algemene visie in de inleiding van het collegeprogramma. In tweederde van de onderzochte collegeprogramma's wordt de in de inleiding genoemde visie per hoofdstuk herhaald en aan de hand van een thema verder uitgewerkt. De visie is veelal gelaardeerd met termen als duurzaamheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. De onderstaande tabel geeft de visies op verkeer van een aantal gemeenten weer. Alleen de gemeenten die hun visie expliciet naar voren brengen, zijn in de tabel opgenomen.

De visie van de gemeente zoals vermeld in het hoofdstuk over verkeer	
Gemeente	Visie
Amsterdam	Verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid.
Apeldoorn	Op basis van de toekomstvisie 'Apeldoorn 2020 steeds groen' en de notities en visies op onderdelen van het verkeersbeleid zal in het eerste jaar van deze bestuursperiode een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid voor de kortere en langere termijn worden opgesteld. Daarbij gaat de verkeersveiligheid boven doorstroming.
Deventer	Duurzame mobiliteit.
Eindhoven	Afstanden tot 7 kilometer zouden in de stad met de fiets en het openbaar vervoer sneller moeten kunnen worden afgelegd dan met de auto. De ritkosten van het openbaar vervoer in de stad zouden moeten opwegen tegen de parkeerkosten van de auto's. Een omslag is noodzakelijk om bereikbaarheid, leefbaarheid en terugdringen milieubelasting te bereiken.
Enschede	Wie in (het centrum van) de stad moet zijn, moet er kunnen komen, en wie er niet hoeft te zijn, moet er omheen kunnen.
Groningen	Bereikbaarheid en leefbaarheid moeten in goede balans met elkaar worden gebracht.
Helmond	Het uitgangspunt is daarbij een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem in Helmond.
Maastricht	Verbeteren van het milieu- en mobiliteitsbeeld.
Meppel	Dit plan is gebaseerd op de volgende aspecten: <ul style="list-style-type: none">• Duurzaam veilig;• terugdringen automobilititeit;• goede bereikbaarheid en doorstroming;• voldoende parkeervoorzieningen.
Nieuwegein	Binnen de mogelijkheden die het rijksbeleid, het provinciale beleid en het regionale beleid bieden, zal het autogebruik beperkt en de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt worden.
Schiedam	Zo ook op milieuterrein, waar nog een lange weg te gaan is, maar waarbij alle kleine beetjes helpen en een 'goed voorbeeld, goed doet volgen'.

De gemeenten die in bovenstaande tabel niet zijn genoemd, geven hun visie op fietsbeleid niet expliciet weer in de hoofdstukken waarin fietsrelevante teksten zijn opgenomen. De meeste beginnen met concrete doelstellingen die zij in de raadsperiode willen uitvoeren. Een enkele gemeente maakt een extra stap tussen visie en concrete doelstellingen. Zij geeft

uitgangspunten weer die een verbinding dienen te zijn tussen de abstracte visie en de concrete doelstellingen. Een voorbeeld hiervan is de gemeente Helmond. Zij streeft 'een duurzaam, veilig verkeers- en vervoerssysteem' na. Hierbij richt zij zich op 'beheersing van de groei van de automobiliteit en het terugdringen van vermijdbaar autogebruik door gebruik van met name het openbaar vervoer en fiets'. Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in projecten, zoals het ontwikkelen van een nota fietsbeleid. Zwolle geeft ook heel expliciet haar visie en de bijbehorende activiteiten weer. Per hoofdstuk vermeldt zij eerst het 'Kader voor visieontwikkeling' en laat hier steeds 'Bouwstenen voor uitwerking programma' op volgen.

Opmerkelijk is hoe expliciet en duidelijk Schiedam haar algemene visie, uitgangspunten en activiteiten per hoofdstuk weergeeft. Het college van burgemeester en wethouders laat duidelijk zien wat de achterliggende motivatie is van de beoogde activiteiten. In de inleiding van hoofdstuk 4 'Een veilig en schoon Schiedam' valt de algemene visie op de thema's 'veilig' en 'schoon' te lezen:

"Omdat een beter functionerende stad ook veronderstelt dat deze veilig en schoon is, zal extra inzet plaatsvinden op het terrein van sociale veiligheid, de verkeersveiligheid, beheer en onderhoud, alsook op verbetering van de milieukwaliteit. (...)

Zo ook op milieuterrein, waar nog een lange weg is te gaan, maar waarbij alle kleine beetjes helpen en 'goed voorbeeld, goed doet volgen.' (...) Verder waar mogelijk reparatie en hergebruik van goederen, gebruik van ecostrroom en het bevorderen van (veiliger) fietsverkeer in de stad."

De gemeente geeft vervolgens de uitgangspunten weer:

"Fietsroutes worden regelmatig op veiligheid en de stand van zaken van het onderhoud getoetst. Op doorgaande fietsroutes, grotere kruispunten en minirotondes en bij verkeerslichten krijgt de fiets voorrang. Voorts komen er meer fietsstallingen: bewaakt en onbewaakt, bij OV-haltes en in de binnenstad. Verkeersdrempels worden fietsvriendelijk en er komen meer tweerichtingsfietspaden (uitgangpunt 30)."

De uitgangspunten worden verder uitgewerkt in projecten.

"Verkeerslichten zullen op 'fietsvriendelijk functioneren' worden gescreend, terwijl op minirotondes, in lijn met het landelijk beleid ten aanzien van 'Duurzaam veilig', de fietser meegaat in de voorrang. De mogelijkheden voor tweerichtingsfietspaden worden geïnventariseerd en, waar mogelijk en veilig, in de uitvoering van geplande en eventuele nieuwe werken meegenomen. Na ingebruikname van de stalling op het Stadsersf, de uitbreidingen bij de Koemarkt en de carpoolplaats aan de Sporthalstraat, zijn in de Fietsnota een stalling aan de Kreupelstraat, bij de metrostations en in diverse buurten voorzien. De behoefte aan fietsklemmen bij overige haltes van het openbaar vervoer zal worden verkend. Allemaal maatregelen en voorzieningen om het fietsgebruik te bevorderen, maar ook om het 'wildparkeren' van fietsen verder tegen te gaan."

Apeldoorn haalt visie en activiteiten minder duidelijk uit elkaar. Zij vermeldt:

"Uit oogpunt van leefbaarheid zal het invoeren van 30-km-limiet in verblijfsgebieden met kracht ter hand worden genomen."

De term 'leefbaarheid' geeft de achterliggende visie van de gemeente aan. Het invoeren van de 30-km-limiet is de activiteit waarmee de gemeente 'leefbaarheid' poogt te bereiken. Het invoeren van 30-km-zones wordt gezien als een verbetering van de veiligheid voor fietsers.

Opmerkelijk is dat Delft in haar doelstellingen vermeldt dat zij ernaar streeft in de loop van deze raadsperiode weer het predikaat 'beste fietsstad van Nederland' te krijgen. Zij gebruikt het predikaat hierbij als stimulans voor beter fietsbeleid. Zij heeft tevens als enige gemeente in haar collegeprogramma vermeld gebruik te maken van de inventarisatie van de Eerste Nederlandse Fietsers Bond (ENFB; tegenwoordig de Fietsersbond) om knelpunten in het fietsroutenetwerk te achterhalen.

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de meeste gemeenten een duidelijk onderscheid maken tussen hun visie op het beleid dat in de komende raadsperiode gevoerd dient te worden en de wijze waarop zij de visie willen verwezenlijken. Voor organisaties als de Fietzersbond is het expliciet benoemen van de visie interessant. De visie is immers breder dan de bijbehorende uitwerkingen. Dit kan betekenen dat de organisatie op basis van de visie aanspraak kan maken op uitvoering van bepaalde projecten die niet in het collegeprogramma zijn benoemd, maar wel behoren tot de visie.

2.2.2 Doelstellingen

De gemeenten geven in de collegeprogramma's weer waar zij zich binnen hun raadsperiode op willen richten. Deze doelstellingen verschillen in de mate waarin zij concreet zijn gemaakt. Over het algemeen zijn ze tamelijk abstract, zoals blijkt uit de volgende voorbeelden:

“Het aantal fietsen- en bromfietsenstallingmogelijkheden wordt uitgebreid. Ook hiervoor geldt dat zoveel mogelijk bovengronds of ondergronds wordt gestapeld. De kwaliteit van de stallingmogelijkheden wordt verbeterd.” (Eindhoven)

“Voor de korte termijn stellen we als prioriteit dat de belangrijkste knelpunten in het fietsroutenetwerk worden aangepakt. Hierbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de inventarisatie die door de ENFB is gemaakt.” (Delft)

“Het overleg met organisaties op het gebied van verkeer en vervoer zal een meer gestructureerde en gemeenschappelijke vorm krijgen.” (Deventer)

De genoemde doelstellingen geven richting, maar laten duidelijk ruimte over voor de uitvoering. Het voorbeeld van Schiedam in de vorige paragraaf is van een ander kaliber. In het programma staat bijvoorbeeld duidelijk op welke plaatsen stallingen zullen komen en welke vervolgstappen de raad in gedachten heeft. Maastricht stelt een meetbare doelstelling, waarbij het echter niet duidelijk is welk belang het college van burgemeester en wethouders hecht aan fietsverkeer:

“Vergroten van het aandeel milieuvriendelijke verplaatsingen (openbaar vervoer, langzaam verkeer) t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen in Maastricht tot 50 procent in het jaar 2010.” (Maastricht)

Ook Breda maakt gebruik van een (in financieel opzicht) concrete doelstelling. Het is echter onduidelijk waar het beschikbare geld aan uitgegeven dient te worden. De gemeente werkt de doelstelling in het collegeprogramma niet verder uit in duidelijk omschreven, uitvoerbare activiteiten.

“Het reguliere volume voor infrastructuur en buitenruimte voor de bestaande stad worden voor het jaar 2002 aangevuld met f 4 mln.” (Breda)

Uit de interviews komt naar voren dat de bovengenoemde splitsing tussen meer en minder concrete passages gedeeltelijk verklaard kan worden door het vormen van politieke consensus. In sommige gevallen beperken gemeenten zich tot het melden van algemeenheden, omdat men slechts duidelijk wil maken dat er aan gewerkt zal worden. Een enkele keer is een college specifiek omdat zij haast wil maken met het verbeteren van een bepaalde situatie.

Over het algemeen kan gezegd worden dat gemeenten hun doelstellingen in het collegeprogramma niet expliciet uitwerken, maar ruimte overlaten voor de invulling van het beleid. Ambtenaren geven aan deze 'speelruimte' prettig te vinden. Ook voor belangenorganisaties zijn duidelijke doelstellingen die ruimte voor invulling overlaten interessant. Dit maakt het soms mogelijk nieuwe projecten te introduceren binnen het bestaande collegeprogramma.

3 De doorwerking van collegeprogramma's in beleid

In dit hoofdstuk wordt de rol van het collegeprogramma in het gemeentelijk beleid belicht. In de eerste paragraaf wordt gekeken naar de rol en bekendheid van het programma bij ambtenaren en respondenten van de Fietsersbond. Paragraaf 2 biedt inzicht in de doorwerking van de doelstellingen zoals zij in het collegeprogramma beschreven staan. De derde paragraaf behandelt de rol die formulering van tekstpassages speelt: is het belangrijk om concrete doelstellingen te formuleren of heeft men juist behoefte aan breder interpreteerbare doelstellingen?

3.1 Rol en bekendheid van het collegeprogramma

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is het collegeprogramma het uitgangspunt van gemeentelijk beleid tijdens een raadsperiode. Ondanks deze leidende functie wordt het programma door de voor fietsbeleid verantwoordelijke ambtenaren niet veelvuldig ingezien. Dit is logisch, want zo verklaart een enkele ambtenaar: *“Dit is mijn dagelijks werk.”* Ambtenaren zijn ervan overtuigd het collegeprogramma niet te hoeven nalezen, omdat zij bekend zijn met de inhoud.

Daarbij komt dat het collegeprogramma wordt uitgewerkt in beleidsnota's en uitvoeringsplannen. Op het moment dat die stap is gemaakt en men zich daarbij aan het collegeprogramma houdt, verdwijnt het collegeprogramma naar de achtergrond.

Hoe verloopt de uitwerking van het collegeprogramma in beleid?

Na de raadsverkiezingen stelt het college een collegeprogramma vast. Dit programma wordt vervolgens uitvoerig behandeld in deelnota's, bijvoorbeeld een fietsnota. In deze nota worden de uitgangspunten van het collegeprogramma uitgewerkt, maar gaat men nog niet op details in. Dit gebeurt in de uitvoeringsplannen. In deze plannen vermeldt de gemeente doorgaans:

- wat zij wil bereiken;
- op welke manier zij dit wil bereiken;
- wanneer zij van plan is de activiteiten uit te voeren;
- met welke middelen de activiteiten gefinancierd dienen te worden;
- en wie verantwoordelijk is voor (de controle op) de uitvoering.

Een ambtenaar geeft de rol van het collegeprogramma als volgt weer: *“Het collegeprogramma levert een belangrijke bijdrage (aan het fietsbeleid). Het werkt als een reminder. Het is goed dat het er is. De politiek komt er op terug om het op de agenda te houden. Het moet eigenlijk op het netvlies van de bestuurder gebrand staan.”* Toch is in een enkel geval een ambtenaar niet bekend met het collegeprogramma. Dit geldt met name voor ambtenaren die na 1998 zijn aangenomen.

Dit beeld van de centrale rol van het collegeprogramma wordt genuanceerd door gemeenten die om welke reden dan ook het belang van het programma niet onderschrijven. Een klein aantal ambtenaren is van mening dat het collegeprogramma niet relevant is, omdat 'fietsbeleid bij de ambtenaren tussen de oren zit'. Dit betekent dat bij stedelijke inrichting altijd rekening wordt gehouden met de fietser. Het ontwikkelen en verbeteren van de fietsinfrastructuur is dan geïntegreerd in andere projecten. De ambtenaren die deze mening zijn toegedaan geven aan dat het niet van belang is dat uitgebreide fietsrelevante passages in het collegeprogramma staan. Een korte passage is voldoende.

Een ander groepje relateert het belang van het collegeprogramma, omdat zij vinden dat de rol ervan wordt overschat. Zij merken op dat het collegeprogramma richting geeft, maar niet

meer dan dat. Bestuurstechnische, communicatieve, financiële of andere problemen kunnen het bereiken van de voorgestelde doelen belemmeren. Tevens kunnen er ontwikkelingen zijn die ertoe leiden dat wordt afgeweken van het collegeprogramma. In een enkel geval wordt door nieuwe inzichten of een veranderde situatie het collegeprogramma aangepast. Door de tijd die nodig is voor het opstellen van beleid, ontwikkelen van activiteiten en het uitvoeren ervan, is deze verandering niet altijd direct merkbaar.

Veranderingen in uitgangspunten tijdens een raadsperiode

Eén gemeente geeft in haar collegeprogramma weer dat zij bij het inrichten van kruispunten de voorkeur geeft aan veiligheid boven doorstroming. Dit uitgangspunt past goed in het bestaande beleid waar de fiets altijd een voorkeurspositie heeft gehad. Gedurende de raadsperiode kwamen echter steeds meer protesten van autogebruikers dat de doorstroming in gevaar kwam. Er is toen besloten door de gemeente het uitgangspunt te veranderen. In de nieuwe plannen is doorstroming nu minstens even belangrijk als veiligheid. Voor fietsers betekent dit een stapje terug, maar dit zal pas merkbaar worden op het moment dat de nieuwe plannen worden uitgevoerd.

Bij een drietal gemeenten daalt de prioriteit van fietsbeleid door het aanstellen van een nieuwe wethouder Verkeer en vervoer, die minder geïnteresseerd is in fietsbeleid. Op papier blijft de visie ongewijzigd, maar in werkelijkheid worden er dan andere keuzen gemaakt.

Het merendeel van de respondenten van de Fietsersbond ziet het collegeprogramma als leidraad. Zij hebben regelmatig overleg met de wethouder Verkeer en vervoer en worden betrokken bij de ontwikkeling van het fietsbeleid. De meeste respondenten van de Fietsersbond zorgen ervoor op de hoogte te zijn van het collegeprogramma aan het begin van een raadsperiode, om zich ervan te vergewissen dat aandacht wordt besteed aan fietsverkeer. Vervolgens wordt het programma door meerdere respondenten gebruikt om wethouders ter verantwoording te roepen voor het gevoerde beleid. Dit 'op de vingers tikken' wordt als belangrijk ervaren door de respondenten van de Fietsersbond. Ook verschillende ambtenaren zien dit als constructief. Niet alle respondenten van de Fietsersbond gebruiken het collegeprogramma overigens op deze manier. Tegen de verwachting in is een redelijk grote groep respondenten zich niet bewust van de functie van het collegeprogramma of om andere redenen niet op de hoogte van de inhoud ervan.

De meeste respondenten zijn van mening dat het collegeprogramma een bijdrage levert aan het uiteindelijke fietsbeleid van de gemeente. Zij onderkennen hiermee de doorwerking van fietsrelevante passages in het collegeprogramma naar een fietsnota en in een latere fase een uitvoeringsplan. Verschillen bestaan er wel in de mening over de wijze waarop fietsrelevante passages dienen te worden geformuleerd. Dit wordt later in dit hoofdstuk uitgewerkt (zie paragraaf 3.3).

3.2 De uitvoering van het collegeprogramma

Om de waarde van het collegeprogramma in te schatten is het van belang te kijken naar de uitvoering van de activiteiten die in het programma staan vermeld. Deze kunnen uitgevoerd zijn door verwerking ervan in een fietsnota of uitvoeringsplannen of door ze daadwerkelijk in praktijk te brengen.

Doelstellingen kunnen op meerdere manieren worden vertaald. Ze kunnen worden verwerkt in een nota of uitwerkingsplan of ze worden direct gerealiseerd. Kijkend naar concrete doelstellingen kan worden gesteld dat het merendeel van de geïnventariseerde passages inderdaad is uitgevoerd. Wanneer er bijvoorbeeld sprake is van 'het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen', dan is dit over het algemeen ook daadwerkelijk gebeurd. Minder concrete doelstellingen zijn veelal uitgewerkt in een fietsnota of uitvoeringsplan. Soms worden daar ook concrete doelstellingen in uitgewerkt. Slechts een klein deel van de in het

collegeprogramma genoemde activiteiten is op geen van beide wijze ten uitvoer gebracht.

Respondenten van de Fietsersbond zijn niet altijd tevreden over de mate waarin doelstellingen zijn uitgevoerd, maar zij vermelden doorgaans wel dat de gemeente zich heeft ingezet om de bestaande situatie te verbeteren. Ook wethouders en ambtenaren zijn soms kritisch over de behaalde resultaten. Een wethouder laat dit duidelijk blijken: *“De doelstellingen zijn wel behaald, maar niet altijd in de mate waarin we het gewenst hadden.”*

Doelstellingen die de uitgangspunten van het college weergeven en niet verder in het collegeprogramma worden uitgewerkt, dienen in een fietsnota of uitvoeringsplan te worden verwerkt. Opmerkelijk is dat niet alle gemeenten deze vertaalslag hebben gemaakt. In een enkel geval continueert men de uitvoering van al bestaande beleidsstukken. Maar er is ook een aantal gemeenten dat de volle vier jaar (of meer) nodig heeft om een fietsnota of uitwerkingsplan te ontwikkelen of te actualiseren. Dit betekent dat de onderwerpen uit het collegeprogramma nog niet zijn uitgevoerd, maar wel zijn uitgewerkt in concrete plannen. Opvallend is dat één gemeente haar fietsbeleid nog baseert op een fietsnota uit 1971.

3.3 Formulering van tekstpassages

Op enkele uitzonderingen na wordt het collegeprogramma gezien als de basis van beleid. Verreweg de meeste wethouders en ambtenaren zijn er daarom van overtuigd dat fietsverkeer aandacht moet krijgen in het collegeprogramma. De vraag rijst dan op welke manier fietsbeleid aan de orde dient te komen.

De ambtenaren verschillen van mening over de mate waarin fietsbeleid in het collegeprogramma dient te worden uitgewerkt. Sommige respondenten zijn tevreden als fietsverkeer wordt genoemd. Voor hen speelt de specifieke inhoud van de passage geen rol. Dit geldt met name voor ambtenaren die werken voor gemeenten die een positieve houding hebben ten opzichte van fietsverkeer en -beleid. De verantwoordelijke ambtenaar maakt zich er in deze gevallen geen zorgen over of er geld ter beschikking komt voor de uitvoeringsplannen. Ze gaan uit van een continuering van het gevoerde (en gewaardeerde) beleid: *“Niemand zegt dat je niet moet werken aan goed fietsbeleid. Alleen rond de financiën is er soms wat discussie, maar dat is geen moeilijke discussie.”* Deze groep wil zich niet laten binden door passages en is van mening dat het collegeprogramma ruimte moet laten voor invulling door de verantwoordelijke wethouder en ambtenaren. Zij vinden het niet nodig dat het fietsbeleid gedetailleerd wordt behandeld in het programma. Andere argumenten die worden aangedragen zijn dat het collegeprogramma anders veel te dik en onoverzichtelijk wordt. Daarnaast meent men dat het belangrijk is om ruimte over te laten, zodat nieuwe ideeën geïntegreerd kunnen worden. Tenslotte wordt genoemd dat specifieke passages gebruikt kunnen worden als excuus om andere activiteiten niet te ondernemen.

Bij gemeenten waar fietsbeleid niet altijd een even prominente plaats heeft, wordt meer belang gehecht aan de uitwerking ervan in het collegeprogramma. Een ambtenaar meldt dat *“duidelijke items het mogelijk maken de bal terug te kaatsen en aan te tonen dat er budget vrijgemaakt moet worden voor fietsbeleid.”* Ambtenaren die bij dergelijke gemeenten werken, onderschrijven het belang van duidelijke, specifieke doelstellingen. Zij zijn van mening dat concrete doelstellingen de verantwoordelijke ambtenaar ondersteunen bij de uitvoering. Tevens maken concrete doelstellingen het mogelijk de verantwoordelijke wethouder te wijzen op gedane beloften. Dit gebeurt ook in het geval er te weinig middelen zijn vrijgemaakt. Evenzo zien de leden van de Fietsersbond duidelijke passages als een stok achter de deur wanneer resultaten achterwege blijven.

Ambtenaren van gemeenten die een lagere prioriteit aan fietsbeleid toekennen, vertellen dat het streven naar politieke consensus in sommige gevallen heeft geleid tot het toevoegen van concrete passages. Een respondent legt uit dat zaken waar eenheid over bestaat niet vermeld hoeven te worden en dat juist zaken die moeilijk liggen in het collegeprogramma

komen. Bij het ontwikkelen van het programma komen de coalitiepartners tot gezamenlijke beslissingen, die zij vastleggen om op terug te kunnen vallen. Zeker bij probleemgevallen is dit binden aan de in het collegeprogramma gemaakte afspraken belangrijk. De onderzochte gemeenten die volgens deze wijze handelen richten zich op knelpunten, maar ontwikkelen geen structurele oplossing voor de verbetering van het fietsbeleid. Er wordt bijvoorbeeld geen systeem ontwikkeld waarin fietsbeleid 'meelift' met andere projecten. Dit meeliften is erg gebruikelijk. Het betekent dat bij de stedelijke ontwikkeling te allen tijde rekening wordt gehouden met fietsverkeer. Op deze manier werkt men structureel aan de veiligheid en kwaliteit van fietspaden en -voorzieningen zonder dat er grote budgetten aan te pas hoeven te komen.

In gemeenten waar fietsbeleid hoog op de agenda staat, worden dergelijke geschilpunten niet vermeld. Zoals eerder beschreven kan de verantwoordelijke ambtenaar aldaar de benodigde activiteiten ondernemen zonder daarbij veel hindernissen te hoeven overwinnen.

Politieke consensus en ad-hocbeleid; een voorbeeld

Eén gemeente baseert haar fietsbeleid op een fietsnota uit 1971. Zij heeft in het structuurplan fietsbeleid wel opgenomen, maar nooit gewerkt aan een integraal fietsbeleid. De gemeente baseert haar activiteiten op oude en bijgestelde stukken.

Het collegeprogramma 1998-2002 omvat een sterke mengeling van algemene en specifieke doelstellingen. De geïnterviewde ambtenaar meldt dat dit komt door het ad-hockarakter van het gemeentelijke fietsbeleid. Algemeenheden worden in het programma gezet en fungeren als argument om financiering te krijgen. Bij een eerste bezuiniging worden ze echter weer geschrapt.

Specifieke passages zijn voortgekomen uit politieke discussie en vormen een weerspiegeling van de consensus die aan het programma ten grondslag ligt. De desbetreffende ambtenaar meldt dat voor hetzelfde geld deze doelstellingen worden doorgeschoven naar een volgende raadsperiode. Plaatsing op het collegeprogramma betekent derhalve niet direct dat er aan gewerkt zal worden.

De contactpersoon van de Fietsersbond van dezelfde gemeente geeft duidelijk te kennen dat wethouders in de gemeente willen scoren. Zij richten zich meer op grootse projecten dan op structureel geïntegreerd beleid. Bij deze nieuwe projecten vergeet men vaak rekening te houden met aspecten als onderhoud. "Daar scoor je niet mee," aldus de respondent van de Fietsersbond.

Het toevoegen van passages die voortkomen uit politieke discussie kan ook het karakter van een 'zoethoudertje' hebben. Een ambtenaar kwam daar openlijk voor uit door te stellen dat een passage opgenomen was om 'een partij rustig te houden'. Voor de samenstelling van het collegeprogramma was het voor de ambtenaar echter al duidelijk dat het niet realiseerbaar was en zo verdween de passage spoedig van de agenda.

Verantwoordelijkheid over afdelingsgrenzen heen

De gemeentelijke organisatiestructuur zorgt er soms voor dat de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid over meerdere afdelingen of diensten is verspreid. Dit kan tot problemen leiden. In één gemeente behoort het uitbreiden van fietspaden bijvoorbeeld tot de afdeling Verkeer en vervoer, maar het onderhouden van fietspaden tot de Stadsdienst. Dit betekent dat deze twee organisatieonderdelen moeten samenwerken. Ook opmerkelijk is het feit dat bij een grote gemeente de planning van autoverkeer en openbaar vervoer door een andere afdeling wordt geregeld dan de planning van fietsverkeer. Dit heeft als gevolg dat samenwerking nodig is wanneer wegen worden ontwikkeld of opnieuw geconstrueerd.

Algemeen gesproken hangt de formulering samen met de lokale situatie. Bij gemeenten die al jarenlang gestructureerd werken aan fietsbeleid en geen bedreiging daarvan zien, is de formulering niet van belang. Wanneer het beleid minder op draagvlak kan rekenen en er sprake is van knelpunten, dan zijn duidelijke formuleringen aan te raden. Deze geven echter geen garanties op uitvoering. Externe factoren en onwil kunnen er alsnog voor zorgen dat een passage niet wordt uitgevoerd.

Een enkeling, zowel binnen de gemeenten als onder de respondenten van de Fietsersbond, geeft aan dat het collegeprogramma geen rol heeft gespeeld. Hierbij wordt genoemd dat het gaat om 'mooie woorden' of 'open deuren'. De uiteindelijke keuzen die worden gemaakt en de uitgevoerde activiteiten zijn van belang: *"Het gaat om de resultaten op straat. Het zijn allemaal wel mooie woorden, maar uiteindelijk moet het toch allemaal op straat uitgevochten worden. Het collegeprogramma is daarbij niet doorslaggevend."*

4 Beschouwing en conclusie

Het Fietsberaad wil via het project 'Verkiezingen' eraan bijdragen dat fietsbeleid een sterke plaats krijgt in gemeentelijk beleid. Een van de mogelijkheden om dat doel dichterbij te brengen is het opnemen van teksten over fietsbeleid in het collegeprogramma. Het beraad beschouwt de periode van onderhandelen over dat programma als een goed moment om te bewerkstelligen dat zulke teksten inderdaad worden opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt echter dat een kanttekening nodig is. De geïnterviewde wethouders en ambtenaren geven aan dat het collegeprogramma een centrale rol vervult, maar dat het niet overschat moet worden. Tekstpassages in een collegeprogramma hebben niet direct tot gevolg dat gedane beloften ook worden vervuld. En de preciese formulering van een passage is niet altijd van belang. Externe factoren en met name het draagvlak voor fietsbeleid bij de gemeente spelen een minstens even grote rol. Het collegeprogramma staat niet op zich. Er zijn andere documenten die ook van invloed zijn op het fietsbeleid. Dit betekent in het kort dat de rol van het collegeprogramma belangrijk is, maar niet allesbepalend.

4.1 Vorming van het gemeentelijke fietsbeleid

Er gaat een lang proces aan de totstandkoming van fietsbeleid vooraf waarin allerlei beslissingen worden genomen die van invloed zijn op latere keuzen. De gevolgen van deze beslissingen reiken over raadsperioden heen, zoals later in deze paragraaf zal blijken. Beslissingen worden vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten. Het is voor belangengroeperingen belangrijk inzicht te hebben in het beleidsvormingsproces binnen de gemeente. De volgende vragen komen daarbij naar voren:

- welke documenten zijn er?
- waar zijn ze voor bedoeld?
- in hoeverre worden ze gebruikt en zijn ze actueel?

Al maanden voor de gemeenteraadsverkiezingen werken lokale politieke partijen aan hun partijprogramma. Hierin presenteren de partijen de beloften die zij willen waarmaken in de komende raadsperiode. Dit is het eerste moment waarop een belangengroepering aandacht kan vragen voor duidelijk fietsbeleid.

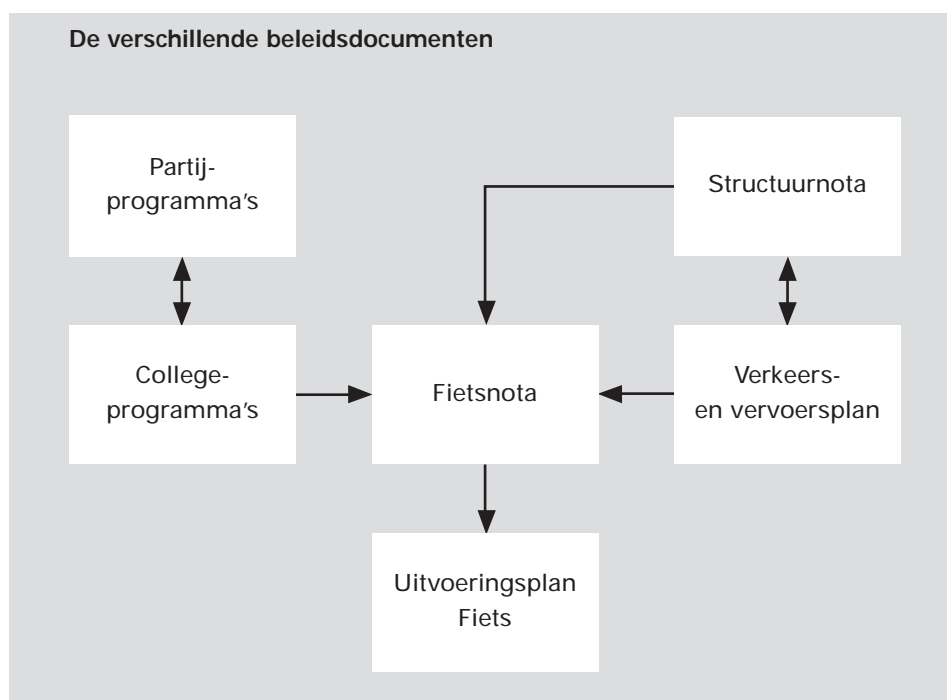
Beginnen bij het begin...!

Een respondent van de Fietsersbond vertelt dat zijn onderafdeling alle lokale partijen een brief heeft gestuurd. In de brief wordt aandacht gevraagd voor fietsverkeer bij het opstellen van het verkiezingsprogramma. De onderafdeling gaat ervan uit dat concrete fietsrelevante passages in verkiezingsprogramma's een opstap zijn voor duidelijke doelstellingen in het collegeprogramma.

Aan de hand van de uitslagen van de gemeenteraadsverkiezingen worden de nieuwe leden van de gemeenteraad benoemd. De raad kiest de wethouders. De aan het college deelnemende partijen stellen vervolgens het collegeprogramma op. Ook op dit moment kan een belangenvereniging haar wensen kenbaar maken. Gedurende de hele raadsperiode kan de belangenvereniging teruggrijpen op het programma, wanneer er geen activiteiten worden ondernomen om de beloften waar te maken. Voor ambtenaren is het collegeprogramma van belang omdat het hen ondersteunt in de uitvoering van beleid.

De gemeente werkt de beleidsdoelstellingen uit in verschillende nota's en uitwerkingsplannen. De structuurnota en het verkeers- en vervoersplan zijn belangrijke documenten voor mobiliteit in het algemeen en geven ook richting aan het fietsbeleid. Deze twee documenten

vormen in de meeste gemeenten samen met het huidige collegeprogramma de basis voor de fietsnota en het uitwerkingsplan fiets. De fietsnota komt over het algemeen voort uit het verkeers- en vervoersplan en werkt de richtlijnen die in het collegeprogramma gegeven zijn verder uit. Het uitwerkingsplan voor de fiets volgt op de fietsnota en geeft concrete maatregelen aan die het college wil ondernemen om zijn visie te verwezenlijken. Het onderstaande schema geeft inzicht in de samenhang van de verschillende beleidsdocumenten.



In tegenstelling tot het collegeprogramma gelden de verschillende beleidsdocumenten niet strikt voor vier jaar. De looptijd hangt af van de lokale situatie en kan door de gemeente zelf worden gekozen. Een gemeente kan bijvoorbeeld in een fietsnota het fietsbeleid voor twintig jaar vastleggen en dit per jaar uitwerken in concrete projecten of ervoor kiezen om direct een meerjarenplan op te stellen. Belangrijk hierbij is dat de ontwikkelingsfase van het beleid ook meerdere jaren kan duren. Dit geldt zeker voor geïntegreerde meerjarenplannen.

Een belangrijke conclusie die uit het onderzoek naar voren komt, is dat veel vertegenwoordigers van de Fietsersbond zich bewust zijn van de richtinggevende functie van het collegeprogramma. Zij bespreken het collegeprogramma met de wethouder op het moment dat het programma opgesteld wordt. Opmerkelijk is dat zij slechts mondjesmaat erop terugrijpen in een latere fase. Dit is opvallend, omdat juist aan het einde van de raadsperiode samen met de wethouder Verkeer en vervoer gekeken kan worden naar de resultaten. Het is aan te raden het programma tegen het einde van de raadsperiode te bespreken met de desbetreffende wethouder om na te gaan in hoeverre de genoemde doelen zijn behaald. De resultaten van dit gesprek kunnen leiden tot verbetering van het bestaande beleid of andere beloften in het nieuwe collegeprogramma.

4.2 Conclusie

De positie van het collegeprogramma tussen andere beleidsdocumenten is duidelijk geworden, derhalve kan er gekeken worden naar het collegeprogramma zelf. In deze paragraaf worden enkele aandachtspunten gegeven die interessant zijn voor belangenorganisaties bij de beïnvloeding van collegeprogramma's.

Conclusie 1: De formulering van een passage hangt af van de lokale situatie

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven speelt de formulering van de tekstpassages een rol. Er is echter geen eenduidig antwoord te geven of men zich moet richten op concrete passages of

juist breder geformuleerde doelstellingen. De 'juiste' formulering wordt bepaald door de lokale situatie. Het draagvlak voor fietsbeleid bij de gemeente is volgens betrokkenen van groot belang.

Bij gemeenten met een groot draagvlak voor fietsbeleid zijn uitgebreide, concrete passages niet nodig. Dergelijke gemeenten hebben over het algemeen een fietsnota of uitvoeringsplan. Een verwijzing naar deze documenten of een korte passage waarin gemeld wordt dat er aandacht zal worden besteed aan fietsbeleid is dan doorgaans voldoende. De gemeente Maastricht is hier een goed voorbeeld van. Zij volstaat met aan te geven het fietsen als een milieuvriendelijke wijze van vervoer te willen stimuleren. Concrete projecten staan in het fietsbeleidsplan genoemd en hoeven om die reden niet in het collegeprogramma te worden aangehaald.

In gemeenten waar het draagvlak redelijk is geven respondenten aan dat passages niet te vaag mogen zijn, maar ook niet zo duidelijk dat zij geen ruimte overlaten voor nieuwe initiatieven. De gemeente Schiedam, zoals aangehaald in hoofdstuk 2, is gezien haar wijze van formuleren een goed voorbeeld. Ondanks dat zij vrij concrete projecten heeft benoemd in haar programma, laten de uitgangspunten ruimte over voor nadere invulling. Voor belangenorganisaties is het dan mogelijk te wijzen op gemaakte beloften, maar ook aandacht te vragen voor nieuwe initiatieven. Thema's uit de fietsnota of het uitvoeringsplan die politiek gevoelig liggen, kunnen aangehaald worden om gemeenten tot uitvoering te stimuleren.

Daarentegen geldt dat het voor gemeenten met een gering draagvlak wel belangrijk is duidelijk aan te geven waar men zich in de komende raadsperiode op gaat richten. Dit is echter lastig, omdat een gemeente die niet welwillend tegenover fietsbeleid staat juist vage tekstpassages formuleert. Voor belangenorganisaties is het weergeven van een duidelijke visie en een aantal concrete doelstellingen echter interessant, omdat het dan mogelijk is om in een latere fase de verantwoordelijke wethouder aan te spreken op het gevoerde beleid. In dergelijke gemeenten is het belangrijk aan te dringen op expliciete passages. Indien vorhanden is het aan te raden te refereren aan de fietsnota of het uitvoeringsplan.

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er geen concrete aanwijzingen gegeven kunnen worden voor goede tekstpassages. Een passage is niet pertinent goed of fout, omdat de formulering afhankelijk is van de lokale situatie. Toch is uit het onderzoek een aantal korte passages naar voren gekomen die positief bevonden worden door de respondenten. In het kort gaat het om het aanhalen van de resultaten uit de 'Fietsbalans', het rekening houden met fietsers bij ruimtelijke ordening en het verwijzen naar andere fietsrelevante documenten. Deze onderwerpen worden hieronder uitgewerkt.

Conclusie 2: Het aanhalen van de 'Fietsbalans' is interessant

Versillende ambtenaren prezen de informatie die zij uit de 'Fietsbalans' van de Fietsersbond hebben verkregen. Zij vinden het een interessante meting en nemen de aandachtspunten die eruit naar voren komen serieus. Het aanhalen van de 'Fietsbalans' in het collegeprogramma kan om die reden interessant zijn. In de eerste plaats kan worden aangegeven dat knelpunten (in de zin van gevaarlijke verkeerssituaties) die naar aanleiding van de 'Fietsbalans' naar voren komen, opgelost zullen worden. Hiermee wordt indirect al aangegeven over welke gevaarlijke kruisingen men spreekt, in tegenstelling tot een passage als 'aanpakken van gevaarlijke kruisingen'. Benoeming van de 'Fietsbalans' maakt de passage minder vaag, maar laat wel ruimte over voor toekomstige ontwikkelingen. Ten tweede kan de belangenorganisatie het collegeprogramma naast de 'Fietsbalans' leggen. In een gesprek met de verantwoordelijke wethouder en ambtenaar kunnen grote verschillen in aandachtspunten tussen beide documenten worden voorgelegd. Er kan gevraagd worden om de niet-genoemde aandachtspunten alsnog in het collegeprogramma op te nemen. De door de Fietsersbond uitgevoerde evaluatie is hierbij een 'ruggensteun'.

Conclusie 3: Rekening houden met fietsbeleid bij de ruimtelijke ordening

Daarnaast geeft een aantal gemeenten in het onderzoek aan dat integratie van fietsbeleid in ander beleid belangrijk is. Veel gemeenten laten fietsprojecten bijvoorbeeld 'meeliften' met andere projecten. Dit betekent dat bij de herinrichting van een weg of bij het verbeteren van de riolering gelijk wordt gekeken of er mogelijkheden zijn om fietspaden te verbeteren. Dit is een relatief goedkope manier om fietsprojecten te realiseren en komt tot uiting in de integratie van fietsbeleid in structuurnota's en verkeers- en vervoersplannen. Sommige gemeenten benoemen echter ook in hun collegeprogramma dat zij bij ruimtelijke ordening rekening zullen houden met fietsverkeer. De geïnterviewde ambtenaren zijn hier zeer over te spreken, omdat zij dit zien als een structurele verbetering van het fietsbeleid. Om deze reden is het interessant dat belangenorganisaties gemeenten stimuleren het 'meeliften' van fietsprojecten in het collegeprogramma te benoemen.

Conclusie 4: Verwijzen naar andere fietsrelevante documenten

Ten slotte blijkt uit het onderzoek dat het belangrijk is dat fietsnota's en uitvoeringsplannen bestaan of ontwikkeld worden. Zoals in de vorige paragraaf is beschreven, zijn beide documenten belangrijk voor het fietsbeleid. Dit wordt ondersteund door de respondenten. Zij vertelden zich meer te laten leiden door dergelijke beleidsdocumenten dan door het collegeprogramma. Opvallend is echter dat niet alle gemeenten deze beleidsdocumenten hebben of dat ze soms verouderd zijn. Dit maakt het voor belangenorganisaties interessant na te gaan wat de stand van zaken is binnen de gemeente. Indien de fietsnota of het uitvoeringsplan niet bestaat of verouderd is dan kan de organisatie de gemeente stimuleren het ontwikkelen of actualiseren van de documenten in het collegeprogramma op te nemen. Indien mogelijk is het aan te bevelen te trachten een termijn voor de ontwikkeling van het document op te laten nemen. In sommige gevallen duurt het namelijk meer dan een raadsperiode om een fietsnota te ontwikkelen.

Gemeenten die al een fietsnota of uitvoeringsplan hebben, geven soms aan het versneld te willen uitvoeren. De respondenten van zowel de gemeenten als de Fietsersbond waarderen een dergelijke passage in het collegeprogramma zeer, omdat het concreet is en refereert aan een scala van fietsprojecten.

Bijlage 1 Onderzoeksvragen en selectie gemeenten

De onderzoeksvragen die ten grondslag liggen aan dit onderzoek zijn:

1. Wat is in de collegeprogramma's van 1998 direct en indirect vermeld over fietsverkeer en -voorzieningen?
 - Welke formuleringen staan er in de programma's?
 - In welke paragrafen worden deze passages gemeld?
 - Welke onderwerpen komen aan bod?
2. Hoe is het collegeprogramma vertaald in beleid?
 - Welke passages van fietsbeleid uit de collegeprogramma's vinden daadwerkelijke doorgang?
 - Op welke wijze zijn zij ten uitvoer gebracht?
 - Zijn er wijzigingen aangebracht in de uitvoering ten opzichte van het desbetreffende collegeprogramma?
 - Waarom zijn bepaalde passages wel of niet uitgevoerd en/of aangepast?

Er zijn 25 gemeenten geselecteerd. In de eerste plaats zijn de tien grootste gemeenten geselecteerd. Dit zijn: Amsterdam, Apeldoorn, Breda, Den Haag, Eindhoven, Groningen, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg en Utrecht. De overige vijftien gemeenten zijn geselecteerd aan de hand van de notitie 'De fiets in collegeprogramma's' van de Fietsersbond, en de 'Fietsbalans'.

De selectie heeft ook plaatsgevonden aan de hand van de beoordeling van het gemeentelijke fietsbeleid in de 'Fietsbalans'. Dit heeft ertoe geleid dat gemeenten met verschillende beoordelingen in het onderzoek zijn opgenomen, omdat dit duidelijkheid kan geven over de rol van het collegeprogramma in de doorwerking ervan in het beleid.

Selectie van gemeenten naar beoordeling in 'Fietsbalans'

<i>Beoordeling in de 'Fietsbalans'</i>	<i>Gemeenten</i>
Positieve beoordeling	Almere Delft Veenendaal Zwolle
Redelijke beoordeling	Assen Maastricht Enschede
Negatieve beoordeling	Arnhem Haarlem Helmond Meppel
Niet beoordeeld	Deventer Hengelo Nieuwegein Schiedam

Alle gemeenten voldoen aan de voorwaarde dat er een afdeling van de Fietsersbond actief is.

Bijlage 2 Telefonisch geïnterviewde personen

<i>Gemeente</i>	<i>Naam wethouder</i>	<i>Naam ambtenaar</i>	<i>Contactpersoon Fietsersbond</i>
Almere		Dhr. H.J. De Hei	Mario Kramer
Amsterdam		Mevr. R. Hilhorst	Natascha van Bennekom
Apeldoorn		Dhr. W. Mulder	Bram van de Wal
Arnhem		Dhr. C. van der Stel	Hans Dael
Assen		Dhr. P. Veldman	Paul Hitzert
Breda		Dhr. M. Hulleman	Piet Broseus
Delft		Dhr. T. Grinsven	Maria Salomons
Den Haag		Dhr. N. de Koning	Marc Beek
Deventer		Dhr. T. Draisma	Bas van Roessel
Eindhoven		Dhr. J. Lathouwers	Myriam Daru
Enschede		Dhr. W. Salomons	Klaas Sikkel
Groningen		Dhr. C. van der Klaauw	Joop Lemstra
Helmond		Mevr. J. Freriks	Wim Raaymakers
Hengelo		Dhr. M. Huitema	
Maastricht	Dhr. J.J.M. Aarts	Dhr. R.W. Hogerheijde	Laurent Theunissen
Meppel	Dhr. H.H.M. Jansen		Arend Beekhuis
Nieuwegein		Dhr. A.J. Engelsma	Ria Oddens
Nijmegen	Dhr. P.C.J. Boelens	Mevr. R. Jansen	Mark Dickman
Rotterdam		Dhr. H. Stevens	Jan Laveman
Tilburg		Dhr. M. van der Meer	Theo Smeelen
Utrecht		Dhr. R. Ditewig	Jan van der Horst
Veenendaal	Dhr. A. de Graaf		Gerard Horchner
Zwolle		Dhr. W.Bos	Jelle ter Burg

Bijlage 3 Overzicht van de letterlijke tekstpassages uit de collegeprogramma's

Deze bijlage geeft een overzicht van fietsrelevante passages zoals deze uit de collegeprogramma's naar voren komen. De indeling van de programma's is aangehouden om inzicht te krijgen in hoofdstuk- en paragraafindelingen.

Almere

*Samenstelling college*⁶: PvdA (3), VVD (2), CDA (1), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Almere, Werkprogramma 1998-2002, Almere, 1998

Tekstpassages:

9. Verkeer en vervoer

3. Als alternatief voor het autogebruik dient de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te worden vergroot:
 - h. Er wordt een studie verricht naar de mogelijkheden van een rail- en fietsverbinding door het IJmeer met een aansluiting op het Amsterdamse tram- en metronet.
4. Er dienen veilige en goed onderhouden, vrijliggende fietspaden te zijn en te worden aangelegd. Ze dienen voorzien te zijn van een goede bewegwijzering.
5. Er dienen voldoende bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen te zijn.

Amsterdam

Samenstelling college: PvdA (4), VVD (2), D66 (1)

Bronvermelding: Gemeente Amsterdam, Programakkoord 1998-2002, Amsterdam, 1998 (<http://www.amsterdam.nl/gemeentebestuur/programakkoord/programakkoord.html>)

Tekstpassages:

Wonen, verkeer en duurzaamheid

Een actieve stad met een actieve bevolking. Een stad met aantrekkingskracht op andere Nederlanders en buitenlanders. Zo'n stad heeft problemen met de mobiliteit. Natuurlijk is iedereen welkom. Amsterdam vraagt hun echter wel (net zoals de eigen inwoners) de wijze waarop men reist, aan te passen. Als het even kan met de trein, de tram, de fiets of de bus. De dubbeldoelstelling uit het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan staat ook deze periode nog recht overeind: verbetering van bereikbaarheid én leefbaarheid. Om de groei van de mobiliteit in goede banen te leiden, is een omvangrijk, samenhangend aanvullend pakket van nieuwe maatregelen neergelegd.

⁶ CD Overheidsadressen, Impressie, Leiden, SDU Uitgevers

Verkeer en vervoer

De dubbeldoelstelling verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid uit het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) blijft uitgangspunt voor het beleid. De cijfers die ten grondslag liggen aan het RVVP, het Verkeers- en Inrichtingsplan (VIP) en het parkeerbeleid worden geactualiseerd. Op grond daarvan wordt het verkeers- en parkeerbeleid herijkt, waarbij de verschillende verkeersmodaliteiten meer in hun onderlinge samenhang worden geplaatst en daarna vertaald in een uitvoeringsprogramma voor de komende vier jaar. Het doel is te komen tot een integraal stedelijk verkeers- en parkeerbeleid en tot een convenant met de stadsdelen en de regiogemeenten over een samenhangend parkeerbeleid.

Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Het Hoofdnet Fiets wordt in de komende bestuursperiode voltooid. Het budget voor uitvoering van het fietsbeleid neemt toe en er komt speciale aandacht voor het realiseren van fietsenstallingen.

Voorrang (in geld, bij de verdeling van schaarse verkeersruimte en wat betreft de doorstroming) van fietsverkeer en openbaar vervoer boven het autoverkeer.

Binnenstadprogramma (Verkeer en parkeren binnenstad)

De bereikbaarheid van Amsterdam in het algemeen en de binnenstad in het bijzonder moet worden verbeterd.

Het gebruik van openbaar vervoer en fiets moet worden gestimuleerd; niet noodzakelijk autoverkeer wordt ontmoedigd, teneinde de leefbaarheid op peil te houden en, waar mogelijk, te verbeteren, door een reductie van het autoverkeer in 2005 van 25% ten opzichte van 1993. Parkeerplaatsen op straat worden opgeheven bij herprofileringen ten behoeve van bredere stoepen, boomvakken, fietsenrekken, bankjes en dergelijke, tot een maximum van gemiddeld 200 per jaar.

In woongebieden staan de veiligheid en voorrang van voetgangers en fietsers voorop. Alle onveilige kruispunten ('black spots') worden in deze periode aangepakt.

Apeldoorn

Samenstelling college: VVD (3), PvdA (3), CDA (2)

Bronvermelding: Gemeente Apeldoorn, Bestuursconvenant 1998-2002, Apeldoorn, 1998

Tekstpassages:

Paragraaf F: Verkeer en mobiliteit

9. Het verkeer en de regeling en voorzieningen daarvoor binnen Apeldoorn, laten nog te wensen over. Op basis van de toekomstvisie 'Apeldoorn 2020 steeds groen' en de notities en visies op onderdelen van het verkeersbeleid zal in het eerste jaar van deze bestuursperiode een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid voor de kortere en langere termijn worden opgesteld. Daarbij gaat de verkeersveiligheid boven doorstroming.
10. Uit oogpunt van leefbaarheid zal het invoeren van de 30-km-limiet in verblijfsgebieden met kracht ter hand worden genomen. Handhaving van verkeersreglementen maakt onderdeel uit van het verkeersbeleid.
11. Om enerzijds het verkeersluwe karakter van de binnenstad te kunnen bewaren en anderzijds de bereikbaarheid te kunnen waarborgen, zal het onderzoek naar een openbaar vervoersvoorziening rondom het stadscentrum ('city circle line') op het uitvoeringsprogramma voor het verkeersbeleid worden geplaatst.

Arnhem

Samenstelling college: PvdA (2), VVD (2), CDA (1), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Arnhem, De stad als belevenis – Arnhem onderweg naar 2015, Bestuursakkoord 1998-2002, Arnhem, 1998

Tekstpassages:

7. Verkeer en vervoer

2. Bevorderen van fietsverkeer
De invoering van het raamplan 'Fiets', dat een looptijd heeft van vele jaren, wordt versneld voortgezet.
 3. Verkeersveiligheid in de wijk
Extra inspanningen worden geleverd om de verkeersveiligheid in de woonwijken te verbeteren: aanleg van 30-kilometerzones, knippen in doorgaande wegen en andere maatregelen die de veiligheid in de wijk, met name voor (spelende) kinderen vergroten. Ook de veiligheid voor ouderen krijgt hierbij extra aandacht, bijvoorbeeld door de oversteekplaatsen bij bushaltes nog eens kritisch te bekijken. Vanuit de insteek van het wijkgericht werken geldt dat de wijkbewoners zo veel mogelijk betrokken worden bij het vergroten van de verkeersveiligheid in hun wijk. Tenslotte staat de verkeersveiligheid in de binnenstad/het centrum hoog op de agenda, bijvoorbeeld als het gaat om de veiligheid van voetgangers en fietsers rondom het stationsgebied.
-

Assen

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (1), CDA (1)

Bronvermelding: Gemeente Assen, Bestuursprogramma Assen 1998-2002, Assen, 1998

Tekstpassages:

4. Verkeer en Vervoer

2. Fietsverkeer
Het Fietsbeleidsplan zal versneld worden uitgevoerd, knelpunten en gevaarlijke situaties op fietsroutes worden weggenomen, hoge prioriteit wordt gegeven aan onderhoud van fiets- en voetpaden.
Stallingmogelijkheden voor fietsen en betere bewegwijzering van fietsroutes zullen worden gerealiseerd.
Onderzoek zal plaatsvinden naar het functioneren van de fietsroutes in de binnenstad.

Breda

Samenstelling college: VVD (3), CDA (2), PvdA (1), D66 (1)

Bronvermelding: Gemeente Breda, Programakkoord 1999 – Breda, stad met karakter, Breda, 1999

Tekstpassages:

7. Financiële paragraaf

Het reguliere volume voor infrastructuur en buitenruimte voor de bestaande stad worden voor het jaar 2002 aangevuld met f 4 mln. De ontwikkeling van 30-kilometerzones in de jaren 2000 tot 2002 wordt mogelijk gemaakt. Voor openbaarvervoersmaatregelen en fietspaden worden middelen vrijgemaakt.

Delft

Samenstelling college: PvdA (2), D66 (2), GroenLinks (1), onbekend (1)

Bronvermelding: Gemeente Delft, Grensoverschrijdend – collegeprogramma 1998-2002, Delft, 1998

Tekstpassages:

4. Economie, werk en zorg

4.4 Onderwijs

Schoolgebouwen blijven in eigendom van de gemeente. Aan de huisvesting stellen we eisen waar het gaat om outillage, veiligheid en bereikbaarheid. Dit laatste betekent dat er veilige loop- en fietsroutes naar de school moeten zijn.

5. Duurzaamheid

Wij zetten in op een aanscherping van verkeers- en vervoersbeleid. Fietsers, voetgangers en lokaal openbaar vervoer krijgen meer aandacht.

5.3 Verkeer en vervoer

Het college gaat de kwantitatieve doelstellingen van het Verkeers- en Vervoersplan (VVP) herijken (...). Tevens stellen we een actieplan op voor fietsers, voetgangers en lokaal openbaar vervoer, met een duidelijke prioriteitstelling en planning.

Delft streeft ernaar om in de loop van deze periode weer het predikaat 'beste fietsstad van Nederland' te krijgen. Het college ontwikkelt een visie en een concreet uitwerkingsplan voor de komende jaren om het fietsroutenetwerk op te waarderen. Fietsers krijgen meer voorrang bij relevante verkeerslichten.

Stallingmogelijkheden worden uitgebreid. Daarnaast wordt de stallingcapaciteit op het nieuw ingerichte Stationsplein (ongeveer 1.000 plaatsen) na verloop van een jaar gevalueerd. We gaan de mogelijkheid van hogesnelheidsfietspaden onderzoeken, om de fietsverbindingen met de regio te verbeteren. Hiermee willen wij met name het woon-werkverkeer op de fiets stimuleren.

Voor het invoeren van 30-kilometergebieden stellen we een duidelijk prioriteitstelling en planning op.

Voor de korte termijn stellen we als prioriteit dat de belangrijkste knelpunten in het fietsroutenetwerk worden aangepakt. Hierbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de inventarisatie die door de ENFB is gemaakt. Tot de urgente knelpunten behoort ook de fietsoversteek Van Leeuwenhoeksingel-Hooikade.

Den Haag

Samenstelling college: VVD (3), PvdA (3), CDA (2)

Bronvermelding: Gemeente Den Haag, Beleidsprogramma 1998-2002, Hernieuwd Perspectief, Den Haag, 1998

Tekstpassages:

Bereikbaarheid

Bij de realisering van fietsvoorzieningen is aanleg van aaneengesloten veilige fietsroutes uitgangspunt.

Bij bouwplannen en herinrichtingvoorstellen dient vanaf het begin van de planontwikkeling aandacht te zijn voor de fiets.

In wijken waar daaraan behoefte bestaat, wordt het aanbod van kleinschalige stallingvoorzieningen (beugels en trommels) waar mogelijk bevorderd. Er komen meer fietsenstallingen zowel bewaakt als onbewaakt. Bij bouwplannen zal er gestreefd worden om ten behoeve van bezoekers de stallingruimte zoveel mogelijk te realiseren op beganegrondniveau.

Naast het op peil houden van het reguliere onderhoud zal het achterstallig onderhoud aan wegen, fiets- en voetpaden verder worden weggewerkt. Bij infrastructurele ontwerpen zal reeds in de ontwerpfase rekening worden gehouden met het onderhoud.

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt geïntensiveerd. De aanleg van 30-kilometergebieden zal worden voortgezet. Aandacht zal gegeven worden aan de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen.

Deventer

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (1), CDA (1), ADB (1)

Bronvermelding: Gemeente Deventer, Collegeprogramma 1999-2002, Deventer, 1999

Tekstpassages:

5. Economische ontwikkelingen

Toerisme

Ook het toerisme in het buitengebied biedt kansen: Agrotourisme, Bed & Breakfast, fietsen etc.

8. Beheer en infrastructuur

Een vitale gemeente is een goed bereikbare gemeente. (...) Het beleid is gericht op 'duurzame mobiliteit': bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer.

Deventer heeft de maat van een fietsstad. Het gebruik van de fiets zal worden gestimuleerd door verhoging van de kwaliteit en veiligheid van fietsverbindingen.

De besluitvorming over investeringen in infrastructuur vindt plaats via het voortschrijdend Meerjaren Investeringsprogramma Infrastructuur Deventer (MIND).

De kwaliteit van de openbare ruimte moet verder worden verbeterd door een inhaalslag van de onderhoudsachterstand en door een adequaat herstel van schade, vernieling en vervuiling. Bij het onderhoud verdienen fiets- en voetpaden extra aandacht. Ook handhaving van het gebruik van de openbare ruimte verdient alle zorg.

Beleidspunten

Om samenhang in het verkeersbeleid te waarborgen zullen op korte termijn de Mobiliteitsnota Deventer en de daaruit voortvloeiende Studie Hoofdwegenstructuur, Integratiestudie WVG en openbaar vervoer, Integrale Parkeernota en Fietsbeleidsplan worden vastgesteld.

Ter bevordering van de doorstroming zal de doelmatigheid en afstemming van verkeersregelininstallaties worden verbeterd en zullen, daar waar dat verantwoord is, kruispunten worden vervangen door rotondes.

De uitvoering van de Fietsbeleidsnota wordt met voorrang ter hand genomen. Daarbij gaat het meer om de kwaliteitsverhoging van bestaande fietsroutes, de voorbereiding van een tweede hoogwaardige fietsverbinding tussen Colmschate en de oudere stadsdelen en goede stallingvoorzieningen in de binnenstad.

Het overleg met organisaties op het gebied van verkeer en vervoer zal een meer gestructureerde en gemeenschappelijke vorm krijgen.

11. Financiën

ad.g. Putting uit reserve bovenwijkse voorzieningen

Bij de heroverweging 1998 is eenmalig voor het inlopen van achterstanden bestaande infrastructuur een bedrag ad. f 2 mln. beschikbaar gesteld. Dit bedrag is in de meerjarenbegroting als uitgavenstelpost meegenomen. (...) Dit bedrag is eenmalig beschikbaar voor dekking van de kosten voortvloeiend uit het MIND/MJOP.

Eindhoven

Samenstelling college: PvdA (3), CDA (2), VVD (1)

Bronvermelding: Gemeente Eindhoven, Naar een sterk, duurzaam, veilig en sociaal Eindhoven – Program van samenwerking, Eindhoven, 1998

Tekstpassages:

3. Een duurzame leefomgeving

C. Mobiliteit

Afstanden tot 7 kilometer zouden in de stad met de fiets en het openbaar vervoer sneller moeten kunnen worden afgelegd dan met de auto. De ritkosten van het openbaar vervoer in de stad zouden moeten opwegen tegen de parkeerkosten van de auto's. Een omslag is noodzakelijk om bereikbaarheid, leefbaarheid en terugdringen milieubelasting te bereiken. Die omslag moet worden vastgelegd in een nieuw verkeerscirculatieplan. Met de volgende initiatieven wordt dan rekening gehouden:

Het aantal fietspaden wordt uitgebreid. De snelheid van het fietsen wordt verhoogd door meer non-stoproutes te maken en de fiets snellere doorstroming te geven op kruispunten en rotondes, behoudens daar waar uit een oogpunt van ontsluiting en doorstroming onaanvaardbare situaties ontstaan.

Het aantal fietsen- en bromfietsenstallingmogelijkheden wordt uitgebreid. Ook hiervoor geldt dat zoveel mogelijk bovengronds of ondergronds wordt gestapeld. De kwaliteit van de stallingmogelijkheden wordt verbeterd.

Enschede

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (2), CDA (2)

Bronvermelding: Gemeente Enschede, Collegeprogramma 1998-2002, Enschede, 1998
http://www.enschede.nl/politiek/Bestuur_98-02/College_programma/Default.html

Tekstpassages:

2. Wonen en werken

2.1 Duurzame groei

Substantieel onderdeel van de centrumfunctie van Enschede is het stadshart. De binnenstad wordt als geheel in samenhang opgeknapt, waarbij speerpunten zijn:

- goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle middelen van vervoer, met speciale aandacht voor fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Binnen de komende raadsperiode dienen tastbare resultaten van deze opknopbeurt zichtbaar te zijn.

3. Leefbaarheid

3.2 Stad in beweging

De door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsnota blijft uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid. Wie in (het centrum van) de stad moet zijn, moet er kunnen komen, en wie er niet hoeft te zijn, moet eromheen kunnen. De doorsteekbaarheid van de binnenstad wordt teruggedrongen. In dit kader hebben de volgende maatregelen prioriteit:

(...) Het netwerk van fiets- en looproutes wordt verbeterd. Daarbij wordt meer gebruik gemaakt van het systeem 'alle richtingen tegelijk groen' bij verkeerslichten en van de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen. Waar nieuwe wegen worden aangelegd, dus nieuwe kruisingen met fietsroutes ontstaan, moet de constructie van fietstunnels of fietsbruggen worden vermeden. De kruisingen worden zodanig aangelegd dat fiets- en looproutes op maaiveldhoogte blijven.

Groningen

Samenstelling college: PvdA (4), CDA (1), VVD (1), D66 (1)

Bronvermelding: Gemeente Groningen, Voor werk en wijkvernieuwing – collegeprogramma 1998-2002, Groningen, 1998

Tekstpassages:

4. Ruimtelijke structuur

4.5 Verkeer

Binnenstad

Bereikbaarheid en leefbaarheid moeten in goede balans met elkaar worden gebracht. Dat geldt zeker voor de binnenstad. (...) Randvoorwaarde is dat de binnenstad autoluw blijft. (...)

Bij realisatie van de (parkeer)plannen wordt ruimte gereserveerd voor een fietsenstalling.

Bereikbaarheid

Voor de stad binnen de ringwegen ligt het primaat bij fiets en openbaar vervoer. (...) Vanuit deze visie komen wij tot de volgende prioriteiten:

verder bouwen aan vlot, veilig en comfortabel fietsroutenetwerk. Belangrijk criterium in de prioriteitsstelling is het (verwachte) gebruik van de verbindingen met de nieuwe wijken.

Bij het verbeteren van de verkeerssituatie in de stad willen we de creativiteit van de Stadjers beter gebruiken. Binnen het verkeerskader dat we hierboven hebben geschetst willen we bekijken of we met de inzet van een bewoners- en gebruikerspanel kunnen komen tot een systeem waarin de doorstroming en/of de veiligheid van het verkeer is te vergroten.

4.6 Veiligheid

Schade wordt consequent op de veroorzaker verhaald. Om fietsendiefstal beter te kunnen aanpakken wordt de handel in fietsen op straat verboden.

De inrichting van straten, woonbuurten en plantsoenen moet de veiligheid bevorderen. Vernielingen moeten zo snel mogelijk worden hersteld. Bij nieuwe woningbouwprojecten moet de veiligheid aandacht krijgen, maar ook in de bestaande stad wordt veel aandacht besteed aan veiligheid: geen fiets- en voetpaden door onverlichte groenstroken; geen ruimten die haast uitnodigen tot crimineel gedrag. De gemeente inventariseert

in overleg met wijkbewoners en politie de onveilige plekken en pakt ze vervolgens aan. Alle plannen voor verbetering van wijken worden getoetst op veiligheid en voorzien van een certificaat.

4.7 Milieubeleid

Een belangrijk punt van het College in het milieubeleid is het terugdringen van de groei van de automobiliteit. Dat betekent dat wij fors zullen inzetten op verbetering van het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

Haarlem

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (2), CDA (1),

Bronvermelding: Gemeente Haarlem, Programma voor het college van burgemeester en wethouders van Haarlem voor de zittingsperiode 1998-2002, Haarlem, 1998 (<http://www.haarlem.nl/smartsite.dws.id=127>)

Tekstpassages:

2. De bewoonbare stad

2.7 Ruimte voor kinderen en jongeren

De verkeersonveiligheid rond dagverblijven, scholen, sportvoorzieningen en andere gelegenheden waar kinderen en jongeren verblijven, wordt aangepakt door het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen en een uitbreiding van vrijliggende fiets- en wandelroutes in de directe omgeving van deze voorzieningen. Het concept 'Duurzaam veilig' zal in de komende jaren in Haarlem worden ingevoerd. Dat betekent onder andere dat 30-kilometer/uur-gebieden volgens de nieuwe normen worden aangelegd.

4. De begaanbare stad

4.1 Bereikbaarheid en parkeren

Leidraad voor het autoluw maken van de binnenstad zijn de nota's 'Haarlem Centrum Autoluw' (HCA) en 'Parkeren in Balans'. De bereikbaarheid en begaanbaarheid van Haarlem als economisch centrum blijft gewaarborgd.

Verbetering van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem als winkelstad vraagt ook om verbetering van het openbaar vervoer, realisatie van een samenhangend stelsel van herkenbare fietsroutes rond en door de binnenstad (inclusief een vrijliggende fietsroute op de Zijlweg) en een uitbreiding van fietsstallingen en fietsrekken (ook bij openbaarvervoerhaltes in de stad).

4.2 Verkeerscirculatieplan

Een nieuw Verkeerscirculatieplan (VCP) wordt ontwikkeld in relatie tot de plannen voor de Zuid Tangent, Spaarne-oevers en de uitwerkingsplannen van 'Haarlem Centrum Autoluw' (HCA). Dit VCP verschijnt rond de eeuwwisseling. In het verkeerscirculatieplan heeft verkeersveiligheid prioriteit. De hinderlijke verkeerssituatie op de dijk in Spaarndam wordt aangepakt.

4.3 Waarderpolder en omgeving

Ten behoeve van de fietsers met bestemming Waarderpolder worden voor 2000 op de Spaarndamseweg, Prinsen Bolwerk en Lange Heren Vest/Herensingel veilige vrijliggende fietspaden gerealiseerd.

6. De ontspannende stad

6.3 Recreatie

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om verschillende soorten waterrecreatie en de toegankelijkheid van het water naar de binnenstad uit te breiden. Hierbij hoort onder andere de optie om op de Spaarne-oever aan de binnenstad eenrichtingverkeer toe te passen, alsook steigers voor pleziervaart en wandel- en fietsroutes langs het Spaarne.

Helmond

Samenstelling college: CDA (3), PvdA (2), VVD (1)

Bronvermelding: Gemeente Helmond, Collegeprogramma in hoofdzaken 1998-2002, Helmond, 1998.

Tekstpassages:

2. Verkeer, vervoer en waterstaat

1. Bereikbaarheid en mobiliteit

Een goede bereikbaarheid van de diverse stadsdelen, aanpassing van de hoofd-wegenstructuur, alsmede beheersing van de groei van de automobilititeit en terugdringing van vermijdbaar autogebruik door gebruik van met name het openbaar vervoer en fiets, zijn de doelstellingen voor het terzake te voeren beleid. Het uitgangspunt is daarbij een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem in Helmond.

Tegelijkertijd zal in SRE-verband worden gewerkt aan een openbaarvervoer-alternatief voor Helmond en zal er een algemeen beleidskader worden neergelegd in een te ontwikkelen nota Fietsbeleid.

In het kader van het vorenstaande zullen ook onderwerpen als non-stopfiets-routes, het project 'Hoogwaardig licht individueel vervoer' en het project 'Brabant Spoor' nader aan de orde komen. Participatie in het Vervoer Coördinatie Centrum Brabant is gewenst.

De inrichting van nieuwe woongebieden geschiedt zodanig dat de verkeersveiligheid zoveel mogelijk wordt afgedwongen. Voor wat betreft de bestaande wijken wordt verder gewerkt aan het opheffen van onveilige verkeerssituaties.

De gemeente stimuleert voorlichting aan jongeren ter voorkoming van risicovol weggedrag van deze categorie verkeersdeelnemers. Speciale aandacht zal worden geschonken aan de verkeerssituatie bij scholen.

Hengelo

Samenstelling college: PvdA (2), CDA (3), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Hengelo, Collegeprogramma 1998-2002, Hengelo, 1998

Tekstpassages:

2. Verkeer en vervoer

Veiligheid

Het bestaande verkeersveiligheidsplan zal op onderdelen worden geactualiseerd en de actiepunten zullen worden aangepast aan de herziene inzichten inzake integrale veiligheid. Voor de inrichting van veilige verblijfsgebieden (30-kilometerzones) zijn extra middelen nodig. Bezien zal worden of het tempo van realisering kan worden verhoogd en welke financiële consequenties dat heeft.

Veiligheidsrisico's en milieuaspecten bij het ontwerpen, beheer en onderhoud van infrastructuur zal meer aandacht aan gegeven worden.

Samenwerken met andere organisaties op het gebied van verkeersveiligheid, met andere wegbeheerders en met buurgemeenten wordt bevorderd.

Bij aanleg van verkeersvoorzieningen dient optimaal rekening te worden gehouden met het zich zelfstandig en veilig kunnen verplaatsen van mindervaliden en ouderen, een en ander in overleg met desbetreffende organisaties.

Fietsverkeer

In het kader van het masterplan voor de binnenstad en de herinrichting van het openbaar domein wordt ook voorzien in fietsenstallingen. Er is een overdekte stalling gepland bij het station.

Verder wordt aandacht besteed aan voldoende fietsstallingruimte elders in de binnenstad. Nagegaan zal worden of en zo ja welke stallingen gratis (bewaakt en onbewaakt) kunnen worden, rekening houdend met de concurrentiepositie van de bestaande stallingen.

Speciale aandacht dient te worden besteed aan het opheffen van gevaarlijke situaties in de zogenaamde schoolroutes, door duidelijke scheiding van auto- en fietsverkeer. Bij stadsvernieuwing worden de mogelijkheden aangegrepen, zodra de infrastructuur toch al aanpassing behoeft. Eventuele extra lasten worden in de stadsvernieuwingsplannen en exploitatie meegenomen, zonodig aangevuld vanuit het budget voor fietspaden.

Hengelo werkt mee aan een snelle uitvoering van de landelijke overeenkomst tussen rijk, gemeenten, provincies en belangenorganisaties inzake het verlenen van voorrang voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom.

Er wordt aan meegewerkt dat verkeerslichten zo worden afgeregeld dat alle fietsers op een kruising tegelijk groen licht krijgen.

5. Cultuur, sport en recreatie

Bij ontwikkelingen aan de stadsrand wordt de aanleg van fiets- en wandelpaden meegenomen.

Maastricht

Samenstelling college: CDA (3), PvdA (2), VVD (1)

Bronvermelding: Gemeente Maastricht, Gemeente Maastricht Collegeprogramma 1998-2002, Maastricht, 1998

Tekstpassages:

Bijlage 3. Missie en doelen

De strategische doelen - verbeteren van het milieu- en mobiliteitsbeeld

14. Vergroten van het aandeel milieuvriendelijke verplaatsingen (openbaar vervoer, langzaam verkeer) ten opzichte van het totaal aantal verplaatsingen in Maastricht tot 50 procent in het jaar 2010.

Meppel

Samenstelling college: PvdA (2), VVD (1), CDA (1), onbekend (2)

Bronvermelding: Gemeente Meppel, Bestuursprogramma van de gemeente Meppel 1998-2002, Meppel, 1998

Tekstpassages:

6. Verkeer, vervoer en waterstaat

De afronding van het beleidsplan 'Verkeer en vervoer' vindt in 1998 plaats. Dit plan is gebaseerd op de volgende aspecten:

- Duurzaam veilig;
- terugdringen automobiliteit;
- goede bereikbaarheid en doorstroming;
- voldoende parkeervoorzieningen.

Dit beleidsplan kent zowel een visie voor de korte als voor de lange termijn. Jaarlijks wordt de stand van zaken over de voorgenomen acties besproken.

Verkeersveiligheid

Er zal op basis van analyses en monitoring van de verkeersveiligheidsproblematiek worden gestreefd naar een samenhangend, actiegericht, effectief en integraal verkeersveiligheidsplan, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en bijgesteld.

Er zal hierbij extra aandacht worden geschonken aan de kwetsbare verkeersdeelnemers, onder andere door het aanleggen van veilige schoolroutes, woonerven, fietspaden en 30-kilometerzones. Het beleid zal in samenwerking met andere betrokkenen worden uitgevoerd: justitie, politie, particuliere organisaties op het gebied van verkeersveiligheid, bedrijfsleven en anderen.

Uit het oogpunt van planologie en ruimtelijke ordening moet verkeersveiligheid in een vroegtijdig stadium bij de opstelling van structuur- en bestemmingsplannen een belangrijke rol spelen.

9. Cultuur en Recreatie

Recreatie en toerisme

Recreatief fietsen bevorderen door aandacht te geven aan het verbeteren van bestaande en creëren van fietsroutes (samen met recreatieschap). De bewegwijzering zo optimaal mogelijk maken.

Nieuwegein

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (2), D66 (1)

Bronvermelding: Gemeente Nieuwegein, Collegeprogramma 1998-2002, Nieuwegein, 1998

Tekstpassages:

Taakveld 241/246. Onderwijs

Uitgangspunt en centrale doelstellingen

De veiligheid in en rond scholen vergroten.

Operationele doelstellingen/productaanwijzing

6. Bevorderen van verkeerseducatie

Taakveld 450. Verkeer en vervoer

Uitgangspunten en centrale doelstellingen

Binnen de mogelijkheden, die het rijksbeleid, het provinciale beleid en het regionale beleid bieden, zal het autogebruik beperkt en de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt worden.

Operationele doelstellingen/productaanwijzing

1. De uitvoering van diverse verkeersnota's wordt voortvarend ter hand genomen.
2. Jaarlijks worden uitvoeringsplannen inclusief de daarvoor benodigde budgetten op basis van dit vastgestelde beleid aan de raad voorgelegd.
3. De kwaliteit en veiligheid van voet- en fietspaden binnen Nieuwegein worden verbeterd.
4. Het opheffen van knelpunten in de binnenstedelijke fietsroutes.
5. Waar mogelijk invoeren van 30-kilometerzones
12. Veilige en goede voorzieningen ten behoeve van het voor- en natransport worden gerealiseerd (bijvoorbeeld parkeermogelijkheden voor fietsen bij opstapplaatsen van het openbaar vervoer).

Nijmegen

Samenstelling college: PvdA (3), CDA (2), VVD (1)

Bronvermelding: Gemeente Nijmegen, Kernakkoord 1998-2002, Een sterk, sociaal en gastvrij Nijmegen – Mensen maken de stad, Nijmegen, 1998

Tekstpassages:

3. Veiligheid en leefbaarheid

Verkeersonveiligheid

Naast een permanente zorg voor de verkeersveiligheid in de gehele stad willen wij een versnelling in de aanpak van de zogenaamde 'black spots'. Aan het oplossen van de verkeersonveilige situatie op de Muntweg geven wij hoge prioriteit.

4. Verkeer en Vervoer

Bereikbaarheid binnenstad

Wij zullen dan ook onderzoek doen om met behulp van een pakket van maatregelen vooral nog de nuloptie (handhaving van de toegestane parkeerplaatsen in de stad) te handhaven. Wij denken daarbij aan heroverweging van parkeertarieven, stimuleren van fietsgebruik door onder meer het uitvoeren van een fietsennetwerk, aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer dan wel gratis vervoer (Hasseltse model).

Om de bereikbaarheid van de stad verder te bevorderen willen wij meer aandacht geven aan bewegwijzering van fietsroutes en naar parkeerplaatsen en naar fietsenstallingen.

Het college stimuleert ook initiatieven van regionale werkgevers om maatregelen op het gebied van vervoersmanagement te treffen.

5. Ruimtelijke Ordening

Centrum 2000

Onderdeel van Centrum 2000 is onder meer de geëffectueerde herstructurering van de Broerstraat en de in gang gezette aanpassingen en verfraaiing van de Molenstraat en Ziekerstraat. In tegenstelling tot eerdere besluiten wil het college de fiets ruimte geven op de Molenstraat en Ziekerstraat. Dat maakt heroriëntatie op het fietsparkeerbeleid noodzakelijk.

Rotterdam

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (3), CDA (1), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Rotterdam, Met raad en daad – collegeprogramma 1998- 2002, Rotterdam, 1998 <http://www.stadhuis.rotterdam.nl/beleid>

Tekstpassages:

2. Duurzame stad

De verschillende ideeën, initiatieven, de reeds in gang gezette zaken die goed moeten worden afgemaakt en de platforms (bijv. Lokale Agenda; Toekomstvisie) willen we samenbrengen in een programma Duurzame Stad met een goed ambitieniveau.

In onze benadering zien we de volgende speerpunten:

Het bevorderen van de allerschoonste manier van verplaatsing: een actieplan Rotterdam Fietst! (uitvoering van het fietsparkeerplan; grootschaliger verhuurprojecten en meer en betere fietspaden in en om de stad), in combinatie met maatregelen die de automobiliteit ontmoedigen.

Schiedam

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (1), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Schiedam, College werkprogramma 1998-2002, Schiedam, 1998

Tekstpassages:

4. Een veilig en schoon Schiedam

Zo ook op milieuterrein, waar nog een lange weg te gaan is, maar waarbij alle kleine beetjes helpen en een 'goed voorbeeld, goed doet volgen'. (...) Verder waar mogelijk reparatie en hergebruik van goederen, gebruik van ecostrroom en het bevorderen van (veilig) fietsverkeer in de stad.

Uitgangspunten en projecten

Fietsroutes worden regelmatig op veiligheid en de stand van zaken van het onderhoud getoetst. Op doorgaande fietsroutes, grotere kruispunten en minirotondes en bij verkeerslichten krijgt de fiets voorrang. Voorts komen er meer fietsenstallingen: bewaakt en onbewaakt, bij OV-haltes en in de binnenstad. Verkeersdrempels worden fietsvriendelijk en er komen meer tweerichtingsfietspaden (uitgangpunt 30).

Verkeerslichten zullen op 'fietsvriendelijk functioneren' worden gescreend, terwijl op minirotondes, in lijn met het landelijk beleid ten aanzien van 'Duurzaam veilig', de fietser mee gaat in de voorrang. De mogelijkheden voor tweerichtingsfietspaden worden geïnventariseerd en, waar mogelijk en veilig, in de uitvoering van geplande en eventuele nieuwe werken meegenomen.

Na ingebruikname van de stalling op het Stadserf, de uitbreidingen bij de Koemarkt en de carpoolplaats aan de Sporthalstraat, zijn in de fietsnota een stalling aan de Kreupelstraat, bij de metrostations en in diverse buurten voorzien. De behoefte aan fietsklemmen bij overige haltes van het openbaar vervoer zal worden verkend. Allemaal maatregelen en voorzieningen om het fietsgebruik te bevorderen, maar ook om het 'wildparkeren' van fietsen verder tegen te gaan.

Tilburg

Samenstelling college: PvdA (3), VVD (2), CDA (2), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Tilburg, Concernstaf, Algemeen Beleidsplan 1999-2002, Tilburg 1999

Tekstpassages:

Algemene en bestuurlijke zaken

- 1.4 Openbare orde en veiligheid
Aandachtspunten en veiligheidsprojecten:
Uitbreiden van het aantal bewaakte fietsenstallingen.

Economische Zaken, Arbeidsmarkt en Grondexploitatie

- 2.1 Binnenstad
De binnenstad moet goed bereikbaar zijn voor diverse bezoekers, op diverse tijdstippen en vanuit diverse vervoersvormen. In de Tilburgse binnenstad is selectief autogebruik ten gunste van collectief vervoer, fiets en voetganger wenselijk. De gebruiksmogelijkheden van auto, collectief vervoer en fiets moeten optimaal op elkaar worden afgestemd.

Ruimte en Wonen

- 5.4 Verkeer en wegen
De nota 'Onderweg naar 2000' (OWN 2000) wordt opnieuw geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie wordt een nieuwe nota 'Mobiliteit' opgesteld. Voor de korte termijn worden voor de Reeshof de volgende verkeersverruimende maatregelen getroffen:
Uitbreiding en kwaliteitsverbetering fietspadennet en stallingmogelijkheden.

Fietsroutes/fietsvoorzieningen

Het Sternet van fietsroutes moet zo snel mogelijk worden afgerond.

In deze raadsperiode blijft het tweerichtingsverkeer op de Korvelseweg gehandhaafd en wordt gezocht naar alternatieven voor een veilig fietsverkeer. Over de verkeersfunctie van de Korvelseweg op langere termijn zullen burgemeester en wethouders aan de raad een notitie met ideeën dienaangaande voorleggen.

De gemeente bevordert het fietsverkeer door aanleg en onderhoud van fietspaden en andere stimuleringsmaatregelen, door korte en rechtstreekse routes, door uitbreiding van bewaakte en veilige fietsenstallingen in en om het centrum, door meer praktische fietsrekken waarin je fiets heel blijft en door bij de aanleg van nieuwe wijken of herinrichting van bestaande wijken, van meet af aan rekening te houden met fietsvoorzieningen.

Verkeersveiligheid

In het geïntegreerde lokale veiligheidsbeleid is een concrete doelstelling opgenomen met daarbijbehorende maatregelen voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Bijzondere aandacht geldt voor schoolroutes en schoolomgevingen, 30-kilometergebieden en voetgangersoversteek-plaatsen. Zorg voor kwetsbare groepen waaronder gehandicapten, en versterking van het verantwoordelijkheidsgevoel door educatie en voorlichting zijn vanzelfsprekend. Bij het veiliger maken van gevaarlijke kruispunten dient het aanleggen van rotondes prioriteit te hebben met als randvoorwaarde dat de doorstroming optimaal blijft.

Mobiliteit

In elke buurt moeten voldoende winkels, scholen en andere voorzieningen aanwezig zijn, zodat mensen minder vaak ver van huis hoeven en meer met de fiets gaan.

Utrecht

Samenstelling college: Leefbaar Utrecht (3), PvdA (2), CDA (1), VVD (1), onbekend (1)

Bronvermelding: Gemeente Utrecht, Collegeprogramma 2001-2006 'Utrecht in uitvoering', Utrecht, 2001

N.B. Utrecht is per 1 januari 2001 samengevoegd met gemeente Vleuten en de Meer. Hierdoor is er een nieuw collegeprogramma opgesteld.

Tekstpassages:

2. De vitale stad

2.1.1 Economische zaken

17. De bereikbaarheid van de oude binnenstad moet zo snel mogelijk worden hersteld. De autoluwheid van de binnenstad moet worden aangepast. In 2001 worden hiertoe voorstellen gedaan. De bereikbaarheid voor bewoners en verzorgend verkeer is hierbij uitgangspunt. De herschikking van verkeersmaatregelen ten behoeve van de autoluwheid en een betere verkeerscirculatie blijft voortdurend noodzakelijk.

2.2.1 De revitalisering van het stationsgebied; (Criteria voor de planvorming)

8. Fietsers- en voetgangersstromen dienen sociaal veilig plaats te hebben. (...)
15. In het plan moet het ontwikkelen van meer onderdoorgangen en bredere traversen, in verband met de sociale veiligheid, zoveel mogelijk worden voorkomen.

Prioriteiten bij de uitvoering

Met in achtnaam van de genoemde criteria, dienen zo snel mogelijk zichtbare resultaten te worden geboekt. Hierbij gelden de volgende prioriteiten:

2. Bij de vernieuwing van het Stationsgebied heeft de aanpak van de openbaarvervoerterminal, daarin begrepen het scheppen van een goede plaats voor sneltram, bussen, taxi's en (stallingruimte voor) fietsen, de grootste voorrang.

2.2.2 Het onbereikbare bereikbaar

Tevens mag het openbaar vervoer en het fietsverkeer de komende jaren op krachtige impulsen rekenen (aanleg van HOV-verbindingen en een fijnmazig fietsnetwerk).

Verkeersveiligheid en handhaving

32. Het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft de komende periode nadrukkelijk in de aandacht staan van het college. Prioriteit krijgt de aanpak van onveilige situaties rond scholen en ouderenvoorzieningen en bij kruising van vrijliggende OV-voorzieningen (sneltram en HOV). Daar waar noodzakelijk is de doorstroming van verkeer ondergeschikt aan een verkeersveilige situatie. Het aanpassen van de maximumsnelheid wordt hierbij niet uitgesloten. De gemeente gaat onverminderd voort met het inrichten van woonwijken als 30-kilometer/uur-gebieden.

Verkeerscirculatieplannen

50. Op basis van de methode 'Samen verkeer plannen' van CROW moet zo spoedig mogelijk voor alle wijken een verkeerscirculatieplan gemaakt worden, aan de hand van vooraf door de raad vastgestelde bovenwijkse uitgangspunten.
51. In elke fase van de besluitvorming vindt toetsing van (nieuw)bouwprojecten plaats aan de hand van de verkeerskundige effecten.

Fiets

54. Gezien het hoge aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen (hoger dan OV en gelijk aan de auto) en het gunstige effect hiervan op de leefbaarheid, zal de fiets als vervoermiddel even serieus genomen worden als de andere vervoersmodaliteiten.
55. Ingezet wordt op de uitbreiding van zowel betaalbare, bewaakte fietsenstallingen, als kleinschalige, betaalbare mechanische fietsenbergingen.
56. Het onderhoud van doorgaande fietsroutes wordt verbeterd. Bij realisering en beheer van fietsroutes wordt getoetst op sociale veiligheid.
57. De afstelling van verkeerslichten wordt zo veel mogelijk verbeterd ten gunste van fietsers.
58. Er blijft geïnvesteerd worden in de realisatie en revitalisatie van fietsroutes.

Dynamisch verkeersmanagement

De uitbreiding van Dynamisch verkeersmanagement-systemen, die beogen de afwikkeling van verkeersstromen te reguleren, wordt benut ten bate van leefbaarheid en bereikbaarheid. Informatie en handhaving maken daar nadrukkelijk onderdeel van uit.

- 2.2.3 De ontwikkeling van Leidse Rijn – Uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling
Ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling dienen de volgende uitgangspunten te worden gehanteerd:

5. De fietsinfrastructuur zal worden verbeterd, waarbij korte, sociaal veilige routes uitgangspunt zijn. De planning van de fietsbrug zal worden versneld en met dat oogmerk zal eventueel voor een andere locatie worden gekozen.

3. Mensen maken de stad

Toerusting van het onderwijs

8. Het programma 'School en Veiligheid' moet worden uitgebreid en geïntensiveerd. Alle scholen in Utrecht moeten aan dit programma deelnemen. Meer ouders moeten actief bij de uitvoering van het programma worden betrokken.

3.5 Tijd voor sport en vrije tijd – Recreatie

19. Er komen meer aantrekkelijke fiets- en wandelpaden, goed bewegwijzerd en verlicht.
20. Er worden wandel-, fiets- en ruiterspaden door de weilanden aangelegd.
21. Historische paden moeten worden gereconstrueerd.

Veenendaal

Samenstelling college: CDA (2), Christen Unie (2), PvdA (1), GroenLinks (1)

Bronvermelding: Gemeente Veenendaal, Collegeprogramma 1998-2002, Veenendaal, 1998 (inclusief: Aanvulling collegeprogramma, Veenendaal, 2000)

Tekstpassages:

2. Verkeer, vervoer en waterstaat

1. Het gemeentebestuur zal meer bewaakte en/of overdekte fietsenstallingen realiseren. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verbetering van veilige verkeersroutes voor fietsers en kwetsbare verkeersdeelnemers als (school)kinderen, fietsende ouderen en minder validen. In dit kader wordt het beleid voortgezet om jaarlijks een budget in de begroting op te nemen voor het onderhouden en het wegnemen van knelpunten in het bestaande fietspadennet. Het streven is te komen tot een versnelde uitvoering van het fietspad naar de Klomp. Tevens worden langs de gehele centrumring vrijliggende fietspaden aangelegd. De gemeente stimuleert het oprichten van een breed samengesteld verkeers(veiligheids)platform.
-

Zwolle

Samenstelling college: PvdA (2), VVD (3), CDA (2)

Bronvermelding: Gemeente Zwolle, In de wijk is de burger meester – Programma akkoord 1998-2002, Zwolle, 1998

Tekstpassages:

3. Zwolle, leefbaar, duurzaam en veilig

Bouwstenen voor uitwerking programma

In 1999 moet er op interactieve wijze veiligheidsbeleid ontwikkeld zijn met o.a. aandacht voor aspecten als wijken, horeca, jeugd, overlast, drugs, coffeeshops, beheer openbare ruimte (parkeren, fietsenstallingen).

6. Zwolle, ruimtelijke ontwikkelingen

Bouwstenen voor uitwerking programma

Een verdere intensivering van het fietsbeleid is nodig om fietsstad nummer 1 te blijven.

Colofon

Uitgave:

Fietsberaad, februari 2002
Publicatie nummer 1

Onderzoek:

Research voor Beleid, Leiden
Susan van Klaveren
André Oostdijk

Begeleiding onderzoek:

Dick Buursink
Otto van Boggelen

Vormgeving:

Klats publiciteit

Druk:

JB&A Grafische communicatie

Dit rapport is bij het Fietsberaad te bestellen o.v.v. 'Publicatie nummer 1':

per post: Postbus 37
6710 BA Ede

per e-mail: welleman@fietsberaad.nl

per telefoon: (015) 256 12 16,
b.g.g. (0318) 695 366