

Fiets en trein: een krachtige combinatie

Van alle treinreizigers pakt 33% de fiets om van huis naar het station te gaan. De snelheid en flexibiliteit van de fiets voor de korte afstand, gekoppeld aan de snelheid en het gemak van de trein voor de langere afstand. Twee vervoerwijzen voor één verplaatsing: als combinatie praktisch voor de reiziger en voor het verkeers- en vervoersbeleid relevant. De kracht van de combinatie is mede afhankelijk van de voorzieningen voor het stallen en parkeren van de fiets bij het station. Hiervoor blijft beleidsmatige aandacht nodig, zo blijkt.

Van de treinreizigers loopt 30% van huis naar het station. Zie Tabel 1. Dit zijn vooral degenen die op loopafstand van het station wonen. Dat aantal is beperkt: 13% van alle Nederlanders woont binnen een straal van 1 km van een station. Voor wie verder weg woont, komen bus, tram en metro en auto in aanmerking; 32% van de treinreizigers maakt daarvan in het vervoer gebruik. Evenveel reizigers pakken hiervoor de fiets: 33%. Dat de fiets de trein voor zoveel mensen 'bereikbaar' maakt, komt omdat 45% van alle Nederlanders niet verder dan 3 km van een station woont. En dat is een zeer acceptabele fietsafstand.



Tabel 1. Vervoerwijzen in het vervoer (aan de woonzijde) van treinritten van personen van 12 jaar en ouder, 1996-1998 (in %)

lopen (en 'geen')	30
fiets	33
bus, tram en metro	22
autobestuurder	5
autopassagier	5
overig	5
Totaal	100

Bron (bewerkt): MuConsult, De markt voor multimodaal personenvervoer; deelrapport 2: OVG analyse, AVV, oktober 2002

Relevantie voor het beleid

De relevantie van het treingebruik is gemiddeld genomen beperkt: net 2%

van alle verplaatsingen in Nederland. Heel anders wordt het beeld als alleen gekeken wordt naar verplaatsingen tijdens de spitsuren (wanneer de verkeersproblemen het grootst zijn) over langere afstanden (in de dagelijkse files) naar en van grotere steden (waar de belangrijkste knelpunten zijn). Voor deze specifieke combinatie van tijd, afstand en traject blijkt treingebruik uiterst relevant. Van alle mensen die werkzaam zijn binnen een straal van 1 km van een station in een stad met meer dan 50.000 inwoners en meer dan 30 km daarvandaan wonen, gaat maar liefst 27% met de trein naar het werk¹. Fietsen in het vervoer maakt dit beleidsrelevante treingebruik (mede) mogelijk. Daarom is het van belang dat gemeenten ervoor zorgen dat reizigers niet alleen snel, comfortabel en veilig naar het station kunnen fietsen, maar daar vervolgens ook vlot, veilig en netjes hun fiets kunnen parkeren, al dan niet bewaakt.

IN DIT NUMMER

Column voorzitter	2	Kwaliteitszorg voor fietsbeleid	10
Fietsparkeren bij centrumstations	3	Benchmarking lokaal fietsbeleid	12
Voorplein Leiden Centraal	4	Openbaar vervoer over water	15
Ruimte voor de fiets	6	Fiets-voetveren	16
Fietsparkeerperikelen in Zwolle	7	Rondje met een pontje	18
Op de fiets naar het strand	8	Bijeenkomsten	20

Politiek blijft de kunst van het kiezen



Ze staan op de foto met de koningin. Eindelijk weer een kabinet. Nu kunnen de dames en heren weer beleid ter discussie stellen en/of zondig intensiveren. De mobiliteitsvraag is intussen blijven toenemen. Een dipje als gevolg van de recessie is mogelijk!

Maar keihard komt het probleem vervolgens weer terug. Hoe houden we de boel bereikbaar en leefbaar? Ik heb de afgelopen maanden als ambassadeur van het VNG-project Slagen voor Veiligheid gemerkt dat burgers verkeersveiligheid vaak noemen als het belangrijkste thema als het om veiligheid gaat. Dat blijkt uit de op veel plekken uitgevoerde enquêtes. Risico's van bedrijven, spoorlijnen etc. zijn voor hen daaraan ondergeschikt.

Tegelijkertijd vinden diezelfde burgers bereikbaarheid belangrijk. En daar gaat het wringen: veiligheid en leefbaarheid in de eigen woonomgeving versus de eigen mobiliteitswens, die zo goedkoop en efficiënt mogelijk moet worden ingevuld. We hebben haast. We hebben weinig tijd!

Dat is het grote dilemma voor de nieuwe minister, voor de net aangetreden gedeputeerden en alle wethouders die nu een jaar bezig zijn. Als iedereen, en vooral belangengroepen, te vriend gehouden moet worden, blijft het pappen en nathouden. Geen keuze is ook een keuze, maar daarmee ontwikkel je geen samenhangend pakket maatregelen. Gemeenten die scherp durven prioriteren ten behoeve van de fiets voor korte ritten, creëren beleid dat een goede bereikbaarheid bewerkstelligt, dat de leefbaarheid vergroot, dat betaalbaar is, dat vaak veiliger is voor zwakke verkeersdeelnemers en dat ook nog eens de gezondheid bevordert. Een minister of gedeputeerde die dat ondersteunt, stimuleert en met middelen activeert, levert een echte bijdrage aan een beter mobiliteitsbeleid.

Kiezen hoeft niet moeilijk te zijn.

Dick Buursink, voorzitter

vervolg van de voorpagina

Fiets en trein: een krachtige combinatie

Verkeer en Waterstaat beseft het belang van fietsparkeervoorzieningen bij stations. In 1999 besloot het ministerie zulke voorzieningen voortaan te beschouwen als onderdeel van de noodzakelijke 'transferinfrastructuur' van stations. Er werd 209 miljoen euro uitgetrokken om op alle stations in Nederland de fietsparkeervoorzieningen te verbeteren: voldoende kwaliteit en capaciteit, op korte loopafstand van de perrons, in een mix van beveiligde en onbeveiligde voorzieningen die recht doet aan de vraag. Dit programma *Ruimte voor de fiets* wordt sindsdien uitgevoerd door RIB en Railned - inmiddels samengegaan in ProRail - en NS Fiets. Zie *Fietsverkeer* nummer 1. In 2000 werden de eerste stations met vernieuwde fietsparkeervoorzieningen opgeleverd. Wat is het effect en wat vinden de gebruikers ervan? Op pagina 6 wordt hier uitgebreid op ingegaan. De conclusie is dat het beleid lijkt te werken.

Centrumstations in grote steden

Ook bij centrumstations in grotere steden is het aandeel van de fiets in het vervoer van de trein hoog. Dergelijke stations moeten vaak plaats bieden aan enorme aantallen fietsen. Zo staan op de drukste momenten bij Amsterdam Centraal meer dan 10.000 fietsen, bij Leiden Centraal bijna evenveel en bij Utrecht Centraal naar schatting minstens 7.000. Een deel staat in bewaakte en vaak inpandige (NS-)stallingen, maar het merendeel van de fietsers zoekt een onbeveiligde parkeerplek buiten, in de directe stationsomgeving. Het Fietsberaad heeft Groen Licht Ver-

keeradviezen laten onderzoeken hoe het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen bij enkele centrumstations zich in het recente verleden heeft ontwikkeld. Op pagina 3 staan de belangrijkste resultaten. De conclusie is dat het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen bij de onderzochte stations de laatste jaren gemiddeld zeer sterk is toegenomen en dat de toename en verbetering van de onbeveiligde fietsparkeerplaatsen daaraan heeft bijgedragen.

Beleidskeuze empirisch onderbouwd

Uit het onderzoek blijkt dat de beleidskeuze om geld uit te trekken voor *Ruimte voor de fiets* terecht is geweest: dankzij meer en betere fietsparkeervoorzieningen bij stations gaan meer reizigers er op de fiets heen en wordt er waarschijnlijk ook meer van de trein gebruikgemaakt. Een programma dus om tevreden over te zijn! En tegelijk een programma dat het verdient om de komende jaren goed te worden afgerond. Het onderzoek van Groen Licht levert daarvoor twee aanbevelingen op:

- Bij centrumstations van grotere steden moeten betere en (gemiddeld) hogere prognoses voor het aantal te verwachten fietsen worden gehanteerd. ProRail gaat nu uit van te lage en te algemene cijfers.
- Bij die centrumstations valt vermoedelijk veel ruimte en daarmee geld te besparen met de aanpak van fietsen die er langdurig - en wellicht onnodig - ongebruikt geparkeerd staan. Momenteel bezetten fietsen die langer dan vier weken onaangetoerd blijven staan gemiddeld bijna 15% van de capaciteit aan onbeveiligde fietsparkeerplaatsen.

1 Bron: MuConsult, *Naar een visie op knooppunten; bijlagen deelproject 2, AVV, december 2000*

Stallen of parkeren

Stallen en parkeren van fietsen loopt in het dagelijkse spraakgebruik doorgaans door elkaar. Dat zal ook wel zo blijven, maar voor vakmensen in de verkeerswereld is het goed het onderscheid in de gaten te houden. Al is het maar opdat politici en beleidsmakers beseffen dat er belangrijke parallellen bestaan tussen fietsverkeer en autoverkeer qua problematiek, oplossingen en noodzakelijke aandacht. De *Leidraad Fietsparkeervoorzieningen* (CROW-publicatie nummer 158, juni 2001) geeft enig

houvast op dit punt. Globaal kunnen de volgende definities worden gehanteerd:

- Stallen: het plaatsen van een fiets in een bewaakte dan wel beveiligde ruimte. (Zo zijn veel parkeergarages voor auto's dus 'autostallingen'.)
- Parkeren: het plaatsen van een fiets in een onbeveiligde ruimte, in een fietsparkeersysteem (een klem of een aanleun- of hangbeugel), op de eigen standaard of tegen elk object dat steun kan verlenen, zoals een muur, een hek, een paal of een boom.

Een ingewikkelde groeimarkt

In 2002 bereikten het Fietsberaad signalen dat de toename van het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen op enkele centrumstations van grotere steden erg groot was; groter dan de toename van het aantal treinreizigers en groter dan de toename waarmee de prognoses van ProRail rekening houden. De resultaten van een probleemverkennd onderzoek blijken de signalen te bevestigen.

Groen Licht Verkeersadviezen heeft het onderzoek uitgevoerd op Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Nijmegen, Leiden Centraal, Delft, Maastricht, Tilburg, Eindhoven en Groningen. Per station zijn voor de periode 1997-2002 tellingen van het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen verzameld en gegevens over de belangrijkste factoren die de ontwikkeling van die aantallen kunnen verklaren. Bij alle negen stations blijkt het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen in die vijf jaar te zijn toegenomen. Deze toename van gemiddeld 43% varieert van aanzienlijk (20% in Delft) tot zeer sterk (70% in Nijmegen). Zie Tabel 1.

Verklaringen

De meest voor de hand liggende verklaring voor het toegenomen aantal geparkeerde fietsen is dat meer mensen met de trein zijn gaan reizen. Dat verklaart inderdaad gemiddeld 17%. Er

blijft nog gemiddeld 26% te verklaren over. Vooral voor Den Haag Centraal, Nijmegen en Groningen is dat aandeel 'nog te verklaren' groot: 52-55% meer onbeveiligd geparkeerde fietsen in vijf jaar. Andere mogelijk relevante invloedsfactoren zijn vooral kwalitatief benaderd:

- Bouwontwikkelingen in de stationsomgeving kunnen zorgen voor bezoekers die van de onbeveiligde fietsparkeerplaatsen gebruik maken;
- Ontwikkelingen in de capaciteit aan onbeveiligde fietsparkeerplaatsen kunnen in het geval van uitbreiding zorgen voor een toename van het aantal geparkeerde fietsen, maar als er een tekort is ook voor een beperking van dat aantal;
- Ontwikkelingen bij de bewaakte stallingen. Een toenemend capaciteits- of kwaliteitstekort bij die stallingen kan fietsers doen uitwijken naar de onbeveiligde parkeerplaatsen. Het tegendeel kan zich evenzeer voordoen;
- Actief beleid om zwerf fietsen (buiten de rekken geplaatste fietsen) en fietswrakken (niet meer berijdbare fietsen) te verwijderen, kan leiden tot beter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Bijkomend voordeel: een hogere kwaliteit van de stationsomgeving.

Uit het onderzoek van Groen Licht blijkt dat de bouwontwikkelingen de toename van het aantal geparkeerde fietsen niet of nauwelijks (mede) verklaren. Over de invloed van opruimacties en ontwikkelingen bij de bewaakte stallingen was door gebrek aan goede informatie geen eenduidige conclusie

mogelijk. De capaciteit aan onbeveiligde fietsparkeerplaatsen lijkt wel een deel van de toename van het aantal geparkeerde fietsen te verklaren. Het creëren van extra plaatsen heeft de afgelopen vijf jaar bij veel stations geleid tot meer onbeveiligd geparkeerde fietsen.

vervolg op pagina 4

PROJECT
FIETS BERAAD



De uitkomsten van het door Groen Licht Verkeersadviezen uitgevoerde onderzoek zijn vastgelegd in Publicatie nummer 3 van het Fietsberaad: *Dynamiek in het parkeren van fietsen bij stations*. Omdat de publicatie duidelijke aanbevelingen bevat is hij aangeboden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Vaste Tweede Kamer Commissie voor Verkeer en Waterstaat. Verder is de publicatie toegezonden aan de bij het onderzoek betrokken gemeenten en aan andere gemeenten met meer dan 70.000 inwoners. Voor de doelgroepen van het Fietsberaad zijn gratis exemplaren verkrijgbaar bij het Fietsberaad en bij CROW (zie colofon op pagina 20). Publicatie nummer 3 kan worden ingezien op www.fietsberaad.nl en desgewenst gedownload.

Tabel 1. Toename van de aantallen geparkeerde fietsen en treinreizigers, voor negen centrumstations, 1997-2002 (in %)

	toename aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen in vijf jaar (A)	toename aantal treinreizigers in vijf jaar (B)	resterende te verklaren toename in vijf jaar (A - B)
Den Haag Centraal	62	10	52
Utrecht Centraal	35	24	11
Nijmegen	70	18	52
Leiden Centraal	37	27	10
Delft	20	16	4
Maastricht	31	26	5
Tilburg	29	9	20
Eindhoven	?	12	?
Groningen	59	4	55
Gemiddelde, excl. Eindhoven	43	17	26

Relevantie

Het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen bij centrumstations van grotere steden is dus gemiddeld aanzienlijk toegenomen, maar zeer divers en moeilijk te verklaren. De toename van het aantal treinreizigers en de verbetering van de kwaliteit en vooral de kwantiteit van de onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen, kunnen het toegenomen aantal geparkeerde fietsen slechts ten dele verklaren.

We weten dus wel dát er iets bijzonders aan de hand is bij de onderzochte centrumstations, maar nog steeds niet goed wát. Terwijl het realiseren van fietsparkeerplaatsen doorgaans juist

bij deze stations een kostbare zaak is. Zomaar wat rekken bijplaatsen kan er vaak niet. Daarom zijn vooral voor deze stations betere prognoses van het aantal te verwachten fietsen dringend gewenst. Op dit moment is het maken van een goede prognose erg moeilijk. Zo blijken de prognoses die ProRail in *Ruimte voor de Fiets* hanteert slecht te passen bij de ontwikkelingen die zich bij de negen onderzochte stations hebben voorgedaan. ProRail gaat voor deze stations namelijk uit van 5 tot 20% meer onbeveiligd geparkeerde fietsen tot 2010. Bij vergelijking met de door Groen Licht gevonden toename van gemiddeld 43% over de afgelopen vijf jaar, lijkt dat zowel veel te weinig als onvoldoende gedifferentieerd.

Fietsparkeren op

In Leiden zijn ze er met recht trots op. Half verscholen onder het geheel gerenoveerde plein voor het station is een schitterende gelegenheid om je fiets te parkeren. De gebruikers zijn er erg enthousiast over. Hun enige kritische geluid is dat de voorziening 'alweer te vol is'. De gemeente worstelt vooral met het beoogde gebruik van de in- en uitgang.

"Er moest iets gebeuren. Fietsen stonden soms gewoon aan de shovels van de aannemer vastgemaakt. Verkeerd gestalde fietsen waren altijd al een probleem, maar nu kon het niet langer." Woorden die al in 1994 (!) werden opgetekend uit de mond van de projectleider fietsparkeervoorzieningen in Leiden van destijds. Het stationsgebied van de Sleutelstad lag op dat moment overhoop door de bouw van een nieuw station en de complete renovatie van het ervoor liggende plein, inclusief de aanleg van een autotunnel.

Nieuwe stalling

Nadat de chaos van neergekwakte fietsen tijdens de werkzaamheden was bestreden, richtte de gemeente zich erop de dagelijkse stroom fietsers naar het stationsgebied (zo'n 10.000) in goede banen te leiden en deugdelijke fietsparkeervoorzieningen aan te bieden. Een onderdeel van de gemeentelijke herinrichtingsplannen was een onbeveiligde, overdekte fietsparkeerruimte, die halfverdiept onder het Stationsplein kwam te liggen. Door het toepassen van

Zwerffietsen en ongebruikte fietsen

Bij veel stations bestaat zowel gebrek aan ruimte als aan kwaliteit. Fietsen spelen hierbij vaak een rol: langdurig ongebruikte fietsen kunnen onnodig veel ruimte in beslag nemen en her en der neergekwakte zwerffietsen dragen bij aan een hinderlijk rommelige stationsomgeving. In het najaar van 2002 zijn hierover op de onderzochte stations cijfers verzameld.

Tabel 2. De aandelen zwerffietsen en langdurig ongebruikte fietsen bij negen centrumstations, najaar 2002 (in %)

	zwerffietsen	ongebruikte fietsen
Den Haag Centraal	6	13
Utrecht Centraal	12	21
Nijmegen	5	14
Leiden Centraal	2	20
Delft	17	23
Maastricht	2	6
Tilburg	3	15
Eindhoven	10	16
Groningen	6	3
Gemiddeld	7	15

Een hoog aandeel zwerffietsen (fietsen die niet in of nabij fietsparkeervoorzieningen staan) duidt op een tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen. Wegwerken van dat tekort kan het aantal zwerffietsen sterk verminderen. Bij stations met voldoende parkeercapaciteit waar bovendien regelmatig foutief geplaatste fietsen worden verwijderd, blijkt men het aandeel zwerffietsen tot 2 à 3% te kunnen beperken.



Het fenomeen 'langdurig ongebruikte fietsen' (fietsen die minstens vier weken op dezelfde plaats staan) is eerder geconstateerd in Leiden en Tilburg, maar niet bekend is waarom die fietsen zolang niet worden gebruikt. Die vraag is nog steeds niet beantwoord, maar wel is nu voor het eerst de omvang van dit probleem systematisch onderzocht.

Ongebruikte fietsen blijken een belangrijk deel van de fietsparkeercapaciteit in beslag te nemen: gemiddeld 15%. Bij drie stations is het aandeel beperkt, bij de andere zes gaat het met 13 tot 23% van alle fietsen om een relevant fenomeen. Als de ongebruikte fietsen er niet zouden staan, zouden alle negen stations nu zo'n beetje over voldoende onbeveiligde fietsparkeerplaatsen beschikken! En over een netter ogende stationsomgeving.



voorplein Leiden Centraal groot succes



een slanke staalconstructie met glazen vloertegels, lijkt de taxistandplaats, die er bovenop ligt, enigszins te zweven. Deze ruimte is in november 2002 officieel geopend en biedt plaats aan 2050 fietsen, in twee boven elkaar gelegen rijen met rekken. De afstand tussen de fietsen bedraagt 40 cm (en niet de nog te vaak voorkomende 30 cm), waardoor sturen en handremmen minder gemakkelijk met elkaar verward raken.

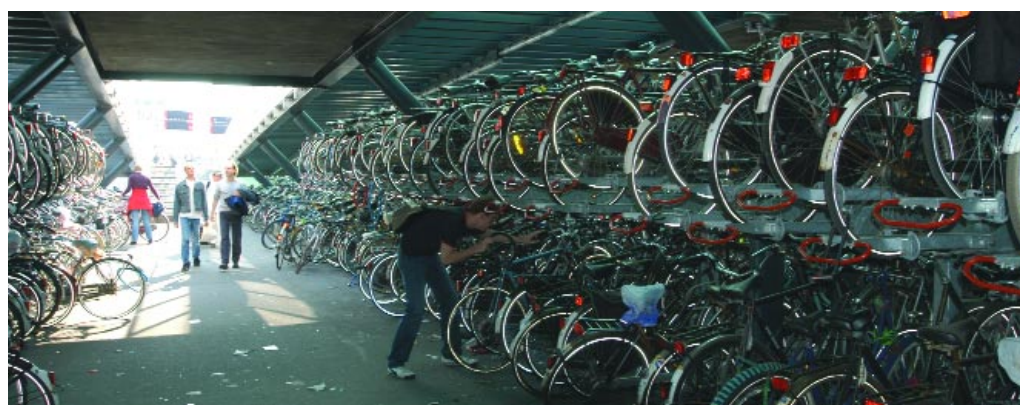
Gemakkelijk

Vastberaden trekt ze aan de grote, rode greep, waardoor de fietsgoot schuin achterover naar beneden komt. Ze pakt een robuuste fiets, kinderzitje voor, kinderzitje achter. Is het hevelen zwaar? "Welnee, dat valt reuze mee. Je moet eraan wennen, omdat je voorwiel even blijft steken. Maar de eerste tijd na de ingebruikname van de stalling waren er aardige jongens die je assisteerden en uitlegden hoe het moest. Dat vond ik een prima service." Haar verhaal wordt onderschreven door een vrouw die zelfs haar sportkleding in de fietstas laat zitten, terwijl ze buiten de stad gaat werken. Kan ze na terugkomst meteen door naar fitness. "Die hoger gelegen rekken zijn niet alleen gemakkelijk te bedienen, maar ook veiliger." Als zij van huis komt, gaat ze de 'kelder' binnen vanaf het stationsplein. Aan het eind van de werkdag verlaat ze deze aan het Schuttersveld. Ze gebruikt dus de in- en uitgangen die passen bij haar

reisroute. En dat is nu precies wat de gemeente Leiden had willen voorkomen.

In- en uitgang

Het idee was het plein voor het station uitsluitend te bestemmen voor voetgangers en daar geen fietsverkeer kriskras doorheen te hebben. Daarom werd de ingang van de nieuwe ondergrondse fietsparkeerplaats aan de stationskant uitsluitend afgestemd op het gebruik door voetgangers, mensen die uit de trein komen en hun fiets willen pakken. Wie met zijn fiets arriveerde, werd geacht de ingang aan het Schuttersveld te nemen. Daar is dan ook een geleidelijk aflopende toerit, terwijl voor de voetgangerskant werd gekozen voor een redelijk steile trap, die bovendien bij slechte weersomstandigheden aardig glad bleek te worden. Gevolg: de nodige onfortuinlijke glijpartijen, want ook die kant werd als ingang gebruikt.



Inmiddels heeft de gemeente, ook na klachten van de Fietsersbond, de entree aan de stationszijde aangepast, zodat er de facto weinig verschil meer bestaat tussen de beoogde in- en uitgang. Het gevolg is wel dat het fietsverkeer nog steeds tussen de voetgangers op het plein zigzagt. Vreemd is dat eigenlijk niet, want de klassieke fietsroute naar het station loopt nu eenmaal via de Stationsweg. Die blijft favoriet, ook al heeft de gemeente geprobeerd de route via het Schuttersveld aantrekkelijker voor fietsers te maken. De gemeente overweegt geen nieuwe pogingen om de fietser op andere gedachten te brengen, want 'fietsers laten zich niet sturen'.

Meer, meer

"Wat mij betreft bouwen ze er bij de achteruitgang van het station nog een", moppert een jongen die geruime tijd met zijn fiets heeft rondgedrenteld en naar een leeg plekje heeft gespeurd. "Het is een fijne stalling, maar hij is alweer te klein."

Dat de gebruikers nog steeds een tekort aan fietsparkeerplaatsen signaleren, is niet verwonderlijk, want ook volgens de gemeentelijke berekeningen moeten er nog meer worden aangelegd. Zo komt er nog een nieuwe gelegenheid voor 3600 fietsen, waarvan ongeveer eenderde uit nieuwe plaatsen bestaat en tweederde uit vervanging van oude. Met ProRail en NS wordt daarover nog druk vergaderd. Vooral over de precieze locatie, want bij de gemeente weet men maar al te goed dat de 10.000 fietsers het liefst allemaal op tien meter van een stationsingang parkeren: "Helaas zijn fietsers over het algemeen weinig flexibel."

KE

Ruimte voor de fiets: een problematisch succes

Fors investeren in meer en vooral betere fietsparkeervoorzieningen bij stations blijkt gunstige resultaten op te leveren. Meer gebruikers die meer tevreden zijn en wellicht zelfs meer treinreizigers. Succes dus, maar tegelijkertijd zorg, want het budget is ontoereikend.

De resultaten van het programma *Ruimte voor de fiets* worden jaarlijks op een rij gezet. De Monitor 2002 van Railned presenteert cijfers over het gebruik van de eerste 93 stations waar de onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen en kluizen zijn vernieuwd en uitgebreid.

Tabel 1. De bezetting van vernieuwde fietsparkeervoorzieningen bij 93 stations (in %)

bezetting exclusief fietswrakken	aantal stations
< 80	62
80-90	9
90-100	6
> 100	16
Totaal	93

Bron: Monitor 2002, Railned, 2002

In 2002 is bij 31 van de 93 stations een bezetting van meer dan 80 fietsen per 100 parkeerplaatsen vastgesteld. Railned, nu ProRail, hanteert die grens van 80%, omdat bij een hogere bezetting problemen bij het zoeken naar een vrije plek kunnen ontstaan. Bij de meeste van de 93 stations zullen die problemen wel meevallen, omdat vooral de stations met geringe aantallen fietsen het eerst zijn aangepakt. Het zoeken naar een vrije plaats zal daar minder lastig zijn als 80% bezet is. Ook het bijplaatsen van rekken zal er vaak geen probleem opleveren. Wel moet worden bedacht dat het gaat om gemiddelde cijfers per station; op afzonderlijke locaties kan de bezetting veel hoger zijn. Het is wel een echt probleem dat bij zestien stations het aantal fietsen nu al groter is dan de capaciteit.

Het opvallende van de cijfers in Tabel 1 is het tijdstip van meting: soms twee jaar na vernieuwing van de voorzieningen, maar vaker slechts één jaar daarna. Als een derde van de 93 sta-



Station Delft Zuid

tions al zo kort na het vernieuwen en uitbreiden van de voorzieningen een hogere bezetting kent dan waarmee in de prognoses rekening is gehouden, betekent dat nogal wat. Die prognoses waren namelijk bedoeld om tot 2010 in een toereikende capaciteit te voorzien. Het aantal fietsen is de eerste jaren dus veel meer toegenomen dan verwacht. Misschien wel vanwege de uitgevoerde verbeteringen.

De gebruikers

Een voor Railned uitgevoerd evaluatieonderzoek onder gebruikers¹ werpt enig licht op de vraag of de verbeterde voorzieningen hebben bijgedragen aan die onverwachte toename van het aantal onbeveiligd geparkeerde fietsen. Bij vijf stations werden in totaal 1038 gebruikers van de voorzieningen ondervraagd: Gouda Goverwelle, Heemskerk, Voorhout, Voorschoten en Delft Zuid.

De respondenten waren in het algemeen zeer tevreden over de kwaliteit van de nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Ze gaven een gemiddeld rapportcijfer van 7.1, tegen 5.3 voor de oude situatie. Het gemak van de voorzieningen, de kwaliteit van de rekken, de aanbindmogelijkheden, de overzichtelijkheid van de locatie en de sociale veiligheid scoorden rond dat gemiddelde cijfer. Het meest tevreden waren de gebruikers over de loopafstand (7.8) en de looproute (7.5) naar het perron. Het minst tevreden waren ze over de diefstalveiligheid (5.9) en de beschikbare capaciteit (gemiddeld 6.7, per station sterk uiteenlopend).

De toegenomen tevredenheid van de gebruikers mag worden beschouwd als een signaal dat de verbeterde voorzieningen hebben bijgedragen aan de onverwachte toename van het aantal

geparkeerde fietsen. Duidelijker nog blijkt dat uit de antwoorden op de vraag of men vanwege de verbeterde voorzieningen het reisgedrag heeft veranderd: 20% van de gebruikers maakte de reis waarop ze ondervraagd zijn voorheen niet per trein. Van die 20% maakte 87% de reis voorheen helemaal niet en ging 5% voorheen per auto, 3% met de bus en 4% op de fiets. Voor 11% van de gebruikers vormen de verbeterde voorzieningen bovendien een reden om vaker op de fiets naar het station te komen.

Een problematisch succes

Een onverwacht snelle toename van het gebruik, een hoge waardering voor de voorzieningen en zelfs signalen dat er enig effect is op de vervoerwijzekeuze: *Ruimte voor de Fiets* lijkt nu al een succes. Verkeer en Waterstaat heeft terecht ervoor gekozen de combinatie van trein en fiets te stimuleren met meer en betere fietsparkeervoorzieningen bij stations.

Tegelijkertijd doen zich financiële problemen voor: het budget blijkt ontoereikend om op alle stations voldoende goede voorzieningen te plaatsen. Vooral stations waar het ruimtegebrek nijpend is en waar soms zelfs ondergrondse of in pandige oplossingen nodig zijn, zullen vooralsnog niet worden aangepakt. Ongeveer 80 van dergelijke stations krijgen te maken met de budgetperikelen. Bij de andere 300 stations wordt alles volgens plan uitgevoerd. Bij die 80 zitten echter wel veel centrumstations van grotere steden. En laat nu juist daar de combinatie van fiets en trein zo belangrijk zijn.

¹ Bron: Goudappel Coffeng, *Tussenrapport evaluatie ombouw fietsenstallingen*, 2002

Fietsparkeerperikelen in Zwolle

Kom je aan de centrumkant uit het Zwolse station, dan vind je zowel fietsparkeervoorzieningen aan je linkerhand, de Westerlaan, als aan je rechterhand, de Oosterlaan. De laatste ogen nieuw. Tussen de rijweg en het hek langs de spoorlijn liggen hier prachtige overkapte en van verlichting voorziene onbeveiligde fietsenrekken, waarvan de circa 900 klemmen wat verder van elkaar af staan (37,5 cm) dan voorheen. Hoe dicht je bij de ingang van het station komt, hoe voller de rekken. Blijkbaar telt iedere meter.

De gebruikers lijken tevreden. Ze hebben alleen de indruk dat er nogal wat fietsen wekenlang ongebruikt in de rekken staan, maar daar doet de gemeente nu iets aan met een stickeractie: als een fiets na twee weken nog steeds een sticker heeft, kan hij worden weggehaald. De wanklanken aan de Oosterlaan gelden eigenlijk alleen de medegebruikers die zich, ondanks de mooie voorzieningen, asociaal gedragen. "Kijk", wijst een student uit Groningen, die het paasweekende bij zijn ouders in Zwolle komt doorbrengen, "daar baal ik dus van. Zo'n gozer die een beetje laat is en dan maar zijn fiets tegen het hek knalt om honderd meter te winnen." Inderdaad staan verscheidene fietsen niet in de klemmen, maar de meeste andere gebruikers tillen



daar niet zo zwaar aan zolang ze er niet echt door worden gehinderd. Wie bij de hoofdingang van het station gaat kijken, ziet dat het nog een stuk erger kan. Daar staan tien klemmen, die maximaal een halfuur gebruikt mogen worden. En ja hoor, ook daar staan de nodige fietsen naast de klemmen. Overtreders, zo meldt een bord, zullen hun fiets terugvinden aan de Oosterlaan. Eenzelfde sanctie geldt voor fietsers aan de Westerlaan (dicht bij elkaar staande klemmen, geen overkapping) die hun fiets niet in de klemmen parkeren.

Een medewerker van de bewaakte NS-stalling ter plaatse kan alleen maar grinniken om dat beleid: "Ik noem dat geen straf. Als je haast hebt, gooi je je fiets gewoon zo dicht mogelijk bij de ingang om hem vervolgens later keurig gestald aan de Oosterlaan terug te

vinden. Ik noem dat werkverschaffing voor de stadswachten. Ik zie soms zelfs 'snelle jongens' die een ander uit de klem gooien en er zelf in gaan staan." Als je de overvolle, rommelige rekken aan de Westerlaan ziet, begrijp je eigenlijk niet waarom niet meer gebruikers naar de Oosterlaan verhuizen. De verklaring daarvoor blijkt desgevraagd kort en eensluidend: ze wonen, werken of leren nu eenmaal aan deze kant van de stad en wie fietst er nu 500 meter verder voor wat meer parkeercomfort? De echte vraag is dus: waarom wordt de parkeerplaats aan de Westerlaan niet net als die aan de Oosterlaan verbeterd? De gemeente Zwolle antwoordt daarop dat er om financiële redenen geen concrete plannen zijn om de Westerlaan aan te pakken: "Het project Spoorzone is op een laag pitje gezet."

KE



Op de fiets naar het strand

Hoewel de fileberichten op zomerse dagen doen vermoeden dat iedereen met de auto naar het strand gaat, gebruiken veel mensen daarvoor de fiets. Voor de fietsroutes naar het strand en de mogelijkheden om bij het strand fietsen te parkeren, zijn diverse organisaties verantwoordelijk. Van gemeente tot VVV, van Staatsbosbeheer tot recreatieschap. Of zij aan dit onderwerp ook daadwerkelijk beleidsmatig aandacht schenken, is de vraag. Verslag van 'een vogelvlucht' langs vier Nederlandse kustplaatsen: Dishoek, Terschelling, Callantsoog en Scheveningen.

Over de bereikbaarheid van het strand voor fietsers en over fietsen parkeren bij het strand valt in de vakliteratuur weinig te vinden. Als er al enig onderzoek naar is gedaan, zoals in Zeeland, zijn de resultaten daarvan niet eenvoudig naar andere gebieden te vertalen. Organisaties die zich met fietsverkeer en fietsrecreatie bezighouden, laten de bereikbaarheid van het strand voor fietsers vrijwel volledig links liggen. Er zijn geen kant-en-klare richtlijnen om vast te stellen hoeveel fietsparkeerplaatsen bij strandovergangen nodig zijn. Dat kan ook nauwelijks, omdat elke strandovergang anders is. De *Leidraad Fietsparkeren* van CROW (Publicatie 158) geeft voor bestaande situaties het beste algemene advies: tellen!

Dishoek

Dishoek is het 'toeristisch aanhangsel' van het dorp Koudekerke op Walcheren. Volgens de VVV Walcheren bestaat de grootste groep strandgangers uit inwoners van Walcheren en de rest van Zeeland, gevolgd door toeristen uit binnen- en buitenland. Knelpunten voor fietsers die naar het strand willen, zijn de VVV niet bekend.

De verantwoordelijkheid voor de fietsparkeervoorzieningen in Dishoek ligt, evenals voor de fietspaden buiten de bebouwde kom, bij het Waterschap Zeeuwse Eilanden. Het waterschap streeft naar verbetering van de kwaliteit van de fietsrit zelf (goede fietsroutes) en naar meer kwaliteit bij de bestemming: het fietsparkeren aan de kust. Op Walcheren heeft het waterschap enkele onderzoeken laten uitvoeren. Uit een in 2002 uitgevoerde enquête op 9 strandopgangen blijkt onder andere dat gemiddeld 39% van de ondervraagde strandgangers op de fiets naar het strand komt. De fiets is

daarmee het meest gebruikte vervoermiddel. Bij Dishoek gaat het om drie verharde duinovergangen naar het strand. Bij alle drie zijn voorzieningen om fietsen te parkeren. Uit het onderzoek bleek verder dat er behoefte bestond aan een bewaakte stalling. Die werd dan ook gerealiseerd en in juni 2001 in gebruik genomen (capaciteit: 200 plaatsen). Maar in 2003 zal deze niet meer opengaan. Het waterschap had vooraf gesteld dat de stalling zichzelf binnen enkele jaren zou moeten kunnen bedruipen, maar dat lukte volstrekt niet. Waarom niet? Vermoedelijk formuleren ook recreanten gemakkelijker een behoefte dan dat ze er hun portemonnee voor trekken als er daadwerkelijk in voorzien wordt. Bovendien was de locatie van de stalling niet optimaal gekozen: niet bij de drukste strandopgang, maar op een plek waar een geschikte ruimte was.

Terschelling

Op Terschelling zijn de stranden goed bereikbaar voor wie met de fiets komt. Dat mag ook wel als je bedenkt dat er in het hoogseizoen dagelijks 20.000 fietsers zijn. Naast de 12.000 huurfietsen die dan in gebruik zijn, fietsen de 5000 eilandbewoners zelf en neemt een groep toeristen de eigen fiets mee. Die cijfers zijn afkomstig van Staatsbosbeheer, dat samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Terschelling de parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's beheert. In totaal zijn er zes hoofdovergangen en bij de drie drukste schat Staatsbosbeheer dat 80% van de strandbezoekers op de fiets komt. Volgens de VVV zijn er in het algemeen onvoldoende fietsparkeervoorzieningen. Meestal worden fietsen gewoon tegen de houten hekken langs de toegangsweg naar het strand geplaatst of zelfs tegen afrasteringen met prikkeldraad. De VVV verwacht niet dat de betrokken beheerders van zins zijn hierin verandering te brengen. Daar zou de VVV wel eens gelijk in kunnen hebben, want zowel Staatsbosbeheer als de gemeente Terschelling ziet het rooskleuriger in. Problemen zijn er volgens hen uitsluitend bij de overgang in Midsland aan Zee, en dan nog alleen gedurende tien dagen tijdens het hoogseizoen. Edwin Zijlstra, beleidsmedewerker bij de gemeente, en Freek Zwart, districtsmedewerker van Staatsbosbeheer, zijn van mening dat dit komt doordat de stallingen er nogal ver (zo'n 400 meter) van de strandopgang liggen en daarom slecht worden benut. De betrokken partijen zijn niet van plan de capaciteit aan te passen aan de maximale drukte. Hoewel de VVV dus een wat somber beeld schetst, moet daarbij meteen worden aangetekend dat bij geen van de betrokken instanties klachten van fietsers zijn binnengekomen. Verondersteld wordt dat dit samenhangt met het feit dat het op Terschelling dikwijls gaat om huurfietsen waarmee de badgasten wellicht minder zuinig omspringen. Dat verklaart misschien ook dat er op het eiland uitsluitend onbewaakte fietsparkeergelegenheden zijn en niemand om bewaakte roept.

Callantsoog

In Callantsoog komen evenmin klachten van fietsers binnen. Voor de gemeente Zijpe, die de onbewaakte fietsparkeerplaatsen bij het strand van Callantsoog beheert en onderhoudt, is dat een reden het onderwerp weinig aandacht te





geven. Dat veel fietsers de stallingen links laten liggen en hun fiets zover mogelijk meenemen naar en op het strand, deert de gemeente niet. Dit tot ergernis van recreatiecentrum De Nollen. Van hun bezoekers gaat ongeveer 90% naar het strand en daarvan gebruikt 65% de fiets. De rest gaat lopend of met de auto. Al die fietsen tegen de houten hekken langs de strandopgang is slecht voor de fietsen en bovendien een lelijk gezicht.

De gemeente geeft weliswaar weinig aandacht aan de fietsparkeerplaatsen bij het strand, maar werkt wél aan de fietspadenstructuur. Kortgeleden zijn de oost-westverbindingen tussen achterland en strand aangepakt, die uiteraard door veel fietsers worden gebruikt. Tot voor kort waren ze gedwongen gebruik te maken van de 60-km/uur-wegen en dat leverde gevaarlijke situaties op. De vier oost-westverbindingen zijn – op twee stukjes na die nog aan bod komen – nu voorzien van vrijliggende fietspaden met tweerichtingsverkeer.

Scheveningen

Wie vanuit Den Haag naar het strand wil, vindt aan de zuidkant van Scheveningen-Haven tot aan Kijkduin een netwerk van fietspaden die op 7 à 8 plaatsen aansluiten op strandopgangen. Maar aan de noordkant van de haven, richting het Zwarte Pad, ligt het drukke Scheveningen. De meeste bezoekers aan het Scheveningse strand komen uit Den Haag en wonen dus op fietsafstand. Om bij het strand te komen kunnen zij van 6 à 7 aanrijroutes gebruikmaken. Twee daarvan worden door de betrokkenen negatief beoordeeld. Zowel Nico de Koning (fietscoördinator van de gemeente Den Haag) als Mark Beek (voormalig voorzitter van de afdeling Den Haag van de Fietzersbond) zijn het er over eens dat de Keizerstraat en de Houtrustweg gevaarlijk zijn, de eerste omdat er druk autoverkeer is en er trams rijden, de tweede omdat er veel vrachtverkeer van de Norfolk Line is. In het *Meerjarenprogramma Fiets 2003 t/m 2006* van Den Haag, dat is vastgesteld en waarvoor ook de budgetten beschikbaar zijn, krijgen die aanvoerroutes geen aparte aandacht. De fietsparkeerproblematiek langs het strand daarentegen wel. Op dit ogenblik zijn in de zomer voor ca. 900 fietsen parkeerplaatsen beschikbaar tussen Scheveningen-Haven en het Zwarte Pad, in bewaakte en onbewaakte stallingen. Bij zomerse topdrukke is dat veel te weinig, zo bleek uit tellingen die in 2001 en 2002 tijdens piekmomenten werden gehouden. Dan is er vraag naar 2000 à 2500 plaatsen en wordt een groot aantal fietsen her en der geparkeerd. Dat levert problemen voor de brandweer op en het geeft de boulevard bovendien een rommelig aanzicht. Daarom heeft de gemeente besloten in de zomer van 2003 rekken bij te plaatsen op plekken waar zich problemen voordoen. Daardoor wordt de capaciteit met ongeveer 300 verhoogd.

Het worden onbewaakte fietsparkeerplaatsen, want hoewel ook Scheveningen de nodige fietsdiefstallen en vandalisme kent, zijn de onbeveiligde fietsparkeerplaatsen overvol en kunnen de bewaakte nog klanten gebruiken. Veel strandgangers komen met een oude fiets, zo luidt hiervoor de verklaring, en hebben geen geld over voor bewaking. Biesieklette, die de bewaakte stallingen in Scheveningen beheert, zag vooral het Palaceplein als een knelpunt. Daar ligt een permanent geopende stalling, in de nabijheid van de bioscoop, horeca en het strand. De toegankelijkheid en de inrichting van dit plein lieten echter voor fietsers te wensen over. De gemeente was zich daarvan bewust en heeft in april 2003 een heringericht plein opgeleverd waardoor de fietsenstalling nu beter toegankelijk is. In 2004 zal de stalling zelf, met een capaciteit voor 200 fietsen, een facelift ondergaan. De gemeente vermoedt dat deze dan veel beter gebruikt zal gaan worden, ook al is het een betaalde stalling.

Résumé

Vier kustplaatsen, vier verschillende situaties. Flinke aandelen strandgangers blijken op de fiets te komen. Het aanbod aan fietsen is op sommige dagen groter dan het aanbod aan fietsparkeerplaatsen. Er gebeurt wel het een en ander om die discrepantie te verminderen, maar meer ad hoc dan beleidsmatig. Dat komt waarschijnlijk mede omdat zich doorgaans slechts op een beperkt aantal topdagen knelpunten voordoen. En wellicht ook omdat fietsers niet klagen bij de betrokken instanties.

KE



Kwaliteitszorg voor gemeentelijk fiets

Om de kwaliteit van gemeentelijk fietsbeleid te evalueren en te verbeteren, loont het om een blik op het bedrijfsleven te werpen. Daar proberen ondernemingen door kwaliteitszorg producten en processen te optimaliseren, klanten te binden en allerlei partijen tevreden te stellen om het rendement en het marktaandeel te vergroten. De daarbij gehanteerde technieken zijn in het kader van een EG-project vertaald naar gemeentelijk fietsbeleid. Het resultaat is **BYPAD**, een methode die inmiddels in zeven Europese proefgemeenten is uitgetest. Een verslag.

Als gemeenteraden besluiten hun gemeente 'fietsvriendelijk' te maken, definiëren ze vaak niet precies wat ze daarmee bedoelen en weten ze lang niet altijd wat daarvoor moet gebeuren. Doorgaans ontbreken heldere doelstellingen, strategieën, kennis over effectieve maatregelen en voldoende draagvlak bij de bevolking en het ambtelijk apparaat. Vaak is onvoldoende budget beschikbaar. Bovendien wordt het fietsbeleid meestal niet geïntegreerd in het algemene verkeersbeleid. En de continuïteit en kwaliteit ervan zijn nogal eens afhankelijk van de persoonlijke betrokkenheid van een individuele wethouder of ambtenaar. Geldt dat al in een fietsland als Nederland, in landen waar fietsen minder ingeburgerd is geldt het nog veel sterker. Dat kan beter.

BYPAD

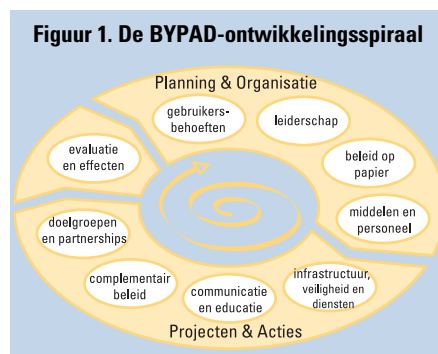
Een methode die daartoe sinds 1999 met financiële steun van de EG is ontwikkeld en in zeven Europese proefgemeenten - waaronder Zwolle - is uitgetest, is **BYPAD** (Bicycle Policy Audit). Dat is gebeurd door een projectgroep bestaande uit Langzaam Verkeer (België), AMOR (Oostenrijk), velo:consult (Zwitserland) en de European Cyclists Federation. **BYPAD** is geïnspireerd op de ervaringen met integrale kwaliteitszorg, zoals ISO-9000 en EFQM. De methode combineert de technieken uit de kwaliteitszorg met kennis en ervaring op het gebied van fietsbeleid en -verkeer. Het gaat daarbij niet om een schoonheidswedstrijd, niet om de vraag of een bepaalde gemeente het beter doet dan andere. Een *audit* identificeert sterke en zwakke punten van het staande beleid en levert mogelijkheden voor verbetering op. Na enkele jaren kan het proces worden herhaald om te toetsen of gestelde

doelen zijn bereikt. Kenmerkend voor **BYPAD**:

- Fietsbeleid wordt beschouwd als een proces. Het gaat om de hele organisatie van het beleid en de effecten ervan, niet om losse 'fietsmaatregelen'.
- Bij de *audit* komen niet alleen de 'aanbieders' - politici en ambtenaren - aan het woord, maar ook de 'klanten': fietsers en hun belangenorganisaties.
- De aanpak is gebaseerd op praktijkervaringen. De methode is uitgetest in zeven sterk van elkaar verschillende proefgemeenten in zeven verschillende landen en zal regelmatig verder ontwikkeld worden.

Fietsbeleid als dynamisch proces

BYPAD benadert fietsbeleid als een dynamisch proces: een zich permanent ontwikkelend geheel van negen werkvelden die elkaar beïnvloeden. Zie Figuur 1. De kwaliteit van het totaal is afhankelijk van de kwaliteit van alle delen.



Binnen elk werkveld worden aan diverse onderdelen kwaliteiten toegekend, waarbij vier waarderingsniveaus worden onderscheiden:

1. Problemen worden ad hoc en op minimale wijze aangepakt.
2. Het fietsbeleid staat los van andere vervoerwijzen en beleidsterreinen.

Maatregelen beperken zich meestal tot de infrastructuur.

3. Het fietsverkeer wordt gezien als geïntegreerd onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem. Het fietsbeleid omvat een breed spectrum aan maatregelen, die soms in samenwerking met andere instanties worden getroffen. Bestuurlijk en ambtelijk bestaat er draagvlak voor.
4. Het fietsbeleid is permanent en de financiering ervan is gewaarborgd. De relaties met andere beleidsterreinen zijn sterk en er bestaat een breed draagvlak. Maatregelen zijn van hoge kwaliteit en gebaseerd op gebruikersbehoeften; ze worden regelmatig geëvalueerd. Kenmerken: goede data, strategische samenwerking en intensieve uitwisseling met derden, ook buiten de gemeente.

De diagnose

De kern van de methode bestaat uit het waarderen van alle onderdelen van de negen werkvelden: het stellen van de diagnose voor het lokale fietsbeleid. Dat gebeurt door een evaluatiegroep, waarin zowel de verantwoordelijke wethouder en de betrokken ambtenaren als vertegenwoordigers van lokale gebruikersgroepen participeren. Het groepsproces wordt begeleid door een externe adviseur. Dat proces start met het invullen van een lijst met - op dit moment 35 - vragen, die samen alle elementen van goed fietsbeleid omvatten. Per vraag kunnen op elk kwaliteitsniveau standaardantwoorden worden aangekruist. De antwoorden betreffen maatregelen die in verschillende Europese landen met succes toegepast worden. Alle gekozen antwoorden samen geven een beeld van de kwaliteit van het totale fietsbeleid. Tegelijkertijd laten de lijsten met antwoorden zien wat kan worden gedaan om het beleid te verbeteren. Op dit moment wegen alle antwoorden even zwaar. Dat kan onevenwichtigheid veroorzaken tussen meer en minder belangrijke werkvelden of onderdelen daarvan. Toepassing van weegfactoren kan dit euvel verhelpen.

Van confrontatie naar doelstellingen

De hele *audit* bestaat uit vier stappen:

- De eerste stap betreft het afzon-

beleid

derlijk invullen van de vragenlijst door de drie partijen: wethouder, ambtenaren en gebruikers.

- Vervolgens worden de drie partijen tijdens een vergadering met de antwoorden van de anderen geconfronteerd. Ze bespreken de resultaten en proberen consensus te bereiken over aanvankelijk uiteenlopende beoordelingen. De procesbegeleider legt de uitkomsten - de diagnose - vast in een tussenrapport.
- In een tweede vergadering formuleert de evaluatiegroep voor de verschillende werkvelden doelstellingen en acties om de kwaliteit van het fietsbeleid te verbeteren. Daarbij worden waar mogelijk verantwoordelijkheden, vormen van samenwerking, kostenramingen, termijnen en prioriteiten vastgelegd. Het gezamenlijk vaststellen van dit totaalpakket versterkt het draagvlak ervoor.
- Tenslotte maakt de procesbegeleider op basis van de uitkomsten van de twee vergaderingen en na bestudering van door de gemeente beschikbaar gestelde informatie een eindrapport, inclusief kwaliteitsplan. Die informatie kan bestaan uit verkeers-, fiets- en stadsontwikkelingsnota's, structuurgegevens, cijfers over vervoergedrag, verkeersveiligheid, fietsdiefstal, budgetten, aantal medewerkers, enz.

Eerste ervaringen

De ervaringen in de zeven proefsteden zijn positief. Elk lid van de evaluatiegroep blijkt ongeveer tien uur te moeten uittrekken voor het invullen van de vragenlijst, het lezen van het tussenrapport en de twee vergaderingen. Het raadplegen van collega's vraagt nog wat extra tijd. Voor de ambtenaren en de gebruikersgroepen blijkt die inzet acceptabel, maar politici hebben soms problemen met hun drukke agenda. De gemeenten vinden de aan de *audit* bestede tijd de moeite waard. Waardering is er vooral voor de vergaderingen waarin politici, ambtenaren en fietsers eerst worden geconfronteerd met hun deels tegenstrijdige beoordelingen om vervolgens gezamenlijk toe te werken naar een kwaliteitsplan. Daarnaast is er waardering voor de complete aanpak van het instrument. Dat vormt een bron van inspiratie voor verdere



foto: Andreas Stäheli

De nieuwe fietsenstalling onder het stationsplein van Basel biedt ruimte aan 1100 fietsen.

ontwikkeling van het fietsbeleid. Deze zomer gaat het BYPAD-project een tweede fase in. Daarbij komt het meer op eigen benen te staan en zullen gemeenten ook zelf aan de financiering ervan moeten bijdragen. Omdat de EG streeft naar toepassing van de methode op ruime schaal, zal nog (ongeveer 50%) cofinanciering worden verstrekt voor *audits* in ruim 40 steden in vijftien landen. Inmiddels is daartoe een netwerk opgebouwd van consultants, die gemeenten in de eigen taal kunnen begeleiden. Om de methode aantrekkelijk te houden voor de periode waarin de gemeenten de kosten volledig zelf moeten dragen, werkt de projectorganisatie ondertussen aan verdere optimalisatie ervan: nog betere aansluiting op de behoeften van de gemeenten, nog efficiëntere werkwijzen, nog effectievere rapportages. Uitwisseling van ervaring tussen gemeenten zal worden bevorderd met workshops per taalgebied, studiebezoeken, een website, enz.

Gent en Basel

Hoe het werken met de BYPAD-methode tot nu toe is bevallen, kan het beste aan de gemeenten zelf worden gevraagd. Yves De Baets, fietsambtenaar in Gent, en Barbara Auer, coördinator langzaam verkeer in Basel, geven graag hun mening. Gent was in het voorjaar 2000 de eerste proefstad waar de methode werd toegepast. Gent werkt intensief met de resultaten van de *audit* en doet ook weer mee in het vervolgtraject om de vooruitgang in haar fietsbeleid te evalueren. Het Zwitserse kanton Basel-stad voert al bijna dertig jaar een actief fietsbeleid. In 2003 moet een nieuwe fietsnota met bijbehorende begroting worden ontwikkeld. Tijd dus om de balans op te maken en over nieuwe doelen na te denken. Baselstad heeft daartoe voor eigen rekening de BYPAD-methode toegepast. De

audit werd eind 2002 afgesloten. Volgens Barbara Auer kan met de resultaten van de *audit* in de hand beter rekening en verantwoording voor het oude beleid worden afgelegd en kan beter gemotiveerd worden waarom er een nieuw budget voor het fietsbeleid nodig is. Volgens Yves De Baets levert de *audit* zinvolle denkrichtingen op die in het alledaagse werk over het hoofd worden gezien. De externe procesbegeleiding vinden beiden noodzakelijk. Het dwingt de betrokken partijen tot discipline, meent De Baets. Auer meent dat een *audit* gewoonweg niet zonder externe begeleiding kan, omdat 'binnen een gemeente iedereen gevangen is in een netwerk van actoren', met vaste rolpatronen en allerlei machtsstrijdjes. Naast de eigen evaluatie stellen beiden voorbeelden uit andere steden en adviezen van de procesbegeleider zeer op prijs. "Verhelderend voor wie er dagelijks mee bezig is", vindt De Baets. Volgens Auer moeten interpretaties van de consultant ook een plaats krijgen in het eindrapport. De met de *audit* gemoeide inzet vinden beiden draaglijk voor de ambtenaren, maar te hoog voor de politici. Voor het geval de wethouder zelf niet kan deelnemen, zou hij vertegenwoordigd moeten worden door een goed geïnformeerde stafmedewerker en niet door de fietscoördinator of -ambtenaar. Vanwege de vele kleine maatregelen die Gent voortdurend neemt, zou Yves De Baets toepassing van de methode om de vier jaar handig vinden. Maar een *audit* direct na elke gemeenteraadsverkiezing (elke zes jaar) lijkt hem ook zinvol, omdat op dat moment zowel de oude als de nieuwe wethouder precies de actuele stand van zaken kent.

ULL

■ Voor meer informatie: www.bypad.org

Benchmarking van lokaal fietsbeleid

Benchmarking is in, zeker als begrip. Dat geldt ook voor gemeentelijk fietsbeleid, zowel in Nederland - de Fietsbalans van de Fietsersbond - als in de ons omringende landen: Groot-Brittannië, de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen en de rest van Europa. Vier benchmark-methoden voor gemeentelijk fietsbeleid vertonen duidelijke verschillen. Wat houden ze in en wat kan ermee worden gedaan? Een vergelijking.

Bij *benchmarking* streeft men naar betere eigen prestaties door deze te vergelijken met de prestaties van anderen. In dit geval levert de vergelijking met andere gemeenten een duidelijker beeld op van het niveau van het eigen fietsbeleid. Dit kan leiden tot leer- en verbeterprocessen, mede via kennisneming van toepasbare *best practices* uit de andere gemeenten.

Op dit moment kunnen in Europa vier methoden worden aangemerkt als *benchmark*-methode van gemeentelijk fietsbeleid:

1. CTC Benchmarking

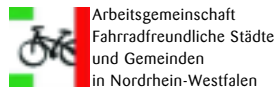


De Britse fietsersbond CTC startte in 2000 met een *benchmark*-project, waaraan tot nu toe 27 gemeenten hebben deelgenomen. De kern van de methode bestaat

uit studiebezoeken die de gemeenten bij elkaar afleggen en waarbij ze elkaar beoordelen. Dit is erg tijdrovend: het kost een ambtenaar 25 tot 40 dagen per jaar. Aan elk studiebezoek gaat per gemeente een *self-audit* vooraf plus een gezamenlijke workshop waarin de methode wordt uitgelegd. Uit de studiebezoeken hebben deskundigen inmiddels zo'n 400 *benchmarks of best practice* gedestilleerd. Na de studiebezoeken maken de gemeenten, mede op basis van de *best practices*, een actieplan voor verbetering van hun fietsbeleid. Meer informatie: www.ctc.org.uk

2. Arbeitsgemeinschaft 'Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen' (AGFS)

Zie ook *Fietsverkeer* nummer 1. In 1989 verleende de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen de eerste 5 gemeenten het etiket 'fietsvriende-



lijk'. In 1993 waren het er 17, die zich verenigden in een *Arbeitsgemeinschaft*. Inmiddels zijn er 30 leden. Een onafhankelijke selectiecommissie van deskundigen beoordeelt aanvragen voor lidmaatschap in een uitgebreide procedure met lange lijsten criteria. Het lidmaatschap van de vereniging geldt voor zeven jaar, daarna wordt een gemeente opnieuw beoordeeld. Een van de voordelen van het lidmaatschap is de mogelijkheid onderling ervaringen uit te wisselen. Een ander belangrijk voordeel bestaat uit de financiële en inhoudelijke ondersteuning door de deelstaat.

Meer informatie: www.fahrradfreundlich.nrw.de

3. BYPAD

Dit door de Europese Gemeenschap gefinancierde project wordt uitgebreid beschreven op de pagina's 10 en 11 van dit nummer. Zwolle was erbij betrokken als proefgemeente. Emmen wordt een van de 40 gemeenten waar de komende jaren een verbeterde versie van de *fiets-audit* zal worden toegepast. De methode is sterk gericht op het fietsbeleid zelf en minder op de resultaten en effecten ervan. Bij BYPAD staat het proces van beleidsvorming en -uitvoering centraal en er wordt gebruikgemaakt van het gedachtegoed van kwaliteitszorg zoals dat in het bedrijfsleven wordt toegepast. Meer informatie: www.bypad.org



4. Fietsbalans

Zie ook *Fietsverkeer* nummer 2. Ruim 110 Nederlandse gemeenten hebben inmiddels hun fietsvriendelijkheid

Fietsbalans (Nederland)

10 hoofd- en 23 subcriteria

stedelijke dichtheid

dichtheid van omgevingsadressen, gecorrigeerd voor aantal inwoners

tevredenheid fietsers

over parkeren, comfort, veiligheid, fietsdiefstal en fietsambities gemeente

beleid op papier

fietsroutenetwerk; vastlegging in nota's; fietsparkeren; budgetten; gemeente als werkgever

directheid

omrijdfactor; oponthoud; gemiddelde reissnelheid

hinder

stopfrequentie; mate van langzaam fietsen; achter elkaar moeten fietsen vanwege ander verkeer; idem vanwege infrastructuur; voorrangrechten; frequentie van afslaan

wegdekcomfort

trillingen

geluidhinder

als indicator voor aantrekkelijkheid van de route

concurrentiepositie ten opzichte van de auto

gemiddelde reistijdverhouding; deel van verplaatsingen waarop de fiets sneller is; parkeerkosten voor de auto

fietsgebruik

aandeel in verplaatsingen tot 7,5 km

verkeersveiligheid

kans op ernstig ongeval per 100 miljoen reizigerskm, gecorrigeerd voor aandeel 65-plussers

BYPAD (Europa) 9 hoofd- en 35 subcriteria	AGFS (Nordrhein-Westfalen) 4 hoofd- en 6 subcriteria	CTC (Engeland) 10 hoofd- en 15 subcriteria
gebruikersbehoefte vaststelling en wijze van gebruik; betrokkenheid gebruikers		gerichtheid op fietsers belang van gebruikerswensen en betrokkenheid fietsers
leiderschap organisatie fietsbeleid; invloed op politieke besluitvorming; intern en extern beleidsoverleg	prioriteit voor stimulering fietsen politieke stellingname, organisatie, capaciteit, budget	leiderschap mate waarin de politieke en ambtelijke top fietsbeleid leidt en steunt
middelen en personeel waarborging financiële middelen; steun innovatieve projecten; opleiding en bijscholing ambtenaren		middelen kwantiteit en kwaliteit ambtenaren; hoogte en continuïteit van budgetten
beleid op papier inhoud fietsbeleid; garanties voor realisatie van maatregelen	doelen groei fietsaandeel en duidelijk fietsbeleid	beleid en strategie integratie in verkeersbeleid; coördinatie tussen afdelingen; mate van implementatie
infrastructuur, veiligheid en diensten verbetering infrastructuur, bewegwijzering en fietsparkeren; organisatie onderhoud infrastructuur; aanpak fietsdiefstal; maatregelen verkeersveiligheid; maatregelen OV+Fiets; diensten voor fietsers	fietsvriendelijke infrastructuur	infrastructuur realisatie en onderhoud van infrastructurele maatregelen
		maatregelen verkeersveiligheid integratie met OV promotie, stallingen bij OV-halten, meenemen fiets in OV
communicatie en educatie communicatie richting beslissers en andere actoren; imago fietsgebruik; stimulering levenslang fietsgebruik; educatie en fietstraining	promotie van fietsvriendelijk klimaat	promotie en educatie
doelgroepen en partnerships stimulering fietsgebruik binnen gemeentelijk apparaat, in woon-werk verkeer, in schoolverkeer, in winkelverkeer en in recreatief verkeer; stimulering <i>family biking</i>		andere partnership projecten <i>partnerships</i> met maatschappelijke organisaties
complementair beleid terugdringing autogebruik; hantering gezondheidsargumenten		
evaluatie en effecten de manier waarop effectiviteit wordt gemeten, de kwaliteit van maatregelen wordt gegarandeerd, monitoring wordt ingezet en veiligheidscijfers worden verzameld en gebruikt		monitoring en evaluatie inhoud en gebruik monitoring; feitelijk effecten



laten meten via de Fietsbalans van de Fietsersbond. Ze zijn beoordeeld op tien aspecten; ten dele gaat het om samengevoegde scores van een aantal deelaspecten. Gemeenten hoeven voor de Fietsbalans zelf slechts een enquête over

‘beleid op papier’ in te vullen. Dat kost veel minder inspanning dan de drie andere methoden vragen. De overige gegevens voor de Fietsbalans komen onder andere uit een tevredenheidsenquête onder fietsers, CBS-bestanden en de inzet van de meetfiets. De uiteindelijke scores voor elk van de tien aspecten worden in een rapport voorzien van aanbevelingen, gebaseerd op gegevens en ervaringen uit vergelijkbare gemeenten. De gemeente krijgt het

rapport aangeboden door de Fietsersbond.

Meer informatie: www.fietsbalans.nl

Methoden vergeleken

Voor Nederlandse begrippen is het opvallend hoeveel inspanning de buitenlandse methoden vragen. Gaat het bij de Fietsbalans grotendeels om inspanningen van de Fietsersbond, bij de CTC, de AGFS en (in mindere mate)

vervolg op pagina 14

BYPAD kost toepassing van de methode de gemeenten vele dagen, vooral van de ambtenaren. Die grote inspanning ziet men zelf ook wel als een probleem, maar desondanks blijven veel gemeenten bereid om te participeren.

Een ander verschil tussen de methoden is de mate waarin ze zijn gericht op verbetering van beleid via *best practices*. Bij de CTC-methode is dat erg sterk het geval, doordat de ambtenaren van de deelnemende gemeenten elkaars werkwijzen, maatregelen en resultaten beoordelen. Dat geeft een heel direct leereffect. Bij de *Arbeitsgemeinschaft* in Nordrhein-Westfalen is dat mechanisme nog verder geïnstitutionaliseerd. Nadat de gemeenten via *benchmarking* zijn geselecteerd, nemen ze deel aan een soort *benchmarkings*-vereniging (AGFS). BYPAD en de Fietsbalans daarentegen leveren primair meer een beoordeling op in de vorm van een 'cijferlijst' dan een *benchmarking* gebaseerd op *best practices*. Dat is vooral bij de Fietsbalans het geval, vanwege de 'externe' toepassing van de methode en het karakter van de Fietzersbond, die als beoordelaar namens de fietsers optreedt en de gemeente een met andere gemeenten vergeleken 'spinnenwebscore' meegeeft. Bij BYPAD wordt de werking als *benchmark* sterk beperkt doordat de rapportage voor een gemeente niet is gerelateerd aan scores van andere gemeenten. Zoals de naam ook aangeeft, is het primair een *audit*, een onderzoek naar de bedrijfsorganisatie. Uitwisseling van ervaringen in workshops is wel het streven, maar kan pas zinvol gebeuren als in het BYPAD-project per land de nodige *audits* zijn uitgevoerd.

Vier meetlatten, vier accenten

De mate waarin de vier methoden richting *benchmarking* tenderen en de wijze waarop ze dat concretiseren, blijken dus te verschillen. Het gemeenschappelijke zit ook niet zozeer in de manier van toepassing, maar veel meer in het feit dat alle vier methoden 'meetlatten' zijn. Vier meetlatten die aan de hand van een aantal criteria de kwaliteit van gemeentelijk fietsbeleid meten.

Om vergelijking van de vier methoden mogelijk te maken, zijn in het overzicht op pagina 12 en 13 alle criteria naast elkaar gezet. Dat ze op deze manier naast elkaar gezet kunnen worden, toont

aan dat de methoden inhoudelijk veel gemeen hebben. Toch vallen op het eerste gezicht vooral de verschillen op. Zo is er om te beginnen een verschil in diepgang: de ene meetlat is veel uitgebreider en preciezer dan wel meer kwantitatief dan de andere. Het meest uitgebreid is BYPAD, het meest kwantitatief de Fietsbalans. Dat laatste is het gevolg van het feit dat de Fietsbalans een Nederlandse methode is: hier zijn nu eenmaal relatief veel kwantitatieve gegevens over resultaten en effecten beschikbaar in vergelijking met de meeste andere landen.

Een tweede en belangrijker verschil is het te meten 'object'. Alle methoden betreffen weliswaar gemeentelijk fietsbeleid, maar bij elke methode worden duidelijk andere accenten gelegd. Eigenlijk meten ze alle vier iets anders:

- De CTC-methode lijkt het meest gelijkmatig 'over de hele breedte' te meten.
- De AGFS legt het accent op de eerste stappen in het fietsbeleid: de politieke en beleidsmatige keuzes.
- BYPAD legt een sterk accent op de organisatie van het beleid en maatregelen, maar is summier als het om resultaten en effecten gaat.
- Bij de Fietsbalans is het juist andersom: een sterk accent op resultaten en effecten en summiere aandacht voor de beleidsorganisatie en maatregelen.

Voor de vergelijking tussen BYPAD en de Fietsbalans is interessant. Je zou zelfs kunnen stellen dat BYPAD vooral gemeentelijk fietsbeleid meet en de Fietsbalans veel meer lokale fietsomstandigheden, die uiteraard door gemeentelijk beleid worden beïnvloed. De Fietsbalans heeft daarmee uitdrukkelijk een bij de Fietzersbond passende gebruikersoptiek: het gaat om de situaties die een fietser tegenkomt en het is aan gemeenten om ervoor te zorgen dat die situaties goed zijn. BYPAD heeft veel meer een gemeentelijk gezichtspunt en is er vooral op gericht de fietsambtenaar te helpen.

De set criteria die per methode wordt gehanteerd, kan worden geïnterpreteerd als een visie op wat goed gemeentelijk fietsbeleid zou moeten inhouden. In feite zegt elke methode tegen een gemeentambtenaar: "Als u op deze X criteria goed scoort, bent u goed bezig." Doordat de criteria per methode sterk verschillen, zijn de resulterende boodschappen ook heel verschillend. Zo zegt de AGFS impliciet dat er toch vooral

om gaat 'te kiezen voor de fiets'. Daarbij zijn primair de politieke keuzes en de hoofdlijnen in het verkeersbeleid van belang, de uitwerking volgt dan wel. BYPAD benadrukt daarnaast het 'handwerk' dat met het maken van beleid gepaard gaat. Naast die politieke keuzes is ook een goede organisatie van het beleid belangrijk en vooral het nemen van de juiste maatregelen.

Relevantie voor Nederland

In Nederland kent het fietsbeleid een grote traditie op het niveau van maatregelen. Nederlandse gemeenten zijn, in verhouding tot die in andere Europese landen, gewoon goed in het realiseren van fietsvoorzieningen. Er is een rijke hoeveelheid normen en richtlijnen beschikbaar, vooral vanuit CROW. In die zin is het goed te begrijpen dat de Fietsbalans inzoomt op concrete resultaten en effecten en het maatregelen-niveau onderbelicht laat. Vaak weten gemeenten immers uitstekend welke maatregelen genomen moeten worden als ze relatief slecht scoren op resultaten en effecten.

Dat de Fietsbalans weinig aandacht besteedt aan de beleidsorganisatie is minder logisch. Telkens weer en steeds meer blijkt dat het beleidsproces terdege van belang is; de gemeentelijke fietsambtenaar komt er niet met alleen verkeerskundige kennis en ervaring. Recent zag het Fietsberaad dat weer in de resultaten van het project *Alledaags Werk* (zie *Fietsverkeer* nummer 5). Gemeentambtenaren bleken vooral te worstelen met de beleidsorganisatie. Hoe krijg je voldoende politieke steun? Hoe krijg je voldoende budgetten beschikbaar? Hoe krijg je voor elkaar dat andere afdelingen geen domme dingen doen? Enzovoorts. Op dat vlak valt er wel wat te leren van BYPAD en de AGFS. En als het erop aankomt iets van andere gemeenten te leren, kan inspiratie worden opgedaan bij onze directe oosterburen in Nordrhein-Westfalen en onze Britse westerburen.

Zo blijkt elke methode bruikbare onderdelen te bevatten. De kunst is om die onderdelen in de juiste combinatie toe te passen. Weten met welke instanties moet worden samengewerkt, beschikken over goede gegevens, de juiste hulpmiddelen inzetten en gebruikmaken van goede voorbeelden en ervaringen uit andere gemeenten. Het Fietsberaad kan gemeenten hierbij ondersteunen door over dit alles kennis, ervaringen en informatie te verspreiden.

Openbaar vervoer over water voorziet in behoefte

Nederland kent vier openbaarvervoertrajecten over water. Geen traditionele overstekende heen-en-weer-veerponten dus, maar luxe voetgangersschepen waarop de fiets mee kan, die volgens een vaste dienstregeling, met een minimumsnelheid van 30 km/uur, de rivier volgen en bij afvaart en aankomst aansluiten op OV-trajecten over land. Bij de twee trajecten in de regio Rotterdam, die van de Waterbus en de Fast Ferry, zijn de gebruikers zeer tevreden, zo kon ter plaatse worden geconcludeerd.

Eind jaren negentig werden in Nederland vijf experimenten met openbaar vervoer over water gestart: Almere/Lelystad-Amsterdam, Almere Haven-Huizen Haven, Amsterdam Centraal-Velsen Pontplein, Dordrecht Merwekade-Rotterdam Erasmusbrug en Zwijndrecht-Dordrecht-Papendrecht-Sliedrecht. In Verkeerskunde (nummer 2, 2003) werd verslag gedaan van de ervaringen met deze proefprojecten, die grotendeels met SWAB-gelden zijn gefinancierd, vooral om bij te dragen aan de hoge aanloopkosten. Zowel de aanschaf van schepen als de aanleg van aan- en afmeerpunten bracht hoge investeringen met zich mee. Almere-Amsterdam was slechts een kort leven beschoren; Flevo Ferries ging binnen de kortste keren failliet. Ook de andere bedrijven hadden het aanvankelijk niet gemakkelijk (hogere aanschafkosten dan voorzien, meer golfslag dan verwacht, groter

brandstofverbruik dan gedacht). Maar inmiddels draait het viertal goed: de reizigersaantallen waren in 2002 14 tot 18% hoger dan in 2001.

Waterbus

“Die nam ik dus vroeger.” Een man priemt met zijn vinger naar de imposante spoor- en verkeersbrug over de Oude Maas. Het wegdek ligt zo’n twaalf meter boven de waterspiegel. “Ik woon in Dordrecht en werk in Zwijndrecht. Dus nu ga ik dagelijks heen en weer met de Waterbus, fietsje mee. Inmiddels is die boot bittere noodzaak, want ik word een dagje ouder.” Hij moet er zelf nog wel om lachen. Het kost hem zo’n zeven euro per week. “Althans de baas, want die vergoedt het.” De waterbussen (capaciteit: 130 personen, 60 fietsen) varen op drie lijnen. Twee ervan zijn kwartierdiensten, die de voormalige ‘gewone’ veerponten



tussen Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht hebben vervangen. Alleen bij de derde lijn is echt sprake van OV over water. Dat is een uurdienst die de drie steden met de Hollandsche Biesbosch en Sliedrecht verbindt. Deze lijn doet ‘s zomers in het weekeinde als toeristische attractie ook Gorinchem aan. Alle waterbussen samen vervoerden in 2002 gemiddeld 3000 reizigers per dag. Over het algemeen zijn de passagiers die de Waterbus bevolken, bijzonder tevreden. De frequentie is oké, de aan- en afmeerpunten zijn prima, ze kunnen aan boord hun fiets goed kwijt. Alleen één forens die dagelijks Dordrecht-Papendrecht doet, klaagt erover dat het eigenlijk té mooi is geworden: “Voor die enkelvoudige oversteekjes zijn de waterbussen eigenlijk een beetje *overdone*. En daar betaal je natuurlijk wel voor.”

vervolg op pagina 16



Niet alleen voor het woon-werkverkeer blijkt de Waterbus een schot in de roos. Je hoort aan boord enthousiaste verhalen over familiebezoek, marktbezoek in Dordrecht, een attractieve oversteek tijdens een mooie fietstocht.

Twee giechelende Dordtse dames hebben met de Waterbus hun vriendinnen opgezocht in Zwijndrecht: "Niet noodzakelijk, wel heel handig." En ongevroegd willen ze wel even opbiechten dat ze af en toe de Fast Ferry naar Rotterdam nemen om te gaan shoppen. "Ook heel praktisch, want je zit niet vast in het verkeer en je hoeft geen parkeerplaats te zoeken."

Fast Ferry

Zijn de waterbussen dus grotendeels gewone veerponten, maar dan in een luxe uitvoering, de Fast Ferry (capaciteit: 150 personen, 40 fietsen) volgt de rivier daarentegen vrijwel uitsluitend in lengterichting. In ongeveer drie kwartier vaart deze van Dordrecht Merwekade, waar ook de waterbussen aanleggen, naar de Erasmusbrug in Rotterdam. Onderweg stopt hij in Alblasterdam, Ridderkerk en - sinds kort - Krimpen aan den IJssel. In 2002 vervoerden de Fast Ferry's gemiddeld bijna 1200 reizigers per dag.

Arie de Waardt, stuurman op de Witte de With van Fast Ferry, spreekt van een gemengd publiek: "Naast de toeristen en forenzen - sommige bedrijven geven hun werknemers abonnementen - zie ik bezoekers uit de regio van de markt in Dordrecht, maar bijvoorbeeld ook van het Havenziekenhuis in Rotterdam." Wie tijdens de ochtend- of avondspits meevaart, signaleert tal van fietsers. Een achter de Metro (aan boord verkrijgbaar) verscholen mevrouw wil wel kwijt dat zij dolgelukkig is dat ze haar omslachtige bus- en treinreis van Papendrecht naar Rotterdam heeft kunnen verruilen voor Waterbus en Fast Ferry, met de fiets als voor- en natransport. "Het is veel gezelliger, comfortabeler en je bent wat meer buiten. En de kosten ontlopen elkaar niet eens zo veel."

Ook de nodige passagiers op het traject Rotterdam-Krimpen bejubelen de ferry. Bijna altijd omdat ingewikkelde reizen met ander OV tot het verleden behoren. Bovendien willen fietsers die dit stuk gewoonlijk geheel met de fiets afleggen, bij slecht weer nog wel eens de ferry verkiezen.

KE

Ook nuttig voor schoolgaande jeugd en woon-werkverkeer

Fiets-voetveren niet alleen

In waterrijk Nederland ligt het voor de hand dat veerponten (dwarsverbindingen over water waar een brug of tunnel ontbreekt) een rol kunnen spelen in het verkeers- en vervoersbeleid. Waar het om fiets-voetverbindingen gaat - dus niet om autoveren - lijkt die rol echter weinig serieus te worden genomen. Fiets-voetponten worden voornamelijk gezien als aardig recreatief vermaak. Maar waarom niet als een nuttige voorziening, die voor tal van autoritten een alternatief biedt?

Wie naar de website van de Vrienden van de Voetveren surft (www.voetveren.nl) krijgt een mooi (en waarschijnlijk ook representatief) beeld van de manier waarop in ons land tegen pontjes wordt aangekeken. De vereniging werd opgericht nadat in 1982 met man en macht geprobeerd was het veer Slikerveer-Kinderdijk-Krimpen aan de Lek voor de ondergang te behoeden. Dat lukte. En dat was voor de betrokkenen het startschot om 'ook andere met opheffing bedreigde veren in de vaart te houden'. Destijds waren er 45 pontjes in heel Nederland; nu zijn het er volgens de Vrienden zo'n 90. Vaak ging de strijd, net als bij 'het Slikerveertje', om een pontje dat zou worden opgeheven nadat er in de nabijheid een brug of tunnel was verrezen. Ondanks de opkomst van de auto konden die pontjes volgens de vereniging daarnaast niet worden gemist: 'Scholieren, ouderen, mensen die zich geen auto konden of wilden aanschaffen, allen voelden het verdwijnen van deze veren als een groot gemis.' Die zienswijze van de Vereniging



Vrienden van de Voetveren is prijzenswaardig, maar wie de 90 pontjes op de website aanklikt en dan bekijkt wanneer ze in de vaart zijn, komt er al snel achter dat het leeuwendeel alleen in de zomermaanden heen en weer vaart. Daarmee kan zo'n pontje natuurlijk nooit een serieus, permanent alternatief vormen voor bijvoorbeeld de schoolgaande jeugd of woon-werkverkeer. Dan blijft het bij goedbedoeld vrijwilligerswerk, gevoed door nostalgie en sentiment en toch vrijwel uitsluitend bestemd voor de wandelende en fietsende recreant. Maar kan het ook anders? Moet het misschien zelfs anders?

Wellerlooi-Blitterswijck

Bij het pontje tussen Wellerlooi en Blitterswijck kán het eventueel wel anders, maar vonden de betrokkenen in ieder geval niet dat het anders móest. Ongeveer een jaar geleden is het betreffende pontje over de Maas in de vaart gegaan. Tussen mei en oktober 2002 werden er circa 35.000 mensen overgezet. Jan Bartels, voorzitter van de Stichting Voet- en Fietsveer Blitterswijck-Wellerlooi, noemt die cijfers boven verwachting. "Wij hadden het getaxeerd op een minimum van zo'n 12.000 klanten, terwijl 20.000 ons de absolute top leek. Dus het is gigantisch goed gegaan. Opvallend was dat er ook heel veel Duitsers gebruik van maakten. Onze streek, Noord-Limburg,

voor recreanten



is een fietsgebied in opkomst. Het toerisme hier neemt enorm toe. Noord-Limburg heeft de laatste jaren zelfs meer overnachtingen dan Zuid-Limburg. Ik zeg altijd maar dat dat komt omdat het hier prettig fietsen is. In Zuid-Limburg moet je écht kunnen fietsen ..."

De pont richt zich ook uitsluitend op dit toerisme, van mei tot en met september, dagelijks van 10.00 tot 20.00 uur. Volgens Bartels is het overige gebruik mooi meegenomen. "We verkopen ook abonnementen aan bewoners van beide gemeenten. Aan het begin van het seizoen hebben we er in onze ogen bakken vol van gemaakt, zo'n 100 stuks. Dat vind ik best veel als je bedenkt dat je te maken hebt met twee kleine dorpjes van zo'n 1000 inwoners elk. Wellerlooi ligt op de smalle strook tussen Duitsland en de Maas. Die grens is vroeger op één kanonschot van de Maas gemaakt. Dus er is eigenlijk een langgerekte strook, van Mook tot Venlo, waar de afstand tot de grens ongeveer zes kilometer is. Daar wonen in feite allemaal 'eilandbewoners'. Die van Wellerlooi zijn blij dat ze nu een prachtig terras aan de Maas onder handbereik hebben, namelijk in Blitterswijck. Andersom is er in Wellerlooi een Ibo-opleiding voor bakkers en koks. Sommige jongens nemen daarvoor in de zomer het pontje. Maar dat blijft ons inziens toch

allemaal marginaal gebruik. Het gaat niet om aantallen die rechtvaardigen dat je de gekozen afstemming op toeristisch gebruik gaat herzien."

Vianen-Nieuwegein

'Vianen en Nieuwegein nu bureu', kopte het Utrechts Nieuwsblad halverwege 2002. Wie te voet of per fiets de Lek, die beide gemeenten scheidt, wilde oversteken, was tot dan toe aangewezen op de Lekbrug. Dat was al geen pretje, maar nu de oude brug was vervangen door twee nieuwe en het wegdek drie meter hoger was komen te liggen, was er zelfs een bijna niet te nemen hindernis ontstaan. Om het de recreant naar de zin te maken, namen de gemeenten Nieuwegein en Vianen het initiatief om 's zomers een pontje te laten varen. En vervolgens werd ingezien dat het ook anders kon; de verbinding Vianen-Nieuwegein was immers niet alleen van toeristisch belang. Van de verhoogde Lekbrug werden ook ongeveer 1200 scholieren, die in Vianen wonen en in Nieuwegein op school zitten, de dupe. En dat leidde ertoe dat de stichting Vrevia nu een dagelijks varende (maandag tot en met vrijdag van 7.00 tot 19.00 uur, zaterdag en zondag van 10.00 tot 19.00 uur) fiets-voetveer tussen de beide plaatsen beheert.

De bedoeling was jaarlijks zo'n 170.000 mensen over te zetten. De eerste tellingen nadat de pont op 15 juni 2002 in de vaart kwam, maakten vervoersmaatschappij Connexion optimistisch over die doelstelling.



Maar inmiddels blijkt die toch veel te hoog gegrepen te zijn: na ongeveer elf maanden varen zijn er circa 90.000 personen overgezet.

In april 2003 (niet tijdens schoolvakanties) werd onder de klanten van de Vrevia een tevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De vragenlijst werd ingevuld door 190 personen, van wie 17% de pont gebruikte voor woon-werkverkeer, 32% voor woon-schoolverkeer en 44% voor recreatie. Het leeuwendeel (84%) betrof fietsers. In het algemeen bleken de klanten tevreden. Wel vond eenderde van de ondervraagden de prijzen van de abonnementen te hoog. Maanden jaarkaarten kosten respectievelijk € 8,50 en € 85,-, met fiets € 17,- en € 170,-. Voor scholieren met fiets geldt een gereduceerd tarief: voor hen kost een maandkaart € 13,- en een jaarkaart € 130,-.

Over de wachttijden (meestal een tot vijf minuten) werd nauwelijks geklaagd. Voor klantvriendelijkheid en professionaliteit kreeg de Stichting Vrevia een rapportcijfer van 8,7.

KE

Historie

Het vervoeren van mensen met een veerpont over de Lek, tussen Vreeswijk (nu deel van Nieuwegein) en Vianen, heeft een lange historie.

Al in 1556 voer er een pont over de rivier voor het overzetten van voetgangers. De schippers mochten alleen voetgangers meenemen met niet meer bagage dan twee handen konden dragen.

Vanaf 1725 voer er ook een grote pont over de Lek voor het overzetten van koetsen, wagens en goederen.

Door het steeds drukker wordende verkeer besloot men een zogenoemde 'schipbrug' te bouwen ter vervanging van de veerponten. De schipbrug bestond uit een aantal pontons waarover een wegdek lag. Bij naderende schepen werd een deel van de brug weggevoerd om de schepen te laten passeren. De schipbrug werd in 1840 in gebruik genomen en heeft dienst gedaan tot de opening van de eerste Lekbrug in 1936.

Bron: www.vianen.nl

Rondje met een pontje

'Fiets een rondje met een pontje' wordt in Zeeland steeds meer een begrip. Een toenemend aantal Nederlandse én Duitse toeristen zet met plezier de fiets aan boord van een van de veerpontjes tijdens een tocht door het prachtige Zeeuwse landschap. Maar hoe mooi ook, het valt niet mee dit alweer zeven jaar bestaande project rendabel te houden.

Hij is alweer uit, de jaarlijkse *Almanak van de Zeeuwse pontjes* (2003). Thuis in de leunstoel kun je alvast een tocht uitstippelen met gebruikmaking van de zestien pontjes die aangesloten zijn bij de Stichting Fiets een Rondje met een Pontje. Ze zijn allemaal in ieder geval tijdens de maanden juli en augustus in de vaart. Behalve bij harde wind (vanaf windkracht 5 à 6), want dan kan het oversteken van de grotere zeearmen als de Ooster- en Westerschelde teveel risico's met zich meebrengen. Teun van Elsacker, projectmanager van het Bureau voor Toerisme in Zeeland en secretaris van de stichting, heeft de afgelopen drie jaar de aantallen passagiers zien stijgen

van 19.000 naar 29.000. Hij moet daarbij echter aantekenen dat die cijfers niet erg hard zijn, omdat het niet meevalt de werkelijke rondjes in kaart te brengen. Iedere enkele reis telt gewoon voor één. Wel zijn de voormalige PSD-diensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder uitgesloten van de tellingen om enorme verkeering te voorkomen.

Rendabel?

Hoe dan ook, die cijfers moeten omhoog. Van Elsacker: "Er zijn ieder jaar weer ponten die de begroting niet sluitend krijgen. Het gaat bijna overal om schepen die door groepen worden gehuurd om ergens te gaan sportvissen

en in juli-augustus werkeloos zouden zijn, omdat die groepen dan vaak met vakantie zijn. Die schepen zijn er dus tóch, ze zijn goedgekeurd door de scheepvaartinspectie en ze zijn ook allemaal ingericht op het vervoer van mensen. Prachtige veerponten dus, maar al die ondernemers varen voor eigen risico. En bij sommigen moet er geld bij. Ik vrees dan ook dat die er op den duur mee zullen stoppen. De problemen zijn ontstaan doordat de brandstofprijzen de afgelopen jaren meer dan verdubbeld zijn. En een pontje vaart de hele dag, ook als er aan de andere kant geen passagiers staan. Dan zijn er dus uitgaven waar geen inkomsten tegenover staan. Dat gebeurt vooral bij slecht weer. Vorig jaar hebben we gekeken of we daar iets aan konden doen, via een soort garantiefonds. Dat bleek niet gemakkelijk. De provinciale overheid weigert er structureel geld in te steken en bij de gemeenten is ook te weinig animo. Jammer, want als je de schippers zou kunnen garanderen dat ze in ieder geval uit de kosten komen tijdens zo'n zomerseizoen, zou dat wel motiveren."

KE

Vlissingen-Breskens

Bij de toeristische verbindingen van het rondje is er maar één die ook een utilitaire rol speelt: Vlissingen-Breskens. Nu de Westerscheldetunnel sinds maart open is, is dit voormalige autoveer nog actief voor fietsers en voetgangers. De bedoeling is dat de beide schepen vanaf 2004 uit de vaart zullen worden genomen om

te worden vervangen door een fast ferry. Deze zal bestaan uit twee catamarans, die goed bestand zijn tegen hoge windsnelheden (tot en met windkracht 9) en die weinig golfslag produceren. BBA, onderdeel van de Franse Connex-groep, zal deze veerdienst onderhouden.

Voor de fietsers en voetgangers betekende de omschakeling van autoveer naar fiets-voetveer een forse aanslag op de portemonnee. Vroeger konden ze voor ongeveer een euro mee naar de overkant; de auto's zorgden voor de werkelijke opbrengsten. Nu worden er geheel andere tarieven gehanteerd. Een enkeltje kost € 2,20, een retourtje € 3,60, een maandkaart € 57,50 en een jaarkaart € 585,-. Voor kinderen tot en met elf jaar en houders van een Pas 65 gelden reductietarieven van respectievelijk € 1,30, € 2,10, € 31,50 en € 320,-. Voor de fiets wordt apart betaald: € 0,70, € 1,20, € 19 en € 195,-. Studenten- en reguliere OV-jaarkaarthouders betalen alleen voor hun fiets of bromfiets.

Vooraf middelbare scholieren hebben heftig geprotesteerd tegen deze tarief-



stelling. Terecht, vond de provincie Zeeland, want zij kwamen voor geen enkele reductie in aanmerking. Daarom bood de provincie de scholieren van tien scholen en scholengemeenschappen die vanuit Zeeuws-Vlaanderen op Walcheren naar school gaan alsnog het gereduceerde tarief aan, waarbij er dan ook nog eens eenderde vanaf werd gehaald. Van de prijs voor de fiets ging eveneens eenderde af.



Mutaties in het Fietsberaad

Sinds kort heeft Eveline Vet binnen de gemeente Beverwijk een andere functie. Ze heeft om die reden haar lidmaatschap van het Fietsberaad beëindigd. Een nieuw lid is Martijn te Lintelo die werkzaam is bij de gemeente Nijmegen.



Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen:

"Fietsen is bereikbaarheid, gezondheid en milieu, maar ook imago. Aaneengesloten fietsroutes van hoge kwaliteit die je met weinig oponthoud door het stedelijk gebied voeren, geven het fietsen een goed imago. Nijmegen investeert de komende jaren fors in zulke Stadsfietsroutes. Inwoners, forenzen en toeristen zullen deze aanpak ontdekken, gebruiken, waarderen én overbrengen op anderen. Daardoor neemt het fietsgebruik toe."

www.fietsberaad.nl

Op de website van het Fietsberaad, die sinds eind maart in de lucht is, zijn alle uitgaven van het Fietsberaad in digitale vorm beschikbaar onder de knop **RAPPORTEN**. Aan de kennisbank wordt gewerkt; een eerste invulling komt deze zomer beschikbaar.



Toezening Fietsverkeer

Fietsverkeer wordt kosteloos verstuurd:

- aan ambtenaren en bestuurders van gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en wegbeherende waterschappen en, indien gewenst, aan lokale en regionale politici;
- aan medewerkers van adviesbureaus en opleidingsinstituten in de verkeerssector;
- aan de Vaste Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Verkeerscommissie van de VNG;
- aan departementsambtenaren en anderen die bij fietsbeleid betrokken zijn;

- aan geregistreerde kaderleden van de Fietsersbond;
- aan vakbladen en dagbladen.

Een nieuw abonnement aanvragen, een abonnement stopzetten, adreswijzigingen doorgeven en voorgaande nummers aanvragen (voor zover nog voorradig) kan schriftelijk door het opsturen van een briefje, in een envelop zonder postzegel, geadresseerd aan: CROW, t.a.v. het Fietsberaad, Antwoordnummer 2207, 6710 VB in Ede. Mutaties kunnen ook telefonisch of per e-mail worden doorgegeven aan de coördinator. Zie het colofon op pagina 20.

Doelstelling

FIETS BERAAD

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

Leden van het beraad

- Dick Buursink, voorzitter
- Ruud Ditewig, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Vacature gemeente
- Linda de Klein, provincie Noord-Brabant
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Herman Weijers, ministerie van V. en W.
- Ineke Spapé, adviesbureau SOAB
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Wilma Slinger, Kennisplatform VERDI
- Theo Michels, CROW

Eerste serie na de zomervakantie van start

Themabijeenkomsten voor gemeenteambtenaren

Het Fietsberaad verzamelt en verspreidt kennis en ervaring die zoveel mogelijk aansluit bij de gemeentelijke praktijk van fietsverkeer en fietsbeleid. Dat gebeurt tot nu toe vooral via dit magazine en een aantal eigen publicaties. Sinds kort is daar de website bijgekomen. Verder zijn voor medewerkers van kaderwetgebieden, provincies en wegbeherende waterschappen enkele bijeenkomsten georganiseerd.

Wat nog ontbreekt zijn bijeenkomsten voor bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten. Dat gaat veranderen: na de zomer start het Fietsberaad een eerste serie van vier themabijeenkomsten, primair voor deze doelgroep, al zijn anderen, die uit hoofde van hun functie betrokken zijn bij het betreffende thema, eveneens welkom. De bijeenkomsten zullen telkens plaatsvinden op de laatste donderdagmiddag van de maand, dichtbij station Utrecht Centraal. Aan deelname zijn geen kosten verbonden.

De bijeenkomsten bieden gemeenten de ruimte om informatie over een bepaald thema op te doen, om van andere gemeenten te horen hoe zij zaken aanpakken en over welke kennis en ervaring zij beschikken. De bijeenkomsten zullen kleinschalig blijven: bij meer dan 25 à 30 aanmeldingen zal een parallelle bijeenkomst worden georganiseerd op een andere datum. Voor het Fietsberaad leveren de bijeenkomsten nuttige informatie voor eventuele toekomstige activiteiten op. Zo snijdt het mes aan twee kanten.

De volgende thema's zullen als eerste worden opgepakt:

- Opruimacties van fietsen rond stations: 28 augustus
- Fietsers in voetgangersgebieden: 25 september
- Interlokale fietsverbindingen: 30 oktober
- Fietsvriendelijke verkeersregeling: 27 november

Voor elke bijeenkomst zullen per e-mail uitnodigingen worden verzonden aan de ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor het fietsbeleid in hun gemeente en die nu - als het goed is - ook *Fietsverkeer* toegezonden krijgen.

Deelnemers krijgen van tevoren informatie over het te behandelen thema toegezonden. De bijeenkomsten zullen in december worden geëvalueerd.

Wie zich nu al wil aanmelden voor een bijeenkomst kan daartoe telefonisch of per e-mail contact opnemen met de coördinator van het Fietsberaad.

colofon

FIETS BERAAD

juni 2003 - nummer 6

uitgave: Fietsberaad

verschijning: driemaal per jaar

oplage: 4.000 ex.

redactie: coördinator Fietsberaad, m.m.v. Karin Evers, Paul Kattestaart, Ursula Lehner-Lierz

vormgeving en productie:

Klats publiciteit, Delft

fotografie: Stef Breukel, Delft

(tenzij anders, bij de foto, vermeld)

redactieadres:

Fietsverkeer / Fietsberaad

Postbus 37, 6710 BA Ede

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

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

Coördinator van het Fietsberaad is Ton Welleman; bereikbaar per:

- post: Postbus 37, 6710 BA Ede

- telefoon: 015 256 12 16,

b.g.g. 0318 695 366

- e-mail: welleman@fietsberaad.nl

www.fietsberaad.nl

Belevingsmonitor Rijksoverheid:

Burgers willen betere fietsvoorzieningen

Omdat de regering naar het volk moet luisteren, kwam het kabinet Balkenende I met een Belevingsmonitor Rijksoverheid. Sinds begin dit jaar wordt maandelijks nagegaan welke maatschappelijke problemen de burgers als nijpend ervaren en wat ze vinden van het overheidshandelen. In de belevingsmonitor van maart 2003 werd de burgers onder andere hun mening gevraagd over onderdelen van het verkeersbeleid, te weten:

- informatie en advisering voor weggebruikers;
- beperking verkeer door thuiswerken en flexibele werktijden;
- verbeteren van fietsvoorzieningen;
- afstemming hulpdiensten en wegbeheerders;
- verkeersoverlast binnen gemeenten en op regionale wegen.

De burgers blijken een duidelijke mening over het relatieve belang van deze onderwerpen te hebben: "Het verbeteren van fietsvoorzieningen in stad of gemeente scoort het hoogst [op de publieke agenda *red.*]... De grootste kloof tussen regerings- en publieksagenda bestaat ten aanzien van de fietsvoorzieningen. De helft van de burgers vindt dat daarin meer geïnvesteerd moet worden." Omdat het kabinet Balkenende II ongetwijfeld ook naar de burgers luistert, ligt er dus voor het fietsbeleid een mooie toekomst in het verschiet.

Bestellen Fietsberaad-uitgaven

Voor de doelgroepen van het Fietsberaad zijn Fietsberaad-publicaties en rapporten kosteloos te bestellen bij de coördinator. Alle uitgaven zijn bovendien in digitale en te downloaden vorm beschikbaar op de website. Zie het colofon.

Fietsberaad-publicaties kunnen ook worden besteld bij CROW:

• schriftelijk: CROW, Postbus 37, 6710 BA Ede

• per fax: (0318) 62 11 12

• via de CROW-website:

www.crow.nl/shop