

Fietsbeleid

Een onderzoek naar verbeterpunten in het opstellen van fietsbeleid

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44

Fietsbeleid

Een onderzoek naar verbeterpunten in het opstellen van fietsbeleid

referentie ZZSI5197-1	projectcode	status concept
projectleider J.C. Willemsen	projectdirecteur mw. ir. C.M. Sluis	datum 24 juni 2009

autorisatie goedgekeurd	naam mw. A.M. Rouwette MSc	paraaf
-----------------------------------	--------------------------------------	---------------

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

SAMENVATTING

Met een gemiddelde van negenhonderd fietskilometers per inwoner per jaar kan Nederland als een fietsland gezien worden. Het fietsgebruik is echter niet in heel Nederland hetzelfde. Er zijn grote verschillen in het fietsgebruik van Nederlandse gemeenten. Deze verschillen worden veroorzaakt door de ruimtelijke structuur, autonome factoren (zoals de weersomstandigheden) en door het fiets- en verkeersbeleid van verschillende gemeenten.

Het huidige gemeentelijke fietsbeleid is voornamelijk gericht op het fietsnetwerk. De vijf eisen voor een goed fietsnetwerk zijn: samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel. Dit fietsnetwerk levert een goede basis voor het fietsgebruik in Nederland maar de vraag is of het niet mogelijk is mensen vanuit een andere invalshoek te benaderen, om het fietsgebruik extra te stimuleren.

Door onderzoek te doen naar verbeterpunten of aanvullingen binnen het fietsbeleid van verschillende gemeenten kan er voor worden gezorgd dat gemeenten in de toekomst het fietsgebruik nog effectiever weten te stimuleren.

Het doel van dit onderzoek is het ontwikkelen van een 'tool' voor het opstellen van fietsbeleid binnen gemeenten om het fietsgebruik extra te stimuleren en te laten toenemen.

Uit diverse interviews (met dhr. Meeuwissen, mevr. Talens, dhr. ter Avest, mevr. Olde Kalter, dhr. van Boggelen, mevr. Spapé en dhr. Ligtermoet) blijkt dat het fietsnetwerk op dit moment een goede basis vormt voor het fietsgebruik in Nederland, maar dat extra infrastructurele verbeteringen niet of beperkt leiden tot een verhoging van het fietsgebruik. Een doelgroepgerichte benadering kan wel leiden tot een verhoging van het fietsgebruik. Hierbij gaat het om de doelgroepen die gebruik maken van de auto op momenten dat de fiets een goed alternatief biedt.

Er zijn vele verschillende doelgroepen mogelijk zoals mensen die naar hun werk gaan, naar school gaan, jongeren, allochtonen, ouderen etc. Om structuur aan te brengen kunnen de doelgroepen ingedeeld worden op basis van herkomst, rit en bestemming. Dit vormt de basis van het doelgroepenbeleid. Doelgroepen gebaseerd op de herkomst hebben met name te maken met verschillende persoonskenmerken. De doelgroepen met fietspotentie binnen het onderdeel herkomst zijn extern verkeer, nieuwkomers, verschillende leeftijdscategorieën, mensen van verschillende inkomensklassen, mensen met een laag opleidingsniveau en allochtonen. Fietsstimulerende maatregelen voor de herkomstdoelgroepen kunnen gericht zijn op specifieke wijken.

Doelgroepen gebaseerd op de rit hebben te maken met de infrastructuur of de vervoerswijze. Uit interviews is naar voren gekomen dat beleid gericht op het fietsnetwerk niet of beperkt tot een verbetering van het fietsgebruik leidt en daarom is de rit in dit onderzoek niet behandeld.

Doelgroepen met betrekking tot de bestemming hebben te maken met de bestemmingsorganisaties zoals het werk, de winkel en het onderwijs.

Uit het onderzoek is een doelgroepenschema naar voren gekomen. In dit schema worden drie stappen doorlopen. De eerste stap is een optionele stap. Deze stap vermeldt de belangrijkste doelgroepen per beleidsdoelstelling. Wanneer er geen eenduidige beleidsdoelstelling is, of wanneer men al weet welke doelgroepen benaderd moeten worden kan deze stap overgeslagen worden.

De tweede stap geeft een overzicht van de verschillende doelgroepen. Deze doelgroepen verwijzen naar de bijbehorende oplossingsrichtingen die in de derde stap weergegeven worden. Deze oplossingsrichtingen worden kort toegelicht in een aparte bijlage.

VOORWOORD

Met dit onderzoek hoop ik mijn bachelor opleiding Civiele Techniek aan de Universiteit Twente af te ronden.

Ik heb gekozen voor een bachelor eindopdracht die te maken heeft met de fiets omdat ik dit een interessant onderwerp vind. Tijdens het vak Civiele Techniek in Nederland heb ik mij al bezig gehouden met de geschiedenis van de fiets. Hierbij heb ik gekeken hoe de gemeente Amsterdam in de jaren tussen 1970 en 1980 met veranderingen in de infrastructuur heeft geprobeerd om het fietsgebruik te stimuleren. Tijdens mijn bachelor eindopdracht hoopte ik meer inzicht te krijgen hoe het fietsgebruik nu te sturen is met behulp van het fietsbeleid.

Om inzicht te krijgen in het huidige fietsbeleid heb ik gebruik kunnen maken van de welwillende medewerking van een aantal deskundigen op het gebied van (fiets)verkeer, fietsbeleid en gemeentelijk beleid. Door middel van verschillende interviews heb ik veel informatie gekregen die belangrijk was voor mijn onderzoek.

Bij de uitvoering van mijn opdracht heb ik veel hulp gekregen van mijn begeleiders mevr. Anke Rouwette en dhr. Bas Tutert. Mijn dank hiervoor. Daarnaast wil ik de mensen van “Verkeersbeleid DV” en “Verkeer- en vervoerstudies” bedanken voor de gezellige weken bij Witteveen+Bos. Als stagiaire heb ik mij geen buitenstaander gevoeld maar werd ik overal bij betrokken. Mijn dank hiervoor.

Deventer, 2 juli 2009
Joey Willemsen

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. DOEL.....	1
1.3. INTRO FIETSBELEID	1
1.4. LEESWIJZER RAPPORT	2
2. ONDERZOEKSMETHODE	3
2.1. STAPPEN ONDERZOEK	3
2.2. THEORETISCH KADER.....	3
2.3. AFBAKENING.....	4
3. INZICHT IN DETERMINERENDE FACTOREN VOOR FIETSGEBRUIK.....	6
3.1. FIETSBELEID.....	6
3.2. VERKEERSBELEID	6
3.3. RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN BELEID.....	7
3.4. AUTONOME FACTOREN	7
3.5. VERGELIJKING VERKLARINGSMODELLEN.....	8
3.6. CONCLUSIE	9
4. INZICHT IN ONDERDELEN HUIDIG FIETSBELEID	10
4.1. VERGELIJKING 5 NEDERLANDSE GEMEENTEN	10
4.1.1. <i>Groningen</i>	10
4.1.2. <i>Amsterdam</i>	11
4.1.3. <i>Enschede</i>	11
4.1.4. <i>Zwolle</i>	12
4.1.5. <i>Veenendaal</i>	13
4.2. VERGELIJKING VERSCHILLENDE GEMEENTEN	14
4.3. MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT	16
4.4. CONCLUSIE HUIDIG FIETSBELEID.....	16
5. SUGGESTIES TER STIMULERING FIETSGEBRUIK.....	17
5.1. INTERVIEWRONDE I.....	17
5.2. INTERVIEWRONDE II	18
5.3. CONCLUSIE	19
6. UITWERKING DOELGROEPENBELEID	20
6.1. BASIS DOELGROEPENBELEID	21
6.2. TOEPASSING DOELGROEPENBELEID.....	22
6.3. STAP I: BELEIDSDOELSTELLING VAN DE GEMEENTEN	22
6.3.1. <i>Economie</i>	22
6.3.2. <i>Veiligheid</i>	23
6.3.3. <i>Maatschappelijke participatie</i>	23
6.3.4. <i>Gezondheid</i>	24
6.3.5. <i>Milieu</i>	24
6.4. STAP II EN III: BEPALEN DOELGROEP EN BIJBEHORENDE OPLOSSINGSRICHTING	24
6.4.1. <i>Herkomst</i>	25
6.4.2. <i>Bestemming</i>	27
7. DOELGROEPENBELEID AAN DE HAND VAN ‘CASE ENSCHEDE’	33
7.1. STAP I: BELEIDSDOELSTELLING VAN DE GEMEENTE.....	33
7.2. STAP II: BEPALEN DOELGROEP.....	33

7.3.	STAP III BEPALEN OPLOSSINGSRICHTING	34
8.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	35
9.	REFERENTIES	36
10.	BIJLAGEN.....	1
10.1.	FACTOREN MET BETREKKING TOT HET FIETSGEBRUIK.....	1
10.2.	VERGELIJKING VERKLARINGSMODELLEN.....	3
10.3.	FIETSBALANSSCORES	5
10.4.	VERGELIJKING FIETSPANNEN VERSCHILLENDE GEMEENTES	9
10.5.	MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT	10
10.6.	INTERVIEW MET MEVR. TALENS (C.R.O.W.) 8 MEI 2009	12
10.7.	INTERVIEW MET DHR. MEEUWISSEN (GEMEENTE ENSCHEDE) 8 MEI 2009	14
10.8.	INTERVIEW MET DHR. TER AVEST (GOUDAPPEL COFFENG) 15 MEI 2009.....	17
10.9.	VRAGENLIJST MEVR. OLDE KALTER (KiM) 15 MEI 2009	20
10.10.	INTERVIEW MET DHR. VAN BOGGELEN (FIETSBERAAD) 2 JUNI 2009	22
10.11.	INTERVIEW MET MEVR. SPAPÉ (NHTV) 5 JUNI 2009.....	23
10.12.	INTERVIEW MET DHR. LIGTERMOET (LIGTERMOET & PARTNERS) 9 JUNI 2009	24
10.13.	STAPPENSHEMA DOELGROEPENBELEID.....	25
10.14.	TOELICHTING OPLOSSINGSRICHTINGEN DOELGROEPENBELEID	26
10.15.	DOELGROEPEN OP BASIS VAN HERKOMST	30
10.16.	VERVOERMIDDELENBEZIT PER LEEFTIJDSCLASSE EN GESLACHT.....	36
10.17.	RITAFSTAND	37
10.18.	DOELGROEPEN OP BASIS VAN BESTEMMING.....	38
10.19.	GIS ANALYSE GEMEENTE ENSCHEDE.....	43

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Op dit moment heeft Nederland zo'n 18 miljoen bruikbare fietsen. Dit betekent dat vrijwel elke Nederlander één of meer bruikbare fietsen in zijn of haar bezit heeft. Met deze fietsen wordt in Nederland jaarlijks tussen de veertien en vijftien miljard kilometer afgelegd. Dit is ongeveer gelijk aan negenhonderd kilometer per inwoner per jaar¹. In dit opzicht is Nederland een fietsland bij uitstek².

Er zijn echter grote verschillen tussen verschillende gemeenten wat betreft fietsgebruik. Deze verschillen tussen de gemeenten komen niet alleen door de ruimtelijke structuur van een stad, de cultuur of de bevolkingssamenstelling, maar worden ook veroorzaakt door het fietsbeleid van de gemeenten.

Door onderzoek te doen naar verbeterpunten of aanvullingen binnen het fietsbeleid van verschillende gemeenten kan er gekeken worden op welke manier het fietsgebruik nog effectiever gestimuleerd kan worden.

1.2. Doel

Het doel van dit onderzoek is het maken van een 'tool' met betrekking tot mogelijke verbeteringen bij het opstellen van fietsbeleid binnen gemeenten om het fietsgebruik extra te stimuleren en te laten toenemen.

In het onderzoek wordt antwoord gegeven op de centrale vraagstelling:

"Wat zijn binnen het opstellen van het fietsbeleid mogelijke verbeterpunten of aanvullingen, om ervoor te zorgen dat het fietsgebruik onder bepaalde groepen mensen toeneemt?"

Voor het beantwoorden van deze vraag is gekeken naar het huidige fietsbeleid, factoren die invloed uitoefenen op het fietsgebruik en op welke manier het fietsbeleid het best kan worden ontwikkeld om tot een goede stimulatie van het fietsgebruik te komen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden bij Witteveen+Bos te Deventer. Witteveen+Bos is een bijna 800 medewerkers tellend internationaal advies- en ingenieursbureau die zich bezig houdt met vraagstukken op het gebied van water, ruimtelijke ordening, mobiliteit, infrastructuur, milieu en bouw.

1.3. Intro fietsbeleid

Onder fietsbeleid wordt in dit onderzoek niet alleen infrastructureel beleid verstaan maar ook verkeersbeleid (zoals auto-ontmoedigende maatregelen), ruimtelijk beleid (zoals woonwijken op korte afstanden van het centrum) en het overige beleid dat gericht is op het stimuleren van de fiets (zoals promotie en campagnes).

Het voordeel van een goed fietsbeleid en een hoger fietsgebruik is dat het een zichzelf versterkend proces is. Goede fietsomstandigheden leiden tot een hoger fietsgebruik. Andersom is het zo dat gemeenten met veel fietsers een effectiever fietsbeleid voeren.

Daarnaast stimuleert goed fietsbeleid niet alleen het fietsgebruik maar levert het ook een belangrijke bijdrage aan het oplossen van maatschappelijke problemen, zoals:

- het bevorderen van de gezondheid (terugdringen overgewicht, diabetes etcetera);
- het verbeteren van het milieu (de meeste autoritten zijn korter dan 7,5 km en juist deze ritten veroorzaken naar verhouding een hoge uitstoot);
- het verbeteren van de bereikbaarheid (vermindering van files);

¹ Atsma: *Initiatiefnota met voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland*, 2008

² Dillen-Booltink: *Nederland Fietsland. Onderdeel van GFK Jaarverslag*, 2006

- het vergroten van de veiligheid (in gemeenten waar meer gefietst wordt, is het risico op een verkeersongeval over het algemeen kleiner);
- het vergroten van de maatschappelijke participatie (met name ouderen en kinderen zijn zelfstandiger wanneer ze gebruik kunnen maken van de fiets);
- het bieden van recreatie en sportbeoefening (zoals wielrennen, mountainbiken en tourfiet-sen)¹.

1.4. Leeswijzer rapport

In het volgende hoofdstuk wordt de onderzoeksstrategie besproken. Hoofdstuk 3 zal inzicht geven in factoren die het fietsgebruik binnen een gemeente beïnvloeden. In hoofdstuk 4 wordt het fietsbeleid van verschillende gemeenten vergeleken zodat duidelijk wordt waarop gemeenten het fietsbeleid baseren en welke onderdelen van belang zijn voor het fietsbeleid binnen gemeenten. In het vijfde hoofdstuk worden mogelijke verbeteringen en aanvullingen op het fietsbeleid besproken aan de hand van gehouden interviews. Deze verbeteringen worden vervolgens verwerkt tot een 'tool' in hoofdstuk 6. De 'tool' zal gebruikt worden voor de gemeente Enschede in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 worden de eindconclusies en aanbevelingen met betrekking tot de 'tool' gegeven. Hierin wordt bekeken of de vraagstelling beantwoord is en of de gestelde doelen gehaald zijn.

¹ Atsma: *Initiatiefnota met voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland*, 2008

2. ONDERZOEKSMETHODE

Het onderzoek is in een aantal verschillende stappen verlopen. Deze stappen zijn schematisch weergegeven in figuur 1 en worden in de eerste paragraaf besproken. Het theoretisch kader (binnen de rode stippellijnen) wordt in de tweede paragraaf besproken en in de laatste paragraaf wordt de afbakening toegelicht.

2.1. Stappen onderzoek

Stap I: Determinerende factoren voor fietsgebruik

Het fietsgebruik in gemeenten is afhankelijk van vele verschillende factoren. Deze factoren kunnen uiteenlopen van neerslag tot en met wachttijd voor een verkeerslicht. Elke factor beïnvloedt het fietsgebruik op een eigen manier. Door een aantal verschillende bedrijven en instanties is geprobeerd de invloed van elke factor te bepalen met behulp van verklaringsmodellen (regressiemodellen). Uit deze verklaringsmodellen blijkt welke factor veel invloed heeft en welke weinig. In het onderzoek zijn de verschillende regressiemodellen vergeleken en is duidelijk geworden wat de belangrijke factoren binnen het fietsbeleid zijn. Wanneer duidelijk is welke factoren veel invloed op het fietsgebruik hebben, kan daar op worden ingespeeld om effectief en efficiënt fietsbeleid te voeren. De resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

Stap II: Onderdelen bestaand fietsbeleid

Door fietsplannen van verschillende gemeenten te vergelijken is duidelijk geworden welke onderdelen van het fietsbeleid van belang zijn voor gemeenten. Naast bestaande fietsplannen is er ook gebruik gemaakt van bestaande vergelijkingen tussen fietsplannen van verschillende gemeenten. De verschillende onderdelen van het fietsbeleid zijn uiteindelijk in een tabel weergegeven. Hierbij is tevens gekeken naar bepaalde factoren die, volgens de vergelijking van de verschillende verklaringsmodellen van stap I, van belang zijn voor het fietsgebruik. De resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Stap III: Suggesties ter stimulering fietsgebruik

Naast een eigen visie op het fietsbeleid is de mening van vakmensen gevraagd aangezien die veel met dit onderwerp te maken hebben en weten wat er in de praktijk speelt. Mensen van verschillende gemeenten en bedrijven is naar hun mening gevraagd met betrekking tot de huidige manier van het opstellen van fietsplannen. De gesprekken hebben plaatsgevonden aan de hand van twee interviewrondes. In de eerste ronde is gevraagd wat mogelijke verbeteringen of aanvullingen binnen het fietsbeleid zijn. Deze suggesties zijn vervolgens uitgewerkt en tijdens de tweede interviewronde voorgelegd aan de verschillende vakmensen. De resultaten van beide interviewrondes zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

Stap IV: Uitwerking verbeter suggesties

De suggesties van beide interviewrondes zijn in deze stap uitgewerkt tot een 'tool'. Deze tool is uiteindelijk weergegeven in een stappenschema. De uitwerking van de 'tool' is opgenomen in hoofdstuk 6.

2.2. Theoretisch kader

Het theoretisch kader is in figuur 1 weergegeven binnen de rode stippellijnen. De maatregelen van het fietsbeleid moeten gebaseerd zijn op een aantal verschillende factoren zoals de autonome factoren, de gebruikersbehoeften en de aanbod factoren.

Onder autonome factoren worden individuele kenmerken (inkomen, geslacht, leeftijd enz.), sociaal-culturele factoren (etnische herkomst, status van de fiets, politieke voorkeuren enz.) en de natuurlijke omgeving (mate van reliëf, weersomstandigheden, natuurlijke barrières enz.) verstaan.

De gebruikersbehoeften hebben te maken met het fietsnetwerk (een directe verbinding, aantrekkelijke omgeving enz.) en met beperkingen zoals reliëf, kosten en fysieke inspanning. Het fietsnetwerk is een onderdeel van de aanbodfactoren. Onder aanbodfactoren worden de ruimtelijke

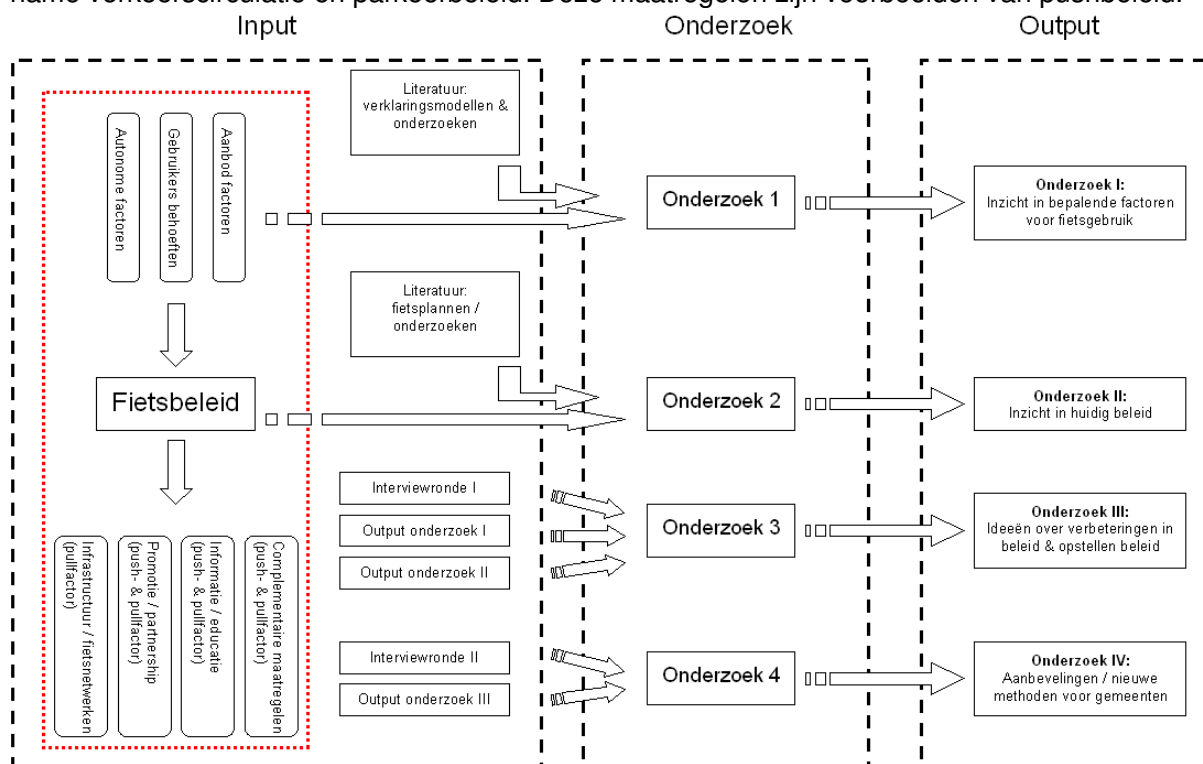
structuur van een gemeente verstaan en de aspecten die op dit moment de gelegenheid bieden tot het verplaatsen (fietsnetwerk, wegennetwerk, parkeerfaciliteiten enz.). De belangrijkste pull-factor in het fietsbeleid is een goed fietsnetwerk. De vijf voornaamste eisen aan een fietsnetwerk zijn samenhang, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel (gebruikersbehoeften).

Naast een goed fietsnetwerk zijn er een aantal overige factoren die het fietsgebruik beïnvloeden. In Bicycle Policy Audit¹ (BYPAD), een meetmethodiek om te zien hoe effectief het gehele fietsbeleid in een gemeente is, worden in totaal vier factoren genoemd die het fietsbeleid kunnen beïnvloeden. Één daarvan is het al genoemde fietsnetwerk. De andere factoren zijn promotie & partnership, informatie & educatie en complementaire maatregelen.

Promotie & partnership is het aanmoedigen van het fietsgebruik naar het werk, de school en de winkel door middel van campagnes, school- en bedrijfsvervoerplannen. Hierbij wordt niet alleen de desbetreffende doelgroep benaderd maar worden ook scholen, bedrijven, werkgevers e.d. betrokken bij dit project. Zo zouden werkgevers bijvoorbeeld gratis fietsen aan werknemers kunnen geven.

Informatie & educatie gaat verder dan educatie en voorlichting. Zo moet er rekening gehouden worden met sociale normen, billijkheid en rechtvaardigheid (bijvoorbeeld zo min mogelijk mensen laten wachten voor een verkeerslicht wanneer er geen verkeer kruist) en geloofwaardigheid (maatregelen moeten begrepen worden).

Complementaire maatregelen behandelen activiteiten of beslissingen buiten het strikte fietsbeleid die toch een effect kunnen hebben op het fietsgebruik. Het betreft het omkaderend beleid, met name verkeerscirculatie en parkeerbeleid. Deze maatregelen zijn voorbeelden van pushbeleid.



Figuur 1: Schematisatie onderzoek binnen theoretisch kader

2.3. Afbakening

In de eerste stap, bij de vergelijking van de verklaringsmodellen, blijkt dat met name autonome factoren zoals de bevolkingskenmerken van grote invloed zijn op het fietsbeleid.

¹ Bastiaens, Sauvage & Asperges: *Bicycle Policy Audit*. Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2007

Daarnaast is in de derde stap, de eerste interviewronde, naar voren gekomen dat het huidige beleid zich niet richt op veranderingen in het fietsnetwerk terwijl dit niet tot een verhoging tot het fietsgebruik leidt. Het huidige fietsnetwerk vormt een goede basis voor het fietsgebruik maar extra verbeteringen in het fietsnetwerk zullen niet zorgen voor een grote toename van het fietsgebruik. Voor een verhoging van het fietsgebruik wordt geadviseerd meer te kijken naar de groepen die weinig fietsen en waarom deze weinig fietsen. Dit wordt ook gezegd door Social Data¹. Volgens Social Data is de fiets een goed alternatief voor de auto maar wordt er op dit moment niet voor de fiets gekozen om allerlei subjectieve redenen. Deze subjectieve redenen kunnen enkel en alleen aangepakt worden met 'softe' maatregelen (zoals bijvoorbeeld communicatie). In dit onderzoek is daarom niet ingegaan op verbeteringen in het fietsnetwerk die al worden besproken in ontwerpwijzers en beleidswijzers voor het fietsverkeer. Nieuwe aspecten van de fietsinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld de fietssnelweg, worden wel meegenomen in het onderzoek.

¹ Ryle, Smith & Erl: *Realising the Potential for Increasing Cycling through Soft Measures*, 2007

3. INZICHT IN DETERMINERENDE FACTOREN VOOR FIETSGEBRUIK

In dit hoofdstuk worden een aantal verschillende verklaringsmodellen bekeken om inzicht te krijgen in de beïnvloeding van het fietsgebruik door bepaalde factoren. Door meer inzicht in deze factoren te krijgen kan fietsbeleid effectief en efficiënt uitgevoerd worden. De factoren die besproken worden hebben betrekking op de Nederlandse situatie. Of deze factoren ook in het buitenland van toepassing zijn is niet bekend.

Bij de vergelijking van de verklaringsmodellen is gebruik gemaakt van de modellen van Ververs & Ziegelaar¹, Rietveld & Daniel² en Fietsberaad³. De verschillende factoren uit de verklaringsmodellen kunnen volgens deze modellen onderverdeeld worden in factoren met betrekking tot het fietsbeleid, het verkeersbeleid, het ruimtelijk beleid en de autonome factoren. Deze indeling is overgenomen van de verklaringsmodellen, maar laat wel ruimte over tot discussie. In bijlage 1 worden alle verschillende factoren per onderdeel weergegeven.

De mate van invloed die de verschillende factoren op het fietsgebruik uitoefenen is naar voren gekomen met behulp van regressiemodellen. Hierbij zijn factoren van verschillende steden bekeken en vergeleken met het fietsaandeel binnen de desbetreffende gemeenten.

In de eerste vier paragrafen worden de verschillende factoren beschreven. In paragraaf vijf worden de verschillende verklaringsmodellen kritisch met elkaar vergeleken en in de zesde paragraaf volgt een conclusie.

3.1. Fietsbeleid

Het fietsbeleid richt zich op het creëren of behouden van een aangename situatie voor de fietsers. De factoren met de meeste invloed op het fietsgebruik worden hieronder besproken.

Aantal stops: het fietsgebruik zal dalen wanneer fietsers vaak moeten stoppen. Zo zorgen overwegen en verkeerslichten met of zonder kruispunten voor stoppende fietsers.

Omrijdfactor: de feitelijke fietsafstand mag niet langer zijn dan 1,2 keer de hemelsbrede afstand⁴.

Letselrisico: fietsers zijn kwetsbaar en laten in onveilige verkeerssituaties snel hun fiets staan.

Comfort (wegdek): een goed en vlak wegdek vermindert trillingen en stimuleert het fietsgebruik.

Oponthoud: oponthoud kan veroorzaakt worden door verkeerslichten die lang op rood staan.

3.2. Verkeersbeleid

Het verkeersbeleid is gericht op alle verkeersdeelnemers. Met behulp van het verkeersbeleid kan voor de fiets zowel pullbeleid (aantrekkelijk maken van de fiets), als pushbeleid (minder aantrekkelijk maken van overige verkeersmodaliteiten) worden gevoerd. De factoren met de meeste invloed op het fietsgebruik zijn hieronder weergegeven.

Snelheid: verhouding tussen de fiets en de auto. Door verlaging van de toegestane snelheid van de auto, wordt het fietsgebruik aantrekkelijker.

Aandeel BTM: staat voor Bus, Trein en Metro. Weinig ov-aanbod stimuleert, over het algemeen, het fietsgebruik.

Kosten: aanschaf, de kosten per km (brandstof en onderhoud), parkeerkosten en de vergoeding.

¹ Ververs & Ziegelaar: *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, 2006

² Rietveld & Daniel: *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?*, 2004

³ Fietsberaad: *Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*, 2005

⁴ Hartog & Ligtermoet: *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, 2005

Reistijdverhouding: een toename van de autoreistijd of een afname van de fietsreistijd maakt het fietsgebruik aantrekkelijker.

Veiligheid: fietsers zijn kwetsbaar en laten in onveilige verkeerssituaties snel hun fiets staan. Met meer fietsers in het verkeer, houdt de automobilist over het algemeen meer rekening met de fietsers. Dit geeft een veiligere situatie.

Autobezit: in gemeenten met een hoger autobezit wordt er minder gebruik gemaakt van de fiets.

Bagageruimte: een auto heeft over het algemeen veel meer bagageruimte dan de (brom)fiets. Er zijn echter uitzonderingen (figuur 2).



Figuur 2: Bromfiets met bepakking

3.3. Ruimtelijke structuur en beleid

De ruimtelijke structuur en het beleid hebben te maken met de inrichting van de gemeente. De belangrijkste factoren zijn:

Aantal scholen: meer scholen zorgen over het algemeen voor een hoger fietsgebruik per gemeente.

Aantal universiteiten: meer studenten zorgen voor een hoger fietsgebruik in een gemeente.

Oppervlakte bebouwd gebied: in 'compacte gebieden', gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid, is het fietsgebruik hoger dan in gebieden met bijvoorbeeld veel open vlaktes. Dit heeft te maken met de detailhandeldichtheid. Een grote dichtheid zorgt voor 'befietsbare' afstanden en vergroot het fietsgebruik.

Afstand naar centrum: een kleinere afstand naar het centrum bevordert het fietsgebruik.

3.4. Autonome factoren

Autonome factoren zijn factoren die buiten de invloedssfeer van het gemeentelijk beleid liggen. De factoren worden hieronder kort behandeld.

Mate van reliëf: een gemeente met veel hoogteverschillen (zoals gemeenten in Limburg) heeft over het algemeen een lager fietsgebruik dan gemeenten met weinig hoogteverschillen.

Gemiddelde neerslag: bij regen kiest men eerder voor een 'droog vervoermiddel' zoals de auto.

Demografische en sociale kenmerken: het fietsgebruik verschilt sterk tussen bepaalde etnische groepen, verschillende leeftijdscategorieën, verschillende geloofsovertuigingen etcetera.

Bevolkingsomvang: een groter inwonertal zorgt volgens de verklaringsmodellen voor een lager fietsgebruik in de gemeenten.

3.5. Vergelijking verklaringsmodellen

De invloed van de factoren is in verschillende verklaringsmodellen weergegeven aan de hand van regressiemodellen. Deze factoren hebben bepaalde regressiecoëfficiënten verkregen om het belang van de factor weer te geven. Deze factoren kunnen niet met elkaar vergeleken worden aangezien de invloed ook afhankelijk is van de dimensies van de factoren. Zo is de regressiecoëfficiënt van de islam $-0,27$ en die van de parkeerkosten $+0,0025$. De dimensies van de verschillende factoren zijn totaal anders. Bij de islam gaat het om het aandeel islamiet (van het aantal inwoners binnen een gemeente) en bij de parkeerkosten van de gemiddelde kosten.

Om de factoren te kunnen vergelijken zijn in dit onderzoek de regressiecoëfficiënten gestandaardiseerd. Hierbij is gekeken hoeveel het fietsgebruik procentueel verandert bij een procentuele verandering van een bepaalde factor. In bijlage 2 zijn de verschillende verklaringsmodellen met de gestandaardiseerde factoren te vinden.

Uit deze vergelijking bleek dat de verklaringsmodellen grote verschillen laten zien. In het model van Ververs & Ziegelaar zorgt een procentuele verandering van het aandeel jongeren bijvoorbeeld voor 1,5 keer zo veel toename in het fietsgebruik als bij een procentuele toename van de reistijdverhouding. In het model van Rietveld & Daniel is dit echter een factor 12.

De verklaringsmodellen geven dus geen eenduidige directe indicatie van het effect op het fietsgebruik bij verandering van een parameter. Wel laten de modellen zien dat zowel de parkeerkosten als het aandeel jongeren de grootste positieve invloed hebben op het fietsgebruik. Het aandeel allochtonen heeft de grootste negatieve invloed op het fietsgebruik. Een belangrijke factor die in de verklaringsmodellen niet wordt behandeld is de fietscultuur in een gemeente.

Het verklaringsmodel van Ververs et al. laat zien dat niet alleen veranderingen in het huidige fietsnetwerk van belang zijn voor het fietsgebruik binnen een gemeente. Veranderingen, puur gericht op het verkeer, verklaren in dit model zo'n 40% van de verschillen tussen het fietsgebruik in gemeenten. Het gaat naast het fietsnetwerk (afhankelijk van het fietsbeleid) ook om het verkeersbeleid (concurrentiepositie e.d.), de ruimtelijke structuur (oppervlakte bebouwd gebied e.d.) en de autonome factoren (doelgroepen e.d.). Om invloed uit te oefenen op het fietsgebruik binnen een gemeente is het belangrijk een integraal beleid te hanteren.

Volgens het verklaringsmodel van Fietsberaad worden voor 55% de verschillen in fietsgebruik tussen de verschillende gemeenten verklaard. Met dit verklaringsmodel wordt duidelijk dat het fietsgebruik niet alleen afhankelijk is van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen. Het is een én-én verhaal waarbij naast het fietsnetwerk ook de ruimtelijke, autonome en verkeersfactoren van invloed zijn op het fietsgebruik. Hierbij zeggen ze:

“Fietsbeleid is zeker niet niks, maar fietsbeleid is ook niet alles. Fietsbeleid heeft waarde maar alleen in relatie tot verkeersbeleid en wellicht ruimtelijk beleid. En autonome factoren moet je nu eenmaal voor lief nemen”.

Deze stelling is echter onterecht. Allereerst wordt het woord ‘autonoom’ verkeerd gebruikt. Autonome factoren zijn factoren die buiten de invloedssfeer van het gemeentelijk beleid liggen. De bevolkingsgroei en het aandeel allochtonen zijn bijvoorbeeld wel te beïnvloeden door de gemeente.

Daarnaast hebben autonome factoren een grote invloed op het fietsgebruik. Uit de vergelijking van verschillende verklaringsmodellen volgt dat het aandeel jongeren en het aandeel allochtonen

van grote invloed zijn op het fietsgebruik. Door in te spelen op deze factoren kan het fietsgebruik wellicht meer gestimuleerd worden in plaats van de autonome factoren slechts 'voor lief te nemen'.

Ten slotte is het nog maar de vraag of deze verklaringsmodellen een valide uitkomst geven. In de modellen worden verschillende factoren van gemeenten met elkaar vergeleken met betrekking tot het fietsaandeel van de desbetreffende gemeenten. Hierbij wordt er van uitgegaan dat het fietsgebruik een gevolg is van het gevoerde beleid. Het fietsgebruik kan echter ook een aanleiding zijn geweest tot het voeren van een intensief fietsbeleid.

3.6. Conclusie

De verklaringsmodellen laten zien dat verschillende factoren van invloed zijn op het fietsgebruik binnen een gemeente. Het fietsgebruik in gemeenten is niet alleen afhankelijk van een goed fietsnetwerk maar ook van andere verkeersmodaliteiten, de ruimtelijke structuur van een gemeente en autonome factoren zoals de bevolkingssamenstelling van een gemeente, weersomstandigheden en het reliëf.

Uit de verklaringsmodellen blijkt daarnaast dat een aantal verschillende groepen van de bevolkingssamenstelling zoals jongeren en allochtonen een grote invloed hebben op het fietsgebruik in een gemeente. Het aandeel jongeren heeft hierbij een positieve invloed op het fietsgebruik en het aandeel allochtonen een negatieve invloed. Door, in het fietsbeleid, rekening te houden met deze groepen en erop in te spelen kan het fietsgebruik wellicht verhoogd worden.

4. INZICHT IN ONDERDELEN HUIDIG FIETSBELEID

Nu de verschillende factoren besproken zijn kan er gekeken worden op welke onderdelen, zoals het fietsnetwerk, het verkeersbeleid, de ruimtelijke structuur of 'autonome factoren', de verschillende gemeenten zich met name richten.

Om inzicht te krijgen in het huidige fietsbeleid van gemeenten zijn verschillende documenten, nota's en rapportages (onder andere van Fietsbalans) van de gemeenten Groningen, Amsterdam, Enschede, Zwolle en Veenendaal bekeken en vergeleken. Er is gekozen voor deze vijf gemeenten aangezien deze een hoog fietsaandeel hebben. Bij de vergelijking is gebruik gemaakt van een publicatie van Fietsberaad¹. Daarnaast wordt voor elke gemeente de Fietsbalansscore² behandeld. Deze score laat door middel van een diagram de sterke en zwakke punten van een gemeente zien. Deze scores zijn te zien in bijlage 3. Daarnaast is uit de verklaringsmodellen naar voren gekomen dat autonome factoren zoals het aandeel jongeren en het aandeel allochtonen in een gemeente van invloed zijn op het fietsgebruik. Bij de vergelijking is daarom gekeken naar het fietsaandeel in de gemeenten in combinatie met het aandeel jongeren en allochtonen. Dit wordt in de eerste twee paragrafen besproken.

Naast de vergelijking van deze 5 gemeenten wordt een onderzoek, met betrekking tot het fietsbeleid van Nederlandse gemeenten, van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in paragraaf 3 besproken.

In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk volgt vervolgens een conclusie met betrekking tot het huidige fietsbeleid.

4.1. Vergelijking 5 Nederlandse gemeenten

4.1.1. Groningen³

Groningen staat met 37% fietsaandeel van alle verplaatsingen aan de top van Nederlandse gemeenten met betrekking tot fietsgebruik. Zij streeft naar een bereikbaar en leefbaar stadscentrum. Dit wil de gemeente bereiken aan de hand van gestrekte en doorgaande fietsroutes om de voortbeweging van de fietsers zo weinig mogelijk te onderbreken en de kans op ongevallen te verkleinen. Naast deze maatregelen worden ook de fietsfaciliteiten aangepakt om het fietsnetwerk te verbeteren. Groningen heeft meerdere bewaakte fietsenstallingen die betaald worden met subsidies en abonnementen.

Met behulp van het ruimtelijke beleid zorgt de gemeente voor 'befietsbare' afstanden. Belangrijke sociale en economische voorzieningen worden in het centrum gevestigd, zoals het ziekenhuis en de universiteit, maar bedrijven daarentegen verdwijnen uit het centrum. Woonwijken worden zodanig gesitueerd dat de nieuwe wijken dicht bij elkaar en bij het centrum liggen. Op deze manier is het gros van de verplaatsingsafstanden binnen de stad goed per fiets te overbruggen.

Naast deze fietsstimulerende middelen (pullbeleid) gebruikt Groningen ook autobeperkende middelen (pushbeleid) om de concurrentiepositie van de fiets te verbeteren (verkeersbeleid). Zo wordt de auto uit de binnenstad geweerd en zijn de autoparkeerplaatsen net buiten het centrum aangelegd. Daarnaast heeft Groningen ingezet op het openbaar vervoer, inclusief P+R systemen. Het openbaar vervoer zet de bezoeker midden in het centrum af.

Ten slotte besteedt Groningen aandacht aan communicatie. Zo heeft de gemeente Groningen door middel van een advertentie in de Groninger Gezinsbode aan de inwoners gevraagd of zij nog ideeën hadden ten aanzien van fietsmaatregelen in de stad. Hieruit kwam onder meer naar voren dat de fietsdiefstal moet worden aangepakt.

¹ Ligtermoet: *Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese hoofdsteden*, 2006

² Fietsersbond: *Fietsbalansverkenner*, 2006

³ Gemeente Groningen: *Stap Op! Fietsmaatregelen 2007-2010*, 2007

Kortom, Groningen richt zich met name op een compacte stad met 'befietsbare' afstanden zodat de fiets over het algemeen aantrekkelijker is dan de auto. Belangrijke onderdelen van het fietsbeleid van Groningen zijn het realiseren van doorgaande en gestrekte fietsroutes in een compacte binnenstad.

Fietsbalans

Het sterkste punt van het fietsbeleid van Groningen is de concurrentiepositie. Deze wordt met name veroorzaakt door de snellere fietsverplaatsingen en de hogere autokosten per verplaatsing. Het slechtst wordt gescoord op het aspect comfort (hinder). Dit wordt veroorzaakt door de hoge stopfrequentie en het afslaan.

4.1.2. Amsterdam

Het autoverkeer is tussen 1986 en 2000 binnen de stad behoorlijk afgenomen (de fiets toegenomen) en buiten de stad enorm toegenomen (en het fietsverkeer afgenomen). Op dit moment heeft de gemeente Amsterdam een fietsaandeel van 27%.

De belangrijkste speerpunten van de gemeente Amsterdam zijn vastgelegd in het beleidskader 'Hoofdnetten'¹. Doel van de Hoofdnetten fiets, OV en auto is het vergroten van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Amsterdam. De hoofdnetten scheppen structuur en duidelijkheid en zorgen voor een goede aansluiting. Hierbij mogen er zo min mogelijk hoofdnetten op één wegvak liggen en mogen kruispunten geen knelpunten zijn.

In Amsterdam is er een speciaal Hoofdnet Fiets ontwikkeld om het fietsgebruik te behouden en te vergroten. Volgens de gemeente Amsterdam is dat vooral te bewerkstelligen als de zorg voor de infrastructuur gepaard gaat met bijvoorbeeld maatregelen tegen fietsendiefstal. Bij de infrastructuur gaat het met name om realiseren van snelle, logische en directe routes met een hoge fietscapaciteit. De logische samenhangende routes zijn echter lastig te realiseren aangezien het Amsterdamse fietsbeleid bij afzonderlijke stadsdelen ligt, waardoor er verschillende budgetten voor de aanleg en het onderhoud van het netwerk zijn.

Een belangrijke factor in het verkeersbeleid is het parkeerbeleid. Hierbij hoort ook het Park&Bike concept. Naast het parkeerbeleid maakt de gemeente Amsterdam gebruik van een op specifieke doelgroepen en thema's gerichte communicatiestrategie.

Kortom, Amsterdam wil een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad creëren door zo min mogelijk hoofdnetten op één wegvak te plaatsen. Daarnaast moeten de routes snel, logisch en direct zijn en moeten goede fietsenstallingen voor een toename van het fietsgebruik zorgen.

Fietsbalans

De sterke punten van het Amsterdamse fietsbeleid zijn de concurrentiepositie en de verkeersveiligheid. De concurrentiepositie wordt met name veroorzaakt door de goede reistijdverhouding tussen de fiets en de auto en door de hoge autokosten per verplaatsing.

De slechtste punten van Amsterdam zijn de aantrekkelijkheid, het comfort (hinder) en de fietserstevredenheid. Dit wordt veroorzaakt doordat het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam bij de afzonderlijke stadsdelen ligt waardoor er verschillende budgetten voor de aanleg en het onderhoud van het netwerk zijn, wat ten koste gaat van de samenhang tussen fietspaden.

4.1.3. Enschede

De gemeente Enschede heeft een fietsaandeel van 31%. Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Enschede, vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2004-2015², is primair gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Enschedese binnenstad, door het beperken van de groeiende binnen-

¹ Gemeenteraad: *Beleidskader Hoofdnetten*, 2005

² Gemeente Enschede: *Mobiliteitsplan 2004-2015*, 2004

stedelijke automobilititeit en het stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer. Een aantal opgestelde kernpunten, met betrekking tot het fietsgebruik, zijn het beperken van de woon-werk afstand (ruimtelijk beleid), het verbeteren van de verkeersveiligheid van woongebieden (fietsnetwerk) en het sturende autoparkeerbeleid (concurrentiepositie).

In Enschede wordt met name een pushbeleid gevoerd. Zo had Enschede in 1975 al een aantal straten autovrij gemaakt en was er voor een voetgangersgebied gekozen. Daarnaast zijn verschillende verbindingen, zoals de Noord-Zuid verbinding, opgeheven. Veel Noord-Zuid verkeer liep langs het station. Nu ligt er een modern en aangekleed plein waarop alleen bussen nog naar hun halten mogen rijden en fietsers hun weg vinden. Deze anti-auto maatregelen zijn met veel communicatie tot stand gekomen. Dick Buursink, voormalig PvdA-wethouder in Enschede en nu onder andere voorzitter van het Fietsberaad, heeft vele discussies moeten voeren voordat mensen zich bewust werden van de te grote groei van de auto's in het centrum. Dit leidde uiteindelijk tot het Mobiliteitsplan 2004-2015.

Algemene maatregelen waarmee de gemeente Enschede haar beleidsdoelstellingen wil behalen zijn het vervolmaken en verbeteren van het fietsnetwerk, het realiseren van fietsenstallingen in het centrum en bij openbaarvervoerhaltes en het verbeteren van de (sociale) veiligheid van fietsroutes. De veiligheid in Enschede laat volgens de Fietsbalans¹ te wensen over. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de fietsinfrastructuur van de gemeente Enschede vaak parallel loopt aan de autowegen.

Voor het verbeteren en vervolmaken van het fietsnetwerk inventariseert de gemeente ontbrekende schakels en knelpunten in het fietsnetwerk, ontwikkelt een fietsbewegwijzeringsplan en een notitie uitvoeringseisen voor het fietsnetwerk. Hierbij wordt speciale aandacht geschonken aan fietsstraten en tegelijkertijd groen regelingen bij verkeerslichten.

Kortom, Enschede richt zich met name op een betere bereikbaarheid van de binnenstad door de concurrentiepositie van de fiets te verbeteren. De gemeente wil het fietsnetwerk daarnaast verbeteren en vervolmaken en wil zich daarbij met name op de veiligheid richten.

Fietsbalans

Het fietsnetwerk van Enschede scoort slecht op de onderdelen directheid (met name doordat fietsers te lang moeten stilstaan voor verkeerslichten), comfort (hinder) en de veiligheid (fietsers hebben een te hoog risico om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval).

Op het gebied van fietsparkeren heeft Enschede een matige totaalscore. Dit komt met name door onvoldoende aanbod en vooral onvoldoende kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen.

Zowel op comfort (wegdek) als op de concurrentiepositie scoort Enschede zeer goed. De gemiddelde reistijd met de fiets is in Enschede 16% korter dan met de auto.

4.1.4. Zwolle

Net als Groningen heeft ook Zwolle 37% fietsaandeel en staat daarmee aan de top van Nederlandse gemeenten met betrekking tot fietsgebruik per verplaatsing. Daarnaast was Zwolle 'Fietsstad van het jaar' in 2000 en 2002.

De structuur van de stad zorgt niet voor een grote stimulans van het fietsgebruik. Hoewel Zwolle een erg compact oud stadscentrum bezit, is het gedeelte buiten het stadscentrum alles behalve compact. Zwolle is vooral in de lengterichting, langs de IJssel gegroeid. Daarnaast loopt de snelweg, A28, dwars door de stad heen en liggen de buitenwijken, zoals Zwolle-Zuid, hemelsbreed op meer dan 4 km van het centrum. Volgens dhr. Ekhart is het echter geen probleem dat de buitenwijken ver van het centrum liggen omdat de wijken redelijk zelfstandig zijn. Daarnaast worden

¹ Fietsersbond: *Deel I Analyse en advies*, 2009

de langere afstanden naar het centrum en station gecompenseerd door directe, oponthoudsarme en comfortabele routes.

De gescheiden netwerken in Zwolle zorgen voor snelle en comfortabele fietsroutes. Het hoofdnet van fietsroutes is in Zwolle zodanig gerealiseerd dat fietsers weinig in aanraking komen met de drukke delen van het autonetwerk. Daarnaast lopen de meeste fietsroutes niet parallel aan autohoofdwegen maar zijn er veel vrijliggende fietspaden door rustige woonstraten. Hierdoor heeft Zwolle weinig, door verkeerslichten geregelde, kruispunten. De kruispunten die nog druk zijn wil de gemeente veranderen in ongelijkvloerse passages. Op deze manier probeert de gemeente conflictvrije situaties te creëren.

Naast de stad van fietstunnels is Zwolle ook de stad van fietsstroken. De gemeente streeft naar brede fietspaden op wegen met weinig autoverkeer. Uiteindelijk wil Zwolle voor veel wegen overgaan op fietsstraten. Er wordt op dit moment gewerkt aan een fietsstraten-nota.

Kortom, Zwolle richt het fietsbeleid met name op het creëren van gescheiden netwerken met zo min mogelijk conflictsituaties.

Fietsbalans

Ondanks dat de fiets goede voorzieningen heeft, scoort Zwolle op de reistijdverhouding auto-fiets zeer 'slecht'. Dit komt doordat de gescheiden netwerken niet alleen goed zijn voor fietsers, maar ook voor automobilisten. Dit zorgt voor een slechte concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. De concurrentiepositie wordt echter verbeterd door de beperking van (auto)parkeervoorzieningen in de binnenstad.

Een onderdeel waar de gemeente Zwolle minder sterk op scoort is het onderdeel fietsparkeren. De parkeervoorzieningen voor de stationsomgeving zijn zowel kwalitatief als kwantitatief goed in orde, maar de situatie in de binnenstad is een stuk minder goed geregeld. Als aandachtspunt wordt dit wel genoemd in fietsplannen, maar in de praktijk komt er nog weinig van terecht.

4.1.5. Veenendaal

Veenendaal is een van de vele nieuwbouwsteden in Nederland en heeft, in tegenstelling tot de meeste nieuwbouwsteden, een zeer hoog fietsgebruik (32%).

De structuur van Veenendaal is ongeveer het tegenovergestelde van Zwolle. De stad is vierkant (4,5 km bij 4,5 km) met een centrum dat 'precies' in het midden ligt. Dit schept een ideale situatie voor fietsgebruik.

Daarnaast is ook de cultuur van Veenendaal gericht op fietsen. Van oudsher fietste men al. Tot aan de wethouder en burgemeester toe. De cultuur wordt beïnvloed door educatieve maatregelen en communicatie. Op deze manier krijgt de fiets veel aandacht in de gemeentelijke politiek.

Het fietsnetwerk in Veenendaal heeft een geringe en systematisch doorgevoerde maaswijdte. Hierbij is er in Veenendaal geen of beperkt onderscheid gemaakt in niveaus in het netwerk (hoofdnet en wijknet vallen samen). Op deze manier heeft de gemeente geprobeerd een fijnmazig netwerk te creëren met zo min mogelijk omrijafstanden en zoveel mogelijke routes.

In het verkeersstructuurplan van Veenendaal¹ wordt het verkeersbeleid van Veenendaal weergegeven. De hoofddoelstelling is *"het bevorderen van een doelmatige en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor het verrichten van de wenselijke maatschappelijke activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zo veel mogelijk worden beperkt"*.

¹ Goudappel Coffeng: *Veenendaal veilig bereikbaar. Verkeersstructuurplan*, 1998

Zo worden nieuwe woningbouwlocaties dicht bij het centrum gesitueerd. Op deze manier blijft het fietsnetwerk compact en zijn de afstanden 'befietsbaar'. Het fietsnetwerk bestaat uit een primair en secundair fietsnetwerk. Het primaire netwerk bestaat uit de fietshoofdroutes en doet de belangrijkste voorzieningen aan, zoals bedrijven, winkels en scholen. Het secundaire net vervult alle aan- en afvoerende functies voor het primaire net.

De concurrentiepositie van de fiets wordt verbeterd door een heldere grofmazige hoofdwegenstructuur van de auto. Op deze manier zijn de fietsroutes rechtstreeks getraceerd terwijl de autoroutes af en toe indirect zijn. De concurrentiepositie wordt in Veenendaal nauwelijks beïnvloed door parkeermaatregelen voor auto's. Zo wil men in Veenendaal parkeerplaatsen realiseren dicht bij de woningen en winkels en daarnaast nog een parkeerring rond het centrum.

Voor de fietsers is het parkeren ook van belang. De gemeente wil stallingen in of nabij bestemmingen situeren om de overlast van los staande fietsen te beperken. Met behulp van deze stallingen wil de gemeente ook de fietsdiefstal tegengaan.

Ten slotte richt Veenendaal haar beleid ook op communicatieve middelen. Hierbij probeert de gemeente de inwoners te informeren (met betrekking tot regels en veiligheid voor voornamelijk jongeren en ouderen) en te stimuleren de fiets te gebruiken. Zo zijn er schoolverkeersexamens, "herstel fietsverlichting-acties" en "De scholen zijn weer begonnen" spandoeken.

Kortom, Veenendaal heeft naast een fietsstructuur en -cultuur een fietsbeleid dat zich richt op een fijnmazig fietsnetwerk een grofmazige auto-hoofdwegennetwerk en een ruimtelijk beleid dat zich richt op befietsbare afstanden van woonwijken naar het centrum.

Fietsbalans

De gemeente Veenendaal scoort goed op de punten comfort (wegdek) en stedelijke dichtheid. De gemeente scoort echter zeer slecht op het gebied van verkeersveiligheid.

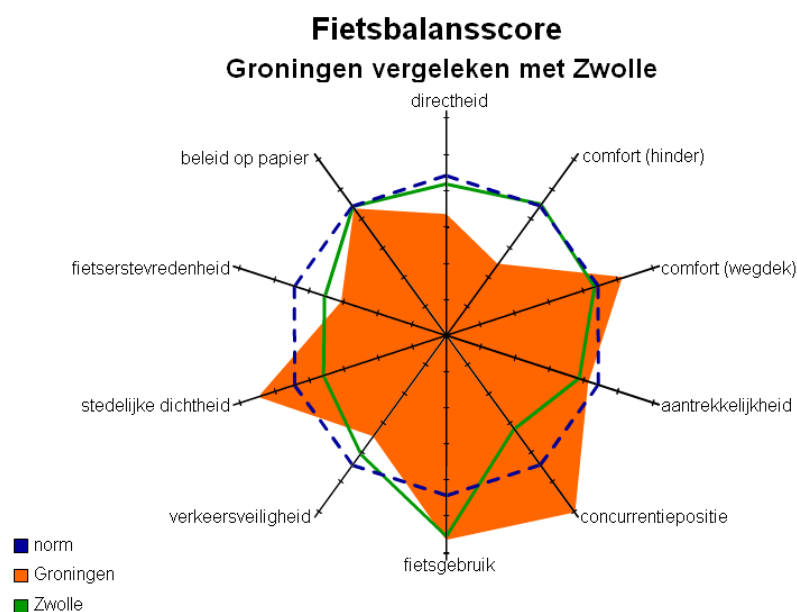
4.2. Vergelijking verschillende gemeenten

Uit de vergelijking van de verschillende fietsplannen blijkt dat gemeenten aandacht besteden aan de onderdelen fietsnetwerk, fietsparkeren, communicatie, de concurrentiepositie, fietsdiefstal en de ruimtelijke structuur. In bijlage 4 is weergegeven in hoeverre de gemeenten zich bezighouden met de verschillende onderdelen. Hierbij is gebruik gemaakt van een driepuntsschaal om aan te geven of de gemeente goed, gemiddeld of slecht scoort op bepaalde onderdelen.

Uit deze tabel kunnen geen directe conclusies getrokken worden, maar de tabel laat wel zien dat de gemeente met het hoogste fietsaandeel, de gemeente Groningen, ook het beste scoort op alle onderdelen.

Zwolle, met een even groot fietsaandeel als Groningen, scoort echter niet goed op de onderdelen ruimtelijk beleid en concurrentiepositie. Veenendaal scoort over het algemeen goed op alle onderdelen en Enschede scoort matig. Amsterdam scoort slecht op de fietsenstallingen maar goed op de communicatie en concurrentiepositie.

Wanneer de gemeenten Groningen en Zwolle met elkaar vergeleken worden is te zien dat beide gemeenten zich richten op verschillende onderdelen. Beide gemeenten hebben 37% fietsaandeel maar de Fietsbalans-scores verschillen enorm (zie figuur 3). Dit geeft aan dat er geen onderdeel is waar alle aandacht naar toe moet gaan maar dat meerdere onderwerpen van belang zijn.



Figuur 3: Vergelijking Fietsbalansscore Groningen – Zwolle

De bevolkingssamenstelling is daarnaast ook van invloed op het fietsgebruik. Met name het aandeel jongeren en allochtonen beïnvloedt het fietsgebruik¹. Het aandeel allochtonen heeft een negatieve invloed op het fietsgebruik en het aandeel jongeren een positieve invloed. In de onderstaande tabel zijn de percentages² allochtonen en jongeren per gemeente weergegeven. De cellen van de tabel zijn gearceerd. Een donkere arcering betekent een hoger fietsgebruik, een lager aandeel allochtonen of een hoger jongerenaandeel. Het valt op dat de steden met een hoog fietsgebruik, een laag aandeel allochtonen hebben. De arcering van het fietsgebruik en aandeel allochtonen komt overeen. Daarnaast komt de arcering van het aandeel jongeren, met uitzondering van de gemeente Enschede, ook redelijk overeen met die van het fietsgebruik. Uit deze constatering kan geen directe conclusie getrokken worden aangezien het slechts om vijf steden gaat en er maar twee factoren vergeleken worden, maar blijkt wel dat er een mogelijke relatie bestaat tussen het aandeel allochtonen, jongeren en fietsgebruik. Het is belangrijk extra aandacht te besteden aan deze groepen binnen het fietsbeleid.

Steden	Fietsgebruik	Allochtonen	Jongeren
Groningen	37%	9%	22%
Zwolle	37%	9%	14%
Veenendaal	32%	10%	13%
Enschede	31%	14%	15%
Amsterdam	27%	35%	13%

Tabel 1: Vergelijking percentages allochtonen en jongeren per gemeente

Wat duidelijk wordt uit de verschillende tabellen en de vergelijking van de fietsbalansscore is dat de verschillende onderdelen van het fietsbeleid allemaal van belang zijn voor het fietsgebruik. Het is een én-én verhaal waarbij de verschillende onderdelen van belang zijn. Dit kwam ook naar voren uit het onderzoek van Fietsberaad³.

¹ Ververs & Ziegelaar: *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, 2006

² Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS): *Kerncijfers wijken en buurten 2003-2008*, s.d.

³ Fietsberaad: *Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*, 2005

4.3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft onderzoek¹ gedaan naar de manier waarop beleidskeuzes in het fietsbeleid van gemeenten plaatsvinden en waarop ze gebaseerd zijn. Daarnaast is aangegeven uit welke onderdelen het fietsbeleid bestaat. Schema's en tabellen van het onderzoek zijn terug te vinden in bijlage 5.

Volgens het ministerie van VenW bestaat het fietsbeleid van gemeenten uit de onderdelen fietsnetwerk, fietsenstallingen, communicatie (voorlichting en informatie), concurrentie ten opzichte van de auto, fietsdiefstal en het ruimtelijk beleid.

Volgens het onderzoek wordt er door gemeenten veel gedaan aan het netwerk en de fietsenstallingen, maar slechts weinig aan fietsdiefstal, terwijl de inwoners dit juist een belangrijk onderdeel van het fietsbeleid² vinden.

Veel gemeenten hebben als doel het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van het fietsnetwerk. Het netwerk kan verbeterd worden door in te spelen op de vijf eisen van dit netwerk. Een van deze eisen is directheid. Hierbij gaat het om directheid in zowel afstand als tijd. Belangrijke factoren daarbij zijn de herkomst en bestemming en de daartussen liggende (fiets)routes. Om het fietsnetwerk te verbeteren moet hier gebruik van worden gemaakt. De onderbouwing van de gemeenten laat echter zien dat deze herkomsten en bestemmingen niet worden gebruikt door vele gemeenten.

Uit het onderzoek bleek verder dat het fietsbeleid van gemeenten vaak gebaseerd is op ongevalgegevens, tellingen en pragmatische analyses van knelpunten. Instrumenten die weinig gebruikt worden zijn modelanalyse (herkomst/bestemmings matrix), ontbrekende schakels en omrijdfactoren.

4.4. Conclusie huidig fietsbeleid

Uit het onderzoek van het ministerie van verkeer en waterstaat blijkt dat het fietsbeleid voornamelijk is opgebouwd uit de onderdelen fietsnetwerk, fietsstallingen, communicatie (voorlichting en informatie), concurrentie ten opzichte van de auto, fietsdiefstal en het ruimtelijk beleid. Hierbij wordt vooral veel gedaan aan het netwerk en de fietsenstallingen.

Bij de vergelijking tussen de vijf verschillende gemeenten blijkt dat niet één onderdeel als meest belangrijk kan worden aangewezen. Wat opvalt is dat in de gemeenten met een hoog fietsaandeel weinig allochtonen wonen maar wel veel jongeren. Dit laat zien dat het belangrijk is extra aandacht te besteden aan de personen die weinig gebruik maken van de fiets.

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Lokaal fietsbeleid. Een sterkere basis gewenst?*, 2004

² Gemeente Groningen: *Stap Op! Fietsmaatregelen 2007-2010*, 2007

5. SUGGESTIES TER STIMULERING FIETSGEBRUIK

In de eerste twee stappen van het onderzoek is een overzicht verkregen van de verschillende onderdelen van het fietsbeleid en de onderbouwing daarvan. Uit de vergelijkingen van de verklaringsmodellen en de fietsnota's en –rapporten is gebleken dat het interessant kan zijn meer aandacht te besteden aan bepaalde bevolkingsgroepen. In deze derde stap worden mogelijke verbeteringen in beeld gebracht ten behoeve van het opstellen van fietsbeleid.

Aan de hand van interviews is een aantal ideeën naar voren gekomen met betrekking tot de verbetering van het fietsbeleid. In de eerste interviewronde is gekeken welke mogelijke verbeteringen er zijn en in de tweede interviewronde is dieper ingegaan op de verschillende suggesties. De beide interviewrondes worden hieronder besproken.

5.1. Interviewronde I

In de eerste interviewronde is gesproken met dhr. Marcel Meeuwissen, mevr. Hillie Talens, dhr. Richard ter Avest en mevr. Marie-José Olde Kalter. De interviews zijn terug te vinden in bijlage 6 tot en met 9. Tijdens deze interviews is de nadruk gelegd op mogelijke verbeteringen in het huidige fietsbeleid. De uitkomsten van de verschillende interviews zijn hieronder samengevat.

Fietsnetwerk als basis

Tijdens de interviews werd duidelijk dat het huidige fietsnetwerk gezien moet worden als de basis voor het fietsbeleid van een gemeente. Er kan pas aan promotie en campagnes gedaan worden wanneer de infrastructuur aan de behoeften van de fietser voldoet. In Nederland is het fietsnetwerk zeker niet slecht en vormt het een goede basis. Er zijn wel kleine verbeteringen mogelijk, maar deze zullen niet direct leiden tot een stijging van het fietsgebruik. In dit onderzoek wordt daarom niet ingegaan op verbeteringen in het fietsnetwerk die al worden besproken in ontwerp-wijzers en beleidswijzers voor het fietsverkeer. Nieuwe aspecten van de fietsinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld de fietssnelweg, worden wel meegenomen in het onderzoek.

Deze verbeteringen in het netwerk worden bij verschillende gemeenten onderbouwd door ongevalgegevens en pragmatische analyse van knelpunten. Het fietsbeleid in gemeenten kan echter beter afgeleid worden uit de gestelde gemeentelijke beleidsdoelstellingen. De gemeente Enschede wil bijvoorbeeld meer ruimte creëren voor extern autoverkeer. Dit wil zij doen door het interne autoverkeer te verminderen en het interne fietsverkeer te stimuleren. Het fietsbeleid moet hier op gebaseerd worden.

Verbetering fietsbeleid

Uit de verschillende interviews komt naar voren dat het fietsbeleid zich minder zou moeten richten op het fietsnetwerk en meer aandacht zou kunnen besteden aan specifieke doelgroepen. Door gericht fietsbeleid te voeren kunnen bepaalde doelgroepen extra gestimuleerd worden. Deze doelgroepen kunnen variëren van de fiets- en autogebruiker tot bijvoorbeeld iemand die naar zijn werk gaat.

Het doelgroepenbeleid kan inspelen op doelgroepen waar kansen liggen en kan mogelijkheden bieden om deze doelgroepen te stimuleren. Er zal gekeken moeten worden welke mensen op dit moment weinig fietsen en waarom deze weinig fietsen. De doelgroepen die naar voren zijn gekomen tijdens de interviews zijn kinderen, groep mensen tussen 30 en 49 jaar, allochtonen en de korte autoritten.

Stimulering van het fietsgebruik kan, volgens mevr. Olde Kalter, zich het beste richten op verplaatsingen over korte afstanden (<7,5 kilometer) en verplaatsingen in grootstedelijke gebieden. Er moet wel rekening gehouden worden met het feit dat alle verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5 kilometer niet per definitie potentiële fietsverplaatsingen zijn. Vaak is er in deze groep sprake van gewoontegedrag en het is niet eenvoudig om dit gedrag te veranderen.

Net als mevr. Olde Kalter denkt ook mevr. Talens dat er verbeteringen gezocht kunnen worden bij de korte ritten. De lange ritten zullen waarschijnlijk gefietst worden door mensen die nu ook al fietsen.

Dhr. ter Avest is echter van mening dat de fiets op langere afstanden (tot 15 km) wel kan concurreren met de auto. Door middel van non-stop fietssnelwegen en het gebruik van e-bikes kan men op de fiets in korte tijd, op een gezonde manier, langere afstanden overbruggen.

Fietsstimulerende maatregelen

Tijdens de interviews zijn een aantal fietsstimulerende maatregelen genoemd die aan kunnen sluiten bij verschillende doelgroepen. De meest genoemde oplossingen zijn elektrische fietsen (voor oudere mensen of voor het werkverkeer), fietsenstallingen bij het station, Park & Bike gebieden en bepaalde informatiepakketten aan nieuwe inwoners. Deze inwoners kunnen dan voor de tijd aangeven waar ze moeten werken en dergelijke. Er worden vervolgens voor de inwoners bepaalde routes aangegeven die ze af zouden kunnen leggen. Op deze manier kan je nieuwe mensen sturen om bepaalde routes (en dus ook vervoersmiddelen) te gebruiken.

Conclusie interviewronde I

Naar aanleiding van de eerste interviewronde is besloten dieper in te gaan op een doelgroepenbeleid. Hierbij is aan de hand van de interviews en literatuur gekeken welke doelgroepen benaderd kunnen worden. Dit is uitgewerkt in een schema en besproken in de tweede interviewronde.

5.2. Interviewronde II

In de tweede interviewronde is dieper ingegaan op het doelgroepenbeleid. Er is gesproken met dhr. Otto van Boggelen, mevr. Ineke Spapé en dhr. Dirk Ligtermoet. Samenvattingen van de interviews zijn terug te vinden in bijlage 10 tot en met 12.

Doelgroepenbeleid is een verbetering

Zowel dhr. van Boggelen als mevr. Spapé zijn het er over eens dat een doelgroepenbeleid een aanvulling kan zijn binnen het Nederlandse fietsbeleid in gemeenten. Het is op dit moment lastig om de modal split te veranderen met infrastructurele maatregelen aangezien er al veel mensen gebruik maken van de fiets. Om mensen extra te stimuleren zijn er vernieuwende doelgroep specifieke maatregelen nodig.

Dhr. Ligtermoet is van mening dat een doelgroepenbeleid een aanvulling kan zijn voor het fietsbeleid mits het gericht is op promotie en marketing bij doelgroepen aan de ene kant en door bestemmingsorganisaties te betrekken bij het fietsbeleid aan de andere kant.

Onderbouwing doelgroepenbeleid

Uit de interviews komt naar voren dat de onderbouwing van de doelgroepen van groot belang is. De onderbouwing van de doelgroepen moet volgens mevr. Spapé en dhr. van Boggelen berusten op twee belangrijke aspecten.

Allereerst moeten de doelgroepen potentiële fietsers bevatten. Het heeft geen zin automobilisten te benaderen die bijvoorbeeld afstanden van meer dan 15 km afleggen. Het heeft daarnaast, volgens dhr. Ligtermoet, ook geen zin om groepen te stimuleren die helemaal niet fietsen. Met behulp van een inventarisatie zal moeten blijken of het de moeite waard is om bepaalde doelgroepen te benaderen.

Een tweede aspect is, volgens dhr. van Boggelen en mevr. Spapé, dat de doelgroepen voort moeten komen uit de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Voorbeelden van deze doelstellingen kunnen zijn het verbeteren van de economische positie, het verbeteren van de maatschappelijke participatie en het verbeteren van het milieu. Het milieu is op dit moment een belangrijk issue in de politiek. Het stimuleren van de fiets en het verminderen van het autogebruik, kan bijdragen aan deze verschillende beleidsdoelstellingen van een gemeente.

5.3. Conclusie

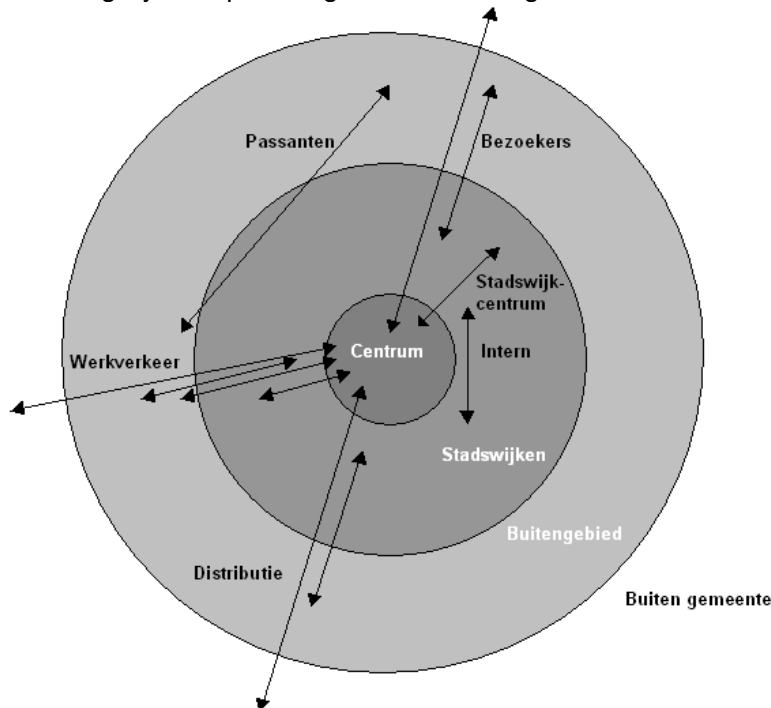
Uit de interviews is naar voren gekomen dat de huidige infrastructuur in Nederland een goede basis vormt voor fietsers. Het is op dit moment lastig om de modal split te veranderen met infrastructurele maatregelen aangezien er al veel mensen gebruik maken van de fiets. Extra verbeteringen aan het fietsnetwerk zullen niet snel leiden tot een hoger fietsgebruik. Om mensen extra te stimuleren zijn er vernieuwende doelgroep specifieke maatregelen nodig.

Door te kijken welke belemmeringen de doelgroepen ondervinden bij het fietsen en door op deze belemmeringen in te spelen kan elke doelgroep afzonderlijk benaderd en gestimuleerd worden. Dit doelgroepenbeleid kan een goede aanvulling zijn op het huidige beleid dat gericht is op het fietsnetwerk. Zonder een goed fietsnetwerk hebben promotie of campagnes geen zin. Daarnaast kunnen de te benaderen doelgroepen afgeleid worden uit de beleidsdoelstellingen van de gemeente.

6. UITWERKING DOELGROEPENBELEID

Uit de interviews is naar voren gekomen dat een doelgroepenbenadering een goede aanvulling kan zijn op het infrastructurele fietsbeleid. In deze vierde stap wordt een uitwerking gegeven van een doelgroepenbeleid. In een doelgroepenbeleid worden doelgroepen op een specifieke manier benaderd. Deze benadering richt zich op het verminderen of opheffen van de belemmeringen die men ondervindt bij het fietsen of het promoten van de voordelen van de fiets. Werknemers hebben bijvoorbeeld als fietsbelemmering dat ze niet bezweert op het werk aan willen komen. Door douches op werklocaties te realiseren kan deze belemmering verminderd worden.

De doelgroepen kunnen bestaan uit bijvoorbeeld bezoekers van een gemeente, passanten van een gemeente en intern verkeer. In het onderstaande figuur is een globaal overzicht gegeven van hun mogelijke verplaatsingen binnen een gemeente.



Figuur 4: Overzicht conceptuele verkeersstromen, ongeacht vervoerswijze¹

Deze verschillende verkeersstromen hebben elk verschillende eigenschappen. Zo kan de verplaatsing op verschillende tijdstippen plaatsvinden en gedaan worden door bijvoorbeeld allochtonen, jongeren of ouderen. Een overeenkomst tussen alle verschillende verplaatsingen is dat elke verplaatsing een herkomst, rit en bestemming heeft. Dit vormt de basis voor het doelgroepenbeleid en wordt besproken in paragraaf 1.

De toepassing van het doelgroepenbeleid zal in de tweede paragraaf besproken worden. Hierin wordt een schema gepresenteerd dat de verschillende doelgroepen met mogelijke fietsstimulerende maatregelen weergeeft.

De toelichting van het doelgroepenbeleid gebeurt in de daaropvolgende paragrafen. In paragraaf 3 wordt de bepaling van de doelgroepen besproken en in paragraaf vier worden de verschillende doelgroepen met bijbehorende fietsstimulerende maatregelen behandeld.

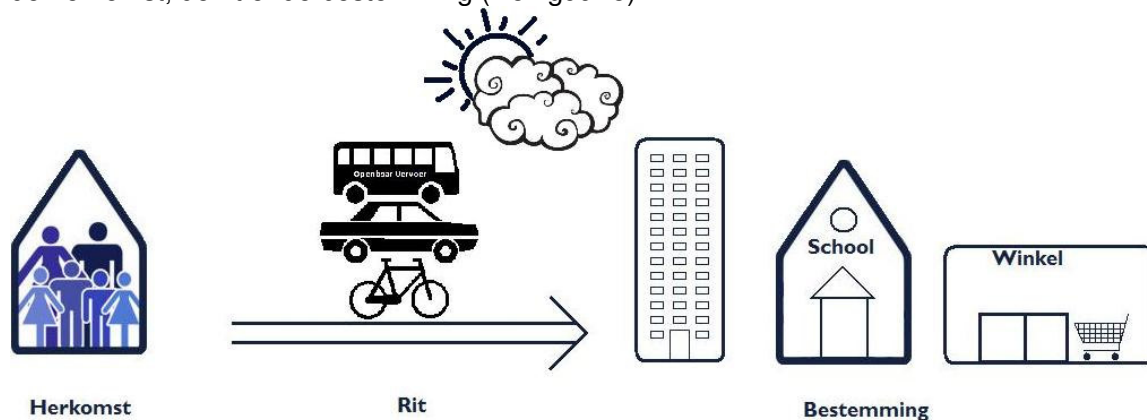
Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie in de derde paragraaf.

¹ Tutert & Rouwette: *Raderen van fortuin. Fietsbeleid vanuit de vraagzijde*, s.d.

6.1. Basis doelgroepenbeleid

Herkomst, rit en bestemming

De verschillende doelgroepen kunnen op drie manieren benaderd worden, namelijk op basis van de herkomst, de rit of de bestemming (zie figuur 5).



Figuur 5: Indeling fietsbeleid aan de hand van de verplaatsing

Elk onderdeel van de verplaatsing bestaat uit verschillende doelgroepen. Zo heeft het onderdeel 'herkomst' verschillende sociale doelgroepen en heeft het onderdeel 'bestemming' verschillende doelgroepen met betrekking tot het motief van de verplaatsing.

De doelgroepen in het onderdeel herkomst kunnen wijkgericht benaderd worden. Voor deze doelgroepen kunnen wijkgerichte maatregelen getroffen worden zoals speciale fietsdagen of fietslessen in een wijk waar weinig gefietst wordt.

Beleid gericht op de doelgroepen van het onderdeel 'bestemming' kan de bestemmingsorganisaties bij het beleid betrekken, zoals bijvoorbeeld een fiets van de zaak realiseren.

Doelgroepen van het onderdeel 'rit' zijn lastig te bereiken. Maatregelen met betrekking tot de rit zijn met name infrastructurele maatregelen en algemene maatregelen met betrekking tot de vervoerswijze. Deze infrastructurele maatregelen zijn volgens dhr. Ligtermoet 'ongericht'. De infrastructuur geeft namelijk niet aan welke mensen of doelgroepen er gebruik van maken, tenzij een bepaalde fietsinfrastructurele maatregel voor een specifieke doelgroep wordt aangelegd (zoals de fietssnelweg voor werknemers). De infrastructuur geeft slechts aan welk vervoermiddel er gebruik van mag maken. Uit de eerste interviewronde is naar voren gekomen dat het fietsnetwerk van Nederland goed is en dat extra infrastructurele maatregelen niet of beperkt tot meer fietsgebruik leiden. De rit zelf zal daarom niet in het doelgroepenbeleid behandeld worden zodat alleen de onderdelen herkomst en bestemming aan bod komen.

Onderbouwing doelgroepenbeleid

Bij het toepassen van het doelgroepenbeleid kunnen een aantal stappen doorlopen worden. Allereerst is het van belang dat de te benaderen doelgroepen bepaald worden. Vervolgens moet gekeken worden welke fietsstimulerende maatregelen daarbij horen zodat deze daarna uitgevoerd kunnen worden.

Uit de tweede interviewronde komt naar voren dat de onderbouwing van de doelgroepen van groot belang is. Allereerst is het van belang dat de doelgroepen potentiële fietsers bevatten. Daarnaast is het belangrijk dat de doelgroepen voortkomen uit de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Dit vormt de eerste stap van het doelgroepenbeleid.

Deze stap is echter wel een optionele stap. Volgens dhr. Ligtermoet is het niet altijd nodig om de doelgroepen af te leiden uit de beleidsdoelstellingen aangezien sommige beleidsdoelstellingen al gebaseerd zijn op de desbetreffende doelgroepen. Een gemeente die de veiligheid van bepaalde wijken wil verbeteren, weet over het algemeen al welke wijken onveilig zijn. Dit is het bekende

“kip en ei verhaal”. Zijn de doelgroepen bepaald aan de hand van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen of heeft de gemeente de beleidsdoelstellingen gebaseerd op de doelgroepen.

6.2. Toepassing doelgroepenbeleid

Uit de interviewrondes blijkt dat het van belang is om de verschillende doelgroepen af te leiden uit de beleidsdoelstellingen. Daarnaast is het belangrijk dat er kansen liggen bij de doelgroepen en dat er mogelijke maatregelen zijn om deze groepen aan het fietsen te krijgen. Met behulp van de interviews en literatuuronderzoek is duidelijk geworden welke doelgroepen in ieder geval geschikt zijn voor een doelgroepenbenadering en welke fietsstimulerende maatregelen gebruikt kunnen worden voor de verschillende doelgroepen.

De beleidsdoelstellingen, doelgroepen en bijbehorende fietsstimulerende maatregelen zijn weergegeven in een stappenplan. Dit stappenplan is te vinden in bijlage 13 en wordt daarnaast als apart werk opgeleverd. Het stappenplan bestaat uit drie stappen die hieronder kort worden toegelicht. De fietsstimulerende maatregelen zijn daarnaast kort uitgewerkt in bijlage 14.

De eerste stap is het kiezen van de beleidsdoelstelling. Onder de beleidsdoelstelling is aangegeven welke doelgroepen benaderd kunnen worden. Wanneer er geen beleidsdoelstelling is, kan het schema doorlopen worden zonder een specifieke doelgroep te bekijken. De verschillende beleidsdoelstellingen worden behandeld in paragraaf 3.

De tweede stap is het stroomschema. Dit stroomschema is geen doorlopend schema. Aan de herkomst kant staan verschillende doelgroepen die wijkgericht benaderd kunnen worden en aan de bestemmingskant staan verschillende bestemmingsorganisaties die benaderd kunnen worden. Onder de desbetreffende doelgroepen staan de codes van verschillende oplossingsrichtingen die in de derde stap gekozen kunnen worden. Hierbij moet gekeken worden welke oplossingsrichtingen bruikbaar zijn binnen een bepaalde gemeente. De verschillende doelgroepen met bijbehorende oplossingsrichtingen worden besproken in paragraaf 4.

6.3. Stap I: Beleidsdoelstelling van de gemeenten

Volgens Jong en Schut¹ draagt het fietsen bij aan vele verschillende beleidsdoelstellingen. Zo houdt het de stad bereikbaar, is het goed voor de economie, verbetert het de verkeersveiligheid, bevordert het de maatschappelijke participatie, is het goed voor de gezondheid en goed voor het milieu. Deze beleidsdoelstellingen komen hieronder een voor een aan bod.

6.3.1. Economie²

Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een goede economie van een gemeente. Een goede bereikbaarheid is van belang voor de sociale en economische dynamiek. Voor bedrijven is bereikbaarheid een van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden. Fietsen kan een bijdrage leveren aan het bereikbaar maken van een stad. De ruimte die gemotoriseerd verkeer nodig heeft is veel groter dan de ruimte die door fietsers gebruikt wordt. Een geparkeerde auto neemt veel meer ruimte in dan een fiets en een rijdende auto heeft maar liefst 20 tot 30 keer zoveel ruimte nodig als een fiets. Daarnaast kan een verkeerslicht 6 maal zoveel fietsers verwerken als auto's. Ten slotte vormen fietspaden minder grote barrières voor andere weggebruikers dan overige wegen, wat de bereikbaarheid van een stad ten goede komt.

Een verminderde bereikbaarheid van binnensteden kan niet alleen een daling van het aantal bedrijven in een gemeente betekenen maar ook een daling van de bestedingen in de winkelcentra tot gevolg hebben. Door fietsgebruik te stimuleren kan de bereikbaarheid verbeterd worden. Daarnaast zijn meer fietsers goed voor de economie. Automobilisten besteden per bezoek aan de binnenstad meer dan de fietser. Wanneer de bezoekersfrequentie van fietsers wordt meegenomen, verandert het beeld ten gunste van de fietser. Een onderzoek in Breda liet zien dat een

¹ RWS AVV, SGB0: *Argumenten fietsbeleid*, 2000

² Hartog & Ligtermoet: *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, 2005

verlies van 100 autobezoekers gecompenseerd kan worden met 70 extra fietsers¹. Voor sommige mensen is het echter niet mogelijk om te fietsen. Bezoekers die van buiten de gemeente komen moeten de ruimte krijgen om met het openbaar vervoer of met de auto te komen. Het interne verkeer moet gestimuleerd worden de fiets te pakken.

Doelgroepen waarbij fietsgebruik gestimuleerd moet worden om de economie van de gemeente te bevorderen zijn het interne en externe verkeer, het winkelverkeer naar het centrum en het werkverkeer. Het woon-werkverkeer dat met de auto reist veroorzaakt veelal files op doordeweekse dagen en het winkelverkeer dat met de auto reist in het weekend.

6.3.2. Veiligheid

Fietsers zijn relatief ongevaarlijk voor andere weggebruikers maar vormen zelf wel een kwetsbare groep². Het stimuleren van fietsen kan de verkeersveiligheid verbeteren. Doordat meer mensen overstappen van de auto naar de fiets zijn er minder automobilisten (wat de veiligheid ten goede komt). Daarnaast zijn fietsers dominanter in het straatbeeld waardoor andere weggebruikers automatisch meer rekening houden met de fietsers.

De overstap van auto naar fiets is echter niet altijd een verbetering van de veiligheid. Ouderen (65+) hebben meer aandacht nodig dan personen in de leeftijdsklasse dertig tot veertig jaar. Naast de ouderen is het van belang om kinderen en jongeren extra te ondersteunen bij het fietsgebruik. Het grootste veiligheidsprobleem ligt bij kinderen in de groep van 10-14 jaar³. Dit komt met name doordat ze op die leeftijd vaak zelfstandig gaan fietsen. Met behulp van een goede fietseducatie en opvoeding kan het fietsen vroegtijdig gestimuleerd worden.

De verkeersonveiligheid kan daarnaast ook aangepakt worden door gevaarlijke verkeers(knoop)punten te verbeteren. Deze verbeteringen zijn infrastructureel en worden in dit onderzoek niet meegenomen.

Doelgroepen die extra aandacht verdienen als het gaat om het stimuleren van de verkeersveiligheid zijn kinderen tussen de 4 en 15 jaar (en de ouders daarvan), ouderen (65+), scholieren van het basis onderwijs en van het voortgezet onderwijs, .

6.3.3. Maatschappelijke participatie

Fietsen bevordert de zelfstandigheid van met name ouderen en kinderen. De gemiddelde leeftijd waarop de meeste kinderen zelfstandig naar school gaan is gestegen van 8 jaar in 1992 naar 8,5 jaar in 1998. Dit komt voort uit de verkeersveiligheid. Hierdoor worden de kinderen vaker met de auto gebracht. Juist voor kinderen is het van belang dat ze vroegtijdig zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen zodat ze gewend raken aan het zich verplaatsen per fiets. Wanneer ouderen zichzelf niet meer kunnen verplaatsen worden ze afhankelijk van anderen. Op deze manier komen zij minder vaak in winkelcentra en bij vrienden en familie. Door ervoor te zorgen dat ze kunnen blijven fietsen of lopen kunnen ze langer in de samenleving blijven participeren.

Een hele andere groep die gestimuleerd kan worden om te fietsen ten behoeve van de maatschappelijke participatie zijn nieuwkomers. Mensen die verhuizen naar een andere stad kunnen daar gestimuleerd worden de fiets te pakken.

Net als de genoemde leeftijdsgroepen zijn ook allochtonen afhankelijk van een laagdrempelige en goedkope vervoerswijze⁴. Een voordeel van de participatie is dat het ook de sociale veiligheid verbetert.

De te benaderen doelgroepen, als het gaat om maatschappelijke participatie, zijn kinderen (en hun ouders) tussen de 4 en 15 jaar, ouderen (65+), nieuwkomers en allochtonen.

¹ Spapé & Christiaans: *Winkelomzetten fietsers en automobilisten berekend. Een fietser is ook goed voor de omzet*, 2000

² Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

³ SWOV: *SWOV-Factsheet. Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland*, 2009

⁴ Hartog & Ligtermoet: *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, 2005

6.3.4. Gezondheid

In Europa overlijden jaarlijks 100.000 mensen vroegtijdig als gevolg van luchtverontreiniging. Het aantal doden dat verband houdt met te weinig lichaamsbeweging wordt geschat op 600.000 per jaar. Door weinig lichaamsbeweging heeft men een grotere kans op bijvoorbeeld hartkwalen, diabetes, hoge bloeddruk, stress en sommige kankersoorten. Een kleine verschuiving in de modale split kan daarom al aanzienlijk schelen in het aantal doden en zieken¹.

Volgens het Fietsberaad² kampt Nederland met steeds meer (jonge) mensen met overgewicht. Dit geldt in versterkte mate voor bepaalde groepen allochtonen. Volgens de beleidswijzer fietsverkeer kunnen ouderen het meest profiteren van meer lichaamsbeweging.

Een betere gezondheid is echter niet alleen goed voor de persoon zelf, maar ook gunstig voor de werkgever. Meer lichaamsbeweging dringt het ziekteverzuim terug. Werknemers die regelmatig naar hun werk fietsen, verzuimen gemiddeld ruim één dag per jaar minder dan niet-fietsende werknemers. Dit kan werkgevers € 27 miljoen per jaar besparen³.

Het beleid dat gericht is op het verbeteren van de gezondheid moet zich met name richten op allochtonen, ouderen (65+) en op het werkverkeer (met name de mensen met een kantoorbaan). Daarnaast kan het beleid zich richten op alle overige groepen aangezien fietsen sowieso goed is voor de gezondheid.

6.3.5. Milieu

Er overlijden jaarlijks vele mensen als gevolg van luchtverontreiniging. Als de vervangbare autoritten door ongemotoriseerd verkeer overgenomen zouden worden, kan 6 % van de autokilometers bespaard worden¹. De milieuwinst is echter nog groter aangezien de vervangbare autoritten over het algemeen korte ritten zijn. Deze korte ritten veroorzaken de meeste vervuiling.

Wanneer een autorit vervangen wordt door een fietsrit levert dat een positieve bijdrage aan het milieu ongeacht of het een rit naar het werk is of een rit naar de winkel. Het is met name zinvol om de vele korte ritten te vervangen (zie bijlage 17). Volgens het KiM⁴ is het zinvol om de groep mensen in de leeftijdscategorie van 30 tot 49 jaar te stimuleren om de fiets te pakken. Deze groep maakt vele korte autoritten die ook met de fiets af te leggen zijn. Naast deze groep zorgt ook het autoverkeer dat naar het werk gaat voor veel milieuverontreiniging. Tijdens files wordt langzaam gereden, veel opgetrokken en weer afgeremd wat slecht is voor het milieu. Ten slotte levert ook het interne winkelverkeer dat met de auto naar de stad gaat een grote bijdrage aan de luchtverontreiniging.

Naast deze luchtverontreiniging is de verkeersleefbaarheid van een gemeente ook van belang voor het milieu. Uit een enquête is gebleken dat de belangrijkste buurtproblemen veroorzaakt worden door het verkeer⁵. Het probleem is vaak dat er te hard door woonwijken wordt gereden wat ten koste gaat van de leefbaarheid. De meeste korte autoritten worden gemaakt door de groep mensen in de leeftijdscategorie van 30 tot 49 jaar.

6.4. Stap II en III: Bepalen doelgroep en bijbehorende oplossingsrichting

De doelgroepen die naar voren zijn gekomen uit de beleidsdoelstellingen zijn onder te verdelen naar herkomst en bestemming. Naast deze doelgroepen zijn er overige doelgroepen die benaderd kunnen worden. De verschillende doelgroepen zijn naar voren gekomen uit interviews en

¹ Hartog & Ligtermoet: *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, 2005

² van Beek, Hoogeland, Kats & Broer: *Allochtonen in het fietsbeleid*, 2007

³ Fietsberaad: *Meer fietsen leidt tot lager ziekteverzuim en bespaart werkgevers 27 miljoen euro*, 2009

⁴ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

⁵ Kager: *Travel demand modelling in Bandung using a simplified activity-based modelling approach*, 2001

een literatuurstudie. De doelgroepen worden hieronder kort behandeld voor de herkomst en bestemming.

6.4.1. Herkomst

De doelgroepen van 'herkomst' zijn onder te verdelen in verschillende persoonskenmerken. De reden van deze indeling is het feit dat doelgroepspecifieke maatregelen op deze manier zijn toe te passen in bepaalde wijken. Wanneer men bijvoorbeeld allochtonen wil stimuleren de fiets te pakken, dan kan de gemeente zich richten op wijken waar veel allochtonen wonen. De maatregelen in deze groep zijn dus gericht op bepaalde gebiedskenmerken. De gebiedskenmerken zijn het externe verkeer, nieuwe of bestaande inwoners, verschillende leeftijdscategorieën, etniciteit, personen uit bepaalde inkomensklassen en met een laag opleidingsniveau. Deze groepen worden een voor een kort behandeld en afgesloten met een tabel met mogelijke oplossingsrichtingen. Een uitgebreide beschrijving van de doelgroepen is te vinden in bijlage 15.

Extern verkeer

Het externe verkeer wordt in dit onderzoek gedefinieerd als het verkeer dat van buiten de stad moet komen en een afstand langer dan 7,5 km moet overbruggen. Deze 7,5 km is voortgekomen uit een studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit¹. Volgens het KiM zijn afstanden tot 7,5 km goed met de fiets af te leggen (zie bijlage 17).

Het externe verkeer is met name winkelverkeer en werkverkeer. Voor het onderwijs zijn de afstanden over het algemeen korter dan 7,5 km. Voor het externe verkeer kan ingespeeld worden op ketenverplaatsingen. Door mogelijke ketenverplaatsingen te promoten kan het autoverkeer afnemen. Mogelijke ketenverplaatsingen zijn park & bike gebieden, ov-fietsen bij het station en het meenemen van de fiets in de trein. Daarnaast is volgens dhr. ter Avest voor extern werkverkeer de promotie van de e-bike een mogelijke fietsstimulerende maatregel voor afstanden tot en met 15 km.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
Extern werkverkeer (forenzen)	Promotie e-bike, promotie ketenverplaatsingen
Extern winkelverkeer (bezoekers)	Promotie ketenverplaatsingen

Tabel 2: Oplossingsrichtingen per doelgroep

Nieuwe inwoners of bestaande inwoners

Nieuwe bewoners moeten op zoek naar de beste route en het beste vervoersmiddel om naar bijvoorbeeld het werk, de school of de winkel te gaan. Dit is een goed moment om de groep te informeren, met behulp van informatiepakketten met fietskaarten en fietsrouteplanners, over de voordelen van fietsen en aantrekkelijke fietsroutes naar school, winkels, werk en andere voorzieningen binnen de gemeente². De fietsrouteplanner van deur-tot-deur is op dit moment alleen geschikt voor de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland. Hier is nog enige aanvulling vereist.

In de bestaande wijken kunnen algemene fietsstimulerende maatregelen getroffen worden. Hierbij moeten de voordelen van de fiets duidelijk gemaakt worden. De boodschap kan overgebracht worden door middel van huis-aan-huisbladen.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
Nieuwbouwwijken	Informatiepakketten met fietskaarten, fietsrouteplanners enz.
Bestaande wijken	Algemene fietspromotie

Tabel 3: Oplossingsrichtingen per doelgroep

¹ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

² Gemeenteraad Slotervaart: *Plan van aanpak. Stimuleren fietsgebruik in Slotervaart*, 2008

Leeftijdscategorie

Op basis van de leeftijd zijn er verschillende doelgroepen die benaderd kunnen worden. Deze doelgroepen zijn mensen in de leeftijdscategorieën 4-15 jaar, 18-35 jaar, 30-49 jaar en ouder dan 75 jaar.

Kinderen

Het is niet alleen belangrijk om automobilisten te laten overstappen van de auto naar de fiets, maar het is misschien nog wel belangrijker om kinderen van jongs af aan goed en veilig te leren fietsen. Volgens mevr. Olde Kalter en dhr. ter Avest is gebleken dat kinderen die opgroeien met de fiets, daar later ook meer gebruik van maken.

Om kinderen te benaderen in het doelgroepenbeleid kan gebruik gemaakt worden van de ouders. Ouders kunnen aangesproken worden op het brengen en halen van de kinderen met de auto. Gezinnen met kinderen moeten gestimuleerd worden de kinderen op te voeden met de fiets als vervoermiddel. De gemeente kan, door middel van informatiepakketten, de gezinnen laten inzien dat fietsen goed is voor de kinderen.

30 – 49 jaar

Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit¹ wordt de helft van de korte autoverplaatsingen gemaakt door personen in de leeftijdscategorie 30 tot 49 jaar. Hiervan is minimaal 32% een potentiële fietsverplaatsing. Het autogebruik in deze groep is grotendeels gewoontegedrag. Om het gewoontegedrag te doorbreken is het van belang deze mensen kennis te laten maken met de fiets zodat ze zelf de voordelen van de fiets kunnen ervaren. Door middel van speciale fietsacties, zoals gemeentelijke fietsdagen, kan geprobeerd worden deze gewoonte te doorbreken.

18-35 jaar

Op jonge leeftijd (tot 34 jaar) heeft men over het algemeen een positiever beeld van de auto dan van de fiets. In het fietsbeleid kan men de voordelen van de fiets duidelijk maken om het imago van de fiets te verbeteren bij mensen op jonge leeftijd.

Ouder dan 75 jaar

Zowel het fietsbezit als de positieve beoordeling van de fiets nemen enorm af na 75 jaar. Dit heeft te maken met het feit dat de fiets aangedreven wordt door spierkracht van de fietser en omdat de fiets door ouderen vaak onveilig gevonden wordt. Door promotie en met financiële hulp kan de e-bike het fietsgebruik bij ouderen verbeteren. Daarnaast kunnen ouderen met behulp van informatiedagen, zoals in Amersfoort en Maarn², tips krijgen over veilig en comfortabel fietsen.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
4 – 15 jaar	Informatiepakketten m.b.t. opvoeding met de fiets aan ouders
18 – 35 jaar	Voordelen fiets duidelijk maken
30 – 49 jaar	Doorbreken gewoontes
> 75 jaar	Promotie en financiële hulp e-bike, informatiedagen

Tabel 4: Oplossingsrichtingen per doelgroep

Inkomensklasse

In het fietsbezit is er over het algemeen weinig verschil tussen personen met verschillende inkomens. In bijna elke groep heeft 80% of meer een eigen fiets. Van de groep met een inkomen tussen de € 7.500 en € 15.000 heeft echter 12,7% geen eigen vervoermiddel. Bij deze groep kan een financiële of materiële steun de hulp bieden.

¹ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

² Fietsberaad: *Fietsinformatiedagen voor senioren*, 2009

De groep met een inkomen tussen de € 7.500 en € 15.000 en de groep met een inkomen hoger dan € 30.000 vinden de fiets minder aantrekkelijk. Bij beide groepen kunnen de voordelen van de fiets duidelijk gemaakt worden om het imago van de fiets te verbeteren.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
< € 15. 000	Financiële & materiële steun, voordelen fiets duidelijk maken
> € 30.000	Voordelen fiets duidelijk maken

Tabel 5: Oplossingsrichtingen per doelgroep

Opleidingsniveau

Hoger opgeleiden hebben over het algemeen een positiever beeld van de fiets dan van de auto. De lager opgeleiden hebben echter een positiever beeld van de auto dan van de fiets. In het fietsbeleid kan ingespeeld worden op het imago van de fiets en de auto bij lager opgeleiden. Dit kan door de voordelen van de fiets duidelijk te maken.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
lo of lbo	Voordelen fiets duidelijk maken

Tabel 6: Oplossingsrichtingen per doelgroep

Etniciteit

Niet westerse allochtonen hebben minder fietsen ter beschikking dan autochtonen. Daarnaast is het autobezit van allochtonen ook relatief lager dan dat van autochtonen. De verwachting is echter wel dat het autogebruik van allochtonen in de toekomst zal stijgen. Stimulatie van het fietsverkeer onder allochtonen kan in de toekomst veel korte autoritten schelen.

Volgens het Fietsberaad¹ wordt het lage fietsgebruik voornamelijk veroorzaakt door de cultuur van allochtonen. De gewoonte, het imago en onvoldoende kennis kunnen aangepakt worden met behulp van goede communicatie en informatie, de fietsvaardigheid met behulp van fietslessen en de fietsbeschikbaarheid door middel van materiële hulp. De fietslessen moeten hierbij niet alleen gericht zijn op vrouwen (zoals in het huidige beleid) maar ook op mannen en kinderen. Wanneer beide ouders van allochtone kinderen fietsen, zal de fiets eerder geaccepteerd worden door de kinderen.

Financiële hulp zal waarschijnlijk geen grote verbetering van het fietsgebruik onder allochtonen veroorzaken. Volgens van Boggelen & Harms² leidt een verbetering van de sociaal-economische situatie naar verwachting vooral tot minder verplaatsingen te voet en een hoger autogebruik.

Voor de duidelijkheid zijn de mogelijke oplossingen, met betrekking tot de herkomst, in de onderstaande tabel weergegeven.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
Allochtoon	Financiële en materiële steun, duidelijk maken voordelen van de fiets, doorbreken van de gewoonte, fietslessen

Tabel 7: Oplossingsrichtingen per doelgroep

6.4.2. Bestemming

De indeling van doelgroepen met betrekking tot de bestemming wordt gebaseerd op de verplaatsingsmotieven. De verplaatsingen zijn in te delen in utilitaire verplaatsingen zoals werk-, winkel- of onderwijsverplaatsingen en in vrijetijdsverplaatsingen. In de onderstaande tabel is het verplaatsingsaandeel voor de verschillende motieven weergegeven.

¹ van Beek, Hoogeland, Kats & Broer: *Allochtonen in het fietsbeleid*, 2007

² Boggelen & Harms: *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*, 2006

Motief →	Werken	Winkelen	Onderwijs volgen	Vrijtijds-verplaatsingen	Totaal
↓ Aantal verplaatsingen					
Gemiddeld (p.p.p.d.)	0.61	0.72	0.28	1.11	2.72
Procentueel (p.p.p.d.)	22.4%	26.5%	10.3%	40.8%	100%

Tabel 8: Verplaatsingsaandeel per motief¹

Ondanks dat de vrijetijdsverplaatsingen 41% van het aantal verplaatsingen voor haar rekening neemt zal dit onderzoek slechts gericht zijn op het utilitaire verkeer aangezien hier de meeste winst te halen valt. In de onderstaande tabel is te zien dat de verplaatsingen naar de kerk, cultureel/horeca en sportvoorzieningen erg laag zijn waardoor fietsstimulerende maatregelen slechts voor een kleine verandering in de totale modal split kunnen zorgen. De andere vrijetijdsverplaatsingen hebben een groter aandeel maar bij deze verplaatsingen is de bestemming onbekend waardoor er geen doelgroepspecifieke maatregelen mogelijk zijn.

Motief →	Kerk bezoek	Cultureel / horeca	Sport-voorzieningen	Recreatieve verplaatsingen	Sociale contacten	Overig	Totaal
↓ Aantal verplaatsingen							
Gemiddeld (p.p.p.d.)	0.03	0.10	0.13	0.24	0.42	0.19	1.11
Procentueel (p.p.p.d.)	1,1%	3.7%	4.8%	8.8%	15.4%	7.0%	40.8%

Tabel 9: Verplaatsingsaandeel per motief vrijetijdsverplaatsing²

Kortom, het doelgroepenbeleid zal gericht zijn op het utilitaire verkeer. In dit utilitaire verkeer wil men graag zo snel mogelijk van A naar B. Het fietsnetwerk moet hiervoor de basis vormen. Naast een goed fietsnetwerk is het van belang dat de werknemers de fietsen makkelijk en veilig kunnen parkeren. Volgens de Fietzersbond³ is de belangrijkste eis van de fietsenstalling dat deze veilig is. Daarnaast moet er genoeg capaciteit zijn voor alle fietsen. Bij het realiseren van goede fietsenstallingen kan gebruik gemaakt worden van de Leidraad fietsparkeren⁴. Ruimte voor deze fietsenstallingen kan bijvoorbeeld gemaakt worden door autoparkeerplaatsen te verminderen. Naast deze stallingen zijn er doelgroep specifieke maatregelen die hieronder voor het werk-, onderwijs- en winkelverkeer besproken worden. Een uitgebreidere beschrijving is te vinden in bijlage 18.

Van en naar het werk

Van alle verplaatsingen heeft 22,4 % met het werk te maken. De vervoerswijze die daarbij voor- namelijk wordt gebruikt is de auto. Ongeveer 55% van de verplaatsingen wordt met de auto gedaan en 24% met de fiets¹.

Een belangrijke factor in de vervoermiddelenkeuze is de ligging van de werklocatie. In het doelgroepenbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten werklocaties, namelijk op bedrijventerreinen en in stedelijke centra. De mogelijke maatregelen met betrekking tot de werklocaties worden allereerst behandeld. Daarna worden algemene maatregelen besproken met betrekking tot de stimulering van de fiets in het woon-werkverkeer.

Werklocatie op bedrijventerreinen

Vele bedrijventerreinen liggen aan de snelweg om een goede bereikbaarheid te creëren, maar zijn daardoor met de fiets vaak slecht bereikbaar.

Zoals eerder al verteld is het zinvol om mensen, voor werkgerelateerde ritten, te stimuleren, door middel van een e-bike en fietssnelwegen, afstanden te fietsen die korter zijn dan 15 km. Het is

¹ Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

² Harms: *Overwegend onderweg*, 2008

³ Broer: *De fiets in de parkeergarage. Goede en slechte voorbeelden van fietsenstallingen bij bedrijven*, 2002

⁴ C.R.O.W.: *Leidraad fietsparkeren*, 2001

van belang de bedrijven langs de fietssnelweg in te laten zien dat er hierdoor minder autoparkeerplaatsen nodig zijn en de werknemers meer bewegen (en gemiddeld minder ziek zijn). Volgens het Kennis Instituut voor Mobiliteit¹ zijn werknemers steeds minder korte autoritten gaan maken. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door een verplaatsing van vervoermiddelengebruik maar ook doordat de woon-werkafstand de laatste jaren is gestegen. Door nieuwe bedrijven een gunstige 'fietsligging' te geven kan het fietsgebruik gestimuleerd worden.

Werklocatie in binnenstedelijke centra

Net als bij de bedrijventerreinen is het ook voor bedrijven in binnenstedelijke centra mogelijk om het fietsgebruik op de lange afstand te stimuleren. De fietssnelweg zal echter geen optie zijn aangezien fietsers op een fietssnelweg geen hinder mogen ondervinden van kruisend verkeer. In een binnenstad is het bijna onmogelijk een fietssnelweg aan te leggen die geen andere wegen kruist zonder gebruik te maken van tunnels en bruggen. Deze tunnels zijn echter een grote kostenpost wat de haalbaarheid beperkt. Om de grote fietsafstanden toch te stimuleren kan gebruik gemaakt worden van de e-bike. Met behulp van promotie en financiële steun kan het gebruik van de e-bike vergroot worden.

Naast het stimuleren van het fietsen over grotere afstanden kan gekozen worden voor een ontmoedigingsbeleid van het autogebruik op kleine afstanden. Bedrijven kunnen met hun parkeerbeleid een minimale afstand instellen om (gratis) te mogen parkeren. Werknemers die binnen deze afstand wonen moeten dan betalen voor de parkeerplaats. Voor bedrijven is dit gunstig aangezien het bedrijf dan minder parkeerplaatsen nodig heeft.

Algemeen

Voor de lange afstanden naar het werk kan gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer. De verplaatsing met het openbaar vervoer bestaat uit voortransport, het openbaar vervoer en natransport. Uit het onderzoek van Olde Kalter¹ is gebleken dat met name in het natransport weinig gebruik gemaakt wordt van de fiets. Er zijn relatief weinig reizigers die beschikken over een fiets op het aankomststation. In het fietsbeleid kan hierop ingespeeld worden met behulp van ov-fietsen en park&bike gebieden. Er zijn echter wel een aantal voorwaarden² waaraan voldaan moet worden. De meeste kans van slagen is er wanneer de potentiële bestemmingen maximaal 2,5 a 3 km van het P+B-terrein liggen, er geen of weinig ontsluitend openbaar vervoer aanwezig is, er veel werkgelegenheid is binnen een straal van 3 km en op locaties die bewaakt zijn.

Bij veel mensen is het gebruik van een bepaald vervoermiddel naar het werk toe een gewoonte. Om het gewoontegedrag te doorbreken moeten deze mensen kennis maken met de fiets om de voordelen van de fiets zelf te ervaren.

In het fietsplan 'trappen naar de baas' worden fietsstimulerende maatregelen voor werknemers genoemd. Met het fietsplan biedt de werkgever zijn werknemers financiële en materiële hulp met betrekking tot een fiets. Zo kan korting op een nieuwe fiets, een fiets van de zaak of gratis reparaties voor mensen van belang zijn bij de keuze van een vervoermiddel.

Het opleidingsniveau van mensen kan typerend zijn voor bepaalde bedrijven. Zo hebben mensen die fabriekswerk doen vaak een minder hoog opleidingsniveau dan mensen die bijvoorbeeld voor ingenieursbureaus werken. Het beeld dat de mensen van de auto en de fiets hebben, verschilt per opleidingsniveau. Hoger opgeleiden hebben over het algemeen een positiever beeld van de fiets dan van de auto. De lager opgeleiden hebben echter een positiever beeld van de auto. Het fietsbeleid hoeft zich daarom niet te richten op het verbeteren van het imago van de fiets bij bedrijven met hoger opgeleiden.

¹ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

² Fietsberaad: *Park and Bike biedt kansen*, 2007

Werknemers met een kantoorbaan zitten grote delen van de dag. Wanneer deze mensen hun reis met de auto afleggen zitten ze de hele dag. Dit is slecht voor de gezondheid. Met behulp van campagnes en communicatie kunnen deze mensen inzicht krijgen in het nut van fietsen en gestimuleerd worden vaker de fiets te gebruiken.

In de onderstaande tabel zijn de bovengenoemde maatregelen voor het werkverkeer weergegeven.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregelen
Woon-werkverkeer (algemeen)	Park & bike gebieden, ov-fiets, bedrijfsdouches, voordelen fiets duidelijk maken, doorbreken gewoontes, financiële steun (fiets van de zaak, reparaties van de zaak enz.)
Bedrijventerreinen	Fietssnelwegen, bedrijf op gunstige fietsligging situeren, promotie en financiële steun e-bike
Binnenstedelijke bedrijven	Verhogen autoparkeerkosten, promotie en financiële steun e-bike

Tabel 10: Fietsstimulerende maatregelen met betrekking tot het werkverkeer

Winkel

Van alle ritten is 26,5% gerelateerd aan het winkelen. De ritten met betrekking tot het winkelen kunnen globaal ingedeeld worden in het winkelverkeer in het stadscentrum en in de woonwijken. Van het winkelverkeer is 33% autoverkeer en 28% fietsverkeer¹.

De groep mensen die naar het stadscentrum gaan kunnen gestimuleerd worden met de fiets te gaan door het instellen van bijvoorbeeld fietsmiles. Hierbij wordt er een chip in de fiets geplaatst. Elke keer als men in het centrum komt word je geregistreerd en krijg je spaarpunten. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld prijzen verloot worden en fietstassen uitgedeeld worden. Deze fietstassen kunnen een goed idee zijn aangezien driekwart van de autorijders aangeeft de auto naar het stadscentrum te gebruiken vanwege de bagagecapaciteit en 55% van de mensen geeft aan in de auto te stappen bij slecht weer². Naast de fietstassen kan het bagageprobleem ook opgelost worden met een bezorgservice. Door een goedkope thuisbezorgservice te realiseren zullen mensen eerder geneigd zijn met de fiets boodschappen te gaan doen.

Met behulp van huis-aan-huisreclame kan het fietsen naar winkels onder de aandacht gebracht worden. Hierbij kunnen kaartjes gemaakt worden met belangrijke fietsroutes naar het centrum en fietsenstallingen, kortingen in winkels gegeven worden, voordelen van de fiets weergegeven worden zoals de kostenbesparing wanneer men zou fietsen en de tijdsbesparing van het parkeren van de auto.

Door de parkeerkosten van de auto te verhogen wordt fietsen nog aantrekkelijker. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de auto verminderd worden door bepaalde autoluwe zones te creëren. Op deze manier zal de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren.

Volgens dhr. ter Avest is de schaalvergroting van winkels, zoals grote makro's aan de randen van de stad, slecht voor het fietsgebruik. De winkels moeten op buurtniveau blijven.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregel
Binnen stadswijken	Winkelcentra op buurtniveau situeren Korting bij winkelen
Naar het stadscentrum toe	Voordelen van het fietsen duidelijk maken Korting bij winkelen Verhogen parkeerkosten van de auto Verminderen autobereikbaarheid

¹ Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

² Blauw research: *Uit de auto, op de fiets! – eindrapportage onderzoek Marktgericht Fietsbeleid*, 2009

Tabel 11: Fietsstimulerende maatregelen met betrekking tot het winkelverkeer

Onderwijs

Van alle ritten is 10,3% gerelateerd aan het onderwijs. In het onderwijs kan onderscheid gemaakt worden tussen drie verschillende soorten onderwijs: het basisonderwijs, het middelbaar onderwijs en het hoger beroepsonderwijs.

Basis onderwijs

Zoals eerder al verteld is het van groot belang dat kinderen op jonge leeftijd leren fietsen. Op dit moment wordt ongeveer 1 op de 6 kinderen op de basisschool meestal met de auto gebracht¹. De belangrijkste redenen voor deze vervoerswijze zijn de ligging van de school (te ver weg) en de verkeersveiligheid van de route naar school.

Het is niet alleen belangrijk om de kinderen te benaderen maar ook de ouders kunnen aangesproken worden op het brengen en halen van de kinderen met de auto. Wanneer ouders de kinderen opvoeden met de fiets als vervoermiddel zal het kind later waarschijnlijk vaker voor de fiets kiezen. Door middel van nieuwsbrieven e.d. moeten ouders actief geïnformeerd worden over de vervoerskeuze en reisgedrag. Daarnaast kunnen de ouders betrokken worden bij het verkeersbeleid rondom de scholen. Door verkeersgroepen op scholen op te richten kunnen ouders verkeersonveilige situaties doorgeven, extra veiligheidsmaatregelen treffen en educatie geven.

Voortgezet onderwijs

Naast een opvoeding met de fiets is het belangrijk dat kinderen bij de vervolgopleiding blijven fietsen. Dit kan door goede fietsvoorzieningen te regelen zoals fietsenstallingen vlak bij de ingang. Voor de mensen die met de auto komen kan een ontmoedigingsbeleid gevoerd worden.

Het is van belang dat de leerlingen informatie krijgen om veilig te blijven fietsen. Volgens de Fietzersbond² verandert er veel voor leerlingen die naar de middelbare school gaan. Ze leren kennis maken met alcohol en drugs, mobieltjes en mp3 spelers, langere en nieuwe fietsroutes. Daarnaast worden de verkeerssituaties complexer, de intensiteit van het verkeer groter en de rijsnelheid van het verkeer hoger. Deze aspecten maken het de verkeerssituatie minder veilig en ontmoedigen het fietsgebruik.

Tweede van de fietsongevallen onder de 16 jaar wordt veroorzaakt doordat deze jongeren 'stoer' gedrag willen vertonen en hun fietsbeheersing uittesten. De fietslessen bij het voortgezet onderwijs moeten anders in elkaar gezet worden dan die van het basisonderwijs. De opdrachten moeten niet te simpel zijn, maar gericht zijn op 'stoere' uitdagingen. Het fietsbeleid moet toegespitst worden op de specifieke leeftijdscategorie.

Door aandacht te geven aan het verkeerde en goede fietsgedrag tijdens bepaalde lessen op deze scholen kan de fietsveiligheid verbeterd worden en het fietsverkeer gestimuleerd worden. Veilig Verkeer Nederland (VVN) pleit voor structurele aandacht voor verkeerseducatie voor leerlingen tussen de 12 en 16 jaar.

Net als bij het basisonderwijs kan ook bij het voortgezet onderwijs de hulp van de ouders gebruikt worden. Met behulp van informatiepakketten kan duidelijk gemaakt worden dat het van belang is om kinderen op te voeden met de fiets als vervoermiddel.

Hoger onderwijs

Hoger opgeleiden hebben een positiever beeld van de fiets dan van de auto. Daarnaast fietsen studenten veel. Volgens Harms³ maken scholieren 0,09 autoverplaatsingen per persoon per dag

¹ Houwem, Goossen & Veling: *Reisgedrag kinderen basisschool*, 2003

² Bot & Goedhart: *Voortgezet fietsen. Help leerlingen veilig op weg*, 2007

³ Harms: *Overwegend onderweg. De leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders*, 2008

en 1,20 fietsverplaatsingen per persoon per dag. Voor deze groep is extra stimulatie niet nodig, zo lang het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen maar genoeg capaciteit en kwaliteit bieden.

Doelgroep	Fietsstimulerende maatregel
Basisonderwijs	Informatiepakketten m.b.t. opvoeding met de fiets aan ouders Fietslessen organiseren
Voortgezet onderwijs	Informatiepakketten m.b.t. opvoeding met de fiets aan ouders Verkeerseducatie

Tabel 12: Fietsstimulerende maatregelen met betrekking tot het onderwijsverkeer

7. DOELGROEPENBELEID AAN DE HAND VAN 'CASE ENSCHEDE'

Het uitgewerkte doelgroepenschema van hoofdstuk 6 is op een eenvoudige wijze toegepast op de gegevens van de gemeente Enschede. Er is hierbij niet gekeken naar verschillende verkeersstromen ter ondersteuning van de beleidsdoelstellingen maar er zijn slechts de drie verschillende stappen van het doelgroepenbeleid doorlopen. Deze verschillende stappen komen hieronder een voor een aan bod.

7.1. Stap I: Beleidsdoelstelling van de gemeente

Uit het interview met dhr. Meeuwissen is naar voren gekomen dat de gemeente Enschede zich in de toekomst wil gaan richten op de verbetering van de bereikbaarheid om daarbij de economie van de binnenstad te stimuleren. Dit zal naar voren komen in de nieuwe mobiliteitsvisie die eind juni word vastgesteld.

In het schema worden de belangrijkste doelgroepen aangegeven met betrekking tot de economie. Deze doelgroepen zijn het woon-werkverkeer, het winkelverkeer, het interne en externe verkeer.

Om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren wil de gemeente het interne autoverkeer verminderen, om ruimte op de wegen te creëren voor het externe (auto)verkeer (de forenzen en bezoekers van Enschede). Dit externe verkeer is van belang voor de economie van Enschede. Een betere bereikbaarheid voor het externe verkeer zorgt voor meer winkelverkeer in de binnenstad van Enschede.

De gemeente Enschede wil dit bereiken door de interne autobestuurders te stimuleren vaker met de fiets naar de stad te gaan.

7.2. Stap II: Bepalen doelgroep

De gemeente Enschede kan zich richten op het winkelverkeer waarbij het interne autoverkeer moet worden teruggedrongen om zodoende een betere bereikbaarheid te creëren voor het externe (auto)verkeer.

Volgens het stroomschema kan de bereikbaarheid van het *externe (auto)verkeer* verbeterd worden door het promoten van de ketenverplaatsingen en de elektrische fiets. De bezoekers kunnen benaderd worden door de voordelen van de fiets duidelijk te maken, financiële steun te bieden (door bijvoorbeeld kortingen te geven bij winkels), de autoparkeerkosten te verhogen, de autobereikbaarheid van de binnenstad te verminderen en park&bike gebieden aan te leggen.

Voor het *interne verkeer* is het van belang om te inventariseren welke mensen met de auto naar de binnenstad gaan. Wanneer bijvoorbeeld bekend is dat veel nieuwkomers met de auto naar de binnenstad gaan, kunnen er andere maatregelen getroffen worden dan wanneer er veel allochtonen met de auto naar de binnenstad gaan.

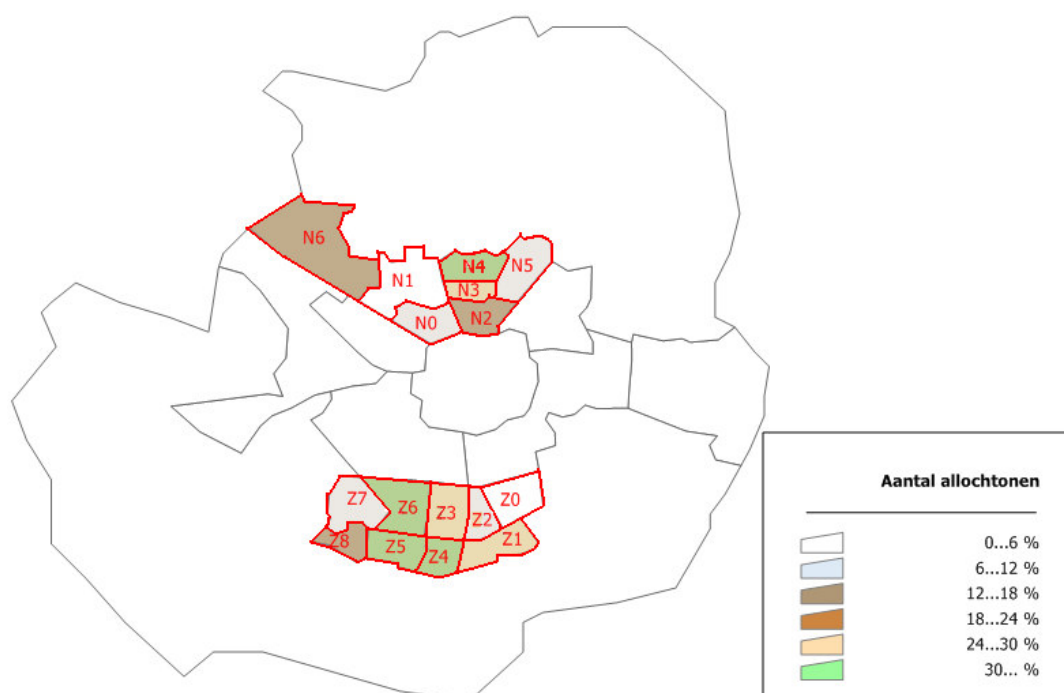
In dit voorbeeld is gekozen voor een analyse van de niet westerse allochtonen. Wanneer blijkt dat deze doelgroep het grootste auto-aandeel leveren binnen het interne autoverkeer is het van belang om te inventariseren waar de meeste niet westerse allochtonen wonen zodat wijkgerichte maatregelen getroffen kunnen worden. Met behulp van de kerncijfers van het CBS¹ en een GIS-analyse kan grafisch weergegeven worden in welke wijken deze doelgroepen voornamelijk wonen.

Aan de hand van de GIS-analyses (zie bijlage 19) blijkt dat van de inwoners van de wijken Wesselerbrink en Deppenbroek meer dan 30% allochtoon is (zie figuur 6).

In de afbeelding is te zien dat met name in de deelwijken van Deppenbroek (N4) en de Wesselerbrink, namelijk Zuid-Oost (Z4), Zuid-West (Z5) en Noord-West (Z6) en veel allochtonen wonen.

¹ Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS): *Kerncijfers wijken en buurten 2003-2008*, s.d.

Het is niet eenvoudig om uitspraken te doen over dit percentage. Het is niet mogelijk om te zeggen of een bepaald percentage 'veel' of 'weinig' is. Vergelijken met het gemiddelde percentage niet westerse allochtonen voor de gemeente Enschede, 14%, is deze 30% echter wel veel. Aanvullend onderzoek kan meer inzicht geven in de waarde van deze percentages.



Figuur 6: Percentage allochtonen per wijk in de gemeente Enschede

7.3. Stap III Bepalen oplossingsrichting

Extern verkeer

Voor het externe verkeer in Enschede (veelal Duitsers) is de afstand naar Enschede de belemmerende factor. De oplossingen voor het externe winkelverkeer zijn het promoten van ketenverplaatsingen en het promoten van de elektrische fiets. Deze elektrische fiets is echter vooral geschikt voor werkverkeer en zal weinig of geen verbetering aan de bereikbaarheid leveren.

Winkelverkeer

Het winkelverkeer naar het centrum kan benaderd worden door de voordelen van de fiets duidelijk te maken, financiële steun te bieden (door bijvoorbeeld kortingen te geven bij winkels), de autoparkeerkosten te verhogen, de autobereikbaarheid van de binnenstad te verminderen en park&bike gebieden aan te leggen. Door verhoging van de parkeerkosten en vermindering van de autobereikbaarheid van de binnenstad wordt niet alleen het interne verkeer maar ook het externe verkeer uit de binnenstad geweerd. Deze oplossingen zijn dus niet gunstig voor de beleidsdoelstelling van de gemeente. Het aanleggen van park&bike gebieden, het financieel aantrekkelijk maken om te fietsen en de voordelen van de fiets duidelijk maken zijn echter wel oplossingen die bijdragen aan de beleidsdoelstelling. Daarnaast kan men de voordelen van de fiets duidelijk maken. In Enschede is met name de concurrentiepositie¹ van de fiets ten opzichte van de auto goed. Met behulp van campagnes kan men laten zien dat de fiets sneller en goedkoper is.

Intern verkeer

Uit de GIS-analyses bleek dat er in de wijken Wesselerbrink en Deppenbroek procentueel de meeste niet westerse allochtonen wonen. Mogelijke maatregelen met betrekking tot deze allochtonen zijn volgens het stroomdiagram: het geven van financiële steun, het verbeteren van het imago van de fiets, het doorbreken van de gewoontes en het geven van fietslessen.

¹ Fietsersbond: *Rapportage Fietsbalans – 2 Enschede. Deel I Analyse en advies*, 2009

8. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies

Uit het onderzoek is gebleken dat autonome factoren de grootste invloed op het fietsgebruik uitoefenen. Deze autonome factoren zijn onder andere bevolkingskenmerken zoals het aandeel jongeren en het aandeel allochtonen in een gemeente.

Uit het onderzoek is verder gebleken dat het huidige fietsbeleid zich met name bezig houdt met het verbeteren van het fietsnetwerk. Hierbij wordt weinig rekening gehouden met het verkeersbeleid, ruimtelijk beleid en de autonome factoren.

Uit verschillende interviews is naar voren gekomen dat infrastructurele verbeteringen goed zijn maar waarschijnlijk weinig verandering brengen in het huidige fietsgebruik. Met behulp van een doelgroepenbenadering kan fietsbeleid, naast infrastructurele maatregelen, zich richten op het stimuleren van bepaalde doelgroepen om te gaan fietsen. De keuze van de te benaderen doelgroepen moet volgen uit de beleidsdoelstelling van de gemeente. Daarnaast moet gekeken worden bij welke doelgroepen kansen liggen en wat de mogelijkheden zijn om deze doelgroepen te stimuleren.

In het onderzoek is een stappenschema uit de interviews en literatuur afgeleid. In dit stappenplan zijn mogelijke doelgroepen opgenomen met bijbehorende fietsstimulerende maatregelen. Deze doelgroepgerichte benadering moet plaats vinden naast het gewone fietsbeleid. De fietsinfrastructuur is de basis van het fietsen. Het heeft geen zin mensen te stimuleren om de fiets te pakken wanneer de voorwaarden, zoals het fietsnetwerk, niet in orde zijn.

Aanbevelingen

Aan de hand van bovenstaande conclusies kan gemeenten aanbevolen worden om aandacht te besteden aan de stimulering van het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen binnen de gemeente. Deze doelgroepenbenadering moet echter wel naast het infrastructurele beleid plaatsvinden. Het heeft geen zin mensen te stimuleren te gaan fietsen wanneer de belangrijkste randvoorwaarden, zoals een goed fietsnetwerk, voor het fietsen niet aanwezig zijn.

Bij het gebruik van Enschede als 'case' kwam naar voren dat de gemeente Enschede zich met name zal moeten richten op het stimuleren van het fietsgebruik bij het interne verkeer. Het heeft hierbij weinig zin om autobeperkende maatregelen te treffen aangezien de gemeente het externe verkeer wel de mogelijkheid wil bieden om met de auto te gaan. Fietsstimulerende maatregelen, zoals fietsmiles, voor het interne verkeer zijn daarom gewenst. Daarnaast is het van belang om de inwoners te laten zien dat de fiets in Enschede sneller en goedkoper is.

Wanneer de gemeente Enschede wijkgerichte maatregelen wil treffen kan met behulp van GIS-analyses en kerncijfers van het CBS duidelijk aangegeven worden welke wijken bepaalde gebiedskenmerken bevatten. Voor de doelgroep niet westerse allochtonen zal de gemeente zich bijvoorbeeld met name moeten richten op de wijken Wesselerbrink en Deppenbroek.

Bij deze wijkgerichte benadering is het nog de vraag wanneer een doelgroep benaderd moet worden. Stel dat van alle wijkbewoners 30% boven de 65 jaar is, dan is het nog maar de vraag of dit een reden is om doelgroepgerichte maatregelen te treffen. Deze 30% kan veel zijn vergeleken met andere wijken binnen de gemeente maar weinig zijn vergeleken met andere gemeenten. Naar onderzoek kan hier meer inzicht in geven.

9. REFERENTIES

- Atsma, J. (2008). *Initiatiefnota met voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland*. Uitgegeven door CDA, tweede kamerfractie.
- Bastiaens, J., Sauvage, E. & Asperges, T. (2007). *Bicycle Policy Audit. Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Verkregen op 16 april 2009, van: http://www.velo.irisnet.be/download/bypad_brussel_rapport_2007.pdf
- Blauw research. (2009). *Uit de auto, op de fiets! – eindrapportage onderzoek Marktgericht Fietsbeleid*. Rotterdam: Blauw reseach.
- Boggelen, van, O. & Harms, L. (2006). *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*. Rotterdam: Fietsberaad.
- Bot, W., & Goedhart, D. (2007). *Voortgezet fietsen. Help leerlingen veilig op weg*. Utrecht: Fiet-sersbond.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (s.d.). *Kerncijfers wijken en buurten 2003-2008*. Verkregen op 12 juni 2009, van: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/selection/?DM=SLNL&PA=70904NED&VW=T>
- Dillen-Booltink, van, M. (2006). *Nederland Fietsland. Onderdeel van GFK Jaarverslag*. Verkregen op 11 januari, 2009, van: <http://www.gfk.nl/data/publicat/subjects/jaargids/2006/jaargids.htm>
- Fietsberaad. (2005). *Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar*. Fietsverkeer, nr. 10, jan 2005, pag. 9-13.
- Fietsberaad. (2007). *Park and Bike biedt kansen*. Verkregen op 15 juni 2009, van: www.fietsberaad.nl
- Fietsberaad. (2009). *Belonen van fietsers helpt*. Verkregen op 3 juni 2009, van: www.fietsberaad.nl
- Fietsberaad. (2009). *Fietsinformatiedagen voor senioren*. Verkregen op 4 juni 2009, van: www.fietsberaad.nl
- Fietsberaad. (2009). *Meer fietsen leidt tot lager ziekteverzuim en bespaart werkgevers 27 miljoen euro*. Verkregen op 29 juni 2009, van: www.fietsberaad.nl
- Fiet-sersbond. (2006). *Fietsbalansverkenner*. Verkregen op 4 mei 2009, van: <http://verkenner.fietsbalans.nl/link.html>
- Fiet-sersbond. (2009). *Concept-rapportage Fietsbalans – 2. Deel 1 Analyse en advies*. Utrecht: Fiet-sersbond.
- Fiet-sersbond. (2009). *Concept-rapportage Fietsbalans – 2. Deel 2 Onderzoeksverslag*. Utrecht: Fiet-sersbond.
- Gemeenteraad Slotervaart. (2008). *Plan van aanpak. Stimuleren fietsgebruik Slotervaart*. Slotervaart: Gemeente Slotervaart.
- Gemeente Enschede. (2004). *Mobiliteitsplan2004-2015*. Enschede: Gemeente Enschede.
- Gemeente Groningen. (2007). *Stap Op! Fietsmaatregelen 2007-2010*. Groningen: Gemeente Groningen.

- Gemeenteraad. (2005). *Beleidskader Hoofdnetten*. Amsterdam: Zwaan.
- Goudappel Coffeng. (1998). *Veenendaal veilig bereikbaar. Verkeersstructuurplan*. Veenendaal: Gemeente Veenendaal.
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hartog, M., & Ligtermoet, D. (2005). *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*. Ede: Fietsberaad.
- Houwen, van der, K., Goossen, J., & Veling, I. (2003). *Reisgedrag kinderen basisschool*. Amersfoort: Traffic Test bv.
- Kager, R. (2001). *Travel demand modelling in Bandung using a simplified activity-based modelling approach*. Verkregen op 29 juni 2009 van: www.utwente.nl
- Ligtermoet, D. (2006). *Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese hoofdsteden*. Fietsberaad, publicatie nummer 7, mei 2006. Zoetemeer: United Graphics.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2004). *Lokaal fietsbeleid. Een sterkere basis gewenst?* Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Olde Kalter, M. (2007). *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteit.
- Projectbureau KAN. (1995). *Fietsbeleid in evenwicht. Een inventarisatie van maatregelen die het fietsverkeer bevorderen; een aanvulling op het netwerk van fietsroutes in het KAN*. Nijmegen: Projectbureau KAN.
- Projectteam MON. (2008). *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*. Delft: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat.
- Provincie Noord-Holland. (2003). *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Holland*. Verkregen op 27 mei 2009, van: <http://geodata.noord-holland.nl/pvvp/Plantekst.aspx?p=7702>
- Rietveld, P. & Daniel, V. (2004). *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A 38 (2004), 531-550.
- RWS AVV, SGB. (2000). *Argumenten fietsbeleid*.
- Ryle, J., Smith, N. & Erl, E. (2007). *Realising the Potential for Increasing Cycling through Soft Measures*. Uitgegeven door Social Data & Sustrans.
- Spapé, I. & Christiaens, B. (2000). *Winkelomzetten fietser en automobilist berekend. Een fietser is ook goed voor de omzet*. Breda: SOAB
- SWOV. (2009). *SWOV-Factsheet. Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland*. Leidschendam: SWOV.
- Tutert, S.I.A., Rouwette, A. (s.d.). *Raderen van fortuin. Fietsbeleid vanuit de vraagzijde*. Deventer: Witteveen+Bos.
- Van Beek, P., Hoogeland, J., Kats, K., & Broer, K. (2007). *Allochtonen in het fietsbeleid*. Rotterdam: Fietsberaad.

Ververs, R., & Ziegelaar, A. (2006). *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*. Leiden: Fietsberaad.

Wat zijn de oorzaken van het fileprobleem in Nederland? Verkregen op 18 mei 2009, van: <http://www.autoweetjes.com/File-Flits-informatie.html>

10. BIJLAGEN

10.1. Factoren met betrekking tot het fietsgebruik

Onderdeel		Factoren	Positief / negatief
Fietsbeleid	Reistijd	Omrijdfactor	Negatief
		Oponthoud	Negatief
		Gemiddelde snelheid	Positief
		Stopfrequentie	Negatief
		Langzaam fietsen / lopen	Negatief
	Hinder / comfort	Verkeershinder	Positief
		Infrastructuurhinder	Negatief
		Trillingshinder	Negatief
		Geluidshinder	Negatief
		Fietscomfort	Positief
		Geen voorrangrechten	Negatief
		Afslaan	Positief
	Veiligheid	Verkeersveiligheid	Positief
		Aanpak diefstal fietsen	Positief
		Sociale veiligheid	Positief
	Overig	Fietsenstalling	Positief
		Ambities gemeentelijk fietsbeleid	Positief
		Algemeen oordeel fietsbeleid	Positief
Verkeersbeleid	Concurrentie positie	Reistijdverhouding fiets-auto	Negatief/positief
		Parkeerkosten	Positief
		Kosten per verplaatsing	Positief/negatief
		Snelheid verplaatsingen	Positief/negatief
		Dichtheid wegen	Positief/negatief
	Andere vervoersmoda- liteiten	Autobezit	Negatief
		Aanbod OV: metro	Negatief
		Aanbod OV: treinstation	Positief
	Veiligheid	Veiligheidsrisico	Negatief
		Aantal ongevallen	Negatief
Ruimtelijk beleid & structuur	Ruimtelijke indeling	Bevolkingsdichtheid	Positief/negatief
		Stedelijke dichtheid	Positief/negatief
		Oppervlakte bebouwd gebied	Negatief
		Dichtheid detailhandel	Positief
		Dichtheid scholen	Positief
		Aantal universiteiten	Positief
		Aantal HBO's	Positief
		Aandeel terrein recreatie	Negatief
		Afstand naar centrum	Negatief

Autonome factoren	Bevolking	Bevolkingsgroei	Positief/negatief
		Aantal inwoners	Negatief
	Demografische en sociale kenmerken	Aandeel eenpersoons-huishoudens	Positief
		Aandeel allochtonen	Negatief
		Aandeel niet-westerse al-lochtonen	Negatief
		Aandeel jongeren	Positief
		Aandeel ouderen	Negatief
		Aandeel leerlingen en studenten	Positief
		Voorkeur politieke partij	Positief/negatief
		Aandeel rooms-katholiek	Negatief
		Aandeel protestant	Positief
		Aandeel islam	Negatief
		Aandeel katholieke scholen	Positief/negatief
		Huishoudensamenstelling	Positief/negatief
		Aandeel WW-uitkering	Negatief
		Aandeel WAO-uitkering	Negatief
		Minder goede gezondheid	Negatief
		Gemiddeld besteedbaar inkomen	Positief/negatief
	Weersomstandigheden	Temperatuur	Positief
		Zonneschijn	Positief
		Wind	Negatief
		Neerslag	Negatief
	Fysieke omstandigheden	Reliëf	Negatief

Tabel 13: Factoren met betrekking tot fietsgebruik

10.2. Vergelijking verklaringsmodellen

De verklaringsmodellen van Ververs & Ziegelaar en Rietveld & Daniel hebben met behulp van een regressieanalyse gekeken naar de regressiecoëfficiënten van de verschillende factoren. Deze coëfficiënten geven een indicatie in hoeverre een bepaalde factor van invloed is op het fietsgebruik. De verklaringsmodellen van Ververs & Ziegelaar en Rietveld & Daniel komen nu een voor een aan bod.

Ververs & Ziegelaar

Ververs & Ziegelaar zijn door middel van regressieanalyses tot een formule gekomen waarmee het fietsgebruik binnen gemeenten uitgedrukt kan worden. Deze formule is als volgt:

Fietsgebruik (aantal ritten p.p.p.d.): $1,224 - 0,027 \cdot \text{islam} + 0,0081 \cdot \text{eenpersoonshuishouden} + 0,0025 \cdot \text{parkeerkosten} - 0,324 \cdot \text{reliëf} - 0,010 \cdot \text{WW} + 0,037 \cdot \text{jongeren} - 0,023 \cdot \text{BTM} - 0,000033 \cdot \text{opp.bbg} - 0,00071 \cdot \text{neerslag} + 0,0024 \cdot \text{protestanten} - 0,0018 \cdot \text{reistijdverhouding}$.

Het verklaringsmodel van Ververs & Ziegelaar heeft naast de regressiecoëfficiënten ook gestandaardiseerde coëfficiënten gebruikt. Deze gestandaardiseerde coëfficiënten geven aan welke variabelen in het model de meeste invloed hebben op het fietsgebruik bij een gelijkwaardige verandering.

Om een duidelijk verschil te kunnen zien tussen de verschillende factoren is de procentuele verandering van het fietsgebruik, bij een verandering van 1 procent reistijdverhouding, gelijk gesteld aan een factor 1. Vervolgens is gekeken naar de andere factoren en deze hebben eveneens een factor gekregen, evenredig met de factor van de reistijdverhouding.

Voorbeeld:

Stel dat een verandering van 1 % reistijdverhouding voor 3% verandering in het fietsgebruik zorgt en 1 % verandering in de populatie allochtonen voor 6% verandering in het fietsgebruik.

De 3% verandering, veroorzaakt door de 1% verandering in reistijdverhouding, wordt gelijk gesteld aan 1. Dit betekent dat de verandering van 6%, veroorzaakt door de populatieverandering van allochtonen, een factor 2 krijgt. Op deze manier wordt het duidelijk dat een procentuele verandering bij allochtonen twee keer zo effectief is als een procentuele verandering in de reistijdverhouding.

In de tabel hieronder is, ten opzichte van de reistijdverhouding, weergegeven in hoeverre een bepaald aspect invloed uitoefent op het fietsgebruik. Daarbij is tevens weergegeven of dit aspect een negatieve of positieve invloed heeft op het fietsgebruik.

Negatief	Factor	Positief	Factor
Allochtonen (aandeel)	2,67	Eenpersoonshuishoudens (aandeel)	2,24
Reliëf	1,85	Parkeerkosten	1,92
WW (aandeel)	1,83	Jongeren (aandeel)	1,66
BTM (aandeel)	1,59	Protestantisme (aandeel)	1,05
Oppervlakte bebouwd gebied	1,54		
Neerslag	1,19		
Reistijdverhouding	1,00		

Tabel 14: Invloed van factoren met betrekking tot het fietsgebruik

Rietveld & Daniel

Rietveld en Daniel hebben gekeken hoeveel procentuele invloed bepaalde aspecten hebben op het percentage fietsritten van het totaal aantal ritten voor korte ritten.

De regressiecoëfficiënten van Rietveld & Daniel waren nog niet allemaal gestandaardiseerd. Met behulp van kerndata van het CBS¹, gegevens van de fietsbalansverkenner² en parkeertarieven³ zijn de verschillende regressiecoëfficiënten gestandaardiseerd. Op deze manier wordt het mogelijk om de verschillende parameters met elkaar te vergelijken. Net als bij het model van Ververs & Ziegelaar heeft de verandering in fietsgebruik, veroorzaakt door de reistijdverhouding, een factor 1 gekregen. De verhouding tussen de verschillende factoren is hieronder weergegeven.

Negatief	Factor	Positief	Factor
Allochtonen (aandeel)	1,84	Jongeren (aandeel)	12,36
Reistijdverhouding	1	Parkeerkosten	2,54
Bevolkingsgroei	0,62	Aantal scholen hoger onderwijs	0,48
Aantal stops per km	0,56	Veiligheid (ernstig ongeval per km)	0,01
Autobezit p.p.	0,28		

Tabel 15: Invloed van factoren met betrekking tot het fietsgebruik

¹ Centraal Bureau voor de Statistiek: *Kerncijfers wijken en buurten 2003-2008*, s.d.

² Fietsersbond.: *Fietsbalansverkenner*, 2006

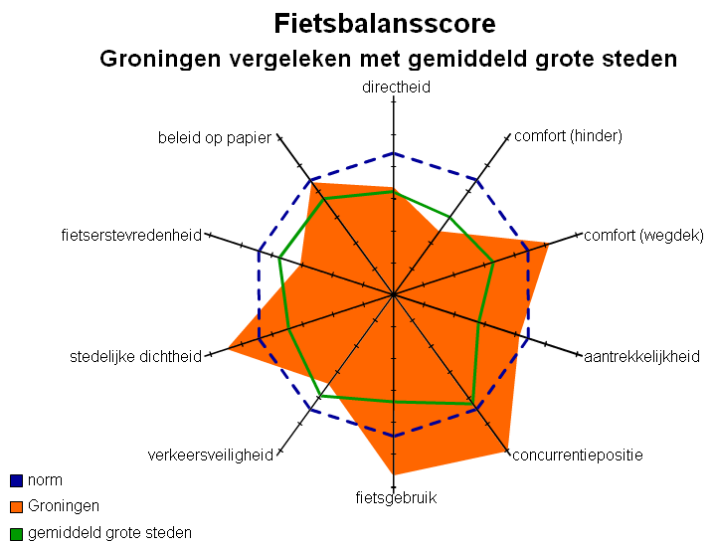
³ Parkeren in de stad: *Parkeren in de stad, vind een goedkope parkeerplaats*, s.d.

10.3. Fietsbalansscores

De Fietsbalans heeft het fietsnetwerk (directheid, aantrekkelijkheid, samenhang, comfort en verkeersveiligheid), de fietsparkeervoorzieningen en de concurrentiepositie fiets-auto gecontroleerd.

Groningen

Het sterkste punt van het fietsbeleid van Groningen is de concurrentiepositie. Deze wordt met name veroorzaakt door de snellere fietsverplaatsingen en de hogere autokosten per verplaatsing. Het slechtst wordt gescoord op het aspect comfort (hinder). Dit komt met name door de hoge stopfrequentie en het afslaan. Het totaaloordeel is weergegeven in het onderstaande figuur.

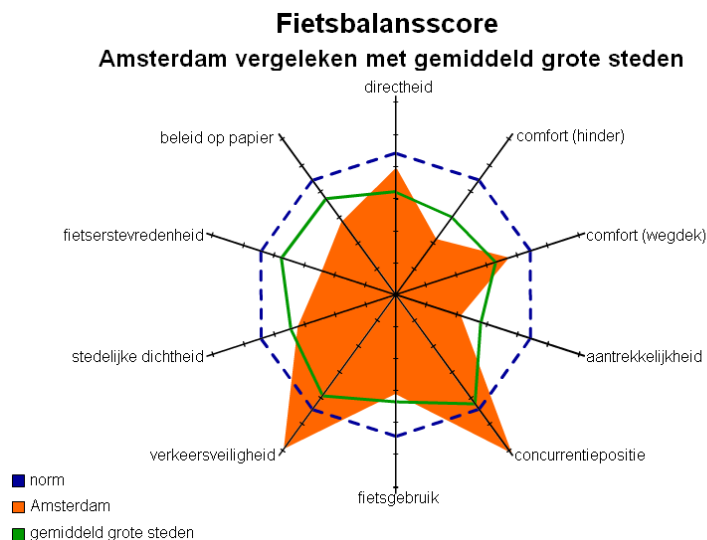


Figuur 7: Fietsbalansscore Groningen

Amsterdam

De sterke punten van het Amsterdamse fietsbeleid zijn de concurrentiepositie en de verkeersveiligheid. De concurrentiepositie wordt met name veroorzaakt door de goede reistijdverhouding tussen de fiets en de auto en door de hoge autokosten per verplaatsing.

De zwakke punten van Amsterdam zijn de aantrekkelijkheid, het comfort en de fietserstevredenheid. Bij de aantrekkelijkheid is gekeken naar het verkeerslawaaï per seconde. De hinder werd met name veroorzaakt door overig verkeer en de lage fietserstevredenheid is met name te wijten aan de fietsenstallingen en de verkeersveiligheid. De totaalscore van de fietsbalans van Amsterdam is hieronder weergegeven.



Figuur 8: Fietsbalansscore Amsterdam

Enschede¹

Enschede scoort matig op het aspect fietsgebruik ten opzichte van de in de Fietsbalans gehanteerde norm. Het gemiddelde fietsaandeel bij de verplaatsingen tot 7,5 km over de jaren 2005-2007 lag op 33% terwijl het Nederlands gemiddelde op 35% lag.

Het fietsnetwerk van Enschede scoorde met name slecht op de onderdelen directheid (met name doordat fietsers te lang moeten stilstaan voor verkeerslichten), comfort (hinder) en de veiligheid (fietsers hebben een te hoog risico om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval). Op comfort (wegdek) scoorde Enschede wel goed.

Op het gebied van fietsparkeren heeft Enschede een matige totaalscore. Dit komt met name door onvoldoende aanbod en vooral onvoldoende kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen.

De concurrentiepositie ten opzichte van de auto was 'zeer goed'. De gemiddelde reistijd met de fiets is in Enschede 16% korter dan met de auto.

Naast deze factoren is Enschede ook bekeken op aspecten als *stedelijke dichtheid*, *fietserstevredenheid* en *beleid op papier*. Hierbij bleek dat het beleid van Enschede goed op papier staat.

De fietsbalans geeft aan dat Enschede de gestelde norm niet haalt. De fietser vangt de mobiliteitsgroei niet op want het gebruik neemt af en het aantal fietsslachtoffers stijgt. Fiets en auto zitten elkaar in Enschede in de weg wat blijkt uit lang wachten bij verkeerslichten, hoger verkeershinder, veel lawaai en meer dan gemiddeld aandeel fietsongevallen met gemotoriseerd verkeer. De uiteindelijke beoordeling van Fietsbalans is te zien in het onderstaande figuur.

¹ Fietsersbond: *Concept-rapportage Fietsbalans – 2. Deel 1 Analyse en advies*, 2009
Fietsersbond: *Concept-rapportage Fietsbalans – 2. Deel 2 Onderzoeksverslag*, 2009

Fietsbalansscore Enschede



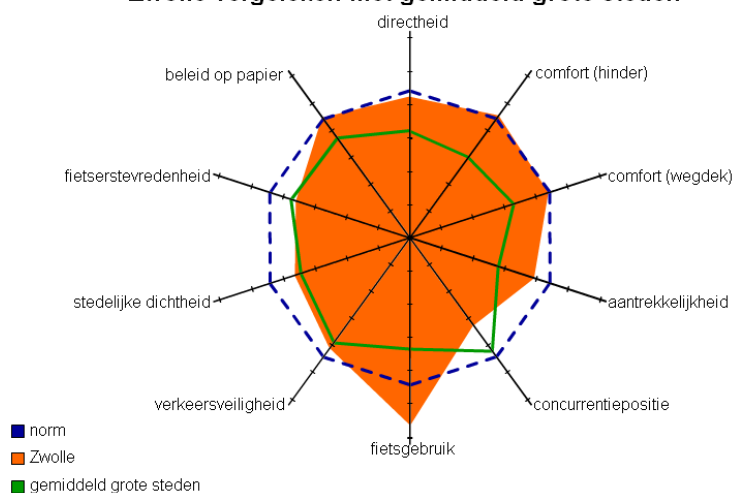
Figuur 9: Fietsbalansscore Gemeente Enschede

Zwolle

Zwolle scoort in de Fietsbalans op bijna alle punten beter dan de gemiddelde grote steden. De concurrentiepositie is echter minder goed. Dit komt met name door de slechte reistijdverhouding, lage verplaatsingssnelheid van de fiets ten opzichte van de auto en de lage autokosten per verplaatsing. De totaalscore van de gemeente Zwolle is hieronder te zien.

Fietsbalansscore

Zwolle vergeleken met gemiddeld grote steden



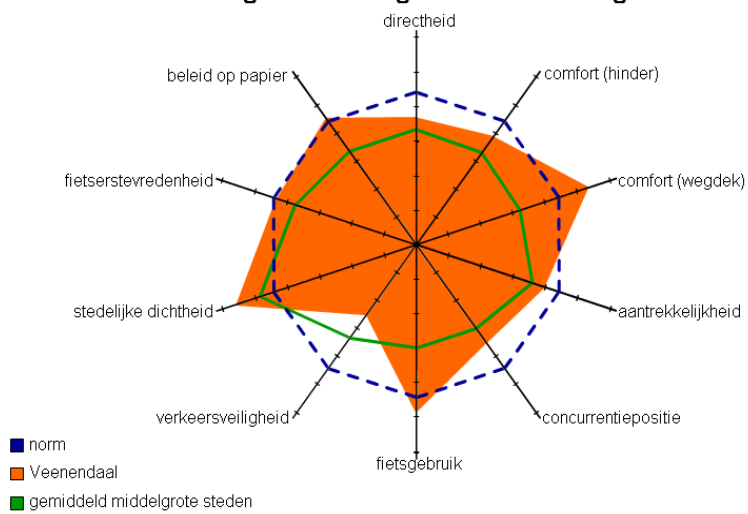
Figuur 10: Fietsbalansscore Gemeente Zwolle

Veenendaal

De gemeente Veenendaal scoort goed op de punten comfort (wegdek) en stedelijke dichtheid. Het comfort van het wegdek is gemeten door te kijken hoeveel trillingen het fietsnetwerk veroorzaakt. De gemeente scoort daarentegen zeer slecht op het gebied van verkeersveiligheid. De gemeente Veenendaal heeft 35 ernstige fietsslachtoffers per 100 miljoen kilometer. In gemiddeld middelgrote steden ligt dat aantal op 30 fietsslachtoffers.

Fietsbalansscore

Veenendaal vergeleken met gemiddeld middelgrote steden



Figuur 11: Fietsbalansscore Gemeente Veenendaal

10.4. Vergelijking fietsplannen verschillende gemeentes

Eigenschappen → Steden ↓	Autonome factoren		Onderdelen fietsbeleid					
	Inwoners	Fietsaandeel	Fietsnetwerk	Fietsenstallingen	Concurrentiepositie	Communicatie	Fietsdiefstal	Ruimtelijk beleid
Groningen	177.000	37%	Goed: comfort wegdek, aantrekkelijkheid. Slecht: verkeersveiligheid, comfort (hinder).	Meerdere bewaakte fietsenstallingen. Financiën, subsidies en abonnementen.	Reistijdverhouding en kosten auto stimuleren fietsgebruik.	Advertenties in Gazinsbode: vragen naar fietsers- tevredenheid.	Realiseren fietsenstallingen, kwaliteit aangifte verbeteren, opsporen gestolen fietsen.	Compacte stad met 'beprijdsbare' afstanden.
Score			[+]	[+]	[+]	[+/-]	[+]	[+]
Zwolle	110.000	37%	Goed: gescheiden netwerken, conflictvrije situaties, fietsstraten, directe, comfortabele routes.	Stationsomgeving: kwantitatief en kwalitatief goede stallingen. Centrum: stallingen slecht verzorgd.	Slechte reistijdverhouding auto-fiets. Niet door slechte reistijd van de fiets maar wel door goede reistijd van de auto.	Door middel van educatie heeft Zwolle een echte fietscultuur.	Gratis graveren, fietspaspoorten, anti-fietsdiefstal campagne enz.	Slechte ruimtelijke omstandigheden voor fietsers. Langgerekte stad.
Score			[+]	[+/-]	[-]	[+]	[+]	[-]
Veenendaal	61.000	32%	Goed: directheid, fijnmazig netwerk met zo min mogelijke omrijafstanden en zo veel mogelijke routes. Slecht: verkeersveiligheid.	Meerdere stallingen in of nabij bestemmingen om de overlast van losstaande fietsen te beperken.	Grofmazig autonetwerk tegenover een fijnmazig fietsnetwerk. Geen beïnvloeding met behulp van parkeer maatregelen.	Door middel van educatie en informatie is er een fietscultuur ontstaan.	Meerdere stallingen realiseren.	Vierkante stad met het centrum in het midden. Daarnaast streven naar een compacte stad.
Score			[+/-]	[+]	[+]	[+]	[+]	[+]
Enschede	152.000	31%	Goed: fietsbewegwijzering, directheid, aantrekkelijkheid, comfort (wegdek). Slecht: comfort (hinder), veiligheid.	Op dit moment weinig fietsenstallingen bij onderwijslocaties. Bij openbaarvervoer-haltes echter wel goed.	Binnenstad autoluw maken. Goede reistijdverhouding auto-fiets.	-	Enschede heeft gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad.	Woon-werk afstanden beperken. Op dit moment heeft de gemeente een gemiddelde stedelijke dichtheid.
Score			[+/-]	[+/-]	[+]	[+/-]	[+/-]	[-]
Amsterdam	735.000	27%	Goed: directheid, comfort (wegdek). Slecht: aantrekkelijkheid, comfort (hinder), samenhang (wordt tegengegaan doordat er geen integraal beleid is).	Op dit moment heeft de gemeente slechte stallingvoorzieningen. De gemeente wil meerdere bewaakte en onbewaakte stallingen.	Sterk parkeerbeleid (betaald parkeerbeheer binnen de ringweg) en het park&bike concept moet de automobilist uit de binnenstad weren.	Amsterdam gebruikt een op doelgroepen en thema's gerichte communicatie-strategie.	Sterke aanpak fietsdiefstal: GPS in lokfietzen, extra aandacht bij verkeerscontroles, fietsregistratie, anti-diefstalchip enz.	De stedelijke dichtheid van de Gemeente Amsterdam ligt net onder het gemiddelde van grote steden in Nederland.
Score			[+/-]	[-]	[+]	[+]	[+/-]	[+/-]

10.5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat

In het onderstaande schema is aangegeven welke onderdelen van het fietsbeleid binnen gemeenten in Nederland aan bod komen.

Thema	Gemeente	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Totaal
Onderdelen fietsbeleid																										
Verbeteren fietsnetwerk		v	v		v	v	v	v	v	v	v	v		v			v	v	v		v	v	v	v	v	18
Fietsinfrastructuur				v						v					v					v	v					5
Stallingsvoorzieningen		v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v	v	v	v		v	v	v	v	v	v	21
Fietsdiefstal		v			v			v				v								v		v	v	v		8
Voorlichting	v		v					v	v		v	v					v					v			v	9
Aansluiting fiets-ov	v		v	v				v		v	v						v								v	8
Concurrentie fiets-auto				v				v			v						v					v		v		6
Verkeersveiligheid	v								v											v						3
Overig			v			v			v					v	v	v				v					v	8

Tabel 16: Schema onderdelen fietsbeleid van gemeenten

De hierboven genoemde onderdelen overlappen elkaar. De aansluiting Fiets-OV valt onder fietsnetwerk (directheid) en stallingen. De fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid vallen daarnaast onder fietsnetwerk. Op deze manier bestaat het fietsbeleid uit de volgende onderdelen:

1. Fietsnetwerk (directheid, samenhang, veiligheid, comfort (hinder en wegdek) en aantrekkelijkheid);
2. Fietsstallingen;
3. Communicatie (voorlichting en informatie);
4. Concurrentie t.o.v. de auto;
5. Fietsdiefstal;
6. Ruimtelijk beleid;
7. Overig.

Uit het onderzoek bleek verder dat fietsnetwerken een belangrijke input zijn voor fietsbeleid. Hierbij wordt veel gebruik gemaakt van ongevalgegevens. In onderstaand schema is een overzicht te zien van 24 verschillende gemeenten waarbij wordt aangegeven wat de belangrijkste factoren zijn waarop het fietsbeleid van gemeenten gebaseerd is.

Thema	Gemeente	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Totaal
Onderbouwing																										
Klachten				v		v		v	v		v	v												v		7
Ongevallen gegevens				v	v	v			v	v	v	v			v			v		v	v		v	v	v	14
Tellingen			v			v	v			v		v		v	v			v	v	v		v	v			12
Verkeersmodel			v					v			v	v						v				v		v		7
Modelanalyse (h/b)				v																						1
Ontbrekende schakels										v		v			v						v			v		5
Omrijfactoren								v				v						v								3
Inventarisatie kwaliteit				v					v									v	v	v	v	v	v	v		9
Duurzaam veilig	v	v			v				v			v				v	v								v	8
Anders		v	v	v		v	v	v	v	v	v	v	v	v	v		v		v	v	v	v	v		v	19

Tabel 17: Schema onderbouwing fietsbeleid van gemeenten

Instrumenten die weinig gebruikt worden zijn modelanalyse (herkomst/bestemmings matrix), ontbrekende schakels en omrijdfactoren.

In onderstaand schema is het doel van verschillende gemeenten weergegeven. De gemeenten streven met name naar het bevorderen van fietsgebruik.

Thema	Gemeente	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Totaal
Doel																										
Bevorderen fietsgebruik		v	v	v	v		v			v			v	v	v	v			v	v	v		v	v		15
Fietsnetwerk				v	v				v		v					v	v	v					v	v		9
Verkeersveiligheid						v			v		v		v					v	v				v			7
Niet bekend																									v	1
Anders						v		v	v	v		v	v		v			v				v		v		10

Tabel 18: Schema doel fietsbeleid van gemeenten

10.6. Interview met mevr. Talens (C.R.O.W.) 8 mei 2009

Vragen

1. *In hoeverre speelt de C.R.O.W. een rol binnen het fietsbeleid?*

a) *De C.R.O.W. heeft de ontwerpwijzer fietsverkeer uitgebracht. Wordt deze door gemeenten veel gebruikt?*

De ontwerpwijzer fietsverkeer wordt veel verkocht. Er zijn verschillende mogelijkheden om de ontwerpwijzer fietsverkeer te kopen.

Er zijn gemeenten die abonnementen hebben op de verschillende publicaties van het C.R.O.W. en de ontwerpwijzer automatisch toegestuurd krijgen.

Naast deze abonnementen is het mogelijk de ontwerpwijzer fietsverkeer extra te bestellen. Dit gebeurt veel en zal waarschijnlijk ook wel veel gebruikt worden.

b) *Welke aspecten van de ontwerpwijzer fietsverkeer worden dan door gemeenten gebruikt en welke aspecten worden niet meegenomen in het fietsbeleid door de gemeenten?*

De ontwerpwijzer fietsverkeer bestaat grofweg uit twee onderdelen. De eerste hoofdstukken hebben te maken met het beleidsaspect van fietsverkeer en de andere hoofdstukken gaan over het ontwerpaspect van fietsverkeer. Op dit moment wordt met name de ontwerpkaart van de ontwerpwijzer fietsverkeer gebruikt. 'De eerste hoofdstukken worden volgens mij minder gebruikt.'

c) *Bij het gebruik van de ontwerpwijzer door gemeenten, wordt deze dan gebruikt zoals die gebruikt moet worden (zoals jullie bedoeling was bij het opstellen van de ontwerpwijzer) of is het zo dat gemeenten zomaar een aantal onderdelen van de ontwerpwijzer toepassen?*

Er wordt waarschijnlijk te weinig gebruik gemaakt van de beleidskant. De oplossingen worden te weinig onderbouwd. Er wordt van uitgegaan dat alles van de ontwerpwijzer fietsverkeer goed is en daarom toegepast moet worden. Af en toe kan er meer gezocht worden naar de beste oplossing voor het totale probleem in plaats van het toepassen van verschillende oplossingen die in de ontwerpwijzer fietsverkeer staan.

d) *In hoeverre wordt de ontwerpwijzer fietsverkeer aangepast aan nieuwe ideeën en methoden?*

Nieuwe ideeën en methoden verschijnen allereerst op de site van het C.R.O.W. De ontwerpwijzer fietsverkeer wordt een keer in de zoveel jaren herzien en aangevuld met de ideeën en methoden die daarvoor op de site werden gepubliceerd.

e) *In hoeverre sluit de ontwerpwijzer fietsverkeer aan op de beleidswijzer fietsverkeer? Zijn deze onafhankelijk tot stand gekomen of komen ze integraal tot stand?*

De ontwerpwijzer fietsverkeer was er eerder dan de beleidswijzer. Het is mogelijk dat de beleidswijzer fietsverkeer gebruik heeft gemaakt van de ontwerpwijzer fietsverkeer (met name de eerste beleidsmatige hoofdstukken).

2. *Hoe vindt u dat de gemeenten op dit moment het fietsbeleid opstellen? Merkt u dat het veel ad hoc is of wordt het beleid opgesteld met behulp van een goede onderbouwing? (het meest m.b.v. ongevallengegevens)*

Waarschijnlijk is het fietsbeleid van verschillende gemeenten te veel ad hoc en wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van mogelijke oplossingen van de ontwerpwijzer fietsverkeer zonder te kijken of dat het echte probleem daadwerkelijk oplost. Er wordt te weinig gekeken naar de redenen van bepaalde keuzes/oplossingen.

3. *Uit welke onderdelen zou 'goed' fietsbeleid sowieso moeten bestaan. '*

a) *Welke onderdelen hebben de meeste invloed op het fietsgebruik? Wat zijn sterke punten binnen het fietsbeleid?*

- Het is van belang dat het fietsbeleid wordt afgeleid van de beleidsdoelen.
- Het beleid moet over meer dan alleen het fietsnetwerk gaan. Het fietsnetwerk is de basis maar daarnaast moet er ook gelet worden op gezondheid, beweging, nieuwe landgenoten, het leren fietsen, informeren over fietsen enz. Er moet dus meer gekeken worden naar de hele maatschappij in plaats van alleen naar de straat.
- Stallingen bij publiekstrekkende plaatsen.

b) *Welke onderdelen worden vaak vergeten binnen gemeenten?*

Er moet meer rekening gehouden worden met fietsers wanneer er wegwerkzaamheden zijn. Het omfietsen is voor fietsers een groter probleem dan het omrijden voor automobilisten.

4. *Waar liggen mogelijkheden in het fietsbeleid? (Vb. meer naar de vraagkant kijken, waarom en welke mensen fietsen niet over bepaalde routes?)*

- Het fietsnetwerk in Nederland is op dit moment zeker niet slecht. Er zijn overal wel kleine verbeteringen mogelijk maar deze verbeteringen zullen niet direct meer fietsgebruik betekenen.
- Korte afstanden. Tijdens het fietsen van langere afstanden hebben de fietsers over het algemeen ook een hogere snelheid. Op deze manier komen ze bezweet aan en willen ze eerst douchen. Dit kost extra tijd waardoor ze net zo goed met de auto kunnen gaan.
- Mensen in de portemonnee proberen te raken. In Apeldoorn wordt bijvoorbeeld gebruik gemaakt van fietsmiles.
- Park & Bike concept zoals dat bijvoorbeeld in Den Bosch wordt gebruikt.
- Fietspaden langs bestaande bruggen (zoals de snelbinder in Nijmegen).

10.7. Interview met dhr. Meeuwissen (gemeente Enschede) 8 mei 2009

Vragen

1. Wat is uw rol binnen het te voeren (fiets)beleid binnen de gemeente Enschede?

Ik ben werkzaam op de afdeling Ruimtelijk Beleid van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer. De afdeling streeft naar het voeren van een integraal (verkeers)beleid. Op dit moment is slechts een klein deel van het verkeersbeleid gericht op fietsbeleid. Dit fietsbeleid wordt niet alleen door deze afdeling gevoerd, maar in combinatie met de ontwerpafdeling.

Op dit moment wordt het fietsbeleid deels tegengehouden. Ik vind dat er veel fietsbeleid plaatsvindt met oogkleppen op. Er wordt zo veel mogelijk aangeboden aan de fietsers zonder daarbij te kijken naar het overige verkeer. We willen dus streven naar een integrale benadering.

Op dit moment zijn we bezig met de nieuwe mobiliteitsvisie (wordt eind juni vastgesteld). Hierbij wordt geprobeerd het interne autoverkeer te verminderen door middel van stimulering van fiets- en ov-verkeer. Op deze manier ontstaat er ruimte op de wegen voor extern (auto)verkeer.

2. Waarop wordt het fietsbeleid van de gemeente Enschede gebaseerd? Gebeurt dit ad hoc of wordt er gebruik gemaakt van bepaalde gegevens zoals ongevallengegevens e.d.?

Op dit moment is er met name gekeken naar de verbindingen tussen de wijken van Enschede en het centrum. Zoals in het mobiliteitsplan al wordt aangegeven moet de oversteek van de singels in Enschede voor de fietsers worden verbeterd. Deze verbetering staat al wel op papier maar de uitvoering laat op zich wachten.

Het creëren van conflictvrije oversteken, zoals een tunnel, is niet mogelijk doordat er geen ruimte en geld voor is. Daarnaast wil men het autoverkeer op de singels zo veel mogelijk door kunnen laten rijden. Veel voorrang voor fietsers is daarom geen optie.

Daarnaast lijkt de fietssnelweg mij geen goede optie. De gebruikers van deze fietssnelweg zijn waarschijnlijk mensen die op dit moment ook al gebruik maken van de fiets. Het is een dure investering zonder dat het fietsgebruik waarschijnlijk zal toenemen.

3. Wat zijn volgens u de belangrijke onderdelen van het fietsbeleid; of is elk onderdeel van belang? In hoeverre bezit het fietsbeleid van de gemeente Enschede deze onderdelen?

Een fietsnetwerk is de basis voor de gemeente. Daarnaast kan een gemeente het fietsbeleid verbeteren door zich te richten op een doelgroepenbeleid en marketing.

Doelgroepenbeleid: door gericht fietsbeleid te voeren kunnen bepaalde doelgroepen extra gestimuleerd worden. Deze doelgroepen zijn niet de fiets- en autogebruikers, maar bijvoorbeeld een moeder met kind dat boodschappen gaat doen, een oudere of jongere die geïnteresseerd is in milieuproblemen enz.

Marketing: door middel van goede marketing kan het fietsgebruik extra gestimuleerd worden.

4. Op dit moment wordt door de inwoners van de gemeente Enschede bij ongeveer 31% van alle verplaatsingen de fiets gebruikt. Waar heeft de gemeente dit met name aan te danken? Wat zijn volgens u hierbij de sterke en zwakke punten van het huidige fietsbeleid van de gemeente Enschede?

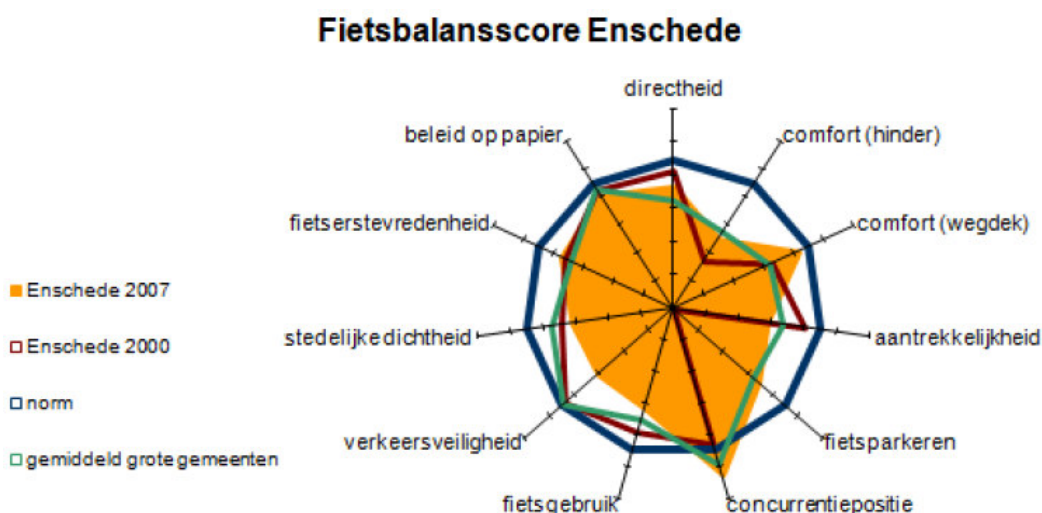
Positieve punten:

- Compacte stad: Enschede is een compacte stad. Nieuwe woningen wil men graag binnen het singelgebied. Dit is niet vanuit mobiliteitsoverwegingen (wel mooi meegenomen), maar men hoopt hiermee de leefbaarheid van het binnengebied te verbeteren.
- Studenten stad: Universiteit Twente en Saxion Hogeschool Enschede
- Stallingen: Enschede heeft op dit moment twee gratis bewaakte fietsenstallingen. Deze bieden winkelbezoekers extra mogelijkheden om de fiets te stallen en geven daarnaast meer veiligheid.

Negatieve punten:

- Het fietsnetwerk van Enschede. Op dit moment is het fietsnetwerk van Enschede niet slecht, de basis is er, maar is ook niet direct uitnodigend voor fietsers. Daarnaast worden rotondes opgeheven waardoor de gunstige voorrangssituatie voor fietsers wordt verminderd.

5. *Hoe kan het dat de fietsbalansscore in Enschede zo veel veranderd is in de afgelopen jaren? (zie figuur). De veiligheid is er enorm op achteruit gegaan, comfort van het wegdek en hinder en concurrentiepositie zijn vooruit gegaan. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat het fietsgebruik is verminderd tussen 2000 en 2007.*



Figuur 12: Fietsbalansscore gemeente Enschede

Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat het auto verkeer in Enschede is gegroeid waardoor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is verbeterd.

Door de groei van het autoverkeer is de veiligheid van de fietsers gedaald. Daarnaast zorgen de vele 30 km per uur gebieden ook voor een verslechtering van de veiligheid van de fietsers.

Daarnaast is de Fietsbalans te veel aanbod gestuurd en geeft op die manier niet altijd een goede weergave van de situatie in een gemeente.

6. *Waar liggen volgens u mogelijkheden in het fietsbeleid? (Vb. meer naar de vraagkant kijken, waarom en welke mensen fietsen niet over bepaalde routes? Doelgroepenbenadering e.d.)*

a) *Mogelijkheden voor de gemeente Enschede*

- Marketing
- Extra fietsenstallingen realiseren
- Betere communicatie tussen verschillende verkeersmodaliteiten.
- Gerichte doelgroepen benadering (hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van elektrische fietsen voor oudere mensen, multi-modale reis informatie, stallingen bij het station, er komt in de toekomst waarschijnlijk ook een tunnel onder het spoor door enz.).
- Veiligheid: de veiligheid van de fietsers is in Enschede achteruit gegaan. Er moet hierbij gekeken worden wat de oorzaak hiervan is en niet zomaar bepaalde knelpunten aanpakken.
- Directe verbinding tussen wijken en het centrum van Enschede.

b) Mogelijkheden voor andere gemeenten (gemeenten in het algemeen)

Zou ik niet zo snel weten. Wel weet ik dat er in München bepaalde informatiepakketten worden aangeboden aan nieuwe inwoners. Deze inwoners kunnen dan voor de tijd aangeven waar ze moeten werken en dergelijke. Er worden vervolgens voor de inwoners bepaalde routes aangegeven die ze af zouden kunnen leggen. Op deze manier kan je nieuwe mensen sturen om bepaalde routes (en dus ook vervoersmiddelen) te gebruiken.

10.8. Interview met dhr. ter Avest (Goudappel Coffeng) 15 mei 2009

Vragen

1. *Wat is uw rol, en dat van Goudappel Coffeng binnen het te voeren (fiets)beleid? Sinds jaar en dag maakt de fiets deel uit van de advies- en onderzoeksactiviteiten van Goudappel Coffeng.*

Goudappel bestaat inmiddels 40 jaar en houdt zich bezig met de planning en ontwerp van fietsroutes. Een goed voorbeeld hiervan is de gemeente Houten. Goudappel Coffeng heeft hier veel gedaan op planningsniveau, zoals radiale fietsroutes, auto's laten omrijden enz. Hierbij is samen gewerkt met stedenbouwkundigen.

Daarnaast houdt Goudappel Coffeng zich bezig met het adviseren van gemeenten met betrekking tot fietsbeleid. Sinds korte tijd is Goudappel Coffeng bezig met fietsonderzoeken over fiets en veiligheid en fiets en file. Veiligheid is nu al wel veel behandeld. Het gaat nu meer om bereikbaarheid, hoe snel je met de fiets ergens kan zijn en waar de kansen en mogelijkheden liggen.

Goudappel Coffeng houdt zich niet alleen maar bezig met fietsbeleid op gemeentelijk niveau maar ook op regionaal niveau.

2. *Wat zijn volgens u belangrijke onderdelen van het fietsbeleid?*

a) *Welke onderdelen van het fietsbeleid hebben veel invloed op het fietsgebruik?*

Deze onderdelen worden genoemd in Masterplan fiets. Dit zijn er vier invalshoeken:

- I. Infrastructuur (fiets als hoofdtransport)
- II. Combinatie OV en de fiets (met stallingen, korte routes, lenen van fietsen)
- III. Verminderen van fietsdiefstal
- IV. Promotie en campagnes (fiets is leuk, trappen naar de baas)

Deze promotie kan pas wanneer de infrastructuur op een goede manier aanwezig is. In Brussel heeft men bijvoorbeeld veel klinkerwegen. Deze zijn levensgevaarlijk. Hier moeten eerst goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn voordat er campagnes plaatsvinden.

Een ander voorbeeld is Delhi. Ruimte wordt opgevuld door auto's en motoren. Hier worden fietsers tegen de muur gedrukt. Maak hier eerst vrijliggende fietspaden (zeker bij verkeer met hogere snelheden) en dergelijke. Dat is de basis om de fietsers op een veilige plek te krijgen. Hierdoor krijgt de fiets ruimte en hebben mensen in de auto eerder zoiets

b) *Welke onderdelen worden door gemeenten vaak vergeten?*

Fietsen is vanzelfsprekend in Nederland. Het heeft heel lang geduurd voordat er een C.R.O.W. publicatie was. Pas 10 jaar oud. Dat is een gevaar. Als er nooit op papier staat wat kwaliteit is, dan komt er ook nooit kwaliteit. Dan gaat elke gemeente op haar eigen manier er mee om. Er werd dan ook veel ad hoc beleid gevoerd. Nu is er één beleid gekomen.

Daarnaast is er een Fietsbalans gekomen. Hierbij scoorden gemeenten heel verschillende op promotie, fietsgebruik op aanwezige infrastructuur. Dit is een goed middel geweest om gemeenten op één lijn te krijgen.

Misschien moet de ontwerpwijzer fietsverkeer en beleidswijzer fietsverkeer wel één verhaal worden zodat het ontwerpen afgestemd worden op het beleid. De ontwerpwijzer wordt waarschijnlijk wel het meeste gebruikt door gemeenten.

In Amsterdam zijn er sinds dit jaar weer meer fietsritten dan autoritten. Dit komt grotendeels door het parkeerbeleid. Er zijn 10.000 parkeerplaatsen weggehaald en de kosten zijn € 5, - per uur. Op deze manier is het niet nodig om fietspaden aan te leggen maar pakt men wel de fiets.

3. *Op dit moment wordt het fietsbeleid van verschillende gemeenten met name gebaseerd op de aanbod kant. Hierbij wordt gekeken naar het huidige netwerk. Uit vorige interviews kwam naar voren dat, door in te spelen op de vraagkant, nog meer mensen gestimuleerd kunnen worden om te gaan fietsen. Hoe staat u hier tegenover?*

Er kan inderdaad meer naar de doelgroepen gekeken worden. Het mobiliteitsmanagement zit er nu echt aan te komen. We zijn nu ook bezig met de fietssnelweg in Twente. Aan deze 'parelketting' zitten veel bedrijven. Deze bedrijven moeten overtuigd worden dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, minder uitstoot, minder kosten als meer mensen met de fiets gaan. Dit kan gestimuleerd worden door bedrijven. Met name bij bedrijven, hoge scholen, ziekenhuizen liggen veel kansen. Bij winkels minder, daar wordt al veel naar gefietst. Bij winkels kan het fietsverkeer bijvoorbeeld wel gestimuleerd worden door bijvoorbeeld, zoals in België wordt gedaan, fietstassen uit te delen.

Er kan meer aan promotie gedaan worden. Het fietsen moet aantrekkelijker gemaakt worden maar ook het vervoermiddel zelf. Als mensen verder moeten bewegen kan er bijvoorbeeld van de e-bike gebruik gemaakt worden.

Langere afstanden worden, mede door de komst van de e-bike, zeker wel mogelijk om met de fiets af te leggen. Tussen de 5 en de 15 km valt nog veel winst te halen. Tot 5 km wordt er al veel gefietst.

Ik heb gehoord dat een aantal mensen voor de auto kiest omdat men met de fiets bezweet aankomt en dan eerst wil douchen waardoor het uiteindelijk veel tijd kost om op het werk te komen. Heeft het dan nog wel zin om mensen te stimuleren om deze afstanden te gaan fietsen? Zijn er wel genoeg potentiële fietsers voor deze lange afstanden?

Ja, dat is zeker wel zinvol. Ook de elektrische fietsen kunnen hier een belangrijke rol bij spelen. Bedrijven kunnen, net als er in Rotterdam is gedaan, elektrische fietsen uitdelen. Hierdoor komen mensen minder bezweet aan op het werk en zijn ze ook sneller.

4. *Als er ingespeeld moet worden op bepaalde doelgroepen. Welke doelgroepen zouden dan benaderd moeten worden? Moet dit op basis van bepaalde ritmotieven, op leeftijd, etniciteit, inkomen, tijdstip van reizen of alles?*

Zeker niet op alle doelgroepen inspelen. Niet te veel onderscheiden. Eigenlijk zijn er twee groepen: het functionele fietsen (ook wel utilitaire fietsen) en recreatieve fietsen.

Onder het functionele fietsen vallen de ritten naar school, naar het werk en naar de winkel. Het recreatieve fietsen spreekt voor zich. Dit recreatieve fietsen is voor alle leeftijden. Bij het functionele fietsen wil iedereen zo snel mogelijk van A naar B, terwijl de recreatieve fietsers met een leuke omweg van A naar B willen.

In Amsterdam wordt er wel minder gefietst omdat er in verhouding meer allochtonen zijn, maar er zijn al jaren fietslessen dus dit wordt al jaren meegenomen. Dit hoort daarbij. Het heeft geen zin om dit te gaan stigmatiseren.

5. Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn er voor deze bepaalde doelgroepen?

School:

- Houd de basisschoolkinderen die kunnen fietsen ook daadwerkelijk op de fiets en breng ze niet met de auto naar de scholen. Dan blijft men later ook meer fietsen. Misschien met behulp van stimulerende programma's zoals de fietsslang. Laat kinderen die met de auto gebracht worden, hun ouders een rode kaart geven.
- Zorg bij de vervolgopleiding dat kinderen en studenten blijven fietsen. Dit kan door goede voorzieningen voor de fiets te regelen zoals fietsenstallingen vlak bij de ingang. Voor de mensen die met de auto komen kan een ontmoedigingsbeleid gevoerd worden.

Winkel:

- Wat funest is tegen fietsen is de schaalvergroting van de winkels, dat de grote makro's aan de randen van de stad komen. De winkels moeten op buurtniveau blijven. In Amsterdam en Londen heb je bijvoorbeeld om de 500 meter een buurtwinkel en dan kan je die afstanden goed op de fiets afleggen.
- Kwaliteit: er moeten goede stallingsvoorzieningen zijn. Deze moeten genoeg plek bieden, gratis zijn, mogelijkheden bieden om de fiets aan vast te maken om de diefstal tegen te gaan.

Werk:

- Files ontstaan door het woon-werkverkeer. Er worden in het weekend meer ritten gemaakt dan door de week maar de woon- werk ritten zorgen voor de files. Daar liggen dan ook grote kansen. Hier kan gebruik gemaakt worden van fietssnelwegen die naar binnensteden leiden. Deze fietssnelwegen moeten dan ook non-stop worden.
- Gebruik maken van e-bikes, zodat de langere afstanden 'befietsbaar' worden.
- Douches op het werk, dit staat ook in de ontwerpwijzer fietsverkeer.

Recreatief:

- Knelpunten netwerk
- Promotiecampagnes gericht op gezondheid en meer bewegen. Er mag daarnaast ook verteld worden dat fietsen gewoon leuk is.
- Bepaalde gebieden voor fietsers open houden en voor auto's afsluiten, zoals bepaalde bosgebieden afsluiten.

6. Zijn er naast het doelgroepenbeleid nog ander mogelijkheden voor stimulering fietsgebruik?

Het doelgroepenbeleid is een maar de hele stad moet er goed uitzien voor alle doelgroepen. Zo'n netwerk van fietspaden, stallingen, eigenlijk de hele infrastructuur moet goed zijn.

Daarnaast kan door de parkeertarieven te verhogen het fietsgebruik gestimuleerd worden. Binnen het betaald parkeren kan je ook best een doelgroepenbeleid toepassen. Mensen met een bepaalde handicap en slecht ter been zijn krijgen bijvoorbeeld een goedkope vergunning om in het centrum te parkeren en mensen die goed ter been zijn maar toch voor een paar honderd meter de auto pakken, daar fors voor te laten betalen. De mensen die dan binnen een bepaalde afstand wonen moeten meer betalen voor een parkeerplaats. Met dit extra geld kan daarna bijvoorbeeld iets gedaan worden aan fietsbeleid. Bij Goudappel wordt het geld dat besteed wordt aan parkeren bijvoorbeeld gebruikt voor fietsprojecten in Afrika.

10.9. Vragenlijst mevr. Olde Kalter (KiM) 15 mei 2009

Vragen

1. *Volgens de site richt KiM zich op alle mobiliteit. In hoeverre speelt KiM een rol binnen het fietsbeleid?*

Het KiM is een zelfstandig onderzoeksinstituut binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het KiM maakt verkenningen en analyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt. Het KiM maakt dus zelf geen beleid. Het KiM werkt vraaggestuurd, vooral in opdracht van de beleidsdirectoraten-generaal en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Indien zij meer willen weten over een onderwerp op het gebied van mobiliteit wordt het KiM ingeschakeld. Het KiM voert onderzoek uit, maar geeft geen beleidsadviezen. Wel probeert het KiM handvatten voor het beleid aan te reiken, met andere woorden aan welke 'beleidsknoppen' kan worden gedraaid en welke effecten heeft dat.

Het KiM heeft in 2007 in opdracht van DGMO onderzoek uitgevoerd naar het fietsbeleid in Nederland. Doelstelling van het onderzoek was om de meest recente kennis ten aanzien van het fietsbeleid en het fietsgebruik bijeen te brengen. Het onderzoek richtte zich voornamelijk op de stimulering van het fietsgebruik op korte afstanden (< 7,5 kilometers). Dit is voornamelijk het enige onderzoek dat is uitgevoerd door het KiM waarbij direct is ingezoomd op het fietsbeleid. Daarnaast zijn er diverse andere onderzoeken waarbij het fietsbeleid indirect aan de orde komt. Zo is bijvoorbeeld in 2008 onderzoek uitgevoerd naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Uit eerder onderzoek is gebleken dat allochtonen veel minder gebruik maken van de fiets dan autochtonen. Fietsbeleid kan een positieve rol spelen bij het stimuleren van het fietsgebruik door allochtonen.

2. *In het document 'Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen' komt naar voren dat met name push maatregelen effect hebben op fietsgebruik. Fietsbeleid zou zich dan ook met name moeten richten op het verhogen van de parkeerkosten en het verbeteren van de reistijdverhouding tussen de fiets en de auto op bepaald trajecten.*

- a) *Zijn er naast deze onderdelen van het fietsbeleid nog meer of andere onderdelen die erg van belang zijn op het fietsgebruik?*

Het antwoord op deze vraag staat ook in deze rapportage. Stimulering van het fietsgebruik kan zich het beste richten op verplaatsingen over korte afstanden (<7,5 kilometer) en verplaatsingen in groot-stedelijke gebieden. In het verleden zijn diverse verklaringsmodellen ontwikkeld om meer grip te krijgen op de verklarende factoren achter het fietsgebruik. Dit is echter best moeilijk omdat het fietsgebruik per gemeente sterk kan verschillen. Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren kunnen dus ook per gemeente verschillen. Daarom is het erg belangrijk om bij het samenstellen van beleidsmaatregelen goed naar situatie specifieke kenmerken te kijken.

- b) *Welke onderdelen worden door gemeenten vaak vergeten?*

Ik weet niet of je moet spreken van onderdelen, maar vaak wordt gedacht dat alle verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5 kilometer potentiële fietsverplaatsingen zijn. Het is echter niet zo gemakkelijk om mensen die nu bijvoorbeeld gebruik maken van de auto te laten overstappen naar de fiets. Vaak is sprake van gewoontegedrag en het is niet eenvoudig om dit gedrag te veranderen.

3. *Op dit moment wordt het fietsbeleid van verschillende gemeenten met name gebaseerd op de aanbod kant. Hierbij wordt gekeken naar het huidige fietsnetwerk en de mogelijke verbeter-*

ringen daarin. Uit vorige interviews kwam naar voren dat, door in te spelen op de vraagkant, nog meer mensen gestimuleerd kunnen worden om te gaan fietsen. Zo kan bijvoorbeeld iemand die boodschappen gaat doen op een andere manier benaderd worden dan iemand die naar zijn of haar werk gaat. Denkt u dat deze doelgroepenbenadering mogelijkheden biedt?

Doelgroepenbenadering is altijd goed. Uit onderzoek is gebleken dat het gedrag van verschillende groepen sterk kan variëren. Om het gedrag van deze groepen te beïnvloeden, zijn wellicht uiteenlopende maatregelen nodig.

4. *Als er ingespeeld moet worden op bepaalde doelgroepen. Welke doelgroepen zouden dan benaderd moeten worden? Moet dit bijvoorbeeld op basis van bepaalde ritmotieven (winkel, werken, vrije tijd enz.), op leeftijd, etniciteit, inkomen, tijdstip van reizen enz? Of zijn al deze 'doelgroepen' van belang. Zo ja, welke doelgroepen zijn volgens u het belangrijkste?*

Dat is een lastige vraag. Het beste is om zoveel mogelijk onderscheid te maken, zodat het beleid rekening houdt met de specifieke wensen van verschillende groepen en daar direct op kan inspelen. Maar dit is uiteraard erg kostbaar en vaak niet haalbaar. Op basis van het onderzoek dat het KiM heeft uitgevoerd is gebleken dat er veel potentie zit in de groep 30-49 jarigen. In deze groep wordt de auto veel gebruikt voor korte ritten. Het beleid zou er dan op gericht moeten zijn dat een deel van deze autoritten wordt vervangen door fietsritten. Maar zoals eerder opgemerkt is vaak sprake van gewoontegedrag, waardoor het nog maar de vraag is hoe effectief fietsbeleid hier kan zijn.

Belangrijke groepen in mijn ogen zijn:

- Kinderen 0-12 jaar: uit onderzoek is gebleken dat kinderen die veelvuldig opgroeien met de fiets, daar later ook meer gebruik van maken. Tegenwoordig worden kinderen vaker met de auto gebracht en gehaald. Om te voorkomen dat kinderen steeds minder fietsen, is het belangrijk om op scholen aandacht te blijven besteden aan het fietsgebruik. Maar ook om ervoor te zorgen dat kinderen veilig kunnen blijven fietsen.
- Allochtonen: uit onderzoek is gebleken dat allochtonen minder fietsen dan autochtonen. Ook hier valt nog grote winst te behalen.

5. *Als u denkt dat het doelgroepenbeleid weinig effectief is, waar liggen dan mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren? Als u denkt dat het doelgroepenbeleid wel effectief is, weet u dan nog ander mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren?*

Er zijn zoveel maatregelen om het fietsbeleid te stimuleren dat dit een beetje een lastige vraag is. In het rapport 'Vaker op de fiets' staan diverse maatregelen genoemd, en ook via de website van fietsberaad is hier genoeg informatie over te vinden.

10.10. Interview met dhr. van Boggelen (Fietsberaad) 2 juni 2009

Een doelgroepenbeleid zou een goede verbetering of aanvulling kunnen zijn binnen het fietsbeleid. Op deze manier kijkt men niet direct naar verbeteringen in het fietsnetwerk maar naar specifieke maatregelen die passen bij de desbetreffende doelgroep.

Het doelgroepenbeleid moet zich richten op doelgroepen die naar voren komen uit de hogere beleidsdoelstellingen. Voorbeelden van deze beleidsdoelstellingen zijn een beter verblijfsklimaat of de bereikbaarheid van de binnenstad.

Vanuit de beleidsdoelstellingen van gemeenten moeten speerpunten naar voren komen waar de gemeente zich op kan focussen. Zo kan een gemeente zich bijvoorbeeld focussen op de verplaatsingen van stadswijken naar het stadscentrum.

Bij alle speerpunten moeten vervolgens de belangrijkste belemmeringen in beeld gebracht worden. De belemmeringen kunnen bestaan uit de zwakste schakels van de volgende drie elementen:

- Concurrentiepositie auto/fiets (reistijd, parkeerkosten, snelheid enz.)
- Persoonlijke kenmerken (leeftijd, lichamelijke conditie, etniciteit enz.)
- De fiets zelf (afstand, bagageruimte, weersomstandigheden, infrastructuur)

Vanuit de belemmeringen komt naar voren welke specifieke doelgroep benaderd moet worden en op welke belemmeringen. Hierbij kan ook gekeken worden waar mogelijke kansen liggen. Het opheffen, of verminderen, van sommige belemmeringen kan bijvoorbeeld zorgen voor slechts enkele extra fietsers of voor juist heel veel extra fietsers. Bij de belemmeringen moet verder gekeken worden dan alleen naar de fietsinfrastructuur en parkeerplaatsen.

In de laatste stap kunnen vervolgens de desbetreffende maatregelen genomen worden met betrekking tot de doelgroepen.

Een fietssnelweg is bijvoorbeeld slechts effectief voor afstanden tussen de 5 en 15 km. Dit is met name het woon-werkverkeer. Er moet echter wel rekening gehouden worden dat een fietssnelweg er anders uit moet komen te zien dan de autosnelweg. Aantrekkelijk is een belangrijk aspect van de fietsomgeving. Fietssnelwegen kunnen wel grote voordelen hebben wanneer belangrijke barrières worden opgeheven zoals kruisingen met kanalen, sporen, wegen enz. Deze barrières moeten goed aangepakt worden. Een fietssnelweg kan daarbij een paradepaardje worden voor gemeenten net als de fietssnelbinder in Nijmegen.

Kortom, het doelgroepenbeleid moet de volgende stappen doorlopen:

1. Beleidsdoelstelling van de gemeente;
2. Speerpunten binnen de beleidsdoelstelling;
3. Belemmeringen binnen de speerpunten;
4. Doelgroep bij desbetreffende belemmering;
5. Maatregelen bij desbetreffende doelgroep en belemmering.

Deze stappen kunnen weergegeven worden in verschillende schema's. Het 'huidige' schema is te uitgebreid en niet goed te gebruiken voor gemeenten. De verschillende schema's moeten aansluiten op de verschillende beleidsdoelstellingen van verschillende gemeenten.

10.11. Interview met mevr. Spapé (NHTV) 5 juni 2009

Een doelgroepenbeleid zou een goede verbetering of aanvulling kunnen zijn binnen het fietsbeleid. In het verleden is er niet voldoende gedaan aan het stimuleren van de fiets. Er is slechts gekeken naar de fietsinfrastructuur.

Het is op dit moment lastig om de modal split te veranderen met de huidige maatregelen. Er zijn vernieuwende maatregelen nodig zoals een doelgroepenbenadering.

Het is niet mogelijk om aan te geven welke doelgroepen van belang zijn en waar veel “te halen” valt wat betreft fietsgebruik. Dit is afhankelijk van de desbetreffende gemeente en haar beleidsdoelstellingen, zoals de verbetering van de veiligheid, gezondheid leefbaarheid enz.

Deze beleidsdoelstellingen komen voort uit de problemen die binnen een gemeente spelen. Met behulp van een inventarisatie van de problemen kan een beleidsdoelstelling geformuleerd worden. Uit deze doelstelling volgen de doelgroepen. Door te kijken welke doelgroepen oververtegenwoordigd zijn (bijvoorbeeld door te vergelijken met het gemiddelde doelgroepenaandeel binnen Nederlandse gemeenten) binnen bepaalde stadswijken, kan bekeken worden in welke wijken bepaalde oplossingen nodig of effectief zijn.

Deze oplossingsrichtingen zijn te vinden in het ‘stroomschema’. Volgens mevr. Ineke Spapé is de doelgroepenindeling op basis van herkomst, rit en bestemming logisch. De oplossingsrichtingen die bij de doelgroepen horen, moeten dusdanig geordend worden dat ze overeenkomen met de beleidsdoelstellingen. Op deze manier krijgt het doelgroepenbeleid meer structuur.

Kort samengevat moet het doelgroepenbeleid er als volgt uitzien:

- Inventarisatie problemen binnen de gemeente;
- Maken van de beleidsdoelstelling van de gemeente op basis van de probleeminventarisatie;
- Met behulp van het stroomschema kijken welke doelgroepen benaderd moeten worden en welke oplossingen daarbij gebruikt kunnen worden;

10.12. Interview met dhr. Ligtermoet (Ligtermoet & Partners) 9 juni 2009

In het verslag wordt gezegd dat infrastructuur aanbodgericht is en dat in de toekomst een vraag-gerichte benadering vereist is. Het is niet terecht om de infrastructuur aanbodgericht te noemen. De infrastructuur speelt in op de vraag van de mensen, namelijk fietsvoorzieningen. Op dit moment is de infrastructuur goed en fietsen er al veel mensen. Naast het beleid gericht op de infrastructuur kan promotie- en marketingbeleid gevoerd worden om bepaalde groepen mensen extra te stimuleren om de fiets te pakken. Op deze manier is een doelgroepenbeleid best interessant.

Het doelgroepenbeleid moet aangrijpingspunten hebben. De infrastructuur is slechts gericht op de rit zelf. De infrastructuur geeft niet aan welke mensen er over mogen fietsen, of welke afstanden afgelegd moeten worden. De infrastructuur is het eerste uitgangspunt van het fietsbeleid. Daarnaast kan promotie & marketing bij doelgroepen (die nu aan de herkomst kant staan) extra fietsgebruik stimuleren en ten slotte moeten bestemmingsorganisaties (zoals scholen, bedrijven, recreatie en winkels) bij het beleid betrokken worden. Deze bestemmingsorganisaties kunnen impulsen geven aan bepaalde doelgroepen.

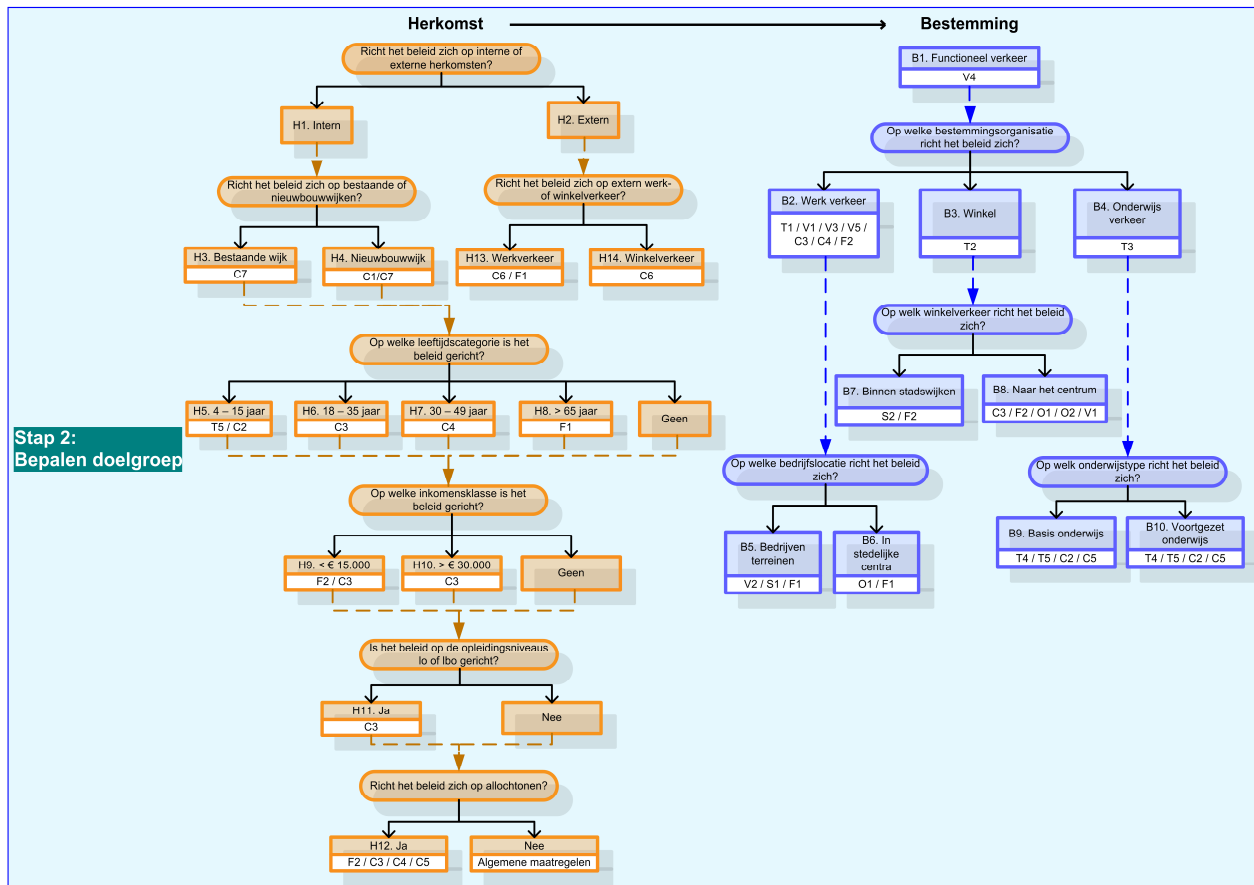
Het doelgroepenbeleid moet niet perse gericht zijn op groepen waar weinig gefietst wordt. Producten en diensten worden gemaakt voor mensen die dat willen. Het is dus maar de vraag of de doelgroepen die op dit moment niet fietsen hier wel interesse in hebben.

Het is daarnaast ook niet nodig om het doelgroepenbeleid af te stemmen op beleidsdoelstellingen. Ten eerste leidt het tot een te theoretisch verhaal. Daarnaast zijn de beleidsdoelstellingen vaak logisch en inherent. Een beleidsdoelstelling als 'verbeteren van de bereikbaarheid' is logisch. Het is een feit dat fietsen gunstig is voor de bereikbaarheid van een stad. Een beleidsdoelstelling als 'verbeteren van de gezondheid' is daarnaast geen echte doelstelling maar eerder een voordeel van het fietsen.

Ten slotte is het nog maar de vraag of de maatregelen, met betrekking tot bepaalde doelgroepen, daadwerkelijk effectief zijn. Tot nu toe is de enige effectieve maatregel het "leren fietsen" van allochtonen geweest.

10.13. Stappenschema doelgroepenbeleid

Stap 1: Beleidsdoelstelling van de gemeente	Doelstelling	Economie	Veiligheid	Maatschappelijke participatie	Gezondheid	Milieu
	Bijbehorende doelgroepen	H1, H2, B2, B8	H5, H8, B4	H4, H5, H8, H12	H8, H12, B2	H7, B2, B8



Stap 3: Bepalen oplossingsrichting	Toespitsing T1. Bedrijven bij de maatregel betrekken. T2. Winkeliers bij de maatregel betrekken. T3. Scholen bij de maatregel betrekken. T4. Maatregelen laten aansluiten bij de leeftijdscategorie. T5. Ouders bij de maatregel betrekken	Communicatie & informatie C1. Informatiepakketten voor nieuwkomers C2. Informatiepakketten voor ouders C3. Voordelen fiets duidelijk maken C4. Doorbreken gewoontes C5. Verkeerseducatie C6. Promotie ketenverplaatsingen C7. Algemene fietspromotie	Financieel / materieel F1. Elektrische fiets F2. Financiële/materiële steun Ontmoediging auto O1. Verhogen autoparkeerkosten O2. Verminderen autobereikbaarheid Structureel S1. Bedrijven op gunstige 'fietsligging' S2. Winkelcentra op buurniveau	Voorzieningen V1. Park & bike gebieden V2. Fietsnelwegen V3. Ov-fietsen V4. Goede fietsstallingen V5. Douches op bestemming
---	--	--	--	---

Toelichting

Stap I: Beleidsdoelstelling van de gemeente (optionele stap)
 Deze indeling geeft aan welke doelgroepen het best benaderd kunnen worden met betrekking tot bepaalde beleidsdoelstellingen. Indien de te benaderen doelgroep al bekend is, kan deze stap overgeslagen worden.

Stap II: Bepalen doelgroep
 Het schema kan doorlopen worden voor maatregelen met betrekking tot de herkomst of met maatregelen met betrekking tot de bestemmingen. Onder de verschillende doelgroepen worden de mogelijke bijbehorende maatregelen vermeld.

Stap III: Bepalen oplossingsrichting
 De verschillende maatregelen worden kort toegelicht in 'Toelichting oplossingsrichtingen doelgroepenbeleid'.



Figuur 13: Stappenschema doelgroepenbeleid

10.14. Toelichting oplossingsrichtingen doelgroepenbeleid

Toespitsing

- | | |
|---|---|
| T1. Bedrijven bij de maatregel betrekken | De doelgroep 'werkverkeer' kan het best benaderd worden door bedrijven. Bedrijven hebben de mogelijkheid het fietsen aantrekkelijk te maken door fietsvoorzieningen te realiseren en fietsen financieel aantrekkelijk te maken. |
| T2. Winkeliers bij de maatregel betrekken | Fietzers geven per winkelbezoek slechts de helft uit van wat automobilisten uitgeven, maar bezoeken de winkelcentra wel vaker. Fietzers creëren daarnaast ruimte voor bezoekers die wel met de auto komen.
Driekwart van de automobilisten die naar de stad gaat, gebruikt de auto vanwege de bagagecapaciteit. Door een goedkope thuisbezorgservice te realiseren zullen mensen eerder geneigd zijn met de fiets boodschappen te gaan doen. |
| T3. Scholen bij de maatregel betrekken | Het is belangrijk dat scholen de voordelen van de fiets inzien. Scholen kunnen in het onderwijs extra aandacht besteden aan het fietsen door middel van theoretische en praktische fietslessen en het instellen van fietscommissies. |
| T4. Maatregelen aansluiten bij de leeftijdscategorie | De doelgroep basisonderwijs heeft een andere benadering dan de groep voortgezet onderwijs. Kinderen van het basisonderwijs moeten les krijgen in het veilig naar school fietsen. Kinderen van het voortgezet onderwijs hebben meer aan verkeerseducatie in combinatie met de mp3 spelers, alcohol en groepsdruk. |
| T5. Ouders bij de maatregel betrekken | Ouders hebben een voorbeeldfunctie. Wanneer ouders laten zien dat fietsen 'goed' is zullen kinderen dit voorbeeld volgen. Daarnaast pakken kinderen op latere leeftijd eerder de fiets wanneer ze met de fiets zijn opgevoed.
Op scholen kunnen ouders betrokken worden bij speciale verkeersgroepen. Op deze manier kan men zelf wat doen aan de veiligheid omtrent scholen. |

Communicatie & informatie

- | | |
|---|--|
| C1. Informatiepakketten voor nieuwkomers | Nieuwe bewoners gaan op zoek naar de optimale route met het beste vervoermiddel om bepaalde bestemmingen te bereiken. Dit is een goed moment om deze groep te informeren, met behulp van informatiepakketten met fietskaarten en fietsrouteplanners, over de voordelen van de fiets, aantrekkelijke fietsroutes naar school, winkels, werk en andere voorzieningen binnen de gemeente. |
| C2. Informatiepakketten voor ouders | De gemeente kan, door middel van informatiepakketten, gezinnen laten inzien dat fietsen goed is voor kinderen. Daarnaast kunnen tips gegeven worden over hoe men kinderen het best kan leren fietsen. |
| C3. Voordelen fiets | De voordelen van de fiets, ten opzichte van de auto, zijn in elke |

duidelijk maken

gemeente anders. Zo kan fietsen bijvoorbeeld directer, sneller en goedkoper zijn. Deze kenmerken zijn voor elke gemeente te vinden in de Fietsbalansverkenner. Door in te spelen op deze voordelen kan men een positiever beeld van de fiets krijgen.

Het imago van de fiets ten opzichte van de auto is met name slecht bij mensen *tussen 18-35 jaar*, met een *laag of hoog inkomen*, met een *laag opleidingsniveau* en bij *allochtonen*. Bij de mensen met een *kan-toorbaan* is het imago van de fiets niet per definitie slecht, maar kan men inspelen op het feit dat bewegen goed is voor de gezondheid.

C4. Doorbreken gewoontes

Om gewoontegedrag te doorbreken moeten mensen kennis maken met de fiets, de fiets ervaren. Met speciale fietsacties zoals gemeentelijke fietsdagen en actieweken met een fietsbeloning kunnen mensen gestimuleerd worden te gaan fietsen en op deze manier zelf de voordelen van het fietsen ervaren.

C5. Verkeers- educatie

Bij kinderen *onder de 12 jaar* is het van belang dat ze goed en veilig leren fietsen. Kinderen die vroeg leren fietsen pakken op latere leeftijd vaker de fiets.

Veilig Verkeer Nederland (VVN) pleit voor structurele aandacht voor verkeerseducatie voor leerlingen *tussen de 12 en 16 jaar*. Bij deze groep kinderen moet extra aandacht besteed worden aan fietsen en de invloed van mp3 spelers, mobieltjes, alcohol, drugs enz. De praktijk fietslessen voor deze leeftijdscategorie moeten niet te belerend zijn maar juist interactief (bijvoorbeeld door middel van bandenplak wedstrijden of fietsestafettes).

Bij *allochtonen* kan de fietsvaardigheid met behulp van fietslessen verbeterd worden. De fietslessen moeten niet alleen gericht zijn op vrouwen maar ook op mannen en kinderen. Wanneer beide ouders van allochtone kinderen fietsen, zal de fiets eerder geaccepteerd worden door de kinderen.

C6. Promotie ketenverplaatsingen

Voor het externe verkeer kan ingespeeld worden op ketenverplaatsingen. Door mogelijke ketenverplaatsingen te promoten kan het autoverkeer afnemen. Hierbij kan aandacht besteed worden aan park & bike gebieden, ov-fietsen bij het station of het meenemen van de fiets in de trein enz.

C7. Algemene fietspromotie

Wanneer er geen specifieke doelgroep is, kan de fiets algemeen gepromoot worden. Hierbij moeten de voordelen van de fiets duidelijk gemaakt worden (zie C3). De boodschap kan overgebracht worden door middel van huis-aan-huisbladen.

Financieel / materieel

F1. Promotie en financiële steun e-bike

De elektrische fiets geeft trapondersteuning tijdens het fietsen. Deze fiets biedt met name een uitkomst voor oudere mensen en werknemers die lange afstanden fietsen.

F2. Financiële/

Afhankelijk van de doelgroep kan een financiële of materiële steun het

materiële steun

fietsen extra stimuleren. Bij *allochtonen* heeft een materiële steun meer effect dan een financiële steun. Voor consumenten zijn met name fietsmiles een goed initiatief. Daarnaast kunnen prijzen verloot worden of bijvoorbeeld fietstassen uitgedeeld worden.

Mensen met een *laag inkomen* hebben baat bij goedkope fietsen. Er kan gedacht worden aan het verkopen van in beslag genomen fietsen. Voor *werknemers* zijn zowel financiële als materiële maatregelen een optie. Hierbij kan gedacht worden aan het ter beschikking stellen van een fiets, het schenken van een fiets of het vergoeden van fietskosten zoals het onderhoud van fietskleding of voor de gemaakte kilometers.

Ontmoediging auto

O1. Verhogen parkeerkosten

Een verhoging van de parkeerkosten verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Dit maakt het fietsen aantrekkelijker.

O2. Verminderen autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid kan verminderd worden door bijvoorbeeld auto-luwe zones te creëren of eenrichtingsstraten aan te leggen. Dit verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en maakt fietsen aantrekkelijker.

Structureel

S1. Bedrijven op gunstige fietsligging

De woon-werkafstand is de laatste jaren toegenomen. Dit maakt het voor werknemers lastiger om met de fiets naar het werk te gaan. Door bedrijven een gunstigere fietsligging te geven, wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

S2. Winkelcentra op buurtniveau

Schaalvergroting van winkels, zoals grote makro's aan de randen van de stad, komt het fietsgebruik niet ten goede. Door winkels op buurtniveau te realiseren blijven afstanden fietsbaar.

Voorzieningen

V1. Park & bike gebieden

Park & bike gebieden kunnen de bereikbaarheidsproblemen van steden verminderen. Er zijn echter wel een aantal voorwaarden waaraan voldaan moet worden. De meeste kans van slagen is er wanneer de potentiële bestemmingen maximaal 2,5 á 3 km van het P+B-terrein liggen en er veel werkgelegenheid is binnen een straal van 3 km. Daarnaast is het belangrijk dat de P+B locaties bewaakt zijn.

V2. Fietssnelwegen

Op fietssnelwegen heeft men geen last van kruisingen en altijd voorrang wat de fietssnelweg erg veilig maakt en veel tijdswinst oplevert.

V3. Ov-fietsen

De ov-fiets biedt reizigers de mogelijkheid hun natransport met de fiets af te leggen. Op deze manier heeft de reiziger veel vrijheid. Bedrijven kunnen hier bijvoorbeeld op inspelen door werknemers gratis gebruik te laten maken van de ov-fietsen.

- V4. Fietsenstallingen** Volgens de Fietzersbond is veiligheid de belangrijkste eis van een fietsenstalling. Daarnaast moet er genoeg capaciteit zijn voor alle fietsen. Bij het realiseren van goede fietsenstallingen kan gebruik gemaakt worden van de Leidraad fietsparkeren.
- V5. Douches op bestemming** Met behulp van douches kan men na een lange fietsrit toch nog fris aan de dag beginnen.

10.15. Doelgroepen op basis van herkomst

Intern of extern verkeer

Het externe verkeer wordt hier gedefinieerd als het verkeer dat een afstand langer dan 7,5 km moet overbruggen. Deze 7,5 km is voortgekomen uit een studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit¹. Volgens het KiM zijn afstanden tot 7,5 km goed met de fiets af te leggen (zie bijlage 17).

Afstanden tot en met 15 km zijn echter met behulp van een e-bike en een goede non-stop fietsverbinding goed met de fiets af te leggen. Deze langere afstanden worden waarschijnlijk wel alleen gefietst naar bestemmingen waar men lange tijd verblijft (zoals het werk). Men gaat niet snel boodschappen met de fiets doen wanneer de fietstocht bijna net zo lang duurt als het doen van inkopen.

Het externe verkeer moet op een andere manier benaderd worden dan het interne verkeer. Het externe verkeer is met name winkelverkeer en werkverkeer. Voor het onderwijs zijn de afstanden over het algemeen korter dan 7,5 km. Voor het externe verkeer kan ingespeeld worden op ketenverplaatsingen. Door mogelijke ketenverplaatsingen te promoten kan het autoverkeer afnemen. Mogelijke ketenverplaatsingen zijn park & bike gebieden, ov-fietsen bij het station en het meenemen van de fiets in de trein.

Voor het interne verkeer is een specifiekere benadering nodig waarbij wordt ingegaan op de tijd dat men in de gemeente woont en een aantal persoonskenmerken zoals de leeftijd, het inkomen, de etniciteit en het onderwijsniveau.

Nieuwe inwoners of bestaande inwoners

Nieuwe bewoners moeten op zoek naar de beste route en het beste vervoersmiddel om naar bijvoorbeeld het werk, de school of de winkel te gaan. Dit is een goed moment om de groep te informeren, met behulp van informatiepakketten met fietskaarten en fietsrouteplanners, over de voordelen van fietsen en aantrekkelijke fietsroutes naar school, winkels, werk en andere voorzieningen binnen de gemeente². De fietsrouteplanner van deur-tot-deur is op dit moment alleen geschikt voor de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland. Hier is nog enige aanvulling vereist.

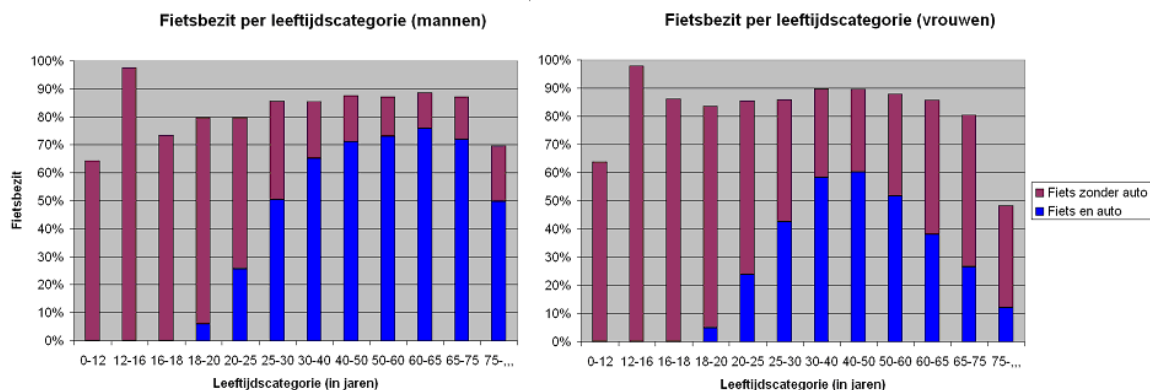
Leeftijdscategorie

Volgens de tabel uit bijlage 16 is 81,9% van alle mensen (mannen en vrouwen) in Nederland in het bezit van een fiets. De groep mensen die makkelijk kan overstappen van de auto naar de fiets, is de groep die in het bezit is van zowel een auto als een fiets.

In de twee onderstaande grafieken is het fietsbezit (in combinatie met het autobezit) weergegeven. Uit de grafiek is af te lezen dat bij de mannelijke bevolking boven de 25 jaar, meer dan de helft van de bevolking in het bezit is van een auto en een fiets. Bij de vrouwen is dit het geval tussen de 30 en 60 jaar.

¹ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

² Gemeenteraad Slotervaart: *Plan van aanpak. Stimuleren fietsgebruik in Slotervaart*, 2008



Figuur 14: Fietsbezit per leeftijdscategorie (mannen en vrouwen)

Kinderen

Het is van groot belang dat de fiets van jongs af aan een belangrijk vervoermiddel is. Het is niet alleen belangrijk om de automobilisten te laten overstappen van de auto naar de fiets, maar het is misschien wel nog belangrijker om kinderen van jongs af aan goed en veilig te leren fietsen. Volgens mevr. Olde Kalter en dhr. ter Avest is gebleken dat kinderen die opgroeien met de fiets, daar later ook meer gebruik van maken.

Op dit moment wordt ongeveer 1 op de 6 kinderen tussen de 4 en 12 jaar (basisschool) met de auto gebracht¹. De belangrijkste redenen voor deze vervoerswijze zijn de ligging van de school (te ver weg) en de verkeersveiligheid van de route naar school.

De C.R.O.W. heeft in de ontwerpwijzer fietsverkeer een aantal eisen opgesteld waar men rekening mee moet houden. Op deze manier kan de veiligheid met betrekking tot het overige verkeer verbeterd worden. De veiligheid van de fietsers zelf is te verbeteren door goede educatie zoals fietslessen op basisscholen.

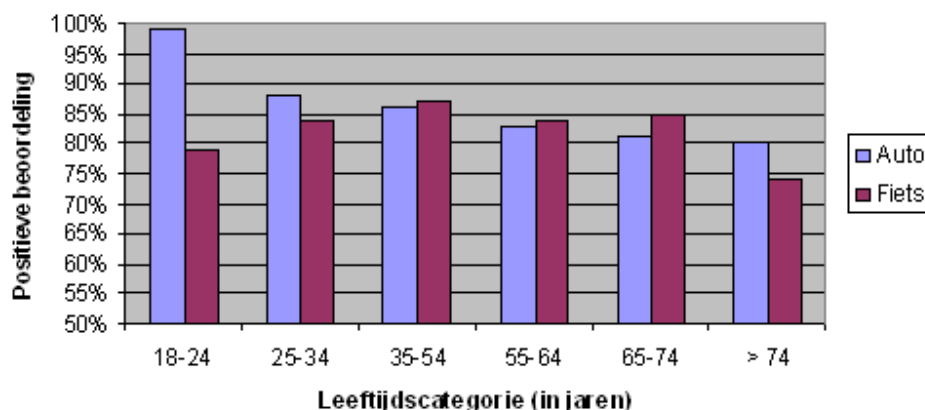
Volgens dhr. ter Avest moeten de ouders aangesproken worden op het brengen en halen van de kinderen met behulp van de auto. Wanneer ouders de kinderen opvoeden met de fiets als vervoermiddel zal het kind later waarschijnlijk vaker voor de fiets kiezen. Gezinnen met kinderen moeten gestimuleerd worden de kinderen op te voeden met de fiets als vervoermiddel. De gemeente kan, door middel van informatiepakketten, de gezinnen laten inzien dat fietsen goed is voor de kinderen.

30 – 49 jaar

Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit² wordt de helft van de korte autoverplaatsingen gemaakt door personen in de leeftijdscategorie 30 tot 49 jaar. Hiervan is minimaal 32% een potentiële fietsverplaatsing. Het autogebruik in deze groep is grotendeels gewoontegedrag. Om het gewoontegedrag te doorbreken is het van belang deze mensen kennis te laten maken met de fiets zodat ze zelf de voordelen van de fiets kunnen ervaren. Door middel van speciale fietsacties, zoals gemeentelijke fietsdagen, zal geprobeerd kunnen worden deze gewoonte te doorbreken. De vraag is echter of men graag over zou willen stappen van de auto naar de fiets. Dit heeft te maken met het imago van de fiets en dat van de auto. In de volgende grafiek is het percentage weergegeven dat positief oordeelt over de auto en de fiets in combinatie met de leeftijd.

¹ Houwem, Goossen & Veling: *Reisgedrag kinderen basisschool*, 2003

² Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007



Figuur 15: Percentage positieve beoordeling vervoermiddel per leeftijdsklasse¹

18-35 jaar

In de grafiek is te zien dat men op jonge leeftijd (tot 34 jaar) een positiever beeld heeft van de auto dan van de fiets. In het fietsbeleid kan men de voordelen van de fiets duidelijk maken om het imago van de fiets te verbeteren bij mensen op jonge leeftijd.

Ouder dan 75 jaar

Ten slotte is in figuur 15 en tabel 22 (bijlage 16) te zien dat zowel het fietsbezit als de positieve beoordeling van de fiets enorm afnemen na 75 jaar. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat de fiets aangedreven wordt door spierkracht van de fietser. Een oplossing is de e-bike. Deze elektronische fiets maakt het voor ouderen tot op hogere leeftijd aantrekkelijk om te fietsen. Door promotie van en met financiële hulp kan de e-bike het fietsgebruik bij ouderen verbeteren. Daarnaast vinden ouderen de fiets vaak een minder veilig vervoermiddel. Met behulp van informatiedagen, zoals in Amersfoort en Maarn², kan men tips krijgen over veilig en comfortabel fietsen.

Inkomensklasse

Naar mate het inkomen stijgt, neemt het autobezit toe (zie tabel 19). Deze toename kan verklaard worden doordat de auto beter te betalen is voor mensen met een hoger inkomen.

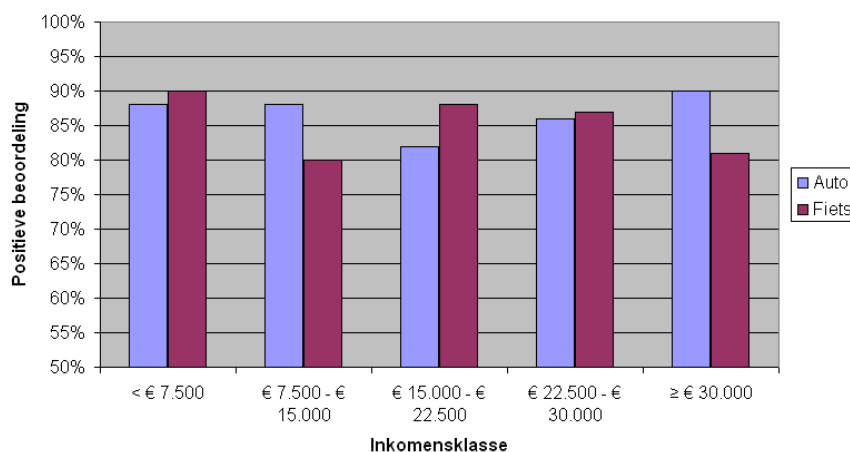
¹ Harms: *Overwegend onderweg*, 2008

² Fietsberaad: *Fietsinformatiedagen voor senioren*, 2009

	Alleen auto	Auto en fiets en overig	Auto en overig	Alleen Motorrijwiel	Motorrijwiel en overig	Alleen Brom- of snorfiets	Brom- of snorfiets en overig	Fiets en overig	Geen of overig vervoermiddel	Totaal
	%									
Jonger dan 12 jaar	-	-	-	-	-	-	-	64,2	35,8	100,0
Geen eigen inkomen	1,0	13,4	0,1	0,0	0,1	0,3	3,2	75,4	6,6	100,0
Minder dan 7 500 EUR	2,4	25,7	0,1	0,0	0,6	0,6	3,7	57,9	9,0	100,0
7 500 tot 15 000 EUR	5,3	42,2	0,6	0,0	0,4	0,5	2,1	36,3	12,7	100,0
15 000 tot 22 500 EUR	6,1	60,9	0,5	0,1	0,7	0,2	1,5	25,9	4,2	100,0
22 500 tot 30 000 EUR	5,9	70,2	0,3	0,0	1,2	0,2	0,9	19,3	2,0	100,0
30 000 EUR of meer	4,7	79,0	0,4	0,0	1,0	0,0	0,4	13,3	1,2	100,0
Totaal	4,0	40,8	0,4	0,0	0,5	0,3	1,6	41,1	11,3	100,0

Tabel 19: Vervoermiddelenbezit per inkomensklasse¹

In het fietsbezit is er over het algemeen weinig verschil tussen de personen met verschillende inkomens. In bijna elke groep heeft 80% of meer een eigen fiets. Van de groep met een inkomen tussen de € 7.500 en € 15.000 heeft echter 12,7% geen eigen vervoermiddel. Bij deze groep kan een financiële of materiële steun de hulp bieden.



Figuur 16: Percentage positieve beoordeling vervoermiddel per inkomensklasse²

In het bovenstaande figuur wordt het imago van de fiets en de auto uitgedrukt in een percentage van mensen die de vervoermiddelen positief beoordelen. De groep met een inkomen tussen de € 7.500 en € 15.000 en de groep met een inkomen hoger dan € 30.000 vinden de fiets minder aantrekkelijk. Bij beide groepen zouden de voordelen van de fiets duidelijk gemaakt moeten worden om het imago van de fiets te verbeteren.

Opleidingsniveau

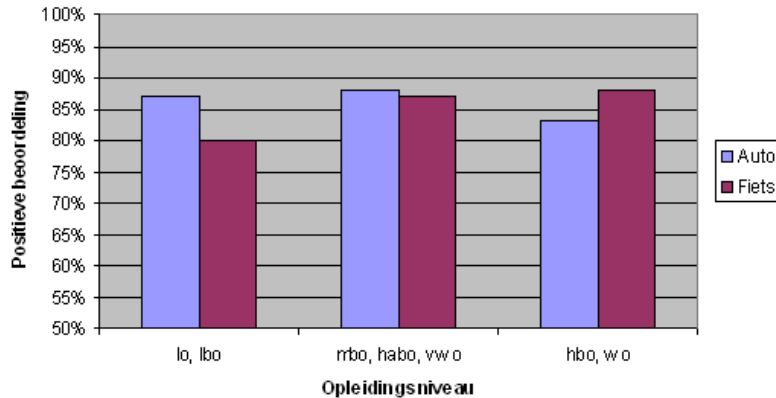
Volgens het Kennis Instituut voor Mobiliteit³ maken lager opgeleiden de minste korte autoverplaatsingen per persoon. Dit heeft vermoedelijk te maken met een lager autobezit in deze groep. De hoger opgeleiden zijn daarnaast steeds minder korte autoritten gaan maken. Dit wordt niet di-

¹ Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

² Harms: *Overwegend onderweg*, 2008

³ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

rect veroorzaakt door een verplaatsing van vervoermiddelengebruik, maar ook doordat de woon-werkafstand de laatste jaren is gestegen.



Figuur 17: Percentage positieve beoordeling vervoermiddel per opleidingsniveau¹

Het beeld dat de mensen van de auto en de fiets hebben, verschilt per opleidingsniveau. In de bovenstaande grafiek is het percentage aangegeven dat positief oordeelt over de auto en de fiets per opleidingsniveau. In de grafiek is te zien dat hoger opgeleiden een positiever beeld van de fiets hebben dan van de auto. De lager opgeleiden hebben echter een positiever beeld van de auto dan van de fiets. In het fietsbeleid kan ingespeeld worden op het imago van de fiets en de auto bij lager opgeleiden. Dit kan door de voordelen van de fiets duidelijk te maken.

Etniciteit

Het fietsbezit van autochtonen en allochtonen is in de tabel hieronder weergegeven. Het is duidelijk dat allochtonen minder fietsen ter beschikking hebben dan autochtonen.

	Allochtonen				Autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
Fietsbezit	73%	73%	76%	73%	97%

Tabel 20: Fietsbezit op basis van etniciteit²

Het autobezit van allochtonen is daarnaast ook relatief lager dan dat van autochtonen. Een hoger fietsgebruik van de allochtonen leidt daarom niet direct tot een lager autogebruik van allochtonen. De verwachting is echter wel dat het autogebruik van allochtonen in de toekomst zal stijgen. Het stimuleren van het fietsverkeer onder allochtonen kan in de toekomst veel korte autoritten schelen.

In de onderstaande tabel is het vervoermiddelgebruik weergegeven van mensen met een verschillende culturele achtergrond. Het is duidelijk dat het aantal fietsverplaatsingen bij de allochtonen lager is dan bij de autochtonen. Het openbaar vervoer daarentegen wordt veel meer gebruikt door allochtonen dan door autochtonen. Van de allochtonen wordt met name bij de Turken de auto veel gebruikt.

¹ Harms: *Overwegend onderweg*, 2008

² Boggelen & Harms: *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*, 2006

	Auto	OV	Motor	Fiets	Lopend	Totaal
Turken	64%	11%	1%	9%	15%	100%
Marokkanen	51%	16%	1%	11%	22%	100%
Surinamers	50%	21%	1%	13%	16%	100%
Antillianen	43%	25%	1%	15%	16%	100%
Autochtonen	55%	9%	1%	27%	8%	100%

Tabel 21: Percentage vervoermiddelengebruik op basis van etniciteit¹

In een uitgave van Fietsberaad² worden er een aantal redenen genoemd voor dit lage fietsgebruik. Deze zijn:

- De gewoonte: in het land van herkomst wordt de fiets als vervoersmiddel nauwelijks gebruikt.
- Het imago: fiets heeft weinig status (poor-man-vehicle).
- Onvoldoende kennis van de mogelijkheden: men is niet op de hoogte van de voordelen van de fiets.
- Fietsvaardigheid: door onvoldoende ervaring voelt men zich onvoldoende vaardig en vindt men het een onveilig vervoermiddel.
- Fietsbeschikbaarheid: men beschikt niet over een fiets.
- Aanwezige alternatieven: met name openbaar vervoer en lopen.

Deze redenen hebben met name te maken met de cultuur van de allochtonen, men is er niet mee opgegroeid. De gewoonte, het imago en onvoldoende kennis kunnen aangepakt worden met behulp van goede communicatie en informatie, de fietsvaardigheid met behulp van fietslessen en de fietsbeschikbaarheid door middel van materiële hulp. De fietslessen moeten hierbij niet alleen gericht zijn op vrouwen (zoals in het huidige beleid) maar ook op mannen en kinderen. Wanneer beide ouders van allochtone kinderen fietsen, zal de fiets eerder geaccepteerd worden door de kinderen.

Financiële hulp zal waarschijnlijk geen directe verbetering van het fietsgebruik onder allochtonen veroorzaken. Volgens van Boggelen & Harms³ leidt een verbetering van de sociaal-economische situatie naar verwachting vooral tot minder verplaatsingen te voet en een hoger autogebruik.

¹ Harms: *Overwegend onderweg*, 2008

² van Beek, Hoogeland, Kats & Broer: *Allochtonen in het fietsbeleid*, 2007

³ Boggelen & Harms: *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*, 2006

10.16. Vervoermiddelenbezit per leeftijdsklasse en geslacht

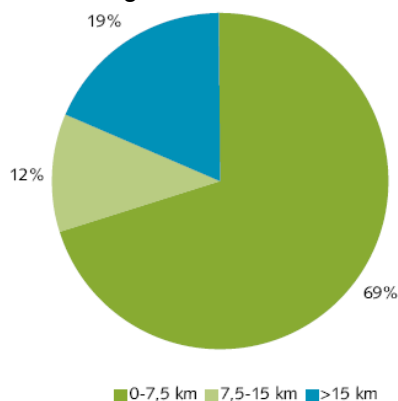
	Alleen auto	Auto en fiets en overig	Auto en overig	Alleen Motorrij wiel	Motorrij wiel en overig	Alleen Brom- of snorfiets	Brom- of snorfiets en overig	Fiets en overig	Geen of overig vervoer-middel	Totaal
Mannen										
	%									
0 tot 12 jaar	-	-	-	-	-	-	-	64,4	35,6	100,0
12 tot 16 jaar	-	-	-	-	-	-	-	97,6	2,4	100,0
16 tot 18 jaar	-	-	-	-	-	1,8	19,3	73,4	5,4	100,0
18 tot 20 jaar	1,6	5,9	0,0	0,0	0,3	2,0	10,2	73,9	6,1	100,0
20 tot 25 jaar	6,6	25,6	0,3	0,3	1,0	0,6	2,7	54,2	8,6	100,0
25 tot 30 jaar	7,0	50,5	0,4	0,0	1,4	0,2	1,3	35,1	4,2	100,0
30 tot 40 jaar	7,1	65,2	0,4	0,0	1,8	0,2	1,4	20,3	3,6	100,0
40 tot 50 jaar	6,1	71,2	0,7	0,1	1,6	0,1	0,9	16,4	2,8	100,0
50 tot 60 jaar	7,8	73,0	0,8	0,1	1,0	0,1	0,7	14,2	2,2	100,0
60 tot 65 jaar	6,6	75,8	0,6	0,0	0,5	0,2	0,9	12,8	2,6	100,0
65 tot 75 jaar	5,6	72,0	0,5	0,1	0,0	0,2	1,0	15,1	5,4	100,0
75 jaar of ouder	11,3	49,7	1,5	0,0	0,0	0,2	1,2	20,0	16,1	100,0
Totaal	5,3	47,9	0,5	0,1	0,8	0,3	1,7	34,5	9,1	100,0
Vrouwen										
	%									
0 tot 12 jaar	-	-	-	-	-	-	-	63,9	36,1	100,0
12 tot 16 jaar	-	-	-	-	-	-	-	97,9	2,1	100,0
16 tot 18 jaar	-	-	-	-	-	1,1	8,9	86,2	3,8	100,0
18 tot 20 jaar	0,5	5,0	0,1	0,0	0,0	1,2	5,7	78,7	8,7	100,0
20 tot 25 jaar	2,0	23,8	0,2	0,1	0,5	0,7	3,0	61,8	8,0	100,0
25 tot 30 jaar	4,2	42,5	0,1	0,0	0,4	0,0	1,7	43,4	7,8	100,0
30 tot 40 jaar	2,9	58,4	0,1	0,0	0,5	0,1	1,2	31,3	5,5	100,0
40 tot 50 jaar	3,8	60,3	0,2	0,0	0,4	0,2	1,2	29,2	4,7	100,0
50 tot 60 jaar	4,1	51,7	0,3	0,0	0,1	0,2	1,6	36,2	5,7	100,0
60 tot 65 jaar	3,7	38,1	0,4	0,0	0,0	0,6	2,0	47,6	7,6	100,0
65 tot 75 jaar	3,3	26,6	0,5	0,0	0,1	0,7	1,2	53,9	13,7	100,0
75 jaar of ouder	6,0	12,2	0,8	0,0	0,0	0,4	0,5	36,1	44,1	100,0
Totaal	2,9	33,9	0,2	0,0	0,2	0,3	1,4	47,5	13,5	100,0
Mannen en Vrouwen	4,0	40,8	0,4	0,0	0,5	0,3	1,6	41,1	11,3	100,0

Tabel 22: Vervoermiddelenbezit per leeftijdsklasse en geslacht¹

¹ Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

10.17. Ritafstand¹

Er moet gekeken worden naar afstanden waar winst te halen valt met betrekking tot het verhogen van het fietsgebruik. Zo is fietsen over het algemeen alleen geschikt voor relatief korte afstanden. In het figuur hieronder is te zien dat, van alle verplaatsingen in Nederland, 69% over een afstand tot 7,5 km gebeuren en 81% van alle ritten over een afstand tot 15 km gebeuren.



Figuur 18: Verdeling korte verplaatsingen naar afstandsklasse

Van het aantal korte verplaatsingen wordt het merendeel met de auto of de fiets gemaakt. In de tabel hieronder is een overzicht te zien van het aantal verplaatsingen naar vervoerswijze en afstandsklasse.

Vervoerswijze	0 – 7.5 km	7.5 – 15 km	> 15 km
Auto	36%	74%	80%
Fiets	35%	14%	3%
Openbaar vervoer	2%	8%	14%
Overig	28%	4%	3%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 23: Overzicht vervoerswijze per afstandsklasse

Aangezien er in Nederland veel korte ritten worden gemaakt, waarvan een groot deel (36%) met de auto, is het de moeite waard autogebruik op de korte afstanden te verminderen.

Dhr. ter Avest is echter van mening dat de fiets ook op langere afstanden (tot 15 km) wel kan concurreren met de auto. Door middel van non-stop fietssnelwegen en het gebruik van e-bikes kan men op de fiets in korte tijd, op een gezonde manier, langere afstanden overbruggen. Deze lange afstanden worden waarschijnlijk alleen afgelegd door woon-werkverkeer. De fietssnelwegen moeten daarom afgestemd worden op de locaties van bedrijven. De afstanden langer dan 15 km zullen niet of weinig gefietst worden (met uitzondering van tourtochten). Voor deze lange afstanden kan ingespeeld worden op ketenverplaatsingen. Park & Bike plaatsen en ov-fietsen op stations kunnen hier bij helpen.

¹ Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

10.18. Doelgroepen op basis van bestemming

Van en naar het werk

Van alle verplaatsingen heeft 22,4% met het werk te maken. De vervoerswijze die daarbij met name wordt gebruikt is de auto. Ongeveer 55% van de verplaatsingen wordt met de auto gedaan en 24% van de verplaatsingen met de fiets¹.

Een belangrijke factor in de vervoermiddelenkeuze is de ligging van de werklocatie. In het doelgroepenbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten werklocaties, namelijk op bedrijventerreinen en in stedelijke centra. De mogelijke maatregelen met betrekking tot de werklocaties worden allereerst behandeld. Daarna worden een aantal algemene maatregelen besproken met betrekking tot de stimulering van de fiets in het woon-werkverkeer.

Werklocatie op bedrijventerreinen

Vele bedrijventerreinen liggen aan de snelweg om een goede bereikbaarheid te creëren, maar zijn daardoor met de fiets vaak slecht bereikbaar.

Zoals eerder al verteld is het zinvol om mensen, voor werkgerelateerde ritten, te stimuleren, door middel van een e-bike en fietssnelwegen, afstanden te fietsen die korter zijn dan 15 km. Het is van belang de bedrijven langs de fietssnelweg in te laten zien dat er hierdoor minder autoparkeerplaatsen nodig zijn en de werknemers meer bewegen en daardoor gemiddeld minder ziekte-dagen opnemen.

Volgens het Kennis Instituut voor Mobiliteit² zijn werknemers steeds minder korte autoritten gaan maken. Dit wordt niet direct veroorzaakt door een verplaatsing van vervoermiddelengebruik maar ook doordat de woon-werkafstand de laatste jaren is gestegen. Door nieuwe bedrijven een gunstige 'fietsligging' te geven kan het fietsgebruik gestimuleerd worden.

Werklocatie in binnenstedelijke centra

Net als bij de bedrijventerreinen is het ook voor bedrijven in binnenstedelijke centra mogelijk om het fietsgebruik op de lange afstand te stimuleren. De fietssnelweg zal echter geen optie zijn aangezien fietsers op een fietssnelweg geen hinder mogen ondervinden van kruisend verkeer. In een binnenstad is het bijna onmogelijk om een fietssnelweg aan te leggen die geen andere wegen kruist zonder gebruik te maken van tunnels en bruggen. Deze tunnels zijn echter een grote kostenpost waardoor de haalbaarheid beperkt wordt. Om de grote fietsafstanden toch te stimuleren kan gebruik gemaakt worden van de e-bike. Met behulp van promotie en financiële steun kan het gebruik van de e-bike vergroot worden.

Naast het stimuleren van het fietsen over grotere afstanden kan gekozen worden voor een ontmoedigingsbeleid van het autogebruik op kleine afstanden. Bedrijven kunnen met hun parkeerbeleid een minimale afstand instellen om (gratis) te mogen parkeren. Werknemers die binnen deze afstand wonen moeten dan betalen voor de parkeerplaats. Voor bedrijven is dit gunstig aangezien het bedrijf dan minder parkeerplaatsen nodig heeft.

Algemeen

Voor de lange afstanden naar het werk kan gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer. De verplaatsing met het openbaar vervoer bestaat uit voortransport, het openbaar vervoer en natransport. Uit het onderzoek van Olde Kalter is gebleken dat met name in het natransport weinig gebruik gemaakt wordt van de fiets. Er zijn relatief weinig reizigers die beschikken over een fiets

¹ Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

² Olde Kalter: *Vaker op de fiets? Effect van overheidsmaatregelen*, 2007

op het aankomststation. In het fietsbeleid kan hier op ingespeeld kunnen worden met behulp van ov-fietsen en park&bike gebieden. Er zijn echter wel een aantal voorwaarden¹ waaraan voldaan moet worden. De meeste kans van slagen is er wanneer de potentiële bestemmingen maximaal 2,5 a 3 km van het P+B-terrein liggen, er geen of weinig ontsluitend openbaar vervoer aanwezig is, er veel werkgelegenheid is binnen een straal van 3 km en op locaties die bewaakt zijn.

Bij veel mensen is het gebruik van een bepaald vervoermiddel naar het werk toe een gewoonte. Om het gewoontegedrag te doorbreken moeten deze mensen kennis maken met de fiets om de voordelen van de fiets zelf te ervaren.

In het fietsplan 'trappen naar de baas' worden fietsstimulerende maatregelen voor werknemers genoemd. Met het fietsplan biedt de werkgever zijn werknemers financiële en materiële hulp met betrekking tot een fiets. Zo kan korting op een nieuwe fiets, een fiets van de zaak of gratis reparaties voor mensen van belang zijn bij de keuze van een vervoermiddel.

Het opleidingsniveau van mensen kan typerend zijn voor bepaalde bedrijven. Zo hebben mensen die fabriekswerk doen vaak een minder hoog opleidingsniveau dan mensen die bijvoorbeeld voor ingenieursbureaus werken. Het beeld dat de mensen van de auto en de fiets hebben, verschilt per opleidingsniveau. Hoger opgeleiden hebben over het algemeen een positiever beeld van de fiets dan van de auto. De lager opgeleiden hebben echter een positiever beeld van de auto. Het fietsbeleid hoeft zich daarom niet te richten op het verbeteren van het imago van de fiets bij bedrijven met hoger opgeleiden.

Werknemers met een kantoorbaan zitten grote delen van de dag. Wanneer deze mensen hun reis met de auto afleggen zitten ze de hele dag. Dit is slecht voor de gezondheid. Met behulp van campagnes en communicatie kunnen deze mensen inzicht krijgen in het nut van fietsen en gestimuleerd worden vaker de fiets te gebruiken.

Winkel

Van alle ritten is 26,5% gerelateerd aan het winkelen. De ritten met betrekking tot het winkelen kunnen globaal ingedeeld worden in het winkelverkeer met betrekking tot winkelcentra in het stadscentrum en met winkelcentra in de woonwijken. Van het winkelverkeer is 33% autoverkeer en 28% fietsverkeer². Ondanks dat deze groep de meeste ritten voor haar rekening neemt, zorgt deze groep niet voor de meeste files. Het winkelverkeer wordt beter verdeeld over de dagen en tijden. Het winkelverkeer richting het centrum vindt met name plaats op zaterdagen.

Deze groep mensen kan gestimuleerd worden met de fiets te gaan door het instellen van bijvoorbeeld fietsmiles. Hierbij wordt er een chip in de fiets geplaatst. Elke keer als men in het centrum komt word je geregistreerd en krijg je spaarpunten. Deze financiële prikkel is door Fietsberaad bedacht en wordt door de Nederlanders als goed idee gezien. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld prijzen verloot worden en fietstassen uitgedeeld worden. Deze fietstassen kunnen een goed idee zijn aangezien driekwart van de autorijders aangeeft de auto naar het stadscentrum te gebruiken vanwege de bagagecapaciteit en 55% van de mensen geeft aan in de auto te stappen bij slecht weer³.

Naast de fietstassen kan het bagageprobleem ook opgelost worden met een bezorgservice. Op dit moment worden voor grote inkopen, zoals banken e.d., al thuisbezorgservices geregeld. Door een goedkope thuisbezorgservice te realiseren zullen mensen eerder geneigd zijn met de fiets boodschappen te gaan doen.

¹ Fietsberaad: *Park and Bike biedt kansen*, 2007

² Projectteam MON: *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007. Tabellenboek*, 2008

³ Blauw research: *Uit de auto, op de fiets! – eindrapportage onderzoek Marktgericht Fietsbeleid*, 2009

Wanneer de stadswijken dicht bij het stadscentrum liggen kan de communicatie van het fietsbeleid met de bewoners zich richten op de snelheid waarmee men op de plek van bestemming is. Wanneer de stadswijken verder van het stadscentrum liggen moet het fietsbeleid met name benadrukken dat fietsen goed is voor de gezondheid en goed voor de portemonnee. Met behulp van huis-aan-huisreclame kan het fietsen naar winkels onder de aandacht gebracht worden. Hierbij kunnen kaartjes gemaakt worden met belangrijke fietsroutes naar het centrum en fietsenstallingen, kortingen in winkels gegeven worden, voordelen van de fiets weergegeven worden zoals de kostenbesparing wanneer men zou fietsen en de tijdsbesparing van het parkeren van de auto.

Door de parkeerkosten van de auto te verhogen wordt fietsen nog aantrekkelijker. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de auto verminderd worden door bepaalde autoluwe zones te creëren. Op deze manier zal de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren.

Er moeten goede stallingsvoorzieningen zijn. Deze moeten genoeg plek bieden, gratis zijn, mogelijkheden bieden om de fiets aan vast te maken om de diefstal tegen te gaan en daarnaast dichtbij de winkel-bestemming te stallen zijn. Daarnaast verkleinen park&bike gebieden de fietsafstand naar het centrum. Dit is met name voor het externe verkeer van belang. Park & bike gebieden kunnen de bereikbaarheidsproblemen van steden verminderen.

Volgens dhr. ter Avest is de schaalvergroting van winkels, zoals grote makro's aan de randen van de stad, funest voor het fietsgebruik. De winkels moeten op buurtniveau blijven. Zo is er in Amsterdam en Londen om de 500 meter een buurtwinkel te vinden waardoor de afstanden lopend en met de fiets goed af te leggen zijn.

Onderwijs

Van alle ritten is 10,3% gerelateerd aan onderwijs. In het onderwijs kan onderscheid gemaakt worden tussen drie verschillende soorten onderwijs: het basisonderwijs, het middelbaar onderwijs en het hoger beroepsonderwijs.

Basis onderwijs

Zoals eerder al verteld werd is het van groot belang dat kinderen op jonge leeftijd leren fietsen. Op dit moment wordt ongeveer 1 op de 6 kinderen op de basisschool meestal met de auto gebracht¹. De belangrijkste redenen voor deze vervoerswijze zijn de ligging van de school (te ver weg) en de verkeersveiligheid van de route naar school.

Deze verkeersveiligheid heeft te maken met de fietsers zelf en met het overige verkeer. De C.R.O.W. heeft in de ontwerpwijzer fietsverkeer een aantal eisen opgesteld waar men rekening mee moet houden. Op deze manier kan de veiligheid met betrekking tot het overige verkeer verbeterd worden. De veiligheid van de fietsers zelf is te verbeteren door goede educatie zoals fietslessen op basisscholen. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld fietsvlaggetjes uitgedeeld worden om de zichtbaarheid van de kinderen te verbeteren.

Het is niet alleen belangrijk om de kinderen te benaderen maar ook de ouders kunnen aangesproken worden op het brengen en halen van de kinderen met behulp van de auto. Wanneer ouders de kinderen opvoeden met de fiets als vervoermiddel zal het kind later waarschijnlijk vaker voor de fiets kiezen. Door middel van nieuwsbrieven e.d. moeten ouders actief geïnformeerd worden over de vervoerskeuze en reisgedrag.

¹ Houwem, Goossen & Veling: *Reisgedrag kinderen basisschool*, 2003

Daarnaast kunnen de ouders betrokken worden bij het verkeersbeleid rondom de scholen. Door bepaalde verkeersgroepen op te richten op scholen kunnen ouders verkeersonveilige situaties doorgeven, extra veiligheidsmaatregelen treffen en educatie geven.

Voortgezet onderwijs

Naast een opvoeding met de fiets is het belangrijk dat kinderen bij de vervolgopleiding blijven fietsen. Dit kan door goede fietsvoorzieningen te regelen zoals fietsenstallingen vlak bij de ingang. Voor de mensen die met de auto komen kan een ontmoedigingsbeleid gevoerd worden.

Daarnaast is het van belang dat de leerlingen informatie krijgen om veilig te blijven fietsen. Volgens de Fietzersbond¹ verandert er veel voor leerlingen die naar de middelbare school gaan. Ze leren kennis maken met alcohol en drugs, mobieltjes en mp3 spelers, langere en nieuwe fietsroutes. Daarnaast worden de verkeerssituaties complexer, de intensiteit van het verkeer groter en de rijsnelheid van het verkeer hoger. Deze aspecten maken het de verkeerssituatie minder veilig en ontmoedigen het fietsgebruik.

Net als bij het basisonderwijs kan ook bij het voortgezet onderwijs de hulp van de ouders gebruikt worden. Met behulp van informatiepakketten kan duidelijk gemaakt worden dat het van belang is om kinderen op te voeden met de fiets als vervoermiddel.

Veel ongevallen worden veroorzaakt doordat jongeren fietsen volgens het 'economische principe'. Ze willen zo min mogelijk energie verspillen en remmen daardoor zo min mogelijk, fietsen door rood, snijden bochten af enz. Tweederde van de fietsongevallen onder de 16 jaar wordt veroorzaakt doordat deze jongeren 'stoer' gedrag willen vertonen en hun fietsbeheersing uittesten. De fietslessen bij het voortgezet onderwijs moeten anders in elkaar gezet worden dan die van het basisonderwijs. De opdrachten moeten niet te simpel zijn, maar gericht zijn op 'stoere' uitdagingen. Het fietsbeleid moet toegespitst worden op de specifieke leeftijdscategorie.

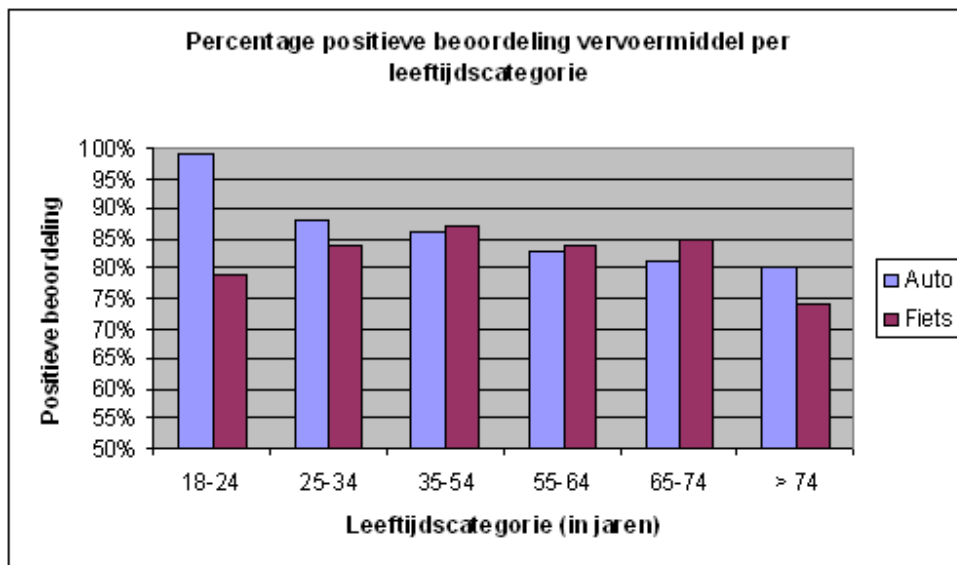
Door aandacht te geven aan het verkeerde en goede fietsgedrag tijdens bepaalde lessen op deze scholen kan de fietsveiligheid verbeterd worden en het fietsverkeer gestimuleerd worden. Veilig Verkeer Nederland (VVN) pleit voor structurele aandacht voor verkeerseducatie voor leerlingen tussen de 12 en 16 jaar. Deze lessen moeten echter niet te belerend zijn maar juist interactief (door middel van wedstrijden bandenplakken, slalommen, fietsestafettes enz.). Op de site van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is een Toolkit Permanente Verkeerseducatie te vinden met educatiemateriaal voor kinderen tussen de 0 en de 16 jaar. Op deze manier wordt de school ingeschakeld als hulp om kinderen te stimuleren de fiets te gebruiken.

Hoger onderwijs

Onder het hoger onderwijs worden de universiteiten en hoge scholen verstaan. De leeftijdscategorie op het hoger onderwijs ligt voornamelijk tussen de 18 en 24 jaar. Tussen de 20 en 24 jaar is bijna 80% in het bezit van een rijbewijs². Daarnaast wordt de auto op die leeftijd positiever beoordeeld dan de fiets (zie figuur 19).

¹ Bot & Goedhart: *Voortgezet fietsen. Help leerlingen veilig op weg*, 2007

² Harms: *Overwegend onderweg. De leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders*, 2008



Figuur 19 : Percentage positieve beoordeling vervoermiddel per leeftijdscategorie

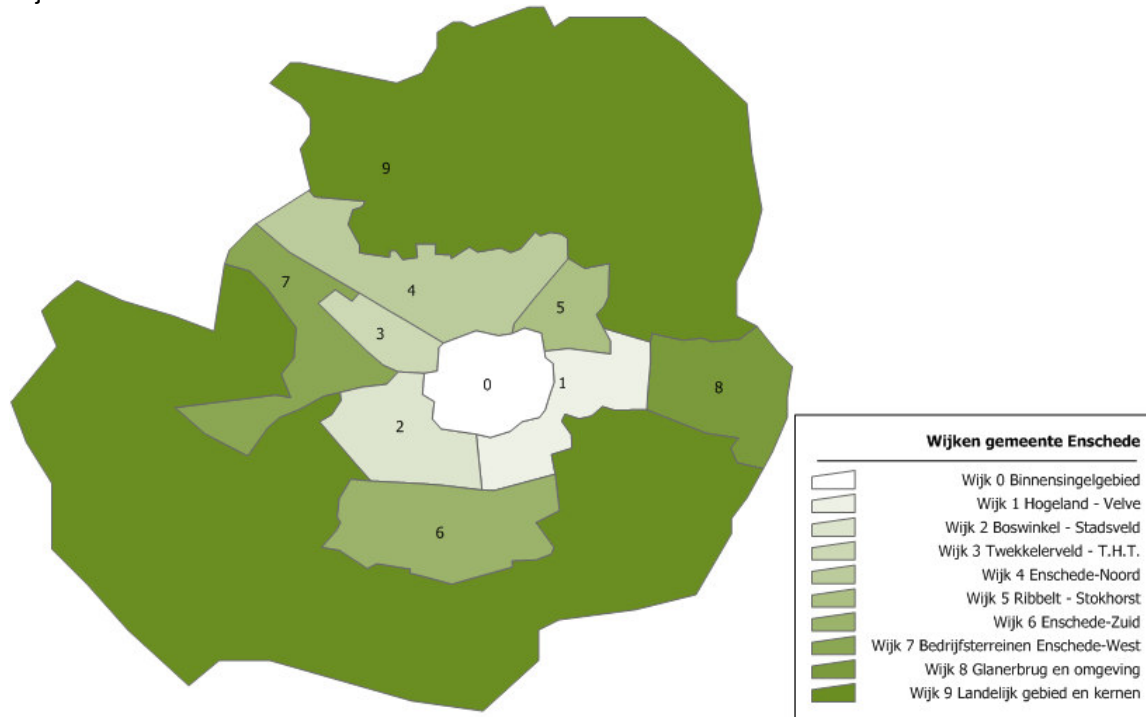
In de tabel en grafiek is de zien dat men op jonge leeftijd (tot 34 jaar) een positiever beeld heeft van de auto dan van de fiets. In het fietsbeleid zou men kunnen sturen op het verbeteren van het imago van de fiets bij mensen op jonge leeftijd. Hoger opgeleiden hebben echter wel een positiever beeld van de fiets dan van de auto. Daarnaast fietsen studenten al veel. Volgens Harms¹ maken scholieren 0,09 autoverplaatsingen per persoon per dag en 1,20 fietsverplaatsingen per persoon per dag. Deze groep heeft het niet nodig extra gestimuleerd te worden, zo lang het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen maar genoeg capaciteit en kwaliteit bieden.

Op het hoger onderwijs reizen studenten en leerlingen vaker met het openbaar vervoer en hebben dus veel te maken met ketenverplaatsingen. Goede fietsenstallingen bij stations zijn daarom van groot belang.

¹ Harms: *Overwegend onderweg. De leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders*, 2008

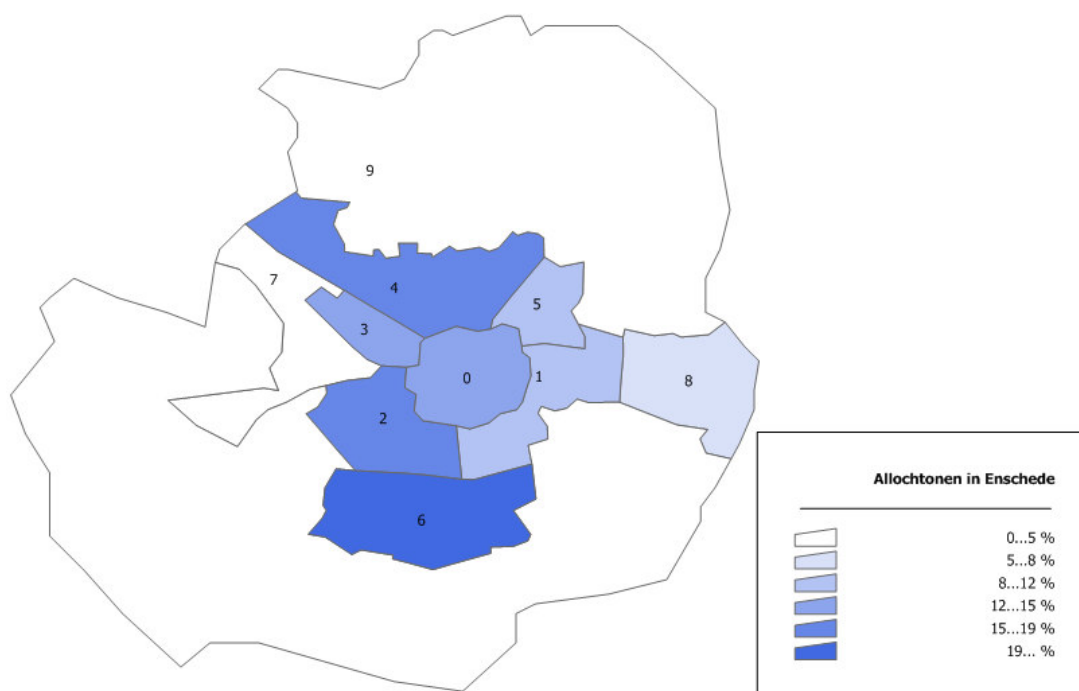
10.19. GIS analyse gemeente Enschede

In de onderstaande afbeelding is de gemeente Enschede verdeeld in een aantal verschillende wijken.



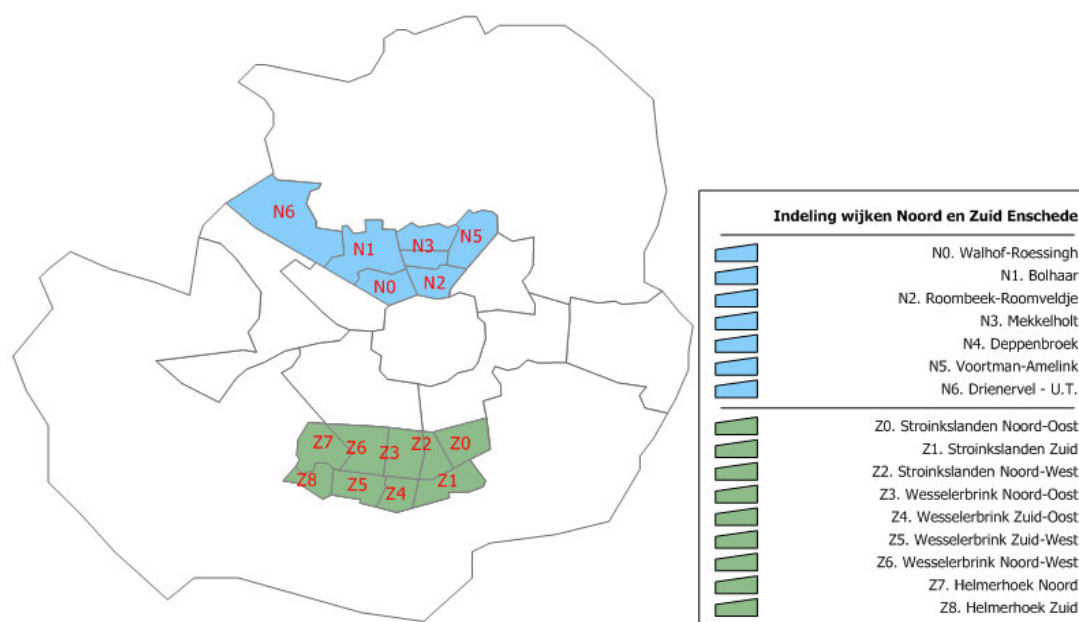
Figuur 20: Grove wijkindeling gemeente Enschede

Met behulp van kerncijfers van wijken en buurten van 2008 van het CBS kan per wijk aangegeven worden hoeveel procent allochtoon is. In de onderstaande afbeelding is te zien dat in de wijken Enschede-Noord, Boswinkel-Stadsveld en Enschede-Zuid met name veel niet westerse allochtonen wonen.



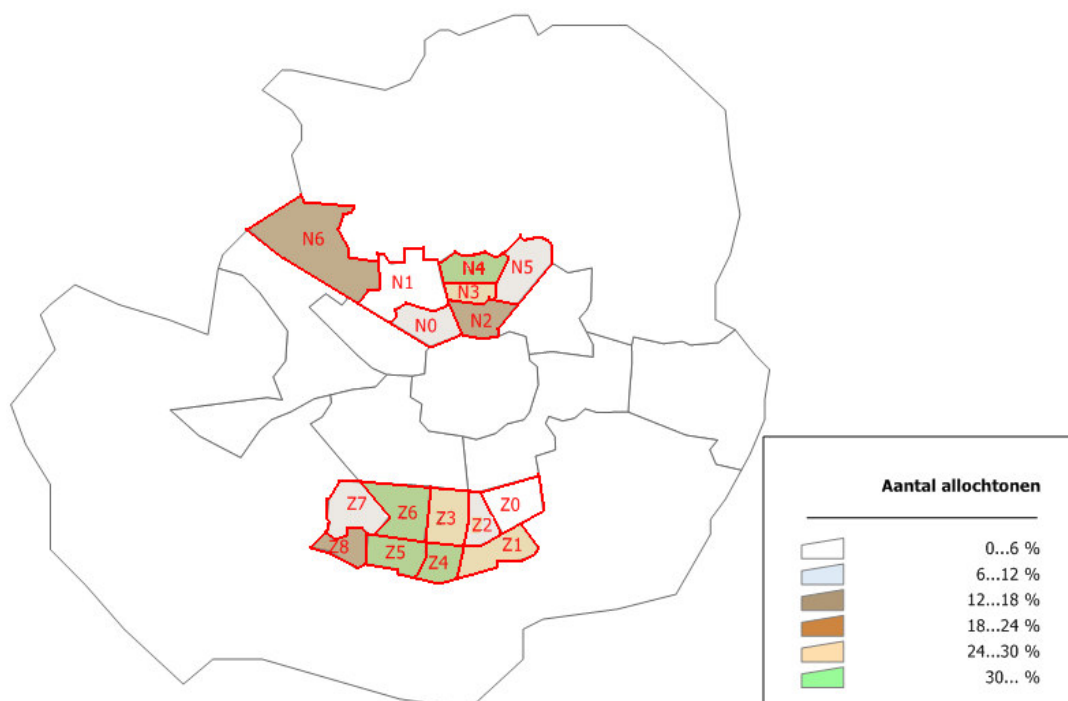
Figuur 21: Percentage niet westerse allochtonen per wijk in de gemeente Enschede

Nu bekend is dat in Enschede-Noord, Boswinkel-Stadsveld en Enschede-Zuid de meeste allochtonen wonen kunnen de specifieke maatregelen in deze wijken worden toegepast. Deze wijken zijn echter nog redelijk globaal. De wijken kunnen verder onderverdeeld worden in aparte wijken. Dit is in onderstaande afbeelding gedaan voor de wijken Enschede-Noord en Enschede-Zuid.



Figuur 22: Fijne wijkindeling gemeente Enschede

Het aandeel allochtonen in deze wijken kan net als voor de gemeente Enschede op een zelfde manier worden weergegeven. In de onderstaande afbeelding is per deelwijk aangegeven waar de meeste allochtonen wonen.



Figuur 23: Percentage allochtonen per wijk in de gemeente Enschede

In de afbeelding is te zien dat met name in de deelwijken van de Wesselerbrink (Zuid-Oost, Zuid-West en Noord-West) en Deppenbroek veel allochtonen wonen. De doelgroep-specifieke maatregelen zullen hier waarschijnlijk het meeste effect hebben.