

CE

**Oplossingen voor
milieu, economie
en technologie**

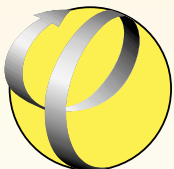
Oude Delft 180
2611 HH Delft
tel: 015 2 150 150
fax: 015 2 150 151
e-mail: ce@ce.nl
website: www.ce.n

Fietsbeleid beloond

Rapport

Delft, November 2000

Opgesteld door : ir. J. Vermeulen
 ir. B. Kampman
 ir. P. Janse



Colofon

Bibliotheekgegevens rapport:
Vermeulen, ir. J., B. Kampman, P. Janse
Fietsbeleid beloond
Delft : CE, 2000

Trefwoorden:
Fietsverkeer / Mobiliteit / Gemeenten / Overheidsbeleid / Ruimtelijke orde-
ning / Gedragsbeïnvloeding / Kwaliteitsonderzoek / Meetmethoden / Prijs
(beloning) /

Dit rapport kost f 25,00 (€ 11,34) (exclusief verzendkosten).
Publicatienummer: 00.4721.27

Verspreiding van CE-publicaties gebeurt door:
CE
Oude Delft 180
2611 HH Delft
tel: 015-2150 150
fax: 015- 2150 151
e-mail: publicaties@ce.nl

Opdrachtgever: Novem
Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider ir. J.L.
Vermeulen

© copyright, CE, Delft

CE ***oplossingen voor milieu, economie en technologie***

CE is een onafhankelijke onderzoeks- en adviesbureau, gespecialiseerd in het ontwikkelen van structurele, innovatieve oplossingen van milieuvraagstukken. Kenmerken van CE-oplossingen zijn: beleidsmatig haalbaar, technisch onderbouwd, economisch verstandig maar ook maatschappelijk rechtvaardig.

Het CE is onderverdeeld in vijf secties die zich richten op de volgende werkteerijnen:

- (milieu)economie
- verkeer & vervoer
- materialen
- energie
- industrie

Van elk van deze secties is een publicatielijst beschikbaar. Geïnteresseerden kunnen deze opvragen bij CE. Daarnaast verschijnt er tweemaal per jaar een nieuwsbrief met daarin een overzicht van de actuele projecten. U kunt zich hierop zonder kosten abonneren (tel: 015-2150150). De meest actuele informatie van CE is te vinden op de website: www.ce.nl

Inhoud

Samenvatting	1
1 Algemene inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doelstelling	5
1.3 Afbakening	6
1.4 Aanpak en leeswijzer	6
2 Voordelen van het fietsen	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Fietsen en economie	7
2.3 Fietsen en milieu	7
2.4 Fietsen en verkeersveiligheid	8
2.5 Fietsen en gezondheid	9
2.6 Fietsen en leefbaarheid	9
3 Potentie van fietsbeleid	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Gedrag en motieven	11
3.3 Combinatie fietsen en openbaar vervoer	13
3.4 Verschillen in gemeentelijk fietsbeleid: succes- en faalfactoren	13
3.5 Effecten van beleidsverschillen	15
3.6 Effecten van substitutie van 10% van korte autoritten door de fiets	16
4 Mogelijkheden van een bonussysteem	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Elementen van een bonussysteem	19
4.2.1 Beoordeling	20
4.2.2 Kwalificatie	23
4.2.3 Bonus	24
4.3 Haalbaarheid van een bonussysteem	25
4.3.1 Ervaringen met bonussystemen	25
4.3.2 Aansluiting op bestaande praktijk	26
4.3.3 Draagvlak voor een bonussysteem	28
4.4 Uitvoering van een bonussysteem	29
5 Beloning van fietsbeleid: de volgende fase	31
6 Conclusies en aanbevelingen	33
Bronnen	35

Samenvatting

Inleiding

Korte afstanden leggen we allemaal regelmatig af: we gaan naar de supermarkt of het winkelcentrum, de sport- of muziekvereniging, naar school met de kinderen, naar het station om met de trein verder te reizen, en vaak is ook het werk dichtbij huis. Voor deze korte verplaatsingen gebruiken we vaak de fiets of de auto. Ten opzichte van de auto biedt de fiets voordelen op het gebied van:

- directe kosten: een fietskilometer is goedkoper dan een autokilometer
- emissies: fietsen veroorzaakt geen uitstoot van schadelijke stoffen
- energiegebruik: fietsen verbruikt geen fossiele energiebronnen
- veiligheid: fietsers veroorzaken minder doden en gewonden dan auto's
- gezondheid: fietsen verbetert de lichaamsconditie
- leefbaarheid: een fietser produceert nauwelijks geluid, neemt weinig ruimte in beslag en veroorzaakt nagenoeg geen gevoel van verkeersonveiligheid
- bereikbaarheid: fietsen leidt niet tot congestie
- versterking van de vervoersfunctie van het OV door aanvulling van de verplaatsingsketen van deur tot deur.

Fietsbeleid wordt voornamelijk door gemeenten uitgevoerd. Niet alle gemeenten zijn echter even ambitieus in hun fietsbeleid. De rijksoverheid zou gemeenten kunnen prikkelen tot het voeren van een goed fietsbeleid. Een manier om dit te doen is door middel van een bonus. NOVEM heeft CE gevraagd een verkennende studie uit te voeren naar opzet, potentie en haalbaarheid van een bonussysteem. Met de uitkomsten van deze verkenning kan vervolgens bekeken worden of en hoe een verdere concretisering van een bonussysteem in het fietsbeleid wenselijk is.

Potentie van fietsbeleid

De belangrijkste kansen voor de fiets liggen op de korte verplaatsingsafstanden. Toch wordt ook hier vaak de auto gebruikt. Redenen hiervoor zijn vooral gewoonte en gemak. Om de concurrentiepositie van de fiets te verbeteren is een integrale aanpak nodig waarin ruimtelijke ordening een belangrijke rol speelt. Uit de verschillen in gemeentelijke fietsbeleid van de afgelopen 15 jaar is een aantal succesfactoren naar voren gekomen. De belangrijkste zijn:

- Een duidelijke beleidskeuze voor de fiets, in combinatie met het ontmoedigen van het autogebruik
- Consistentie in het fietsbeleid en goede communicatie van dit beleid
- Voortdurende aandacht in het mobiliteitsbeleid voor de fiets
- Het creëren en handhaven van draagvlak voor het fietsbeleid

De effecten van goed fietsbeleid uiten zich in een toename van 5 tot 10 % van het fietsaandeel in de korte verplaatsingen in 10 jaar. Over de mate waarin deze toename leidt tot een afname van de (groei van) het aandeel autoverplaatsingen zijn weinig gegevens bekend. Toch is hier een aanzien-

lijk maatschappelijk voordeel te behalen: de vervanging van één op de tien korte autoritten korter dan 7,5 km levert een besparing van directe kosten en externe kosten door milieuvervuiling van ca f 300 miljoen per jaar.

Stimulans nodig

De verwachting is dat een verschuiving van auto- naar fietsgebruik, en daarmee een structurele besparing, is te realiseren. Deze verwachting is gebaseerd op de grote verschillen in het fietsgebruik in gemeenten met een actief fietsbeleid en gemeenten zonder zo'n beleid. Er is echter wel een algemene stimulans nodig om de succesfactoren voor 'een goed fietsbeleid' in het gemeentelijk beleid in brede zin te integreren. Wij denken dat een algemene stimulans die gekoppeld is aan het doel effectief kan zijn. Deze stimulans zou kunnen worden gegeven met een bonussysteem.

Vormgeving van een bonussysteem

Beoordeling

Bij de beoordeling van gemeentelijk fietsbeleid kan worden gekozen voor beoordeling op input (kwaliteit fietsroutes, verkeerslichtenregime etc) of op output (daadwerkelijke vergroting van het fietsaandeel of afname van auto-aandeel). Het voordeel van beoordelen op output is de resultaatgerichtheid. Een nadeel is vaak de lastige meetbaarheid van dit resultaat. Beoordelen op input heeft als voordeel dat de meetbaarheid in het algemeen redelijk is. Een nadeel is het uitblijven van een beeld van de concurrentieverhouding tussen de fiets en de auto, deze komt alleen in het daadwerkelijke gebruik tot uiting. Daarnaast, of in aanvulling hierop, kan bij de beoordeling ook worden gekozen beleid of beleidsplannen te beschouwen. Met dit laatste kunnen goede plannen ondersteund worden. Ook kunnen pogingen om het fietsgebruik via andere inspanningen zoals voorlichting te vergroten gewaardeerd worden. Tot slot kan in de beoordeling rekening worden gehouden met specifieke omstandigheden die het fietsgebruik beïnvloeden zoals demografie en geografie van de gemeente.

Kwalificatie

De kwalificatie van gemeenten zou kunnen plaatsvinden door middel van het opstellen van een ranglijst op basis van een score. Een andere mogelijkheid is het stellen van een norm waaraan minimaal moet worden voldaan. Tenslotte kan ook gekozen worden een jury de kwalificatie te laten uitvoeren. Aan elk van deze mogelijkheden zijn voor- en nadelen verbonden. Een beoordeling door een jury lijkt het best een kwalificatie 'op maat' te kunnen opleveren doordat bijvoorbeeld specifieke omstandigheden eenvoudiger kunnen worden meegewogen.

Bonus

Het doel van de bonus is gemeenten te belonen voor een goed fietsbeleid. De bonus dient dan ook een duidelijke stimulans te geven aan gemeenten hun fietsbeleid te verbeteren. Een goede mogelijkheid is de bonus te laten bestaan uit een geldbedrag dat afhankelijk is van het inwonertal van de gemeente.



Haalbaarheid van een bonussysteem

Bestaande ervaringen

De ervaring met bonussystemen in het verkeersbeleid is beperkt. In de jaren '80 is een bonussysteem toegepast in het kader van de "Actie -25%", die als doel had het aantal verkeersslachtoffers met een kwart te reduceren. Aan deze actie was zowel een startpremie als een resultaatpremie verbonden. De startpremie leidde tot massale deelname van gemeenten aan de actie. De resultaatpremie zorgde voor een bewustzijn van de problematiek en extra middelen voor gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Zo hebben vele gemeenten voor het eerst een verkeersveiligheidsplan opgesteld.

Aansluiting op bestaande praktijk

Wat betreft de aansluiting op de bestaande financieringsstructuur van het fietsbeleid heeft deze verkennende studie nog geen compleet beeld opgeleverd. In eerste instantie lijkt een bonussysteem voor het fietsbeleid niet in lijn te zijn met de decentralisatie van de financiële middelen naar de gemeenten. Wel correspondeert een bonussysteem met de decentralisatie van de verantwoordelijkheid en de uitvoering van het beleid naar de lokale overheden. In een eventueel vervolg zal met betrokken partijen de inpassing van een bonussysteem besproken dienen te worden.

Een bonussysteem voor fietsbeleid zou goed aansluiten bij het bestaande initiatief "Fietsbalans" van de Fietzersbond. Dit project voert in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een benchmarking uit van gemeentelijk fietsbeleid. Met name de beoordelingsmethodiek, waarin een combinatie van input, output en beleidsfactoren wordt meegenomen, kan waardevolle informatie geven en als uitgangspunt dienen voor de opzet van een bonussysteem.

Draagvlak voor een bonussysteem

Het draagvlak voor een bonussysteem zal mede afhankelijk zijn van de keuze in hoeverre ook autoremmende maatregelen zullen worden beoordeeld. Hoewel steeds meer gemeenten voor de stadscentra een restrictief autobeleid voeren, lijkt het draagvlak voor een dergelijk accent in de beoordeling bij veel gemeenten niet groot. Het draagvlak bij de nationale overheid komt voort uit het streven de aandacht voor de fiets niet te laten verslappen na het aflopen van het Masterplan Fiets in 1997. Voor de rijksoverheid biedt een bonussysteem de mogelijkheid doelstellingen op rijksniveau, waarvoor gemeentelijk beleid relevant is, op te pakken zonder dat er inhoudelijke bemoeienis hoeft plaats te vinden.

Beloning van fietsbeleid: de volgende fase

In aansluiting op deze inventariserende studie wordt aanbevolen een gedetailleerde studie uit te voeren naar de haalbaarheid van een bonussysteem. Als onderdeel van die studie zou een workshop met alle betrokken partijen kunnen zorgen voor de nadere afstemming van het bonussysteem en vergroting van het draagvlak. Onderwerpen die in deze studie aan bod kunnen komen zijn:

- Leren van het project "Fietsbalans"
- Nadere vaststelling van de doelstellingen van een bonussysteem
- Onderzoek naar de praktische haalbaarheid en voor- en nadelen van verschillende beoordelingscriteria
- Inpassing in het huidige financieringskader



1 Algemene inleiding

1.1 Aanleiding

Korte afstanden leggen we allemaal regelmatig af: we gaan naar de supermarkt of het winkelcentrum, de sport- of muziekvereniging, naar school met de kinderen, naar het station om met de trein verder te reizen, en vaak is ook het werk dichtbij huis. Hiervoor pakken we de fiets of gaan we lopen, en ook de auto wordt nog al eens gebruikt voor deze korte ritten. De keuze om de fiets te nemen of de auto hangt af van afwegingen zoals gemak, snelheid en kosten, en in veel gevallen misschien gewoonte.

Ten opzichte van de auto biedt de fiets voordelen op het gebied van:

- leefbaarheid
- veiligheid
- gezondheid
- emissies
- energiegebruik
- bereikbaarheid

Ook versterkt de fiets de vervoersfunctie van het OV doordat het de verplaatsingsketen aanvult van deur tot deur.

Vanwege deze voordelen wil de overheid het fietsgebruik bij de korte verplaatsingen stimuleren. In het verleden heeft de rijksoverheid hiertoe onder andere het Masterplan Fiets in het leven geroepen. Uit de resultaten van dit project is onder andere gebleken dat voor het stimuleren van het fietsgebruik een integraal beleid nodig is waarbij ruimtelijke ordening, infrastructuur, voorzieningen en verkeersregulering op elkaar worden afgestemd.

Doordat in 1996 de uitvoering en financiering van dit integrale beleid grotendeels in handen van de locale overheden is gekomen, is de invloed van de rijksoverheid op het fietsbeleid verkleind. Ondertussen blijken tussen gemeenten grote verschillen in het gevoerde fietsbeleid te bestaan. De ene gemeente is daarbij ambitieuzer dan de andere. Mede als gevolg hiervan varieert het fietsgebruik van gemeente tot gemeente sterk.

Om de minder voortvarende gemeenten te bewegen meer van het fietsbeleid te maken, leven er bij NOVEM ideeën ten aanzien van de mogelijkheden voor een actievere rol van de rijksoverheid bij het lokale fietsbeleid. Een van de mogelijkheden waarop de rijksoverheid meer invloed zou kunnen uitoefenen is het toekennen van bonussen aan gemeenten die een succesvol fietsbeleid voeren. NOVEM heeft CE gevraagd een verkennende studie uit te voeren naar de opzet, potentie en haalbaarheid van een dergelijk bonussysteem. Met de uitkomsten van deze verkenning kan vervolgens bekeken worden of en hoe een verdere concretisering van een bonussysteem wenselijk is.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze verkennende studie is tweeledig:

- 1 Het eerste doel is te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een bonussysteem op te zetten dat gemeenten stimuleert tot het voeren van een beleid dat het gebruik van de fiets doet toenemen ten koste van het

autogebruik. De bonus bestaat hierbij uit een geldbedrag. Het onderzoek spitst zich toe op de volgende punten:

- De voordelen van het fietsen
 - De potentie van de fiets ter vervanging van de auto
 - De mogelijkheden voor een bonussysteem ten aanzien van:
 - Ontwerp
 - Haalbaarheid
 - Uitvoering
- 2 Het tweede doel van dit project is te schetsen op welke wijze een verdere concretisering van een bonussysteem zou kunnen plaatsvinden.

Benadrukt wordt dat het hier een verkennende studie betreft. Er worden daarom nog geen keuzes gemaakt omtrent de uiteindelijke vormgeving of haalbaarheid van een bonussysteem. Deze studie wil vooral bijdragen aan het prikkelen van de gedachten.

1.3 Afbakening

In deze studie beperken wij ons tot het fietsen. Lopen is ook een vorm van langzaam verkeer die grote voordelen met zich mee brengt, maar concurreert in het algemeen nauwelijks met de auto wanneer er enige afstand moet worden overbrugd. Het gemeentelijke beleid ten opzichte van voetgangers beperkt zich in de praktijk dan ook tot het verbeteren van de leefbaarheid door bijvoorbeeld de inrichting van voetgangerszones in stadscentra en winkelgebieden.

1.4 Aanpak en leeswijzer

Deze studie heeft een oriënterend karakter. In de aanpak hebben wij daarom allereerst een inventarisatie gemaakt van de functie van het fietsen. In deze inventarisatie zijn de verkeersbijdrage van het fietsen, de kosten en baten kort samengevat¹. Hierover kunt u in hoofdstuk 2 lezen.

Op basis van het aandeel van de fiets in de korte verplaatsingen en de lokale verschillen in dit aandeel en het onderliggende fietsbeleid, is een ruwe inschatting gemaakt van de potentie van het fietsen om de autoverplaatsingen te vervangen. In hoofdstuk 3 wordt deze inschatting onderbouwd.

Hoofdstuk 4 behandelt de kern van deze oriënterende studie: een beschouwing van de mogelijkheden een bonussysteem op te zetten dat een goed gemeentelijke fietsbeleid kan stimuleren. Op basis van voornamelijk interviews met deskundigen is een indruk verkregen van de mogelijkheden tot het opzetten van een dergelijk bonussysteem.

In hoofdstuk 5 wordt een schets gemaakt van de vervolgfase naar een verdere concretisering van een bonussysteem.

De bevindingen van deze studie zijn samengevat in hoofdstuk 6. Daarbij hebben deze bevindingen ook de functie aanknopingspunten te bieden voor de verdere gedachteontwikkeling over, en uitwerking van het concept van een bonussysteem.

¹ Van deze inventarisatie is eerder een aparte notitie verschenen: Energiebesparing in het vervoer over korte afstanden; De functie van langzaam verkeer en gevolgen van ruimtelijke ordening. CE. Delft. April 2000.



2 Voordelen van het fietsen

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk belichten we de voordelen van het fietsen vanuit verschillende invalshoeken, vaak in vergelijking met de auto. De aandachtsgebieden zijn: economie, milieu, veiligheid, gezondheid en leefbaarheid.

2.2 Fietsen en economie

Een direct in het oog springend voordeel van de fiets ten opzichte van de auto zijn de veel lagere kosten; een fiets kost ongeveer 15 ct/km [Fietzersbond, 2000], tegen 60-80 ct/km voor een middenklasse auto [ANWB, 2000]. Als mensen al een fiets of auto hebben aangeschaft zijn de kosten per extra verreden kilometer (de variabele kosten) aanzienlijk lager, omstreeks 5,5 ct/km voor de fiets en 30 ct/km voor de auto.

Ook de infrastructuur en voorzieningen voor parkeren en stallen zijn aanzienlijk goedkoper voor de fiets dan voor de auto. Een kilometer autoweg is al gauw 10 tot 20 keer duurder dan een zelfde afstand fietspad voor dezelfde vervoerscapaciteit [I-ce, 2000]. Een parkeerplaats voor een auto kost ook minstens 10 keer zoveel als een stallingsplaats van vergelijkbare kwaliteit voor een fiets. Investerings in fietsinfrastructuur en stallingen zouden in veel gevallen wel eens kosteneffectieve alternatieven kunnen zijn voor investeringen voor auto's en openbaar vervoer.

Ook de fietsindustrie in Nederland profiteert van het grote aandeel van de fiets in het Nederlandse vervoer. In 1997 zijn ruim 1,3 miljoen nieuwe fietsen verkocht, waarvan ongeveer de helft in Nederland is geproduceerd. Zo'n 9000 mensen werken in de fietsindustrie, waarvan ruim 1000 bij fietsfabrikanten en 7500 in de detailhandel.

2.3 Fietsen en milieu

Fietsen is een duurzame vorm van transport. Alleen de fabricage en distributie van een fiets vergt energie en grondstoffen, maar aanzienlijk minder dan een auto. Elke kilometer extra die met de fiets in plaats van de auto wordt afgelegd, levert een energiebesparing op en vermindert de luchtverontreiniging.

Korte autoritten zijn per kilometer veel schadelijker voor het milieu en de gezondheid dan de langere ritten vanwege een aantal redenen. Allereerst vinden zij veelal plaats in stedelijk (woon)gebied, waar als gevolg van de vervuilende koude starts relatief veel emissies vrijkomen. Bij een koude start worden naar verhouding veel meer schadelijke emissies uitgestoten dan bij het rijden met een warme motor² [CBS, 1993]. Verder is het brandstofverbruik binnen de bebouwde kom zo'n 50% hoger dan buiten de bebouwde kom, en worden deze ritten vaak uitgevoerd met tweede auto's (de "boodschappenuutootjes") die veelal wat ouder zijn en daarom niet aan nieuwere milieueisen voldoen.

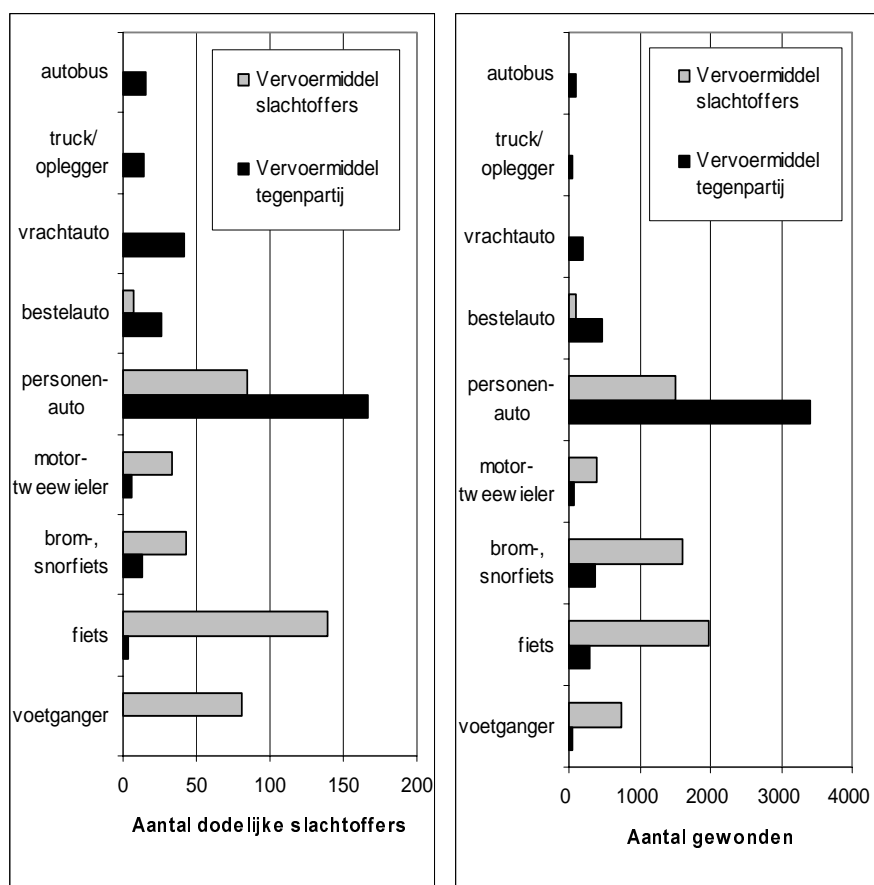
² In de eerste 4 km van een rit worden 13 keer zoveel koolwaterstoffen en 11 keer zoveel koolmonoxide per km uitgestoten dan bij een warme motor.

2.4 Fietsen en verkeersveiligheid

Fietsers zijn kwetsbare groepen weggebruikers. Toch is het jaarlijks aantal overleden of gewonde fietsers sterk gedaald tussen 1972 en 1992, terwijl in deze periode het autoverkeer sterk is toegenomen (met 45% sinds 1980). De gemiddelde kans om slachtoffer van een ongeval te worden per afgelegde kilometer is dan ook gehalveerd sinds 1980 [Min V&W, 1998b].

De kwetsbaarheid van fietsers blijkt echter wel uit een nadere analyse van de ongevallen. Ongeveer 35% van de dodelijke verkeersslachtoffers die binnen de bebouwde kom vallen zijn fietsers, zoals laat zien.

Figuur 1 Vervoermiddelen van slachtoffers in het verkeer, binnen de bebouwde kom, en van hun tegenpartijen bij de ongelukken. a) dodelijke slachtoffers en b) gewonden die in het ziekenhuis moesten worden opgenomen. Totaal: 388 dodelijke slachtoffers en 6353 gewonden [CBS, 1997].



De figuur geeft ook aan wie de tegenpartijen zijn bij deze dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom: voornamelijk personenauto's en ander gemotoriseerd verkeer. Ongeacht de schuldraag bij deze ongelukken blijkt hieruit dat de auto een groot risico vormt voor de meer kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de bebouwde kom. Een vermindering van het aantal autoritten zal de verkeersveiligheid daarom verhogen. Dit effect, dat in diverse internationale studies naar voren is gekomen [HLG, 1999], is een uiting van de "verborgen" externe baten van de fiets. In de toerekening van externe kosten van een vervoersmodaliteit, zoals onlangs verricht voor gemotoriseerde modaliteiten door CE [CE, 1999], zou het saldo van externe kosten en baten voor de fiets wel eens positief (batig) kunnen zijn. Uitgedrukt in



beleid zou dit pleiten voor een subsidiëring van het fietsgebruik [HLG, 1999]. Naast vermindering van het aantal autoritten hebben maatregelen om het autoverkeer in woonwijken terug te dringen of langzamer te maken vaak een duidelijk positief effect op de verkeersveiligheid. De "Duurzaam Veilig" campagne van de rijksoverheid is dan ook sterk gericht op het afremmen van auto's, bijvoorbeeld door het inrichten van 30 km/uur zones. Dat dergelijke maatregelen effectief zijn, is al in veel steden aangetoond. Als illustratie dient een Berlijnse wijk waar snelheidsreducerende maatregelen in de jaren 80 het aantal ongelukken met meer dan 40% reduceerde.

2.5 Fietsen en gezondheid

De voordelen van regelmatig bewegen op de gezondheid zijn in vele onderzoeken aangetoond. De Wereld Gezondheids Organisatie heeft een lijst van meer dan 20 positieve effecten van regelmatig bewegen op de gezondheid opgesteld, waaronder een verminderde kans op hartziekten, diabetes en lage rug pijn, het tegengaan van osteoporose, en positieve effecten op de psychische gesteldheid, zoals verminderde stress en depressies [GBW, 1999]. Het bewegingsadvies van deze organisatie luidt: iedere volwassene dient in totaal minimaal 30 minuten middelzwaar lichamelijk actief zijn op de meeste, bij voorkeur alle, dagen van de week.

Vrijwel dagelijks fietsen naar en van het werk kan voor veel mensen in deze bewegingsbehoefte voorzien. Dit werd bevestigd in een onderzoek van de VU Amsterdam, waarbij werd aangetoond dat regelmatig naar het werk fietsen de conditie verbeterd en bijdraagt aan een gezonder en sterker lichaam [van den Borne, 1997]. De meeste gezondheidswinst wordt behaald bij mensen die anders niet of weinig bewegen. De toegenomen gezondheid en conditie van werknemers leiden vervolgens tot een reductie van ziekteverzuim en medische kosten, wat ook economische voordelen biedt³.

Fietsen wordt daarnaast ook door veel mensen als prettig ervaren, men is even buiten en kan van het weer en de omgeving genieten.

2.6 Fietsen en leefbaarheid

Fietsers en voetgangers nemen weinig ruimte in beslag. Een stilstaande auto neemt bijvoorbeeld tien keer zoveel ruimte in als een stilstaande fiets, een rijdende auto zelfs ruim 20 keer zoveel als een rijdende fiets. Fietsers zijn ook in andere opzichten efficiënte weggebruikers: een verkeerslicht kan in dezelfde tijd zesmaal zoveel fietsers verwerken als auto's.

De ruimtelijke inrichting van veel wijken is ontworpen met nadruk op bereikbaarheid met de auto en veel parkeervoorzieningen vlak bij de huizen. Verkeersveiligheid, met name voor kleine kinderen, en ruimte om vlak bij huis buiten te spelen komt daarbij op het tweede plan. Ouders vinden het daarom vaak onverantwoord om hun kinderen bijv. alleen naar school te laten fietsen, en kinderen missen een veilige speelomgeving.

Niet alleen de infrastructuur, maar ook de woningen zelf zijn op de auto gericht: veel (nieuwbouw)huizen zijn uitgerust met parkeerplaatsen pal voor de deur, terwijl de fiets gestald moet worden in de schuur achter in de tuin.

Maatregelen zoals het scheiden van wonen en parkeren, of het bieden van goede alternatieven voor de (tweede) auto zouden het straatbeeld overzichtelijker maken voor kinderen. Door een afname van het autoverkeer

³ Bij de ING bank heeft onderzoek aangetoond dat het regelmatig volgen van bedrijfsfitness het ziekteverzuim bij gezonde mensen met 3 werkdagen vermindert, bij mensen met medische indicatie daalde het ziekteverzuim met maar liefst 27,6 kalenderdagen.

binnen de bebouwde kom zal het aantal onveilige situaties en daadwerkelijke ongevallen afnemen en het gevoel van veiligheid in de woonomgeving vergroten. Belangrijk is op te merken dat het gevoel van onveiligheid en het feit dat mensen hun gedrag daaraan aanpassen en dus in hun keuzevrijheid worden beperkt duidt op een verminderde (ervaren) welvaart. In de toerekening van externe kosten van de auto zijn deze “verborgen” kosten, die veel mensen ervaren of intuïtief aanvoelen, tot op heden niet opgenomen.



3 Potentie van fietsbeleid

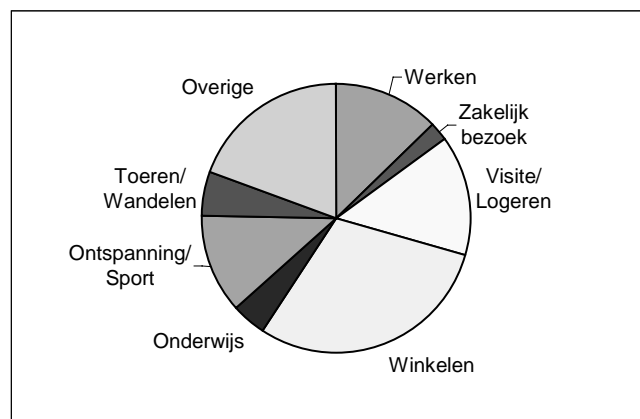
3.1 Inleiding

Ondanks de vele voordelen van het fietsen wordt voor veel, vaak kort verplaatsingen toch de auto gebruikt. Beleid dat gericht is op het stimuleren van de fiets, en eventueel op het ontmoedigen van het autogebruik, kan de keuze voor de auto minder vanzelfsprekend of zelfs onaantrekkelijker maken. In dit hoofdstuk wordt een indruk gegeven van de mate waarin fietsen de externe effecten van autoverplaatsingen over de korte afstand zou kunnen verminderen. Hiertoe worden allereerst het verplaatsingsgedrag en de motieven van verkeersdeelnemers voor de keuze en het gebruik van de fiets en de auto onder de loep genomen. Daarna worden de in de literatuur gevonden verschillen in gemeentelijk mobiliteitsbeleid en de effecten daarvan behandeld en bediscussieerd. Tenslotte wordt een beperkte kwantitatieve analyse gemaakt van de effecten van een substitutie van 10% van de korte autoritten door de fiets.

3.2 Gedrag en motieven

Bij een onderzoek van ITS naar de belemmeringen van automobilisten tegen het gebruik van de fiets hebben respondenten aangegeven dat 25% van hun autoritten goed met de fiets gemaakt hadden kunnen worden [ITS, 1992]. Binnen steden en dorpen bedroeg dit zelfs meer dan 40%. Nog eens een kwart van de autoritten had met enige moeite met de fiets gedaan kunnen worden. Vervoer van boodschappen en bagage was hier in veel gevallen reden om voor de auto te kiezen. De meest genoemde redenen om toch met de auto te rijden waren gemak en gewoonte. Dit voorbeeld is een illustratie van het feit dat de beste mogelijkheden voor de fiets om te concurreren met de auto op de korte verplaatsingsafstanden liggen. Op deze korte afstanden wordt maar liefst 30% van de verplaatsingen uitgevoerd om te gaan winkelen. Het zakelijk en woon-werk verkeer maakt maar een klein gedeelte van deze korte ritten uit (zie Figuur 2)⁴.

Figuur 2 De motieven van de korte verplaatsingen (<7,5 km) (1995, CBS).

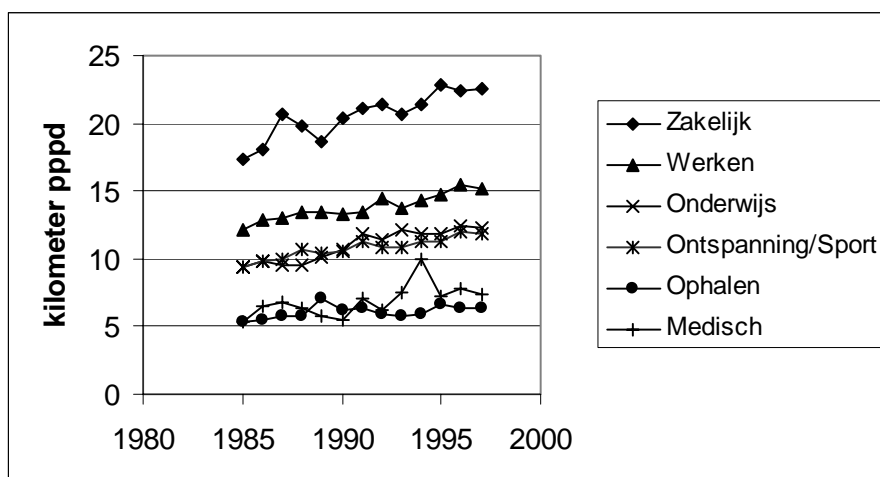


⁴ NB. Dit plaatje verandert niet erg sterk als alle verplaatsingen worden meegenomen, werken/zakelijk neemt dan maar met 5% toe, winkelen met 6% af.

Uit het voorbeeld blijkt ook dat een zeer belangrijk aanknopingspunt om een overstap van de auto naar de fiets te bewerkstelligen het gemak is dat iemand ondervindt van een vervoersmodaliteit. Door dit gemak te verschuiven van de auto naar de fiets, wordt gestimuleerd dat vaker voor de fiets wordt gekozen. Door de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto in zoveel mogelijk situaties gunstig te houden, kan ervoor worden gezorgd dat het gebruik van de fiets net zo'n gewoonte wordt als het gebruik van de auto nu voor velen is.

Dat het verplaatsingsgedrag door externe stimulansen kan worden beïnvloed blijkt wel uit de ontwikkeling van dit gedrag tussen 1986 en 1997. In deze periode is het aantal afgelegde kilometers per persoon sterk gestegen. Deze toename verschilt echter per verplaatsingsmotief, zoals blijkt uit Figuur 3. In deze figuur zijn de afgelegde afstanden gegeven voor die motieven waarvoor de afstanden met meer dan 20% zijn toegenomen.

Figuur 3 Ontwikkeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag, uitgesplitst naar motief [TNO, 1999].



Als belangrijkste oorzaken voor de groei van het aantal kilometers dat wordt gemaakt met motief 'onderwijs' en 'medisch' worden de schaalvergrotingsprocessen in het onderwijs en de medische zorg gezien. Dit geeft aan dat besluitvormingsprocessen op andere beleidsvlakken gevolgen kunnen hebben op het vlak van de mobiliteit. De oorzaken van de toename voor de motieven 'zakelijk', 'woon-werk', 'ontspanning/sport' en 'ophalen/brengen' liggen in de toegenomen woon-werk afstanden en de toegenomen gewoonte om verder te reizen voor ontspanning en om kinderen naar activiteiten buitenshuis te brengen⁵ [TNO, 1999].

In deze studie zal verder niet expliciet worden ingegaan op verplaatsingsgedrag en mogelijkheden dit gedrag te veranderen ten gunste van het fietsgebruik. Wel wordt erkend dat gedrag een belangrijk aangrijpingspunt kan zijn voor (gemeentelijke) beleidsinspanningen om het fietsgebruik te bevorderen. In de bespreking van de beoordeling van gemeentelijk fietsbeleid in een bonussysteem (paragraaf 4.2.1) zal hierop worden teruggekomen.

⁵ Ophalen/brengen zijn verplaatsingen waarbij de persoon iemand anders haalt of brengt, bijv. kinderen naar school of sportvereniging brengt. Deze verplaatsingen zijn voor de haaler/brenger dus niet bij 'onderwijs' of 'ontspanning' ingedeeld.



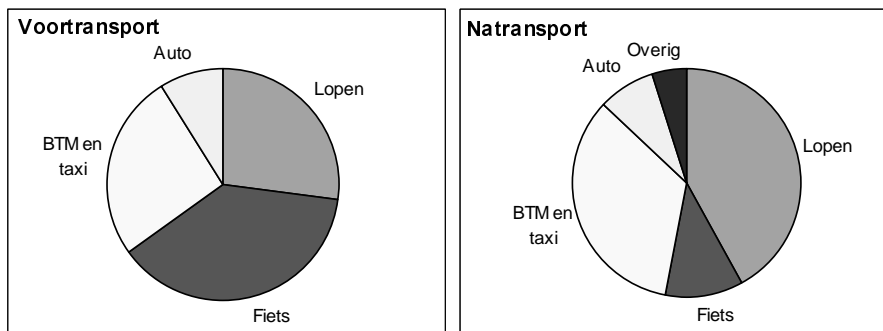
3.3 Combinatie fietsen en openbaar vervoer

In dit rapport ligt de aandacht bij het fietsgebruik op de korte afstanden als alternatief voor korte autoritten. De fiets heeft echter de potentie ook bij te dragen aan het beperken van het autogebruik op de langere afstanden.

Voor lange afstanden is het openbaar vervoer één van deze alternatieven waar al veel reizigers gebruik van maken. Met name voor verplaatsingen tussen grote steden en vanuit grote steden naar buiten is in de laatste 10 jaar het verplaatsingsaandeel van de trein toegenomen. Een belangrijk voordeel van de trein, bus, tram en metro is het geringe beslag dat zij leggen op de ruimte (vergeleken met de benodigde wegen en parkeerplaatsen voor auto's) en, op de bus na, het ontbreken van de uitstoot van schadelijke emissies in de binnensteden. Echter, om de concurrentie met de auto nog beter te kunnen aangaan, zouden voor de minder sterke eigenschappen van OV passende oplossingen gevonden moeten worden.

Een belangrijke schakel in de OV-verplaatsingsketen is het voor- en natransport. Om naar het station te komen wordt vaak de fiets gebruikt (zie Figuur 4). Eenmaal aangekomen op het station van bestemming is vaak geen fiets beschikbaar, en wordt de laatste afstand lopend of met lokaal OV afgelegd. Ditzelfde verhaal speelt ook bij de andere vormen van OV, de meeste reizigers zullen lopen of fietsen naar haltes van bus, tram en metro. Hierdoor is het OV sterk afhankelijk van de kwaliteit van de haltes als knooppunt van vervoerswijzen. Verbeteren van het OV vereist daarom in hoge mate een integrale aanpak van de voorzieningen voor voor- en natransport, in combinatie met de optimale inzet van het OV zelf. De auto is comfortabel en snel, en mensen zullen pas naar alternatieven overstappen als die vergelijkbare kwaliteit leveren. Het langzame verkeer is een essentieel onderdeel van het OV-systeem, de voorzieningen hiervoor zijn daarom van wezenlijk belang om mensen te bewegen de overstap te maken.

Figuur 4 Vervoerswijzen voor- en natransport bij treinreizen (NS, gegevens van 1996)



3.4 Verschillen in gemeentelijk fietsbeleid: succes- en faalfactoren

Zoals in de inleiding van dit rapport al is aangegeven, wordt het fietsbeleid voornamelijk lokaal bepaald. Daarbij legt elke gemeente weer andere accenten, afhankelijk van de lokale situatie en beleidsprioriteiten. In deze paragraaf wordt een aantal beleidskeuzen geïnventariseerd en worden de onderlinge verschillen aangegeven. Het materiaal is daarbij in belangrijke mate afkomstig uit een uitgave van Fietsverkeer die speciaal gewijd is korte fietsverplaatsingen [Min V&W, 1997]. In de volgende paragraaf zal nader worden ingegaan op de effecten van deze beleidsverschillen op het fietsgebruik.

Uit de reacties die worden gegeven door een aantal gemeenten waar het aandeel fietsverplaatsingen tussen 1982 en 1995 beduidend is gewijzigd

kan een aantal succes- en faalfactoren worden geëxtraheerd die de ontwikkelingen kunnen verklaren. Hieronder worden deze factoren kort toegelicht.

Succesfactoren

- Duidelijke keuzes. Als meest essentiële succesfactor voor het verbeteren van het fietsaandeel in de korte verplaatsingen wordt de keuze voor het stimuleren van de fiets en het ontmoedigen van de auto gezien. Belangrijke instrumenten bij dit laatste zijn een stringent parkeerbeleid (beperking aantal plaatsen en verhoging van tarieven), het afsluiten van doorgaande routes de stad in.
- Integraal en consistent fietsbeleid. Hierbij wordt vroegtijdig rekening gehouden met fietsbehoeften bij reconstructies van straten en bouw van nieuwe stadswijken. Het consequent hanteren van deze beleidsprincipes is daarbij belangrijk, evenals de consistentie naar buiten toe in de communicatie en in de uiterlijke herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen. Voorbeelden zijn het 'fietsbaar' houden van de locatie van een nieuwe wijk naar het centrum en voorrang voor fietsers op alle kruisingen.
- Aandacht. Door diverse deskundigen en betrokken gemeenteambtenaren wordt benadrukt dat een voortdurende aandacht voor de fiets essentieel is. De angst bestaat dat na het afronden van het Masterplan Fiets de aandacht in het locale beleid voor de fiets zal verslappen.
- Draagvlak. Het slagen van fietsbeleid wordt bevorderd door het creëren, vergroten en onderhouden van draagvlak. Met name bij de keuze het autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen ten gunste van de fiets kan een dialoog met bewoners en winkeliers acceptatie vergroten. Het is overigens in Breda en Houten aangetoond dat de angst van winkeliers voor het slinken van hun omzet bij autobeperkende maatregelen onterecht is.

Faalfactoren

- Geen duidelijke keuze. In het voorbeeld van twee gemeenten (Nijmegen en Emmen) waarin het aandeel van de fiets in de referentieperiode is gedaald komt als gemeenschappelijke faalfactor naar voren het achterwege blijven van een duidelijke beleidskeuze voor de fiets. Dit uit zich enerzijds door de beperkte middelen die voor de fiets beschikbaar worden gesteld en de weerslag daarvan op de aanwezige voorzieningen. Anderzijds wordt bijvoorbeeld weinig werk gemaakt van parkeerbeleid voor auto's en het afsluiten of beperken van directe routes de stad in. Hierdoor blijft het gebruik van de auto op de korte ritten ten opzichte van de fiets aantrekkelijk.
- Fiets als probleem behandelen. In aansluiting op het uitblijven van een duidelijke keuze ten gunste van de fiets, wordt in sommige gemeenten een beleid gevoerd dat is geïnspireerd door de fiets als probleem. Om de overlast van lukraak geparkeerde fietsen voor voetgangers te bestrijden wordt bijvoorbeeld besloten fietsverkeersaders naar het centrum af te sluiten in plaats van betere stallingvoorzieningen aan te leggen.
- Geen aandacht. Wanneer er geen problemen met bijvoorbeeld de stedelijke bereikbaarheid worden ondervonden, ligt het zoeken naar oplossingen door het fietsen te stimuleren minder voor de hand.

Bovenstaande succes- en faalfactoren zijn naar voren gekomen uit de ontwikkeling van de fietsverplaatsingen in een beperkt aantal gemeenten. In het algemeen kenmerkt het gemeentelijke fietsbeleid tussen 1990 en 1996 zich door een ontwikkeling in de richting van een sterke stimulering van de fiets bij een nog vrij beperkte ontmoediging van de auto. Bij de belemmering van de auto nemen met name de grote gemeenten het voortouw. Dit is vanwege de sterke congestie in deze steden goed te verklaren.



Door een aantal betrokken deskundigen wordt de verwachting uitgesproken dat de verdere ontwikkeling van het lokale fietsbeleid in de komende jaren afhankelijk zal zijn van de politieke wil om keuzes te maken (i.c. de stimulering van de fiets en de ontmoediging van de auto), alsook van de aard en intensiteit van de lokale verkeersproblemen en de perceptie daarvan. Het beleid zal zich daarbij ontwikkelen ofwel in de richting van een sterke verbetering van de fietsvoorzieningen en minimale ontmoediging van de auto, ofwel een minder sterke stimulering van de fiets bij een sterker autoremend beleid. In het eerste geval zullen de politieke discussies zich concentreren op de hoge kosten van de fietsinfrastructuur, in het tweede geval op het draagvlak bij de burgers en ondernemers.

Bij de perceptie van verkeersproblemen vormt leefbaarheid een belangrijk discussieonderwerp. Hierbij vormt de ruimtelijke indeling van de woon- en leefomgeving een belangrijk onderdeel. Steeds meer zullen infrastructuur en ruimtelijke ordening samenkomen in de vormgeving van steden. Voorbeelden hiervan zijn 30-kilometerzones en woonerven.

3.5 Effecten van beleidsverschillen

De verdeling tussen de vervoerswijzen kan sterk verschillen tussen steden en regio's. Zo koos men in 1995 in de stad Groningen voor ruim 45% van alle verplaatsingen tot 7,5 km voor de fiets, in Haarlem was dat 35% en in Rotterdam maar 25%. Ook de trends verschillen per stad: terwijl in Eindhoven de fiets terrein heeft verloren tussen 1986 en 1995 (-8% van de korte verplaatsingen) heeft Enschede een toename van 7% geregistreerd. In het algemeen neemt zowel in de randstad als in de regio's het aandeel van de fiets toe in de verplaatsingen binnen de steden of gemeenten, ten koste van de auto. Een opvallende trend is echter ook dat het aantal binnenstedelijke verplaatsingen afneemt, terwijl de (langere) verplaatsingen tussen steden en tussen grote gemeenten en regio's toenemen [BGC, 1999].

Uit de gegevens van het CBS Onderzoek Verplaatsingsgedrag voor 48 middelgrote gemeenten blijkt dat in het algemeen de ontwikkeling van het aandeel fietsverplaatsingen tussen 1982 en 1995 beperkt blijft tot een toe- of afname van enkele procenten. In een enkel geval bedraagt de verandering 10%. Bij de grote steden wordt een relatief grote vooruitgang geboekt (5-10%). Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door de invoering van een stringent parkeerbeleid (Amsterdam, Utrecht) en de uitbreiding van het fietsnetwerk (Den Haag) en de fietsvoorzieningen (Utrecht, Rotterdam). Het relatief lage aandeel van de fietsverplaatsingen in Rotterdam kan worden verklaard door de goede bereikbaarheid met de auto. Hierdoor is de stimulans om de auto te laten staan gering.

Het aandeel van de fiets in de korte verplaatsingen zegt nog niets over de mate waarin deze fietskilometers een vervanging zijn van autokilometers. Om de reductie van aan autokilometers gerelateerde effecten te bepalen is ook inzicht nodig in de mate van substitutie. Een illustratie hiervan is de toename van 7% in het aandeel fietsverplaatsingen die is gerealiseerd in Delft eind jaren '80 als gevolg van het aanleggen van een compleet fietsnetwerk. Door verkeersadviesburo Diepens en Okkema is deze toename nader onderzocht. Uit de analyse werd geconcludeerd dat de verschuiving van de auto naar de fiets naar alle waarschijnlijkheid beperkt was. De extra fietsverplaatsingen werden voornamelijk gemaakt door personen die toch al fietsten maar door de verbeterde infrastructuur meer en langere verplaatsingen maakten. Enige andere gegevens die een indruk geven van de mate van substitutie van de auto door fiets komen uit het Deense Odense. In deze plaats werd na een intensief fietsbeleid een toename van het aandeel fiets-

verplaatsingen van 40% gemeld bij een reductie van het aandeel autoverplaatsingen met 10%. Uit de voorlopige resultaten van een recente scenariostudie naar de effecten van een kilometerheffing voor het autoverkeer komt naar voren dat de toename van de kilometrage van het fietsverkeer als gevolg van de heffing ongeveer een vijfde is van de afname van de autokilometers door autobestuurders. Echter, door het toenemen van de bezettingsgraad en het verschuiven van ritten naar minder dure tijdstippen daalt uiteindelijk de totale automobilititeit (bestuurder en passagiers) minder snel, maar groeit het milieurendement van de automobilititeit [Peeters, 2000].

In het algemeen is de indruk van zowel de verkeersdeskundigen bij Diepens en Okkema als de Fietsersbond dat voor het terugdringen van de negatieve effecten van de auto een autobelemmend beleid het meest effectief is. De ervaring leert echter dat binnen een groot deel van de middelgrote en kleinere gemeenten dit een omstreden beleid is. Tot nu toe is daardoor alleen in de grote gemeenten, waar de druk van de bereikbaarheidsproblematiek hoger is, een stringent parkeerbeleid tot stand gekomen. Het aanleggen en verbeteren van fietsvoorzieningen en –infrastructuur kan slechts ten dele het gebruik van de fiets in plaats van de auto op de korte afstanden bevorderen. In eerste instantie zullen verbeteringen effect hebben wanneer er belangrijke verbindingen en voorzieningen ontbreken. Echter, wanneer de fietsvoorzieningen redelijk op peil zijn, zal het verder toenemen van het fietsgebruik afhangen van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

Naast de mate van substitutie kunnen er ook reboundeffecten optreden bij de stimulering van de fiets. Door het sluiten of omleggen van autoverbindingen naar het centrum bestaat de kans dat automobilisten meer kilometers moeten afleggen om op de bestemming te komen. Een voorbeeld wordt gevormd de gemeente Houten. In de opzet van deze groeigemeente is gekozen voor een stervormig fijnmazig netwerk van fietsverbindingen rondom een centrum met station. Om met de auto van de ene kant van de gemeente naar de andere te komen kan alleen gebruik gemaakt worden van de ringweg rondom dit netwerk. In Houten is dit nadeel echter ondergeschikt gebleken aan de voordelen die uit de gekozen ruimtelijke ordening volgen. Het blijkt dat per 100 woningen in de spits zo'n 50 auto's op de weg zijn, tegen 65-70 in vergelijkbare gemeenten. Bij de opzet van een stadsuitbreiding is gekozen deze volgens hetzelfde ruimtelijke ordeningsprincipe te realiseren.

3.6 Effecten van substitutie van 10% van korte autoritten door de fiets

Uit het voorgaande is gebleken dat de mogelijkheden voor succes sterk afhangen van het gevoerde fietsbeleid, maar ook van de Ausgangssituatie bij een gemeente. Om een beeld te geven van de mogelijke voordelen gaan we in deze paragraaf uit van een inschatting waarin fietsbevorderend beleid ervoor zorgt dat één op de tien autoritten korter dan 7,5 km wordt vervangen door de fiets. Mede gezien de uitkomsten van het ITS onderzoek (paragraaf 3.2) lijkt dit een alleszins redelijke aanname.

De vervanging van 10% van deze de autokilometers levert een besparing op van 1 miljard autokilometers per jaar. Dit is ruim 1% van alle autokilometers [HCG, 1997]. Als in het kader van dit beleid ook de fietsvoorzieningen bij treinstations en OV-haltes worden verbeterd, zouden ook langere autoritten kunnen worden vervangen door verplaatsingen met het OV.

Wanneer 1 miljard autokilometers worden vervangen door fietskilometers levert dit een directe (interne) kostenbesparing op van ca. f 245 miljoen. Daarnaast kunnen additionele besparingen optreden doordat mensen wel-



licht besluiten geen (tweede) auto aan te schaffen, en doordat investeringen in infrastructuur voor de fiets goedkoper zijn.

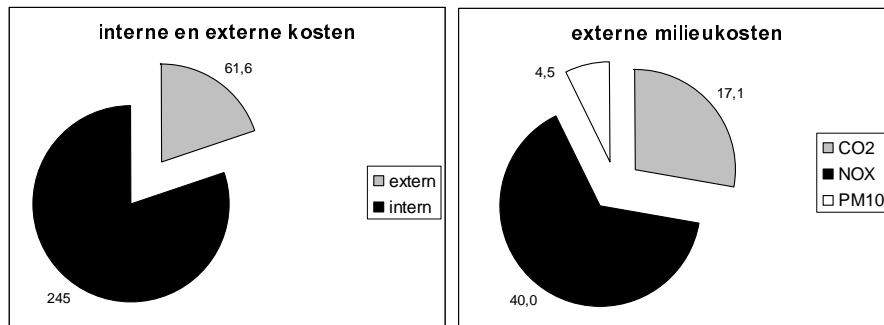
De indirecte kostenbesparing door reductie van het aantal autokilometers komt tot stand door vermindering van de externe effecten van deze autokilometers. Belangrijke externe effecten zijn het energiegebruik en uitstoot van emissies. In Tabel 1 is aangegeven hoeveel energie en emissies bespaard zouden worden bij deze mate van modal shift⁶

Tabel 1 Besparing op energiegebruik en emissies bij een vervanging van 10% van de korte autoritten.

Energie	2400 TJ
CO ₂	171 kton
NO _x	2 kton
PM ₁₀ (kleine deeltjes)	30 ton

De besparing op het energiegebruik en de emissie van CO₂ bedraagt ruim 1,5% van het totale energiegebruik van het personenautovervoer. De besparing op de andere emissies is ruim 2% van het totaal. Doordat dit voornamelijk emissies binnen de bebouwde kom betreft, zal de reductie een positief effect op de luchtkwaliteit in de woonomgeving hebben. Dit positieve effect op de luchtkwaliteit kan met behulp van schaduwrijzen⁷ worden vertaald in een besparing van externe kosten. In Figuur 5 is dit voor de stoffen in Tabel 1 gedaan.

Figuur 5 Besparing van interne en externe (milieu)kosten bij de vervanging van 10% van de korte autoritten door de fiets.



Naast de reductie van emissies, is de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers een andere uiting van de besparing op de indirecte externe kosten van het autoverkeer. Wanneer dat één op de tien autoritten korter dan 7,5 km wordt vervangen door de fiets zal het aantal ongelukken binnen de bebouwde kom waarbij personenauto's betrokken zijn met ongeveer 10% afnemen. Dit komt neer op een vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers met ruim 20 (6% van het totaal aantal doden binnen de be-

⁶ Bij de berekening is uitgegaan van de gemiddelde emissies van een personenauto in 2005 binnen de bebouwde kom.

⁷ De schaduwrijzen worden afgeleid van door de overheid gestelde milieudoelen. Het is het (marginale) bedrag per eenheid emissie waarmee het gestelde doel kan worden bereikt. De milieudoelstellingen van de overheid weerspiegelen in feite het gewicht dat de samenleving eraan toekent. In deze studie zijn de schaduwrijzen gehanteerd zoals die in [CE, 1997] zijn vastgesteld voor de bebouwde kom, waar de meeste korte verplaatsingen plaatsvinden.

bouwde kom). Het aantal personen dat in ziekenhuizen moet worden opgenomen daalt naar verwachting met 420 (een afname van 7%).

Bij deze berekeningen kan worden opgemerkt dat de uiteindelijke veiligheidswinst waarschijnlijk groter is. De maatregelen die de overstap van de auto naar de fiets veroorzaken kunnen in veel gevallen het overige verkeer ook veiliger maken, waaronder het resterende autoverkeer. Hierbij kan men denken aan snelheidsreducerende maatregelen, het scheiden van autoverkeer van voetgangers en spelende kinderen of het geven van voorrang aan langzaam verkeer. Zoals in paragraaf 2.6 al was aangegeven zullen minder rijdende auto's op de weg de leefbaarheid van woonwijken verhogen. Hierdoor zullen de 'verborgen' externe kosten van het autoverkeer afnemen.

Regelmatig fietsen in plaats van autorijden heeft vooral voor ongetrainde mensen een sterk positief effect op de gezondheid. Fietsen zorgt voor een verbeterde conditie en zal voor veel mensen een makkelijke manier zijn om aan het bewegingsadvies van de WHO te voldoen, waardoor de kans op ziekten zoals hartziekten en diabetes af zullen nemen. Dit zal leiden tot een beter welbevinden van de personen, en ook een economisch voordeel opleveren doordat ziektekosten en ziekteverzuim afnemen. De te verwachten omvang van deze baten van het fietsen is moeilijk te kwantificeren, onderzoek hiernaar is beperkt.

Een overstap van de auto naar de fiets zal voornamelijk ten goede komen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnensteden, en milieuwinst opleveren. Een paar procenten minder auto's in de spits kan de files al verminderen, wat significante economische voordelen biedt⁸. Gezien het verplaatsingspatroon in en rondom de grote steden liggen hier ook de grootste kansen voor de vervanging van korte autoritten door de fiets.

⁸ De totale kosten van files in Nederland worden geschat op 1,7 miljard gulden per jaar.



4 Mogelijkheden van een bonussysteem

4.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de voordelen en de potentie van het fietsgebruik naar voren gebracht. Het blijkt dat fietsen zowel op lokaal als ook op nationaal niveau grote voordelen biedt en een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de effecten van het autoverkeer op de korte afstanden. Ook voor de lange verplaatsingen vormt de fiets een belangrijke schakel in OV-ketens.

Zoals in de inleiding al was aangegeven, is het wat betreft het fietsbeleid na het aflopen van het Masterplan Fiets in 1998 vanuit de rijksoverheid vrij stil geworden. Dit is hoofdzakelijk een gevolg van het decentraliseren van het fietsbeleid. Om de lokale overheden te ondersteunen en te stimuleren in het opzetten en uitvoeren van een goed fietsbeleid, zou het rijk kunnen overwegen een actievere, regisserende rol te spelen. Deze zou middels een bonussysteem kunnen worden vormgegeven. Hiermee kan tegelijk een belangrijke succesfactor van het Masterplan Fiets, namelijk voortdurende aandacht voor de fiets [Min V&W, 1998b], behouden blijven.

In dit hoofdstuk komen de mogelijkheden aan de orde die er bestaan voor het inrichten van een bonussysteem en de aspecten die daarbij van belang zijn. Deze mogelijkheden en aspecten worden besproken aan de hand van de indeling in de volgende onderdelen:

- 1 De elementen waaruit een bonussysteem bestaat
- 2 De haalbaarheid van een bonussysteem
- 3 De uitvoering van een bonussysteem

De bespreking van deze onderdelen heeft als primaire doel een overzicht te geven van de mogelijkheden met hun voor- en nadelen. Het betreft hier een voorstudie, er worden daarom nog geen keuzes gemaakt omtrent de uiteindelijke vormgeving of haalbaarheid van een bonussysteem. In het volgende hoofdstuk zal worden voorgesteld welke stappen gezet kunnen worden om tot een nadere concretisering van een bonussysteem te komen.

Wat betreft het uiteindelijke doel van een bonussysteem merken we hier op dat dit primair is het vergroten van het aandeel fietsgebruik, met name op de korte afstanden. We maken echter wel de kanttekening dat deze doelstelling vaak raakvlakken heeft met en consequenties heeft voor het autobeleid. Dit is ook in het vorige hoofdstuk al naar voren gebracht. Om deze reden zal ook in dit hoofdstuk herhaaldelijk de rol van autobeleid aan bod komen.

4.2 Elementen van een bonussysteem

In een eenvoudige weergave van een ontwerp voor een bonussysteem kunnen de volgende drie elementen worden onderscheiden:

- 1 Beoordeling
- 2 Kwalificatie
- 3 Bonus

In de volgende paragrafen zullen de mogelijkheden om deze elementen in te vullen verder worden besproken.



4.2.1 Beoordeling

In een bonussysteem speelt de beoordeling een centrale rol. De beoordelingscriteria die gehanteerd worden moeten daarom vooraf duidelijk worden vastgesteld en consequent worden toegepast.

Het vaststellen van beoordelingscriteria is geen eenvoudige zaak. Er bestaan meerdere combinaties van invalshoeken van waaruit de beoordeling kan plaatsvinden en die elk een andere nadruk leggen. Twee belangrijke combinaties worden hieronder besproken. Het zijn:

- 1 Output versus input
- 2 Actueel beleid versus beleidsplannen

Output versus input

Bij het beoordelen van een gemeente op haar beleid ten aanzien van het fietsen kan de nadruk gelegd worden op de (meetbare) verbeteringen van dit beleid in het verkeer: de daadwerkelijke output van het beleid. Voorbeelden hiervan zijn:

- een verhoging van het aandeel van de fiets in de verplaatsingen over afstanden korter dan 7,5 km
- Het totaal aantal fietskilometers binnen een gemeente of de toename daarvan

Wanneer naast het bevorderen van de fiets ook het terugdringen van het autogebruik wordt nagestreefd, kan de output van het beleid ook worden gemeten aan

- De afname van het aandeel van de auto in de verplaatsingen over korte afstanden (<7,5 km)
- De afname van het totaal aantal autokilometers binnen een gemeente

In plaats van op output kan bij de beoordeling de nadruk ook liggen op de met het gevoerde beleid aangebrachte voorzieningen die tot doel hebben deze output te bereiken: de input. Voorbeelden hiervan zijn:

- Aanwezigheid van een sluitend netwerk van fietsroutes (geen ontbrekende schakels, consistente kwaliteit)
- Directheid van fietsverbindingen (weinig omrijden en oponthoud, hoge gemiddelde snelheid, gunstige reistijdverhouding met de auto)
- Goede kwaliteit van de fietspaden (comfortabel wegdek, goede bewegwijzering)
- Gunstig verkeerslichtenbeleid (detectielussen, korte wachttijden, 4 richtingen groen licht)
- Goede stallingmogelijkheden (veilig, voldoende capaciteit, gunstig geprijsd)

Voor het beoordelen van ontmoedigingsbeleid voor de auto kunnen de volgende input parameters worden toegevoegd:

- Hoge parkeertarieven voor auto's
- Autovrije zones
- Ontmoedigend verkeersdoorstromingsbeleid voor auto's

Een belangrijk voordeel van het beoordelen op **output** is dat er beoordeeld wordt op hetgeen je wilt bereiken. Door te beoordelen op de output wordt een directe stimulans gegeven om de doelstellingen ook te realiseren. In het geval de doelstelling is het aandeel van de fiets in de verplaatsingen te ver-



groten, zal het gerealiseerde aandeel directe kunnen vertellen of dit doel bereikt is. Het is daarbij aan de gemeente om te bepalen met welke instrumenten de vergroting van het aandeel op zo effectief mogelijke wijze gehaald kan worden.

Een nadeel van het beoordelen op output is dat deze output in de praktijk lastig te meten kan zijn. In het geval van het hiervoor gegeven voorbeeld is het bepalen van het aandeel fietsverplaatsingen niet eenvoudig. De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van verplaatsingsgegevens zullen niet voor alle gemeenten voldoende zijn. Verder kan de verzameling van de benodigde gegevens tijdrovend en bewerkelijk zijn. Een belangrijke vraag in dit verband is hoe groot de fout is in de beoordeling als wordt uitgegaan van een van de hierboven opgesomde alternatieve beoordelingscriteria in plaats van het aandeel fietsverplaatsingen. Dit geval kan zich voordoen wanneer de gegevens van een alternatief beoordelingscriterium beter toegankelijk of betrouwbaarder zijn⁹.

Indien besloten wordt een bonussysteem te baseren op verkeersgegevens, en niet op de in het OVG op basis van vragenlijsten verzamelde verplaatsingsgegevens door het CBS, is een belangrijke vraag wie met het verzamelen van deze gegevens belast wordt. Een mogelijkheid is de gemeenten op te dragen hier zelf voor te zorgen. Zij kunnen de daadwerkelijke uitvoering dan eventueel opdragen aan externe bureaus. Bij aanlevering van de gegevens door de belanghebbenden zelf is het van belang dat er een kwaliteitswaarborg is. De kans bestaat dan wel weer dat een en ander veel rompslomp en kosten met zich meebrengt.

Een tweede nadeel van het beoordelen op output is dat je een lokale overheid beoordeelt op een punt waar zij alleen in indirecte zin invloed op kan uitoefenen. De beslissing welk vervoermiddel gekozen wordt voor een verplaatsing over korte afstand zal uiteindelijk door de burgers worden genomen. De lokale overheid kan alleen direct invloed uitoefenen op de randvoorwaarden die deze keuze kunnen beïnvloedend, ofwel de inputfactoren.

Het voordeel van scoren op **input** is dat dit in het algemeen eenvoudiger te meten is vanwege het statische karakter van infrastructuur. Zo is het aantal kilometers fietspad en stallingplaatsen binnen een gemeente meestal goed bekend of op vrij eenvoudige wijze te bepalen. Echter het inschatten van de samenhang van het stelsel van fietspaden, het fietspadennetwerk, is al wat lastiger. Nog bewerkelijker is het bepalen van de kwaliteit (o.a. comfort en mate van hinder door overig verkeer) van de fietsinfrastructuur en voorzieningen. Hiervoor zal een veldonderzoek en enquête van gebruikers vaak noodzakelijk zijn.

Naast de bewerkelijkheid die een compleet beeld van de inputfactoren meebrengt, is een bijkomend nadeel dat met het beoordelen op inputfactoren de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto nauwelijks aan bod komt. De daadwerkelijke verplaatsingscijfers geven deze concurrentiepositie wel aan: de output is voor een belangrijk deel bepaald door de modaliteitskeuze die door de verkeersdeelnemer is gemaakt. Een mogelijkheid om een indruk te krijgen van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is het doen van een aantal vergelijkende metingen van bijvoorbeeld

⁹ Een illustratie van het belang van betrouwbaarheid van de gegevens waarop de score wordt gebaseerd is het voorbeeld waarin een geringe toename van het aandeel fietsverplaatsingen van een grote gemeente in absolute zin dezelfde (milieu)voordelen oplevert als een grotere toename in een kleine plaats. Het blijkt namelijk dat de verplaatsingsgegevens die door het CBS in het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) worden verzameld betrouwbaarder zijn naarmate het inwonertal van de gemeente groter is en het fietsgebruik hoger. Zo lag in 1995 met 95% zekerheid het fietsgebruik in Groningen (170.000 inwoners) tussen 35,8 en 42,6% (relatieve marge van 8,7%), terwijl in Kerkrade (53.000 inwoners) dit tussen 7,1 en 13,5% was (relatieve marge 31,4%) [Min V&W, 1997].

reistijd per auto en fiets tussen twee adressen. In paragraaf 4.3.2 komen wij terug op bestaande initiatieven op dit gebied. Een andere mogelijkheid is een multimodaal verkeersmodaal te gebruiken dat is geïjkt op basis van metingen.

Actueel beleid versus beleidsplannen

Bij het beoordelen van het gemeentebestuur kan het actuele beleid als uitgangspunt dienen, maar ook de beleidsvoornemens die er binnen een gemeente zijn. De gedachte achter dit laatste is goede plannen te ondersteunen. Een bonus kan deze plannen een zetje in de rug geven en tegelijkertijd de middelen verschaffen om ze te realiseren.

Tegenover dit voordeel staat echter het nadeel dat beleidsvoornemens uiteindelijk meestal in beduidend minder ambitieuze vorm worden aangenomen en uitgevoerd. Hierdoor bestaat de kans dat een beloning wordt gegeven voor ambitieuze plannen terwijl er van deze plannen weinig terecht komt. In de praktijk van de EPL¹⁰ is dit laatste bezwaar geuit door gemeenten die in de EPL-scorelijst met hun gerealiseerde beleid lager scoorden dan gemeenten die met een beleidsplan op de scorelijst vertegenwoordigd waren¹¹. Een oplossing voor dit probleem is het opstellen van twee verschillende ranglijsten, een voor gerealiseerd beleid en een voor de meest ambitieuze plannen.

Op deze plaats wordt opgemerkt dat in de beoordeling van beleid(splannen) naast infrastructurele aspecten ook heel goed andere aspecten, zoals pogingen tot gedragsverandering, kunnen worden meegenomen. Een voorbeeld is het bevorderen van het fietsgebruik onder groepen in de samenleving die op dit gebied een achterstand hebben door voorlichting en fietsles.

Omstandigheidfactoren

Tot slot van deze paragraaf willen we nog een opmerking plaatsen over de invloed van verschillende factoren die bij het geven van scores voor fietsbeleid in beeld komen en mogelijk moeten meewegen in de beoordeling. Deze factoren, die we omstandigheidfactoren zullen noemen, kunnen de (mede)oorzaak zijn van het feit dat de ene gemeente een hoger fietsgebruik realiseert dan de ander. Voorbeelden van dergelijke factoren zijn:

- Demografische factoren, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een grote studentenpopulatie waardoor er al relatief veel fietsverplaatsingen zijn.
- Geografische factoren. Uitgestrekte gemeenten waarin relatief grote afstanden tussen bestemmingen moeten worden overbrugd kunnen een lager fietsgebruik kennen dan compacte gemeenten. Hetzelfde geldt voor gemeenten waarin belangrijke barrières voor de fiets aanwezig zijn, zoals bruggen over een rivieren of aanwezigheid van heuvels.
- 'Geschiedenis' factoren. Gemeenten die in het verleden al een voortvarend fietsbeleid hebben gevoerd, en waar het fietsgebruik al relatief groot is, hebben wellicht minder (beleids)mogelijkheden om het fietsgebruik verder te vergroten.

Dergelijke factoren zouden bij de beoordeling van de prestatie van het gemeentelijk fietsbeleid kunnen worden meegewogen. De precieze uitwerking hiervan is naar verwachting echter lastig. Er is daarom ook veel te zeggen voor het negeren van dit soort factoren. Immers, op school worden leerlingen ook beoordeeld op het werk dat ze afleveren hoewel de een 'van huis uit' beter kan leren dan de andere. Hierbij maken we wel de kanttekening dat

¹⁰ EPL: Energie Prestatie op Locatie: een maat voor de energiezuinigheid van een bebouwd gebied. De EPL wordt uitgedrukt in een cijfer tussen 0 en 10.

¹¹ Informatie van S.A.H. Moorman, CE.



het negeren van deze factoren eerder geoorloofd lijkt te zijn wanneer wordt beoordeeld op de toename van het aandeel fietsverplaatsingen dan op de absolute grootte van dit aandeel.

4.2.2 Kwalificatie

Als de beoordeling van het gemeentelijke fietsbeleid achter de rug is, kan de kwalificatie plaatsvinden. Voor deze kwalificatie zijn allerlei varianten denkbaar. Gedacht kan worden aan:

- Kwalificatie middels het opstellen van een ranglijst
- Kwalificatie door het voldoen aan een norm
- Kwalificatie door een jury

De bovenstaande mogelijkheden zullen hieronder kort besproken worden. Er blijven uiteraard andere varianten van kwalificatie denkbaar.

Ranglijst

Bij kwalificatie door middel van een ranglijst worden de beoordelingen van de gemeenten hiërarchisch gerangschikt. Daarbij staat de gemeente met de beste beoordeling bovenaan. Zoals in de vorige paragraaf was aangegeven, zouden voor gerealiseerd beleid en beleidsplannen aparte ranglijsten kunnen worden opgesteld.

Met het opstellen van een ranglijst komt vanzelf de vraag naar voren aan welke gemeente(n) een bonus wordt uitgekeerd. Is er alleen een prijs voor de nummer 1 of zijn er voor de nummers 2 en 3 ook prijzen? Er is ook wat voor te zeggen om de snelste 'stijger' op de ranglijst te belonen, deze gemeente heeft immers de grootste vooruitgang geboekt. Daartoe is het wel noodzakelijk regelmatig een ranglijst op te stellen.

Een fundamenteel discussiepunt dat bij het belonen van de best presterende gemeente kan worden aangeroerd is of het misschien beter is juist de slecht scorende gemeenten een geldbedrag te geven. De gedachte hierachter is dat bij deze gemeenten waarschijnlijk een grotere milieuwinst is te boeken met een gelijke (financiële) inspanning. Het signaal dat hiervan uit gaat kan echter ook ongewenst zijn, het zou immers gemeenten die geen initiatieven nemen belonen.

Norm

Een andere vorm van kwalificatie is die door te voldoen aan een gestelde norm. In deze vorm komt iedere beoordeelde die tenminste voldoet aan een gesteld minimum in aanmerking voor een bonus. Een voorbeeld van deze vorm van kwalificatie uit de praktijk is de "Actie -25 procent" die in het kader van de Meerjaren Plannen Verkeersveiligheid eind jaren 80 is gestart. De uiteindelijke doelstelling van deze actie was het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2000 met 25% teruggedrongen te hebben ten opzichte van het referentiejaar 1985. Op basis van deze doelstelling kwamen gemeenten die een bepaalde mate van verbetering realiseerden in aanmerking voor een resultaatpremie. In paragraaf 4.3.1 wordt op de ervaringen met de Actie -25% teruggekomen.

Een ander voorbeeld van kwalificatie door het voldoen aan een norm is het halen van een minimumscore in de beoordeling. Dit voorbeeld sluit dus aan op kwalificatie middels een ranglijst, maar beloont niet slechts de beste scorers.

Het voordeel van het stellen van een norm is de duidelijkheid. Het is voor de deelnemers duidelijk waaraan zal worden beoordeeld en er kan tussentijds worden geëvalueerd of men 'op koers' is of dat de inspanningen vergroot

moeten worden. Een nadeel kan zijn dat deelnemers die de norm met weinig inspanning kunnen halen niet geneigd zijn hun prestatie nog verder te verbeteren.

Jury

De derde vorm van kwalificatie die we hier kort bespreken is die door middel van een jury. In deze vorm wordt bijvoorbeeld een aantal goed beoordeelde deelnemers genomineerd, waarna een jury de definitieve keuze van de winnaar(s) maakt.

Het voordeel van een dergelijke vorm van kwalificeren is dat er makkelijker 'maatwerk' geleverd kan worden doordat er nog een interpretatie van de scores plaatsvindt. Voor deze interpretatie kan de jury bestaan uit een aantal deskundigen die betrokken zijn bij het werkveld en die elk vanuit hun eigen discipline een oordeel vellen. De jury zou bijvoorbeeld gevormd kunnen worden door de leden van het in oprichting zijnde Fietsberaad waarop in paragraaf 4.3.3 nog wordt teruggekomen.

Een tweede voordeel kan zijn dat het eenvoudiger wordt om een aantal van de in de vorige paragraaf genoemde omstandigheidfactoren toe te passen. Dit komt doordat deze factoren niet geobjectiveerd en expliciet gemaakt hoeven worden maar door elk van de juryleden worden meegenomen.

Een nadeel van het toepassen van een jury is dat deze beïnvloed kan worden. Zeker wanneer er grote belangen op het spel staan is het zaak te zorgen voor onafhankelijkheid en robuustheid van de jurybeslissing.

4.2.3 Bonus

Het doel van de bonus is de gemeenten te belonen voor een goed fietsbeleid. Daarbij zou van de bonus een zodanige stimulans moeten uitgaan dat gemeenten hun best doen ervoor in aanmerking te komen. Het uitgangspunt in deze studie is dat de bonus bestaat uit een geldbedrag. De vraag is echter hoe hoog dit bedrag moet zijn en bijvoorbeeld ook hoe dit bedrag besteed mag worden.

Ten aanzien van de hoogte van het bonusbedrag kan ervoor gekozen worden dit voor iedere gemeente gelijk te stellen. Voordeel is dat dit eenvoudig is. Een nadeel is dat op deze manier een kleine gemeente hetzelfde bedrag ontvangt als een grote gemeente terwijl de financiële inspanningen om voor de bonus in aanmerking te komen voor de grote gemeente hoger zullen zijn. Een oplossing hiervoor is de hoogte van de bonus afhankelijk te maken van het inwonertal van de gemeente, zoals ook is gedaan in de tweede fase van de Actie -25%, zie paragraaf 4.3.1. Op deze wijze is ook de stimulans die van de bonus uitgaat voor elke gemeente van gelijke orde van grootte.

Voor de bestemming van de bonus is het denkbaar de voorwaarde op te leggen dat deze wordt aangewend voor verdere verbeteringen van de fietsvoorzieningen. Ook kan worden vastgelegd dat de bonus besteed moet worden voor het afbetalen van de kosten van de maatregelen die genomen zijn om voor de bonus in aanmerking te komen. In deze situatie zou een vorm van contracting heel goed denkbaar zijn: de gemeente verbindt zich in een contract aan het halen van een aandeel fietsverplaatsingen en krijgt daarvoor de middelen voorgefinancierd van het rijk of uit een (regionaal) mobiliteitsfonds. Bij het halen van de doelstelling wordt de lening omgezet in een gift. Op deze vorm van de bonus zijn weer allerlei varianten denkbaar waarbij een gedeeltelijke omzetting naar een gift plaatsvindt als de doelstellingen maar gedeeltelijk gehaald worden.

Aan het slot van deze paragraaf willen we opmerken dat de precieze invulling van de hoogte en vorm van de bonus zal moeten aansluiten bij het ka-



der dat door de huidige financieringsstructuur wordt geboden. Hierop wordt in paragraaf 4.3.2 teruggekomen.

4.3 Haalbaarheid van een bonussysteem

Om de toepassing van een bonussysteem mogelijk te maken is het van belang dat er inzicht is in de haalbaarheid van zo'n systeem. Door dit inzicht wordt het beter mogelijk obstakels voor introductie weg te nemen en de communicatie adequaat vorm te geven. In deze studie wordt de haalbaarheid verkend door na te gaan

- wat de ervaringen zijn van bonussystemen in verkeersbeleid
- hoe een bonussysteem aansluit op de bestaande praktijk
- wat het te verwachten draagvlak is voor een bonussysteem

In de volgende paragrafen worden deze aspecten van haalbaarheid nader besproken.

4.3.1 Ervaringen met bonussystemen

In het recente verleden is, voor zover bekend, eenmaal ervaring opgedaan met een bonusregeling in verkeer en vervoersbeleid. Dit betreft de hierboven al aangehaalde "Actie -25 procent". De doelstelling van deze actie is het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2000 met 25% teruggedrongen te hebben ten opzichte van het referentiejaar 1985. Hiertoe konden de gemeenten die deze doelstelling haalden een resultaatpremie ontvangen. Daarnaast was er een startpremie voor iedere gemeente die aan de actie deelnam.

Van de Actie -25 % is een aantal evaluatierapporten verschenen. Het beeld dat hieruit naar voren komt is als volgt:

De startpremie:

Met de startpremie kon elke gemeente een bedrag van f 1,- per inwoner ontvangen, met een maximum van f 100.000,-. Dit zorgde voor een grote (97%) deelname van gemeenten aan de actie en heeft geleid tot een situatie waarin bijna iedere gemeente expliciete doelstellingen voor de verkeersveiligheid opstelde [Miedema, 1989; Reneman, 1994].

Uit onderzoek is gebleken dat de hoogte van de ontvangen startpremie geen verband hield met de kans op een resultaatpremie. Voor het merendeel besteedden de gemeenten de ontvangen startpremies aan maatregelen op het gebied van verkeerseducatie en voorlichting, conform de wensen van de beleidsmakers achter de actie [Reneman, 1994].

De resultaatpremie:

In het eerste jaar werd de resultaatpremie uitgereikt indien de gemeente een lager aantal verkeersslachtoffers kende dan de norm voor een gemeente van die omvang. Daarbij werd aan een gemeente een bedrag van f 5000,- per bespaard verkeersslachtoffer uitgelooft. Dit maakte de resultaatpremie ook omstreden. Later is de grondslag voor de berekening van de resultaatpremie gewijzigd en diende het aantal slachtoffers ten opzichte van het voorgaande jaar te zijn gedaald om voor een premie in aanmerking te komen. Daarbij bepaalde het dalingspercentage de hoogte van de premie.

Een belangrijk bezwaar dat bij het begin van de actie door de Tweede Kamer werd geuit was dat grote en relatief onveilige gemeenten meer kans zouden hebben op de resultaatpremie dan kleine en veilige gemeenten.

Immers, grote en onveilige gemeenten konden met relatief eenvoudige en weinig kostbare middelen de verkeersveiligheid verbeteren. Het verweer van de Minister van Verkeer en Waterstaat was dat bij deze gemeenten de meeste verkeersveiligheidswinst was te behalen en dat in dit geval het doel het middel heiligt. Uit onderzoek is gebleken dat de startpremie geen invloed heeft gehad op de kans op een resultaatpremie.

De resultaatpremie 'an sich' heeft niet als stimulans gewerkt om het verkeersveiligheidsbeleid te verbeteren. Daarvoor heerste bij de gemeentelijke beleidsambtenaren teveel het gevoel dat verkeersveiligheid te lastig te beïnvloeden is en van veel toevalligheden afhangt. In dit verband wordt ook gewezen op de mogelijkheid dat gemeenten hun motivatie verliezen als ondanks alle inspanningen de resultaten uitblijven of verslechteren. Een positief aspect van de resultaatpremie was echter dat de meeste gemeenten deze gebruikten voor verkeersveiligheidsbeleid [Miedema, 1989; Reneman, 1994]. Zo zijn er uiteindelijk meer maatregelen genomen nadat de resultaatpremie was ontvangen dan om voor de premie in aanmerking te komen.

Op basis van deze informatie kan worden geconcludeerd dat een startpremie een grote deelname kan bewerkstelligen maar vooral ook een breed bewustzijn van de problematiek en doelstellingen deze te verbeteren. Daarnaast blijkt dat een duidelijke, ervaren en verwachte, koppeling tussen inspanning en resultaat noodzakelijk is om deze inspanningen ook uit te lokken [zie ook: van den Berg, 1992].

Naast de actie -25 % is met aanverwante systemen zoals voorwaardelijke subsidies ervaring opgedaan bij openbaar vervoerbedrijven, waar de subsidiebedragen achteraf op basis van gerealiseerde vervoersprestaties onderling worden verdeeld. Deze ervaringen zijn in deze studie niet verder onderzocht.

4.3.2 Aansluiting op bestaande praktijk

Om een bonussysteem in te voeren is het van belang dat zoveel mogelijk wordt aangesloten op bestaande praktijk. Hierbij wordt gedacht aan bestaande relevante initiatieven rondom het fietsbeleid en de huidige structuur waarbinnen de financiering van dit fietsbeleid plaats vindt.

Aansluiting op financieringsstructuur

De structuur rondom fietsinfrastructuur en voorzieningen is de afgelopen jaren aan nogal wat veranderingen onderhevig geweest. Parallel aan het Masterplan Fiets werd per 1 mei 1990 de Bijdrageregeling verkeersvoorzieningen gewijzigd. Via de herziene regeling kon het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bijdragen verlenen aan gemeenten, provincies en waterschappen voor gemeentelijke of intergemeentelijke fietsinfrastructuur en voorzieningen. Na een tweede aanpassing van de regeling in 1992 is in 1994 de regeling opgegaan in de Algemene maatregel van bestuur Infracfonds, inclusief de bijbehorende budgetten.

Per 1 januari 1996 is het fietsbudget opgegaan in de Gebundelde doeluitkering (GDU) aan provincies en kaderwetgebieden. Met de komst van de GDU zijn de gelden voor infrastructurele voorzieningen beneden de f 25 miljoen gedecentraliseerd (VERDI convenant). Daarnaast zijn de bestaande verschillend geormerkte subsidieregelingen verenigd tot één budget.

De inschatting die ten tijde van de evaluatie van het Masterplan Fiets is gemaakt (december 1997) duidt erop dat de GDU een positieve invloed heeft gehad op de beschikbare gelden voor fietsbeleid. Naast de geschatte 200 miljoen gulden die jaarlijks door gemeenten en provincies voor fietsbeleid



wordt uitgegeven, bedroeg de bijdrage van de GDU ongeveer 65 miljoen gulden voor het jaar 1997 [Min V&W, 1998a].

Vanuit de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt bij monde van Dhr. Wilmer aangegeven dat de gemeenten weinig zicht hebben op de huidige totstandkoming van het middelenbudget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het fietsbeleid. Bij de VNG leeft de idee dat er voor de betrokken ministeries (V&W en VROM) een ruimere (financiële) taak ligt bij de rol van de fiets in het ruimtelijke ordeningsbeleid dan zij nu opnemen. Dat begint al bij de beleidsafspraken over nieuwbouwalocaties en de inrichting van woongebieden. Daarbij zou een fietsbeleid van bron (voldoende ruim bouwen om bij de woning fietsen te kunnen stallen) tot bestemming (afdoende en veilige stallingmogelijkheden bij publiektrekkende voorzieningen zouden genormeerd moeten zijn) moeten worden vormgegeven. De heer Wilmer is bereid om over fietsbeleid, en de rol van een beloningssysteem daarin, mee te denken in een eventueel te volgen haalbaarheidsonderzoek.

Aansluiting op bestaande initiatieven: de Fietsbalans van de Fietsersbond

Het opzetten van een bonussysteem om het gemeentelijk fietsbeleid te stimuleren zou waar mogelijk kunnen meeliften op bestaande relevante initiatieven. Een belangrijk actueel initiatief is het project "Fietsbalans" van de Fietsersbond. In dit project wordt een benchmarking uitgevoerd van gemeentelijk fietsbeleid. Het doel van de Fietsersbond is de komende jaren de benchmarkingstechnieken te gebruiken om overheden te prikkelen tot het verbeteren van dat fietsbeleid.

Deelname aan de Fietsbalans is vrijwillig, gemeenten worden uitgenodigd hun fietsvoorzieningen en –beleid te laten doormeten. Om de aanmeldingen te beperken tot een werkbaar aantal wordt een selectie uitgevoerd waardoor uiteindelijk ca. 50 gemeenten deel nemen.

De metingen en analyses die in het Fietsbalans onderzoek worden uitgevoerd vinden plaats in vier deelonderzoeken:

- 1 Gemeente-enquête
- 2 Publieksenquête
- 3 Analyse landelijke data
- 4 Quick scan indicator fietsinfrastructuur

Deze vier onderdelen bepalen tezamen de beoordeling van de gemeente. Met de gemeente-enquête wordt gepoogd een beeld te krijgen van het gemeentelijk fietsbeleid. Dit omvat onder andere evaluatie van beleidsnota's uitvoeringsprogramma's, budget en beleidsproces.

De publieksenquête probeert de fietsertevredenheid te peilen. De enquête bevat vragen over stallingen, fietscomfort, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, aanpak van fietsendiefstal en de fietsambities van de gemeente.

De analyse van landelijke data heeft tot doel de resultaten van het fietsbeleid te beoordelen (output). De analyse omvat gegevens (veelal afkomstig van het CBS) over fietsgebruik, veiligheidsrisico, bestemmingen op fietsafstand, stallingvoorzieningen bij stations en diefstal.

De Quick scan indicator fietsinfrastructuur (QSIF) is samen met de adviesbureaus Goudappel Coffeng en M+P Raadgevende ingenieurs ontwikkeld. Het bevat een meetinstrument waarmee ter plaatse een maat voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur kan worden bepaald (input). Bij de keuze van de beoordelingscriteria is voortgebouwd op de ontwerpwijzer "Tekenen voor de fiets" van de CROW. De QSIF werkt met een steekproef van reële fietsverplaatsingen van willekeurige woningen naar veelbezochte bestemmingen en vice versa. Met behulp van een meetfiets worden gegevens over tijd, afstand, stilstaan, wachttijd, snelheid, geluid en trillingen verzameld. Met een

videofiets worden de inrichting van het wegvak, het verhardingstype, inrichting van kruispunten en obstakels vastgelegd. Met een auto wordt dezelfde route gereden als met de fietsen. Hierbij wordt bepaald wat de verhouding in de reistijd tussen auto en fiets is, als maat voor de onderlinge concurrentiepositie. Daarbij wordt ook het zoeken naar een parkeerplaats en het lopen naar de bestemming meegenomen.

Op 10 november 2000 zijn de resultaten van de Fietsbalans tijdens een symposium gepresenteerd en met de betrokken gemeenten bediscussieerd. Daarbij is door een jury van deskundigen een gemeente tot fietsstad van het jaar gekozen. De nadruk van de Fietsbalans ligt echter niet zozeer bij het competitieve element als wel bij het uitwisselen van kennis en ervaring.

Tijdens de presentatie van de resultaten van de Fietsbalans constateerde de Fietsersbond dat de beoordeling, in het bijzonder de onderlinge afweging van de beoordelingsaspecten, soms lastig te maken is. De Fietsersbond stelt zich daarom nadrukkelijk open voor discussie over de beoordelingsmethodiek zodat deze verder verbeterd kan worden.

4.3.3 Draagvlak voor een bonussysteem

Zoals in paragraaf 3.5 al was opgemerkt is uit contacten met deskundigen naar voren gekomen dat het aanleggen en verbeteren van fietsvoorzieningen en –infrastructuur slechts ten dele het gebruik van de fiets in plaats van de auto op de korte afstanden kan bevorderen. De overstap van de auto naar de fiets blijkt het meest effectief gestimuleerd te kunnen worden door het gebruik van de auto te ontmoedigen. De bereidheid deze keuze te maken vormt een eerste bepalende factor voor het draagvlak van de gemeenten.

Vanwege de congestiedruk en overlast is autobelemmend beleid begonnen in de grote steden. Hoewel steeds meer gemeenten een dergelijk beleid gaan vormgeven en bijvoorbeeld parkeerbeleid zich steeds breder verspreid, is dit binnen een deel van de middelgrote en kleinere steden nog omstreden. Naar verwachting is het draagvlak voor een fietsstimulerend beleid dat de auto ontziet bij een groot deel van de kleinere gemeenten groter. Soms wordt dit ook veroorzaakt doordat lokale beleidsmakers de kansen en mogelijkheden voor de fiets niet goed kennen of onderschatten of bijvoorbeeld conflicten tussen fietsers en voetgangers vrezen (zie de faalfactoren in paragraaf 3.4). Het zal bij de inrichting van een bonussysteem dan ook een punt van discussie zijn welke doelstelling moet worden nagestreefd en hoe de accenten zullen worden gezet bij de beoordeling van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

Een tweede factor die het draagvlak bij gemeenten voor een bonussysteem bepaalt is de vrijwilligheid van deelname aan het bonussysteem. De ervaring tot nu toe is dat met name gemeenten die goed scoren met hun fietsbeleid graag naar buiten treden. De inschatting is dat zij het prestatie-element van een bonussysteem niet zo snel zullen schuwen en weinig moeite zullen hebben met verplichte deelname. Echter, gemeenten die minder goed scoren kunnen bij verplichte deelname minder enthousiast zijn. Een oplossing voor dit probleem kan een aanlooptraject zijn van een aantal jaren waarbij deelname in eerste instantie op vrijwillige basis geschiedt, maar na tenslotte verplicht is. Een andere oplossing is de beoordeling aan te passen aan de beginsituatie van de gemeente door het aanbrenge van een baseline. Beide oplossingen kennen echter het nadeel dat er kosten gemaakt worden voor gemeenten die toch niet geïnteresseerd zijn. De oplossing zal dus gezocht moeten worden in het zodanig aantrekkelijk maken van de bonusregeling dat zoveel mogelijk gemeenten gestimuleerd worden deel te nemen.

Een derde factor die het draagvlak van gemeenten kan vergroten is de financiële aantrekkelijkheid van de bonusregeling. Gemeenten zijn voor de aanleg van infrastructuur voor een groot deel afhankelijk van bijdragen van hogere overheden (zie paragraaf 4.3.2). De mogelijkheid om voor deze gelden in aanmerking te komen zal naar verwachting een behoorlijke stimulans geven tot deelname. Wat dat betreft geven de start- en resultaatpremie van de Actie –25%, zoals besproken in paragraaf 4.3.1, een goede illustratie van de mogelijkheden gemeenten tot deelname te bewegen.

Tenslotte dient nog te worden opgemerkt dat een bonussysteem voor de gemeenten aanknopingspunten biedt in de communicatie naar de burgers toe. Hierdoor kan ook het draagvlak binnen een gemeente worden vergroot.

Bij de rijksoverheid kan het draagvlak voor een bonussysteem gebaseerd worden op de intentie om na het Masterplan Fiets de aandacht voor de fiets niet te laten verslappen. In deze gedachte past ook de ondersteuning die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft aan het initiatief voor de Fietsbalans van de Fietsersbond, waarop een bonussysteem een vervolg zou kunnen zijn. Voor de rijksoverheid biedt een bonussysteem de mogelijkheid doelstellingen op rijksniveau, waarvoor gemeentelijk beleid relevant is, op te pakken zonder dat er inhoudelijke bemoeienis hoeft plaats te vinden. Een bonussysteem sluit ook aan bij de Actie –25%, dat een eerder initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was.

Navraag bij het DG Personenvervoer [Min V&W, 2000] heeft uitgewezen dat er op dit moment bij het ministerie geen concrete plannen voor het fietsbeleid bestaan. Wel is men bezig om een nationaal fietsberaad op te zetten waarin alle betrokken partijen zitting hebben. Doel van dit beraad is de aandacht voor de fiets vast te houden, kennis te ontwikkelen en te verspreiden. Over de status en het budget van het beraad is nog niets bekend, evenals over de termijn waarop dit zal worden gestart. Op de vraag of de instelling van een bonussysteem voor het gemeentelijke fietsbeleid onderwerp van het beraad zou kunnen zijn werd door de betrokken beleidsambtenaar met belangstelling gereageerd. Van concreet draagvlak is, behalve voor het project Fietsbalans van de Fietsersbond, echter nog geen sprake.

In het algemeen kan gesteld worden dat draagvlak voor een bonussysteem gecreëerd kan worden door de betrokken partijen in een vroeg stadium bij de plannen te betrekken. Van de betrokken partijen hebben de VNG, bij monde van de heer Wilmer, alsook het Ministerie van V&W (DGP) via mevrouw Dielband-Hoelsing laten weten met belangstelling naar de resultaten van deze inventariserende studie uit te kijken. Ook zijn zij bereid te zijn mee te denken in een volgende fase. In het volgende hoofdstuk wordt hierop teruggekomen.

4.4 Uitvoering van een bonussysteem

Bij de uitvoering van een bonussysteem komt een groot aantal zaken kijken. Met name de informatieverzameling en verwerking neemt daarbij een groot deel van de inspanningen in beslag. Daarbij moet gezorgd worden voor de kwaliteit van de informatie en de resultaten. De resultaten moeten tenslotte leiden tot een eerlijke beoordeling.

Voor de informatieverzameling en uitvoering van de beoordeling van het gemeentelijk fietsbeleid zou kunnen worden aangesloten bij het hierboven beschreven initiatief "Fietsbalans" van de Fietsersbond. De Fietsersbond heeft in dit project al ervaring opgedaan met het beoordelen van fietsinfrastructuur en voorzieningen. Deze ervaring levert waardevolle informatie



waarmee de opzet en uitvoering van een bonussysteem adequaat en efficiënt kan verlopen. De gemeten criteria zijn bovendien algemeen geaccepteerd en de vergaring van de informatie is vrij eenvoudig.

Belangrijk is ook dat de Fietsersbond welwillend tegenover het idee van een bonussysteem staat. Graag ziet zij dat de resultaten van de Fietsbalans zoveel en zo goed mogelijk worden benut. De Fietsersbond zou bij de uitvoering van een bonussysteem dan ook kunnen worden ingezet als medebewaker van de methodiek en kwaliteit van de uitvoering. Een groot deel van de daadwerkelijke uitvoering zou bijvoorbeeld kunnen worden uitbesteed aan externe onderzoeksbureaus.



5 Beloning van fietsbeleid: de volgende fase

Op basis van de voorgaande paragrafen lijkt de opzet van een bonussysteem dat aansluit op het voorbeeld van het project Fietsbalans van de Fietzersbond een goed uitgangspunt voor de gedachtevorming bij de verdere concretisering van een bonussysteem voor gemeentelijk fietsbeleid. Vooral de ervaring die in dit project is opgedaan met het beoordelen van gemeentelijk fietsbeleid en het enthousiasme bij de deelnemende partijen vormen waardevolle aanknopingspunten. Een verdere concretisering en koppeling met een financiële structuur zullen echter zwaardere eisen stellen aan het beoordelingssysteem, maar vooral ook aan het draagvlak bij de betrokken partijen.

Ons voorstel is dan ook om in de volgende fase een gedetailleerde studie uit te voeren naar de haalbaarheid van een bonussysteem. Als onderdeel van deze studie zou met de betrokken partijen in een vroeg stadium gezamenlijk moeten worden overlegd hoe een bonussysteem verder kan worden vormgegeven en tegelijkertijd draagvlak te creëren. Dit overleg zou in de vorm van een aantal workshops kunnen plaatsvinden. De resultaten van de huidige verkennende studie kunnen hierbij als startpunt fungeren.

In het overleg zouden onder andere de volgende onderwerpen aan de orde kunnen komen:

- Evaluatie van het project Fietsbalans. Wat is de ervaring die met het beoordelen van gemeentelijk fietsbeleid is opgedaan? Welke onderdelen van de gevolgde methodiek komen in aanmerking voor toepassing in een bonussysteem?
- Nader vaststellen van de doelstellingen. In hoeverre willen we naast het stimuleren van het fietsgebruik ook het gebruik van de auto ontmoedigen?
- Nader vaststellen van beoordelingscriteria en onderlinge afweging. Welke criteria, kwalificatie-eisen en bonusvormen kunnen rekenen op voldoende draagvlak en zijn praktisch uitvoerbaar?
- Nader vaststellen van inpassing in financieringskader. Hoe is een bonussysteem in te passen in de huidige financieringsstructuur en welke stappen dienen hiertoe te worden genomen.

Als deelnemers aan het overleg zien wij in ieder geval:

- NOVEM
- VNG
- Ministerie van V&W
- Ministerie van VROM
- Fietzersbond

In aansluiting op dit overleg zou in de haalbaarheidsstudie een retrospectieve toets kunnen plaatsvinden van een toekomstig concept bonussysteem op de huidige deelnemers van het project Fietsbalans van de Fietzersbond.



6 Conclusies en aanbevelingen

Deze studie heeft tot doel de mogelijkheden te inventariseren voor de opzet van een bonussysteem dat gemeenten beloont voor het voeren van een beleid dat het gebruik van de fiets bevordert. De nadruk lag hierbij op het verzamelen van de relevante informatie en niet zozeer op het maken van een keuze voor een bepaalden opzet of ontwerp.

De belangrijkste conclusies die uit deze inventariserende studie naar voren komen zijn:

- Tussen 1983 en 1995 bleef de toe- of afname van het aandeel fietsverplaatsingen in 48 middelgrote gemeenten in het algemeen beperkt tot 5-10%. Van dit effect is waarschijnlijk een belangrijk deel toe te schrijven aan het gevoerde gemeentelijk fietsbeleid, maar invloed van andere factoren (stadsuitbreiding, weersgesteldheid, toeval, meetfouten) speelt ook mee.
- Als belangrijkste succesfactor van fietsbevorderend gemeentebeleid komt een duidelijke keuze voor een gelijktijdige ontmoediging van de auto naar voren. Ook betrokken deskundigen zijn van mening dat het terugdringen van de externe effecten van het autogebruik het meest effectief kan plaatsvinden middels het ontmoedigen van dit gebruik. In de vervolgfase op dit onderzoek zal nader moeten worden vastgesteld in hoeverre het ontmoedigen van het autogebruik in een bonussysteem voor het fietsgebruik zal moeten worden meegenomen.
- Het maatschappelijk belang van het fietsen beperkt zich niet tot lokaal niveau. Directe kostenbesparing, emissie- en energiereducties, verkeersveiligheid en gezondheid bieden duidelijke voordelen op nationaal niveau. Bijvoorbeeld de vervanging van een op de tien korte autoritten door de fiets levert een besparing op van 1,5-2% van het energiegebruik en emissies door het personenautovervoer.
- Over de daadwerkelijke mate waarin gemeentelijk beleid ervoor kan zorgen dat de fiets als vervanger van de auto optreedt zijn nauwelijks gegevens bekend.
- Het initiatief "Fietsbalans" van de Fietsersbond biedt goede mogelijkheden als uitgangspunt voor de uiteindelijke vormgeving van een bonussysteem. De ervaring die is opgedaan met de toegepaste beoordelings-systematiek is zeer waardevol en biedt aanknopingspunten voor het verder robuust maken van deze systematiek.
- In aansluiting op deze inventariserende studie wordt aanbevolen een gedetailleerde studie uit te voeren naar de haalbaarheid van een bonussysteem. Als onderdeel van die studie zou een workshop met alle betrokkenen kunnen zorgen voor de nadere afstemming van het bonussysteem. Onderwerpen die in dit overleg aan bod dienen te komen zijn:
 - Leren van de evaluatie van het project Fietsbalans
 - Nadere vaststelling van de doelstellingen
 - Nadere vaststelling van beoordelingscriteria en onderlinge afweging
 - Nadere vaststelling van inpassing in financieringskader

In aansluiting op dit overleg zou in de haalbaarheidsstudie een retrospectieve toets kunnen plaatsvinden van een toekomstig concept bonussysteem op de huidige deelnemers van het project Fietsbalans van de Fietsersbond.



Bronnen

ANWB, 2000
Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
Autokostenprogramma via internetpagina <http://www.anwb.nl>
Augustus 2000

Van den Berg, 1992
J. van den Berg
Van prioriteitenplan tot subsidieverlening
Vakgroep Bestuursrecht en Bestuurskunde
Rijksuniversiteit Groningen
1992

BGC, 1999
Bureau Goudappel Coffeng
Synthese personenvervoer-Ruimtelijke trends
Deventer, 1999

Van den Borne, 1997
I.F.H. van den Borne en I.J.M. Hendriksen
Fietsen naar het werk: een gezond advies'
TBV 5, nr. 3, 1997

CBS, 1993
Centraal Bureau voor de Statistiek
Luchtverontreiniging, emissies door wegverkeer
Voorburg/Heerlen, 1993

CE, 1997
Centrum voor energiebesparing en schone technologie
Optimale brandstofmix voor het wegverkeer
Delft, mei 1997

CE, 1999
Centrum voor energiebesparing en schone technologie
Efficiënte prijzen voor het verkeer; raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen
Delft, oktober 1999

Fietsersbond, 2000
Fietsersbond
Informatie via internetpagina <http://www.fietsersbond.nl>
Augustus 2000

GBW, 1999
Centrum gezondheidsbevordering op de werkplek
Fietsen naar het werk; brochure
Den Haag, 1999

HGC, 1997
Hague Consulting Group
Fietsen en andere vervoerwijzen; 1995 vergeleken met 1986 en 1990
Rotterdam, augustus 1997

HLG, 1999
Calculating Transport Accident Costs
Final report of the expert advisors to the high level group on infrastructure charging (working group 3)
April 1999

I-ce, 2000
Interface for Cycling Expertise, Stichting Habitat Platform en VNG
De economische betekenis van het fietsen; een onderzoek om kosten en baten van fietsbeleid te illustreren
Den Haag, 2000

ITS, 1992
Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen
Vervanging van autogebruik door fietsgebruik
onderzoek uitgevoerd in het kader van Masterplan Fiets
1992

Miedema, 1989
B. Miedema, P.F. Lourens en H.H. van der Molen
Reacties van gemeenten op de Actie -25%
Verkeerskundig Studiecentrum
Rijksuniversiteit Groningen
1989

Min V&W, 1997
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Fietsverkeer, nummer 13
Uitgave van Projectgroep Masterplan Fiets
Directoraat-Generaal voor het Vervoer
Directie Individueel Personenverkeer
Februari 1997

Min V&W, 1998a
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Evaluatierapport Masterplan Fiets
Projectgroep Masterplan Fiets
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Januari 1998

Min V&W, 1998b
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Eindrapport Masterplan Fiets
Projectgroep Masterplan Fiets
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Januari 1998

Min V&W, 2000
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Telefonische informatie van mevr. Dielband-Hoesing
Augustus 2000



Peeters, 2000
Peeters Advies
Persoonlijke communicatie Paul Peeters

Reneman, 1994
D. Reneman en I. Pröpper
Besturen zonder ongelukken; Bestuurlijke en beleidsmatige lessen uit de evaluatie van de Actie -25 % minder verkeersslachtoffers
Vakgroep Politicologie en Bestuurskunde
Vrije Universiteit Amsterdam
Oktober 1994

TNO Inro, 1999
Korte verplaatsingen in beweging
Delft, augustus 1999

Interviews:

- Verkeersadviesburo Diepens en Okkema: Dhr. E. Okkema
Dhr. R. Ogink
- Fietsersbond: Dhr. O. van Boggelen
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten Dhr. H. Wilmer