

Verslag studiemiddag Meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000

Hugo de Vriescentrum, 29 april 1993

Programma van de dag

Welkom door de voorzitter

Clasien Slebos, Stichting Natuur en Milieu

1. Diaklankbeeld: Het fietsbeleid in Amsterdam, stand van zaken 1
samenstelling André Guit, fotografie en technische realisatie Remco van Blokland
 2. Ervaring met het fietsbeleid in Nederland 3
Tom Godefrooy, beleidscoördinator Fietzersbond enfb
 3. Fietsgebruik in Amsterdam en knelpunten bij de uitvoering ervan 6
André Guit, Fietzersbond enfb afdeling Amsterdam
 4. Wensen van de Fietzersbond enfb ten aanzien van het Meerjarenplan Amsterdam
op de fiets 2000 13
Otto van den Berg, beleidsmedewerker Fietzersbond enfb afdeling Amsterdam
 5. Discussie 18
- Bijlage: Kansen voor gemeentelijk fietsbeleid, Verkeerskunde mei 1993

1. Diaklankbeeld

(door Remco van Blokland en André Guit)

Vele nota's van het Rijk, de provincie en de gemeente Amsterdam betogen dat het fietsen gestimuleerd moet worden.

De eerste gemeentelijke nota fietsverkeer zag het licht in 1973. Daarna verschenen onder meer het ontwerp verkeerscirculatieplan; het verkeerscirculatieplan 1978; de nota uitvoering fietsbeleid; het verkeerscirculatieplan 1985; het verkeers- en vervoersplan; het structuurplan 1991 en.. het Meerjarenplan Amsterdam op de Fiets.

In dit plan wordt de Amsterdamse gemeenteraad een aantal keuzes voorgelegd hoe het toekomstig beleid gestalte kan krijgen.

Als je een Amsterdamse fietser vraagt hoe het is om in de stad te fietsen dan is het antwoord regelmatig negatief. Als je in de stad goed rondkijkt hoeft dit geen verbazing te wekken. Voor de fietser in de oude stadswijken is soms weinig ruimte over, of is de fietsstrook zó smal dat deze nauwelijks te volgen is. Ook is er veel hinder van foutgeparkeerde auto's. Maar ook in nieuwe woonwijken waar meer fietsvoorzieningen zijn getroffen is regelmatig ongemak, zo is er bijvoorbeeld een haakse bocht aangelegd, of zitten er gaten in het fietspad. De voorbeelden die wij zojuist gaven liggen allen op het Hoofdnet Fiets.

Toch is de laatste jaren veel gebeurd in het fietsbeleid. In de jaren '70 begon het besef te groeien dat een actief fietsbeleid gewenst was, om de flinke daling in het gebruik van de fiets een halt toe te roepen. Oorspronkelijk zocht met het heil in de aanleg van enkele hoogwaardige fietsroutes. Dit ging traag en betekende bovendien dat talloze fietsknelpunten bleven bestaan.

In 1980 koos Amsterdam daarom voor een bredere en kleinschaligere knelpuntenaanpak. Wel werd een hoofd- en secundair fietsnet vastgesteld wat bepalend was voor de keuze van de knelpunten en de kwaliteit van de oplossingen. Het beleid kreeg gestalte via de Werkgroep Fiets waarin naast ambtenaren twee vertegenwoordigers van de enfb zaten. In de jaren '80 zijn talloze knelpunten aangepakt, vele kleintjes zoals de aanleg van een fietsdoorsteekje of een verkeersheuvel, maar ook grote projecten zoals de aanleg van fietspaden op de Pieter Calandlaan of in de Spuistraat.

Daarnaast werd in de werkgroep ook de kwaliteit van de fietsroutes bewaakt. Zo is bijvoorbeeld voorkomen dat de vrijwel kruisingsvrije groene zoom fietsroute door de inrit van deze parkeergarage gekruisd zou worden. Hoewel ook enkele fietsenstallingen zijn opgericht en enkele activiteiten zijn ondernomen om het fietsen te promoten heeft de Werkgroep Fiets zich in hoofdzaak met infrastructuur beziggehouden. Hiervoor is in totaal zo'n 30 miljoen gulden uitgetrokken.

Het werk van de Werkgroep Fiets was pionierswerk. In Nederland was in die jaren nog weinig ervaring met het fietsbeleid. Al doende is in de loop van tijd een grote expertise opgebouwd. Deze expertise is bij de opheffing van de Werkgroep Fiets in 1989 gebundeld in het Handboek Fiets Amsterdam, dat onder de verantwoordelijkheid van de verkeerscommissie is uitgegeven.

Op dit moment worden de laatste projecten uitgevoerd die nog door de Werkgroep Fiets zijn voorbereid, zoals hier in de Savornin Lohmanstraat en de Troelstralaan. Maar daarmee is nog slechts een deel van het Hoofdnet Fiets gereed. De ontwikkeling van nieuwe projecten door stadsdelen is gestagneerd. Soms wordt in het kader van groot onderhoud fietsroutes verbeterd, zoals thans in de Kinkerstraat, maar het oplossen van knelpunten beperkt zich tot kleine goedkope projecten. Het ontbreken van voldoende geld is het belangrijkste probleem.

Op heel wat routes zijn ingrijpende maatregelen nodig om het fietsen in de stad te verbeteren. Bijvoorbeeld de Ceintuurbaan.....

.... de Bilderdijkstraat

.... de Overtoom....

.... en de van Woustraat.

Daarnaast ontbreken essentiële schakels in het routenet. Bijvoorbeeld een goede fietsroute naar Schiphol. Of wat te denken van "deze" fietsroute over de Willemssluizen waar een hele woonwijk van Amsterdam-Noord 's avonds en in het weekend op aangewezen is.

Op deze kaart staan in rood de delen van het Hoofdnet Fiets die nog verbeterd of aangelegd moeten worden voordat overal op dit hoofdnet veilig gefietst kan worden.

De ervaring van de jaren '80 is dat een investering van 30 miljoen gulden niet voldoende is om het fietsverkeer te laten groeien. Hiervoor zal eerst het fietsroutenet moeten worden afgemaakt. En omdat het vanuit het milieubeleid gewenst is dat automobilisten overstappen op de fiets, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer, is het wenselijk dat dit snel gebeurd.

Om de toekomst van het fietsbeleid in Amsterdam te bepalen is in het voorjaar van 1993 het meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000 geschreven. In deze nota worden 6 speerpunten genoemd en per speerpunt worden doelstellingen geformuleerd. De Amsterdamse gemeenteraad kan kiezen tussen 4 varianten voor het fietsbeleid.

De varianten 3 en 4 beogen de start van een integraal fietsbeleid, wat moet leiden tot een groei van het gebruik van de fiets. Hierin krijgt voltooiing van het fietsroutenet de eerste prioriteit. Bijvoorbeeld worden fietspaden voorzien in de Scheldestraat... de Beukenweg... en de Zeeburgerdijk. Daarnaast krijgt het tegengaan van fietsdiefstal veel aandacht, zo worden er veel meer buurtstallingen opgericht en komen er meer bewaakte stallingen. Maar er zijn nog talrijke maatregelen bedacht die niet altijd geld hoeven te kosten, zoals verkeerslichten meer op fietsers afstemmen.

Amsterdam heeft in de jaren '80 een goede start gemaakt met het verbeteren van het fietsroutenet. Binnenkort beslist de gemeenteraad of dit werk nog voor het jaar 2000 wordt afgemaakt en of de gemeente start met een integraal fietsbeleid. Het resultaat is dan dat als je in 2000 waar dan ook in Amsterdam een fietser vraagt hoe het is om door Amsterdam te fietsen het antwoord krijgt: Dat is heel plezierig.

2. Ervaring met het fietsbeleid in Nederland (lezing Tom Godefrooy)

Fietsgebruik in verschillende steden

De fiets wordt in Nederland gebruikt voor zo'n 27% van alle verplaatsingen (9% van alle reizigerskilometers). Binnen de steden kan dat percentage flink hoger liggen. In Groningen ligt het gebruik van de fiets voor interne verplaatsingen zelfs boven de 50%. Er zijn echter grote verschillen tussen de verschillende steden. Ook binnen de kortere afstandsklassen wordt de fiets vaker gebruikt: in 37% van alle ritten korter dan 5 km.

In het algemeen blijkt het fietsgebruik samen te hangen met de mate waarin het handig is om de fiets te gebruiken. Daarbij gaat het niet alleen om de 'handigheid' op zichzelf, maar ook in vergelijking met andere vervoerswijzen. De fiets wordt gebruikt als de afstanden niet te groot zijn, en als andere vervoerswijzen voor dezelfde afstand niet veel sneller zijn. Het komt erop neer dat fietsen efficiënt moet zijn, feitelijk, maar ook in de beleving. Dat betekent:

- een netwerk van verbindingen dat het mogelijk maakt zonder omrijden bij alle bestemmingen te komen; daarbij dient men onderscheid te maken naar netwerken op verschillende niveaus.
- verkeerssituaties die voor de fietser weinig oponthoud met zich mee brengen (niets is zo vervelend als moeten stoppen en weer op gang moeten komen);
- voor autoverkeer moet het juist andersom: geen rechtstreekse verbindingen binnen de stad, en veel oponthoud.

Dit alles leidt tot een betere concurrentiepositie van de fiets. Er zijn nog zoveel binnenstedelijke autoverplaatsingen die prima vervangbaar zijn door de fiets dat er nog voldoende winst te halen is (zie artikel Verkeerskunde, mei 1993, Kansen voor gemeentelijk fietsbeleid, bijlage).

Dat aan die concurrentiepositie gewerkt moet worden, is één van de zaken die uit het onderzoek rondom het Delftse fietsroutenetwerk gebleken is. De huidige concurrentiepositie van de fiets is zodanig dat een overstap van fiets naar auto waarschijnlijker is dan een overstap van auto naar fiets. Dus alleen al om het huidige aandeel fietsverkeer vast te houden, is een wervend fietsbeleid noodzakelijk.

Deskundigheid

Fietsbeleid en het ontwerpen van fietsvoorzieningen is niet langer iets om aan de jongste bediende van de afdeling verkeer over te laten. Het ontwerpen van een fietsnetwerk en het vormgeven van fietsinfrastructuur vergt dezelfde deskundigheid als het ontwerpen van autovoorzieningen. Het belang van een dergelijke deskundigheid werd tot voor kort nauwelijks onderkend. Hoe een fietspad er uit moet zien leek meer een kwestie van gezond verstand dan van vaktechnische deskundigheid. Maar verkeerstechnici worstelen steeds

meer met het onderwerp. Zo bleek uit een onderzoek naar 'mythen en sagen in de verkeers-techniek' van het toenmalige SVT (nu CROW) dat eigenlijk niemand wist hoe je een fietspad het beste over een kruispunt heen kunt doorzetten. Het is iets van de laatste jaren dat het ontwerpen voor fietsers wat serieuzer onder de aandacht komt. De Fietsersbond enfb in Amsterdam gaf de eerste aanzet om één en ander samenhangend op papier te zetten in 'Wijken voor de Fiets'. Voor de landelijke Fietsersbond enfb was dat aanleiding om aan een verder uitgewerkt handboek over fietsinfrastructuur voor algemeen gebruik te gaan werken. Dit initiatief is in het kader van het Masterplan Fiets verbreed en ondergebracht bij het CROW. Dat onze Amsterdamse afdeling tussentijds nog een Handboek Fiets Amsterdam uitbracht, geeft aan dat in de landelijke CROW-werkgroep lang gediskussieerd is over wat nu eigenlijk goede fiets-oplossingen zijn, en hoe je het ontwerpproces methodisch aan zou moeten pakken. Dat duurde dus zo lang, daar kon Amsterdam niet op wachten. Maar nu is het bijna zover, in juni verschijnt dan eindelijk de 'Ontwerpwijzer Fietsvoorzieningen'. Wat daarin bepleit wordt is een methodische aanpak van het ontwerp, met een helder programma van eisen als startpunt, een aantal kwaliteitscriteria (directheid, samenhang, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid) die vertaald worden in concrete en meetbare grootheden (parameters), waaraan het ontwerp uiteindelijk getoetst kan worden.

Hoeveel mag dat kosten?

Delft:

In Delft is voor ongeveer 27 miljoen één derde van de stad onder handen genomen (incl. 4 miljoen voor begeleidend onderzoek). Wanneer het routenetwerk in de hele stad op dezelfde kwaliteitsniveau gebracht zou worden, is daarmee een bedrag gemoeid van 70 miljoen. Daarbij moet worden opgemerkt dat de voorzieningen die in Delft op straat zijn aangebracht, over het algemeen niet spectaculair zijn. De waarde van het Delftse project zit met name in de samenhangende benadering van het netwerk. Zeker niet in fietsvoorzieningen 'met gouden randjes'. Nu, vier jaar na afronding van het fietsroute-project, zie je duidelijk de eerste sporen van verwaarlozing.

Voor een netwerkbenadering à la Delft is een bedrag nodig van circa f 750 per inwoner. Voor Amsterdam zou dit neer komen op een bedrag van 525 miljoen. Bij een realisatie van een dergelijk netwerk in 20 jaar betekent dit nog altijd een bedrag van 26,25 miljoen per jaar.

Eindhoven:

De Vervoerregio Eindhoven ontwikkelde een netwerk van zogeheten 'non-stop fietsroutes'. Achtergrond: de vervoerswijzekeuze maximaal beïnvloeden ten gunste van de fiets door het leveren van reistijdwinst en verkorting van de waargenomen reistijd. Ter realisering van verkeerveiligheidsdoelstellingen wordt in het plan de nadruk gelegd op vrijliggende voorzieningen en vermindering van de ontmoetingskans met snelrijdend autoverkeer. Begrote kosten : f 260 miljoen gedurende tien jaar. Eerlijkheidshalve moet daarbij worden vermeld dat de vervoerregio over onvoldoende middelen beschikt om al zijn plannen te realiseren. Dit fietsplan moet nu concurreren met een nog veel duurder openbaar vervoersplan.

Tilburg:

Een stad met 160.000 inwoners. Tilburg investeert in de komende vier jaar 20 miljoen in fietsbeleid, waarvan 16 miljoen uit eigen middelen. Van de 5 miljoen die jaarlijks besteed wordt, gaat 4 miljoen naar fietsinfrastructuur, en 1 miljoen naar aanvullend beleid.

Eigen berekening:

De Fietsersbond enfb berekende in 1991 dat de Nederlandse overheden tussen 1985 en 1988 gemiddeld zo'n 210 miljoen uitgaven aan de aanleg van fietspaden. Er van uitgaande dat er meer soorten fietsvoorzieningen worden gerealiseerd dan fietspaden, lijkt het niet onrealistisch om uit te gaan van een bedrag van 300 miljoen per jaar.

Het Masterplan Fiets beoogt een kwaliteitssprong te realiseren in de voorzieningen voor fietsers. Dat betekent dat er meer gedaan moet worden dan we tot op heden deden. Dan kun je denken aan:

- Meer fietsvoorzieningen; Fietsvoorzieningen zijn nodig als intensiteit en snelheid van het autoverkeer daartoe aanleiding geven. De noodzaak daartoe blijft groeien zolang het autoverkeer groeit. Bovendien zou je de criteria kunnen aanscherpen.
- Betere fietsvoorzieningen; (Meer aandacht voor comfort en doorstroming van het fietsverkeer, meer aandacht voor sociale veiligheid, beter op grote aantallen fietsers afgestemde dimensioneringen.) Alleen al het op een gelijk peil brengen van de wegdekkwaliteit van bestaande fietspaden met de wegdekkwaliteit van de naastgelegen hoofdrijbaan zou wel eens flinke investeringen kunnen vergen.
- Beter onderhoud; (Juist fietsers zijn gevoelig voor slecht onderhoud: oneffenheden, plassen, bladeren en glas op straat.)

De fietsersbond heeft een schatting gemaakt op basis van de veronderstelling van een jaarlijks groei van 5% van de hoeveelheid fietspad, een extra bedrag voor kruispuntherinrichting, een verhoging van het onderhoudsbudget voor fietsinfrastructuur met 50%, en een reconstructie van bestaande fietspaden die niet (meer) aan de verscherpte kwaliteitscriteria voldoen in 20 jaar. Voor heel Nederland zou daarvoor jaarlijks een bedrag van ongeveer 1 miljard nodig zijn.

3. Fietsgebruik in Amsterdam en knelpunten bij de uitvoering ervan (lezing André Guit)

Inleiding

De opbouw van deze bijdrage en die van Otto van den Berg is eenvoudig, we hebben het over het doel en de middelen. De middelen die nodig zijn om de doelstellingen te halen vallen samen te vatten in drie begrippen: geld, expertise, structuur. Ik zal eerst enige informatie geven over het fietsgebruik in Amsterdam en de mogelijkheden dit te laten groeien, vervolgens ga ik in op de middelen en de knelpunten die daarbij optreden.

Huidig fietsgebruik en mogelijkheden dit te laten groeien

De fiets is nog steeds een veel gebruikt vervoermiddel. Dagelijks nemen in Amsterdam ruim een miljoen mensen deel aan het verkeer en maken daarbij 2,5 miljoen verplaatsingen.

Tabel 1: Verplaatsingen op een werkdag in de agglomeratie

	intern	extern	totaal
verplaatsingen	1.650.000	850.000	2.500.000
per fiets	430.000	20.000	450.000
% per fiets	26	2	18

(bron: Dienst Ruimtelijke Ordening)

Van de interne verplaatsingen neemt 26% van de mensen de fiets. Voor de externe verplaatsingen, die beginnen of eindigen buiten de gemeentegrens, 2%. In totaal wordt in 18% van de gevallen de fiets gekozen. In de oude stadswijken zoals het centrum of de 19e eeuwse wijken, is het fietsgebruik nog aanmerkelijk hoger dan in de buitenwijken. In het centrum is de fiets bijvoorbeeld het meest gebruikte vervoermiddel.

Tabel 2: Modal split binnenstad

Fiets	31%
te voet	27%
auto	24%
openbaar vervoer	18%

(bron: Amsterdam in cijfers)

In de jaren tachtig is kwantitatief het gebruik van de fiets met 10% gestegen. Echter omdat de mobiliteit met 35% gegroeid is, is relatief gezien het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen gedaald.

Het meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000 stelt zich ten doel het gebruik van de fiets ten koste van het autoverkeer van 28% tot 35% te laten stijgen. Het autogebruik neemt dan af van 38% tot 31%. In het rapport "Inventarisatie mogelijk fietsgebruik" van DRO uit 1991 blijkt dat 50% van de autoritten korter is dan 5,5 km en in het woonwerkverkeer zelfs 75% van de autoritten korter is dan 10 kilometer. Deze verplaatsingen zijn ook heel goed per fiets af te leggen. Als behalve afstand ook een leeftijdsrestrictie wordt gehanteerd dan blijkt dat het gebruik van de fiets met maximaal 75% (dat betekent 345.000 verplaatsingen) kan groeien. Echter niet voor alle verplaatsingen zal de fiets een reëel alternatief zijn. Vandaar dat in het "vervolgonderzoek mogelijk fietsgebruik in de agglomeratie Amsterdam" van DRO deze markt van potentiële fietsers nader onderzocht is.

In het algemeen kan gezegd worden dat snelheid en comfort bepalend zijn voor de keuze van een vervoermiddel. Uit het net genoemde vervolgonderzoek blijkt inderdaad het feit dat de fiets een snel en handig vervoermiddel is de belangrijkste reden te zijn om de fiets te kiezen. Maar er speelt meer. 23% van de bewoners van de agglomeratie bezit geen fiets. In de top 5 van redenen hiervoor scoort de onveiligheid in het verkeer het hoogst en worden de kans op fietsdiefstal in het algemeen en de kans op fietsdiefstal bij de woning veel genoemd.

Tabel 3: Redenen om geen fiets te bezitten

1. Onveiligheid verkeer	19%
2. Geen fiets nodig	18%
3. Een andere reden	18%
4. Fietsdiefstal algemeen	14%
5. Fietsdiefstal bij de woning	13%

Bij de mensen die wel een fiets bezitten, maar deze niet gebruiken wordt het meest genoemd dat de afstand te lang is om te fietsen, daarnaast wordt veel genoemd: de fiets biedt geen comfort, ik kan geen bagage op de fiets meenemen, de kans op fietsdiefstal en de fiets is langzamer.

Tabel 4: Redenen om niet te fietsen

1. Het is te ver	20%
2. Andere reden	14%
3. Geen bagage meenemen	12%
4. Geen comfort	11%
5. Kans op fietsdiefstal	8%
Fiets is langzamer	8%

Over het bovenstaande maak ik twee opmerkingen. Ten eerste: de negatieve aspecten van het fietsgebruik leven ook bij mensen die wel de fiets gebruiken, alleen (nog) geen overheersende rol. Er is sprake van een permanente concurrentie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer. Als de fiets in het beleid onvoldoende aandacht krijgt, of als de relatieve concurrentiestrijd ten opzichte van de auto of het openbaar vervoer verslechtert, zal het gebruik van de fiets dalen.

Mijn tweede opmerking is positiever: veel negatieve factoren en de factoren die de concurrentiepositie van de fiets bepalen zijn vanuit de overheid te beïnvloeden, zodat er wel degelijk mogelijkheden zijn het gebruik van de fiets te laten groeien. De belangrijkste activiteiten zijn dan:

1. het verhogen van de verkeersveiligheid
2. het tegengaan van fietsdiefstal
3. het verbeteren van de doorstroming en het comfort van de fiets

Echter om het gebruik van de fiets ten koste van de auto te verhogen zal tevens in de situaties dat de fiets en het openbaar vervoer goede alternatieven zijn, het gebruik van de auto onaantrekkelijk gemaakt moeten worden. Uit het DRO-onderzoek blijkt glashelder dat op plaatsen waar weinig ruimte voor de auto is, zoals de binnenstad en de 19e eeuwse wijken het autogebruik zeer laag is en het fietsgebruik hoog.

Tabel 5: Vervoerswijzekeuze per winkelgebied

	fiets	auto	OV	lopen
Binnenstad	36%	7%	39%	18%
Albert Cuypstr. e.o.	30%	5%	16%	49%
Buikslotermeerplein	19%	47%	15%	19%
Amsterdamse Poort	17%	50%	23%	10%

(bron: Dienst Ruimtelijke Ordening)

Dit kan gestalte krijgen door bij de verdeling van de ruimte consequent te kiezen om eerst voldoende ruimte voor de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer te reserveren en de restruimte voor de auto te laten. Het tekort aan parkeerplaatsen voor auto's zal toenemen en er zullen meer files komen, maar deze zullen snel weer afnemen en het resultaat zal zijn dat mensen vaker voor fiets en openbaar vervoer zullen kiezen.

De middelen die nodig zijn het gebruik van de fiets te stimuleren

Om de doelstelling "een groei van het gebruik van de fiets" te bewerkstelligen zijn verschillende middelen nodig. In de kern vallen deze dus samen te vatten in de begrippen geld, expertise, structuur. Deze begrippen loop ik langs:

geld

In het bovenstaande noemde ik drie maatregelen om het fietsen te bevorderen:

1. het verhogen van de verkeersveiligheid
2. tegengaan van fietsdiefstal
3. verbeter de doorstroming en het comfort van de fiets

Voor 1. verkeersveiligheid geldt dan niet alleen de objectieve verkeersveiligheid maar de veiligheid zoals de weggebruiker die ervaart. Voor een verhoging van (het gevoel van) verkeersveiligheid en om het 3e punt, de doorstroming en comfort van de fiets te vergroten, is een andere inrichting van de weg gewenst. In straten met een hoge druk van het autoverkeer en met foutparkeren zullen fietspaden moeten komen, de fietsroutes moeten voorrang krijgen, wat vaak fysiek zal moeten worden afgedwongen. Er zullen nieuwe snellere fietsverbindingen moeten worden gecreëerd. In het meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000 is uitgerekend dat hiervoor minimaal 60 miljoen noodzakelijk is.

Ook het tegengaan van fietsdiefstal, punt 2, kost veel geld. In het meerjarenplan wordt in variant 4 bijna 12 miljoen uitgetrokken voor veilige fietsenstallingen en het fietsdiefstalbeleid. Maar ook dan staan in de 19e eeuwse wijken nog tienduizenden fietsen 's nachts op straat en staan tienduizenden fietsen op bestemmingen zonder veilige stallingsvoorziening. 12 miljoen is in een anti-diefstalbeleid nog maar het begin.

Echter het geld is een groot knelpunt. In de praktijk blijkt dat het in de deelraden die het meeste uiting geven aan hun prioriteit voor de fiets met moeite enige tienduizenden gulden en soms één of twee ton per jaar worden vrijgemaakt voor het fietsbeleid. De verdere ontwikkeling van het hoofdnet fiets is in de deelraden gestagneerd. De miljoenen die nodig zijn voor het fietsbeleid zullen op dezelfde manier moeten worden vrijgemaakt als de miljoenen die nodig zijn voor het autobeleid en het openbaar vervoer.

Expertise

Als er iets is wat van essentieel belang is voor, om te beginnen, het in stand houden van het huidige fietsgebruik en vervolgens om de groei van het fietsgebruik te bewerkstelligen dan is het de kennis over het verkeersontwerp. Traditioneel gaan de opleidingen voor verkeersontwerp uit van het autoverkeer, pas deze jaren tekent zich een kentering af. Het handboek waarop toekomstige ontwerpers zich moeten baseren is na 4 jaar werk over enige maanden af. In de bijdrage van Tom Godefrooy staat daar meer over.

In dagelijkse praktijk zien wij vele, vele fietsonvriendelijke verkeersontwerpen langsgaan, die ook niet stroken met de aanbevelingen uit het Handboek Fiets Amsterdam (dat in theorie uitgangspunt is). Hierbij blijkt ook dat voor het autoverkeer hele andere normen te gelden dan voor het fietsverkeer. Ik zal enkele voorbeelden noemen:

- Vanwege de boogstralen van het vrachtverkeer zijn personenautomobilisten verzekerd van soepele boogstralen. Echter bij kruispunten met fietspaden worden meestal hele krappe bogen van 1 of 2 meter en soms zelfs haakse bochten aangelegd. Als wij om ruimere boogstralen van 4 meter vragen worden we vaak glazig aangekeken en wordt dit om esthetische aspecten afgewezen. Op het Koningin Wilhelminaplein vroegen we op een wegvak om een boogstraal van 20 meter zodat de bocht met een snelheid van 20 kilometer per uur te nemen zou zijn, ook dit werd om esthetische redenen afgewezen. Vergelijk dit eens met de normen voor boogstralen van autosnelwegen.

- Voorrang op autoroutes is heel normaal, voorrang op een fietsroute is nog steeds een uitzondering, behalve natuurlijk als de fietsroute samenvalt met een autoroute.
- Asfalt is op autowegen heel normaal, op fietspaden niet.
- Omwille van de verkeersonveiligheid moeten fietsers vaak genoeg nemen met vervelende doorgetrokken trottoirs en onhandige slingers. Los nog van het feit dat het verkeersveiligheidsargument vaak zeer aanvechtbaar is, wordt de onveiligheid die het autoverkeer veroorzaakt afgewenteld op de fietser in plaats van dat de auto met het ongerief opgezaagd wordt. Een goed voorbeeld is een deel van de Brettenroute die nog moet worden aangelegd. De deelraad wil op het laatste deel van de route bij het oude dorp Sloterdijk een flinke slinger aanbrengen en verdedigt dit met het argument verkeersveiligheid. Deze slinger is funest voor deze route die eigenlijk al veel te veel slingers heeft. De verkeersveiligheid als argument slaat in dit geval nergens op. Bij een rechte route is het voor fietsers overzichtelijk, links kijken, rechts kijken en oversteken. In het voorstel van de deelraad moeten fietsers links kijken, rechts kijken of er een tram aankomt, vervolgens hun hoofd 180° draaien (en dat kan een mens niet) of er autoverkeer achter ze aankomt, vervolgens weer het hoofd 180° draaien of daar autoverkeer vandaan komt en vervolgens opletten bij het sturen. Vele handelingen waardoor de fiets minder op het autoverkeer kan letten.
- Als de gemeente een nieuw stadion wil bouwen bovenop een auto- en fietsroute dan krijgt de auto een 100% gestrekte route en de fietser mag om het stadion heen fietsen via een route met allerlei haakse bochten.

Niet alleen als de prioriteit van auto en fiets vergeleken wordt blijken de fietsbelangen niet zwaar te wegen, ook bij stedenbouwkundige afwegingen staan fietsvoorzieningen permanent ter discussie. Voorbeelden:

- De fietspaden in de Spuistraat heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening nooit willen tekenen omdat men ze daar lelijk vond. Een plan van de buurt en de Fietzersbond voor een fietspad op de Geldersekade is ambtelijk afgewezen en vervangen door een plan met fietsstroken, om esthetische redenen. In de plannen voor de groene plantage is onlangs door een ambtelijke projectgroep voorgesteld de fietspaden op de Plantage Middenlaan te verwijderen om voetgangers meer ruimte te geven.
- Bij de plannen voor het Museumplein wordt er nog steeds op afgestevend om één van de belangrijkste hoofdfietsroutes in de stad op te heffen en te vervangen door routes van veel minder kwaliteit.

Bij de Fietzersbond leeft regelmatig het idee dat wat aan de ene kant opgebouwd wordt achter je weer afgebroken wordt. Om het fietsgebruik in stand te houden en zeker als je het fietsgebruik wilt laten stijgen dan zullen andere normen in het verkeersontwerp gehanteerd moeten gaan worden en zullen op het fietsroutenet de belangen van de fietser veel zwaarder moeten gaan wegen. Want iedere individuele ontwerper vindt dat het op deze ene plek wel kan, maar de voorbeelden net lieten zien dat tientallen ontwerpers vinden dat het voor de fiets hier wel wat minder kan. Het fietsroutenet is een prima manier om de prioriteiten te stellen. Daar wegen de fietsbelangen het zwaarst en daar moet constant op toegezien worden, op andere straten kunnen andere belangen zwaarder wegen.

Struktuur

Om te voorkomen dat het beleid door incidenten wordt bepaald en omdat de keuze voor een fietsbeleid betekent dat er andere uitgangspunten bij het verkeersontwerp moeten worden

gehanteerd, zal het beleid ambtelijk en politiek gecontroleerd moeten worden.

Op dit moment is bij de centrale stad het ontwerp van de openbare ruimte zeer versnipperd. Verschillende projectgroepen en verschillende afdelingen binnen verschillende gemeentelijke diensten houden zich er mee bezig. In principe moeten de verkeersontwerpen in de Verkeerscommissie of de Werkgroep Verkeer Binnenstad behandeld worden, maar bijvoorbeeld in projectgroepgebieden gebeurt dit niet altijd en daarnaast hebben de projectgroepen de mogelijkheid uitspraken van de verkeerscommissie naast zich neer te leggen. Vervolgens vindt politieke besluitvorming plaats in verschillende commissies van de gemeenteraad, de commissie Verkeer Beheer Milieu, Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Sport, Economische Zaken, en soms blijft politieke besluitvorming helemaal achterwege. Welke criteria hierbij gehanteerd worden is ons niet helemaal duidelijk en vele ambtenaren evenmin. Op deze manier is het niet alleen ons onmogelijk om de fietsersbelangen goed in het oog te houden, dit geldt ook voor elke ambtenaar die de opdracht krijgt toe te zien op inhoudelijk goede fietsvoorzieningen. Voor een goed fietsbeleid is het nodig dat de verkeersontwerpen ook in detail worden behandeld in de ambtelijke verkeerscommissie's en dat verschillen van inzicht voor een besluit worden voorgelegd aan de commissie Verkeer Beheer Milieu.

Onduidelijkheid heerst ook bij punten op de hoofdnetten auto en openbaar vervoer. Plannen op deze netten moet deelraden voorleggen aan de verkeerscommissie, voorheen de WSI. Uitspraken van de WSI zijn vaak heilig voor de ambtenaren in de deelraden. Slechts zelden komt een ambtenaar in een deelraad op het idee om zijn wethouder bij de wethouder van de Centrale Stad te laten protesteren. Als wij dan bij deelraden aankloppen met opmerkingen worden we naar de centrale stad verwezen, en aldaar verwijzen ze weer terug naar de deelraad. Hiermee is de WSI zeer machtig en deze macht is politiek niet gecontroleerd. Bij de evaluatie over de verhouding tussen de stad en deelraden zullen we voorstellen doen hoe dit verbeterd kan worden.

Een wat aktievere rol van de Commissie Verkeer Beheer Milieu zal op korte termijn wat meer werk opleveren maar wij zijn er van overtuigd dat op langere termijn dit minder werk betekent terwijl bovendien voorkomen wordt dat u van incident naar incident rent.

Ten slotte dan de deelraden. Ook hier zijn procedures soms erg onduidelijk, zowel ambtelijk als politiek. Ambtelijk zijn deze op te lossen met een ambtelijke verkeerscommissie. Maar een dergelijke commissie bestaat niet in elke deelraad en soms is het zo dat als één ambtenaar ziek is de verkeerscommissie maanden op zijn gat ligt. Daarom is het voor ons vaak moeilijk in deelraden afspraken te maken. Maar ook politiek gaat het niet altijd van een leien dakje. Niet zelden gebeurt het ons als wij een verschil van mening met de ambtenaren aan de wijkwethouder of de deelraad voorleggen we een ambtelijke brief terugkrijgen met het ons welbekende ambtelijke standpunt. Natuurlijk gaan er ook veel dingen goed in de deelraden, maar de dingen die niet goed gaan zijn er meer dan een uitzondering.

Conclusie is dat de huidige structuur het voor ons heel moeilijk maakt om onze rol goed te vervullen, maar tevens hebben we er geen vertrouwen in dat met de huidige structuur een goed fietsbeleid van de grond zal komen.

Slotconclusie

Het meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000 biedt een goede basis om een goed fietsbeleid te starten. Terecht stelt het voor de financiële middelen uit Rijks- regionale- en gemeentelijke potjes te halen. Maar voor een succesvol fietsbeleid is het opbouwen van expertise een zeer belangrijke vereiste en in onze ogen is het tevens nodig om de structuur waarlangs het fietsbeleid gestalte moet krijgen eenvoudiger te organiseren.

4. Wensen van de Fietzersbond enfb ten aanzien van het meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000 (lezing Otto van den Berg)

Inleiding

In dit deel van de presentatie breng ik de mening van de Fietzersbond over het Meerjarenplan naar voren en ga ik in op onze wensen.

Voor de Fietzersbond zou dit deel van de presentatie eigenlijk heel eenvoudig kunnen zijn. Gewoon pleiten voor variant 4, de hoogste variant uit het Meerjarenplan. Dat is in onze ogen de variant die minimaal nodig is, willen we de doelstellingen van het Meerjarenplan bereiken.

Maar we hebben voor een andere weg gekozen. Ik zal ons wensenlijstje baseren op aspecten die hiervoor al zijn genoemd. Namelijk geld, expertiese en structuur.

Aan het einde geef ik een samenvatting.

Voordat ik begin willen we de gemeente eerst nog complimenteren met het Meerjarenplan. Het zit goed in elkaar, geeft heldere doelstellingen en biedt een goede basis voor een aanvang aan het fietsbeleid.

Wat betreft de groei-doelstelling wil ik benadrukken dat in deze doelstelling impliceert dat de huidige fietsers ook op de fiets blijven zitten. Met de voortschrijdende groei van het autoverkeer is dit op zich al een forse inspanning, laat staan het stimuleren van het gebruik van de fiets.

Geld

Willen we de doelstellingen bereiken, dan hebben we geld nodig. Om te beoordelen hoeveel geld er grofweg nodig is, kijken we voornamelijk naar die projecten die het meeste geld vragen. Dit zijn de infrastructuur-projecten op het fietsroute-net en de stallingen, die in het kader van diefstalpreventie nodig zijn. Zoals gezegd verwachten wij dat variant 4 nodig is willen we de doelstellingen bereiken. Vandaar dat de in het onderstaande verhaal de activiteiten onder variant 4 zijn gehanteerd. Het onderstaande zal eveneens duidelijk maken waarom variant 4 minimaal benodigd is.

Allereerst de infrastructuur. We zien hier een kaart van het fietsroute-net. De groene stukken zijn al goed tot redelijk goed ingericht. Hier zijn wel kleine aanpassingen en doorstromingsmaatregelen nodig. De rode stukken vragen nog om een herinrichting. In de diaserie zijn voorbeelden aangehaald van dergelijke straten. In het kader van Meerjarenplan is berekend hoeveel geld er minimaal nodig is om deze straten geschikt te maken voor de fiets. Hiervoor is uitgegaan van de aanleg van fietspaden in rood asfalt. De kosten kunnen variëren. Dit hangt af van bijvoorbeeld de ondergrond, het al dan niet verwijderen van asfalt, eventueel het verplaatsen van bomen, etc. Ambtenaren hanteren daarom een richtlijn van 300.000 tot 500.000 per strekkende kilometer fietspad. Als dit bedrag wordt verme-

nigvuldigd met het aantal kilometers rode stukken op de kaart + benodigde bruggen, komen we uit op een totaal bedrag van 70 à 75 miljoen gulden. Hierin zit voor minimaal 60 miljoen aan projecten met prioriteit. Deze projecten zullen als eerste uitgevoerd moeten worden. Mocht dit om een of andere reden niet voor het jaar 2000 lukken, dan kan dit geld worden gebruikt voor de projecten op de reservelijst.

Is het bedrag van 60 miljoen nu veel?

Nee. Wij denken zelfs dat het voor het afmaken van het fietsnet een bescheiden bedrag is. Het bedrag is namelijk gebaseerd op de huidige stand van zaken. In de aankomende jaren kunnen allerlei ontwikkelingen tot een ander bedrag leiden. De praktijk leert dat het bedrag altijd hoger uitvalt. Daarnaast hebben ambtenaren ons pasgeleden verteld dat een hoger bedrag per strekkende kilometer fietspad reëler is. Kortom, 60 miljoen is een voorlopig bedrag. Het is een goed begin. In de aankomende jaren kan het nog altijd worden bijgesteld. Overigens gaat het Meerjarenplan uit van een bijdrage van stadsdelen van 100.000 per jaar. Dat is dus 1,7 miljoen in totaal. Daarnaast zal de tijd ons leren hoe hoog het subsidie-bedrag van het Rijk uitvalt dan wel wat de bijdrage van het ROA zal zijn.

Overigens is het zo dat we met het aangegeven fietsnet er nog niet zijn. Het secundaire net is buiten beschouwing gelaten. Dit net is van belang is voor de buurtontsluiting. Veel mensen gebruiken de fiets voor deze korte afstanden. Laten we hopen dat tegelijkertijd met het onderhoud aan wegen het secundaire net geschikt gemaakt wordt voor z'n functie.

Vanuit de vraag of 60 miljoen gulden voor de fiets veel geld is, kunnen we ook het bedrag vergelijken met andere infrastructurele voorzieningen. Twee willekeurige voorbeelden: de Noord-Zuid lijn van 1,6 miljard en een carpool-strook van enige kilometers langs de A1 voor 63 miljoen. Denk vervolgens aan het rendement, dus de investering per gebruiker en dan blijkt de 60 miljoen voor de fiets een koopje een koopje te zijn.

We kunnen ons ook afvragen waarom het nodig is om het fietsnet voor 2000 af te hebben. Waarom niet variant 3, waarin 39 miljoen voor het fietsnet is opgenomen? Dat is de helft van het fietsnet. Doen we de rest na 2000.

Ten eerste is het natuurlijk vreemd op je te richten op een gedeeltelijk afgemaakt fietsnet, waarbij het afmaken van de rest in het onzekere wordt gelaten.

Maar er is nog een andere goede reden.

Wij stellen dat het afmaken van het fietsnet en het creëren van stallingen (waarover straks meer) zo snel mogelijk moet gebeuren. We baseren ons hierbij op alle verkeers- en milieu-plannen die de afgelopen jaren zijn uitgekomen. Hierin wordt telkens gesteld dat de groei van het autoverkeer veel sneller toeneemt dan verwacht. Als we deze groeicijfers vergelijken met de doelstellingen in de plannen, dan is het verschil groot. Kortom, willen we de groei in het gebruik van de auto remmen, willen we de mensen uit de auto op de fiets krijgen, dan moet er ook een alternatief voor hen zijn. En de basis voor het alternatief is een volwaardig fietsnet en een net van veilige stallings-voorzieningen.

Stallingen

Wat betreft stallingen wordt op basis van de huidige ervaring in het Meerjarenplan voorgesteld om 7 bestaande buurtstallingen per jaar te renoveren. Daarnaast wordt voorgesteld om tot 2000 140 nieuwe stallingen op te zetten. Het gaat vooral om stallingen

in de 19e eeuwse wijken, waar de diefstal het sterkst is.

Het aantal van 140 stallingen is gebaseerd op het "Marktonderzoek naar buurtstallingen in Amsterdam", dat uit 1988 stamt. Voor deze nieuwe buurtstallingen gaat het Meerjarenplan uit van f 175,- subsidie per stallingsplaats. Tot 2000 is dan 3,7 miljoen nodig.

Verder wordt op basis van het rapport van de adviescommissie fietsdiefstal uitgegaan van 15 bewaakte stallingen van 300 fietsen à 1000 per fietsplaats. Totaal is dan 4,5 miljoen nodig.

De cijfers zijn op de huidige ervaringscijfers gebaseerd. De adviescommissie fietsdiefstal heeft echter aangegeven dat buurtstallingen op dit moment in goedkope bedrijfsruimtes zijn gevestigd. Deze ruimtes zijn moeilijk te vinden. Zij bevelen daarom een locatie-onderzoek aan. Er zal rekening mee moeten worden gehouden dat duurdere oplossingen nodig zijn om de stallingen te realiseren.

Ook voor de kosten van de bewaakte stallingen (bijvoorbeeld in het stadshart) houdt de adviescommissie een slag om de arm. Zij geven aan dat een uitgewerkt plan uitsluitend moet geven over de definitieve kosten.

Kortom, financieel gezien geldt voor de stallingen dezelfde conclusie als voor de infrastructuur. Het totaal-bedrag valt op basis van de huidige kennis niet met een grotere zekerheid in te vullen. Het is dan ook een goed begin. Maar de kans bestaat dus dat in de aankomende jaren een aanpassing van het totaal bedrag nodig is.

Conclusie ...

Het bedrag dat in het Meerjarenplan onder variant 4 staat vermeld voor infrastructuur en stallingen is zeker niet irreëel. Het is waarschijnlijk aan de bescheiden kant. In de aankomende jaren zal moeten worden bekeken of een aanpassing nodig is.

Variant 4 is ook nodig willen we niet alleen de huidige fietsers op de fiets houden, maar ook de automobilisten een alternatief bieden. Variant 4 biedt dus hoop dat de doelstellingen uit het Meerjarenplan gehaald zullen worden.

Expertise

In het dagelijks ontwerpen van infrastructuur zal veel meer rekening moeten worden gehouden met die fiets. Als dit niet gebeurt, zal het namelijk nooit wat worden met het fietsbeleid. Van daar dat expertise bij het ambtelijk apparaat van wezenlijk belang is. André Guit heeft aangegeven dat het hieraan veelal ontbreekt. Bochten worden haaks gelegd, fietsstroken worden als volwaardige fietsvoorziening op het hoofdnet fiets beschouwd, trottoirtegels worden als uitgangspunt voor het wegdek genomen, ... Tom Good-frooij heeft aangegeven dat dit ook niet vreemd is. Het auto-minded-karakter van onze maatschappij heeft z'n duidelijke weerslag op de opleidingen voor stedenbouwkundigen en verkeerstechnische ambtenaren. De fiets heeft hierdoor een ondergeschikte plek.

Hoe valt hierin verbetering te brengen?

Een structurele verbetering valt pas op de lange termijn te verwachten. Namelijk, het veranderen van de huidige opleidingen leidt tot ambtenaren die pas over 10 à 20 jaar een stem krijgen in de ambtelijke organisaties.

Voor de korte termijn valt eventueel te denken aan cursussen voor ambtenaren.

Daarnaast is discussie belangrijk. De Fietsersbond kan daarbij een belangrijke rol spelen.

Hoe, zal ik zo direct toelichten.

En tenslotte ... Er valt te denken aan een notitie met fiets-uitgangspunten voor ambtenaren. Denk aan een top-tien van punten uit het Handboek Fiets Amsterdam. Een politiek besluit is nodig om zo'n notitie mogelijk te maken.

Een tweede ingang om de expertiese op korte termijn te verbeteren is de deelname van de Fietzersbond aan de verkeerscommissies in de Centrale Stad. Want, zoals ik in het voorgaande stelde, discussie is een belangrijk middel om de expertise verbeterd te krijgen. De Fietzersbond kan hierin een belangrijke rol vervullen, omdat wij in de afgelopen jaren veel expertise hebben opgebouwd. De meest effectieve plek om dit te doen is in de organen waar alle verkeersontwerpen langs komen, de verkeerscommissies. Overigens hebben wij in veel stadsdelen al zitting in de Verkeerscommissies. Dus waarom niet de verkeerscommissie van de Centrale Stad en die van de Binnenstad. Op deze manier kan de Fietzersbond er aan bijdragen dat ambtenaren meer en meer door een fietsbril kijken.

Ambtenaren zullen in eerste instantie misschien niet happig zijn op onze deelname aan de verkeerscommissies. De inbreng van de Fietzersbond aan de voormalige Werkgroep Fiets (waar wij zitting in hadden) werd echter op prijs gesteld. Ook toen wilden we in de ogen van de ambtenaren wel eens wat te veel. Dat was geen ramp. Als er conflicten zijn, dat wordt het voorgelegd aan de politiek. Daar bent u ook voor.

De bijdrage van de ENFB in 't geheel is dus belangrijk. Wij hebben hiervoor menskracht nodig. Wij kunnen gedeeltelijk terugvallen op vrijwilligers, maar de inzet van twee betaalde krachten is een minimale vereiste.

Structuur

Het verhaal over structuur wil ik opsplitsen in ambtelijke organisatie en politieke organisatie.

Om een beter beeld te vormen van hetgeen dat nodig is aan ambtelijke organisatie wil ik het Meerjarenplan aanhalen. In de varianten die een stimulering van het fietsgebruik beogen, namelijk variant 3 en variant 4, wordt onder andere gesproken over:

... een krachtige coördinatie op alle speerpunten vanuit de fietscoördinatie. Er is een sterke centrale coördinatie nodig om de samenhang van de te nemen maatregelen te waarborgen. Eveneens wordt een werkgroep voor diefstalpreventie voorgesteld. Om de sterke centrale coördinatie vorm te geven wordt onder andere de WAF uitgebreid met alle betrokken diensten (DSB, DRO, politie, etc.). Gezien het grootstedelijk belang van het Hoofdnet Fiets wordt voorgesteld om alle functie-wijzigingen op het hoofdnet fiets, die door de stadsdelen worden voorgesteld, aan de Verkeerscommissie van de Centrale Stad voor te leggen. Gezien de coördinerende functie van de fietscoördinator voor projecten op het hoofdnet wordt tevens voorgesteld om de fietscoördinator deel te laten nemen aan de Verkeerscommissie.

De Fietzersbond vindt dat er prima organisatorische suggesties worden gedaan in het Meerjarenplan. Wij vragen ons alleen heel hard af of de 3 formatieplaaften in variant 4 voldoende zijn. Als wij de activiteiten onder variant 4 vergelijken met de activiteiten onder variant 2 (voortzetting huidig beleid), dan is er sprake van een enorme toename. Variant 4

kent 8 nieuwe activiteiten en de 7 al bestaande activiteiten worden 2 maal tot 20 maal zo intensief aangepakt. De huidige fietscoördinator komt nu al tijd te kort. Daarom denken wij dat meer dan 3 formatieplaatsen nodig zijn. Het lijkt ons beter om te beginnen met minimaal 4 formatieplaatsen. Zeker in het begin is dit nodig, omdat de nieuwigheid allerlei drempels voor een effectieve coördinatie met zich meebrengt. In de loop van de aankomende jaren kan worden bekeken of dit afdoende is.

Op deze manier zorgt de gemeente er voor dat stagnatie en stuwmeren worden voorkomen. Kortom, een relatief geringe investering, waarmee veel wordt bereikt voor de fiets.

Als tweede de politieke organisatie.

In dat verband willen wij stellen dat het fietsbeleid op dit moment op een versnipperde wijze plaatsvindt. Dit hangt samen met de politieke organisatie. Verkeersonderwerpen worden in verschillende commissies behandeld, variërend van Economische Zaken tot Stadsvernieuwing. En wat er in de projectgebieden plaatsvindt wordt soms geheel aan het oog onttrokken.

Op deze manier is het voor de Centrale Stad niet mogelijk om een fietsbeleid van de grond te krijgen. En voor ons als belangen-behartigersorganisatie is het niet mogelijk om in de gaten te houden of in al die verkeersonderwerpen de aandacht voor de fiets tot z'n recht komt.

Om deze redenen is het belangrijk om de inhoudelijke behandeling van alle verkeersonderwerpen in één commissie van bijstand te concentreren. Niet alleen omdat dit zo fijn is voor ons, maar ook omdat op die manier verkeersonderwerpen worden beoordeeld in een raadscommissie met specialisten op het vlak van verkeer en fiets. U bent nu eenmaal beter in staat om de kwaliteit van een ontwerp te beoordelen dan uw collega-raadsleden in andere commissies.

Conclusie ... wat vragen wij van u?

Van hetgeen dat wij van u vragen noem ik nu alleen de belangrijkste punten. Dit zijn:

- 1) te kiezen voor variant 4, want alleen dan worden de doelstellingen bereikt.
- 2) de wethouder te verzoeken om de Fietzersbond op te nemen in de Verkeerscommissie van de Centrale Stad en ons daarvoor ook de middelen te verschaffen.
- 3) de beoordeling van en besluitvorming over verkeersontwerpen te concentreren in één ambtelijke en één politieke commissie.

Aansluitend op het Meerjarenplan zullen wij binnenkort een brief aan u sturen, waarin wij gedetailleerder op ons wensen zullen ingaan.

5. Verslag discussie (onder voorzitterschap van Clasien Slebos)

Discussiestellingen:

Stelling 1:

"Voor een goed fietsbeleid is het nodig om de controle op de uitvoering van het fietsbeleid te centraliseren in één ambtelijke verkeerscommissie en één politieke verkeerscommissie." (Deze stelling heeft alleen betrekking op het Hoofdnet Fiets en gaat uit van een analogie met het hoofdnet auto en hoofdnet openbaar vervoer).

Stelling 2:

De beleidsmatige prioriteit voor de fiets betekent dat geld eerst wordt uitgegeven aan de oplossing van de problemen (de fiets), in plaats van aan de veroorzaker van de problemen (de auto).

Opmerkingen naar aanleiding van stelling 1:

Het idee om de controle op de uitvoering van het fietsbeleid op het hoofdnet fiets in één ambtelijke verkeerscommissie te doen plaatsvinden, spreekt aan.

A. Tanja en B. Oranje staan positief tegenover deelname van de Fietzersbond aan de ambtelijke commissie.

enfb: Fietserbond pleit voor concentratie in één raadscommissie omdat de commissie VBM kundig is op verkeersgebied. Bovendien is het voor belanghebbenden, zoals de Fietzersbond, dan duidelijk waar over fietsaangelegenheden wordt besloten. In de huidige situatie dienen alle commissieagenda's bijgehouden worden. Bovendien bestaan er in Amsterdam projectgebieden, waarvan het soms helemaal onduidelijk is waar wat besloten wordt.

Politici: Erkend wordt dat het voor belanghebbenden een onduidelijke situatie is. Behandeling van fietsverkeer uitsluitend binnen één politieke commissie, ligt moeilijker en is volgens A. Tanja niet goed. Het in de raadscommissie VBM bespreken van de infrastructuur die gekoppeld is aan een plan dat bijvoorbeeld in de raadscommissie Sport of Economische Zaken wordt behandeld, geeft extra werk en is daarmee omslaching.

Een zwaarwegend bezwaar van A. Tanja tegen concentratie in één commissie is dat het fietsbeleid in alle commissies moet doordringen, bij alle partijen en bij alle fractieleden. Volgens E. Bouma is de concentratie in één raadscommissie niet nodig, omdat binnen de fractie kennisuitwisseling plaatsvindt. Dat is praktisch en het werkt.

Overigens willen politici zich alleen met verkeersaangelegenheden bemoeien, als er binnen ambtelijke verkeerscommissie uiteenlopende meningen zijn: er moet iets te kiezen zijn.

E. Bouman is er trouwens sowieso een voorstander van om de verantwoordelijkheid bij de stadsdeelraden laten.

B. Oranje is van mening dat de ROA de financiën zal gaan verdelen en dat de uitvoering daarmee op stadsdeel-niveau zal plaatsvinden.

G. Esselaar wijst erop dat het juist nu, met het oog op toekomstige ontwikkelingen (ROA, mogelijke vermindering van het aantal stadsdelen) belangrijk is dat de raad zich uitspreekt voor een bepaalde variant. Nu kies je voor bepaalde doeleinden. Daarmee kun je de ROA ook iets meegeven: zo vindt Amsterdam dat het fietsbeleid dient te zijn.

Opmerkingen bij stelling 2:

enfb: De Gemeente geeft nu twintig keer zoveel uit aan aanleg van autoinfrastructuur dan aan fietsinfrastructuur. Voor onderhoud wordt 10 keer zo veel uitgegeven. In de jaren '89 tot en met '92 is ca. f 235 miljoen gereserveerd voor investeringen in rijwegen tegen ca. 10 miljoen voor fietsinfrastructuur. Gemiddeld per jaar is dat respectievelijk 60 miljoen en 2,5 miljoen. En indien de gemeente de automobilist van de auto op de fiets wil krijgen, dan zal het alternatief van de fiets ook reëel moeten zijn voor de automobilist. Dus zal er een afge-maakt fietsnet en veilige buurtstallingen moeten zijn. Geld voor de fiets is dus hard nodig. Met de keuze voor een variant uit dit beleidsrapport kan de raad aangeven of ze kiest voor groei van het fietsverkeer.

Politici: Volgens B. Oranje kan er slecht enigszins met geld geschoven worden ten gunste van de fiets. Voor nieuwe projecten is ROA verantwoordelijk¹.

E. Bouma merkt op dat ook met economische belangen rekening dient te worden gehouden. Parkeerbeheer bij een winkelgebied heeft tot gevolg dat mensen naar een ander winkelge-bied trekken. Zo ziet hij een verschuiving van winkelend autopubliek van de Albert Cuypmarkt naar Buitenveldert en Amstelveen. B. Oranje is van mening dat een goed fietsbeleid niet zonder een parkeerbeleid kan. Hij pleit er daarom voor dat de enfb zich in 't kader van het RVVP richt op het regionale parkeerbeleid.

enfb: De hoge prijzen van winkel- en bedrijfspanden in het centrum wijzen er op dat de relatie met het aantal parkeerplaatsen er niet is. Wat betreft de Albert Cuyp ... hier is het aandeel bezoekers per auto in vergelijking met de overige vervoersmiddelen altijd al bijzonder laag geweest. Een wijziging van aanbod moet misschien veel eerder bij een wijziging in consumptie-patroon worden gezocht.

En het bediscussiëren van allerlei verkeersaspecten in 't kader van het fietsbeleid maakt de discussie veel te omvangrijk.

G. Esselaar: Het vaststellen van het fietsbeleid nu, kan voorkomen dat straks het fietsbe-leid, bij de overgang naar een regionale structuur weer jarenlang wegzakt. Daarbij komt dat in ieder geval de aankomende vier jaren de gemeenteraad verantwoordelijk is voor het fietsbeleid.

¹) reactie ENFB achteraf: de stelling dat de ROA verantwoordelijk is voor nieuwe projecten. Uit het RVVP blijkt in ieder geval niet dat de ROA de verantwoordelijkheid voor het gemeentelijk fietsnet op zich neemt. Daarnaast is vooralsnog onduidelijk hoe de geldstromen gaan lopen, waarvoor het geld bestemd is en welke hoeveelheid het gaat.

Kansen voor gemeentelijk fietsbeleid

De fiets heeft vooral kansen op de korte ritten. Dat is algemeen bekend.

Minder bekend is hoe gemeenten daarmee kunnen omgaan in hun fietsbeleid. Welk soort autoriteiten zijn bijvoorbeeld het meest kansrijk om te worden vervangen? En wat is de rol van het fietsbeleid binnen het milieubeleid van een gemeente?

Het bevorderen van het gebruik van de fiets moet volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer bijdragen aan de halvering van de groei van het autogebruik. Net zoals voor parkeermaatregelen, inrichting van stedelijke gebieden, en dergelijk, zullen gemeenten het fietsbeleid grotendeels moeten uitvoeren. Gemeenten zijn de belangrijkste aanbieders van voorzieningen voor fietsers. Provincies en vervoerregio's spelen een rol als het om regionale fietsverbindingen gaat. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het Masterplan Fiets [1] doelen geformuleerd voor het toekomstige fietsgebruik en ondersteunt gemeenten en provincies bij het uitvoeren van hun fietsbeleid.

Een eerste stap bij het ontwikkelen van gemeentelijk fietsbeleid is het formuleren van beleidsdoelen [2]. De doelstellingen voor het fietsverkeer vormen een onderdeel van het totale verkeers- en vervoerbeleid. De fiets biedt daarbinnen onder andere een alternatief voor verplaatsingen per auto. Ook verplaatsingen met openbaar vervoer kunnen soms efficiënter per fiets worden gedaan. In dit artikel gaat het om de vraag in hoeverre autoverplaatsingen door fietsverplaatsingen kunnen worden vervangen. Maar fietsbeleid is geen doel op zich. Fietsbeleid draagt bij aan het oplossen van maatschappelijke problemen,

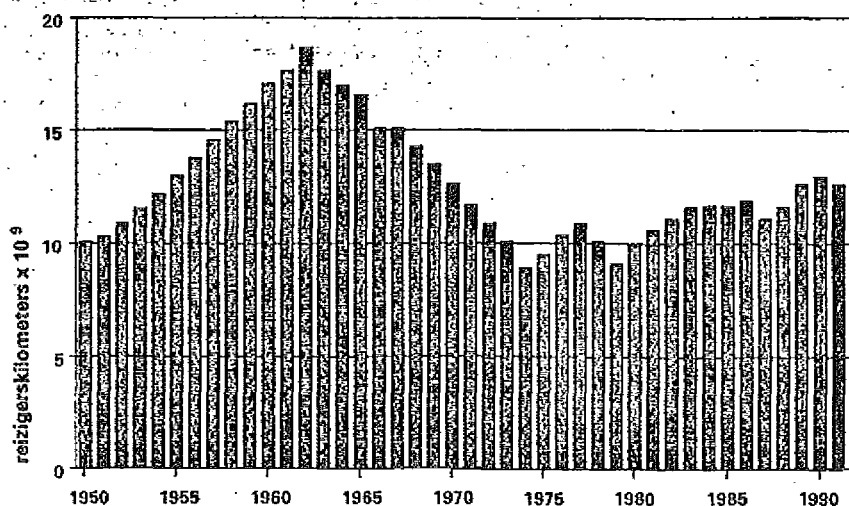
zoals het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en het verminderen van de verkeersdruk (door het gemotoriseerde verkeer). In dit artikel wordt deze bijdrage nader gekwantificeerd.

VERVANGBAARHEID AUTO-VERPLAATSINGEN

De fiets vervult traditioneel al een belangrijke rol in het Nederlandse verkeers- en vervoersysteem (fig. 1). Ook nu nog wordt 27% van alle verplaatsingen en 9% van de kilometers met de fiets afgelegd [3]. Op afstanden korter dan vijf kilometer is het aandeel van de fiets nog groter: 37%. Maar ook het aandeel van de auto in deze korte ritten is nog aanzienlijk: 22%. Maar liefst 37% van alle autoritten is korter dan vijf kilometer. Mogelijkheden te over dus voor de fiets om autoritten te vervangen. Maar wat vindt de automobilist daar zelf van? Het succes van een stimulerend fietsbeleid met het doel autogebruik te ontmoedigen is in twee opzichten afhankelijk van de automobilist:

- de automobilist moet de mogelijkheid onderkennen bij de betreffende verplaatsing de auto te vervangen door de fiets;
 - de automobilist moet vervolgens de bereidheid opbrengen te kiezen voor de fiets in plaats van de auto.
- Het eerste is een voorwaarde voor het tweede. De vervangbaarheid van het au-

1. De fietsmobiliteit vanaf 1950 [8]



C.J.Louisse, RWS Adviesdiensten
Verkeer en Vervoer
H. A. Katteler, Instituut voor
Toegepaste Sociale Wetenschappen
J.M.C. van Vliet, RWS Adviesdiensten
Verkeer en Vervoer

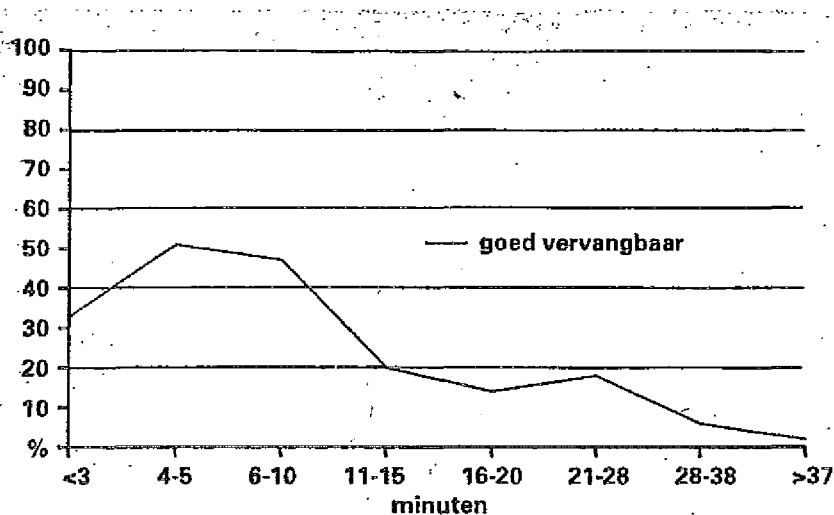
togebruik door fietsgebruik zoals de autogebruiker deze beleeft is daarmee een relevant onderwerp. Gegevens uit een onderzoek uit 1989 [4], zijn onlangs (in het kader van Masterplan Fiets) nader bewerkt met het doel inzicht te krijgen in de vervangbaarheid van fiets- door autoverplaatsingen [5]. In [4] is door autobestuurders na afloop van elke autoverplaatsing opgetekend of zij deze verplaatsing ook met de fiets hadden kunnen maken. In totaal zijn ruim 2000 autoverplaatsingen aldus gekenmerkt. Van alle gescoorde autoverplaatsingen bleek 25 procent volgens de opgave van de automobilist goed met de fiets te kunnen. Een tweede kwart van de autoverplaatsingen wordt met moeite (= matig) vervangbaar door de fiets geacht en de resterende 50% van de autoverplaatsingen wordt in het geheel niet vervangbaar door de fiets geacht. Vooral de beoordeling ten aanzien van goede fietsvervangbaarheid zegt iets over de kansen voor fietsbeleid. Stimulerend fietsbeleid kan echter ook automobilisten die hun verplaatsingen als matig of niet vervangbaar door de fiets beoordelen, bewegen tot het gewenste gedrag.

KANSEN FIETSBELEID

Het hiervoor geschetste beeld betreffende fietsvervangbaarheid is het gemiddelde voor alle typen verplaatsingen, afstanden, enzovoort. Het onderscheiden van categorieën binnen dit totaal biedt zicht op meer specifieke kansen voor het vervangen van autoverplaatsingen. Verplaatsingsmotief blijkt wat dit betreft geen relevant onderscheid op te leveren, net zo min als onderscheid naar groepen personen.

Voor het overheidsbeleid is vooral het onderscheid in kansen voor verschillende typen gemeenten van belang: welke typen gemeenten (urbanisatiegraad) verdienen de meeste aandacht? De variaties in fietsvervangbaarheid blijken marginaal te zijn voor de drie onderscheiden niveaus van urbanisatie: plattelandsgemeenten, verstedelijkte plattelandsgemeenten, en gemeenten met een stedelijk karakter.

Bepaald kansrijker zijn autoverplaatsingen van bepaalde duur/lengte en autoverplaatsingen die zich qua type traject laten onderscheiden van andere. Laten we starten met deze laatste. Autobestuurders hebben de autoverplaatsingen gekenmerkt naar het afgelegde traject: binnen een stad, van dorp of stad naar stad, binnen een dorp, enzovoort. Op trajecten die beperkt blijven tot een stad of tot een dorp, blijkt de goede fietsvervangbaarheid zeer groot te zijn. In tegen-



2. Percentage door de fiets te vervangen autoverplaatsingen naar verplaatsingsduur van de auto

stelling tot dit lokale autoverkeer blijkt het interlokale autoverkeer in beduidend mindere mate goed vervangbaar door de fiets (tabel 1).

Naast het type traject is de duur van de autoverplaatsing van groot belang als het gaat om vervangbaarheid door de fiets. Er blijkt een duidelijke caesuur te liggen tussen autoverplaatsingen van circa 5 tot 10 minuten en autoverplaatsingen die langer duren (fig. 2). De kortere autoverplaatsingen worden voor ongeveer de helft goed vervangbaar geacht door de fiets. Voor langer duren de ritten daalt dit tot onder de twintig of zelfs tien procent. Desalniettemin blijkt de fiets ook bij een - zij het beperkt - deel van de langere autoverplaatsingen een goed alternatief.

De constatering is dus dat vooral het lokale autoverkeer en de korte autoverplaatsingen goed vervangbaar door de fiets zijn. Reductie van juist dit stedelijke, korte-afstands autoverkeer biedt de meeste perspectieven voor een verbeter-

ring van de leefbaarheid.

POTENTIES FIETSBELEID

Het belang van het inzetten van een stimulerend fietsbeleid door een gemeente wordt onder meer bepaald door de vraag hoeveel autoverplaatsingen er door de fiets kunnen worden vervangen? In dit artikel is de potentiële omvang van de vervanging van auto- door fietsverplaatsingen voor een aantal gemeenten gepresenteerd (tabel 2). De drie steden zijn qua inwonertal ongeveer even groot en vertegenwoordigen het spectrum van gemeenten in termen van verdeling en omvang van vervoermiddelgebruik. Van de drie steden worden in Nijmegen de meeste autokilometers per hoofd van de bevolking gereden en in Enschede de meeste ritten met de auto.

Uitgangspunt bij deze exercitie is, dat die autoritten daadwerkelijk door de fiets worden vervangen, die door automobilisten goed vervangbaar worden geacht. Voor de steden waar het hier om gaat

Tabel 1. Door de fiets vervangbaar autogebruik naar type traject (in % van het aantal autoverplaatsingen; N = 2034).

	stedelijk auto- gebruik	autogebruik van stad naar stad	auto- gebruik binnen dorp	auto- gebruik van dorp naar dorp	auto- gebruik buitenaf
niet vervangbaar geacht	35	58	31	52	68
matig vervangbaar	18	28	28	29	21
goed vervangbaar	47*	14	41	19	11
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: [4], bewerking

* 47% van de autoverplaatsingen binnen de stad worden goed vervangbaar geacht door de fiets

Tabel 2. Reductie van het aantal autoverplaatsingen in drie steden voor alle afstanden en voor verplaatsingen korter dan vijf kilometer.

Gemeente	Aantal inwoners	Kilometers per persoon per dag	Aantal ritten per dag		Per auto Totaal	Korter dan 5km	Reductie autoritten	
			Per persoon per dag	Per fiets			Totaal	Korter
Enschede	146.000	14,37	3,76	158.000	189.000	89.000	47.000	42.000
Groningen	168.000	13,30	4,08	236.000	136.000	51.000	34.000	24.000
Nijmegen	145.000	16,02	3,90	161.000	178.000	74.000	44.000	35.000

betekent dat 29% van de autoverplaatsingen (stedelijk verkeer en verkeer van en naar de stad).

De potentiële reductie van het aantal autobewegingen is aanzienlijk. Dit resulteert in een belangrijke afname van de druk, die de aanwezigheid van de auto in de stad veroorzaakt, rijdend en parkerend (10 m² voor elke auto die niet op een werk- of andere locatie geparkeerd hoeft te worden!). Congestieproblemen in de stad zullen door deze vervanging grotendeels tot het verleden behoren. De berekende afname van de druk van de auto op het stadsverkeer is voor Enschede en Nijmegen veel groter dan voor Groningen, ondanks de grotere omvang van Groningen, terwijl de verschillen in totale mobiliteit tussen de drie steden gering zijn. De oorzaak hiervan is het veel geringere gebruik van de auto in Groningen, dan in beide andere steden. Het fietsgebruik in Groningen is daarentegen nu al beduidend hoger dan in beide andere steden.

Het door de fiets vervangen van korte autoritten is extra kansrijk. Worden enkel de goed vervangbaar geachte autoverplaatsingen die korter zijn dan vijf kilo-

meter vervangen (in de stad overeenkomend met 10 minuten durende autoritten; het betreft hier 47% van deze korte autoritten), dan is het aantal goed vervangbare ritten nog steeds aanzienlijk (tabel 2). Tussen de 70 en 90% van alle goed vervangbaar geachte autoverplaatsingen valt in deze groep van verplaatsingen. Ook hier zijn de potenties voor Enschede en Nijmegen in absolute termen groter dan voor Groningen. In Enschede zijn in relatieve zin de kansen voor fietsbeleid, gericht op de korte autoritten het grootst: 89% van de totale 'potentie' is te vinden in het vervangen van korte autoritten.

Ook op landelijke schaal zijn de potenties interessant. De mogelijke effecten van vervanging zijn vertaald naar verschuivingen in de modal split (tabel 3). Het betreft steeds een vergelijking tussen de huidige situatie en de hypothetische situatie waarbij alle goed door de fiets vervangbare autoverplaatsingen inderdaad door de fiets vervangen zijn. In de huidige situatie heeft de auto het grootste aandeel in de modal split. De fiets verschilt daar slechts enkele pro-

centen van. Als alle goed door de fiets vervangbare autoverplaatsingen naar de fiets zouden overgaan komen de verhoudingen omgekeerd te liggen.

Gespecificeerd naar typen trajecten zijn er verschillen in de verschuivingen te constateren. Bij autoritten binnen de bebouwde kom (stedelijke ritten en ritten binnen een dorp) treden verschuivingen op van 11 à 12%; bij ritten van en naar stad of dorp van 3 à 4%.

Hier ligt ook een relatie met de afgelegde afstand. Bij korte autoritten (korter dan 10 minuten) kan de verschuiving oplopen tot boven de 20%; bij langere ritten (langer dan 10 minuten) betreft het een verschuiving van 5 tot 10%. Ook bij deze ritten is de te behalen 'winst' voor de fiets niet verwaarloosbaar.

Bij de hier gepresenteerde cijfers zijn diverse kanttekeningen te maken. In de eerste plaats moet de mogelijkheid worden onderkend dat autoverplaatsingen niet door de fiets, maar door het openbaar vervoer vervangen worden. Ook kunnen fietsverplaatsingen naar auto of openbaar vervoer overgaan (zoals bijvoorbeeld bij de introductie van de studentenkaart).

Tabel 3. Verschuivingen in de modal split als gevolg van het vervangen van goed vervangbare auto- door fietsverplaatsingen (landelijk).

Vervoerwijzen		algemeen	naar type traject		binnen het dorp	van dorp naar dorp	naar duur van de autorit			
			stedelijk verkeer	stad-gere-lateerd			<5 min.	5-10 min.	10-15 min.	> 15 min.
Fiets	huidig aandeel	28	33	10	37	11	37	21	11	4
	aandeel na vervanging	36	44	13	45	15	47	43	22	9
Auto	huidig aandeel	35	28	53	28	57	22	47	56	55
	aandeel na vervanging	27*	17	50	20	53	12	26	44	50

* In de situatie waarin alle goed fietsvervangbare autoverplaatsingen door de fiets zijn vervangen is het overblijvende aandeel van de auto in de modal split 27%.

Anderzijds is er een qua omvang niet on-aanzienlijke groep autoverplaatsingen, die ook nog als fietsvervangbaar wordt beoordeeld door autogebruikers. Fiets-beleid zou ook een deel van deze matig vervangbare autoverplaatsingen kunnen omzetten in fietsverplaatsingen. Voorts is in deze studie niet onderzocht in hoe-verre de combinatie fiets plus openbaar vervoer een reëel alternatief voor auto-mobilisten is.

HOGERE BELEIDSDOELEN

Fietsbeleid staat niet op zichzelf. Het draagt bij aan hogere beleidsdoelen, zo-als die onder meer in SVV-II zijn vastge-legd: leefbaarheid en bereikbaarheid. Zowel leefbaarheid als bereikbaarheid zijn complexe begrippen. Leefbaarheid omvat zeer uiteenlopende aspecten als de uitstoot van emissies, de produktie van geluid, energieverbruik, ruimtebe-slag van auto's en verkeersveiligheid. Een simpel voorbeeld is geluid. Geluid-overlast ten gevolge van (auto)verkeer in en bij woningen vindt grotendeels zijn oorzaak in de hoeveelheid autoverkeer in de bebouwde omgeving. Het aantal au-toverplaatsingen is dus de grootte die in belangrijke mate de ernst van het pro-bleem bepaalt. Het terugbrengen van dit aantal is dus een belangrijke beleids-maatregel. De fiets kan daarin een rol spelen.

Omgekeerd zal de bijdrage van de fiets aan de emissiereductie van stoffen die op nationale of globale schaal schadelij-ke effecten veroorzaken (verzuring, broeikas-effect) beperkt zijn, omdat de omvang van deze bijdrage vooral gekop-peld is aan de reductie van het autokilo-metage. De omvang van het autokilo-metage wordt vooral bepaald door lange (en snelle) ritten. Hiervoor biedt de fiets geen alternatief, tenzij in combi-natie met het openbaar vervoer.

Een ander belangrijk aspect betreffende leefbaarheid is de emissie van stoffen die lokaal schade veroorzaken, zoals smogvormende en giftige stoffen. In de (beleids)praktijk is daarvoor vaak onvol-doende aandacht. Als het om reductie van de belasting door het autoverkeer gaat geldt hier hetzelfde als voor de pro-dukcie van geluid. Reductie van de uit-stoot wordt met name bereikt door een vermindering van het aantal (voornamelijk stedelijke) autoverplaatsingen, met de bekende kansen daarbij voor de fiets. Ook voor verkeersveiligheid en voor be-reikbaarheid is er een directe relatie tus-sen de vermindering van het aantal au-toverplaatsingen en de omvang van het probleem.

Resumerend kan worden gesteld dat,



Van alle autoritten is 37% korter dan vijf kilometer. Daarvan kan 47% goed door de fiets worden vervangen.

waar het fietsbeleid zich voornamelijk richt op de reductie van het aantal auto-verplaatsingen, er potentieel belangrijke bijdragen geleverd kunnen worden hogere beleidsdoelen als leefbaarheid en bereikbaarheid.

In het vervolg van dit artikel richten we ons op het beschrijven van potenties van fietsbeleid voor het reduceren van de uitstoot van stoffen op stadsniveau. We beperken ons daarbij tot smogvormende en giftige stoffen. De resultaten zijn ge-baseerd op de hiervoor gepresenteerde verschuivingen in auto- en fietsgebruik.

FIETSBELEID EN STEDELIJK MILIEU

Zoals hiervoor is opgemerkt richten we ons voor de beoordeling van de effecten van fietsbeleid op de gevolgen voor de uitstoot van smogvormende en enkele giftige stoffen. Het belang van het ver-vangen van auto- door fietsverplaatsin-gen voor smogvorming betreft vooral het reduceren van de uitstoot van vluch-tige organische stoffen (VOS). Deze stof-fen worden vooral uitgestoten bij het rij-den met koude motor, dus in het stadsverkeer. Ze dragen vooral bij aan

de vorming van zomersmog. Dat treft, want 's zomers zijn de condities voor fietsen het gunstigst.

VOS is een verzamelnaam voor een groot aantal stoffen. Ze dragen niet al-leen bij aan smogvorming, maar een aantal stoffen is notoir giftig. Een voor-beeld is benzeen, een kankerverwekken-de stof, met nog andere kwalijke eigen-schappen.

De benzeenconcentraties in het stadsmi-lieu worden voor 80% veroorzaakt door het gemotoriseerde verkeer [6]. Voor lood geldt hetzelfde: een hoge giftigheid en een groot aandeel van het autover-keer in de totale looduitstoot (87%) [7]. Het (milieu)beleid is gericht op een ver-gaande reductie van de uitstoot van deze en vergelijkbare stoffen. Er is een Besluit Luchtkwaliteit Benzeen in voorbereiding waarin gemeenten worden verplicht ge-stelde grenswaarden (in het jaar 2000 10 microgram benzeen per m³ lucht) niet te overschrijden.

Aangezien benzeen- en loodemissies voor het overgrote deel door het gemo-toriseerde verkeer worden veroorzaakt, zijn beleidsinspanningen in het stadsver-keer, gericht op de reductie van deze

stoffen, potentieel zeer effectief en relevant. Het vervangen van auto- door fietsverplaatsingen draagt belangrijk bij aan het halen van gestelde doelen hieromtrent.

De potentiële reductie van de uitstoot van kwalijke stoffen in de stedelijke omgeving zal als sluitstuk van dit artikel worden gepresenteerd. Voor de drie al eerder genoemde steden en voor de landelijke situatie is de reductie van de door het personenautoverkeer veroorzaakte uitstoot berekend (tabel 4). Voor die stoffen die met name bij het rijden met een koude motor worden uitgestoten, is de reductie berekend op basis van de potentiële afname van het dagelijks aantal gereden kilometers met een koude motor (in de stad de door de fiets te vervangen ritten korter dan vijf kilometer, en bij langere ritten de eerste vijf kilometer). Voor CO₂ is simpelweg de reductie van het totaal aantal kilometers maatgevend voor de reductie van de uitstoot door het verkeer.

Het meest opvallend in de cijfers over de reductie van de uitworp van VOS is het grote verschil tussen de reducties die binnen en buiten de bebouwde kom te bereiken zijn. Dit hangt samen met het feit, dat de uitworp het grootst is bij autoritten met een koude motor, die grotendeels in de stadsomgeving worden afgelegd. De reducties zijn voor Enschede en grootst en voor Groningen het kleinste, overeenkomstig de grootte van de verschuivingen in het autogebruik. De reducties in VOS-uitworp voor de warme ritten is beperkt, in de orde van 1%. Voor Nederland als geheel ligt de te behalen reductie in tussen de niveaus van de drie steden.

Een ander interessant gegeven is, dat de procentuele afname van de VOS-uitworp (potentieel) hoger uitvalt dan die voor CO₂. Dat wordt veroorzaakt door het feit, dat de potentie van de fiets om autoritten te vervangen, vooral ligt bij de korte ritten. De effecten hiervan op de uitstoot van VOS zijn groter dan die van CO₂. Op nationale schaal is de te behalen reductie van VOS en CO₂ respectievelijk 7,5% en 5,5% van het totale door het personenautoverkeer uitgestoten volume. Daarmee zou het fietsstimulerend beleid 36% respectievelijk 26% realiseren van de totale door SVV-II te leveren bijdrage aan de reductie van uitstoot van deze stoffen. Voor benzeen en lood liggen de reducties in dezelfde ordegrrootte als voor VOS. De voor CO₂ berekende reductie is van dezelfde grootte als de in het Masterplan Fiets (1) gepresenteerde waarde (31%). Het verschil zit in de ge-

hanteerde verschillen in potenties. Voor VOS is de potentiële reductie groter dan in het Masterplan Fiets voorzien (15%). De oorzaak hiervan is de hier gevolgde andere potentieberekening.

Voor stoffen als benzeen en lood is het belang van de reducties die door een stimulerend fietsbeleid te bereiken zijn, nog duidelijker: respectievelijk 54% en 82% van de belasting van de lucht met deze stoffen wordt veroorzaakt door het personenverkeer. Ingrepen in het verkeersverloop hebben hier relatief meer effect, dan bij bijvoorbeeld CO₂, waar een groot deel van de totale uitstoot uit andere bronnen afkomstig is. Uiteraard hebben ook technische maatregelen, zoals het uitbannen van gelode benzine grote effecten. Maar met name het benzeenprobleem van koude motoren valt technisch niet op korte termijn op te lossen, zodat aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld een stimulerend fietsbeleid een rol van belang kunnen spelen.

CONCLUSIE

De mogelijkheden voor het stimuleren van fietsgebruik liggen voor het grijpen; automobilisten geven zelf aan dat een opmerkelijk deel van hun ritten vervangbaar is door de fiets, met name korte ritten. De potenties van een denkbare vervanging voor een reductie van de verkeersdruk, en daarmee van een aantal belastende stoffen in het stadsmilieu zijn beleidsmatig interessant. Gemeentelijk fietsbeleid verkrijgt een belangrijke ondersteuning met het vaststellen van deze mogelijkheden.

LITERATUUR

1. *Meer en veilig op de fiets*, [Ministerie van Verkeer en Waterstaat], 's Gravenhage, 1991.
2. *Beleidswijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*, Vlotter op de fiets, [CROW], Ede, 1992.
3. *De Jong, G.C., Vastlegging van nulsituatie Mobiliteit Fiets*, 's Gravenhage, Hague

4. Reductie van de uitworp van vluchtige organische stoffen en CO₂ als gevolg van de vervanging van autogebruik door fietsgebruik.

Gemeente	reductie autokilo- meters per dag	reductie VOS-uitworp [%]		totaal	reductie CO ₂ - uitworp [%]
		binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom		
Enschede	167.000	21,5*	1,5	10	8
Groningen	122.000	16,5	1	7,5	4,5
Nijmegen	147.000	18,5	1	8,5	5,5
Nederland		16,5	1	7,5	5,5

* De uitworp van VOS door het verkeer in Enschede wordt met 21,5% gereduceerd door het vervangen van de goed vervangbare autoritten door de fiets.

Consulting Group (1992).

4. Katteler, H. en Roosen, J., *Vervangbaarheid van het autogebruik*, Nijmegen, ITS (1989).

5. Katteler, H., *Vervanging van auto- door fietsverplaatsingen*, Nijmegen, ITS (1992).

6. *Luchtverontreiniging, emissies door wegverkeer 1980-1990*, [CBS, Afdeling Milieuhygiëne], 's Gravenhage, 1992.

7. *Auto en Milieu* [Stichting Natuur en Milieu en Wereld Natuur Fonds], Utrecht, 1990.

8. Ploeger, J., *Op zoek naar de ideale fietsstad*, *Uit Perspectieven voor 15 miljoen fietsers*, Woerden, ENFB (1991), p.43-50.