

B52

Fiets, fiets, ga toch fietsen!¹

D. Mestrum
(*Student Universiteit Twente*)

S.I.A. Tutert
(*Witteveen+Bos en Universiteit Twente*)

M. Meeuwissen
(*Gemeente Enschede*)

Samenvatting

Fietsbeleid is verder te ontwikkelen vanuit de vraag- en vanuit de aanbodzijde. We constateren dat diverse gemeenten in het recente verleden de focus hebben gelegd op de aanbodzijde (generieke ingrepen in de infrastructuur) en tegelijkertijd een fors ambitieniveau stelden ten aanzien van het fietsaandeel. Doorontwikkeling vanuit de aanbodzijde is zeker nodig om bepaalde knelpunten (bijv. t.a.v. verkeersveiligheid) op te lossen en mobiliteit te faciliteren, maar leidt niet per se tot een verhoging van het fietsaandeel in de modal split of het bereiken van een doelstelling hieromtrent. Het leidt ook niet per se tot het behalen van doelstellingen voor specifieke groepen. Dergelijke doelstellingen kunnen beter met een doelgroepbenadering worden nagestreefd, waarbij maatregelen worden opgesteld welke specifiek zijn afgestemd op bepaalde groepen. Er kan vervolgens een vertaling worden gemaakt naar het algehele ambitieniveau ten aanzien van het fietsaandeel. Deze bijdrage geeft een mogelijke uitwerking van de doelgroepbenadering en een overzicht van reeds opgedane ervaringen weer.

Trefwoorden

Fietsen, doelgroepen, marketing, beleidsdoelen, benchmarking

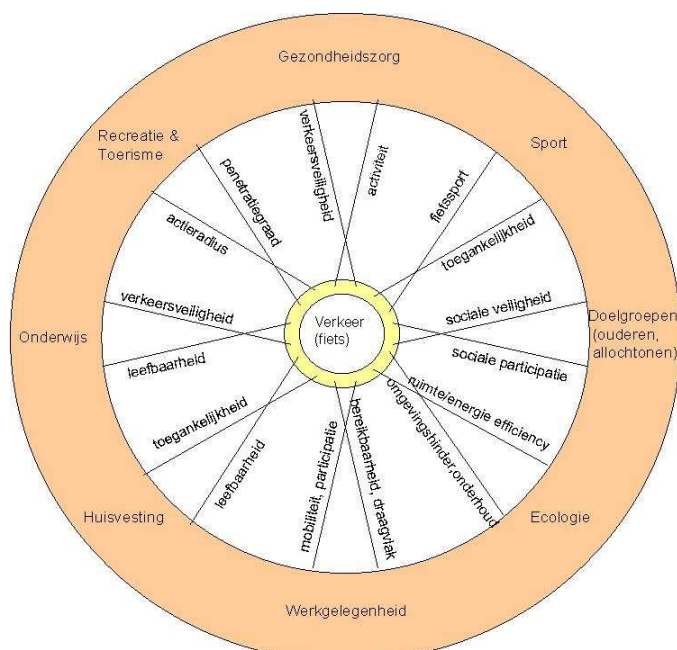
¹ Songtekst Rob Janszen - Jongen ga toch fietsen

1. Huidig fietsbeleid

Een belangrijk kenmerk van het fietsbeleid dat momenteel door veel gemeenten wordt gevoerd is dat het beleid voornamelijk gericht is op generieke, meestal infrastructurele verbeteringen aan de aanbodzijde. Hiermee wordt bedoeld dat infrastructurele maatregelen worden getroffen die voor alle (potentiële) fietsers zijn bedoeld. Een andere eigenschap van het fietsbeleid van diverse gemeenten is dat bepaalde groeipercentages in fietsgebruik ten doel worden gesteld, die meestal gebaseerd zijn op benchmarking met andere gemeenten. Deze twee aspecten verdienen enige aandacht en in dit hoofdstuk zal worden betoogd dat het beter is om fietsbeleid minder te laten domineren door deze twee aspecten.

Rationale voor fietsbeleid

Alvorens in te gaan op de wijze van stimuleren van fietsgebruik, is het relevant om fietsbeleid in een bredere context te bekijken. Handhaven of vergroten van fietsgebruik is niet per se een doel op zich, maar kan bijdragen aan hogere beleidsdoelstellingen, ook buiten het domein van verkeer en vervoer. Een handvat voor operationalisering biedt de welzijnsbenadering. Het gaat in deze benadering om het streven naar een optimale welzijnsbijdrage van het fietssysteem aan de stedelijke samenleving, nu en in de toekomst. De fiets en het verkeerssysteem worden dan niet gezien als een eigen wereld die geoptimaliseerd moet worden, maar als faciliterend voor alle activiteiten die in een stedelijke samenleving worden uitgevoerd, met inbegrip van verplaatsen en verblijven. Zo kunnen vanuit beleidsvelden als gezondheidszorg, onderwijs, toerisme en recreatie, economie, detailhandel en ouderenbeleid wensen worden gesteld aan de rol van de fiets, die vervolgens kunnen worden vertaald naar concreet fietsbeleid. Figuur 1 toont een overzicht van voorbeelden van relaties tussen fietsbeleid en andere beleids-terreinen.



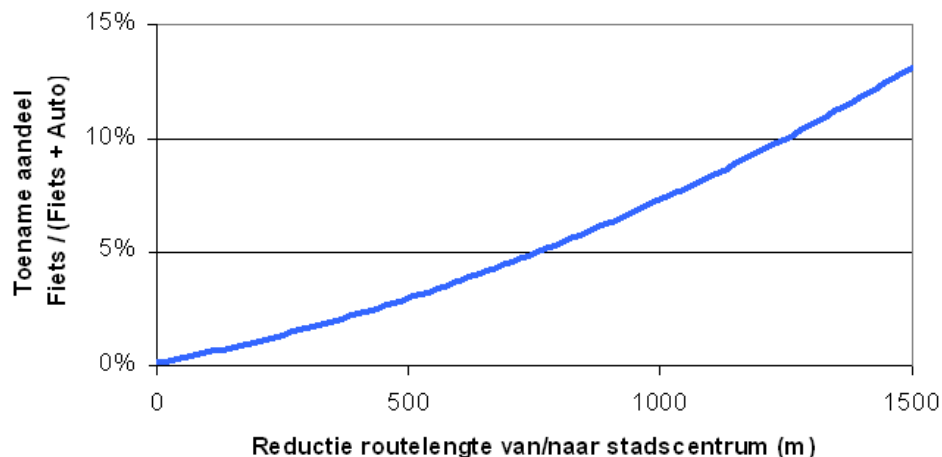
Figuur 1: relatie fietsbeleid met andere beleidsterreinen (Tutert & Rouwette, 2007)

Focus op generieke maatregelen aan de aanbodzijde

Mede om het fietsgebruik te verhogen hebben veel gemeenten de afgelopen decennia voornamelijk geïnvesteerd in generieke maatregelen aan de aanbodzijde (infrastructuur). Een goede infrastructuur is immers een basisvereiste voor het stimuleren van fietsgebruik. Inmiddels is de infrastructuur voor de fiets in veel gemeenten van adequate kwaliteit. Dit wil uiteraard niet zeggen dat er helemaal niets meer aan verbeterd hoeft te worden. Uiteraard blijven er altijd onderdelen die verbeterd moeten worden of onderhoud vereisen. Daarnaast is de verwachting dat fietsgebruik nog sterk worden gestimuleerd door het verbeteren van stallingsmogelijkheden aan zowel de herkomst- als de bestemmingskant. Maar investeren in infrastructuur voor de fiets is niet altijd noodzakelijk om het fietsgebruik te stimuleren.

Het is namelijk de vraag in hoeverre infrastructurele maatregelen nog een bijdrage leveren aan het verhogen van het fietsaandeel en in hoeverre de meestal kleine toename opweegt tegen de investeringskosten. Zoals gezegd is de fietsinfrastructuur immers over het algemeen van goede kwaliteit en deze vormt daarom weinig belemmeringen om de fiets te nemen. Recentelijk zijn diverse studies uitgevoerd die deze relatie beschrijven, op basis van data van de Fietsbalans, het Mobiliteits Onderzoek Nederland en aanvullende gegevens met betrekking tot de sociale en fysieke omgeving. Hoewel de studies geen eenduidige resultaten geven, kan men uit de resultaten afleiden dat het verbeteren van de kwaliteit van fietsvoorzieningen maar een beperkte invloed op fietsgebruik heeft.

Een andere aanwijzing voor een beperkt effect komt uit een studie voor Roosendaal, waarin de relatie is onderzocht tussen het fietsaandeel en het verkorten van de fietsafstand naar het stadscentrum (zie Figuur 2). Op basis van een MON-analyse is per afstandsklasse het fietsaandeel beschouwd en vervolgens is berekend hoe dit aandeel verandert als de afstand zou worden verkleind (routestrekking). Er is hierbij rekening gehouden met de motiefverdeling en het autobezit dat per afstandsklasse anders kan zijn. Het fietsaandeel is hier het aandeel van de fiets op de som van verplaatsingen van fietsers en autobestuurders.²



Figuur 2: verband tussen verkorting routelengte en fietsaandeel (Analyse MON)

Uit figuur 2 is te concluderen dat de aanleg of verbetering van infrastructuur om de routelengte te reduceren slechts een beperkt effect heeft. Voor veel herkomst-bestemmingsrelaties is een reductie van enkele honderden meters het maximum haalbare. Deze reductie zal echter

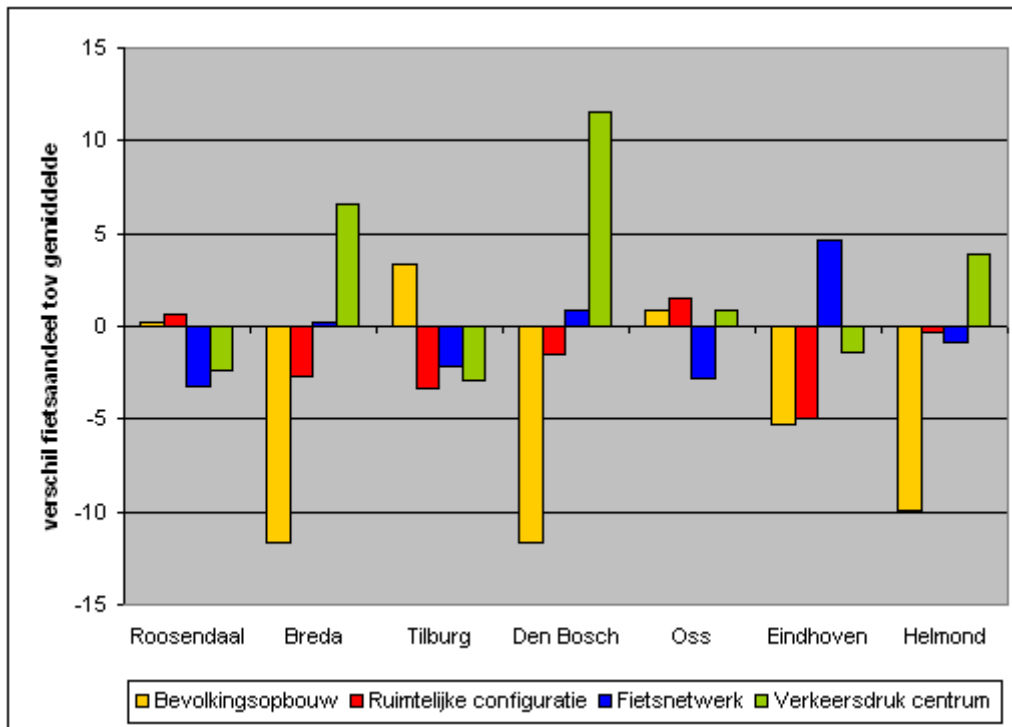
² Belangrijk is de notie dat het hier om routes gaat die zowel door fiets- als autoverkeer kunnen worden gebruikt, met andere woorden de afstand voor fiets en auto is hetzelfde. Het aanleggen van exclusieve fietsroutes zal ongetwijfeld een groter effect hebben, maar dit effect is met het MON niet te berekenen.

slechts leiden tot een stijging van één of enkele procenten van het fietsaandeel en dat enkel op relaties die profiteren van deze routestrekking. Wel dient te worden opgemerkt dat er natuurlijk uitzonderingen zijn waarbij wel flinke afstandsreducties kunnen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld wanneer een extra (fiets)brug over een rivier of andere grote barrière wordt aangelegd.

Benchmarking

Om meer inzicht te krijgen in de haalbaarheid van een bepaalde algemene ambitie ten aanzien van het fietsaandeel is benchmarking een beproefde methode. Een gebruikelijke methode is het vergelijken van het fietsaandeel in de modal split met die van andere steden. Hierbij wordt regelmatig een vergelijking gemaakt met steden van ongeveer dezelfde grootte, zoals met de Fietsbalans van de Fietsersbond mogelijk is. Toch is het maar de vraag of een dergelijke manier van benchmarken een goede keuze is. Er wordt namelijk voorbijgegaan aan andere determinanten die invloed hebben op het huidige fietsgebruik en het potentiële aantal fietsgebruikers in een bepaalde stad.

In een eerdere bijdrage voor de Verkeerskunde (Van de Graaff et al, 2007) zijn voor steden in Brabant enkele belangrijke determinanten voor het fietsaandeel in specifiek het woon-werkverkeer gekwantificeerd. De verschillende componenten zijn fietsnetwerk, ruimtelijke configuratie, verkeersdruk op het centrum en bevolkingsopbouw. Bij de component fietsnetwerk gaat het in hoofdzaak om twee complementaire factoren, namelijk de directheid van fietsroutes en de reistijdverhouding tussen fiets en auto. Het fietsnetwerk is een beleidscomponent, omdat door (kleine) infrastructurele aanpassingen het netwerk verbeterd kan worden en daarmee het fietsaandeel kan worden verhoogd. De component ruimtelijke configuratie vertegenwoordigt de afstand tussen wonen en werken. Compacte steden met relatief korte verplaatsingsafstanden zullen een hoger fietsgebruik hebben dan steden waar woon- en werkgebieden op grote afstand van elkaar liggen. Deze component is moeilijk door het beleid te beïnvloeden, maar heeft dus wel een zekere invloed op het fietsgebruik. De component verkeersdruk centrum heeft betrekking op de bereikbaarheid, inclusief de parkeermogelijkheden. Congestie en daardoor lange reistijden zijn gunstig voor het fietsgebruik. Daarnaast zal men bij onvoldoende parkeergelegenheid en/of een hoog parkeertarief eerder geneigd zijn de fiets te nemen in plaats van de auto. Dit is net als het fietsnetwerk ook een beleidscomponent. Een stringent parkeerbeleid of vervoersmanagement bij bedrijven kan ervoor zorgen dat het fietsgebruik toeneemt. De component bevolkingsopbouw vertegenwoordigt eigenlijk alle factoren die niet in de andere componenten aanwezig zijn. Net als de ruimtelijke configuratie is deze determinant nauwelijks te beïnvloeden.



Figuur 3: effect kenmerken van stad op modal split in 7 Brabantse steden (Analyse MON, Fietsbalans, Mobi Surround)

Figuur 3 geeft de determinanten weer. Aangezien de bevolkingsopbouw en de ruimtelijke configuratie nauwelijks kunnen worden beïnvloed, is het niet eerlijk om een vergelijking van het fietsgebruik te maken tussen steden die geheel verschillende scores op deze twee componenten. Benchmarken is dus alleen zinvol wanneer dit wordt gedaan met daadwerkelijk vergelijkbare steden.

Ook het ten doel stellen van bepaalde groeipercentages voor het fietsgebruik in de modal split is niet altijd de juiste keuze. Het biedt aan de ene kant wel een motivatie voor het nemen van maatregelen om het fietsgebruik te vergroten. Aan de andere kant kan dit er toe leiden dat fietsgebruik meer een middel dan een doel wordt. Bovendien is het niet altijd gemakkelijk om vooraf te motiveren waarom voor een bepaald groeipercentage wordt gekozen en kan de doelstelling er uiteindelijk toe leiden dat wordt gekozen voor kostenineffectieve maatregelen. Voor het bepalen van de kosteneffectiviteit is een integrale afweging noodzakelijk.

2. Doelgroepgericht fietsbeleid

In het vorige hoofdstuk is vastgesteld dat generieke maatregelen gericht op de aanbodzijde meestal geen grote stijging van het fietsgebruik met zich mee brengen en dat er nadelen zijn verbonden aan het stellen van algemene doelstellingen ten aanzien van het fietsaandeel. In dit hoofdstuk wordt een doelgroepgerichte benadering voorgesteld en wordt uiteengezet waarom een dergelijk beleid waarschijnlijk effectiever is. Zoals gezegd blijft aanbodgericht beleid ook altijd belangrijk, bijvoorbeeld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor het borgen van een bepaalde modal shift. Overigens is het verschil tussen generiek en doelgroepgericht beleid niet altijd scherp te stellen.

Rationale voor doelgroepgerichte benadering

Een doelgroepgerichte benadering bij het opstellen van fietsbeleid houdt in dat wordt gekozen voor maatregelen die gericht zijn op het vergroten van het fietsgebruik van specifieke doelgroepen, zoals ouderen, woon-werkverkeer of inwoners van bepaalde wijken. Er zijn diverse redenen om te kiezen voor een doelgroepgerichte benadering bij het opstellen van fietsbeleid, zoals:

- De effectiviteit van maatregelen is naar verwachting groter dan bij generieke maatregelen gericht op de aanbodzijde. Maatregelen kunnen immers worden afgestemd op een specifieke doelgroep. Ook kunnen de kosten aanzienlijk lager uitvallen dan bij grootschalige infrastructurele maatregelen;
- Middels een doelgroepgerichte benadering is het beter mogelijk om koppelingen te leggen met andere beleidsterreinen of met beleid van andere instanties. Gedacht kan worden aan doelstellingen op het gebied van gezondheidszorg, bereikbaarheid en sociale participatie. Er kunnen aldus meerdere specifieke doelstellingen worden gediend en middelen kunnen mogelijk worden samengevoegd.

Stappenplan voor opstellen doelgroepgericht beleid

Doelgroepgericht beleid kan op verschillende manieren worden opgesteld. Hieronder wordt een mogelijke methodiek uitgelegd voor het ontwikkelen van doelgroepgericht fietsbeleid. Uiteraard zijn er ook andere methodieken mogelijk. De methode bevat de volgende drie stappen:

- Bepalen doelgroepen en beleidsruimte;
- Opstellen potentiële maatregelen per doelgroep;
- Bepalen kosteneffectiviteit van maatregelen en selecteren maatregelen.

Hieronder wordt nader ingegaan op elk van deze drie stappen.

Stap 1: bepalen doelgroepen en beleidsruimte

De eerste vraag die gesteld wordt is op welke doelgroepen het fietsbeleid zich in het bijzonder moet gaan richten. Dit is ten eerste afhankelijk van het gemeentelijk beleid op de diverse beleidsterreinen. Wanneer een gemeente bijvoorbeeld als speerpunt heeft om de participatie van ouderen te verhogen, dan is het interessant om te onderzoeken of fietsbeleid op ouderen gericht hieraan kan bijdragen. Wil een gemeente de congestieproblematiek tijdens het spitsuur oplossen, dan zijn fietsbevorderende maatregelen gericht op intern woon-werkverkeer waarschijnlijk interessant.

Ten tweede is het belangrijk om te kijken in welke mate deze doelgroep momenteel fietst en hoeveel personen binnen deze doelgroep potentiële fietsgebruikers zijn. Vervolgens definiëren we de beleidsruimte op de volgende manier:

$$\text{Beleidsruimte} = \text{grootte doelgroep} \times (\% \text{ mogelijk fietsgebruik} - \% \text{ huidig fietsgebruik})$$

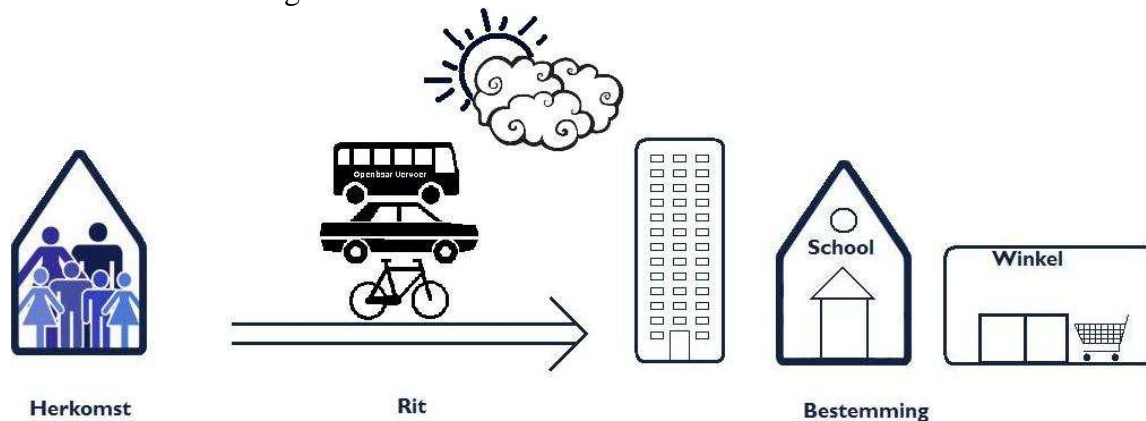
De grootte van de doelgroep is voor de prioritering belangrijk om mee te nemen, aangezien het in principe interessanter is om het fietsgebruik van een doelgroep van 40.000 personen met een paar procent te verhogen, dan het fietsgebruik van een doelgroep van 4.000 personen. Daarnaast is het natuurlijk belangrijk om te bepalen met hoeveel procent het fietsgebruik kan stijgen. Overigens is het niet mogelijk om het potentiële fietsgebruik precies te bepalen, maar het gaat er om dat een redelijke indicatie wordt verkregen over de beleidsruimte van de verschillende doelgroepen. Mogelijk en huidige fietsgebruik zijn te achterhalen met een kleine

survey onder de doelgroep. Eventueel kunnen MON-data worden gebruikt om het huidige gebruik beter in kaart te brengen.

Doelgroepen kunnen worden onderscheiden in drie categorieën (zie tabel 1 en Figuur 4). Bij elk soort doelgroep passen bepaalde typen maatregelen, welke in onderstaande tabel zijn vermeld. Omdat maatregelen met betrekking tot de rit/route vaak al terugkomen in huidig fietsbeleid, richten wij ons hierna op doelgroepen aan de herkomst- en bestemmingskant.

Tabel 1: categorisering doelgroepen

Doelgroepstype	Voorbeelden doelgroepen	Voorbeelden type maatregelen
Herkomst	Ouderen, allochtonen, nieuwe wijkbewoners, laagopgeleiden, bepaalde wijken	Wijkgerichte benadering, belanggenorganisaties betrekken
Rit	Ritten met de auto op bepaalde hb-relaties, ritten tijdens bepaalde tijdsperiodes	Infrastructurele maatregelen, maatregelen gericht op vervoermiddelen of routes
Bestemming	Woon-werkverkeer, winkelverkeer, brengen/halen basisschoolkinderen	Bestemmingsorganisaties er bij betrekken



Figuur 4: doelgroepcategorieën (Willemsen, 2009)

Stap 2: Opstellen potentiële maatregelen per doelgroep

Wanneer op basis van de beleidsruimte en de beleidsdoelstellingen doelgroepen zijn geselecteerd, is de volgende stap om voor deze doelgroepen potentiële maatregelen op te stellen. Dit artikel gaat verder niet in op hoe dit proces dient te verlopen. Wel kan als hulpmiddel voor het bepalen van effectieve doelgroepgerichte maatregelen een doelgroepenschema worden gebruikt (zie Figuur 5). De detaillering van de maatregelen is afhankelijk van de specifieke lokale situatie.

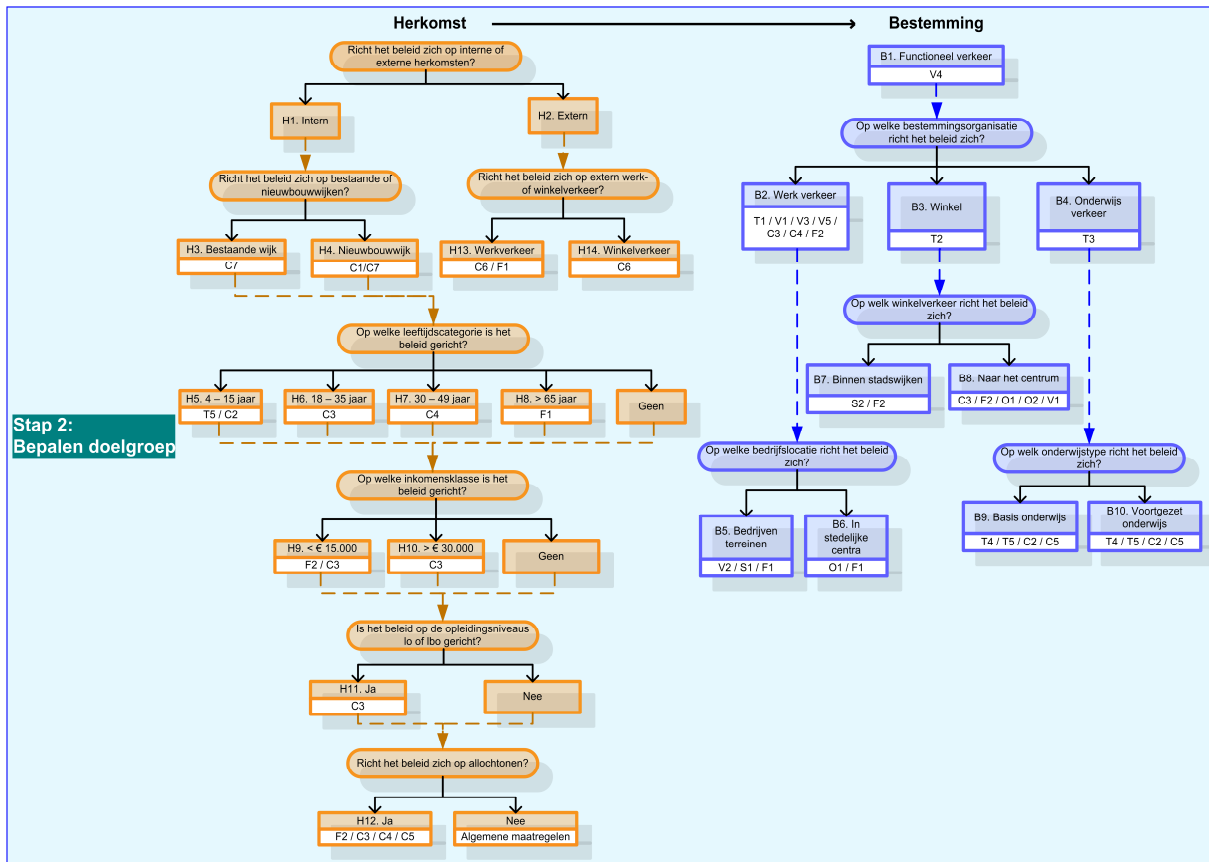
Stap 3: Bepalen kosteneffectiviteit potentiële maatregelen en selecteren maatregelen

Nadat per doelgroep een aantal potentiële maatregelen is opgesteld, moet nog worden vastgesteld wat de kosteneffectiviteit van deze maatregelen is. De kosteneffectiviteit is afhankelijk van de specifieke context. Hierbij moet per maatregel worden bepaald in hoeverre het fietsgebruik onder een specifieke doelgroep kan stijgen en welke waarde daar aan wordt gehecht. Ook is het relevant een koppeling te leggen met de andere beleidsterreinen, om te bepalen in hoeverre deze stijging van het fietsgebruik bijdraagt aan het realiseren van beleidsdoelstellingen op de andere terreinen. Net als bij het bepalen van de beleidsruimte is ook hier een exacte benadering niet mogelijk. Enerzijds omdat het niet zeker is in hoeverre het fietsgebruik daadwerkelijk zal stijgen en anderzijds omdat het moeilijk is om een exacte waarde toe te kennen aan de voordelen van de stijging voor andere beleidsdoelstellingen. Ook de kosten kunnen alleen met een grote marge worden vastgesteld. Het is daarom ook niet wenselijk om te trachten

de kosteneffectiviteit in een getal uit te drukken. Het gaat om de kosteneffectiviteit in relatieve zin, namelijk in vergelijking met andere maatregelen. Als laatste moet nog worden opgemerkt dat het ook altijd noodzakelijk is om naar de haalbaarheid (maatschappelijk, politiek) van bepaalde maatregelen te kijken. Maatregelen kunnen zeer kosteneffectief zijn (bijvoorbeeld parkeermaatregelen), maar niet altijd haalbaar.

Doelgroepspecifieke benadering fietsbeleid

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



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

Toelichting

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

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

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



Figuur 5: voorbeeld doelgroepschema (Willemsen, 2009)

Voorbeelden uit de praktijk

In diverse gemeentes wordt op dit moment al volop geëxperimenteerd met doelgroepenbeleid voor fietsverkeer. Tabel 2 geeft een overzicht van een aantal voorbeelden van doelgroepgerichte beleidsmaatregelen. Indien bekend is ook de effectiviteit van de maatregel vermeld.

Tabel 2: voorbeelden doelgroepgerichte maatregelen (bronnen Fietsberaad)

Stad	Doelgroep	Maatregel + eventuele effectiviteit
Harderwijk	Woon-werkverkeer	Aanleg van een tijdelijk fietstransferium in combinatie met gratis verstrekking van fietsen. In verband met werkzaamheden aan de N302 is in eerste instantie een tijdelijk fietstransferium aangelegd, zodat autogebruikers kunnen overstappen op de fiets om de verkeershinder voor auto's te ontlopen. Een proef met 150 werknemers is gehouden en hierbij gold de regel dat de werknemers de fiets mochten houden indien zij minimaal drie dagen per week overstapten op de fiets bij het transferium. Ruim 50% van de gebruikers zal naar verwachting gebruik blijven maken van het transferium. 70% had niet meegedaan als de fiets niet gratis was.
o.a. Delft, Den Haag	Basisschool, Middelbare scholieren	Bewaakte fietsenstallingen bij scholen. Om diefstal tegen te gaan, worden de fietsenstallingen bewaakt door een beheerder.
Diverse gemeenten	Allochtonen	Het geven van fietslessen voor allochtonen, aangezien onder deze groep relatief veel mensen niet voldoende fietsvaardigheid hebben.
Maastricht	Werknemers	Het verplichten tot het opstellen van een fietsplan voor bedrijven met meer dan 300 werknemers
Diverse gemeenten	Werknemers	Trappers: elke keer dat een werknemer naar het werk gaat met de fiets verdient deze punten. Met deze punten kunnen gratis allerlei artikelen worden besteld, zoals Ipods, gereedschapskisten, entreekaarten, abonnementen, etc. Volgens een peiling onder 3500 werknemers bij DHV is het fietsgebruik onder deze groep met 13% gestegen.
Tilburg	Basisschool-leerlingen	Een wedstrijd tussen klassen wie het meest fietst. Elke dag dat kinderen naar school fietsen mogen ze een sticker plakken. De klas die uiteindelijk het meest fietst wint de wedstrijd. Het fietsgebruik is gestegen met 6% ten koste van het autogebruik.
o.a. Delft	Basisschool leerlingen	Implementatie Kindlint: een veilige, herkenbare en aantrekkelijke fietsroute speciaal gericht op kinderen, zodat kinderen zonder begeleiding kunnen fietsen van huis naar school, naar sportlocatie/speelplek/bsso. Hierbij zijn ook leerlingen betrokken om aan te geven welke knelpunten zij op hun fietsroutes tegenkomen. Ook is een website opgezet waarop alle verkeersmaatregelen voor kinderen zijn aangegeven.
Apeldoorn, Eindhoven	Winkelverkeer	Fiets-en-win campagne. Personen die gebruik maken van bewaakte stallingen in het centrum maken kans op prijzen, zoals dinerbonnen, concertkaarten of een elektrische fiets.

3. Conclusie

Gegeven de constatering dat generieke infrastructurele maatregelen doorgaans nog maar een beperkt effect hebben op de verhoging van het fietsgebruik, is een doelgroepgerichte benadering gewenst. De doelgroepgerichte benadering heeft als voordeel dat de effectiviteit naar verwachting hoger is, omdat beleid speciaal wordt afgestemd op bepaalde doelgroepen. Daarnaast biedt deze benadering betere mogelijkheden om het fietsbeleid af te stemmen met andere beleidsterreinen. Tenslotte zijn de kosten van doelgroepgerichte maatregelen in veel gevallen lager.

Het is echter nog moeilijk aan te geven hoe effectief maatregelen in deze sfeer zijn, omdat doelgroepgericht beleid in de meeste gemeenten nog in de kinderschoenen staat. Naarmate er vaker voor doelgroepgerichte beleidsmaatregelen wordt gekozen, kan beter geëvalueerd worden in hoeverre dergelijk beleid daadwerkelijk effectief is.

Dit alles neemt niet weg dat ook aandacht moet blijven bestaan voor de infrastructurele kant. Er zijn altijd situaties die vragen om aanpassingen of verbeteringen van de infrastructuur en ook doelgroepgerichte maatregelen kunnen infrastructureel zijn.

Referenties

Bergevoet, L. & van Oijen, J. (2009). *Overzicht campagnes in het fietsbeleid*. Fietsberaad, Utrecht.

Fietsberaad (2005). Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar. In: *Fietsverkeer*, nr. 10, 2005.

Fietsberaad (2005). *Beleidswijzer fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*.

Gemeente Tilburg, Witteveen+Bos (2009). *Second opinion fietsstallingen Tilburg*.

Graaff, M. van de, Tutert, B. en Temme, R (2007). Combi-onderzoek meet fietspotentie. In: *Verkeerskunde* 8, 2007.

Hendriks, R. (2008). Fietsbeleid: wat levert het op? In: *Fietsverkeer* 19, juni 2008

Mestrum, D. (2010). *Fietsplan Enschede, een analyse van het fietsgebruik in Enschede en een verkenning van maatregelen om het fietsgebruik in Enschede te vergroten*. Gem Enschede.

Research voor Beleid (2006). *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*.

Rietveld, Piet and Daniel, Vanessa (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A* 38 (2004), 531-550.

RWS AVV, Goudappel Coffeng (2004). *Lokaal fietsbeleid; een sterkere basis gewenst?*

Tutert, Bas & Rouwette (2009), A. Raderen van fortuin; fietsbeleid vanuit de vraagzijde. In: *Verkeer in Beeld* 2, 2009.

Willemsen, J.C. (2009). *Fietsbeleid, een onderzoek naar verbeterpunten in het opstellen van fietsbeleid*. Witteveen+Bos, Deventer.