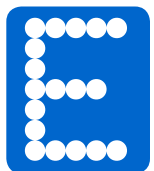


## De ambitie van Wim Bot, lobbyist voor de Fietsersbond: over 5 jaar een snelheidsnorm van 30 km/uur in de bebouwde kom

# ‘Kennislacunes en voorspelbare debatten’

**Wim Bot is 's nacht wakker te maken voor Fiets en Feyenoord. Als lobbyist verwerkt hij 24/7 de actualiteit in de lobby voor fiets in de Tweede Kamer. Voor Feyenoord gaat hij door het leven als professor, sinds hij in 2008 de jaarlijkse kenniswedstrijd won. ‘Ach, het gaat hand in hand’, lacht Bot en hij somt ter onderbouwing een reeks voor-fiets-belangrijke-mensen met een seizoenskaart op. Een gesprek over wat er nog niet gezegd is over fiets.**

NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE



en zonnige dag, tegenover de Tweede Kamer. Wim Bot arriveert met een tasje van het juist bezochte Velocity-congres in Nantes om de schouwers en een hoofd vol fietsdata en fietsactualiteit. ‘Ik ben historicus en heb een goed geheugen’, zegt Bot, eenmaal aan de koffie. Twee uitgangspunten die hem helpen om boven de waan van de dag uit te stijgen. Een helicopterview die hij nodig acht om niet verblind te raken door het politieke circus van de Tweede Kamer, zo blijkt.

‘Met name door de steeds harder wordende persaandacht voor Haagse politici is er sprake van een dwingende dynamiek die aanzet tot snelscoren, weinig visie en ergens achter staan’, stelt Bot. ‘Zo zie je politici soms al binnen vijf minuten een reactie geven op een verschenen rapport dat ze nog niet eens hebben kunnen lezen.’ Maar ook achter de schermen signaleert hij regelmatig weinig diepgang en maken sommige politici ‘dankbaar’ gebruik van mails en aangeleverde tekst van lobbyisten. ‘Logisch, ze hebben het loeidruk en het kan natuurlijk in het voordeel zijn van een bepaalde lobby, maar het bevordert niet het niveau van het debat.’

### Kun je lobbyen leren of moet je lobbybloed hebben?

‘Nou het is inderdaad wel moeilijk uit te leggen wat ik doe, want je bent er continu mee bezig. Dat start 's ochtends met de kranten lezen en eindigt 's avonds met het laatste journaal. Ik zeg vaak dat ik werk vanuit mijn

intuïtie, maar dat is dan wel in combinatie met een meer dan gemiddelde politieke belangstelling, studie en ervaring.’ Bot zat 15 jaar voor Groen Links in de gemeenteraad van Delft en leerde daar ‘het technische handwerk’, van moties en amendementen schrijven tot aan begrotingen lezen. ‘Een goede leerschool en er zat ook veel minder pers op te hijgen.’ Sinds zeven jaar is hij nu niet langer politiek actief - want voorwaarde - in dienst van de Fietsersbond.

Met deze achtergrond beweegt Bot in de Haagse politieke snelkookpan, maar zonder

**Je ziet politici een reactie geven op een rapport dat ze niet eens hebben kunnen lezen**

cynisch te worden. ‘Want uiteindelijk heeft het wel met politiek te maken, er moeten toch keuzes worden gemaakt en beslissingen worden genomen.’ Wat hem wel echt zorgen baart is het wisselende kennisniveau van politici. ‘Er zijn maar weinig echte specialisten op het gebied van verkeer en vervoer. Ik hoop echt dat dat beter wordt. Daarnaast ontbreken objectieve fietsongevallen- en slachtoffercijfers, en zelfs gebruikscijfers. De vier grote steden noemen op basis van eigen cijfers een verdubbeling van het fietsgebruik in de afgelopen 20 jaar. Maar dat zie je niet

terug in de cijfers van het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland-red). Dat kan dus niet kloppen. Ik hoop dat de ongevallen en slachtofferregistratie beter wordt door het STAR-project (meer hierover op pag 14-red). De consequenties van het ontbreken van betrouwbare data zijn voorspelbare debatten op basis van de bekende ideologische stokpaardjes. Jammer. De debatten missen daarvoor diepgang en ook visie op de toekomst, op basis van trends. Terwijl er goede denkers zijn die over trends publiceren, zoals Kris Peters of Karel Martens.’

Positief is Bot wel over de huidige minister. ‘Zij houdt koers en is consistent in haar opvattingen. Wij vinden wel dat ze meer aan fiets moet doen, maar als de Kamer gaat ‘duwen’ omdat er meer oudere fietsers gewond raken, is dat voor haar geen reden om minder in te zetten op het bevorderen van mobiliteit onder ouderen.’ Misschien is het laaghangend fruit geplukt als het gaat om verkeersslachtoffers? Bot: ‘Niet voor de fietsveiligheid. Als je kijkt naar de impact van eenzijdige fietsongevallen en naar het effect van het weghalen van paaltjes, dan kun je gerust nog spreken van laaghangend fruit.’

### Wat maakt een lobbyist zoal mee?

‘Een mooi voorbeeld is dat er tijdens een debat geld vrijkwam voor fietsroutes en ik een sms kreeg met de vraag aan welke fietsroutes dat dan besteed zou moeten worden. Ik sms'te terug en die routes kregen op dat moment geld. Een minder zichtbare, maar effectieve

lobby is de steun die we gaven aan het advies van de Rijksadviseur voor meer centrale coördinatie en sturing op fiets. We zijn hier zeer tactisch en strategisch mee omgegaan. Maatschappelijk draagvlak opbouwen en langzaam gelobbyd bij ambtenaren in plaats van direct aansturen op een debat in de Tweede Kamer, en nu zie je bij Rijkswaterstaat en op het ministerie beweging. Logisch overigens,

want het asfaltdraaien loopt op zijn eind en er dringt zich een nieuwe problematiek op in steden. Ook de minister begrijpt dat je met bouwen en bouwen de stad niet meer in komt.' Toch mist Bot ook op dit onderwerp een maatschappelijk debat over het belang van nabijheid van voorzieningen in steden en het op een andere manier kijken naar stedelijke mobiliteit.

### Lobby-ambities 2015

Wat Bot dit jaar in ieder geval wil bereiken is dat het Rijk - na de evaluatie van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations eind dit jaar - afziet van het voornemen om de verantwoordelijkheid voor fietsparkeren bij stations in 2020 uitsluitend bij gemeenten neer te leggen. Aanleiding hiervoor zou zijn dat het fietsparkeren tegen 2020 op orde is en dat de gemeenten het dan kunnen onderhouden. Bot: 'Maar wij voorzien allerlei problemen. Denk aan willekeurig kwaliteitsverlies, want hoeveel geld stellen de afzonderlijke gemeenten daarvoor beschikbaar en hoe zit het met de vervangingsvraag op termijn? Wij vinden fietsparkeren bij stations onderdeel van het spoorproduct en beschouwen dit dossier als een systeemverantwoordelijkheid van het rijk.'

'Tweede ambitie dit jaar is het belobbyen van de Omgevingswet. De kaders liggen intussen vast. Nu volgt er een reeks aan amendementen en Algemene maatregelen van Bestuur, waarbij wij samen met bijvoorbeeld Natuur

### Het asfaltdraaien loopt op zijn eind en er dringt zich een nieuwe problematiek op in binnensteden

en Milieu en Wandelnet willen bereiken dat recreatieverkeer en barrièrewerking onderdeel gaan vormen van het afwegingskader. Er wordt weliswaar in de verkeerswereld nog heel weinig gesproken over de impact van deze wet, maar er gaat echt veel veranderen. Met name voor fietsers en voetgangers als de MER en bestemmingsplannen opgaan in de Omgevingswet. Een derde ambitie voor dit jaar is het agenderen van onze visie op verkeersgezondheid. De term is al gevallen in een Kamerdebat en ook de minister heeft er al op gereageerd. En last but not least hopen we natuurlijk ook dat de Kamer Amsterdam toestaat om de snorscooters van de fietsdpaden te halen.'

### Ambitie 2020

'Onderdeel van onze recente visie op verkeersgezondheid is dat we willen komen tot





een snelheidsnorm van 30 km/uur in de bebouwde kom. Dat bewerkstelligen zou mijn ambitie voor over 5 jaar zijn. In onze visie noemen we dit in combinatie met ISA, maar dat heeft misschien nog een langere horizon, hoewel technische ontwikkelingen in Europa wel steeds sneller gaan. Waar het ons om gaat, is dat fietsers en voetgangers bij aanrijdingen met snelheden boven de 30 km al bijna geen kans meer op overleven

hebben. Ook daarbij gaat het om een maatschappelijke discussie, die nu nog nauwelijks wordt gevoerd, of je het acceptabel vindt om verkeersdeelnemers bloot te stellen aan deze gevaren.'

#### Kennislacunes

'Onze kennis over fietsinfra treft weliswaar wereldfaam. En dat is het resultaat van een aantal deskundige en gepassioneerde men-

sen die dat op poten hebben gezet, maar nu gaat het erom om in kaart te brengen wat we nog niet weten. En die kennislacunes zijn er. Zo weten we heel weinig van het effect van het sociale element van fietsen, hoe werkt dat? En wat levert dat op in steden? En hoe bevordert de fiets de keten fiets-trein? Mensen snappen steeds meer dat er iets moet gebeuren in steden, maar hoe faciliteer je dat? Hoe verdeel je de ruimte in de stad? Ook al ga je uit van de dominante vervoerswijze, of dat nu fiets, auto of voetganger is, en daar moet je ook eerlijk in zijn, als je de een meer ruimte geeft, krijgt de ander minder. Ik ben dan ook blij verrast door het ANWB-onderzoek naar robuuste stedelijke routestructuren. Die discussie is interessanter dan de vraag waar in het MIRT een miljard meer of minder aan moet worden uitgegeven. Ik zou ervoor pleiten dat het Rijk meer innovatiemiddelen beschikbaar stelt voor experimenten met het anders verdelen van de ruimte voor dominante vervoerswijzen in steden. Want die discussie over binnensteden zal zeker doorgaan.'

## Bot over:



#### Toegevoegde waarde lobbyist voor de Fietsersbond

'Dat we dingen kunnen agenderen en dingen binnen kunnen halen, veel contacten kun-

nen leggen met andere organisaties en dat we via onze leden snel kunnen schakelen naar lokale partijen waar fietsbeleid tot stand komt.'

#### Toegevoegde waarde Fietsersbond voor de samenleving

'Ik zeg altijd: het zal toch geen toeval zijn dat het fietsaandeel een dieptepunt bereikte in 1975 en een omslag vertoonde toen de Fietsersbond werd opgericht. Of er een correlatie bestaat? In ieder geval kwam er fietsbeleid, kwamen er fietsambtenaren en werden fietsontwerpwijzers gemaakt, om maar iets te noemen.'

#### Toegevoegde waarde verkeerskundigheid voor de samenleving

'Mobiliteit is belangrijk voor mensen, zo simpel is het en dus ook de manier waarop je dat organiseert en erover nadenkt en mee omgaat. Ik denk dat die kennis in Nederland op redelijk niveau ligt. Maar ik denk dat we

nu wel tegen een trendbreuk aanlopen in de stedelijke mobiliteit: van automobiliteit naar actieve en duurzame mobiliteit. De auto is geen rationeel voertuig meer in steden. Verkeerskundigen zouden daar een impuls aan kunnen geven met goede publicaties daarover.'

#### Wat wordt er te weinig gezegd over fiets?

Fietsen is lekker en leuk om te doen, het is een van de grootste uitvindingen van de mensheid. In zijn simpelheid heeft het een verbluffend effect. Het is in feite nog een vrij recente ontwikkeling als voorloper van de auto, maar was eind negentiende eeuw wel het eerste massavervoermiddel. Het maakte contacten tussen dorpen mogelijk en speelde een daarmee een grote rol in de tegengaan van de inteeltproblematiek. Ook naar deze emancipatoire impact van de fiets zou veel meer onderzoek moeten zijn.'