



Utrecht, 28-8-2009

INBRENG FIETZERSBOND HOORZITTING INITIATIEFNOTA FIETSEN IN NEDERLAND EEN TANDJE ERBIJ,

De Fietzersbond maakt, als grootste belangenorganisatie voor fietsers in Nederland met 32.000 leden en 150 lokale afdelingen, graag gebruik van de gelegenheid een reactie te geven op de initiatiefnota over het fietsbeleid van kamerlid Joop Atsma. Het zal u niet verbazen dat de Fietzersbond erg blij is met de nota. U heeft kunnen lezen dat wij op verzoek van de heer Atsma inhoudelijk input hebben geleverd voor de nota. De voornaamste reden voor ons positieve oordeel is dat in de nota het fietsbeleid over de volle breedte en integraal wordt benaderd.

Fietsen is namelijk meer, veel meer dan een snelle en goedkope manier om je te verplaatsen op de korte afstanden. Fietsen is onder meer ook:

- een eenvoudige, goedkope manier om in beweging en gezond te blijven;
- een vervoerwijze die een substantiële rol kan spelen in het reduceren van de CO2-uitstoot, het halen van de klimaatdoelstellingen en het halen van de emissienormen voor fijn stof;
- een vervoerwijze die geen lawaai maakt en weinig ruimte inneemt;
- een van de belangrijkste vormen van recreatie in Nederland, met een aanzienlijke economische waarde.

Fietsen zou daarom meer dan nu het geval is ook een zaak van meer ministeries moeten zijn en niet alleen van Verkeer en Waterstaat. In onze ogen zouden met name de ministeries van VWS, VROM en LNV en Buza/Ontwikkelingssamenwerking een eigen beleidsinhoudelijke invulling kunnen geven aan fietsbeleid. Voor de ministeries van Financiën en Binnenlandse Zaken zien wij een meer ondersteunende en faciliterende rol. Uiteraard moet er ook boter bij de vis: bij beleid horen budgetten.

Binnen het mobiliteitsbeleid van V & W zou het fietsen daarnaast veel meer prioriteit moeten hebben. De bedragen die aan fietsbeleid worden gespendeerd vallen immers in het niet bij het geld dat naar wegen en naar het OV gaat. De Fietzersbond vindt dat fietsbeleid in de eerste plaats lokaal beleid moet blijven, maar ziet wel de noodzaak van een grotere kaderstellende en ondersteunende rol voor het Rijk.

Samen met Rai en Bovag hebben wij als Fietzersbond 6 prioriteiten aangegeven, die genoemd zijn bij de beantwoording op de Kamervragen over de nota. We herhalen die zes punten hier niet, maar willen graag ingaan op drie punten die er voor ons als Fietzersbond echt uitspringen:

1) Zonder robuuste en toekomstbestendige fietsinfrastructuur kan het fietsaandeel niet verder groeien. Om ervoor te zorgen dat belangrijke groepen als ouderen, kinderen en allochtonen in de toekomst meer gaan fietsen moet het fietsnetwerk veilig, comfortabel en prettig zijn. Uit ons onderzoek in de Fietsbalans blijkt dat in de Nederlandse steden auto's en fietsers – en gemotoriseerde tweewielers en fietsers en fietsers onderling – elkaar steeds vaker in de weg zitten. Het verkeer wordt drukker en drukker. Ook blijkt dat nog een belangrijk deel van de gebiedsontsluitingswegen geen gescheiden fietspaden of fietsstroken heeft. Ten slotte blijken de fietspaden en –stroken steeds vaker te smal voor het grote aanbod van fietsers en de toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers onderling.

Voor ouderen, kinderen en allochtonen zijn deze verkeerssituaties te onoverzichtelijk. Dat leidt tot beperking van hun zelfstandige mobiliteit, terwijl dit precies de groepen zijn die grotere gezondheidsrisico's lopen door gebrek aan beweging en overgewicht.

Voor een hoger fietsgebruik moet het fietsverkeer nog beter worden gescheiden van druk en snel rijdend gemotoriseerd verkeer. Daarom is het meer dan ooit nodig dat 30-kilometergebieden echt als 30-kilometergebied worden ingericht en er niet harder wordt gereden. Ten tweede moet op gebiedsontsluitingswegen fietsverkeer gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer en moeten er aparte fietsvoorzieningen van voldoende breedte worden aangelegd. Zowel voor de veiligheid, de aantrekkelijkheid als voor de gezondheid (luchtverontreiniging) heeft het de voorkeur de hoofdfietsroutes niet samen te laten vallen met drukke wegen voor gemotoriseerd verkeer. Dat is mogelijk door hoofdfietsroutes uit te voeren in de vorm van goed ingerichte fietsstraten door verblijfsgebieden¹ of solitaire fietspaden. Voor de toekomst denken wij ook aan een ontvlechting van fietsroutes en route voor gemotoriseerd verkeer uit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het is een hele uitdaging om de lokale fietsinfrastructuur robuust te maken voor de toekomst en gemeenten daarbij inhoudelijk en financieel te ondersteunen. De Fietzersbond pleit daarom voor een nieuw masterplan fiets. Onderdeel daarvan is ook de verbetering van regionale routes. Dit masterplan moet worden geflankeerd door een innovatief verkeersveiligheidsbeleid, waarin wordt ingezet op botsvriendelijkheid van auto's, ISA en technische systemen die de problematiek van de dode hoek oplossen.

2) Wanneer Nederland internationaal koploper wil blijven op fietsgebied dan moeten we ook nieuwe groepen (jongeren, allochtonen, senioren, mensen die niet of weinig fietsen) aan het fietsen krijgen of houden. De marketing en de promotie van de fiets zijn in Nederland onderontwikkeld en blijft ver achter bij die in Denemarken. Initiatieven die er zijn, zijn erg versnipperd. De Fietzersbond bepleit één sterke nationale imagocampagne, waar bestaande initiatieven bij kunnen aanhaken. Specifiek onderdeel van een dergelijke campagne kan ook zijn het verleiden van mensen om hun auto aan de kant zetten en het belonen daarvan. De Fietzersbond vindt het voor de hand liggen een substantieel deel van de 10 miljoen euro die beschikbaar is voor de uitvoering van de nota te bestemmen voor een imagocampagne. Voor nieuwe infrastructuur is 10 miljoen een footje. Voor een campagne is het een bedrag waar je gedurende enkele jaren echt iets mee kunt.

3) Extra aandacht van het Rijk is nodig voor het fietsparkeren bij stations. De cijfers in de Nota Atsma en die in de beantwoording van de vragen zijn inmiddels achterhaald door de nieuwste tellingen en prognoses van ProRail. ProRail constateert dat er op dit moment een tekort is van 100.000 fietsparkeerplekken bij stations. In 2020 zal dat tekort nog steeds 100.000 zijn volgens ProRail. Er worden weliswaar met alle extra middelen die ter beschikking zijn gesteld 70.000 plekken bijgebouwd, maar de vraag groeit naar verwachting tot 2020 met een zelfde aantal. Dweilen met de kraan open dus. Het tekort is vooral groot en urgent in de grote steden en studentensteden, zoals blijkt uit het volgende lijstje van ProRail: Amsterdam CS 6000, Den Haag CS 3000, Ede Wageningen 1200, Eindhoven 2300, Groningen 4000, den Bosch 1500, Leiden 3500, Leeuwarden 1200, Nijmegen 2000, Rotterdam CS 3200, Tilburg alle stations 3000, Utrecht CS 2130, Zutphen 1250, Zwolle 2200. Alleen al in Delft bedraagt het tekort volgens de gemeente 7000 plekken.

Het programma Ruimte voor de Fiets kent na 2012 geen financiering meer. De staatsecretaris heeft een vervolg aangekondigd en beloofd. Bovenstaande getallen bewijzen dat dit vervolg broodnodig is dat er tientallen zo niet honderden miljoenen voor nodig zijn. Juist bij de stations in de grote steden en studentensteden is er vaak geen ruimte meer om rekken bij te plaatsen en zijn dure gebouwde voorzieningen noodzakelijk. Anders verandert de gouden combinatie in de keten in een verroeste ketting.

¹ Een fietsstraat is een straat *binnen een verblijfsgebied* waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt, die functioneert als een belangrijke fietsverbinding, die op kruisingen voorrang heeft (wettelijk geregeld) en die door vormgeving en inrichting zeer herkenbaar is. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto er ongeschikt is aan die van de fiets.

Kortom: wij vragen:

- 1) Opstellen van een nieuw masterplan fiets, zodat een robuuste en toekomstbestendige fietsinfrastructuur mogelijk wordt;
- 2) Financiering van één sterke, nationale imagocampagne;
- 3) Een vervolg op Ruimte voor de Fiets, met een schaa sprong wat betreft kwantiteit, kwaliteit en financiering.

De Fietzersbond is erg benieuwd naar de inbreng van de verschillende fracties bij de bespreking van de Nota en hoopt dat de integrale benadering plus de specifieke aandachtspunten kunnen rekenen op brede steun in uw Kamer.

Hugo van der Steenhoven, directeur

