

Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu
Postbus 20018
2500 EA Den Haag
cie.im@tweedekamer.nl

Utrecht, 20 oktober 2015

Betreft: Behandeling MIRT
Doorkiesnummer: 030-2918177
E-mail: s.kluit@fietsersbond.nl

Geachte commissie,

Voor de eerste keer bevat het projectenboek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport een aparte pagina over de actieve modaliteiten lopen en fietsen. De Fietsersbond is daarover zeer verheugd en ziet daarin een erkenning van de grote rol van deze modaliteiten, die samen op de korte afstanden de belangrijkste vervoerwijze zijn: 60% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

Cruciaal is de opvatting in het MIRT dat stedelijke planning en mobiliteitsbeleid beter op elkaar moeten worden afgestemd en dat nabijheid van voorzieningen een verdere groei van actieve, duurzame mobiliteit mogelijk maakt. We verwijzen voor de rol die de fiets kan spelen in de ruimtelijke opgaven van Nederland naar de bijdrage van de Fietsersbond aan het manifest *Wij maken Nederland* in het kader van het Jaar van de Ruimte: <https://wijmakenederland.nl/bijdrage/de-fiets-maakt-nederland>. Direct hiermee verbonden is de rol die vormen van actieve mobiliteit en dagelijks bewegen kunnen spelen in het bevorderen van de volksgezondheid en het tegengaan van overgewicht.

De aandacht in het MIRT is een direct resultaat van de moties die zijn aangenomen bij de behandeling van de initiatiefnota *Een stap vooruit* en ons inziens mede het resultaat van het belangwekkende advies *NL Fietsland* van het College van Rijksadviseurs en het pleidooi voor een schaa sprong in het fietsbeleid van de Fietsersbond.

De Fietsersbond ziet een jaarlijkse pagina in het MIRT als het begin van een actievere inhoudelijke, strategische en soms ook financiële betrokkenheid van het Rijk bij het fietsbeleid. Wij zien die betrokkenheid met vreugde tegemoet, met name op een aantal punten:

- Bij het ondersteunen van gemeenten in het vinden van oplossingen om meer ruimte voor de fiets in de stad te scheppen, met inbegrip van ruimte voor het parkeren van fietsen. Dit kan door inhoudelijke ondersteuning, het wegnemen van belemmeringen en het mogelijk maken en eventueel meefinancieren van experimenten en innovaties.
- Bij het verder uitbouwen van regionale netwerken van snelfietsroutes, die kunnen uitgroeien tot een landelijk F-wegennet; samen met Rijkswaterstaat heeft de Fietsersbond onlangs een toekomstig kaartbeeld ontwikkeld; zie <http://fiets.cc/f-wegen>. De spectaculaire opkomst van de elektrische fiets maakt dat ook middellange afstanden met de fiets bereikbaar worden. Het programma Beter Benutten loopt af en lijkt ook niet het meest geëigende instrument om deze

ontwikkeling handen en voeten te geven. Vooral het investeren in relatief dure bruggen of tunnels is noodzakelijk om te komen tot kortere, aantrekkelijke fietsroutes; deze kunstwerken leveren veel reistijdwinst op en maken het fietsen daardoor concurrerend met de auto. Co-financiering door het Rijk is hier noodzakelijk om tot een sprong vooruit te kunnen komen. Volledige realisatie van dit F-wegennet vergt bij benadering en afhankelijk van de verdere uitkomsten van Beter Benutten een totaal investeringsbedrag van 1 miljard euro tot 2028.

- Bij het structureel oplossen van het fietsparkeren bij stations, door de erkenning dat een blijvende Rijksverantwoordelijkheid noodzakelijk is, omdat het fietsparkeren onderdeel is van het totale spoorproduct en een cruciaal onderdeel van de keten. Een doorbraak in kwantiteit en kwaliteit kan worden bereikt door de kosten voor het fietsparkeren op te nemen in de prijs van het treinkaartje of in de gebruiksvergoedingen voor het spoor.
- Bij het bereikbaar houden van krimpgebieden, door te stimuleren dat bij keuzes voor voorzieningen rekening wordt gehouden met de fietsbereikbaarheid en de fiets en fietsvoorzieningen expliciet onderdeel te maken van de regionale openbaarvervoerketen. De (elektrische) fiets is onontbeerlijk voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de krimpgebieden.
- Bij het tegengaan van het ontstaan van nieuwe barrières en het slechten van bestaande barrières, zodat netwerken voor voetgangers en fietsers in stand gehouden of versterkt kunnen worden. Deze discussie is op het ogenblik onder meer actueel bij de Blankenburgtunnel, bij Vught, bij de A27-bruggen bij Houten en Vianen en bij onbeveiligde overwegen.
- Door het verbreden van de discussie over verkeersveiligheid tot verkeersgezondheid. De gezondheid van fietsers kan verbeterd worden door sterk vervuilende brom- en snorfietsen aan te pakken; de snelheid in de bebouwde kom te beperken tot 30 km per uur, en buiten de bebouwde kom tot 60 km per uur; in te zetten op een verplichte vorm van intelligente snelheidsassistentie; bij stedelijke ontwikkeling en herontwikkeling uit te gaan van gezondheid en de actieve modaliteiten voorop te stellen. De Fietsersbond heeft hierover eerder dit jaar een visiestuk gepubliceerd: <http://fiets.cc/verkeersgezondheid>.

Een aantal van deze punten past in beginsel prima in de vernieuwing van het MIRT, zoals die in de komende jaren vorm moet krijgen. Ook in de Tour de Force van ministerie en decentrale overheden over de fietsagenda zullen deze thema's aan de orde komen. De Fietsersbond vraagt u de komende jaren aandacht te geven aan genoemde onderwerpen, knelpunten op te lossen en daarvoor waar nodig ook middelen uit te trekken.

Met vriendelijke groet,



Saskia Kluit
Directeur Fietsersbond