

B32

Schaalsprong in het fietsbeleid

Hugo van der Steenhoven
(Directeur Fietsersbond)

Wim Bot
(Beleidsmedewerker (inter)nationale beleidsbeïnvloeding Fietsersbond)

Frank Borgman
(Onderzoeker Fietsersbond)

Samenvatting

Het fietsgebruik in Nederland neemt nog steeds toe. Vanwege de grote maatschappelijke voordelen proberen overheden, maatschappelijke organisatie en ook bedrijven het fietsgebruik onder verschillende doelgroepen te verhogen. Daarbij lopen de fietser en het fietsbeleid in toenemende mate tegen grenzen op die de verdere groei belemmeren. De Fietsersbond denkt dat het voor het overstijgen van die grenzen noodzakelijk is dat het fietsbeleid in Nederland kwalitatief een paar stappen vooruit zet: oftewel, er is een schaa sprong nodig. Over de nut en noodzaak van een schaa sprong en over een mogelijke invulling daarvan wil de Fietsersbond graag in discussie met vakgenoten in het algemeen en gemeentelijke verkeerskundigen in het bijzonder.

Trefwoorden

Fietsen, fietsbeleid, fietsparkeren, fietsroutes

Opmars van de fiets en het fietsbeleid

Het fietsgebruik in Nederland is hoog. We doen ruim een kwart van al onze ritten met de fiets. Op een gemiddelde doordeweekse dag stappen er ongeveer 5 miljoen Nederlanders op de fiets voor een kleine 14 miljoen fietsritten. En het fietsgebruik neemt nog steeds toe. Tussen 2002 en 2007 groeide het aandeel van de fiets in verplaatsingen tot 7,5 km van 33% naar 35%. Grote steden zoals Amsterdam, Utrecht en Groningen meten een groei van tussen de drie en vijf procent per jaar.

De fiets zelf verandert ook. De elektrische fietsen zijn bijna niet aan te slepen. In het straatbeeld zien we steeds meer bakfietsen en transportfietsen. De fiets wordt een lifestyleproduct. 85% van de Nederlanders heeft een positief oordeel over de fiets, die gezien wordt als prettig, flexibel en betrouwbaar.

Ook in het beleid heeft de fiets de afgelopen jaren een andere positie gekregen. In gemeenten is het fietsbeleid steeds meer een integraal onderdeel geworden van het totale verkeersbeleid. Het beleid beperkt zich niet meer tot de traditionele van aanleg van infrastructuur en voorzieningen. Verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en ook bedrijven proberen het fietsgebruik onder verschillende doelgroepen te verhogen met promotiecampagnes en regelingen. De plotselinge opeenstapeling van dergelijke initiatieven het afgelopen jaar is opvallend, omdat er in Nederland geen traditie in bestaat.

De maatschappelijke voordelen van het fietsen worden ook steeds beter door allerlei onderzoek onderbouwd en door steeds meer partijen onderschreven, of het nu gaat om individuele en collectieve gezondheidswinst, milieuwinst, betere bereikbaarheid, lagere parkeerdruk of een beter leefklimaat.

Grenzen aan de groei?

De fiets is vooral op de wat kortere afstanden voor veel mensen ideaal omdat je lekker op je zelf bent, geen ergernissen hebt en geen vertraging. Bovendien is de fiets over korte afstanden vaak net zo snel of sneller dan de auto, vooral omdat je altijd dicht bij je bestemming kan komen. De fietser en het fietsbeleid lopen in toenemende mate echter tegen grenzen aan die afbreuk doen aan deze voordelen van de fiets boven andere vervoermiddelen en daardoor mogelijk verdere groei belemmeren. We noemen er een paar:

- Op steeds meer plekken is onvoldoende ruimte voor het parkeren van de fiets, met name in binnensteden en bij stations. Fietsers kunnen vaak geen vrij fietsenrek vinden, waardoor ze hun fiets ook niet optimaal kunnen beschermen tegen diefstal. Gemeenten worden geconfronteerd met grote hoeveelheden buiten de rekken geplaatste fietsen en klachten daarover van winkeliers, het winkelend publiek en de hulpdiensten.
- Veel belangrijke fietsroutes vallen samen met gebiedsontsluitingswegen met hoge intensiteiten van snelrijdend autoverkeer. Een derde van de gebiedsontsluitingswegen blijkt echter niet veilig ingericht voor fietsers door het totaal ontbreken van een fietsstrook of fietspad, te smalle fietsstroken of door fietsstroken met parkeervakken direct rechts van de fietser. Een onveilige inrichting betekent vooral ook dat minder vaardige fietsers zoals kinderen en ouderen daar niet durven of mogen fietsen. Juist deze groepen zijn het meest afhankelijk van de fiets voor hun zelfstandige mobiliteit. Ook levert het stimuleren van het fietsgebruik onder deze groepen veel gezondheidswinst op.
- Smalle fietspaden en fietsstroken, hobbels en kuilen in het wegdek, obstakels op en dicht langs het fietspad, onlogisch verloop van routes, haakse bochten zijn voor fietsers een belangrijke bron van onveiligheid. De eenzijdige ongevallen die mede door deze problemen ontstaan zijn een belangrijke oorzaak voor de toename van het aantal fietsers

dat door een ongeval in het ziekenhuis terecht komt. Dergelijke ongevallen komen niet of nauwelijks in de ongevalstatistieken, waardoor gemeenten onvoldoende weten waar deze problemen zich voordoen.

- In steden met een hoog fietsgebruik staan fietsers steeds vaker in een fietsfile, vooral bij verkeerslichten. Omdat opstelplaatsen niet altijd berekend zijn op de drukte vormen wachtende fietsers steeds vaker een obstakel voor fietsverkeer in andere richtingen.
- Door de populariteit van de snorscooter kom je die als fietsers steeds vaker tegen op het toch al drukke fietspad. Bovendien worden ze steeds breder, onder andere door uitstekende spiegels. Tenslotte is het snelheidsverschil tussen snorscooters en de gemiddelde fietser groot. Ook deze trend leidt tot verdringing van de meest onzekere en kwetsbare groepen fietsers: ouderen en kinderen.

Naar een kwalitatief beter fietsbeleid.

De Fietsersbond denkt dat het voor het oplossen van deze problemen noodzakelijk is dat het fietsbeleid in Nederland kwalitatief een paar stappen vooruit zet. Er is een schaa sprong in het fietsbeleid nodig. De Fietsersbond vraagt zich af of bestaande beleidskaders nog wel voldoende oplossend vermogen bieden om bijvoorbeeld gebruiksvriendelijke gebouwde oplossingen voor fietsparkeerproblemen te realiseren of om fietsers fietsroutes te bieden die goed van hoge intensiteiten snelrijdend autoverkeer zijn gescheiden. Ook is een belangrijke omslag die de Fietsersbond noodzakelijk acht, om de beleidsdoelen en oplossingen veel meer samen met fietsers te ontwikkelen. Die betrokkenheid van fietsers vormgeven en op een hoger plan tillen ziet de Fietsersbond als een belangrijke uitdagingen voor de eigen organisatie voor de komende jaren. Over de nut en noodzaak van een schaa sprong in het fietsbeleid en over een mogelijke invulling daarvan wil de Fietsersbond ook graag in discussie met vakgenoten in het algemeen en gemeentelijke verkeerskundigen in het bijzonder.

Graag willen de auteurs de volgende punten ter discussie stellen:

- Worden de gesignaleerde knelpunten herkend? Welke andere knelpunten zien vakgenoten voor de verdere groei van het fietsgebruik?
- Wordt onderschreven dat het huidige beleid onvoldoende is om de knelpunten adequaat op te lossen?
- Welke inhoudelijke en organisatorische oplossingen zien vakgenoten voor de gesignaleerde knelpunten? Wat is nodig, meer kennis, meer geld, voorbeeldprojecten, een innovatieprogramma, investeringsprogramma's, gedragsverandering bij fietsers, of moet het misschien over een totaal andere boeg?