

Groen licht voor de fiets

D66



Stientje van Veldhoven
Tweede Kamerlid D66
Maart 2014

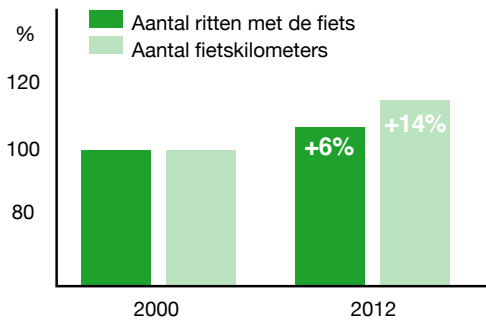


Groen licht voor de fiets

De fiets hoort bij Nederland. Iedereen kent het gevoel, over je stuur gebogen door de regen. Of de massale fietsersstroom in grote steden, waar toeristen verbaasd foto's van maken.

Veel landen zien in Nederland een gidsland als het gaat om fietsen. Zij zouden willen dat bij hen net zoveel mensen gebruik maakten van de fiets. En dat is begrijpelijk. Fietsen is gezond en schoon. Goed voor je lijf en voor de natuur. Ook passen fietsen veel beter in de stad, omdat ze minder ruimte innemen dan auto's. 20 procent van de werknemers pakt de fiets om naar het werk te gaan.¹ Van de scholieren komt zelfs 37 procent met de fiets naar de basisschool.²

We fietsen niet alleen veel, we fietsen zelfs steeds meer. Tussen 2000 en 2012 nam het aantal ritten met de fiets met 6 procent toe en het aantal fietskilometers zelfs met 14 procent.³



Daarnaast bezit geen land ter wereld meer fietsen per persoon dan Nederland. Gemiddeld bezit de Nederlander 1,3 fiets. En ook is de fiets een sterk exportproduct: Nederland exporteert jaarlijks bijna 1,4 miljoen fietsen, ter waarde van ruim 600 miljoen euro.⁴

Maar juist om fietsen te stimuleren, zijn goede voorzieningen nodig. En daar schiet het vaak tekort. Wie kent niet de frustratie als je tien minuten moet zoeken bij het station om je fiets kwijt te kunnen, terwijl je trein op het punt staat te vertrekken? Of als je in wind en regen lang moet wachten voor het verkeerslicht op groen springt? In sommige steden is er in de spits zelfs sprake van een nieuw fenomeen: de 'fietsfile'.

1 Mobiliteit in cijfers Tweewielers 2013/2014, Stichting BOVAG-RAI

Mobiliteit

2 Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Schoolmobiliteit 2013

3 Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteit

4 Mobiliteit in cijfers Tweewielers 2013/2014, Stichting BOVAG-RAI

Mobiliteit

Lokale voorbeelden:

Meedenken in St. Michielsgestel

In Sint-Michielsgestel is vorig jaar een initiatief-voorstel van onder meer D66 unaniem aangenomen. Zo zetten ze sterker in op fietsvoorzieningen. Mensen en belangengroepen worden via pilots beter betrokken bij fietsbeleid.

Sterker nog, veel gemeenten rekenen op een groeiend gebruik van de fiets, maar de voorzieningen zijn daar niet op berekend. Steden verdichten, dus er ontstaat een grotere druk op stedelijke wegen en de openbare ruimte. En wat te denken van de luchtkwaliteit in steden? Reden genoeg om te investeren in de fiets.

Daarom wil D66 dat fietsers de ruimte krijgen. Overheid en gemeenten moeten voluit kiezen voor de fiets. Daarom stellen wij tien punten voor:

1. Meer fietsenstallingen bij stations
2. Bereikbare fietsenstallingen in de binnenstad
3. Doorfietsroutes met zo min mogelijk kruispunten
4. Groene golf waar mogelijk, minder stoppen voor rood
5. Veilig fietsen bij school
6. Weeg de fiets volwaardig mee bij plannen voor nieuwe wegen
7. Maak fietsen naar het werk aantrekkelijker
8. Verbeter de aansluiting op bus, tram, metro, trein en auto
9. Laat mensen meedenken over fietsbeleid
10. Verzamelpunten voor weesfietsen

Gemeenten en provincies kunnen veel doen om fietsen een aantrekkelijke keuze te maken. En in veel dorpen en steden zijn D66'ers hard bezig om fietsen fijner te maken. Daarom zijn in deze notitie een aantal voorbeelden verzameld van goede ideeën en resultaten van D66'ers uit het hele land.

Lokale voorbeelden: Amsterdam

In het centrum van Amsterdam heeft D66 voor betere stallingen voor 3600 fietsen en scooters. Ook inwoners helpen mee. Ze kunnen weesfietsen melden, die door de gemeente worden weggehaald.

Tien punten voor fijner fietsen

Ruimte voor de fiets

1. Meer stallingen bij stations

Met de fiets naar het station en daar de trein pakken. Duurzamer reizen kan bijna niet. Dat wil D66 graag stimuleren. Maar op dit moment is bij vrijwel alle grote stations een groot gebrek aan fietsparkeerplaatsen. Dat leidt tot overvolle rekken en fietsen die schots en scheef geparkeerd staan. Ook wordt er veel 'wildgeparkeerd', waardoor zelfs onveilige situaties ontstaan. En wat te denken van alle ergernis die het oplevert? Mensen kiezen dan liever voor de auto. Daarom is het noodzakelijk dat bij de grote stations meer fietsstallingen worden gebouwd op goed toegankelijke plekken. D66 ziet daar een belangrijke taak voor ProRail en vervoerders als de NS. Zij kunnen slimmer omgaan met vrije ruimtes rond stations. Ook als het gaat om terreinen die tijdelijk braakliggen door verbouwingen. Het is ook in hun belang dat fiets en trein goed op elkaar aansluiten. Ongeveer 50 procent van de treinreizigers gebruikt de fiets om tussen huis en station te reizen.⁵ Innovatieve oplossingen kunnen uitkomst bieden. Denk bijvoorbeeld aan de proef bij station Haarlem, waar met LED-verlichting wordt aangegeven waar een vrije parkeerplek is. Of aan de initiatieven om bewaakt parkeren gratis te maken. Zo investeren mensen eerder in een goede fiets.

Lokale voorbeelden: Middelburg

D66 Middelburg kandideerde Middelburg in 2010 als beste fietsstad in het jaar 2013. Samen met de Fietsersbond startte Middelburg een investeringsprogramma en deed mee in het Europese programma 'Bikefriendly city'.

2. Bereikbare fietsstallingen in de binnenstad

Niet alleen op stations is een tekort aan parkeerplaatsen voor de fiets. Ook in binnensteden, bij winkelcentra en op andere plekken waar veel fietsers komen is vaak een gebrek aan goede stallingen. D66 wil dat gemeenten meer rekening houden met fietsen bij de inrichting en verbouwingen van binnensteden. Ook kunnen leegstaande gebouwen soms met relatief beperkte ingrepen gebruikt worden als fietsstalling. Het is hierbij belangrijk om ruimte te geven voor al die verschillende soorten fietsen: van bakken voor en achter tot en met elektrische fietsen. Denk daarbij ook aan oplaadpunten voor de elektrische fiets.

Lokale voorbeelden: Amersfoort

D66 Amersfoort stelde in 2013 voor om bij fietsstallingen kinderbuggy's uit te lenen. Zo kunnen ouders met hun kind op de fiets naar het centrum komen, hun fiets stallen en vervolgens gratis een buggy lenen.

3. Doorfietsroutes

Sommige fietsroutes zijn drukker dan andere. Van het station naar het centrum, van een kinderrijke buurt naar school, of van een wijk met veel studentenhuisen naar de hogeschool of universiteit. D66 wil dat deze routes waar mogelijk verbreed worden of gescheiden worden van het andere vervoer. Dat scheelt onveilige situaties en wachten bij stoplichten en kruispunten.

4. Groene golf

In de meeste steden is de fiets de snelste manier om van a naar b te komen. Maar niet als je vaak voor een rood licht staat. Nooit leuk, maar extra vervelend bij haast of slecht weer. Daarom wil D66 verkeerslichten slimmer afstellen. Langer groen licht voor fietsers op drukke momenten, bijvoorbeeld bij de start van scholen en colleges. Ook kan op het stoplicht of het stopknopje worden aangegeven hoe lang het nog duurt voor je groen licht hebt. En geef fietsers vaker rechtsaf vrij!

5. Veilig fietsen bij school

Nederlanders fietsen meer, maar steeds minder kinderen fietsen naar school. Dat is zonde, want hoe jonger je leert fietsen, hoe vanzelfsprekender het is om dat later ook te doen. Daarnaast is het natuurlijk erg gezond om dagelijks naar school te fietsen. Maar veel ouders vinden het onveilig om hun kinderen naar school te laten fietsen. Zij brengen hun kinderen liever met de auto of sturen ze met het openbaar vervoer. Dat is natuurlijk een slechte ontwikkeling, want steeds meer kinderen hebben overgewicht. Daarom wil D66 dat fietsen en oversteken in de buurt van scholen veiliger wordt. Door brede fietspaden die ook in de winter veilig begaanbaar zijn en door automobilisten te waarschuwen voor fietsende kinderen.

Lokale voorbeelden: Best

In Best hebben fietsers op alle rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. Dit door een voorstel van D66.

⁵ Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteit

6. Weeg de fiets volwaardig mee bij plannen voor nieuwe wegen

Op dit moment worden veel beslissingen over infrastructurele projecten genomen op basis van een 'Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse' (MKBA). Hier gaan miljarden in om, maar in zo'n MKBA wordt nauwelijks rekening gehouden met een fiets. D66 wil dat veranderen. Meer aandacht voor de fiets in door het rijk gefinancierde projecten betekent ook meer geld voor de fiets. In de MKBA moet meer rekening worden gehouden met de fiets, het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet – de wegen die geen deel uit maken van het Rijkswegennet, maar die dit wel ontlasten of er juist door belast worden. Zo kan men naast 'voertuigverliesuren' ook werken met 'fietsverliesuren'. En dat betaalt zich ook uit.

Lokale voorbeelden: Utrecht

In Utrecht heeft de D66-fractie van de fiets een speerpunt gemaakt. Dankzij D66 wordt er extra geld gestopt in stallingen en doorfietsroutes. Ook wil D66 in Utrecht bromfietsen van de fietspaden weren en maken zij zich sterk voor het scheiden van fietsverkeer met ander verkeer.

7. Maak fietsen naar het werk aantrekkelijker

De fiets wordt veel gebruikt in het woon-werkverkeer. Ook hebben veel werkgevers een fietsregeling, waardoor de aankoop van de fiets aantrekkelijker is. Maar een samenhangende fiscale behandeling van vervoer in het woon-werkverkeer ontbreekt. D66 kiest voor mobiliteitsbudgetten. Zo kiezen werknemers iedere dag zelf tussen de auto, de fiets of de trein. Of kunnen ze gewoon een dagje thuis werken. Ook kunnen we de fiets-van-de-zaak meer stimuleren.

8. Verbeter de aansluiting op bus, tram, metro, trein en auto

Voor langere afstanden pakken de meeste mensen liever de trein of auto. Daarom is een goede aansluiting van de fiets op andere manieren van vervoer heel belangrijk. In de eerste plaats gaat het om goede en voldoende fietsenstallingen, maar ook om fietsverhuur bij park- en rideterreinen.

Lokale voorbeelden: Nieuwegein

In Nieuwegein werkt D66 al acht jaar hard voor de fietser. Hoofd fietsroutes zijn duidelijk herkenbaar en door het uitbreiden van de gratis fietsenstallingen pakken steeds meer inwoners de fiets.

Lokale voorbeelden: Zoetermeer

De D66-fractie heeft een Actieplan Fiets opgesteld: Fietsers hebben zoveel mogelijk voorrang en onnodige hindernissen op fietspaden worden weggehaald. Ook zijn meer wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten, meer gratis fietsenstallingen in het stadshart en meer oplaadpunten voor elektrische fietsen onderdeel van het plan.

Voor ouders met kinderen is het dan een uitkomst om ook een fiets met kinderzitje of kinderfiets te kunnen huren. Soms wil iemand juist te voet verder, bijvoorbeeld bij het winkelen. Dan is het voor ouders met kinderen een uitkomst om bijvoorbeeld een buggy te lenen bij fietsenstallingen. Of kijk eens naar Kopenhagen, waar alle taxi's achterop een fietsendrager moeten hebben om fietsen mee te kunnen vervoeren. Oudere fietsers die een terugreis niet zien zitten kunnen dan gemakkelijker de taxi nemen, maar ook bij slecht weer neem je zo eerder de fiets.

9. Laat mensen meedenken over fietsbeleid

Fietsers weten zelf het beste waar onveilige situaties zijn of welke fietspaden toe zijn aan een opknapbeurt. D66 wil fietsers meer betrekken bij fietsbeleid. Van een ideeën- of klachtenmeldpunt tot het inrichten van nieuwe fietsroutes.

10. Verzamelpunt weesfietsen

Het is een bekend beeld in de grote steden. Stallingen vol oude fietsen of 'weesfietsen' die zomaar in het straatbeeld staan. Door een verzamelpunt te openen voor deze weesfietsen, kunnen ze opgeknapt worden en een tweede leven krijgen. Ook kunnen de onderdelen gebruikt worden voor de reparatie van andere fietsen. Zo hergebruiken we de oude fietsen en heeft iedereen meer gemak bij het vinden van een plekje in de legere stallingen.

Lokale voorbeelden: Den Haag

D66 Den Haag heeft een Haags Fietserspact gelanceerd. Voor 2018 wil de stad meer comfortabele en snelle fietsroutes van en naar de binnenstad en meer fietsenstallingen.