

Open brief aan regering en Tweede Kamer: 'FIETSBELEID IN DE VERSNELLING'

Een actuele vraag in de huidige economische situatie is hoe de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en maatschappelijke ontplooiing gehaald kunnen worden ondanks de verwachte bezuinigingen. De ondertekenaars van deze brief menen dat een ambitieuzer fietsbeleid daar een belangrijke bijdrage aan kan leveren. Fietsbeleid is bijzonder kostenefficiënt: met relatief kleine investeringen zijn grote resultaten te bereiken op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid en milieu. Daarnaast zijn investeringen in het fietsbeleid door het arbeidsintensieve karakter goed voor de werkgelegenheid in Nederland. Denk daarbij aan de aanleg van fietspaden, de bouw van fietsenstallingen, de exploitatie van stallingen, de detailhandel en de fietsindustrie. Ook voor burgers die meer moeite krijgen om de eindjes aan elkaar te knopen is de fiets een aantrekkelijke optie. Kortom, een ambitieuzer fietsbeleid draagt er aan bij dat Nederland er in 2020 met minder middelen toch schoner, slimmer, sterker, meer solidair en solide voorstaat. De ambities zijn alleen haalbaar als *alle* overheden, van gemeenten tot rijk, meer prioriteit geven aan het fietsbeleid. De paradox van het fietsbeleid moet doorbroken worden. Fietsvoorzieningen zijn relatief goedkoop en toch investeren we weinig in de fiets. Nadrukkelijk richten wij ons daarbij ook op de rijksoverheid. In veel Nederlandse steden heeft de fiets al een prominente plek in het beleid.

Voorbeeld van effect op de bereikbaarheid

Als het fietsgebruik in middelgrote steden met 10 procent toeneemt, daalt het oponthoud voor automobilisten met 19 procent. Dit komt overeen met een besparing van ca. 200 miljoen euro op jaarbasis voor alle middelgrote steden samen.
Bron: Gevoeligheidsanalyse effecten fietsbeleid, DHV/Fietsberaad (2009).

1. Heldere ambitie: + 25%

Wij pleiten voor een heldere hoofdambitie: 25 procent groei van het fietsgebruik in 2020. Deze ambitie geldt voor alle vormen van fietsmobiliteit, zowel recreatief als utilitair. De groei van het fietsgebruik moet gepaard gaan met een afname van het aantal verkeersdoden onder fietsers met 50 procent. Wij vragen regering en Tweede Kamer beide concrete doelstellingen te omarmen.

Wij verwachten van het rijk een ambitieus maatregelenpakket en bijbehorende financiering voor zowel de korte als de wat langere termijn om daarmee een extra impuls te geven aan het fietsbeleid in Nederland. Daarbij vinden wij het noodzakelijk dat fietsbeleid wordt opgepakt vanuit verschillende beleidsterreinen. Momenteel is fietsbeleid versnipperd en heeft fietsen vooral aandacht bij het ministerie van V&W als onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

2. Afgeleide ambities

- **Beginnen aan de basis**

Om de hoofdambities voor 2020 te kunnen halen zijn doelen op deelterreinen nodig. Voor de korte en middellange termijn pleiten wij voor de verbetering van de kwaliteit van fietsvoorzieningen op basisniveau. Een goede fietsinfrastructuur en stallingfaciliteiten vormen zo'n basisvoorwaarde voor een toename van het fietsgebruik. Nederland heeft de beste fietsvoorzieningen van de wereld, maar toch kan er nog veel verbeterd worden. De kwaliteit moet uitnodigend zijn om te gaan fietsen. Voor de vrijetijdsbesteding van Nederlanders zal de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid van de omgeving voor recreatief fietsen nog sterk verbeterd moeten worden. (incl. routenetwerken en stad-landverbindingen). We bepleiten om de ervaren barrièrewerking van snel- en spoorwegen drastisch te verminderen. Er moeten goede stallingvoorzieningen bij werklocaties komen en bij voorkeur gratis en bewaakte stallingen bij OV, stadscentra en in woonbuurten. Bestrijding van fietsdiefstal dient te worden geïntensiveerd om het aantal gestolen fietsen aan het einde van de huidige kabinetsperiode met nog eens 100.000 te verminderen. Voor de doorstroming zijn kortere wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers absoluut noodzakelijk. Het onderhoud van fietspaden behoeft verbetering, getuige de grote hoeveelheid klachten die hierover de meldpunten van Fietsersbond en ANWB bereiken. De veiligheid van schoolomgevingen en schoolroutes moet sterk worden verbeterd. En tenslotte is uitbreiding van het netwerk van regionale snelfietsroutes noodzakelijk.

- **Ruimte voor de Fiets 2020: schaalsprong in fiets en OV**

Alle partijen onderschrijven dat de fiets in de keten '*fiets en openbaar vervoer*' een grote rol kan vervullen en daarom speciale aandacht verdient. Staatssecretaris Huizinga heeft reeds een vervolg aangekondigd op het investeringsprogramma *Ruimte voor de Fiets*, dat in 2012 afloopt. Wij bepleiten een schaalsprong in het denken over de keten fietsen en OV. De potenties zijn groot. Nu al komt 40 procent van de treinreizigers op de fiets naar het station. Tegelijkertijd zijn er knellende problemen: veel stations hebben nog een groot tekort aan stallingvoorzieningen, de ruimte voor goedkope oplossingen ontbreekt, de kwaliteit is vaak alles behalve uitnodigend en de exploitatie is moeilijk rond te krijgen. ProRail prognosticeert een tekort van 100.000 fietsparkeerplekken. De tekorten zullen naar verwachting nog verder oplopen door een groei van het fiets- en treingebruik. Het stallen van de fiets dient zo laagdrempelig mogelijk plaats te kunnen vinden. We hebben de ambitie dat in 2015 iedereen die met de fiets naar het station komt zijn of haar fiets veilig en comfortabel kan stallen.

3. Wat is er nodig om de ambities te realiseren?

Voor de korte en middellange termijn is nodig:

- Een adequaat **maatregel- en financieringspakket** dat aan de basis kan staan van een succesvolle uitvoering van fietsbeleid. Wij verwachten hierbij een regierol van het rijk, waarbij tevens een helder beeld wordt geschetst hoe de rijksoverheid andere overheden faciliteert en stimuleert. Een nauwe betrokkenheid van maatschappelijke kernspelers bij de ontwikkeling en uitvoering van het beleid achten wij een randvoorwaarde voor succes.

- In het bijzonder is een **investeringsprogramma *Ruimte voor de Fiets 2020*** nodig, met voldoende middelen om de tekorten aan fietsparkeervoorzieningen weg te werken. Daarvoor is een aanzienlijke financiële impuls noodzakelijk. Maar de lat moet hoger. Om in 2020 een wervend kwaliteitsniveau te realiseren moet *Ruimte voor de Fiets 2020* een vernieuwende aanpak bieden voor de kwaliteit van de (betaalde) bewaakte stallingen, de prijsstelling van de stallingen (gratis dan wel betaald), exploitatievormen, beheer van de voorpleinen en nieuwe vormen van samenwerking tussen de diverse actoren.
- Een veel ruimere aandacht voor **marketing en promotie** van het fietsen. Een gerichte inzet van marketinginstrumenten zal mensen moeten verleiden om (nog) vaker gebruik te maken van de mooie fietsvoorzieningen. Het gaat daarbij om meer dan alleen flyers, folders en reclamespotjes. Een effectieve marketingstrategie is een combinatie van massamedia en maatwerk. De geplande campagne '*Heel Nederland Fiets!*' in 2010 is een goede start. Een planmatige en meerjarige aanpak zal een impuls geven aan de ontwikkeling en de inzet van marketinginstrumenten op alle mogelijke niveaus.
- **Stimulerende maatregelen op nationaal niveau.** Nationale (dan wel Europese) subsidies en regelingen moeten in onderlinge samenhang aangewend worden om de fiets een steuntje in de rug te geven. Voorbeelden zijn het verlagen van het BTW-tarief op de aanschaf en het stallen van fietsen. Maar ook subsidieregelingen die het gratis en bewaakt stallen van fietsen mogelijk maken, instandhouding en verhoging van de bedrijfsfietsenregeling en het faciliteren van de snelle introductie van de e-bike (subsidie bij aanschaf, oplaadpunten, doorontwikkelen accutechnologie voor grotere actieradius etc.).

4. Fietsbeleid in de versnelling begint morgen al

- **Stimuleringsimpuls 2010**

2020 lijkt ver weg, maar om de 25 procent groei van het fietsgebruik echt te realiseren moeten we nu starten. Een aantal maatregelen kan morgen al genomen worden. We bepleiten daarom de 10 miljoen euro die de staatssecretaris gereserveerd heeft voor '*overige maatregelen*' zoveel mogelijk in 2010 in te zetten voor concrete zaken. Bovendien bepleiten wij een substantiële verhoging van dit bedrag. We noemen met name:

- de aanschaf van voldoende antidiefstalreaders door de politie;
- extra middelen voor de campagne '*Heel Nederland Fiets!*' in 2010 (het jaar van de Tour en Girostart);
- een stimuleringsbudget voor gemeenten en provincies die marketingstrategieën willen ontwikkelen en uitvoeren;
- verruiming van de mogelijkheden om een '*fiets van de zaak*' aan te schaffen.

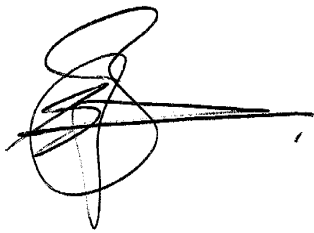
Tot slot

De ondertekenaars vragen u dringend de hierboven geschetste (afgeleide) ambities en de voorgestelde uitwerking voor de korte en middellange termijn te ondersteunen bij de bespreking van de Nota-Atsma en de begrotingsbehandeling. De ondertekenaars zijn graag bereid om mee te denken om het maatregelenpakket invulling te geven.

Met vriendelijke groet,



Guido van Woerkom
hoofddirecteur ANWB



Koos Burgman
algemeen directeur BOVAG



Hugo van der Steenhoven
directeur Fietsersbond

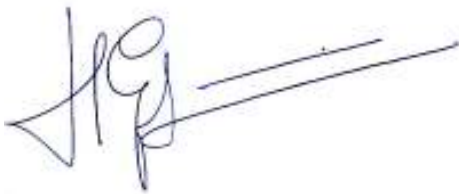


Arjan de Vries
directeur NTFU






Peter Janssen
directeur RAI Vereniging



Herman Gelissen
namens NS



Henk Strietman
directeur a.i. VVN



Clémence Ross
directeur NISB