

5.3 Programma Fiets

Nederland is Fietsland. Nergens in de wereld is het fietsbezit en –gebruik zo hoog en zijn er zoveel fietsvoorzieningen. We hebben een schat aan kennis en ervaring over fietsen al ter beschikking maar de ontwikkeling gaat steeds verder, ook omdat het belang van fietsen verder gaat dan het mobiliteitsbeleid. Klimaat, gezondheid, ruimtelijke ordening en economie zijn steeds meer in beeld als beleidsvelden waarop de fiets inspeelt. En door het grote aandeel van de fiets in de modalsplit heeft een relatief kleine toename van het gebruik grote gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.

De populariteit van de fiets vraagt in de verkeer- en vervoersector de nodige aandacht. Op steeds meer plekken zijn de voorzieningen niet afgestemd op het groeiende aantal fietsers. De explosieve groei van de elektrische fiets, het alsmaar groeiende assortiment van bijzondere fietsen, de aanpak van stallingsproblemen in de stationsomgeving; steeds vragen nieuwe ontwikkelingen nieuwe kennis over de fiets. Daarnaast zal de vergrijzing bij ongewijzigd beleid leiden tot een toename van het aantal ernstige fietsslachtoffers met 9 tot 17 procent in 2020 (ten opzichte van 2009).

Met name bij gemeenten is de fiets een belangrijk onderwerp en blijft de kennisbehoefte groot. Vaak betreft het concrete vragen over verkeersveiligheid, parkeer- en stallingsproblemen, ontwerp van fietsvoorzieningen en de (inter)relatie met het OV; het zijn voorbeelden van onderwerpen die nog immer actueel zijn voor de fiets.

Het programma Fiets voeren we uit via het Fietsberaad. In organisatorisch opzicht staat er in 2013 voor het Fietsberaad een aantal grote veranderingen op stapel. De activiteiten van het KpVV – en dus ook van het Fietsberaad – worden verder geïntegreerd in CROW. Het voorstel is om alle relevante producten en diensten voor ‘de fiets’ van zowel KpVV als CROW onder de vlag van het Fietsberaad in de markt te zetten. Voor de klanten is er dan één duidelijke ingang voor alle kennis over de ontwikkeling en de uitvoering van fietsbeleid. In dit werkplan is hier een eerste begin mee gemaakt.

Met welke partners in kennis?

Verschillende relevante partners zitten in de ‘programmaraad’ van het Fietsberaad. Beleidsmedewerkers van overheden, Fietsersbond, NS, Fietsplatform en enkele experts vanuit de adviesbureaus vormen samen het Fietsberaad in enge zin. Deze samenstelling borgt de aansluiting op de praktijk en verzekert een grote betrokkenheid met het thema. Het Fietsberaad is feitelijk de programmaraad voor het programma Fiets.

Daarnaast is er per activiteit samenwerking met tal van partners zoals SWOV, Centrum fietsdiefstal, universiteiten, hogescholen en de Rijkswaterstaat. We voeren het secretariaat van de Nationale Onderzoeksagende Fiets (NOaF). Voor de concrete uitwerking van de fietsinfrastructuur is de samenwerking binnen het cluster Verkeer en Vervoer cruciaal.

Doel van het programma

Verbeteren van de kwaliteit van het fietsbeleid in Nederland, waardoor het beleid meer bijdraagt aan de wensen van burgers en de maatschappelijke doelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, volksgezondheid en klimaat.

Voor het programma Fiets zijn er subdoelen die meer concreet ‘op straat’ zichtbaar, zoals:

- veiligere fietsvoorzieningen
- betere parkeer- en stallingsvoorzieningen
- de fiets wordt meer gebruikt in ketenverplaatsingen

Activiteiten Fiets 2013

Net als in het voorgaande jaar is een globale tweedeling gemaakt in de activiteiten van het Fietsberaad in 2013. De continue activiteiten in het eerste spoor en vernieuwende onderzoeken en pilots in het tweede spoor.

Eerste spoor: continue activiteiten

Het eerste spoor betreft de continue activiteiten, zoals

- het magazine Fietsverkeer,

- de maandelijkse e-mailnieuwsbrief,
- www.fietsberaad.nl met o.a. Kennisbank en Voorbeeldenbank
- themabijeenkomsten;
- aansturing en algemene coördinatie;
- samenwerking met andere (kennis)-instellingen

Met deze vaste activiteiten wordt een brede doelgroep bereikt met een grote diversiteit aan onderwerpen. Het geeft een goed beeld van de ontwikkelingen in het fietsbeleid.

In 2013 blijven we het eerste spoor stapsgewijs verbeteren. Belangrijke input daarvoor zijn de verbeterpunten die zijn voortgekomen uit de recente evaluaties van KpVV in het algemeen en Fietsberaad in het bijzonder.

Een belangrijke wijziging betreft de rolverdeling digitale en gedrukte media. Voorgaande jaren verscheen het magazine Fietsverkeer 3 maal per jaar. Het voorstel voor 2013 is nu om het aantal nummers per jaar terug te brengen naar 2 (voorjaar 2013 en najaar 2013).

Dit levert een besparing op en tegelijkertijd willen we investeren in de kwaliteit van het magazine op een tweetal aspecten verbeteren:

- De inhoud moet (nog) minder gevoelig zijn voor veroudering. Ook een half jaar na het verschijnen moet de inhoud nog actueel zijn. Het magazine is daarmee complementair aan de website en de maandelijkse e-mailnieuwsbrief, waar men terecht kan voor de nieuwste ontwikkelingen;
- De presentatie moet toegankelijker gemaakt worden voor doelgroepen die verder van het fietsbeleid afstaan, zoals beleidsmedewerkers uit andere sectoren, bestuurders en volksvertegenwoordigers.

Verder zal in het eerste spoor meer nadruk komen te liggen op samenwerking met decentrale overheden en (andere) kennisinstellingen. Steeds vaker wordt het Fietsberaad gevraagd (op ad-hoc-basis) inbreng te leveren aan workshops, begeleidingscommissies etc. Ook de samenwerking met wetenschappelijke instituten krijgt meer vorm. Dit past in het streven van CROW/KpVV/Fietsberaad om de netwerkfunctie te versterken. De intranetfaciliteiten van KpVV-Fietsberaad zijn daarbij facilitair.

Tweede spoor: onderzoeken en pilots

In het tweede spoor wil het Fietsberaad een impuls geven aan de vernieuwing van het fietsbeleid door middel van “eigen” onderzoek en pilots. Het tweede spoor bevat veel meer voorstellen voor onderzoeken en/of pilots, dan uitgevoerd kunnen worden met het beschikbare budget. In voorgaande jaren zijn met succes andere financieringsbronnen aangeboord om de voorstellen te realiseren. In 2013 willen we dezelfde weg bewandelen.

Mogelijke bronnen voor aanvullende financiering en/of co-financiering zijn:

- Ministerie IenM m.n. verkeersveiligheid, fietsparkeren bij stations en Beter Benutten.
- Fonds Collectieve Kennis, m.n. verkeersveiligheid en weginfrastructuur
- Decentrale overheden, m.n. in de vorm van eigen bijdrage aan pilots

In het totaal zijn er 25 ideeën geïnventariseerd. Deze zijn gegroepeerd in de volgende thema's:

- Fietsveiligheid
- Fietsparkeren
- Weginfrastructuur
- Beleid, communicatie etc

A. Thema Verkeersveiligheid fiets

Door de toename van het aantal fietsslachtoffers is het onderwerp fietsveiligheid weer terug op de (bestuurlijke) agenda. De accenten zijn echter wel verschoven. Waar de afgelopen dertig jaar de nadruk lag op conflicten met motorvoertuigen, zullen de komende decennia de enkelvoudige fietsongevallen veel meer de aandacht opeisen. Ongevallen met motorvoertuigen blijven overigens verantwoordelijk voor 80 procent van de dodelijke fietsongevallen.

In de zomer van 2012 hebben de bestuurlijke koepels afspraken gemaakt in een nieuwe beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Zo zullen alle gemeenten in 2013 een plan van aanpak maken om het aantal fietsslachtoffers terug te dringen. Het Fietsberaad wil hen daarbij met raad en daad bijstaan.

In de beleidsimpuls staan de volgende actie voor het Fietsberaad:

informatie op basis van burgerparticipatie: Het Fietsberaad organiseert, gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, bij enkele gemeenten pilots met de verschillende burgermeldpunten; met als doel te kunnen bepalen welke bijdrage de verschillende beschikbare meldpunten kunnen leveren aan het treffen van gerichte en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

coördinatie, kennis- en informatie(uitwisseling): KpVV/Fietsberaad, provincies, stadsregio's en VNG wisselen kennis, informatie en ervaringen over veiligheidsmaatregelen gericht op fietsers uit in de overleggen met gemeenten en brengen de publicatie van het Fietsberaad 'Grip op enkelvoudige fietsongevallen' onder de aandacht.

Het Fietsberaad heeft de afgelopen jaren op het gebied van verkeersveiligheid intensief samengewerkt met het ministerie van IenM en een aantal gemeenten. Met Fietsberaad-publicaties 19a en 19b hebben we een stevige basis gelegd voor de aanpak van respectievelijk enkelvoudige fietsongevallen en ongevallen met motorvoertuigen. Vervolgens zijn we in 2012 begonnen pilots voor een tweetal oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen: de paaltjes en de gladheidsbestrijding

Naast voorzetting en afronding van de pilots "paaltjes op fietspaden" en "gladheidsbestrijding" wordt in 2013 prioriteit gegeven aan de bestrijding van enkelvoudige fietsongevallen door "te smalle fietsstroken"

B. Thema Fietsparkeren

Veel gemeenten worstelen met fietsparkeren. Vaak is er te weinig plek in de openbare ruimte om alle fietsen een plek te geven. Inpandige voorzieningen zijn relatief duur (zowel investeringen als exploitatie). Bovendien is de betalingsbereidheid bij fietsers klein en kan er moeilijk onderscheid gemaakt worden tussen doelgroepen, zoals langparkeren, kortparkeren, treinreizigers en winkelend publiek. De opkomst van de elektrische fiets stelt weer heel eigen eisen aan de fietsparkeervoorzieningen. Een belangrijke ontwikkeling is het voornemen dat gemeenten de komende jaren meer (regisserende) verantwoordelijkheden krijgen voor het fietsparkeren bij stations. Het ministerie van IenM heeft ProRail opdracht gegeven om dit proces te faciliteren in samenwerking met het Fietsberaad. De VNG heeft gesteld dat er voor deze taak ook de vereiste financiering vooraf moet worden geregeld.

Voor het thema Fietsparkeren is de pilot 'sturen op fietsparkeren in de openbare ruimte' in 2013 prioritair

C. Thema weg-infrastructuur voor fietsers

Het fietsbeleid van provincies en gemeenten gaat voor het grootste deel over de weginfrastructuur voor fietsers. Deels komt dit al aan de orde bij het thema verkeersveiligheid. Naast veiligheid zijn echter comfort en doorstroming van belang. Dit thema zal vooral via de CROW-lijn worden opgepakt, o.a. met betrekking tot snelle regionale fietsroutes, capaciteitsproblemen op fietspaden en een actualisering van de ontwerpwijzer fietsverkeer.

D. Thema beleid en communicatie

Voor het thema "beleid en communicatie" zijn uiteenlopende ideeën geopperd. Van een stappenplan om het fietsbeleid onder de aandacht van bestuurders en het hogere beleidskader te brengen tot een webtool voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyses. Ook promotie en marketing valt onder dit thema. Voor 2013 is er vooralsnog geen ruimte om projecten in dit thema ter hand te nemen

Een aantal projecten/pilots is in 2012 (of eerder) begonnen en worden in 2013 afgerond. Het betreft:

- Fietsparkeren bij BTM-haltes (fietsparkeren)
- Park&Bike (fietsparkeren)
- Analyse van de ontwikkelingen in het fietsgebruik (beleid en communicatie)