

Reactie op 'Fietsen in Nederland ... een tandje erbij'

Fietsberaad, Utrecht, augustus 2009

Inleiding

Deze notitie is gemaakt voor het rondetafelgesprek dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 9 september 2009 houdt over de initiatiefnota van het kamerlid Atsma "*Fietsen in Nederland ... een tandje erbij*". Het Fietsberaad ondersteunt het initiatief van Atsma van harte. De fiets levert nu al een grote bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid, maar veel kansen worden nog niet benut. Dit blijkt ook duidelijk uit de initiatiefnota. Mede naar aanleiding van de initiatiefnota komen wij tot de volgende voorstellen:

- Stel een interdepartementaal regieteam in, dat de kansen voor het fietsgebruik in het beleid van de verschillende ministeries opspoorde en omzet in concrete maatregelen;
- Vergroot de (financiële) bijdrage van het rijk aan de vernieuwing van het fietsbeleid;
- Focus de komende jaren op twee speerpunten: de combinatie fiets-en-openbaar-vervoer en marktgericht fietsbeleid.

In de volgende paragrafen lichten we de voorstellen toe. Bijlage I geeft een beknopte toelichting op het Fietsberaad.

Centraal versus decentraal

Initiatieven voor een grotere rol van de rijksoverheid in het fietsbeleid stranden vaak in taaie discussies over decentralisatie. In de jaren negentig van de vorige eeuw vervulde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met het project Masterplan Fiets nog een trekkersrol in het fietsbeleid. Daarna zijn verantwoordelijkheden en infrastructuursubsidies grotendeels gedecentraliseerd. Tijdens deze kabinetsperiode heeft het rijk weer een aantal nieuwe initiatieven genomen, zoals investeringen in regionale fietsroutes en de aanpak van weesfietsen.

Het Fietsberaad vindt de decentralisatie een goede zaak. Fietsbeleid is nu eenmaal primair een lokale en regionale zaak. Gemeenten, stadsgewesten en provincies kunnen het beste inschatten welke investeringen nodig zijn. Bovendien plukken vooral decentrale overheden de vruchten van goed fietsbeleid. Minder congestie op het stedelijke wegennet, minder verkeersslachtoffers en meer tevreden burgers.

De decentralisatie laat onverlet dat ook de rijksoverheid een (grotere) rol kan spelen in het fietsbeleid. In de eerste plaats omdat ook het rijksbeleid kansen en bedreigingen biedt voor het fietsgebruik. Daarnaast kan het rijk, net als in het verleden, vernieuwingen in het fietsbeleid een impuls geven.

Kansen in het rijksbeleid

Het beleid van veel ministeries heeft direct en indirect invloed op het fietsgebruik. Denk bijvoorbeeld aan de barrièrewerking van spoor- en snelwegen, intelligente snelheidsadaptie en dode hoeken (V&W), subsidieregelingen voor schone voertuigen en de herstructurering van naoorlogse wijken (VROM), aanpak fietsendiefstal (Justitie en Biza), recreatieve fietsvoorzieningen (L&V), de OV-studentenkaart, stallingen bij scholen en verkeerseducatie (OC&W). Het is in de eerste plaats de eigen verantwoordelijkheid van elk ministerie om de hand schoen op te pakken. In de praktijk doen ze dat ook. Het Fietsberaad is blij met de initiatie-

ven die de verschillende ministeries nemen om het fietsgebruik te bevorderen. Toch denken we dat nog niet alle mogelijkheden in het rijksbeleid worden benut. Daarom vinden wij het wenselijk dat per ministerie een fietscoördinator wordt aangesteld. Deze senior beleidsmedewerker heeft de taak om kansen in het beleid van zijn ministerie op te sporen en om te zetten in concrete maatregelen. En om bedreigingen in het voorgenomen beleid te agenderen. De fietscoördinatoren beschikken over voldoende mandaat, formatie en budget. Aanvullend stellen wij een interdepartementaal regieteam voor, waarin de fietscoördinatoren van de verschillende ministeries de maatregelen op elkaar afstemmen en elkaar inspireren voor nieuwe beleidsmaatregelen. Het Fietsberaad denkt daarbij graag mee.

Vliegwielen voor vernieuwing

Daarnaast vindt het Fietsberaad dat de rijksoverheid een grotere rol kan vervullen in de vernieuwing van het fietsbeleid door decentrale overheden te stimuleren en te faciliteren. Voor een deel wordt daar nu reeds invulling aan gegeven door het Fietsberaad, dat ten tijde van de decentralisatie door de gezamenlijke overheden is opgericht voor kennisontwikkeling en verspreiding. Het budget van het Fietsberaad (450.000 euro per jaar) is echter veel kleiner dan het budget dat destijds beschikbaar was voor het Masterplan Fiets (2,5 miljoen euro per jaar, excl. inflatiecorrectie).

Om een extra impuls te geven aan de vernieuwing van het fietsbeleid is meer geld nodig voor innovatie, voorbeeldprojecten, evaluatieonderzoeken, de ontwikkeling van instrumenten en de uitwisseling van kennis. Het gaat daarbij om een grote diversiteit aan onderwerpen die ook in de initiatiefnota van Atsma worden genoemd, zoals de veiligheid van fietsers op parallelwegen, fietsparkeren in binnensteden, digitale fietsrouteplanners, regionale fietsroutes of de gevolgen van de opkomst van elektrische fietsen voor het gemeentelijk beleid. De prioritering wordt bij voorkeur bepaald door de beleidsmakers en bestuurders van decentrale overheden, die in de praktijk belast zijn met de uitvoering van het fietsbeleid. Wat het Fietsberaad betreft moet in ieder geval prioriteit gegeven worden aan een tweetal speerpunten: 1) de combinatie fiets-OV en 2) marktgericht fietsbeleid.

Speerpunt 1: Fiets en openbaar vervoer

Het Fietsberaad is van mening dat de combinatie fiets-en-openbaar-vervoer een belangrijk speerpunt moet zijn in (de nationale aandacht voor) het fietsbeleid van de komende jaren. Enerzijds liggen daar veel kansen. Verplaatsingen worden steeds langer en juist op de lange afstanden is de combinatie fiets-en-trein een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Aan de andere kant kampen veel gemeenten met hardnekkige problemen. Veel stations hebben een groot tekort aan fietsenstallingen. Vanwege ruimtegebrek zijn vaak dure inpandige of ondergrondse stallingen nodig om voldoende capaciteit te kunnen realiseren. Daarnaast wordt het steeds moeilijker om de exploitatie van de (bewaakte) stallingen rond te krijgen.

De afgelopen jaren heeft het rijk in het kader van het project *Ruimte voor de Fiets* veel geïnvesteerd in de modernisering van stationsstallingen. De grootste problemen zijn echter tot het laatst bewaard. Ook de komende jaren zijn wederom forse investeringen noodzakelijk, waarbij ook een structurele oplossing voor de exploitatie gevonden moet worden.

Speerpunt 2: Marktgericht Fietsbeleid

Traditioneel ligt het zwaartepunt in het fietsbeleid bij de verbetering van de weginfrastructuur en stallingen. Terecht, want goede voorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde om mensen op de fiets te krijgen en vooral te houden. Burgers zien de aanleg en het onderhoud van fietsvoorzieningen dan ook duidelijk als taak van de overheid.

Veel minder goed ontwikkeld is de 'marketing' van al die mooie fietsvoorzieningen. Vanwege de sterke fietscultuur in Nederland worden veel voorzieningen al goed gebruikt zonder promotie-inspanningen, maar de verwachting is dat een gedegen marketingstrategie veel mensen over de streep kan trekken (nog iets) vaker de fiets te pakken. Het gaat daarbij om meer dan alleen flyers, folders en reclamespotjes. Hoe kan gebruik gemaakt worden van beloningssystemen, internetcommunities en het marketingconcept van de 'superpromoter'. Het Fietsberaad denkt dat het goed is om samen met provincies en gemeenten praktijkervaring op te doen met de ontwikkeling van marketingstrategieën voor verschillende doelgroepen.

Bijlage: Over het Fietsberaad

Het kenniscentrum Fietsberaad is in 2001 opgericht op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De doelstelling van het Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Daarbij is de kennisbehoefte van medewerkers, bestuurders en volksvertegenwoordigers van decentrale overheden het uitgangspunt.

In het Fietsberaad zitten circa 20 (vak)mensen, die werkzaam zijn bij gemeenten, provincies, het rijk, een waterschap, een stadsgewest, adviesbureaus, de NS, de Fietsersbond en het Landelijk Fietsplatform. De leden van het beraad beslissen op hoofdlijnen over de projecten die uitgevoerd worden. Een kleine staf draagt zorg voor de voorbereiding, uitvoering en eventueel uitbesteding.

Sinds 2006 maakt het Fietsberaad onderdeel uit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Het Nationale Mobiliteitsberaad is de bestuurlijke opdrachtgever voor het KpVV en het Fietsberaad. In het Nationale Mobiliteitsberaad stemmen bestuurders van het rijk, de provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen het mobiliteitsbeleid op elkaar af.

Voor meer informatie zie www.fietsberaad.nl.