

## Argumenten voor fietsbeleid

De *Beleidsnotitie* geeft een belangrijke aanwijzing voor de boodschap waarmee de projectgroep op pad is gegaan:

"Beleid dat is gericht op vergroting van de rol van de fiets in het personenvervoer kan succesvol zijn door in te spelen op de positieve eigenschappen van de fiets, het fietsen en het fietsverkeer en door belemmeringen uit de weg te nemen."

Onderdeel van zo'n beleid is het verzamelen en verspreiden van kennis over beleidsmatige argumenten. Per doelgroep zijn andere verzamelingen argumenten gehanteerd.

Voor burgers, slechts indirect doelgroep (figuur 5), is het van belang eerlijke, goed onderbouwde informatie te krijgen over het feit:

- dat veel verplaatsingen kort zijn: zeventig procent van alle verplaatsingen in Nederland is niet langer dan 7,5 kilometer;
- dat de fiets voor veel van die korte verplaatsingen het meest efficiënte vervoermiddel is, en bovendien goedkoop;
- dat fietsers betrouwbare aankomsttijden en geen congestie kennen;
- dat fietsen goed is voor de conditie en ontspannend;
- dat fietsen als individuele vervoerwijze privacy biedt, de fiets altijd beschikbaar is en je van deur tot deur brengt;
- en dat het helemaal niet zo vaak regent als velen denken.

Voor de directe doelgroepen van het MPF - overheden, OV-bedrijven, het bedrijfsleven en instellingen - zijn bovengenoemde argumenten ook relevant, maar in het bijzonder als zij maatregelen hebben genomen, voorzieningen hebben gerealiseerd en zij het gebruik daarvan willen aanmoedigen door de uiteindelijke gebruiker erover te informeren.

Beslissers bij de directe doelgroepen van het MPF zijn daarnaast met andere argumenten benaderd. Zoals:

- Fietsen is een belangrijke vervoerwijze: 28 procent van alle verplaatsingen in Nederland wordt per fiets afgelegd (en 48 procent per auto, 17 procent lopend en 5 procent met het OV). In sommige steden gebruiken de inwoners de fiets voor de helft van al hun verplaatsingen.
- Vrijwel iedereen fietst: jong en oud, mannen en vrouwen, arm en rijk. Draagvlak voor fietsbeleid is er dan ook volop.
- Er is volop potentie voor meer fietsgebruik: stimulering van fietsgebruik mag volgens de burger ten koste gaan van het autoverkeer. Dan gaat het vooral om de vele korte autoritten: veertig procent daarvan is niet langer dan vijf kilometer. Automobilisten geven zelf aan dat bijna de helft van die korte autoritten in stad en dorp zonder enig bezwaar met de fiets had kunnen worden gemaakt.
- Fietsgebruik in het voor- en natransport van trein en streekvervoer kan de efficiëntie van de combinatie OV + fiets fors verbeteren en het gebruik ervan als alternatief voor lange autoritten vergroten.

- Fietsen is schoon. Als voor de helft van alle korte stedelijke autoritten de fiets zou worden gebruikt, zou dat de CO<sub>2</sub>-emissie terugbrengen met ongeveer de helft van de reductie door effectieve verlaging van de snelheidslimiet op autosnelwegen van 120 naar 100 km/uur.
- Fietsen is een stille vervoerwijze.
- Fietsroutes versnipperen het stedelijk en landelijk gebied niet.
- Fietsen nemen weinig ruimte in, zowel rijdend als stilstaand.
- Voorzieningen voor fietsverkeer en voor het parkeren van fietsen zijn goedkoop in vergelijking met voorzieningen voor het autoverkeer en het OV. Infrastructuur voor fietsverkeer kost gemiddeld twee tot drie cent per gefietste kilometer. Elke kilometer die een passagier van het stedelijk OV aflegt, kost gemiddeld ongeveer veertig cent subsidie, alleen al ter dekking van de exploitatietekorten. Bovendien blijken investeringen in voorzieningen voor fietsverkeer zich op termijn terug te verdienen.
- Fietsers vormen een belangrijke groep winkelbezoekers. Ze besteden gemiddeld minder per bezoek, maar ze bezoeken winkels frequenter.

Per doelgroep en per situatie zijn andere combinaties van argumenten van belang. Bij de presentatie daarvan is voortdurend getracht duidelijk te maken dat het er niet om gaat iedereen altijd op de fiets te krijgen. Het doel is uiteindelijk dat voor elke verplaatsing zoveel mogelijk de meest geschikte vervoerwijze of combinatie van vervoerwijzen wordt gebruikt. Vaker dan doorgaans door beleidsmakers wordt verondersteld, komt dan de fiets in beeld.

In de beeldvorming rondom fietsverkeer zijn de nadelen van fietsgebruik altijd groter dan ze in werkelijkheid zijn:

- Fietsen is niet zo onveilig als vaak wordt verondersteld. Fietsers zijn kwetsbaar, zeker de onervarenen en de niet meer zo behendigen onder hen, vaak respectievelijk jongeren en ouderen. Dat valt ten dele op te lossen, bijvoorbeeld door hen waar mogelijk af te schermen van snelrijdende motorvoertuigen.
- Grote groepen autobezitters kunnen voor korte verplaatsingen uit oogpunt van veiligheid beter de fiets pakken dan hun auto. Voor de totale verkeersveiligheid is dat zondermeer gunstig.
- Fietsers worden geconfronteerd met sociaal onveilige situaties. Vaak kunnen specifieke maatregelen de problemen verkleinen of wegnemen, maar lang niet altijd. Sociale onveiligheid is namelijk geen probleem dat specifiek is voor fietsers.
- De kwaliteit en het onderhoud van voorzieningen voor fietsverkeer laat nogal eens te wensen over, maar tegen relatief lage kosten kan dat eenvoudig worden verholpen.
- Er worden veel fietsen gestolen en de vrees voor diefstal is soms een belemmering voor het gebruik van de fiets. Ook hierbij geldt dat niet hoeft te worden volstaan met signaleren van het probleem. Er bestaan maatregelen om het probleem kleiner te maken.
- Over regen tenslotte: het regent in Nederland maar zes tot zeven procent van de tijd.