



10 Fietsbeleid

Toelichting op het onderwerp

Fietsbeleid heeft veel raakvlakken met andere onderdelen binnen verkeer- en vervoerbeleid. Het gaat hierbij om het aanleggen van fietsinfrastructuur en -parkeervoorzieningen, maar ook om het leefbaar houden van wijken en buurten, verkeersveiligheid, mobiliteitsmanagement, gezondheid van de burger e.d.

Fietsers zijn samen met voetgangers de meest milieuvriendelijke verkeersdeelnemers en verdienen daarom juist op lokaal niveau alle aandacht. Op de korte(re) afstanden is de (elektrische) fiets vaak een prima alternatief voor de auto. Het is aan gemeenten om het fietsgebruik zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Infrastructuur

Een goed fietsbeleid begint met een goed netwerk van fietsroutes op lokaal en regionaal niveau. Bij het ontwerpen van infrastructuur is het belangrijk om rekening te houden met de functie. Infrastructuur wordt in principe aangelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig. Een goed en veilige fietsinfrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde om het fietsen in een gemeente te stimuleren. Wij denken hierbij aan vrijliggende en bij voorkeur geasfalteerde fietspaden, realiseren van slimme doorsteekjes en fietstunneltjes, goede bewegwijzering, afstellen van verkeerslichten ed.

Fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations

In 1997 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat eisen opgesteld waaraan fietsenstallingen op stations moeten voldoen. Door ProRail is een programma 'Ruimte voor de Fiets' opgesteld om stallingen hieraan te kunnen laten voldoen, incl. subsidiemogelijkheden. Dit programma heeft sinds 2000 geleid tot de aanpassing van ruim 300 fietsenstallingen. Ondertussen is er een vervolgprogramma voor gekomen. In de periode tot 2012 gaat ProRail op meer dan 150 NS-stations in totaal 100.000 nieuwe fietsstallingsplekken realiseren. In principe regelt ProRail alles per stationslocatie met de daar actieve partijen zoals NS Fiets, NS Poort en de betreffende gemeente. Sinds het begin zit de VNG aan tafel bij

de voortgangsbijeenkomsten die door ProRail georganiseerd worden. Overige leden in dit gremium zijn NS Fiets, ProRail, Fietsersbond en Rover.

Er zijn allerlei beheersconstructies voor de fietsstallingen mogelijk; hierover dienen partijen nadere afspraken te maken. De eigen bijdrage die van de gemeente verwacht wordt, varieert van situatie tot situatie, maar bedraagt in ieder geval 50% van de bouwkosten van een nieuwe stalling.

Meer informatie over de verschillende partijen die een rol spelen in de stationsomgeving is te vinden in het hoofdstuk Openbaar Vervoer.

Fietsparkeerproblemen

Het gebruik van de fiets in het vortransport naar de trein is de afgelopen jaren fors toegenomen. Dit zorgt ervoor dat de stallingen bij de stations overvol komen te staan. Fietsen die niet opgehaald worden en langdurig in de rekken blijven staan, zorgen ervoor dat steeds minder rekken beschikbaar zijn om je fiets te stallen. Gevolg: steeds meer fietsen buiten de stallingen, dit zorgt niet alleen voor een rommelige aanblik van de stationsomgeving, maar verhoogt ook de kans op fietsendiefstal omdat de fiets niet goed vastgezet kan worden.

Welke ontwikkelingen zijn de komende jaren te verwachten?

In steeds meer gemeenten zal discussie gaan spelen rondom het stallen van fietsen in de openbare



ruimte. Steeds vaker worden de grenzen van de ruimte bereikt. Dit komt mede doordat in onbewaakte fietsstallingen vaak veel weesfietsen staan. Veel gemeenten zullen hierdoor zich dus genoodzaakt zien om een 'weesfietsenbeleid' te ontwikkelen. Gemeenten kunnen hier een beleid op ontwikkelen (zie wat kan een gemeente met). Ook zal in dit kader steeds vaker een discussie gevoerd gaan worden rondom het beheer en exploitatie van de fietsstallingen en prijsbeleid.

Visie en/ of standpunt VNG

De VNG is van mening dat de gemeente de regie hoort te hebben over het fietsparkeren in de openbare ruimte in het algemeen en die bij stations in het bijzonder. Gemeenten hoeven zelf geen fietsstalling te exploiteren. In het kader van mobiliteitsmanagement, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit vindt de VNG het belangrijk dat het voor forensen altijd mogelijk blijft om hun fiets gratis te stallen aan beide zijden van de keten.

Als VNG vinden we het belangrijk dat er binnen het verkeersveiligheidsbeleid extra aandacht is voor de fiets als kwetsbare verkeersdeelnemer. Gemeenten zijn hierbij ook verantwoordelijk voor het in de praktijk brengen van deze aandacht in de vorm van eerdergenoemde infrastructurele maatregelen.

Wat kan een gemeente met fietsbeleid?

Een gemeente kan heel veel met het fietsbeleid, dat (m.u.v. belastingmaatregelen) vooral op lokaal niveau moet worden ingevuld. Veel voorbeelden en handvatten zijn te vinden op www.fietsberaad.nl en www.kpvm.nl. Op www.centrumfietsdiefstal.nl is veel informatie te vinden over wat gemeenten



kunnen op het gebied van fietsdiefstalpreventie. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in samenwerking met de VNG een handboek weesfietsenbeleid ontwikkeld. Dit is via de VNG website te downloaden.

De Fietsersbond (www.fietsersbond.nl) is de belangenorganisatie voor fietsers in Nederland. Zij zijn georganiseerd in lokale afdelingen en kunnen gemeenten van informatie en advies voorzien over concrete punten.

Gemeenten kunnen daarnaast een visie ontwikkelen op hoe zij het fietsparkeren in de stationsomgeving voor zich zien en daarover met de NS (www.ns-fiets.nl) in gesprek gaan.

Wat moet een gemeente met fietsbeleid?

Fietsbeleid is een van de pijlers van een gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Wanneer een gemeente een integraal verkeer- en vervoerplan heeft, zal hier dus aandacht aan besteed moeten worden.

Links

Met welke andere mobiliteitsdossiers is er een inhoudelijke link?

Mobiliteitsmanagement (bevorderen fiets is een vorm van mobiliteitsmanagement). Infrastructurele maatregelen voor de fiets kunnen mede uit de BDU gefinancierd worden. Daarnaast is natuurlijk een link met het openbaar vervoer. De fiets wordt door veel reizigers gebruikt om bij het NS-staion of een openbaar-vervoer-halte te komen.

Wettelijk kader

Geen.

Financieel kader

Voor infrastructurele maatregelen voor de fiets kan via de provincie of de stadsregio een beroep worden gedaan op de BDU-gelden. Voor de financiering van de fietsenstallingen op de stations is bij ProRail een budget beschikbaar in het kader van het programma Ruimte voor de Fiets. Hiervoor is een investeringsprogramma opgesteld.