

MEER FIETS, MEER RUIMTE

Inbreng van de Fietsersbond bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2018

Inleiding

De aandacht voor de fiets zit nog steeds in de lift. Het fietsgebruik in Nederland is hoog. We doen ruim een kwart van al onze ritten met de fiets. Op een doordeweekse dag stappen er gemiddeld ruim 5 miljoen Nederlanders op de fiets die 14 miljoen ritten maken. Onder andere tussen 8.00 en 9.00 uur rijden er meer fietsen dan auto's. Met zijn allen fietsten we in 2015 15 miljard kilometer. Dat is bijna net zo veel als de treinreizigers bij elkaar maakten. In bijna alle 100.000 plus gemeenten worden de meeste ritten met de fiets gedaan. Redenen voor het aanhoudend hoge fietsgebruik zijn de verbeteringen van de fietsvoorzieningen, maar ook het feit dat de fiets goed aansluit bij grotere maatschappelijke ontwikkelingen als individualisering, verduurzaming en flexibelere mobiliteit. Daarbij worden de economische voordelen van fietsen al maar relevanter, zoals een grotere bereikbaarheid, een betere gezondheid en minder milieuvervuiling voor overheden en bedrijfsleven. De steeds vaker toegepaste maatschappelijke kosten-batenanalyses geven aan dat investeren in excellente fietsinfrastructuur zeer rendabel is.

Vergeleken met OV- en autoverbindingen, zijn fietsverbindingen zeer goedkoop; dat geldt zowel voor de aanleg als voor het onderhoud. Doordat er minder geld aan bereikbaarheid besteed hoeft te worden, kan een bouwplan dus goedkoper gerealiseerd worden of kan het budget aan andere ruimtelijke opgaven besteed worden.

Afgelopen december heeft op initiatief van de gezamenlijke overheden een zeer brede coalitie de Nationale Fietsagenda 2020 samengesteld. Daarin staan maatregelen die ertoe moeten leiden dat het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent groeit.

Een forse verhoging van het fietsgebruik past bij het "Doorbraakplan voor een Duurzaam Alphen op weg naar 2050: een groene stad met lef". Om dit plan te laten slagen zal ook een grote inspanning nodig zijn om het fietsgebruik te bevorderen. Fietsen is immers bij uitstek een duurzame manier van vervoer.

"De gemeente Alphen aan den Rijn ziet grote kansen voor de fiets. De elektrische fiets, een goed fietsnetwerk en goede fietsvoorzieningen, communicatie en acties om de voordelen van de fietsen te benutten, moeten de doelgroep die gebruik zou kunnen maken van de fiets vergroten". Aldus de inleiding op het Actieplan Fiets 2016-2025.

Concrete maatregelen

Het Actieplan Fiets 2016-2025 dient versneld te worden uitgevoerd met daarbij de dan noodzakelijke verhoging van het bestaande budget. De nadruk moet hierbij in eerste instantie liggen op het snel oplossen van de belangrijkste knelpunten zoals opgesomd in de knelpuntenoverzichten van de Fietsersbond Alphen aan den Rijn e.o..

Er moet daarnaast een nieuw Verkeers- en Vervoerplan worden opgesteld voor de langere termijn met als hoofddoelstelling een duurzaam en veilig vervoer met een hoge prioriteit voor het bevorderen van het fietsen. Snelle en veilige fietsverbindingen tussen wonen en werken, winkelcentra en recreatie zijn hiervoor nodig met daarnaast goede stallingsvoorzieningen voor de fiets.

De volgende concrete punten zouden daarbij naast het al bestaande beleid moeten worden meegenomen:

1. De gemeente zorgt voor een robuust, snel, veilig, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden, fietsstraten en andere autoluwe straten; ze houdt daarbij rekening met groeiende aantallen fietsers, de minder vaardige fietsers en de toename van e-bikes en bijzondere fietsen als driewielers en transportfietsen. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke CROW-richtlijnen.
2. De gemeente geeft fietsers binnen de bebouwde kom voorrang op rotondes (dat is de CROW-richtlijn).
3. Alle fietsrotondes worden verwijderd. Ze zijn niet nodig en leiden tot gevaarlijke situaties.
4. De gemeente investeert in regionale snelfietsroutes voor met name het woon-werk en woon-schoolverkeer. Om te beginnen tussen Alphen en Leiden.
5. Het ontstaan van barrières voor het fietsverkeer door aanleg van nieuwe infrastructuur voor autoverkeer en ov wordt door de gemeente tegengegaan of optimaal gecompenseerd.
6. De gemeente stelt binnen de gehele bebouwde kom een maximale snelheid van 30 km per uur, met uitzondering van de allerdrukste verkeersaders. Zo wordt het in de bebouwde kom voor alle verkeerdeelnemers een stuk veiliger.
7. De gemeente realiseert in de 30 km-gebieden zo veel mogelijk autoluwe fietsroutes.
8. De gemeente zorgt ervoor dat behalve de bromfietsen ook de snorscooters binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan.
9. Er wordt gezorgd voor veilige fietsoversteken van de 50 km-wegen.
10. Op de 50 km-wegen naar en in de bedrijventerreinen krijgt het fietsverkeer een fietsstrook of fietspad. Dit wordt al 20 jaar door het CROW voorgeschreven en is door de toename van het aantal fietsende werknemers steeds belangrijker.

11. Verkeersregelinstallaties worden fietsvriendelijker afgesteld zodat fietsers makkelijker door kunnen fietsen en (zoals in Rotterdam) bij regen extra groen krijgen.
12. Fietspaden zonder verlichting worden voorzien van kantbelijning als het aanbrengen van verlichting niet mogelijk of nodig is.
13. Het landbouwverkeer wordt gescheiden van het fietsverkeer en de maximumsnelheid van het landbouwverkeer wordt binnen de bebouwde kom niet verhoogd.
14. De gemeente gaat dodehoekongelukken tegen door het ontvlechten/scheiden van verkeer en het aanpakken van gevaarlijke kruispunten (zoals apart groen voor fietsers en een opstelstrook vóór de auto's).
15. Indien de fietsparkeercapaciteit op straat te klein is breidt de gemeente deze uit, zo nodig ten koste van de autoparkeercapaciteit op straat.
16. De gemeente ziet toe op een goede uitvoering van de verplichte fietsenberging bij nieuwbouw van woningen.