

Vergaderjaar 2008–2009

31 796

Fietsen in Nederland ... een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland

Nr. 2

INITIATIEFNOTA

Inhoudsopgave		blz.
Hoofdstuk 1	Fietsen: de kracht van Nederland	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Feiten en cijfers	6
1.3	Ontwikkelingen in het fietsgebruik	8
Hoofdstuk 2.		11
2.1	Stimuleren van fietsgebruik: aanbevelingen	11
2.2	Samenvatting en financiering	31
Bijlage 1:	De elektrische fiets	33

VOORWOORD

Fietsen is in Nederland vanzelfsprekend. Bijna iedereen heeft een fiets en maakt er regelmatig gebruik van. De één fietst naar het werk of naar school, de ander gebruikt de fiets puur recreatief. Deze nota geeft in het kort het belang aan van de fiets en het fietsgebruik in Nederland. Daarnaast worden concrete aanbevelingen gegeven, waardoor fietsen in Nederland kan worden gestimuleerd.

De fiets en het gebruik ervan komt slechts incidenteel aan de orde in het beleid van de rijksoverheid. Voor een deel is dat verklaarbaar omdat fietsbeleid veelal behoort tot de verantwoordelijkheden van lokale overheden en anderen. Toch is het goed om te kijken welke rol het Rijk kan of zou moeten spelen. Waar mogelijk wordt in deze nota ook ingegaan op de Europese dimensie.

Nederland kan veel leren van verschillende buitenlandse initiatieven. De Deense stad Odense kent bijvoorbeeld een buitengewoon innovatief fietsbeleid. Dankzij zestig verschillende kleinschalige maatregelen is het fietsgebruik daar met bijna twintig procent toegenomen.

Deze nota is zeker niet uitputtend en volledig in de analyse en suggesties. Ik hoop dat de nota aanleiding zal zijn voor een integrale rijksnota over het fietsbeleid, met structurele aandacht voor de fiets en het fietsen op alle departementen.

Deze initiatiefnota is mede dankzij suggesties van een groot aantal organisaties en betrokkenen tot stand gekomen. Veel dank aan allen die een bijdrage hebben geleverd.

Atsma
December 2008

1.1 Inleiding

Nederland staat bekend als fietsland. Buitenlanders verbazen zich dikwijls openlijk over het aantal fietsers dat ze op straat tegenkomen. Het zijn vaak grote groepen kinderen op weg naar school of volwassenen die op de fiets hun boodschappen halen. Bij stations in de grote steden trekken duizenden gestalde fietsen de aandacht.

Voor Nederlanders is de fiets echter een vanzelfsprekendheid. De meeste kinderen leren op jonge leeftijd fietsen. Op oudere leeftijd wordt de fiets voor veel doelen gebruikt. Men gaat waar mogelijk op de fiets naar het werk, de winkel of naar school, maar ook recreatief fietsen is populair.



Fietsen is in meer dan één opzicht de kracht van Nederland. Goed fietsbeleid – het stimuleren van fietsgebruik – levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van maatschappelijke problemen. Gedacht kan worden aan het bevorderen van de gezondheid, verbetering van het milieu, vergroten van de veiligheid en de aanpak van mobiliteitsvraagstukken.

Fietsen is gezond

Fietsen is gezond en kan het ontstaan van ziekten door overgewicht en bewegingsarmoede voorkomen. De Gezondheidsraad adviseert volwassenen om dagelijks minimaal een half uur matig intensief te bewegen, gebaseerd op de internationale richtlijn Gezond Bewegen¹.

Dit advies is door het Rijk in de vorm van de zogenaamde «beweegnorm» in tal van beleidsdocumenten vertaald.

Meer dan vijftig procent van de volwassenen haalt deze norm echter niet. Voor de kinderen geldt dat zelfs meer dan zestig procent de kindernorm van een uur matig intensief bewegen niet haalt. Daarnaast wordt vastgesteld dat problemen door overgewicht, obesitas en diabetes type 2 schrikbarend toenemen. Ook een aantal vormen van kanker wordt mede veroorzaakt door een tekort aan beweging².

De Nederlandse Organisatie voor Toegepast-natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) onderzoekt momenteel het rendement van fietsen naar het werk³. Verwacht wordt dat het onderzoek uit zal wijzen dat er sprake is

¹ De Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB) is in 1998 vastgesteld en werd afgeleid van internationale richtlijnen. De norm verschilt per leeftijdsgroep en is vastgesteld op minimaal 5 dagen in de week 30 minuten matig intensief bewegen.

² KWF Kankerbestrijding, SCK-rapport de rol van lichaamsbeweging bij preventie van kanker, Den Haag, Nederland, 2005.

³ TNO, het Return on Investment Bedrijfsbewegingsprogramma (ROI-Fit), lopend onderzoek.

van minder ziekteverzuim wanneer mensen regelmatig van en naar het werk fietsen.

Uit eerder onderzoek¹ van TNO is naar voren gekomen dat sportende werknemers significant minder vaak, maar vooral korter verzuimen dan hun niet-sportende collega's. Dit geldt vooral voor werknemers die zittend werk verrichten.

Fietsen is een eenvoudige manier om te bewegen. Het hoeft voor niemand een probleem te zijn om dagelijks minimaal een half uur te fietsen. Dit kan door op de fiets naar het werk, school, winkel, vrienden of familie te gaan. Gemiddeld fietst een Nederlander nu al ongeveer negenhonderd kilometer per jaar², maar dat kan zonder veel inspanning meer worden. Stimulering van het fietsgebruik zal leiden tot een beter gezondheidsperspectief voor de fietser.

Fietsen levert een positieve bijdrage aan het milieu

Eén van de meest effectieve manieren om de uitstoot van CO₂ door het verkeer te verminderen, is het vervangen van de auto door de fiets. De meeste autoritten zijn korter dan 7,5 kilometer³. Juist deze kortere ritten veroorzaken naar verhouding een hoge uitstoot.

Het Milieu- en Natuurplanbureau heeft samen met de Fietsersbond berekend dat de CO₂-uitstoot van het verkeer dankzij de fiets met zes procent kan dalen. Als alle autoritjes tot 7,5 kilometer vervangen worden door fietsritten, scheelt dat jaarlijks een uitstoot van 2,4 miljoen ton CO₂. Met deze forse reductie van zes procent op de uitstoot van het autoverkeer, zou Nederland een achtste deel van de doelstellingen van het verdrag van Kyoto kunnen halen⁴.

De Fietsersbond kijkt ook naar de effecten van de huidige overheidsplannen om de verkeersuitstoot te laten dalen. Stimulering van het gebruik van biobrandstoffen levert een reductie van 2,1 miljoen ton CO₂ op. Dat is minder dan de 2,4 miljoen ton bij vervanging van de auto door de fiets bij korte ritten.



¹ TNO, TNO Preventie en Zorg, Publicatie «Meer bewegen op het Werk», www.tno.nl/downloads/TNO-KvL_Folder_Meer_bewegen_op_het_werk.pdf

² CBS en AVV, Bewerking BOVAG-RAI, Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers 2008.

³ AVV, Bewerking BOVAG-RAI, Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers, 2008.

⁴ Fietsersbond, «Fiets kan broeikasereffect keren». De Vogelvrije Fietser, januari 2007.

Op de aanschaf van een zogenaamde hybride auto wordt momenteel een belastingvoordeel van zesduizend euro gegeven. Om met deze aanpak eenzelfde reductie te realiseren als met de korte ritten op de fiets, moeten er in Nederland 3,7 miljoen van deze hybride auto's rondrijden. Dat komt neer op de helft van het Nederlandse wagenpark. De kosten van een

dergelijke vergroening van het wagenpark zouden maar liefst 22 miljard euro bedragen. Het geld dat wordt besteed aan het subsidiëren van hybride auto's kan deels anders en vooral effectiever ingezet worden, bijvoorbeeld door het stimuleren van fietsgebruik. Dat geeft meer milieuwinst per uitgegeven belastingeuro.

China als fietsvoorbeeld

Eind augustus was ik enkele dagen in China. Met het oog op de Olympische Spelen die volgend jaar in Beying worden gehouden, moest ik enkele dagen in de misschien wel drukste stad ter wereld zijn. Hoeveel mensen er precies wonen, weet waarschijnlijk niemand. Het aantal Chinezen dat in de olympische stad een «thuis» heeft, schommelt rond de vijftien of zestien miljoen. Inderdaad, in de olympische stad van 2008 wonen evenveel mensen als in heel Nederland. En wij hier maar roepen dat in ons land de meeste mensen op een vierkante kilometer wonen en werken.

Volgens de meest recente cijfers van BOVAG-RAI staan in Nederland zo'n 18 miljoen fietsen in schuur of stalling. Vorig jaar werden ruim 1.3 miljoen fietsen verkocht en dat zijn er ongeveer evenveel als voorgaande jaren.

Ook in China wordt veel gefietst. De stad Beying investeert veel in fietspaden en fietsstroken en dagelijks pakken miljoenen mensen hun tweewieler op weg naar werk of school. Volgend jaar zal dat tijdens de Olympische Spelen heel goed te zien zijn, want ik denk dat het autoverkeer dan nagenoeg stil wordt gelegd. Halverwege augustus besloot het stadsbestuur van Beying dat de helft van alle personenauto's thuis moet blijven staan. De reden voor die rigoureuze aanpak is het terugdringen van de enorme smoglaag die boven de stad drijft. De uitstoot van auto's, huizen en fabrieken is er zo groot dat de zon zich soms nauwelijks laat zien. Het effect bleef niet uit. Een dag na het besluit dat maar liefst 1.3 miljoen auto's zich niet op straat mochten vertonen, was het voor iedereen opmerkelijk licht en schoon in Beying. Meer dan twee miljoen Chinezen moesten vanaf de ene op de andere dag een alternatief vervoermiddel gebruiken om boodschappen te doen of naar het werk te gaan. Voor de Chinezen was dat geen probleem, want de fietsen kwamen massaal te voorschijn.

De ervaring van Beying doet me denken aan een recent onderzoek van de Fietsersbond. Met het Milieu- en Natuurplanbureau is berekend dat de fiets een belangrijker middel kan zijn in de strijd tegen de luchtvervuiling in Nederland. Om onze internationale doelstellingen te halen, moet Nederland heel veel energie steken in het terugbrengen van de CO₂-uitstoot. Berekend is dat door slim gebruik te maken van de fiets er maar liefst 2.4 miljoen ton CO₂ kan worden «bespaard». Vaker op de fiets naar het werk, de school en de winkel, is eigenlijk de meest simpele en tegelijk goedkoopste oplossing voor een deel van de problemen. Natuurlijk helpen ook andere maatregelen als het gebruik van bio-brandstoffen, het vervangen van traditionele auto's door zogenaamde hybride wagens en bijvoorbeeld wind- en zonne-energie.

Wat mij betreft mogen de ministers Cramer van milieu en Eurlings van verkeer steviger inzetten op het stimuleren van fietsgebruik. De voordelen zijn legio en het is nog gezond ook. De Chinezen komen van de ene op de andere dag met een autoverbod voor de helft van het wagenpark. Zo'n maatregel gaat mij veel te ver en daar zal in Nederland ook geen draagvlak voor zijn. Maar dat de fiets in heel veel opzichten het «schone» antwoord kan zijn op verkeers- en milieuproblemen waarmee het dichtbevolkte Nederland wordt geconfronteerd, staat voor mij als een paal boven water. Het bewijs wordt door Beying geleverd!

Joop Atsma

Publicatie: Fietsactief, september 2007

Fietsen vermindert files

Veel files komen voor rond de grotere steden. Ze worden voor een deel veroorzaakt door werknemers die zich in de spits verplaatsen tussen een «groeiern» (Houten, Almere, Zoetermeer, Nieuwegein, Zaandam, etc.) en de grote stad. Meer dan de helft van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer betreft vervoer met de auto. Ook blijkt uit onderzoek dat van alle fietsritten

16 procent over een afstand van 7,5 tot 15 kilometer wordt afgelegd¹. Het zou enorme winst opleveren als mensen iets langere afstanden fietsen en daarbij de auto vaker laten staan. Dan moet overigens wel geïnvesteerd worden in aantrekkelijke, veilige en snelle fietsroutes. Hier ligt een taak voor zowel het Rijk als provincies en gemeenten.

Fietsen draagt bij aan de verkeersveiligheid

Uit Deens onderzoek blijkt dat in gemeenten waar meer gefietst wordt, het risico op een fietsongeval kleiner is dan in een gemeente waar minder gefietst wordt². Uit verkeersveiligheidsoogpunt is het stimuleren van fietsen daarom belangrijk. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalt, maar het aantal verongelukte fietsers wordt naar verhouding groter³. Met name jongeren tussen twaalf en zeventien jaar en ouderen vanaf zestig jaar zijn in verhouding vaak bij een ongeval betrokken. Voor een goed verkeersveiligheidsbeleid moet de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemer het uitgangspunt zijn.

Recreatie en sportbeoefening met de fiets

Fietsen is gezond, maar ook leuk en (ont)spannend. Het is dan ook geen toeval dat fietsen en wielrennen tot de meest populaire vormen van actieve sportbeoefening behoren in Nederland. Om het fietsen aangenamer, veiliger en daarmee aantrekkelijker te maken, moet er bij wijze van spreken een tandje bij. Meer en intensiever gebruik van de fiets betekent winst voor iedereen: voor zowel mensen als hun leefomgeving.

1.2 Feiten en cijfers

Hoe belangrijk de fiets en de fietsbranche zijn voor Nederland, blijkt onder meer uit onderstaande cijfers en ontwikkelingen⁴:

- Het aantal fietsen in Nederland is toegenomen van zestien miljoen in 1996 naar achttien miljoen in 2006. Nederland telt dus meer fietsen dan inwoners
- In Nederland wordt jaarlijks tussen veertien en vijftien miljard kilometer afgelegd op de fiets. Dit staat gelijk aan ongeveer negenhonderd kilometer per inwoner per jaar
- De fiets is goed voor 26 procent van alle verplaatsingen in Nederland. Het gaat daarbij meestal om relatief korte afstanden, ritten van minder dan 7,5 kilometer⁵. Hoe de wijze van vervoer is, blijkt uit het volgende overzicht:

¹ BOVAG-RAI, Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers. Amsterdam, 2008.

² Danish Ministry of Transport, Road Directory, Copenhagen. Collection of Cycle Concepts.

³ SWOV, wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, Factsheet Fietsers, www.swov.nl.

⁴ BOVAG-RAI, Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers. Amsterdam, 2007.

⁵ BOVAG-RAI, Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers. Amsterdam, 2007.

Tabel 1.2.1: Aandeel vervoermiddelen in verplaatsingen. (Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), bewerking BOVAG)

		0-1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-7,5 km	7,5 km
Auto	Car	9%	31%	51%	65%	78%
Trein	Train	0%	0%	0%	0%	7%
Bus/tram/metro	Bus/tram/metro	0%	0%	3%	3%	5%
Bromfiets	Moped	0%	1%	1%	2%	1%
Fiets	Bicycle	26%	44%	36%	27%	7%
Lopen	Walking	64%	24%	7%	2%	0%
Overig	Others	1%	1%	1%	1%	3%
Totaal*	Total**	100%	100%	100%	100%	100%

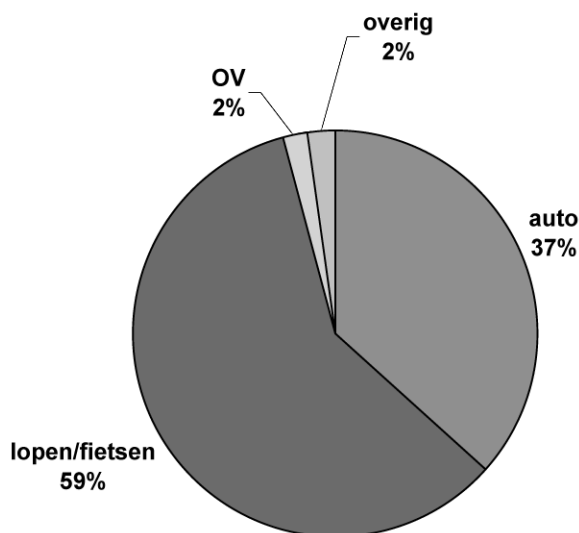
* Door afrondingsverschillen kan het totaal onder of boven de 100% uitkomen.

** As a result of rounding differences, totals may add up to more or less than 100%.

Bron/Source: AW, bewerking BOVAG/AW, revision BOVAG.

Figuur 1.2.2. Aandeel vervoerswijze bij verplaatsingen korter dan 7,5 km. Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), bewerking BOVAG

Vervoerswijze bij verplaatsingen korter dan 7,5 km



- In 2006 is in Nederland door consumenten bijna 1,6 miljard euro besteed aan fietsen, onderdelen, accessoires en reparaties. De vakhandel vormde het belangrijkste aankoopkanaal. Van alle bestedingen kwam 79 procent daar terecht. De niet-detailhandel (bijvoorbeeld tweedehands verkopen) nam ongeveer 15 procent van de consumentenmarkt voor zijn rekening
- In 2007 werden in Nederland 1,4 miljoen fietsen verkocht. De meeste aankopen gaan via de vakhandel, al is er wel sprake van een toename bij branchevreemde aanbieders (warenhuizen en bouwmarkten).
- Aantallen nieuw verkochte fietsen:

	2005	2006	Groei 05/06	2007	Groei 06/07
Totale markt	1 239 000	1 323 000	7%	1 400 000	6%
Vakhandel	988 000	1 064 000	8%	1 043 000	-2%
Branchevreemd	250 000	259 000	4%	357 000	38%

(Bron: RAI/GFK Marketing Services)

- De gehele fietsbranche bestaat uit ruim 1900 ondernemingen met ruim 2100 winkels en is goed voor 5800 voltijdbanen. In een bedrijf werken gemiddeld drie tot vier personen. De laatste jaren is het aantal betaalde banen gelijk gebleven¹. Deze ondernemingen verkopen fietsen en soms ook bromfietsen. Het aanbod van technisch geschoold personeel is gering. In het schooljaar 2006/2007 zijn er veertien ROC's die een beroepsopleiding tweewielertechniek aanbieden voor in totaal 605 leerlingen²
- De instroom van nieuwe vakbekwame medewerkers in de tweewielersbranche en de bedrijfsopvolging levert problemen op. De komende jaren zal naar verwachting 15 tot 25 procent van de ondernemers met pensioen gaan. Het is daarnaast ook mogelijk dat een aantal ondernemers zal besluiten om de verkoopactiviteiten af te bouwen omdat die onvoldoende rendement opleveren³.

Feiten over fietsorganisaties

In Nederland zijn meerdere specifieke fietsorganisaties actief: de Fietzersbond, de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) en onder meer de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU).

De Fietzersbond is de grootste belangenvereniging voor fietsers in Nederland. De bond ontstond in 1975 en heeft 30 000 leden en 150 plaatselijke afdelingen. De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers. De organisatie zet zich in voor comfortabele en snelle fietsroutes, meer en betere stallingen, een goede aanpak van fietsdiefstal en grotere verkeersveiligheid voor fietsers.

De KNWU is de leidende organisatie op het gebied van wielersport in Nederland. Binnen deze organisatie staat vooral de wedstrijdsport (weg, baan, veldrijden, mountainbike en fietscross) centraal. Jaarlijks worden duizenden wedstrijden georganiseerd.

De NTFU richt zich vooral op de organisatie van toertochten zonder wedstrijd karakter. Onder supervisie van KNWU en NTFU worden jaarlijks vele duizenden evenementen georganiseerd. Het aanbod varieert van een toertocht op wijk- of dorpsniveau tot «grote» evenementen als de Drentse Fiets4daagse (12 000–15 000 deelnemers), de Friese Elfstedentocht (15 000 deelnemers) en de Amstel Gold Race voor zowel toerfietsers en beroepswielrenners.

1.3 Ontwikkelingen in het fietsgebruik

De fiets is een belangrijk industrieel product

De fietsindustrie neemt van oudsher een bescheiden, maar herkenbare plaats in binnen de Nederlandse industrie. De fiets is na meer dan een eeuw nog steeds één van de meest bekende Nederlandse industriële producten. Het is van belang om technische kennis over de fiets en mogelijkheden om te investeren in innovatie in eigen huis te houden. Dat kan door intensieve samenwerking met wetenschappelijke instituten. Nederland kan als vestigingsland ook aantrekkelijk blijven door bijvoorbeeld het fiscale ondernemingsklimaat op peil te houden. Samen met de importeurs van fietsen wordt de Nederlandse markt jaarlijks voorzien van circa 1,4 miljoen fietsen. De omzet van de Nederlandse fietsfabrikanten en importeurs bedraagt rond de 850 miljoen euro en biedt samen met de fietsonderdelenindustrie werkgelegenheid aan ongeveer 3000 mensen.

De rijwielbranche staat vanouds bekend als een innoverende branche. Voor innovatie wordt vaak de topsport gebruikt om nieuwe producten op de markt te brengen. De baanfiets waarmee meervoudig wereldkampioen sprint Theo Bos deelnam aan de Olympische Spelen in Beijing, heeft een investering van enkele honderdduizenden euro's aan test-, ontwikkel- en

¹ Meijer en van de Ham Management Consultants, «Strategieonderzoek fietsenbranche 2006» Hoofdbedrijfschap Detailhandel, Hoofdbedrijfschap Ambachten en BOVAG-afdeling Tweewieler-bedrijven, 2006.

² Bron: Hoofdbedrijfschap Detailhandel.

³ Meijer en van de Ham Management Consultants, «Strategieonderzoek fietsenbranche 2006» Hoofdbedrijfschap Detailhandel, Hoofdbedrijfschap Ambachten en BOVAG-afdeling Tweewieler-bedrijven, 2006.

productiekosten met zich meegebracht. Het is vanzelfsprekend dat de opgedane ervaringen later in het reguliere productieproces worden benut.



Meervoudig sprintkampioen Theo Bos in actie in Beijing. (Foto: Koga Myata Heerenveen)

Eén van de meest recente vernieuwingen binnen de fietsbranche is de introductie van de elektrische fiets. Deze E-bike is een fiets waarbij de kracht die de fietser op de pedalen zet, dankzij een elektrisch systeem wordt aangevuld. Daardoor wordt het fietsen gemakkelijker en wordt het mogelijk om zonder extra inspanning een grotere afstand te overbruggen.



De elektrische fiets of E-bike. (Foto: Bovag-Rai)

Dalend fietsgebruik

In steden is het fietsgebruik lager dan op het platteland. De jeugd van twaalf tot twintig jaar fietst verhoudingsgewijs het meest. Toch is in algemene zin een trend gaande dat jongeren steeds minder fietsen¹.

Ook blijkt dat mensen met de laagste inkomens het meest fietsen. Bij hogere inkomensgroepen wordt de fiets minder vaak gebruikt, maar wel voor langere ritten dan gemiddeld. Bij volwassenen is een groot verschil tussen mannen en vrouwen in het fietsgebruik. Vrouwen fietsen veel meer dan mannen en kopen ook meer fietsen. Kennelijk is Nederland nog vrij traditioneel: de man stapt in de auto, de vrouw gaat op de fiets.

Opvallend is dat door «nieuwe Nederlanders» in de grote steden weinig gefietst wordt². De groep allochtone Nederlanders wordt steeds groter. Fietsen is vanzelfsprekend en wie zich veilig wil bewegen in het verkeer, moet kunnen fietsen.

Fietsverbindingen staan onder druk

Door centralisatie en schaalvergroting van voorzieningen worden veel gebieden minder goed bereikbaar voor fietsers. Steeds vaker wordt bij fusies van voorzieningen als bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen de nieuwe hoofdvestiging op één centrale plek gesitueerd. Dit gaat veelal ten koste van de bereikbaarheid, want de afstanden worden steeds groter. Het gebruik van de fiets is daardoor niet meer vanzelfsprekend. Bovendien worden korte fietsverbindingen regelmatig doorkruist door nieuwe of aangepaste wegen en spoorinfrastructuur.

Scheve verhouding tussen fiets- en auto-infrastructuur

In Nederland wordt in verhouding vele malen meer geïnvesteerd in de auto-infrastructuur dan in fietsvoorzieningen. Kijkend naar het grote aantal fietsende weggebruikers lijkt de balans zoek. In de onlangs door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gepresenteerde Nota Mobiliteitsaanpak staat een aantal belangrijke passages over de fiets. Met deze mobiliteitsnota is in totaal zeven miljard euro gemoeid, waarvan voor de fiets in deze kabinetsperiode «slechts» dertig miljoen euro extra wordt uitgetrokken. Dit bedrag is bedoeld voor uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden en het opknappen van een aantal woon-werkroutes. Dit budget is echter niet voldoende om alle problemen aan te kunnen pakken. Alleen al voor het acute stallingstekort bij de stations is minimaal zestig miljoen euro extra nodig. Het opknappen van een tiental woon-werkroutes kost bovendien minstens honderd miljoen euro. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft nog steeds te weinig prioriteit aan concrete projecten die het fietsgedrag kunnen beïnvloeden. Daarnaast zouden andere ministeries ook een bijdrage kunnen leveren aan het stimuleren van het fietsgebruik in Nederland. Dit vraagt om ontkokering en integraal denken.

In Nederland zijn talloze mogelijkheden om het fietsen te stimuleren. In het volgende hoofdstuk worden voorstellen gedaan die onderdeel kunnen zijn van een meer geïntegreerd fietsbeleid.

¹ Centraal Bureau voor de Statistiek en het Mobiliteitsonderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

² Van Boggelen (Fietsberaad) en Jansen (Goudappel Coffeng), Fietsberaad, publicatie 11b. Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik, 2007.

HOOFDSTUK 2

2.1 Stimuleren van fietsgebruik: aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden concrete aanbevelingen gedaan om het fietsgebruik in Nederland te stimuleren. Ook wordt gesuggereerd welke knelpunten bij voorrang moeten worden aangepakt.

Dat er lokaal en regionaal veel mogelijkheden zijn, blijkt uit de verkiezing «Fietsstad 2008», een initiatief van de Fietsersbond. «Fietsstad 2008» werd Houten, omdat in deze gemeente de fiets al dertig jaar centraal staat en fietsers er nauwelijks auto's tegenkomen. Voor kinderen is Houten dan ook een bijzonder veilige plaats. De jury was ook onder de indruk van de nieuwe stallingen bij de stations die in aanbouw zijn. Iedereen kan hier zijn fiets gratis en veilig stallen. Bovendien komt er in Houten een servicepunt voor fietsreparaties en route-informatie.

De Deense stad Odense is een voorbeeld in het buitenland met veel aandacht voor innovatief fietsbeleid. Odense (bijna 200 000 inwoners) heeft in Denemarken de status van Nationale Fietsstad gekregen vanwege het succesvol uitgevoerde beleidsplan ter bevordering van het fietsgebruik. Het doel van het plan was een toename van twintig procent in het fietsgebruik over vier jaar. Voor het project is 2,5 miljoen euro uitgetrokken, gefinancierd door de gemeente en de Deense centrale overheid. Hierdoor zijn zo'n zestig fietsprojecten mogelijk met als doel een betere doorstroom van fietsers, veiliger fietspaden, voldoende fietsenstallingen en het bevorderen van het imago van fietsers. Twee jaar na introductie van het plan is het fietsgebruik in Odense al met bijna vijftien procent toegenomen¹.

In dit hoofdstuk staan 45 suggesties en aanbevelingen met als doel het fietsen en fietsgebruik te stimuleren. De voorstellen kunnen afzonderlijk of in samenhang beleidsmatig worden vertaald. In veel gevallen is aangegeven welk specifiek ministerie bij de aanbeveling betrokken kan worden.

Aanbeveling 1: Stimuleer fietsen naar het werk

Veel meer mensen kunnen op de fiets naar het werk. Ongeveer 2,5 miljoen mensen wonen op een afstand van minder dan 2,5 km van hun werk. Toch komt slechts een kwart van deze mensen op de fiets. Het grootste deel (57 procent) stapt in de auto, de rest reist op een andere manier. Dat betekent dat ruim anderhalf miljoen mensen nog niet fietsen. Het beleid moet erop gericht zijn hierin verandering te brengen.

De ervaring met de in 2006, 2007 en 2008 in Noord-Nederland uitgevoerde campagne «Fiets het Verschil», is positief. De campagne toont aan dat bij bedrijven die geprikkeld worden met suggesties, de medewerkers meer fietsen. De motieven daarvoor kunnen zijn: het is gezond om te fietsen, het is effectief voor een lager ziekteverzuim en het leidt tot hogere arbeidsproductiviteit, maar ook leidt het tot minder auto's op de weg, minder uitstoot en minder files. Daarnaast vermindert het de druk op beperkte parkeervoorzieningen.

Campagnes waaraan prikkels zijn gekoppeld, blijken vaak een veel hogere effectiviteit te hebben. Rijk (VenW, VROM, EZ, Sociale Zaken), provincies, gemeenten en bedrijfsleven kunnen hierin samen optrekken.

Aanbeveling 2: Verbeter bereikbaarheid van bedrijfsterreinen buiten de stad

Het is belangrijk om werknemers te laten fietsen naar bedrijven in of buiten de stad. Dit moet echter aantrekkelijker worden gemaakt door het treffen van infrastructurele maatregelen. De infrastructuur rond bedrijven

¹ Odense Bicycle Town, an example of successful promotion of bicycle traffic. [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/arianne Weinreich.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/arianne>Weinreich.pdf)

is nu voor fietsend woon-werkverkeer vaak zeer ongunstig en ook onveilig, zeker als de weersomstandigheden slechter zijn. Fietsen wordt voor forenzen pas echt aantrekkelijk als fietsroutes zoveel mogelijk gescheiden liggen van weginfrastructuur en fietsers directe verbindingen hebben met de (binnen)stad.

Het aanleggen van fietspaden van en naar de stad is mede een rijksverantwoordelijkheid (VenW, EZ, VROM), omdat het een alternatief kan zijn voor verplaatsingen via de rijkswegen.

Aanbeveling 3: Verlichting en windwering op fietspaden

Ten behoeve van de sociale veiligheid zal er goede verlichting moeten worden aangebracht. Verlichting hoeft niet altijd te branden. Door gebruik te maken van sensoren kan worden gewerkt aan verlichting die alleen brandt als er iemand voorbij komt.



Het aanleggen van fietspaden van en naar de stad is mede een rijksverantwoordelijkheid (VenW, WWI) omdat het een alternatief kan zijn voor verplaatsingen via de rijkswegen. Om het fietsgebruik verder te faciliteren, moeten er bijvoorbeeld windwerende elementen op bruggen en viaducten worden geplaatst. Een goede optie is ook het aanbrengen van beplanting op die trajecten waar de wind met grote regelmaat de fietser parten speelt. Hier zouden boomkwekerijen een belangrijke rol in kunnen spelen. Het mes snijdt dan aan twee kanten: de fietser heeft meer comfort en boomkwekerijen (LNV) worden ingeschakeld om milieuvriendelijke en goed ogende beplanting te leveren.

Op korte termijn is een inventarisatie van de mogelijkheden noodzakelijk en zal met provincies en gemeenten een plan van aanpak moeten worden uitgewerkt. Verlichting van fietspaden is lokaal en regionaal beleid. Ook het Rijk (VenW) zou hieraan kunnen bijdragen.

Aanbeveling 4: Verbeter fietsenstallingen rondom bedrijfsterreinen

Rondom bedrijven waar weinig parkeergelegenheid is, geven de vele auto's vaak een rommelige indruk. Het Rijk (VROM, EZ) stimuleert de revitalisering van bedrijfsterreinen. In het program van eisen voor het opknappen van bedrijfsterreinen moet aandacht worden besteed aan fietsvoorzieningen. Een parkeerplaats voor een auto is alleen al vanwege de schaarse grond op langere termijn aanzienlijk duurder.

Aanbeveling 5: Kilometervergoeding voor fietsers aanpassen

Voor fietsen van en naar het werk moet een fiscale vergoeding (Financiën) van negentien eurocent per kilometer beschikbaar zijn. Voor een werkgever mag het niet uitmaken of iemand met de fiets of met de auto komt. Als de werknemer naar zijn werk komt, moet de werkgever negentien eurocent belastingvrij vergoeden voor het woon-werkverkeer. Dat scheelt veel administratieve rompslomp en de werknemer krijgt dezelfde vergoeding voor het gebruik van de fiets als de auto. Voor de fietsende werknemer is dit aantrekkelijk omdat de fietskosten aanzienlijk lager zijn dan de autokosten.

Aanbeveling 6: Aanpassing bedrijfsfietsenregeling

Steeds vaker zijn fietsende werknemers bereid langere afstanden naar de werkplek af te leggen. De filedruk in Nederland maakt dat de fiets een voor de hand liggend alternatief voor de auto wordt. Om langere afstanden te kunnen overbruggen, valt vaak de keuze op een speciale fiets, zoals een racefiets, ligfiets of een fiets met trapondersteuning (E-bike). TNO heeft onderzoek verricht naar de effecten van het gebruik van de elektrische fiets. Uit het onderzoek blijkt dat de afstand die forenzen afleggen om op hun werk te komen anderhalf keer langer is dan die van forenzen die een gewone fiets gebruiken. Nu wordt voor meer dan de helft van de ritten tot vier kilometer de fiets gebruikt, met de E-bike zal in meer dan de helft van de ritten tot zes kilometer worden gekozen voor de fiets.

De huidige bedrijfsfietsenregeling voorziet niet in de mogelijkheid om een nieuwe en vaak duurdere, innovatieve fiets aan te schaffen. Het belastingvrije aanschafbedrag van 749 euro is niet afgestemd op de huidige marktprijzen. Onderzoek of de hoogte van het bedrag moet worden aangepast, is dringend noodzakelijk. Aanpassing van het huidige aanschafbedrag moet op basis van het onderzoek worden overwogen (Financiën). In Fryslân wordt een voorstel voorbereid om in het voorjaar van 2009 werknemers van verschillende bedrijven in Leeuwarden gratis kennis te laten maken met een elektrische fiets. De elektrische fiets mag dan voor een week gratis geleend worden.

Aanbeveling 7: Wedstrijd voor bedrijfsfietsen

Enkele Nederlandse bedrijven maken gebruik van bedrijfsfietsen om korte ritten tussen locaties op een eenvoudige, gezonde en milieuvriendelijke manier te overbruggen. In Odense hebben verschillende bedrijven meegedaan aan de wedstrijd «Wie is de beste fietser?». Het bedrijf dat per fiets de meeste kilometers aflegt, wordt daarvoor beloond. Vanuit meerdere ministeries (VROM, EZ) zou een vergelijkbaar initiatief gestimuleerd kunnen worden.

Aanbeveling 8: «Op de fiets naar het werk» als competitie

Door middel van bijzondere initiatieven kan het fietsgebruik voor het

woon-werkverkeer gestimuleerd worden. Een goed voorbeeld is het stadsgewest Haaglanden. Het stadsgewest voert regelmatig campagnes om meer mensen op de fiets te krijgen. Dit jaar wordt voor de elfde keer de fietsactie «*Op de fiets werkt beter*» gehouden. Met deze actie wil het stadsgewest Haaglanden werknemers in de regio stimuleren om vaker op de fiets naar het werk te gaan. Onderdeel van de actie is een competitie of wedstrijd, met aantrekkelijke prijzen¹.

Door de projectorganisatie SWINGH (Samen Werken In Groot Haaglanden) is het project ZOEF opgericht. ZOEF staat voor Zorgeloos Onbemand Eenvoudigweg Fietsen en is gericht op het traject De Lier-Delft-Pijnacker. Om meer mensen op de fiets te krijgen worden aanpassingen aan de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding gecombineerd².

Aanbeveling 9: Campagne «Fietsen Scoort»

«Fietsen Scoort» is een campagne, opgezet vanuit COS, een koepel van onafhankelijke advies- en projectbureaus voor internationale samenwerking. «Fietsen Scoort» stimuleert werknemers en werkgevers om vaker de fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Iedere werkgever en werknemer kan mee doen met «Fietsen Scoort». Via de website kan een persoonlijke scorepagina worden bijgehouden hoeveel kilometers er gefietst zijn. Elke fietskilometer die de deelnemer op de persoonlijke scorepagina registreert, wordt omgerekend in winstpunten. Daarnaast staat vermeld of de deelnemer voldoet aan de Nederlandse norm «Gezond Bewegen», hoeveel uitstoot (broeikasgas) voorkomen is, hoeveel sponsorgeld bij elkaar is gefietst voor duurzame ontwikkelingsprojecten. Gedacht kan worden aan projecten zoals het Zuid-Afrikaanse fietsproject *Bicycling Empowerment Network* en fietslessen voor vrouwen in India³. Vanuit verschillende ministeries (VROM, OS) kan hieraan een bijdrage worden geleverd.

Aanbeveling 10: Fietsers belonen met fietsmiles

In Nijmegen loopt momenteel het project «Trappers». Fietsers krijgen hierbij een zendertje op de fiets, waarmee wordt bijgehouden hoeveel iemand fietst. Voor elke gefietste woon-werkrit kan een werknemer een aantal «Trappers» verdienen. Op grond van het aantal afgelegde kilometers of ritten spaart de fietser voor «Trappers», die net als airmiles recht geven op een cadeau of korting op de aanschaf van een fiets of fietsonderdelen.

Aanbeveling 11: Stimuleren fietsen naar school

Kinderen moeten gestimuleerd worden om te voet of op de fiets naar school te gaan. Voor kinderen op de basisschool is dit een belangrijke leer- en verkeerservaring. De gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school gaan is in de afgelopen 25 jaar gestegen van 6 naar 8,5 jaar. Steeds vaker worden kinderen met de auto naar school gebracht. In oktober werd bekend dat naarmate kinderen op jonge leeftijd vaker met de auto naar school worden gebracht, de kans op onveilig fietsen later groter is⁴. Generaties kinderen groeien op de achterbank op en fietsen is niet meer vanzelfsprekend. De schoolomgeving dient zo ingericht te zijn, dat fietsen en wandelen naar school gestimuleerd worden. Dit komt zowel de verkeersveiligheid als de gezondheid ten goede. En daarnaast geldt: jong geleerd, is oud gedaan.

Hiervoor kunnen de volgende maatregelen (OCenW, VenW) genomen worden:

- goede fietsenstallingen bij elke school

¹ Campagne op de fiets werkt beter Zie website www.opdefietswerktbeter.nl Geraadpleegd November 2008.

² Zie website www.zuid-holland.nl Geraadpleegd November 2008.

³ Zie website www.fietsenscoort.nl. Geraadpleegd november 2008.

⁴ Veilig Verkeer Nederland, campagne «op voeten en fietsen naar school». Meer informatie op website www.veiligverkeernederland.nl. Geraadpleegd November 2008.

- verkeersveilige schoolomgeving (verkeersdrempels, eenrichtingsverkeer, 30 km-zones et cetera)
- praktische verkeerslessen uitmondend in een verkeersexamen op alle basisscholen
- school in de buurt
- jaarlijkse meting op school van gegevens over fietsgebruik, daarop aansluiten met een jaarlijkse fietswedstrijd
- jaarlijks op school een preventieve controle van fietsen door bijvoorbeeld VVN, ANWB, BOVAG en de politie
- scholen stimuleren mee te doen aan de campagne «Op voeten en fietsen naar school» (doen jaarlijks «slechts» duizend scholen aan mee)
- wettelijke eisen stellen aan de veiligheid van schoolroutes.

Een ander mooi initiatief om kinderen enthousiast te maken voor fietsen is het «Go Biking! Tour» project¹. In 2005 startte de KNWU (VWS) met haar partners Rabobank en Shimano voor de eerste keer met deze speelse kennismaking met de fiets. Go Biking! Tour is opgezet om schooljeugd te stimuleren meer te bewegen en ze kennis te laten maken met de wielersport. In de afgelopen jaren hebben tienduizenden kinderen van diverse scholen aan deze activiteit deelgenomen.

Aanbeveling 12: Verkeerstuinen aanleggen

Het aanleggen van verkeerstuinen moet worden gestimuleerd (OCenW, VenW). In Utrecht maken bijvoorbeeld alle scholen gebruik van een educatieve verkeerstuin, gefinancierd door de gemeente en diverse sponsors. Basisschoolleerlingen kunnen oefenen met diverse verkeerssituaties. Daarnaast kan er het praktisch fiets- of verkeersexamen afgelegd worden. Scholen in Utrecht kunnen gratis gebruik maken van de verkeerstuin.

Aanbeveling 13: Knelpunten op schoolroutes aanpakken

De veiligheid op de schoolroutes van huis naar school moet vergroot worden (OCenW, VenW). Onder middelbare scholieren vallen jaarlijks veel verkeersslachtoffers. Regionaal moet worden onderzocht welke knelpunten de leerlingen ervaren. Leerlingen moeten daarbij aangeven welke locaties onveilig, moeilijk of lastig te bereiken zijn. De provincie Gelderland heeft een dergelijk onderzoek verricht en aan de hand van de uitkomsten de knelpunten waar mogelijk aangepakt. Het meldpunt «Mijn slechtste fietspad» van de Fietsersbond kan een manier zijn om gevaarlijke knelpunten beter in kaart te brengen en aan te pakken.

¹ Zie website www.gobike.nl. Geraadpleegd november 2008.



Toen de OV-studentenkaart geïntroduceerd werd, viel het fietsgebruik door studenten enorm terug. Om het fietsen bij deze groep te stimuleren, zullen er keuzemogelijkheden binnen de OV-studentenkaart moeten komen. Gedacht kan worden aan een module waarin gebruik van het stedelijk openbaar vervoer «geruild» kan worden voor een abonnement op de fietsenstallingen in de stad.

Ook kan worden gedacht aan een module waarin de OV-kaart wordt gecombineerd met de OV-fiets. In navolging van een project in Odense zouden OV-fietsen gesponsord kunnen worden door bedrijven uit de kring van potentiële toekomstige werkgevers. Studentensteden als Delft, Leiden, Nijmegen en Groningen kunnen goede pilots voor een dergelijk project zijn (OCenW, VenW).

Aanbeveling 15: Kinderen stimuleren valhelm te dragen

Kinderen op de fiets zijn kwetsbaar. Het dragen van een valhelm kan de veiligheid van fietsende kinderen vergroten. In Nederland komen per jaar gemiddeld 67 000 mensen op de afdeling spoedeisende hulp van het ziekenhuis terecht na een ongeluk met hun fiets. Bijna een kwart van de gewonden heeft hoofdletsel¹. Een deel van deze verwondingen was te voorkomen geweest als de fietsers een helm hadden gedragen. Daarom moet het dragen van een valhelm voor kinderen gestimuleerd worden. Het verplicht stellen van de valhelm kan het fietsgebruik echter tegenwerken in plaats van stimuleren.

¹ Stichting Consument en Veiligheid: Letsel Informatie Systeem 2000–2004.

Het dragen van een valhelm uit veiligheidsoverwegingen is in de sport een vanzelfsprekendheid. Met name in prestatieve tochten en wedstrijden bestaat de helmplicht. Dit wordt door sportbonden en/of organisatoren opgelegd.

Knipperlicht

Veel fietsers voelen zich niet veilig in het verkeer. Het gevoel een speelbal te zijn van altijd nerveuze automobilisten bekruipt mij ook wel eens. In een stad als Den Haag heeft fietsen tussen tramrails, autostroken en trottoirbanden iets van een Russische roulette. En dat is niet mijn favoriete spelletje.

Cijfers spreken trouwens boekdelen als het gaat om de veiligheid van fietsers. Vooral kinderen zijn vaak slachtoffer van ongevallen. Jaarlijks verongelukken zelfs enkele tientallen kinderen die jonger zijn dan dertien jaar.

Het is overigens goed te beseffen dat lang niet altijd automobilisten bij fietsongevallen betrokken zijn. Onderzoek in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft enkele jaren geleden duidelijk gemaakt dat bij bijna de helft van alle schuivers op straat sprake is van een eenzijdig ongeval. De directe oorzaak is dat er vaak wordt gestunt met de fiets: geen handen aan het stuur of steigeren. In achttien procent van alle gevallen is sprake van een voet in de spaken en vaak ligt het ongeval ook aan een mankement aan de fiets. Iedereen kent het voorbeeld wel van een remkabel die plotseling breekt of een simpele klapband. Het hoort er kennelijk allemaal bij.

Bij ongevallen met ernstig letsel zijn vaak auto's en andere voertuigen betrokken. Ook in dit geval kan er nog véél meer worden gedaan om het fietsen veiliger te maken. In Wenen bijvoorbeeld wordt momenteel geëxperimenteerd met het waarschuwen van automobilisten als een fietser nadert. De proef wordt dit voorjaar afgerond en het zou wel eens een doorbraak kunnen zijn die voor ons land van belang is.

Nederland kan op fietsgebied trouwens ook veel leren van Denemarken. Oók als het gaat om het terugdringen van het aantal fietsongevallen. In de Deense fietsstad Odense is kortgeleden een onderzoek afgerond waaruit blijkt dat permanente fietsverlichting veel brokken voorkomt. Omdat het wiel niet opnieuw hoeft te worden uitgevonden, is het een suggestie die we ook hier moeten overwegen. De verplichte autoverlichting heeft geleid tot minder aanrijdingen en daarom is een zelfde effect op fietsen met permanente verlichting onderzocht. Om dat te kunnen meten, kregen in Odense 2000 fietsers fietsverlichting cadeau. Het gaat om iets speciaals, een knipperlicht dat niet afhankelijk is van een dynamo of batterij. Gedurende een jaar werden de 2000 proef fietsers nauwlettend gevolgd en vergeleken met andere fietsers. En wat blijkt? Het aantal fietsongevallen is met bijna eenderde teruggelopen.

Nederland staat bekend als één van de belangrijkste fietslanden ter wereld. Nergens beschikken de mensen over zoveel fietsen en nergens wordt de fiets zó intensief gebruikt voor het woon-werkverkeer als hier. Helaas gaat dat jaarlijks gepaard met duizenden zware en lichte ongevallen. Als we door een simpele investering het aantal aanrijdingen spectaculair kunnen doen verminderen, moeten we onmiddellijk tot actie overgaan. Alle kleine beetjes helpen en het knipperlicht mag meteen op mijn Haagse fiets worden aangebracht!

Joop Atsma

Publicatie: Fiets Actief, april 2007

Aanbeveling 16: Investeren in onderhoud fietspaden

Onderhoud van fietspaden moet onderdeel uitmaken van reguliere beheerplannen van wegbeheerders. Uit het aantal meldingen op het meldpunt «Mijn slechtste fietspad» van de Fietsersbond blijkt dat het onderhoud van fietspaden vaak te wensen overlaat.

Slecht onderhoud betekent minder fietscomfort en meer ongevallen. In steden als Gouda en Amersfoort is sprake van onnodige obstakels voor fietsers. Fietsonvriendelijke infrastructuur en inconsistente bewegwijzering (en zuinig gebruik van borden) vragen veel tijd en geduld van de fietser waardoor veel potentiële fietsers afhaken. Het meldpunt voor slechte fietspaden van de Fietsersbond blijkt erg effectief omdat in samenwerking met gemeenten en wegbeheerders in twee jaar tijd 1000 van de 5000 meldingen zijn opgelost.

In de Deense stad Odense worden fietspaden dagelijks gescreend op oneffenheden en gaten. Met een digitale camera maakt een fietspatrouille foto's van oneffenheden in de weg waarna de gemeente in actie komt om het probleem te verhelpen. De fietspatrouille ontvangt een vergoeding van 3,30 euro per gesignaleerd probleem. Ook in Nederland biedt zo'n initiatief, wellicht met steun van het Rijk (VenW, Sociale Zaken) wellicht veel mogelijkheden.

Aanbeveling 17: Geen landbouwverkeer op fietsroutes

Landbouwverkeer en fietsers verdragen elkaar moeilijk, met name op parallelwegen, en zeker wanneer deze wegen belangrijke fietsroutes zijn. Het aantal slachtoffers bij aanrijdingen met land- en bosbouwtrekkers ligt op ongeveer 17 doden en 265 ziekenhuisgewonden per jaar. Dit aantal is relatief hoog¹.

Voor bestuurders van landbouwvoertuigen is meer voorlichting nodig om de veiligheid voor fietsers en ander wegverkeer te vergroten. Gemeenten moeten gestimuleerd worden om landbouwverkeer zo weinig mogelijk door de bebouwde kom te laten rijden (VenW).

Aanbeveling 18: Vergroot zichtbaarheid van fietsers in het donker

Ondanks de vele campagnes voor fietsverlichting zijn nog steeds teveel fietsers niet goed zichtbaar in het donker.

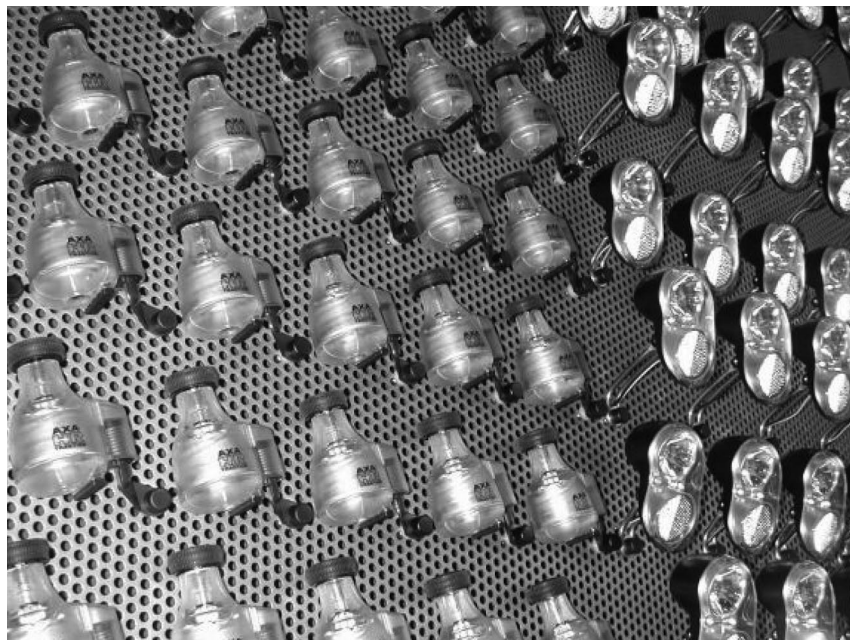


Foto: Bovag-Rai.

¹ Veilig Verkeer Nederland, www.veiligverkeernederland.nl/nl/cms/home/downloads/080_624&lo_wbar;Inbr_engAO.pdf Geraadpleegd november 2008.

Nieuwe fietsverlichting zoals bijvoorbeeld het retro-reflectiesysteem¹ dat de wielen van de fiets met fluoriserende kleuren verlicht, zou een aanvulling kunnen zijn op het reeds bestaande voor- en achterlicht.

Aanbeveling 19: Premiekorting voor fietsers

Premiekorting op aanvullende zorgverzekeringen zou gestimuleerd moeten worden (VWS) als blijkt dat mensen minimaal de helft van hun woon-werkverkeer per fiets afleggen.

Voor de basisverzekering betaalt iedereen dezelfde premie, ongeacht leeftijd en/of gezondheid. Hieraan kan niet worden getornd. Zorgverzekeraars kennen echter voor aanvullende pakketten diverse mogelijkheden. Omdat regelmatig fietsen leidt tot minder ziekteverzuim is een korting op aanvullende pakketten voor de hand liggend. Werkgevers en werknemers kunnen hier middels collectieve afspraken op inspelen.

Fietsen niet ophokken

Wat is een vakantie waard zonder de fiets? Heel weinig. Ik kan me eerlijk gezegd geen vakantie herinneren waarin de tweewieler als vast maatje ontbrak. Een week vrijaf staat vaak gelijk aan fietsen. Niet dat het dagelijks hoe dan ook een lange tocht moet worden. Integendeel. Fietsen in de vakantie betekent juist het tegenovergestelde: een ontdekkings-tocht op de vierkante kilometer.

Enkele weken geleden presenteerde fietsgedeputeerde Jeltje van Nieuwenhoven van de provincie Zuid-Holland de nieuwste fietscomputer. Het is een ingenieus apparaatje dat de sportieve en recreërende fietser langs de mooiste plekjes tussen de duinen en het Groene Hart van Nederland leidt. Vorige week hoorde ik dat deze Tom-Tom onder de tweewielers zelfs al hoog scoort op de verlanglijstjes voor de komende fietsdagen. Aan mij is het apparaatje echter niet besteed. Ik fiets het liefst op m'n gevoel. De windrichting bepaalt doorgaans het eerste deel van de trektocht en als het een beetje meezit wordt het laatste gedeelte met de wind in de rug afgelegd. Die tactiek is net zo oud als het fietsen zelf en bevalt nog altijd goed. Niks kaart, computer of navigatiesysteem, de zon is het natuurlijke kompas. Fietsen op een mooie vakantiedag is vooral ontspanning en genieten van vrijheid.

Nederland is een fietsland bij uitstek. Wie dat bedenkt, kan zich nauwelijks voorstellen dat in de zomermaanden miljoenen mensen er met hun auto op uittrekken en de fiets thuis laten staan. Soms heb ik het gevoel dat ons land in de zomer gebukt gaat onder een soort spontane «ophokplicht» voor fietsen omdat Frankrijk en Italië meer in trek zijn. Wat dat betreft, wordt het hoog tijd voor een nationale promotiecampagne voor fietsen in eigen land.

Behalve dat het fantastisch is om Nederland – van Limburg tot Noord-Holland en van Zeeland tot Groningen – op de fiets te ontdekken, zijn er ook nog andere argumenten. Op dit moment liggen vrijwel alle grote bouwprojecten in ons land stil omdat de lucht te smerig is. Zelfs fietspaden en bruggen kunnen niet meer worden gerealiseerd. Om de zogenaamde «fijnstof» problematiek op te lossen, zijn rigoureuze maatregelen onontkoombaar. Het aanbrengen van roetfilters op auto's is een eerste stap, bij de grote steden worden snelheidsbeperkende maatregelen voorgesteld en ook wordt gedacht aan extra heffingen op vervuiling. Maar zou het niet veel verstandiger zijn om mensen te stimuleren meer te gaan fietsen. Zowel in de vakantie als op werkdagen?

De tweede reden is de relatie tussen fietsen en gezondheid. Nederlanders bewegen te weinig, leven ongezond en zijn te zwaar. Een in november uitgebracht rapport van de inspectie voor de Volksgezondheid heeft dat nog eens onomwonden bevestigd. Het kabinet heeft daarom terecht aan de alarmbel getrokken en allerlei initiatieven aangekondigd. Wat ik echter in alle plannen en voorstellen mis, is aandacht voor de fiets. Onderzoek heeft namelijk aangetoond dat een dagelijks fietstochtje van slechts een half uur de kans op problemen met het hart of diabetes met maar liefst de helft doet afnemen! Ook dát is een reden om voorrang te geven aan fietsbeleid en het «ophokken» van het meest milieuvriendelijke en gezonde vervoermiddel tegen te gaan. Dat geldt nu, maar vooral ook in de vakantieweken.

Joop Atsma
Publicatie: FietsActief, december 2005

¹ Lunasee LLC Confidential

Aanbeveling 20: Elektrische fiets in WMO/AWBZ

Er moet worden onderzocht of het stimuleren van fietsgebruik ook binnen structuren als de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) een meerwaarde heeft (VWS). Gemeenten hebben een grote autonomie als het gaat om de besteding van financiële middelen voor mensen met een beperking en/of chronische ziekte. In een aantal gemeenten is het inmiddels mogelijk met steun een elektrische fiets aan te schaffen. Mensen die geen steun krijgen voor een E-bike kiezen veelal voor de aanschaf van een veel duurdere scootmobiel. De elektrische fiets is echter goedkoper in aanschaf en onderhoud en zet bovendien de mensen aan om in beweging te blijven. Gemeenten zouden kunnen overwegen de elektrische fiets op te nemen in de voorzieningen van de WMO. Een gerichte voorlichtingscampagne over de mogelijkheden van de elektrische fiets is noodzakelijk.

Aanbeveling 21: Aanpak van de uitstoot van brommers

Brommers zouden net als auto's aan emissie-eisen moeten voldoen om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen (VROM). Onderzoek wijst uit dat de uitstoot door brommers en scooters veel hoger is dan gedacht, terwijl aan de motoren van deze voertuigen nauwelijks eisen worden gesteld. Vooral voetgangers en fietsers worden hiermee geconfronteerd. Nader onderzoek naar het milieu-effect van aanvullende eisen voor brommers en scooters is wenselijk.

Aanbeveling 22: Fietsen met visuele beperking

Naar schatting hebben bijna 300 000 mensen in Nederland te maken met een visuele beperking.¹ Fietsen is ondanks de beperking voor velen nog mogelijk. De toegankelijkheid van fietspaden is echter vaak beneden de maat. Veel eenzijdige fietsongevallen zijn hier het gevolg van. Terwijl er dwingende richtlijnen zijn voor het visueel markeren van autowegen en autosnelwegen, hoeven fietspaden buiten de bebouwde kom niet van een markering te worden voorzien tenzij «de situatie daartoe aanleiding geeft». Bovendien hoeven fietspaden buiten de bebouwde kom 's avonds niet verlicht te zijn.

De toegankelijkheid van fietspaden kan getest worden door de IDED-methode. Deze methode meet de zichtbaarheid van omgevingselementen die de fietser iets vertellen over het verloop van de fietsroute en mogelijke obstakels die hij of zij op die route kan verwachten. Deze IDED-methode werd tot nu toe gebruikt om de veiligheid op trappen in stations en musea te onderzoeken. Gebruik van deze methode biedt uitkomst in het verbeteren van de zichtbaarheid van de fietspaden voor visueel gehandicapten (VWS, VenW).

Aanbeveling 23: Uitrol landelijke fietsrouteplanner

Relatief nieuw is de zogenaamde fietsrouteplanner van de Fietsersbond.. In het voorjaar 2009 kunnen fietsers met een fietsnavigator door heel Nederland kunnen fietsen. Fietsers kunnen hierbij kiezen voor verschillende routes: een korte, sociaal-veilige, recreatieve of verkeersluwe route. Alle fietsknooppunten-netwerken van de ANWB zijn ondergebracht in een aparte knooppuntenplanner, waardoor je altijd een eenvoudige routebeschrijving krijgt. Het recreatief fietsen wordt hierdoor sterk gestimuleerd. Het Rijk (VenW, LNV) kan de uitrol en het gebruik van de (recreatieve) fietsrouteplanners stimuleren.

¹ <http://www.zonmw.nl/nl/programma-s/alle-programmas/inzicht/projecten/epidemiologie-van-visuele-beperkingen/>.

Banden plakken: meer dan een lapmiddel!

Het zal wel toeval zijn, maar uitgerekend in de nationale fietsmaand, viel mijn oog op een klein berichtje, achterin de krant. Het gaat over de teloorgang van de fietsenmaker. Vroeger had elk dorp en elke straat z'n eigen «rijwielhersteller», maar dat is allang niet meer het geval. Directeur Paul Burger van winkelketen Halfords voorspelde enkele weken geleden dat een nieuwe sanering in de branche aanstaande is. Verwacht wordt dat opnieuw honderden werkplaatsen hun deuren definitief zullen sluiten en er blijven maximaal 1500 gespecialiseerde zaken over. Burger onderbouwt zijn stelling door erop te wijzen dat veel fietsenmakers ouder zijn dan 55 jaar. De vergrijzing slaat dus toe en het vak boet snel aan populariteit in.

Beseffen we eigenlijk wel wat dat betekent? Met meer dan 15 miljoen fietsende Nederlanders hebben we straks welgeteld minder dan één fietsenmaker per 10 000 potentiële klanten. Volgens de harde economische wetten betekent dit straks lange wachtlijsten en wachttijden voor fietsers en tegelijkertijd fors duurdere nota's.

In de Haagse politieke arena spreken we vrijwel dagelijks over het tekort aan leerkrachten en de zoektocht naar agenten, verpleegsters en bouwvakkers. Maar het dreigende en wat mij betreft alarmerende tekort aan rijwielherstellers? Ik heb er nog nooit iemand over gehoord. Dat is raar, want tegelijkertijd heeft iedereen de mond wél vol over het stimuleren van fietsgebruik en de aanleg van fietspaden. Zelfs de Europese Unie heeft er dit jaar maar liefst 100 miljoen euro voor over!



Foto: Bron Bovag-Rai

Maria van der Aa, één van de twintig vrouwelijke fietsenmakers in Nederland, bevestigde in Het Parool de dalende belangstelling voor het vak. Zelf is ze afgestudeerd sociologe, maar opende in 1993 een eigen zaak in de Amsterdamse binnenstad. Wat de gevolgen zullen zijn van de teloorgang van het typisch Nederlandse ambacht laat zich raden. Ook zij voorspelt dat het tarief voor een grote beurt aan de fiets dramatisch zal toenemen. Er is bovendien een ander probleem: jongeren kunnen vandaag de dag zelf geen band meer plakken. Van der Aa geeft aan dat van de jongste generatie vrijwel niemand meer eigenhandig een band van de velg haalt en weet hoe de klus moet worden geklaard. Ik vrees dat het met een «ontspoorde» ketting niet anders is. Eigenlijk zijn het klusjes die iedereen zelf zou moeten kunnen verrichten. Per slot van rekening weet ook elke automobilist hoe een wiel moet worden verwisseld. Lachende derde bij deze ontwikkelingen is ongetwijfeld het grootwinkelbedrijf, dat voor een appel en een ei graag nieuwe fietsen op de markt brengt. Band lek of ketting eraf? Geen probleem, er staat onmiddellijk een nieuwe, goedkope koopfiets klaar...

Tóch hoop ik dat het deze kant niet op gaat. In de eerste plaats moeten branche-organisaties en fietsfabrikanten alles op alles zetten om het schitterende ambacht van fietsenmaker of rijwielhersteller in stand te houden. Het is in mijn ogen een onmisbare basisvoorziening en met zoveel fietsende Nederlanders moet het mogelijk zijn om een goede boterham te verdienen. In de tweede plaats moeten alle organisaties die pal staan voor fietsen en fietsers snel duidelijk maken dat het helemaal niet zo moeilijk is om zelf een bandje te plakken. Ik meen zelfs dat het ooit de eerste activiteit van de ANWB was. Drie bandenlichters, een schuurpapiertje, een stukje rubber en de onmisbare tube solution zijn voldoende. Geef dit «reddingspakket» cadeau bij de aanschaf van een nieuwe tweewieler of het lidmaatschap. Want banden plakken is meer dan een lapmiddel. Er kan een dreigend maatschappelijk probleem door worden voorkomen!

Joop Atsma
Publicatie: FietsActief, juni 2006

Aanbeveling 24: Organiseer jaarlijks mega-fietsevenement

Fietsen is de kracht van Nederland. Minimaal eenmaal per jaar zou dit aanleiding moeten zijn voor een mega-evenement, waarbij de fiets centraal staat. De zogenaamde «autovrije zondag», waaraan inmiddels tientallen gemeenten invulling geven, is een geschikte dag. Maak op deze zondag in september bijvoorbeeld de ringweg rondom de stad autovrij om het fietsen in Nederland te promoten. Enkele jaren geleden is voor Amsterdam en directe omgeving het initiatief voor een groot fietsevenement genomen. Het betrof een activiteit, waarbij ook de snelwegen door en bij Amsterdam moesten worden gebruikt. Omdat niet alle benodigde lokale vergunningen konden worden verkregen, ging het evenement niet door. De fietsdag met wellicht meer dan honderdduizend deelnemers in de Randstad verdient echter een nieuwe kans. Het illustreert de kracht van Nederland (VROM, VenW, Binnenlandse Zaken, VWS).

Aanbeveling 25: Fietsen meenemen in de trein

De mogelijkheden voor het meenemen van fietsen in trein, bus en metro moeten worden verbeterd. Er zijn nu onnodig veel beperkingen. Vooral voor recreatieve fietsers moet het eenvoudig zijn om de fiets mee te nemen. Daarnaast vormen de kosten een obstakel. Koffers kunnen gratis worden meegenomen in de trein, terwijl voor de fiets moet worden betaald (VenW).



Marianne Vos wint Olympisch goud op de wielerveen in Beijing (2008). In 2010 worden in Apeldoorn de wereldkampioenschappen wielrennen op de baan georganiseerd. (Foto: Koga Myata Heerenveen)

Nederland is wereldwijd het belangrijkste fietsland. Prestaties in de wielersport ondersteunen dit beeld krachtig. Het positieve beeld kan verder worden versterkt door structureel in te zetten op de organisatie van grote en aansprekende fiets- en wielerevenementen.

Te denken valt aan de organisatie van Europese- en wereldkampioenschappen wielrennen op de weg, veld en baan en de andere disciplines. Verder kan het imago van Nederland als fietsland versterkt worden door etappes van bijvoorbeeld de Tour de France, Vuelta of Giro in Nederland te organiseren. Positief is dat de start van de Vuelta (Ronde van Spanje) in 2009 in Assen is. Daarnaast is recent bekend gemaakt dat de start van de Tour de France in 2010 aan Rotterdam is toegewezen.

Bonden en organisaties die grote, aansprekende evenementen willen organiseren, moeten daarin worden gestimuleerd en gefaciliteerd. Dit streven sluit bovendien aan bij de ambitie van Nederland om in 2028 de Olympische Spelen te organiseren. Een stimuleringsregeling voor evene-

menten en de bouw van accommodaties in de topsport (VWS) is daarbij onmisbaar.

Aanbeveling 27: Verbeter positie van vrijwilligers bij fietsevenementen

De organisatie van vrijwel alle tochten en wedstrijden is in handen van verenigingen, stichtingen en comités, en daarbij worden honderdduizenden vrijwilligers ingeschakeld. Vrijwilligers dienen verzekerd te zijn. Om het vrijwilligerswerk te stimuleren moet het Rijk samen met onder meer gemeenten voor een collectieve verzekering (VWS) zorgen. Punt van aanhoudende zorg is de regelgeving waarmee de vrijwilliger in de sport wordt geconfronteerd. Denk bijvoorbeeld aan de positie van de zogenaamde verkeersregelaars (VenW, Justitie), die ervoor zorgen dat fietsers zonder in conflict te komen met overige weggebruikers hun route veilig kunnen vervolgen. De rechtspositie van deze verkeersregelaars moet worden verbeterd.

Aanbeveling 28: Fietsen toestaan in beschermde gebieden

Fietsers en wielrenners maken niet alleen gebruik van openbare wegen. Ook natuurgebieden zijn in trek. In een aantal gevallen hebben sportbonden met terreinbeherende organisaties en overheden afspraken gemaakt over het gebruik van met name kwetsbare gebieden. Dit moet in de toekomst meer worden gestimuleerd.



Ook het gebruik van wegen en (fiets)paden in gebieden die van overheidswege een beschermde status hebben gekregen, zoals de zogenaamde Natura 2000-gebieden, verdient aandacht. Onduidelijk is of deze internationale status de toekomst van grotere sportevenementen in gevaar brengt vanwege het risico van «verstoring». Het verdient aanbeveling dat het Rijk en de EU zo snel mogelijk duidelijkheid verschaffen. Hoewel routes en parkoersen van jaar tot jaar kunnen verschillen, moeten fiets- en wielactiviteiten in bedoelde gebieden als «bestaand gebruik» (LNV) worden aangeduid.

Aanbeveling 29: Investeren in FietsFlitspalen

Investeer in de aanleg van FietsFlitspalen, te beginnen met de filegevoelige gebieden. Een flitspaal telt op deze paden alle langskomende

fietsers en hun snelheid. Fietsers die zich registreren kunnen via bijvoorbeeld sms of e-mail op de hoogte gehouden worden over hoe vaak ze langfietsen, met welke snelheid, met welke hartslag et cetera. Dit stimuleert het fietsen. In de sport wordt hier al volop gebruik van gemaakt.

Aanbeveling 30: OV-fiets stimuleren

De OV-fiets is een groot succes. Deze fiets is eigenlijk een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer in trein of bus. Belangstellenden kunnen tegen betaling een fiets huren om op de uiteindelijke plaats van bestemming te komen. Dit systeem kan worden uitgebreid naar bushaltes, parkeergarages en transferia, zodat een fijnmazig netwerk voor vervoer ontstaat dat herkenbaar en goedkoop is (VenW).

In Arnhem en Nijmegen is een project gestart met een volautomatische fietsverhuurstalling (een «bikedispenser»). Een huurder kan binnen twintig seconden met zijn chipkaart een fiets uit het magazijn trekken. Bedrijfssponsoring op de fietsen kan het project rendabel maken.

Fietsen en winkelwagens

Het aantal fietsen en fietsers in Nederland neemt gestaag toe en dat is goed nieuws. Voor wie het vergeten is: Ons land telt pakweg 16 miljoen inwoners en samen hebben we 18 miljoen tweewielers. Dat betekent dat Nederland de wereldranglijst aanvoert als het gaat om fietsbezit. Nergens op deze aardbol hebben gezinnen zoveel fietsen in de schuur of portiek staan als hier. Opvallend is ook dat de meeste mensen hun fiets gebruiken om op het werk te komen, te winkelen of om naar school te gaan.

Ik denk dat de komende jaren steeds meer mensen de fiets zullen pakken. De meldingen op de radio worden immers per dag langer en dan kan de fiets een aantrekkelijk alternatief zijn.

Met het openbaar vervoer gaat het dezelfde kant uit. De treinen puilen regelmatig uit en vooral in de spits moet je blij zijn met een zitplaats. Positief is dat NS het materiaal nauwelijks kan aanslepen omdat er sprake is van een forse groei van het aantal reizigers.

Voor al die mensen die graag hun fiets meenemen in de trein, is dat echter slecht nieuws. Het zou wel eens een kwestie van tijd kunnen zijn, maar volgens mij is straks voor fietsen in de trein geen plaats meer.

Daarom moet veel meer geïnvesteerd worden in fietsen als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Natuurlijk, we kennen inmiddels de ov-fiets. Op zo'n tachtig verschillende plaatsen kan tegen een aantrekkelijk tarief een fiets worden gehuurd. Helaas zet het niet echt zoden aan de dijk. Daarom wordt het tijd dat er écht serieus wordt nagedacht over de vraag hoe het fietsgebruik na een trein- of busrit kan worden gestimuleerd. Moeilijk is het volgens mij niet.

Toen ik vorige week bij de supermarkt boodschappen deed en op zoek ging naar een winkelwagentje, bracht dat de oplossing. Voor een halve euro krijg je een winkelkar mee en het geld krijgt iedereen terug als de wagen weer in de stalling wordt gebracht. Waarom passen we dit systeem niet toe met fietsen? Ingewikkeld? Welnee! Keten bij elk station tientallen of zelfs honderden fietsen vast aan een muur en zorg ervoor dat de tweewieler kan worden ontkoppeld met een bankpas of ov-jaarkaart. Iedereen die de fiets niet terugbrengt, staat automatisch geregistreerd en kan een rekening tegemoet zien. Dankzij de nieuwe technologie kan in de toekomst bovendien elke fiets via het ingenieuze, maar fantastische GPS-systeem precies worden gevolgd.

Ik weet zeker dat er een markt voor is. Nu is het vaak zoeken om een fiets en is het huren veel te omslachtig. Ook de nieuwe OV-chipkaart, die binnenkort breed zal worden geïntroduceerd, biedt aanknopingspunten. En als de reguliere OV-bedrijven het niet zien zitten, laat dan de vertrouwde fietsspecialisten dit oppakken. Met een kleine impuls van rijk, gemeente en anderen moeten ze over de streep te krijgen zijn. Want de fiets heeft meer dan ooit de toekomst!

Joop Atsma

Publicatie: Fietsactief, juni 2007

Aanbeveling 31: Uniforme toepassing van regelgeving

De aanleg van infrastructuur is veelal een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Coördinatie vanuit het Rijk (VenW) is echter gewenst, om te voorkomen dat Nederland in een lappendeken verandert. Verkeersdeelnemers weten dan niet wat er van hen verwacht wordt. Vooral bij de uitvoering van het programma Duurzaam Veilig liggen nog probleempunten die snel moeten worden opgelost:

- Uitvoering van de richtlijn voor voorrang op rotondes voor fietsers binnen de bebouwde kom
- Uitvoering van de regeling Brommers op de Rijbaan.



Het fietsende muzikpeloton van Crescendo uit Opende (Gr) (Foto: De feanster, Surhuisterveen)

Aanbeveling 32: Afstemming verbeteren tussen wegbeheerders

Voor de middellange afstand wordt de fiets een steeds belangrijker vervoermiddel. Juist als het drukker wordt op de weg, kiezen mensen voor de fiets vanwege de betrouwbare reistijd. De reistijd is in sommige gevallen zelfs korter dan per auto. Om deze middellange fietsverbindingen te verbeteren, is een goede afstemming tussen de verschillende wegbeheerders noodzakelijk.

Het Rijk (VenW) kan een belangrijke rol spelen door het stimuleren van deze samenwerking. Wegbeheerders moeten gestimuleerd worden om rekening te houden met fietsers, bijvoorbeeld door een jaarlijkse verkiezing van «Mijn beste fietspad».

Aanbeveling 33: Fietsenberging verplicht opnemen in Bouwbesluit

Veel woningen in vooral grote steden hebben geen fietsenberging meer sinds de verplichte bergruimte uit het Bouwbesluit is verdwenen. Complete stadswijken worden «vervuild» door her en der geparkeerde, in slechte staat verkerende fietsen. Mogelijkheid tot stallen in huis zal leiden tot minder fietsendiefstal, de aankoop van betere fietsen en meer gebruik van de fiets.

Om die ontwikkeling te stimuleren moet de berging weer opgenomen worden in het Bouwbesluit (WWI). Wellicht ten overvloede: veelal worden

wél eisen gesteld aan het aantal parkeerplaatsen voor auto's dat bij woningbouw moet worden gerealiseerd.

Aanbeveling 34: Fietslessen opnemen in inburgeringscursussen

Fietslessen moeten een vast onderdeel uitmaken van de inburgering. Nieuwkomers maken relatief weinig gebruik van de fiets. Iedereen moet in Nederland kunnen fietsen en op de fiets aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarom moet fietsvaardigheid een onderdeel worden van inburgeringscursussen (WWI, VenW, OCenW).

Aanbeveling 35: Invoeren laag BTW-tarief voor reparaties

Op dit moment geldt een tijdelijk verlaagd BTW-tarief voor fietsreparaties. Het betreft een EU-experiment dat loopt tot en met 2010. Dit Nederlandse initiatief is een succes. Het lage BTW-tarief maakt fietsen goedkoper en veiliger, en stimuleert daarom het fietsgebruik in algemene zin. Ook voor de fietsvakhandel heeft het lage tarief een positieve uitwerking. In 2009 wordt binnen de EU het experiment met het lage BTW-tarief geëvalueerd. Inzet van Nederland moet zijn dat fietsonderhoud blijvend onder het lage tarief wordt gebracht (Financiën).

Aanbeveling 36: Invoeren laag BTW-tarief voor stallen fiets

Uit een bewaakte fietsenstalling worden geen fietsen gestolen. Op plaatsen waar mensen langere tijd hun fiets willen stallen, speelt de aanwezigheid van een bewaakte stalling een belangrijke rol bij het gebruik van de fiets.

Het stallen van een fiets valt nu onder het hoge BTW-tarief. De prijs-elasticiteit is groot. Dat betekent dat kleine prijsverhogingen of prijsverlagingen een groot effect hebben op het gebruik. Kortom, een kleine prijsverlaging kan tot een grote stijging van de vraag leiden. Om het stallen van fietsen aantrekkelijker te maken, dient ook hiervoor het lage BTW-tarief van zes procent ingesteld te worden. Dit geldt zeker voor de NS-stallingen, waar mensen hun fiets stallen als onderdeel van een ketenreis. De treinreis valt onder het lage BTW-tarief, de fietsenstalling moet worden gezien als het verlengde van de treinreis. Ook de OV-fiets en de huurfiets moeten onder het lage BTW-tarief vallen (Financiën).

Aanbeveling 37: EU-kwaliteitsstandaard voor fietsen noodzakelijk

Regelmatig worden fietsen of fietsonderdelen van inferieure kwaliteit in Nederland en de EU aangeboden. Er is brede zorg over het toezicht op de kwaliteit van deze ingevoerde producten. Met het oog op de veiligheid van fietsers is een uniforme EU-kwaliteitsstandaard noodzakelijk (EZ).

Aanbeveling 38: Botsvriendelijkheid auto's bevorderen

Autofabrikanten moeten rekening houden met de botsvriendelijkheid van auto's. Uit een zeer recente TNO-studie¹ blijkt dat een fietser bij een aanrijding meestal over de motorkap heen, frontaal tegen de voorruit en de harde raamstijlen aankomt. Een zachtere voorruit, bijvoorbeeld door het plaatsen van een airbag die bij een botsing de harde randen of delen van de voorruit bedekt, kan tientallen dodelijke fietsslachtoffers per jaar schelen. Door deze nieuwe inzichten onder te brengen in EuroNcap, worden autofabrikanten geprikkeld om tot oplossingen te komen. Daarnaast moet de veiligheid van fietsers een vast onderdeel worden van de Europese crashtest voor auto's. Initiatieven binnen de EU moeten door Nederland worden gestimuleerd en ondersteund (VenW).

¹ TNO studie Veiligheid van fietsers bij aanrijdingen door personenautos C. Rodarius, J. Mordaka, T. Versmissen, TNO 2008.

Aanbeveling 39: Meer fietsenstallingen bij treinstations

Naast gemeenten is ook het Rijk (VenW) verantwoordelijk voor de bouw van bewaakte en onbewaakte fietsen-stallingen bij treinstations. Op veel plaatsen is hieraan een groot tekort. Bovendien is de kwaliteit van de bewaakte stallingen mager. Op plaatsen waar de voorzieningen verbeterd en uitgebreid worden, blijkt een enorme verborgen vraag. Na de vernieuwingen pakken veel meer mensen de fiets.



Met de gewenste groei van het aantal treinreizigers moet ook het fietsgebruik worden gestimuleerd. Nu al pakt 39 procent van de reizigers de fiets in het vortransport en negen procent in het natransport. De combinatie fiets-trein is zeer geschikt om langere afstanden te overbruggen. Investeren in betere fietsparkeervoorzieningen bij stations betekent bovendien het faciliteren van de overstap van de auto op de combinatie fiets-trein. Prorail is in overleg met provincies en grote gemeenten om fietsenstallingen op NS-stations uit te breiden in het kader van het programma «Ruimte voor de fiets». Gemeenten en provincies zouden voor vijftig procent moeten bijdragen aan deze kosten.

Aanbeveling 40: Meer fietsenstallingen in binnensteden

De parkeerproblematiek in de binnensteden is groot. In veel steden zijn te weinig plekken om de fiets te stallen. Wanneer gemeenten het fietsen willen bevorderen dan moeten ze zorgen voor voldoende en kwalitatief goede plekken om de fiets weg te zetten. Voor het Rijk (WWI) is hier een beperkte rol weggelegd. In Groningen heeft de gemeente in het centrum, bij winkelcentra, scholen en bij het station bewaakte stallingen laten plaatsen met toezichthouders.

Aanbeveling 41: Aanpak fietsendiefstal

Jaarlijks worden in Nederland ongeveer 750 000 fietsen gestolen. Fietsendiefstal is voor veel mensen één van de grootste ergernissen. Er moeten daarom meer maatregelen worden getroffen die de kans op diefstal verminderen. In eerste instantie moeten er meer goede fietsenstallingen en aanbindvoorzieningen worden aangelegd.

Daarnaast zal de pakkans van fietsendieven moeten worden vergroot en de strafmaat moet worden verzwaard. Hier ligt een belangrijke taak voor het Rijk (Justitie, Biza).

Uit onderzoek blijkt dat mensen wiens fiets gestolen is, minder vaak een nieuwe fiets kopen. Bestrijding van fietsendiefstal is niet alleen van belang vanuit het oogpunt van het bestrijden van criminaliteit, maar ook om het fietsen te stimuleren. Het landelijk register voor gestolen fietsen is met een grote publiciteitscampagne gestart in het voorjaar van 2008. Het is belangrijk dat fietsers ook aangifte doen van de diefstal en dat de politie werk maakt van het opsporen én terugbezorgen van de gestolen fietsen. Het voorstel om de RAI-framenummersystematiek verplicht te stellen voor alle fietsen die in Nederland worden verkocht, moet worden gesteund. Alle fietsen krijgen een uniek en niet te verwijderen kenmerk. Ook moet in het landelijk register in de toekomst op postcode gezocht kunnen worden. Politiekorpsen dienen in het bezit te zijn van voldoende en kwalitatief goede scans om gestolen fietsen op te kunnen sporen. Hiertoe zal het minister van Binnenlandse Zaken voldoende budget moeten reserveren. Verkoop van «moedersleutels», waarmee fietsslots geopend kunnen worden, moet verboden worden.

Concrete voorstellen moeten worden uitgewerkt in afspraken tussen Rijk en Interprovinciaal Overleg (IPO), waarin ambities, taken en financiering worden vastgelegd.

Aanbeveling 42: Digitale Samenwerking in de branche

In de tweewielerbranche heeft elke fabrikant z'n eigen automatiseringssysteem en dat is voor met name de vakhandel buitengewoon lastig. Het levert veel irritatie, regeldruk en administratieve rompslomp op. De kosten die daarmee gepaard gaan, worden verrekend door de vakhandel. Op initiatief van BOVAG is het project Digitale Samenwerking in de tweewielerbranche opgezet. Het automatiseren van een tweewielerbedrijf is niet gemakkelijk en vergt vele manuren per week (per bedrijf) om te komen tot een goed werkend systeem.

Mede dankzij overheidssteun (EZ) is dit project van start gegaan. Ook voor de tweede fase is steun onontbeerlijk.

Aanbeveling 43: Fietsen agenderen in het Energieakkoord

Eén van de vijf pijlers van het Energieakkoord is «Duurzame Mobiliteit». Het accent in de uitvoeringprogramma's van duurzame mobiliteit ligt op de transitie naar duurzame brandstoffen. Het voorkomen van individueel autogebruik door het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer, carpoolen en telewerken zijn op dit moment nauwelijks thema's in de uitvoering van het Energieakkoord. In de uitvoering van energie- en klimaatbeleid zou de nadruk ook moeten liggen op besparing en niet alleen op transitie. Bij «Duurzame Mobiliteit» gaat het dan dus vooral om fietsen en dit hoort ook een beleidsmatige vertaling (VROM) te krijgen.

Aanbeveling 44: Fietsen biedt kansen voor ontwikkelingsamenwerking

Overall ter wereld is de fiets als vervoermiddel in opkomst. Dat geldt ook voor ontwikkelingslanden. Nederland kan laten zien dat fietsen veel voordelen heeft en past in een modern mobiliteits- en verkeersbeleid. Zoals Nederland een naam heeft gevestigd met watermanagement, zo kan het ook naam maken met duurzaam (stedelijk) transportbeleid, waarin de fiets centraal staat. I-CE (Interface for cycling expertise) levert samen met de Fietsersbond via het Bicycle Partnership Program¹ kennis op het gebied van fietsbeleid bijvoorbeeld in Brazilië, Chili, India, Zuid-Afrika en Ghana. Hier liggen kansen voor talloze projecten (OS). Concrete voorbeelden zijn vertalingen en vertaalslagen van de Nederlandse Fietsontwerpwijzer en het opzetten van een kennis ontmoetingscentrum over fietsbeleid voor het buitenland. Het Rijk kan met het internationaal uitdragen van fietsbeleid ook een grotere stempel drukken op de wereldklimaatagenda (VROM). In de transportsector zit de grootste groei van uitstoot. Vele miljoenensteden als Rio de Janeiro, Pune en Kaapstad leggen honderden kilometers fietsroutes aan en vragen om samenwerking met Nederland.



Aanbeveling 45: Fietsen prioriteit geven in beleidsplannen

Het Rijk moet streven naar integraal fietsbeleid. Zoals uit de aanbevelingen en suggesties blijkt, hebben veel ministeries hierin een eigen rol. In algemene zin wordt hieraan niet of nauwelijks aandacht besteed. Van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt een initiërende, ondersteunende en coördinerende rol verwacht. In de beleidsplannen is aan de fiets en het fietsgebruik tot nu toe onvoldoende aandacht gegeven. Dit is een gemiste kans.

Om het fietsen en fietsbeleid in algemene zin te stimuleren, moet jaarlijks minstens één brede publiekscampagne worden opgezet. Als variant op de autocampagne «Rijden met je Hart» kan worden gedacht aan het alleszeggende motto «Fiets voor je hart».

¹ Stichting Interface For Cycling Expertise (I-CE).

2.2 Samenvatting en financiering

Zoals in de inleiding is aangegeven, heeft deze initiatiefnota «Fietsen in Nederland... een tandje erbij» niet de pretentie volledig te zijn. Beoogd is om een beeld te geven van concrete mogelijkheden om fietsbeleid in Nederland actief te stimuleren en uit te dragen.

Veel aanbevelingen zijn op korte termijn uitvoerbaar, andere suggesties zullen op langere termijn gerealiseerd moeten worden. Om het fietsen naar het werk aantrekkelijker te maken, zal de bedrijfsfietsenregeling moeten worden aangepast. De hoogte van het aanschafbedrag is niet afgestemd op de huidige marktprijzen. Verder zullen fietsreparaties en het stallen van fietsen onder het lage BTW-tarief moeten worden gebracht. Ook wordt bepleit om voor fietsen van en naar het werk structureel een vergoeding van negentien eurocent per kilometer beschikbaar te stellen. Het mag niet uitmaken of iemand op de fiets of met de auto naar het werk gaat.

Eveneens worden concrete suggesties gedaan om het fietsen naar school te stimuleren. Het fietsgebruik onder «nieuwe Nederlanders» is relatief laag. Vooral in de steden valt dit op. Daarom wordt voorgesteld om fietslessen op te nemen in inburgeringscursussen.

Waar mogelijk is bij de verschillende aanbevelingen aangegeven welke ministeries betrokken kunnen worden bij de daadwerkelijke uitvoering en invulling. De eerste verantwoordelijkheid ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van dit ministerie mag een coördinerende rol worden verwacht. Andere ministeries die een eigen rol op dit beleidsterrein kunnen en moeten opeisen zijn de ministeries van Financiën, Binnenlandse Zaken (BiZa), Justitie, Sociale Zaken, LNV, VROM, OCenW, Ontwikkelingssamenwerking en VWS. De afzonderlijke ministeries hebben veelal eigen beleidsambities en middelen van waaruit fietsbeleid kan worden gestimuleerd. Denk bijvoorbeeld aan «Schoon en Zuinig» van het ministerie van VROM of de sportmiddelen van VWS. Daarnaast hebben provincies, gemeenten en het bedrijfsleven een eigen verantwoordelijkheid.

Om alle wensen uit te kunnen voeren, is veel geld nodig. Toch zijn er ook aanbevelingen die met relatief weinig financiële verplichtingen gerealiseerd kunnen worden. De nota «Mobiliteitsaanpak» van Verkeer en Waterstaat stelt 30 miljoen euro beschikbaar voor aanvullend fietsbeleid. Dit bedrag kan (deels) worden ingezet om aanbevelingen te realiseren. Daarnaast heeft de CDA-fractie aanvullend tien miljoen euro gereserveerd uit de middelen, gekoppeld aan de motie Van Geel (Algemene Politieke Beschouwingen, september 2008). Andere aanknopingspunten voor financiering vormen de zogenaamde Mobiliteitsprojecten (totaal 106 miljoen euro), gekoppeld aan «Anders betalen voor mobiliteit» en vanzelfsprekend de eerder vastgestelde nota «Mobiliteit».

Dankzij co-financiering door provincies, gemeenten en/of het bedrijfsleven kan een veelvoud van deze bedragen op korte termijn beschikbaar komen voor het fietsbeleid.

In een aantal gevallen zal nader onderzoek duidelijk moeten maken of er financiële consequenties aan de voorstellen zijn verbonden. Zo lijkt een lager BTW-tarief voor het stallen van fietsen in eerste oogopslag geld te kosten. Het is echter ook duidelijk dat door deze tariefverlaging meer mensen hun fiets zullen stallen, waardoor het voorstel per saldo geen of nauwelijks aanvullende middelen vergt. Ook blijkt uit onderzoek dat dankzij de OV-fiets het treingebruik fors toeneemt. Tegenover kosten en uitgaven staan vaak structurele besparingen en inkomsten. Maar nog

belangrijker is dat een actief fietsbeleid vooral leidt tot een schonere en vooral gezondere samenleving.

Eén van de meest recente vernieuwingen is de introductie van de elektrische fiets.

De E-bike is een fiets waarbij de kracht die de fietser op de pedalen zet dankzij een elektrisch systeem wordt aangevuld, waardoor de fietser bij wijze van spreken altijd een duwtje in de rug krijgt. Hierdoor wordt het mogelijk om een grotere afstand te overbruggen zonder daarvoor extra inspanning te leveren. De geruisloze motor van een elektrische fiets kan een maximumsnelheid halen van 25 kilometer per uur. De actieradius bedraagt 80 tot 120 kilometer; het opladen van de ingebouwde accu kan in enkele uren voor circa 4 eurocent.



De elektrische fiets groeit sinds zijn verschijnen op de Nederlandse markt in 1998 enorm in populariteit. Steeds meer mensen ontdekken de voordelen van deze milieuvriendelijke fiets met trapondersteuning. In 2006 werden zo'n 45 000 stuks verkocht. In 2007 zijn er 89 000 stuks verkocht (GFK, 2008). De prognose die BOVAG en GFK doen voor 2008 is ruim 120 000 stuks. Uit dit onderzoek blijkt dat het grootste deel van de huidige bezitters ouder is dan vijftig jaar. Om de elektrische fiets ook voor andere doelgroepen (woon-werkverkeer) interessant te maken is stimulering noodzakelijk.

TNO heeft recent (juni 2008) het resultaat van een onderzoek naar de maatschappelijke effecten van de elektrische fiets gepubliceerd.

Indien het gebruik van de elektrische fiets fiscaal wordt gestimuleerd kan dit de volgende gunstige effecten hebben op milieu, gezondheid en mobiliteit:

¹ Elektrische Fiets-Feiten TNO en BOVAG-RAI 2008.

- de gemiddelde fietsafstand voor woon-werkverkeer stijgt met de helft
- Nederlanders stappen tot 9% vaker op de fiets
- het autogebruik neemt vooral bij korte afstanden af
- de bereikbaarheid en uitstraling van binnensteden verbetert
- er is sprake van een krachtige stimulans voor de volksgezondheid omdat meer mensen voldoen aan de beweegnorm. Bovendien wordt potentieel 20% van de jaarlijkse gewichtstoename van 0,5 kilogram voorkomen
- er is een forse beperking aan schade voor het milieu tot 280 kiloton minder CO₂-uitstoot per jaar