

Ruim baan voor de fiets



Ruim baan voor de fiets

Nederland telt meer fietsen dan inwoners. Alleen ook het daadwerkelijk gebruiken van die fiets, dat kan nog wel vaker. Zo pakken we voor het woon-werkverkeer onder de 7,5 kilometer ieder jaar nog altijd 300 miljoen keer de auto. Met verkeersopstoppingen in de stad, parkeerproblemen en stress in de auto als gevolg. Iets waar we op de fiets geen last van hebben. Door de fiets een belangrijke plek in de wereld van onze mobiliteit te geven verhogen we het fietsgebruik en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Fietsen kent vele kanten. Natuurlijk zijn goede fietspaden een belangrijke voorwaarde om meer mensen op de fiets te krijgen. De fietspaden voorzien namelijk in de verbinding van A naar B, van woning naar werk, van school naar sportterrein etc. Met welk motief ook gefietst wordt: de verbinding staat centraal. Een goede fietsverbinding moet aan drie voorwaarden voldoen:

- De verbinding is passend in de omgeving
- De verbinding is comfortabel, vlot en veilig
- De verbinding laat fietsers hun bestemming zonder omweg bereiken

Maar er is meer dan infrastructuur. Voor daadwerkelijk meer fietsgebruik is een veelzijdig pakket van aspecten noodzakelijk. De volgende vier hoofdaspecten moeten goed geregeld zijn:

1. Beleid en (netwerk)visie
2. Infrastructuur en stallingen
3. Doelgroepenbenadering
4. Fiets in de ketenmobiliteit



1. BELEID EN (NETWERK)VISIE

De open deur 'meer mensen op de fiets' is snel uw visie/beleid. Beleid en visie vragen echter om een integrale totaalaanpak van de fiets. Dus niet alleen meer en betere fietspaden, maar het denken in verbindingen en het faciliteren op verschillende aspecten. Heeft u bijvoorbeeld wel eens nagedacht over:

- Meer werknemers van een bedrijventerrein op de fiets terwijl de fietsers zich op de rijbaan tussen de vrachtwagens moeten manoeuvreren?
- Voldoende autoparkeerplaatsen bij bedrijven eisen en een fatsoenlijke fietsenstalling niet eens benoemen?
- Een belangrijke schoolroute over een drukke parallelweg met geparkeerde auto's en drempels?

Voorbeelden van onderwerpen die in uw beleid/visie aan bod moeten komen, zijn:

- Het selecteren van belangrijke verbindingen en het toetsen van de fysieke aanwezigheid ervan in de vorm van een netwerkanalyse
- Het benoemen van kwaliteitseisen voor aanleg en beheer van fietsinfrastructuur
- Het opstellen van een stallingenplan: waar en hoeveel, bewaakt of onbewaakt?
- Het belichten van de specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld ouderen meer laten bewegen of focus op veilige schoolroutes
- Het kiezen voor niet-infra gerichte maatregelen, zoals stimulering, promotie, campagnes en gedragsbeïnvloeding

Het resultaat: de totaalaanpak levert meer resultaat op dan de som der delen!

2. INFRASTRUCTUUR EN STALLINGEN

Goede fietspaden zijn zoals gezegd een belangrijke voorwaarde voor stimulering van fietsverkeer. Wegbeheerders richten zich vaak nog primair op de taak: het zorgen voor goede infrastructuur. In hoedemoot op plannen voor nieuwe fietspaden.

Hoe hoog staan vrijliggende fietspaden bij u op de (politieke) agenda?

Maar infrastructuur beperkt zich niet tot fietspaden.

- *Behoren fietsenstallingen tot de primaire taak en verantwoordelijkheid van u als wegbeheerder?*
- *Is lekker recreatief fietsen een taak van de VVV of een zorgplicht van u?*
- *Heeft u het met de NS, maar ook met de winkeliersvereniging wel eens over fietsparkeren?*

De verplaatsing gaat van A naar B en in de afweging voor de keuze van de fiets speelt niet alleen het fietspad, maar ook de plek en kwaliteit van de stalling een belangrijke, vaak onderschatte rol. Bij fietsinfrastructuur staat voor ons het totaalconcept centraal: fietspaden en fietsparkeren. Fietspaden zijn veilig, comfortabel en zijn onderdeel van verbindingen. Het fietsparkeren is afgestemd op de voorziening (bestemming); bij openbare voorzieningen krijgt dit een belangrijke plek in het totale fietsbeleid. Bij particuliere bestemmingen (bedrijven, scholen, maar ook sport- en recreatievoorzieningen) mag een meedenkende en adviserende rol van u en ons worden verwacht.

3. DOELGROEPBENADERING

Met een visie, beleid en goede infrastructuur zijn belangrijke ingrediënten aanwezig om te komen tot meer fietsers. Maar de daadwerkelijke keuze voor de fiets moet wel gemaakt worden door de mensen zelf! Onze visie: doelgroepbenadering is nodig en loont! Er zit nogal verschil in efficiënte en effectieve maatregelen voor meer mensen op de fiets. Voorbeelden van mogelijke verschillen zijn:

- Woon-werkverkeer: even kunnen douchen bij aankomst op het werk. Is er een aantrekkelijke werknemersregeling voor aanschaf van een e-bike?
- Recreatieve fietser: duidelijke bewegwijzering en even uitrusten op een aantrekkelijke plek
- Winkelend publiek: prettig als de fiets (heel) terug is te vinden in een bewaakte stalling dichtbij de winkels
- Senioren: met een elektrische fiets is de rit naar mijn kaartmiddag goed te doen! En met die fiets in een bewaakte stalling ga ik met een prettig gevoel met de trein naar mijn kleinkinderen
- Scholieren en studenten: erg prettig om een fietsreparatiepunt op school te hebben!

De kracht in een gerichte, efficiënte doelgroepbenadering zit hem in de gedragsbeïnvloeding. Met het concept *Grip op gedrag* is effectieve gedragsbeïnvloeding mogelijk. Samen met goede infrastructuur is het mogelijk om de fietsvoordelen per doelgroep goed inzichtelijk te maken. De daaruit voortkomende maatregelen zijn daarmee meer dan een optelsom van infrastructuur en levert dan ook echt meer fietsers op!

4. FIETS IN DE KETENMOBILITEIT

Het fietsbeleid en de fietsmaatregelen zijn vaak gericht op de korte afstanden van op zichzelf staande verplaatsingen. Ook de fiets als voor-/natransport van het openbaar vervoer is van belang. De fiets als onderdeel van deze ketenmobiliteit kent dan ook nog veel kansen, tenminste: als de pluspunten van fiets en openbaar vervoer aan elkaar gekoppeld worden en zo versterkend werken.

In onze ogen zorgt de fiets voor flexibiliteit en het openbaar vervoer voor de snelheid. Een gestrekte lijnvoering en doorstromingsmaatregelen dragen bij aan de snelheid van het openbaar vervoer. Voor de fiets betekent dit dat voorwaarden moeten worden geschapen in de vorm van:

- Directe infrastructuur in de (vaak dunner bevolkte) gebieden waar het openbaar vervoer een mindere bereikbaarheid kent
- Goede en veilige bereikbaarheid van ontsluitende haltes
- Goed uitgeruste haltes met kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen (droog en veilig)
- Bewust kiezen voor een minimaal (stallings)voorzieningenniveau op minder gebruikte haltes.

Openbaar vervoerbedrijven en wegbeheerders laten nog veel kansen liggen; de uitdaging om de sterke punten van fiets en openbaar vervoer met elkaar te combineren wordt daarmee nog te weinig aangegaan.

Durft u het aan met Oranjewoud?

STAAT U OPEN VOOR EEN PARTNERSHIP MET ORANJEWOUD?

Dan willen we graag over uw ambities verder praten in een kosteloos kennismakingsgesprek. Neem daarvoor gerust contact op met Anton van Osta (anton.vanosta@oranjewoud.nl). Hij zal u graag een nadere blik laten werpen in de Fietswereld van Oranjewoud!