

Vergaderjaar 2014–2015

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 465

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2015

Nederland is een fietsland. We fietsen veel en vaak, naar school, naar werk en voor plezier. Een kwart van alle verplaatsingen en bijna een tiende van de afgelegde kilometers gaat per fiets. Vooral op de korte afstanden is fietsen een veelgebruikte wijze van verplaatsen. Het aantal verplaatsingen per fiets groeit nog steeds, in sommige steden zoals Amsterdam zelfs met 40% in de laatste 20 jaar. Fietsen is duurzaam, gezond en levert door het kleine ruimtebeslag een belangrijke bijdrage aan het bereikbaar houden van binnensteden, reden dat ik het belangrijk vind om fietsen en fietspaden hoog op de politieke agenda te houden.

Met de gewenste populariteit van de fiets komen ook knelpunten aan het licht. Het wordt drukker op fietspaden en het aantal ongevallen neemt toe. Dit voorjaar heb ik toegezegd een integraal, met betrokken partijen afgestemd voorstel voor de mogelijkheid tot verder onderzoek over drukte op het fietspad aan uw Kamer te sturen. Het gaat namelijk niet alleen om de fietser, maar om alle gebruikers van het fietspad. Verder heb ik met alle partijen onderzocht wat de grootste knelpunten zijn met betrekking tot de aanpak van drukke en smalle fietspaden en hoe deze kunnen worden aangepakt door de verschillende wegbeheerders. Na overleg met verschillende stakeholders (gemeenten, provincies, vervoersregio's, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VVN, SWOV, Nationale Toerfietsunie (NTFU), Politie, Fietzersbond, CROW-Fietsberaad) is in een slotbijeenkomst gezamenlijk geconstateerd wat de problemen rondom fietspaden zijn, wat de vervolgstappen zijn en welke rol ik daar in kan hebben.

Benoemde knelpunten door decentrale overheden en andere betrokkenen.

Het eerste knelpunt is dat het probleem diffuus blijkt. De problemen verschillen sterk per regio en dus per wegbeheerder. Waar in Amsterdam de drukte op het fietspad en gebruik door verschillende tweewielers (zoals snorfietsen) aandacht behoeft, spelen in de provincie Zeeland de snelheidsverschillen tussen racefietsers en andere gebruikers van het

fietspad. Op andere plekken (ook buiten de steden) is de fundamenteel andere manier waarop bijvoorbeeld oudere fietsers en jongere fietsers gebruik maken van een fietspad reden tot aandacht. Veel partijen noemen vooral de snelheidsverschillen en verschillende soorten voertuigen op het fietspad als knelpunt. Hierdoor ontstaat irritatie en mogelijk ook ongelukken. Wel geven ze aan de omvang van het probleem niet altijd te kunnen kwantificeren. Ze baseren zich voornamelijk op klachten van weggebruikers.

Een tweede knelpunt is dat tweewielers niet altijd opgenomen zijn in de lokale/regionale verkeersmodellen, zoals de auto en het OV. Hierdoor maken zij vaak geen onderdeel uit van een integraal afwegingskader. Het soms ontbreken van deze ontwerpmethodiek voor stedelijke netwerk in relatie tot inrichting van de (vaak beperkte) openbare ruimte in middelgrote en grote steden maakt het voor overheden lastig om het effect van beleidskeuzes te overzien. Dat maakt het voor overheden moeilijk de tweewielers «serieus te nemen».

Tenslotte worstelen de stakeholders met de vraag hoe je ervoor zorgt dat het gedrag van de fietser verbetert. Dit draagt er toe bij dat sommige decentrale overheden de drukte op de fietspaden zien als een gedragsprobleem, op te lossen met handhaving.

Vervolgstappen en rol van het rijk

Met de stakeholders zijn in de slotbijeenkomst vervolgstappen benoemd. Daarbij is geconstateerd dat drie rollen voor het rijk zijn weggelegd: faciliteren, stimuleren en experimenteren.

Faciliteren

De wegbeheerders geven unaniem aan dat de verantwoordelijkheid ligt en moet blijven liggen bij lokale wegbeheerders. Het is ongewenst dat de rijksoverheid bevoegdheden van lokale wegbeheerders overneemt. Gemeenten stellen het op prijs als extra instrumenten beschikbaar komen om beleidskeuzes te onderbouwen, zoals betere data en modellen over waar fietsers op welk moment rijden.

Om hier invulling aan te geven hebben RAI Vereniging en BOVAG aangegeven graag met gemeenten in gesprek te gaan over mogelijke integrale oplossingen voor het verkeer in de stad van de toekomst en hebben mij gevraagd deze partijen bij elkaar te brengen. Daarnaast ga ik samen met ANWB na of en hoe we de door hen ontwikkelde methodiek van Robuuste Netwerken in bijvoorbeeld twee pilotsteden kunnen testen. Ook andere partijen kunnen vanzelfsprekend methodieken aanleveren, gericht op de integrale beleidskeuzes van een gebied. Het gaat hierbij om het zoeken naar een nieuwe balans tussen verschillende vervoersstromen. Zo heeft CROW-Fietsberaad – in het kader van variatie in snelheden – aangegeven samen met de wegbeheerders te bekijken of een maximum snelheid op het fietspad als gedragscode één van de oplossingen zou kunnen zijn.

Daarnaast wordt vanuit het programma Beter Benutten (Kamerstuk 32 500 A, nr. 81) bijgedragen aan de ontwikkeling van apps waarmee daadwerkelijk fietsgebruik in beeld gebracht kan worden. Die informatie kan dan ook gebruikt worden om inzichtelijk te maken waar in de stad wordt gefietst en waar de echte knelpunten bestaan.

Stimuleren

Alle stakeholders geven aan dat het toenemend fietsgebruik een gewenste maatschappelijke ontwikkeling is en dat de oplossingen ook vooral gezocht moeten worden in andere manieren van denken over het weggebruik. Voorbeelden zijn om niet alle scholen op dezelfde tijd te laten beginnen en om verschillende routes voor te stellen voor wielrenners en de recreërende senior op de elektrische fiets. In het programma Beter Benutten (Kamerstuk 32 500 A, nr. 81) worden bijvoorbeeld al slimme routes in Groningen voorgesteld waarbij studenten advies krijgen een andere route te nemen dan de automobilisten.

Ik zal een vervolgssessie met alle betrokkenen organiseren om te bezien welke vervolgstappen verder mogelijk zijn om het gedrag van de fietser en andere tweewielers op het fietspad te beïnvloeden. Daarbij zal tevens aandacht zijn voor manieren om fietsers op hun eigen verantwoordelijkheid en gedrag te wijzen.

Experimenteren en onderzoeken

Zoals hierboven geschetst is er niet één duidelijk generiek en landelijk probleem. Wegbeheerders geven aan unieke problemen te hebben waarbij maatwerk, dat verder gaat dan infrastructurele oplossingen, nodig is. Snelheid, gewicht en de omvang van het voertuig zullen in samenhang moeten worden bekeken. De stakeholders willen graag experimenteren met lokale en innovatieve oplossingen. Onze rol hierbij is om – indien mogelijk – ruimte te bieden, waarbij elke keer een afweging moet worden gemaakt tussen landelijke duidelijkheid voor weggebruikers en lokaal maatwerk.

Stakeholders zijn, naast de al genoemde initiatieven, voornemens de volgende experimenten op te starten:

- Wielrenner naar de rijbaan: In de provincie Gelderland gaan NTFU en de provincie na hoe deze pilot ingericht kan worden.
- Inzicht verkrijgen in fietsstromen door de routeplanner van de Fietsersbond uit te breiden met een app die fietsstromen vastlegt. Deze stromen worden vervolgens gekoppeld aan het verkeersmodel die weer zal leiden tot nieuwe afwegingen.
- Sturen van fietsstromen door bepaalde recreatieve routes uit te zetten voor specifieke groepen verkeersdeelnemers. De provincie Zeeland zet hier de eerste stappen in.
- Vanuit de gemeente Den Haag komt de vraag om meer duidelijkheid over de inrichting van fietsstraten. Ik zal CROW vragen om samen met alle partijen te onderzoeken hoe een fietsstaat eruit moet zien en zo veilig mogelijk ingericht kan worden.
- Tenslotte heeft uw Kamer mij in de motie Hoogland van 17 maart jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 457) opgeroepen om met Amsterdam in overleg te gaan over een zorgvuldige verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. In de overleggen die ik de afgelopen tijd regelmatig met Amsterdam heb gevoerd heeft de gemeente aangegeven na te willen denken over een experiment. Ik zal de komende maanden hierover blijven overleggen met Amsterdam en zal u, zoals toegezegd, uiterlijk 1 oktober informeren over de uitvoering van de motie.

Naast deze initiatieven ben ik verheugd over het initiatief Tour de Force (Agenda Fiets 2015–2020) dat onlangs gepresenteerd is. Overheden, bedrijven en organisaties maken hier deel van uit maken en ook ik ben hier graag bij betrokken.

Verkeersveiligheid heeft mijn continue aandacht. Ik blijf openstaan voor nieuwe ideeën en innovaties die Nederland ook op dit vlak verder kan helpen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus