



**Fietsersbond**  
Den Helder

Den Helder, 22-september-2017

Onderwerp: Concrete punten voor het partijprogramma. Bijlage 1

Aan de schrijver(s) van het partijprogramma 2018-2022 / Beste meneer / mevrouw,

### **MEER FIETS, MEER RUIMTE**

De aandacht voor de fiets zit nog steeds in de lift en is niet meer weg te denken uit het moderne mobiliteitsbeleid. Gemeenten zijn onmisbaar bij het benutten van de mogelijkheden die we nu nog laten liggen. In deze brief zult u lezen dat de gezamenlijke overheden samen met een brede coalitie nog flinke groeimogelijkheden voor het fietsgebruik zien. Dat betekent wel werk aan de winkel, zeker voor de gemeenten. Reden om in het kader van de gemeenteraadsperiode 2018-2022 u dit bericht te sturen.

Het fietsgebruik in Nederland is hoog. We doen ruim een kwart van al onze ritten met de fiets. Op een doordeweekse dag stappen er gemiddeld ruim 5 miljoen Nederlanders op de fiets en maken 14 miljoen fietsritten. Onder andere tussen 8.00 en 9.00 uur rijden er meer fietsen dan auto's. En het fietsgebruik stijgt nog steeds. Met zijn allen fietsten we in 2015 15 miljard kilometer. Dat is bijna net zo veel als de treinreizigers bij elkaar maakten. In bijna alle 100.000 plus gemeenten worden de meeste ritten met de fiets gedaan.

Redenen voor het aanhoudend hoge fietsgebruik zijn de verbeteringen van de fietsvoorzieningen, maar ook het feit dat de fiets goed aansluit bij grotere maatschappelijke ontwikkelingen als individualisering, verduurzaming en flexibelere mobiliteit. Daarbij worden de economische voordelen van fietsen, zoals een betere gezondheid, een grotere bereikbaarheid en minder milieuvuiling voor overheden en bedrijfsleven al maar relevanter. De steeds vaker toegepaste maatschappelijke kosten-batenanalyses geven aan dat investeren in excellente fietsinfrastructuur meestal zeer rendabel is.

De Fietsersbond stond vijf jaar geleden nog min of meer alleen in de mening dat de fiets een nog grotere rol kan spelen. Afgelopen december is de **Nationale Fietsagenda 2020** verschenen (zie [Tour de force 2020](#)). Deze is samengesteld op initiatief van de gezamenlijke overheden (VNG, IPO, Rijk, Vervoerregio's en UvW) en in samenspraak met een zeer brede coalitie van organisaties, marktpartijen, instituten en samenwerkingsverbanden (o.a. ANWB, Fietsersbond, NS, VVN, RAI, BOVAG, CROW, Centrum Aanpak Voertuigcriminaliteit). Daarin staan acht maatregelen die ertoe moeten leiden dat het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent groeit.

Een dergelijke groei lukt niet met de huidige voorzieningen. Zonder vooruitziende blik zal de groei van het fietsgebruik stranden op de grenzen die hier en daar al zijn bereikt. Daarom moet voor de actieve mobiliteit van fietsers en voetgangers letterlijk meer ruimte gemaakt worden, want dat betekent een keuze voor kwaliteit en leefbaarheid in onze gemeente. Voorwaarde voor die groei is dat de verkeersveiligheid van met name jeugdige en oudere fietsers wordt verbeterd door het aanpakken van lokale knelpunten.

Met name vanwege die acht vastgestelde maatregelen vraagt Fietsersbond Den Helder u een stevige fietsparagraaf in uw programma 2018-2022 op te nemen. Wij hebben voor de komende vier jaar de volgende vier hoofdstukken met achtendertig concrete punten opgesteld.

We hopen dat deze hoofdstukken u voldoende handvatten bieden om een goede fietsparagraaf in uw gemeenteraadsprogramma 2018-2022 op te nemen. Uiteraard zijn wij bereid vragen te beantwoorden en nadere informatie te verstrekken.

Met vriendelijke groet,

Stefan Oudijk  
Voorzitter Fietsersbond Den Helder  
[fietsersbonddenhelder@hotmail.com](mailto:fietsersbonddenhelder@hotmail.com)

Bijlage 1: Vier hoofdstukken met achtendertig concrete punten.

## Hoofdstuk: Algemeen

- 1) De gemeente betreft de fiets niet alleen bij het verkeersbeleid maar ook bij het klimaatbeleid, actieplannen voor betere luchtkwaliteit en maatregelen tegen bewegingsarmoede en overgewicht. Bij ruimtelijke plannen wordt uitgegaan van de fiets en de potentie daarvan als ruimtelijke drager. **De aanstaande Omgevingswet biedt een uitgelezen mogelijkheid om al deze aspecten in een integrale omgevingsvisie op te nemen.**
- 2) De gemeente zet in op groei van het fietsgebruik en neemt belemmeringen daarvoor weg.
- 3) De gemeente regelt een eigen budget voor fietsbeleid binnen de begroting, formuleert concrete doelen en monitort deze.

## Hoofdstuk: Een excellente fietsinfrastructuur

- 4) De gemeente zorgt voor een robuust, snel, veilig, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden, fietsstraten en andere autoluwe straten; ze houdt daarbij rekening met groeiende aantallen fietsers, de minder vaardige fietsers en de toename van e-fietsen en bijzondere fietsen als driewielers en transportfietsen. Bij aanleg wordt minimaal uitgegaan van de landelijke CROW-richtlijnen.
- 5) De gemeente gebruikt voor de fietspaden het hoogste onderhoudsniveau en geeft bij gladheidbestrijding prioriteit aan de (hoofd)fietsroutes.
- 6) De gemeente investeert in regionale snelfietsroutes voor met name het woon-werk en woon-schoolverkeer.
- 7) De gemeente gaat bij nieuwbouw of herstructurering van wijken uit van “omgekeerd ontwerpen”: fietsers en voetgangers zijn leidend en de auto-ontsluiting wordt als laatste ontworpen.<sup>1</sup>
- 8) Het ontstaan van barrières voor het fietsverkeer door aanleg van nieuwe infrastructuur voor autoverkeer en ov wordt door de gemeente tegengegaan of optimaal gecompenseerd.
- 9) De gemeente draagt er zorg voor dat fietsers vanuit het centrum binnen tien minuten in de recreatieve ruimte kunnen zijn om een ommetje te maken.

---

<sup>1</sup> Aangevoerd is dat in een wijk met een fiets- en kindvriendelijke inrichting er substantieel meer wordt gefietst en minder wordt autogereden. Uit andere onderzoeken blijkt dat meer bewegen bij het dagelijks verplaatsingspatroon netto gezondheidswinst oplevert (ingecaluleerd het gezondheidsverlies door ongevallen en blootstelling aan vuile lucht).

## Hoofdstuk: Veilig fietsen en fietsgebruik

- 10) De gemeente zorgt ervoor dat de fietsinfrastructuur veilig is en als veilig wordt ervaren door de minder vaardige fietsers (zoals kinderen en ouderen) en stelt een lokaal knelpuntenplan op voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers.
- 11) De gemeente stelt binnen de gehele bebouwde kom een maximale snelheid van 30 km per uur, met uitzondering van de allerdrukste verkeersaders.
- 12) De gemeente realiseert in de 30 km-gebieden een zelfstandig netwerk van autoluwe fietsroutes met extra aandacht voor veilige fietsoversteken van de 50 km-wegen.
- 13) Op de 50 km-wegen naar en in de bedrijventerreinen krijgt het fietsverkeer een fietsstrook of fietspad. Hoewel al 20 jaar door het CROW voorgeschreven wordt dat door de toename van het aantal fietsende werknemers steeds belangrijker.
- 14) Overbodige paaltjes worden verwijderd en de locaties met noodzakelijke paaltjes worden ingericht volgens de nieuwste CROW-richtlijnen.
- 15) Fietspaden zonder verlichting worden voorzien van kantbelijning als het aanbrengen van verlichting niet mogelijk of nodig is.
- 16) De gemeente zorgt voor een veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes naar de scholen.
- 17) De gemeente geeft fietsers binnen de bebouwde kom voorrang op rotondes (dat is de CROW-richtlijn).
- 18) Verkeersregelininstallaties worden fietsvriendelijker afgesteld zodat fietsers makkelijker door kunnen fietsen en bij regen extra groen krijgen.
- 19) De gemeente zorgt ervoor dat behalve de bromfietsen ook de snorscooters binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan.
- 20) De gemeente verbetert de inrichting van een aantal wegen zodat deze geschikt zijn voor Hogesnelheidsfietsen ( speed pedelecs. ) <sup>2</sup>
- 21) De gemeente hanteert strenge eisen op het gebied van uitstoot en geluidsoverlast van het gemotoriseerd verkeer. Gemeenten met steden waarin de overlast groot is kunnen een milieuzone instellen.
- 22) Het landbouwverkeer wordt gescheiden van het fietsverkeer en de maximumsnelheid van het landbouwverkeer wordt binnen de bebouwde kom niet verhoogd.
- 23) De gemeente geeft geen toestemming aan LZV's (lange zware vrachtwagens) om binnen de bebouwde kom te rijden. Voor bevoorrading van binnensteden met grote vrachtwagens bedenkt de gemeente alternatieven.
- 24) De gemeente gaat dodehoekongelukken tegen door het ontvlechten/scheiden van verkeer en het aanpakken van gevaarlijke kruispunten (zoals apart groen voor fietsers en een opstelstrook vóór de auto's).

---

<sup>2</sup> Een hogesnelheidsfiets ( speed pedelec ) is een elektrische fiets waarbij de ondersteuning pas stopt bij 45 km/u. Per 1-7- 2017 is de HSF ( speed-pedelec ) juridisch daarom een bromfiets, voorzien van geel kenteken met helmlicht voor de berijder, die niet meer op het fietspad is toegestaan.

- 25) De gemeente bevordert het fietsen naar het werk binnen de eigen organisatie, stimuleert alle andere werkgevers in de gemeente om hetzelfde te doen en wijst daarbij op de geschiktheid van de elektrische fiets en elektrische hogesnelheidsfietsen voor ritafstanden tot 15 kilometer.<sup>3</sup>
- 26) De gemeente stimuleert dat jongeren, ouderen en allochtonen blijven of gaan fietsen, bijvoorbeeld door het aanbieden van fietslessen en van vaardigheidscursussen voor ouderen (o.a. met een elektrische fiets), bijv. via de Fietschool van de Fietsersbond.
- 27) In het kader van de WMO verstrekt de gemeente (aangepaste) fietsen en ondersteunt de realisatie van het project 'Fietsen alle jaren' waarbij vereenzaamde en immobiele ouderen mee naar buiten worden genomen in een moderne riksja. (zie [www.fietsenallejaren.nl](http://www.fietsenallejaren.nl))
- 28) De gemeente stimuleert dat in elke wijk eenvoudige fietsreparaties gedaan worden en zorgt in re-integratie- en scholingstrajecten voor opleidingen tot fietshersteller.

## Hoofdstuk: Goed en veilig stallen

- 29) De gemeente zorgt voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen (die voldoen aan de normen van Fietsparkeur) in binnensteden en wijken, bij trein- en busstations, sportvoorzieningen en andere publiek aantrekkende voorzieningen. Tevens verwijdt de gemeente regelmatig de weesfietsen.
- 30) De gemeente zorgt bij stations, in de stadscentra en in andere gebieden met een grote concentratie van publiek aantrekkende voorzieningen voor voldoende bewaakte fietsparkeermogelijkheden en die gratis zijn voor minimaal de eerste 24 uur.
- 31) In bewaakte fietsenstallingen zijn oplaadpunten voor e-fietsen aanwezig.
- 32) Indien de fietsparkeercapaciteit op straat te klein is breidt de gemeente deze uit, zo nodig ten koste van de autoparkeercapaciteit op straat. Bij een fietsparkeertekort voor de langparkeerder wordt ruimte gemaakt in de bestaande parkeergarage(s).
- 33) De gemeente ziet toe op een goede uitvoering van de verplichte fietsenberging bij nieuwbouw van woningen.
- 34) Voor bedrijven en voorzieningen ontwikkelt de gemeente fietsparkeernormen die in bestemmingsplannen/omgevingsplannen en bouwplannen worden opgenomen, met als doel in het plangebied het fietsparkeren en stallen in ruime mate te faciliteren en daarmee het fietsen te stimuleren.
- 35) De gemeente maakt geen gebruik van algemene fietsparkeerverboden als die het fietsgebruik ontmoedigen en stelt sowieso geen verbod in als binnen een afstand van 100 meter er geen fietsparkeermogelijkheid is.
- 36) De gemeente onderzoekt waar parkeer & fiets locaties kansrijk zijn en zorgt voor realisering ervan.
- 37) Voor bezoekers én voor bewoners zonder eigen fiets(berging) investeert de gemeente in een toegankelijk systeem van leenfietsen.

---

<sup>3</sup> 61% Van de werknemers in Nederland woont op maximaal 15 kilometer van het werk.

38) De gemeente pakt fietsdiefstal planmatig en integraal aan, zo nodig in regioverband.