

# Nederland moet nek uitsteken voor de fiets

In New York, Parijs of Barcelona rukt de fiets op als alternatief voor de auto. Nederland is nog fietsland nummer 1, maar moet nu investeren, zegt **Arjen Jaarsma**.

**H**ugo van der Steenhoven en Wim Bot van de Fietzersbond hielden onlangs in *de Volkskrant* een vurig pleidooi om de fiets een grotere rol in het Nederlands klimaatbeleid te geven. Ik zou nog een paar stappen verder willen gaan: Nederland zou in zijn klimaatbeleid vol op de fiets moeten inzetten en internationale aanjager op het gebied van fietsinnovaties moeten worden.

Wat is er aan de hand? Van de CO<sub>2</sub>-emissies neemt de transportsector een substantieel aandeel voor zijn rekening en de meeste projecties laten zien dat dit aandeel de komende decennia alleen nog maar zal toenemen. Auto's zijn verantwoordelijk voor het grootste deel van deze CO<sub>2</sub>-uitstoot. Andere projecties laten zien dat de status van het individueel bezitten van een auto langzaam maar zeker gaat verminderen, vooral onder jongeren. Kijkend naar de mobiliteitsbehoeften van de bevolking, zet een groeiend aantal steden daarom steeds actiever in op openbaar vervoer en fietsen. Deze overheden voeren een mobiliteitsbeleid waarin veel geld beschikbaar is voor investeringen in het openbaar vervoer. Het fietsbeleid lift vaak mee op deze omgslag van autobeleid naar duur-

zaam mobiliteitsbeleid. Landen als Frankrijk, Spanje en China investeren op dit moment erg veel geld in hoge snelheidslijnen, metro's, trams en hoogwaardige bus-systemen. Steden als New York, Londen, Parijs, Barcelona en andere steden in Spanje en Frankrijk hadden tot tien jaar geleden nauwelijks fietspaden en al helemaal geen fietsbeleid. Deze steden hebben nu allemaal een gemeentelijk fietsbeleid, investeren in de aanleg van fietspaden, promotiecampagnes en niet zonder resultaat.

New York bijvoorbeeld heeft zijn fietsverplaatsingen in 2008 met ruim eenderde zien groeien ten opzichte van het jaar daarvoor. Een stad als Parijs heeft zijn fietsaandeel sterk zien groeien door het publieke leenfietsstelsel Vélib; vergelijkbare systemen draaien in een handvol Duitse steden, Spaanse steden (waaronder Barcelona) en ook bijvoorbeeld in Rio de Janeiro. Kopenhagen, eigenlijk de tweede fietshoofdstad - na Amsterdam - ter wereld, heeft sterke ambities. De inwoners maken daar in 36 procent van de woonwerkverplaatsingen gebruik van de fiets; dit moet omhoog naar 50 procent in 2015. Ter vergelijking: Amsterdam zit op 37 procent en heeft als 'ambitie' om dit percentage minimaal gelijk te houden.

Nederland is (nog) fietsland nummer 1. Wij hebben een sterke fietstraditie en hebben daarnaast een traditie van goede stedelijke planning, inpassing van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur in stedelijke uitbreidingsgebieden. Dit samengevoegd met het vlakke landschap heeft ervoor gezorgd dat in Nederland ruim een kwart van alle verplaatsingen per fiets



Fietsproject in Montreal, Canada.

Foto Reuters

gebeurt. Al deze verplaatsingen leveren 0 procent CO<sub>2</sub> emissies op, we zijn daarmee Europese aanvoerder op het gebied van emissieloze (persoonlijke) mobiliteit.

De ervaring die wij hebben met fietsbeleid is uniek. Nergens ter wereld zijn de *design manuals* voor fietsinfrastructuur zo hoogwaardig en gedetailleerd, nergens ter wereld zitten de mensen die het voor het zeggen hebben (politici, topambtenaren en topmensen uit het bedrijfsleven) zelf ook regelmatig op de fiets. Nergens ter wereld is er zoveel knowhow in technische innovaties op het gebied van fietsbeleid gaat.

Een voorbeeld van deze technische innovaties: het concept fiets-snelweg (zonder te stoppen doorrijden op een breed fietspad), de stoplichten waarop een teller de seconden weg tikt tot het licht op groen springt, de vele regionale fietsrouteplanners op internet, de multimediale reisplanner [www.tijdreizen.nl](http://www.tijdreizen.nl), de OV-fiets, het zijn allemaal innovaties van Nederlandse bodem. Maar: we worden ingehaald, we hebben last van de wet op de remmende voorsprong. Doordat we zo'n hoog fietsaandeel hebben, is fietsen zo gewoon dat we er eigenlijk te weinig aandacht aanbesteden. En dus

ook niet zien als potentiële kans om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer af te laten nemen.

Wat als elke gemeente een fietsbeleid zou voeren zoals Groningen en Zwolle dat doen? Deze steden voeren al jarenlang een consistent mobiliteitsbeleid waarin de aanleg van fietsvoorzieningen samengaat met een goed ruimtelijk beleid, effectief parkeerbeleid en goede communicatiecampagnes. Het fietsaandeel voor de korte verplaatsingen ligt hier tussen de 45 en 50 procent. Daarmee zitten ze een stuk hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 35 procent.

Maar wat te denken van gemeen-

ten als Heerlen, Lelystad en Rotterdam waar dit percentage onder de 25 procent zit. Als die gemeenten - en alle gemeenten in de middenmoot - als ambitie hebben om het fietsaandeel op de korte afstanden naar 40 procent te laten groeien, dan daalt de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland aanzienlijk. Als de wethouders van al die steden hun nek willen uitsteken voor meer fiets en minder CO<sub>2</sub>, als we dat gepaard laten gaan met - relatief goedkope - subsidieprogramma's voor fietsinnovaties, dan blijft Nederland fietsland nummer 1.

**Arjen Jaarsma** senior adviseur