



**Christen
Unie**

Ruim baan voor de fiets

1 miljard euro voor betere
fietsvoorzieningen in 2022-2025

Ruim baan voor de fiets

1 miljard euro voor betere fietsvoorzieningen in 2022-2025

"In 2030 wil de ChristenUnie een groei van het fietsgebruik met tenminste 25% bereiken ten opzichte van 2020. Het aandeel van de fiets in ritten tot 7,5 km moet groeien van 35% naar tenminste 45%."

Bron: Verkiezingsprogramma ChristenUnie

Waarom wil de ChristenUnie investeren in 'de fiets'?

Nederland Fietsland

Nederland is nummer één fietsland in de wereld. De gemiddelde Nederlander bezit zelfs meerdere fietsen; er zijn meer fietsen dan er mensen zijn. Nederland is vlak en veel voorzieningen zijn dichtbij. Deze omstandigheden zijn ideaal voor de fiets. De fiets is dan ook een belangrijke drager van onze mobiliteit. Bijna 1 op de 3 verplaatsingen is met de fiets. In steden als Zwolle, Leiden en Groningen is dit zelfs al gegroeid tot bijna 50%. Bij de ChristenUnie kijken we daar niet raar van op; fietsen is een gezonde, leuke en effectieve manier om je te vervoeren. Van rijden met zijwieltjes tot Anwb-stel met elektrische fiets, fietsen doe je je hele leven. Om die reden, kiest de ChristenUnie bewust om te investeren in de fiets. We investeren in het effectiever bereiken van je bestemming, zodat je de auto nét wat vaker laat staan. Ook investeren we in verkeersveiligheid, omdat er nog téveel mensen overlijden door een ongeluk terwijl ze fietsen. Want investeren in de fiets doet ertoe in onze opgave mobiliteit te verduurzamen. Daarom kiest de ChristenUnie voor de fiets, u ook?

Gezond en veilig

Fietsen is niet alleen praktisch en comfortabel, het is ook heel gezond. Het houdt mensen dagelijks in beweging en veroorzaakt geen luchtvervuiling. De fiets is ook het ideale vervoermiddel om de natuur te beleven. Door de goede fietsvoorzieningen in ons land is fietsen ook heel veilig. Deze veiligheid staat door de sterke groei van het aantal fietsers wel onder druk. Extra investeringen zijn daarom nodig.

Duurzaam en efficiënt

De fiets heeft geen verbrandingsmotor en is daardoor heel duurzaam. Een fiets is ook heel efficiënt als vervoermiddel. In feite is fietsen efficiënter dan elk ander manier om je voor te bewegen, inclusief lopen! Het kost zelfs tot 5 keer minder energie om een kilometer te fietsen dan te lopen.

Ruimtebesparing

Fietsen is ook ruimte-efficiënt. Op de parkeerplaats van één auto kun je met gemak 5 fietsen stallen en ook tijdens het rijden neemt de fiets veel minder ruimte in. Door binnensteden en nieuwe woonwijken autoluw te maken en de auto elders te parkeren krijgen historische binnensteden lucht en ontstaat veel ruimte voor extra groen, speelplekken en woningen. Een dergelijke ruimtelijke inrichting maakt de fiets ook nog eens aantrekkelijker.

Populariteit fiets groeit

Door de komst van de E-bike is het bereik van de fiets fors groter geworden. Inmiddels is 4 op de 10 nieuwe fietsen een E-bike en is dit zelfs 2/3 van de omzet van de fietsverkoop. Door de corona-uitbraak zijn de reisafstanden korter geworden. Dit is gunstig, juist voor fietsers in de regio. In de steden verovert de bakfiets het straatbeeld en wordt steeds vaker gebruikt in plaats van de auto.

Stimuleer de groei

De ChristenUnie wil deze ontwikkeling stimuleren. Wij willen meer duurzame mobiliteit. Voor elke reisafstand moet het duurzaamste alternatief ook het aantrekkelijkst zijn. Voor korte afstanden willen wij daarom een groter aandeel voor lopen en (elektrisch) fietsen en voor de langere afstanden een groter aandeel van het openbaar vervoer. Door te kiezen voor openbaar vervoer, fiets en voetganger als dragers van de mobiliteit, zorgen we voor een aantrekkelijke, bereikbare en leefbare steden en dorpen voor inwoners, werknemers en bezoekers.

Infrastructuur niet klaar voor groei

Bij steeds meer verplaatsingen op de fiets hoort een bij de ambities passend investeringsniveau. De infrastructuur is nog niet ingericht op de groei van het fietsgebruik van de afgelopen jaren, laat staan op de groei van fietsverkeer die de ChristenUnie voorziet. Fietspaden zijn vaak te smal en fietsstallingen te klein. Ook zijn er nog veel ontbrekende schakels in het fietsnetwerk waardoor fietsers moeten omrijden. Wij willen deze knelpunten oplossen en door gerichte maatregelen de fiets voor méér mensen een vanzelfsprekende keuze maken.

De ChristenUnie wil structureel 200 miljoen per jaar investeren in fietsbeleid en 100 miljoen per jaar in verkeersveiligheid, waarvan een belangrijk deel ook ten gunste komt van de fiets. Per saldo betekent dit dat wij de komende kabinetsperiode van 4 jaar ruim 1 miljard euro extra investeren in de fiets.

Wij zetten dit geld in voor:

1. Doorfietsroutes en bereikbaarheid OV-knooppunten

Met de E-bike is de fiets geschikt voor afstanden tot 15 kilometer. Daarmee is de fiets voor steeds meer forenzen een aantrekkelijk alternatief. Met een investering in een betere doorstroming voor fietsers op kruispunten en in brede stoplichtvrije fietssnelwegen willen we stimuleren dat vaker voor de fiets wordt gekozen voor reizen van huis naar werk en voor reizen van huis naar het station. Het Rijk stelt daarnaast inrichtingseisen vast voor deze fietssnelwegen, zodat deze overal een herkenbaar hoog kwaliteitsniveau hebben. Overal in Nederland komen zo aantrekkelijke doorfietsroutes. Bij stations investeren we samen met gemeenten in een soepele overstap door de fietsroutes optimaal te laten aansluiten op de fietsstallingen en de looproutes tussen de stalling en de perrons vanaf het station zo kort mogelijk te maken.

2. Opheffen barrières door bruggen, tunnels en viaducten

Hoewel het fietsnetwerk in Nederland fijnmazig is, zijn er voor fietsers nog veel barrières. Ze moeten omfietsen vanwege te weinig bruggen over kanalen en vaarten en door te weinig tunnels onder spoor- en snelwegen. In steden vormen wegen met meer dan twee autorijstroken een barrière. Nieuwe steden, zoals Houten en Almere, laten zien hoeveel kansen er zijn voor de fiets als dit soort barrières worden geslecht. Wij stimuleren provincies en gemeenten met investeringsbudget deze knelpunten op te heffen.

Bij aanleg van spoorwegen en snelwegen houdt het Rijk zich strikt aan de richtlijnen voor de maximale maaswijdte van de netwerken voor langzaam verkeer. Bij het opheffen van spoorwegovergangen komen voldoende tunneltjes en viaducten als alternatief zodat belangrijke recreatieve- en forenzenroutes voor wandelaars en fietsers in stand blijven. Onder andere voor het opheffen van spoorwegovergangen en

het realiseren van alternatieven heeft de ChristenUnie extra geld beschikbaar gesteld voor openbaar vervoer in haar verkiezingsprogramma.

3. Kiezen voor comfort en veiligheid: ruim baan voor de fiets in de fietsstraat en op het fietspad

Bij de inrichting van de openbare ruimte gaan gemeenten ontwerpen vanuit de voetganger en de fietser. We stimuleren dit door hierover afspraken te maken met gemeenten en goede voorbeelden te delen. Er moeten veel meer fietsstraten in woonwijken komen. In fietsstraten zijn fietsers de belangrijkste weggebruiker en zijn auto's te gast. Op hoofdfietsroutes is het inrichten van wegen als fietsstraat een goede oplossing die zorgt voor meer comfort voor fietsers en een verhoging van de verkeersveiligheid. Fietsstraten bieden vaak een alternatieve route voor drukke fietspaden langs hoofdwegen waar vaak sprake is van een slechtere luchtkwaliteit en gevaarlijke kruisingen. Wij willen daarom gemeenten stimuleren fietsstraten te realiseren. We stellen ook geld beschikbaar om langs 50% van de gebiedsontsluitingswegen die nog geen vrijliggende fietspaden hebben deze paden te realiseren.

4. We investeren in verkeersveiligheid, wat elk ongeluk is er één teveel

Met de groei van het fietsverkeer is ook extra aandacht nodig voor de verkeersveiligheid. Veel ernstige verkeersongelukken gebeuren op het fietspad door onnodige paaltjes, hobbels en kuilen en gevaarlijke trottoirbanden. Wij willen daarom voor 2030 alle fietspaden "vergevingsgezind" maken zodat een stuurfoutje niet direct tot een ongeluk leidt. Met gemeenten maken we afspraken om tegelijkertijd bestaande fietspaden waar nodig en mogelijk te verbreden. We stimuleren ook veilig verkeersgedrag. Zo maken we afspraken met gemeenten om fietsers vaker groen licht te geven, stimuleren we samen met gemeenten dat alle basisscholen mee doen aan het verkeerseexamen en maken we afspraken met de fietsbranche om bij de verkoop van een e-bike bijvoorbeeld een gratis fietshelm aan te bieden.

5. Voldoende fietsenstallingen bij OV-knopen

Het aantal treinreizigers groeit (pre-corona) en ook het aandeel reizigers dat met de fiets naar het station komt. Inmiddels is dit al zo'n 50%. Het kabinet heeft de afgelopen vier jaar daarom 150 miljoen euro geïnvesteerd in fietsenstallingen bij stations en de regio's hebben daar nog eens 225 miljoen euro bij gedaan. De ChristenUnie is hier blij mee. Maar de groei van het fietsverkeer naar stations gaat zo hard dat na deze investeringen nog steeds tekorten zullen zijn. De ChristenUnie wil daarom ook in de komende kabinetsperiode extra investeren in fietsenstallingen bij stations en grote busknooppunten zodat deze tekorten worden opgelost.

In alle stallingen moet voldoende ruimte komen voor fietsen die breder zijn dan een standaardfiets en voor fietsen met een kinderzitje. Ook gaat het Rijk meer bijdragen aan de dekking van de exploitatiekosten van de stallingen bij stations, zodat hierover langjarige afspraken kunnen worden gemaakt met de vervoerders en gemeenten en de huidige ad hoc afspraken tot het verleden behoren. Het succesvolle concept dat stallen de eerste 24 uur gratis is blijft bestaan.

6. 30 kilometer in de bebouwde kom en autoluwe binnensteden en dorpskernen

We verlagen de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 kilometer per uur. Uitzondering wordt gemaakt voor wegen die worden gebruikt voor hoogwaardig openbaar vervoer. Circa de helft van de 50 kilometer wegen zal hierdoor omgezet worden naar een 30 kilometer weg. Om de inrichting van deze wegen aan te passen aan de nieuwe maximumsnelheid stellen we budget beschikbaar voor gemeenten. Door de verlaging van de maximumsnelheid wordt het verkeer voor fietsers veiliger en wordt het voor automobilisten aantrekkelijker om te kiezen voor de fiets. Binnensteden worden steeds drukker. Historische kernen zijn niet ontworpen voor het vele autoverkeer. Ze zijn wel optimaal geschikt voor lopen, fietsen en OV. De meeste bezoekers wonen op fietsafstand

en juist binnensteden zijn goed aangesloten op het OV-netwerk. Het autoluw maken van binnensteden en dorpskernen zorgt voor een beter leef- en winkelklimaat, meer ruimte voor groen en een grotere verkeersveiligheid. Veel gemeenten willen hun binnenstad daarom autoluw maken en zo bezoekers stimuleren om niet met de auto te komen. Ook willen deze gemeenten zo meer ruimte geven voor de fiets. De ChristenUnie wil dit stimuleren door een subsidie beschikbaar te stellen voor bijvoorbeeld aanpassen van de weginrichting en aanpassingen in het parkeerbeleid. Zo kunnen de komende vier jaar veel binnensteden en dorpskernen autoluw worden.

7. Van parkeernorm naar mobiliteitsnorm

Om duurzame mobiliteit te stimuleren kiezen wij voor bouwprojecten waar het Rijk bij betrokken is voor een lage parkeernorm en we stimuleren gemeenten dat ook te doen bij overige bouwprojecten. Parkeernormen worden mobiliteitsnormen, zodat de ontwikkelaar ruimte heeft om de parkeerbehoefte ook met deelauto's, fietsen en OV-arrangementen in te vullen. Geld dat anders in dure parkeerplekken was gestopt komt door deze maatregelen beschikbaar voor investeringen in OV en fiets.

8. Afspraken met werkgevers

Met scholen, bedrijven, leasemaatschappijen, provincies en gemeenten maken we nieuwe afspraken over meer gebruiken van OV en fiets, over stimuleren van thuiswerken en over spits mijden, gebaseerd en voortbouwend op de ervaringen in de Coronacrisis.

9. Snorfiets op de rijbaan

Snorfietsen op het fietspad zijn gevaarlijk voor fietsers. Ze zijn te breed en te zwaar en rijden doorgaans harder dan de wettelijke limiet van 25 kilometer per uur. Het is in feite een brommer die zonder helm over fietspaden rijdt. De categorie snorfiets wordt daarom afgeschaft. Als overgangmaatregel kunnen gemeenten snorfietsen verbieden op fietspaden. Doordat op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur de nieuwe snelheidslimiet wordt is het op het overgrote deel van de wegen voor de snorfiets op de rijbaan ook veiliger dan op het fietspad.

10. OV-fiets op elk OV-knooppunt

De OV-fiets is een groot succes en groeit jaarlijks. Toch zijn er nog tientallen stations waar de OV-fiets niet beschikbaar is. Uiterlijk in 2022 moet op elk station voldoende OV-fietsen beschikbaar komen. Hiervoor stelt de ChristenUnie een eenmalige subsidie bijdrage voor. Daarnaast moet op elk groot OV-knooppunt een deelfietsstelsel beschikbaar zijn. We stellen als eis dat deze ook te huren zijn met een bankpas, zodat elke reiziger deze zonder aanmeldprocedures vooraf kan gebruiken.

11. Meer ommetjes

Een fijnmazig netwerk van (onverharde) wandel- en fietspaden dichtbij draagt bij aan een groene en gezonde directe leefomgeving die uitnodigt tot beweging. We ondersteunen provincies en gemeenten door kennis en goede voorbeelden te verspreiden.

**Christen
Unie**