



We kennen al het coalitieakkoord **2014-2018**, waarin 5 miljoen Euro gereserveerd werd om een extra impuls te geven aan het stimuleren van het fietsgebruik.

Daarna kwam het Fietsstimuleringsplan **2015-2018** en nu dus gevolgd door Programmering fiets **2016-2018**. Wij hechten een groot belang aan investeringen in fiets, voor de fietser, voor de overige verkeersgebruikers, en voor de stad. Als Fietsersbond zijn we het eens met de voorgestelde doelstellingen in de plannen. We zien echter dat de einddatum blijft staan en de startdatum maar blijft opschuiven.

In de tussentijd doet Nijmegen ook nog mee met de verkiezing Fietsstad 2016, komt de Giro langs en organiseren we ook nog Velocity 2017. U ziet, er is veel aandacht voor de fiets, op papier en in de public relations, maar wij willen toch iets meer: "Geen woorden, maar daden". Dat is toch niet teveel gevraagd na anderhalf jaar sinds de start van de coalitie.



Daarom een paar suggesties vanuit de Fietsersbond als Fietsverbeterpunten.

1 In programmering fiets 2016-2018 is een goede lijst opgenomen, maar nog veel te vaak staat daar nog : "haalbaarheid onderzoeken" terwijl er ook zou kunnen staan "Uitwerken voorstel en realisatie in 2016".

2 Veel fiets verbeterpunten betreffen zaken die nog niet lang geleden gerealiseerd zijn, het was dus niet “First time right “ en dat kost dus extra geld. Kwaliteitskosten zijn onnodige kosten. Je moet dan denken aan zaken als:

- Het weghalen van de vele onnodige fietspaaltjes,
- Het fietsvriendelijk maken van verkeersdrempels,
- Trappen zijn geen fietsvoorzieningen (zoals bij brug op- en afgangen over de Waal)
- Het verbreden en veiliger maken van fiets oversteken van de St Annastraat.

3 Wij als actieve leden van de Fietsersbond, zijn ervaringsdeskundige, voelen ons betrokken bij de verkeersontwikkelingen in Nijmegen qua veiligheid en kwaliteit en wij willen vanuit die deskundigheid een bijdrage leveren aan richtlijnen / ontwerpprincipes / kwaliteitscontrole van concrete fietsvoorzieningen.

Je moet dan denken aan zaken als:

- Inrichting van fietspaden, afhankelijk van locatie en gebruik. De discussie over de Van Oldenbarneveltstraat is genoegzaam bekend.
- Goed specificeren van een infrastructurele wijziging is belangrijk, maar nog belangrijker is een afname controle om te zien of iets ook gerealiseerd is volgens wat is voorgenomen. Een afnamecontrole is ook om kijken of er toch iets niet over het hoofd is gezien en om van te leren.
- Afstelling van verkeerslichten, zeker als de installatie voorzien is van “intelligentie “.

De kennis en kunde van inwoners en gebruikers is een bron die goed gebruikt kan worden om te kijken en te plannen voor de toekomst. Het maakt alles transparanter, maar bovenal voorkomt het veel voorkomende organisatiekwalen als:

- “tunnelvisie” ,
- “wij weten het beter dan”,
- “zo doen wij dat hier” en
- “klanten zijn maar lastig en snappen er toch niks van”.

Die inbreng van inwoners en gebruikers dient wel gerespecteerd te worden om vervolgens in de besluitvorming meegenomen te worden. Echter die inbreng verplicht niet, maar is wel deel van een totaal afweging.

Nog als algemeen punt

Het beleid van de gemeente is in de actuele collegeperiode niet aangepast aan de ontwikkelingen die reeds in de vorige termijn zichtbaar waren. Het mag wel wat pro-actiever. Er wordt gereageerd op de toename van het fietsverkeer die al zichtbaar was. Te weinig wordt het bestaande beleid aangepast aan de ontwikkelingen van de verschillende vormen en snelheden van fietsmobiliteit die nu plaats vinden. In een auto is het gezellig naast elkaar zitten een normaliteit. Voor de fietsers is het naast elkaar fietsen een gevaarlijk gegeven door de geringe breedte van vele fietspaden en/of stroken. Te vaak wordt nog voor een breedte gekozen die zich niet verhoudt met het actuele gebruik. Er is een duidelijke toename van het aantal ongelukken met fietsers waarvan de auto niet de oorzaak is en die te herleiden zijn tot de infrastructuur.

Het beleid ten aanzien van de snelfietsroutes is een beleid wat de gemeente siert, maar fietsinfrastructuur is meer dan alleen snelfietsroutes.

Soms is het niet mogelijk om alle mobiliteit van auto's, bussen, vrachtwagens, fietsers en voetgangers op dezelfde plek plaats te laten vinden. Een toename van het aantal fietsgebruikers zou tot minder ruimte voor een andere vorm van mobiliteit moeten leiden om het geheel veilig te laten verlopen. Dat is te vaak nog een consequentie die moeilijk te aanvaarden is voor bestuurders en verkeerskundigen, met als gevolg het risico van halfslachtige beslissingen bij de inrichting van een weg of een straat. In het zicht van de zelfstandige positie van de fiets in het mobiliteitsbeleid is het nog te vaak onbegrijpelijk dat gesteld wordt dat er geen ruimte zou zijn voor goede fietsvoorzieningen.

Kees Spoorenberg

Voorzitter Fietsersbond – afd Nijmegen