



Inbreng Fietzersbond bij de mobiliteitsvisie Nijmegen

Graag maken wij als Fietzersbond Nijmegen e.o. gebruik van de gelegenheid om jullie als gemeenteraad, te laten weten hoe de Mobiliteitsvisie bij ons over is gekomen en welke aandachtspunten wij jullie willen meegeven.

Goed traject

Wij waarderen het dat we in het voortraject betrokken zijn geweest en daar al zinvolle gesprekken hebben kunnen voeren over belangenafwegingen bij dit beleid. Ons viel daarbij op dat het startpunt van gesprek economie of doorstroming of facilitering van bereikbaarheid was. Maar er is ook het dagelijks leven van gezinnen, opgroeiende kinderen en jongeren, die als ze zelfstandig kunnen fietsen veel beter in het verkeer en het leven functioneren. Ook daar mag betere mobiliteit dienstbaar aan zijn.

Jullie kennen ons waarschijnlijk vanuit discussies over infrastructuur. Maar de Fietzersbond heeft – ook in het kader van de brede landelijke mobiliteitsalliantie – een visie voor de toekomst, die breder gaat. Fietsmobiliteit raakt aan veel beleidsterreinen: de wijken, gezondheid, economie, sociale samenhang, onderwijs, recreatie, sport & bewegen, cultuur, toerisme etc.¹ Fietsen en wandelen zorgen in wijken voor meer leefbaarheid en ontmoeting. Allerlei soorten meerpersonenfietsen zorgen dat mensen die niet zelfstandig op pad kunnen, toch ook een frisse neus kunnen halen. En fietsen is toegankelijker voor mensen met een kleine beurs. Wat dat betreft is het goed organiseren van mobiliteit op de fiets een koopkrachtmaatregel.

Zet ruim in op stimuleren

Wij zelf fietsen graag en hopen dat veilig te kunnen blijven doen. Maar vanwege bovenstaande voorbeelden zou je willen dat ook andere mensen – in ieder geval voor de kortere afstanden – vaker de fiets willen nemen. Het stimuleren van fietsen wordt wel genoemd in de voorliggende visie. Maar het loont als stad letterlijk om daarop ook actiever dan hier beschreven, in te zetten. Je wil mensen uitnodigen, overtuigen, comfort bieden en vooral ook veiligheid.

Veiligheid organiseren is de eerste taak van de overheid en dat geldt niet alleen voor het voorkomen van inbraken, maar ook voor het voorkomen van (kleine) ongelukken. Want een klein ongeluk is ook een ongeluk en kan leiden tot arbeidsuitval en ontmoediging van actieve mobiliteit.

Elke euro die je op die manier in het fietsen stopt, betaalt zich dubbel en dwars terug. En het verhaal vertellen, routesuggesties maken, fietsers en voetgangers in de besluitvormingsprocessen nog serieuzer nemen en af en toe oplossingen overnemen die politiek lef vereisen, vergt maar weinig budget en levert meer op dan alleen een tevreden Fietzersbond. Met het bevorderen van fietsen en wandelen, ondersteun je de algehele leefbaarheid.

Delen jullie de ambitie van de nota dat mobiliteit gepaard moet gaan met betere leefbaarheid?

Concrete opmerkingen

Naast deze algemene punten willen we ook een paar van onze opmerkingen concreet met jullie delen.

Het faciliteren van fiets parkeren neemt minder plaats in dan auto parkeren. Toch gebeurt het nog te weinig vanzelfsprekend.

Vinden jullie dat de hier aangekondigde parkeernorm niet alleen voor nieuwe, maar ook voor bestaande situaties perspectief moet gaan bieden?

De Mobiliteitsvisie geldt voor de stad Nijmegen, maar de stad heeft ook verbindingen met de omgeving. Routes naar de dorpen en de natuur en natuurlijk het iconische RijnWaalPad naar Arnhem. Dit laatste pad vergt veel aandacht van ons, lokaal, provinciaal en ook landelijk. Het is blijkbaar moeilijk om een kwaliteitsambitie voor een aangelegd pad in stand te houden. In allerlei beleidsnotities – ook in deze weer – wordt zwaar ingezet op Snelfietsroutes. Maar de praktijk is nu

dat oversteekplaatsen uit de voorrang worden gehaald of te onpraktische ontwerpen worden gekozen om uit te gaan voeren. Fietsstraten knabbelen de lange doorfietslijnen steeds verder af. Ook in deze visie wordt volop op fietsstimulering ingezet via Snelfietsroutes, maar luister naar ons, de gebruikers, en neem van ons aan dat de kwaliteit laten afbrokkelen niet werkt: niet om te stimuleren. En wij fervente fietsers worden ook steeds minder enthousiast.

De Dorpsingel moet straks voor doorstroom zorgen en kost een aantal miljoen euro. Het loont om daarvan ook een fatsoenlijk gedeelte aan kwalitatief goede fietsroutes te besteden.

Trends kun je zien en beïnvloeden

Los van de SFR's wordt er natuurlijk nog meer gefietst in de regio. Denk aan middelbare scholieren en studenten. Jongelui van 16 tot 26 staan het hoogst in de statistieken van de ongevallen. Dat komt door hun eigen puberrockeloosheid misschien, maar het helpt wel als we in de weginrichting daar rekening mee te houden. Daarmee worden de routes ook interessanter voor bijvoorbeeld toeristen, die graag naar onze mooie omgeving komen. Zij zouden ook gebaat zijn bij een vriendelijker inrichting met name op de steile heuvels en bijvoorbeeld bij de Voerweg waar de fietsinrichting helaas niet is aangepast, nu er ineens wel veel meer bussen langs de smalle fietsstrook rijden.

De forenzen naar onze stad vanuit de omliggende dorpen hebben baat bij de SFR vanuit Beuningen en Malden, maar er mogen zeker ook helderder takken komen naar het Oosten. Dit helpt de regio vooruit. Dit helpt de stad vooruit. Waar vestigen mensen zich momenteel? Als je eenmaal hebt gekozen voor een vrijstaand nieuw huis in een dorp met die lage rente, heb je geld voor twee auto's voor de deur om allebei naar Nijmegen te rijden en rijd je daar rondjes langs werk, winkels en clubs. Dorpen, ook over de grens, blijven maar bijbouwen, steeds meer mensen die in auto's naar Nijmegen rijden en dus potentieel een groeiende barrièrewerking voor fietsers en groeiende onveiligheid.

De dossiers waar we momenteel als Fietsersbond helaas het meeste mee bezig moeten zijn gaan over het oversteken van de doorstroomwegen voor auto's. Zonder goede mogelijkheid voor oversteken kun je een glanzend vrijliggend fietspad aanleggen, maar gaat het niet werken en werven. Niet voor bak- en vrachtfietsen, niet voor groepjes toerfietsers, niet voor kinderopvangvoertuigen, niet voor fietsende scholieren, niet voor wat kwetsbaarder ouderen.

Moet de doorstroom van auto's toch ook gecombineerd worden met de realiteitszin van een stad en omgeving van 200.000 mensen? Af en toe stoppen voor een verkeerslicht of ongelijkvloerse kruisingen maken?

In samenhang daarmee: er is in de Mobiliteitsvisie weinig weerstand te lezen tegen verdere afbreuk aan natuur en landschap rond Nijmegen als gevolg van verdere mobiliteitsgroei, zoals het Natura2000 gebied bij Duiven en Zevenaar waar de A15 doorheen komt en rond de A50 knooppunten. Grote auto- en treininvesteringen worden trots aangekondigd. Grote fietsinvesteringen vinden we niet aangekondigd.

De fiets moet geen bijwagen van andere investeringen zijn. Sterker nog, de fiets is de locomotief van de trein naar de toekomst.

Wil je dat die trein gaat rijden, dan weten we allemaal hoe het werkt: als je de deur uit gaat wil je veilig en comfortabel door je eigen wijk kunnen wandelen, fietsen en fiets parkeren, anders gaat het juist op het begin en eind van de rit mis. Als veiligheid pas op de hoofdstructuur begint, is dat niet uitnodigend en maakt het de fiets een minder aantrekkelijk alternatief op korte ritten.

Daarbij vragen wij ook aandacht voor een volgende verdiepende aanvulling op de visie: in deze tijd groeit de fietsfamilie steeds groter. De gewone stadsfiets kent broertjes en zusjes die bestellingen bezorgen, CO2 vrij kinderen vervoeren, sneller en langzamer voortbewegen, of tandembreed genieten van een uitstapje uit het verzorgingshuis. Is dit een vervelende ontwikkeling? Vinden we dit moeilijk te hanteren? Hoe gaan we al deze fietsen tegelijk accommoderen? Dit zijn vragen die boven komen, maar – als gezegd – het zijn ook juist antwoorden. Als je met deze verschillende doelgroepen uit de

auto of een busje stapt, levert dat meer op dan je denkt. Maar je hebt fietsend wel al die andere fietsmodaliteiten nodig dan.

We moeten niet blijven piekeren over de problemen die hierbij komen kijken. Laten we zien hoe we deze ontwikkeling actief kunnen omarmen en letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven.

Als je de kans krijgt dat mensen in de stad hier voor kiezen, dan denk je met ze mee. Dan pas je de kaders in deze creatieve stad aan. Het gemeentebestuur heeft dat zeker al regelmatig gedaan. Hulde daarvoor. Maar het kan nog echt beter. En dit soort ontwikkelingen gaan echt lonen.

Richtsnoer bij de uitvoering

Deze Mobiliteitsvisie gaat nog niet over de concrete uitvoering van plannen, maar op zoek naar een richtsnoer daarbij geven wij als advies:

“Alle wijken van dorpen en steden, de buurtschappen, de ov-knooppunten en belangrijke werk en ontmoetingscentra als winkelcentra en industriegebieden worden met elkaar verbonden door vrij liggende fietspaden zoveel mogelijk met fietsers in de voorrang en een kwaliteits- en onderhoudsniveau als de provinciale wegen voor gemotoriseerd verkeer.”

Actieve mobiliteit wordt dan de meest logische en voor de hand liggende keuze. Dit helpt de stad echt vooruit. Durf hier samen voor te kiezen. Niet alleen voor de Fietzersbond, maar voor de toegankelijkheid en leefbaarheid.

De visie noemt ook dat er meer ruimte mag komen voor geluiden vanuit de stad en daarop inspelen. Wij hebben goed contact met de gemeente en jullie als gemeenteraad. Geld is vaak een probleem om ambitie verder te brengen. Maar ambitie kun je ook maken door andere verhalen te vertellen. Een test voor het sluiten van de Waalbrug combineren met een picknick getuigt van dat plezier en het durven denken. Het hoeft niet altijd een statement te zijn wat op het journaal komt en de communicatie-capaciteit van gemeente Amsterdam en Utrecht voor revolutionaire ideeën hoeft je niet te organiseren. Maar meebewegen met grote en kleine, goede ideeën uit de burgerij kan handen en voeten geven aan nieuwe ontwikkelingen. Het goed organiseren van een proces van geluiden van onderop, zoals bij de basisscholen, kan daarbij heel ondersteunend zijn.

Overigens, morgenavond, 12 september, organiseren we een Breed Fiets Treffen voor iedereen die erbij betrokken wil zijn, over de herontwikkeling van het stationsgebied. Vanaf 19.30 uur in het Kolpinghuis. Kom gerust meedoen- en luisteren en zegt het voort.

Willen jullie het stadsbestuur aansporen en ondersteunen om meer met burgers samen te werken bij – soms onverwachte, creatieve - oplossingen?

Tot slot

We leven en werken samen in een stad met beperkte ruimte. We willen allemaal mobiel kunnen zijn, als dat nodig is. Deze Mobiliteitsvisie heeft hierbij gezocht naar een balans. Het is geven en nemen en keuzes maken voor een toekomst die we graag zo economisch vitaal, gezond en leefbaar mogelijk maken. Zelfs de RAI auto-organisatie heeft geconstateerd dat je als automobilist (en fiets) sowieso en effectief niet harder dan 30 km per uur in een stadsomgeving kunt rijden. Als dat de werkelijkheid is, laten we dan daar besluiten rondom nemen. Niet alleen voor de economie en de doorstroom, maar ook voor de groeiende schare astmapatiënten, voor het contact met de dorpen en de natuur, en voor de zelfstandige ontwikkeling van alle kinderen, rijk en arm, in een veilige, vrijheidslievende stad.

ⁱ Fietsvisie 2040: <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/fietsvisie-2040/onze-ambitie-in-2040/>