Wat nou innovatie? Ga toch fietsen

Als overal in Nederland zo veel gefietst zou worden als in Groningen, zou de CO_2-uitstoot sterk afnemen, stellen **Hugo van der Steenhoven** en **Wim Bot**.

Gevonden, gestolen of weggeknipte fietsen op het Westelijk Havengebied in Amsterdam. Foto Joost van den Broek / de Volkskrant

Vandaag bespreekt de Tweede Kamer de voortgang van het klimaatbeleid. De regering is gematigd optimistisch over de voortgang, de milieubeweging zeer kritisch. In de discussie lijkt bijna iedereen één aspect over het hoofd te zien: de belangrijke rol die de fiets kan spelen in de reductie van de CO_2-uitstoot.

Er is in het Nederlandse klimaatbeleid veel aandacht voor technologische innovaties en snufjes, maar de kansen die het enige enige CO_2-vrije vervoermiddel biedt, worden niet erg serieus genomen.

Op de voorpagina van het werkprogramma *Schoon en Zuinig*, met de ambities van het kabinet voor onder meer energiebesparing, duurzame energie en CO_2-opslag, staat een afbeelding van fietsers; maar in de tekst komt de fiets mondjesmaat voor. In een recent voorstel van Stichting Natuur en Milieu voor aanvullende maatregelen om het klimaatgat te dichten ontbreekt de fiets volledig.

In het fietsland Nederland is dat merkwaardig. Van alle verplaatsingen in Nederland is 27 procent op de fiets. Op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer) is de fiets met een aandeel van 34 procent zelfs het belangrijkste vervoermiddel. Toch is er juist op die korte afstanden nog een wereld te winnen. Van alle ritjes met de auto vindt namelijk meer dan de helft op de korte afstand plaats en juist die ritten zijn het meest vervuilend. Die korte ritten zouden heel goed met de fiets gedaan kunnen worden.

De Fietsersbond heeft eerder becijferd dat het vervangen van al die korte autoritten door fietsritten een besparing van 2,42 miljoen ton CO_2 kan opleveren. Als reactie kregen wij bij herhaling te horen dat ons verhaal interessant was, maar niet hard genoeg, te kort door de bocht en niet-realistisch. Inmiddels kunnen wij exactere, realistischer en beter onderbouwde berekeningen presenteren.

Hans Nijland van het Planbureau voor de Leefomgeving bekeek wat er zou gebeuren als Eindhoven, Rotterdam of heel Nederland een fietsaandeel zouden hebben als fietsstad Groningen (46 procent op ritten tot 7,5 kilometer). Zijn conclusie: een besparing van 0,8 tot 0,9 megaton is mogelijk. Dat is zo'n 4 tot 5 procent van de totale CO_2-emissie van personenauto's. Daarvoor is wel nodig dat gemeenten, net als Groningen, langdurig een actief fietsbeleid voeren, met een parkeer-, verkeers- en ruimtelijk beleid dat autogebruik op korte afstanden ontmoedigt.

De uitkomst van de quickscan van Hans Nijland is opmerkelijk en overtuigend. Uit de onderzoeken die de Fietsersbond uitvoert, blijkt dat een structureel en robuust fietsbeleid daadwerkelijk leidt tot een groter fietsgebruik. Een fietsaandeel als dat in Groningen is geen utopie, maar een beleidsdoel dat in Nederland te realiseren is.

Daarbij komt dat de fiets op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer ook nog een aandeel heeft van 20 procent. Dat aandeel kan behoorlijk groeien door het gebruik van de elektrische fiets en door het realiseren van aantrekkelijke en comfortabele routes. Een groei van het fietsaandeel levert uiteraard extra CO_2-besparing op.

Verder heeft Nijland ook het fietsen van en naar stations niet meegenomen. Het totale fietsaandeel kan daarom volgens onze vaste overtuiging tot boven de 1 megaton CO_2 oplopen. Ter vergelijking: de verwachte opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens is ook 0,3 megaton.

Onze conclusie is dat de fiets een substantiële bijdrage kan leveren aan het bereiken van de klimaatdoelen. Het zou daarom goed zijn als de Tweede Kamer aandacht gaat besteden aan de fiets als enige CO_2-vrije vervoermiddel en daarvoor ook in het klimaatbeleid extra geld ter beschikking stelt aan gemeenten: voor extra fietspaden, voor bruggen en viaducten die fietsroutes verkorten, voor goede gratis stallingen in binnensteden, bij stations, bedrijven en scholen en voor het ontwikkelen van creatieve campagnes om het autogebruik op de korte ritten te ontmoedigen.

Waarom alleen geld vrijmaken voor elektrische auto's en sloopregelingen – waarvan de positieve effecten zeker niet onomstreden zijn – wanneer bijna elke Nederlander het gezondste, goedkoopste, snelste (in de stad) en schoonste vervoermiddel al thuis heeft staan? In het buitenland is meer en meer belangstelling voor het Nederlandse fietsbeleid. In Nederland zelf vinden we fietsgebruik zo vanzelfsprekend dat we gouden kansen dreigen te missen.

Hugo van der Steenhoven en **Wim Bot** zijn directeur en beleidsmedewerker bij de Fietsersbond.

Voer de OV-chipka nu zo sne mogelijk i

Na de succesvolle in van de OV-chipkaa het afschaffen van strippenkaart in de Rott se metro, is het nu de be Amsterdam. Maar in pla enthousiast door te zett er bestuurlijke aarzelin tuurlijk is er altijd wel v argument te bedenken er nog even moet worde wacht. Er zijn geen oper bezwaren die zich verze gen spoedige afschaffin stippenkaart in Amsterd

In steden als Londen, S re en Hongkong wordt d joenen reizigers met gro vredenheid gebruik gen van een chipkaart in het baar vervoer. Toch leidt voering van de OV-chipk Nederland vaak weer to te politieke en maatscha ke debatten. Wij denken tijd is om hieronder nu ke streep te zetten en ni ger te lamenteren. De O kaart is een immense in en betekent een forse ve ring voor het openbaar Een modern openbaar v dat op een aantrekkelij nier toegankelijk is, kan dragen aan het oplosse fileproblematiek.

De Rotterdamse ervar zijn goed. De reiziger is wend geraakt aan het n betaalmiddel en oordee wegend positief over de kaart. Het gevoel van so ligheid neemt toe en he rijden af. Belangrijkste van kritiek van de reizig er nog niet overal mee k den gereisd. Ook dat om streept het belang van s voering in de rest van N land.

Dick Berlijn, Peter Elverdi Annemarie Jorritsma, Ma Lier Leis (vrienden van de C chipkaart)