

Inbreng Fietsersbond amvb's Omgevingswet/Besluit Kwaliteit Leefomgeving

In het kader van de integrale afwegingen rond omgevingsbesluit en kwaliteit leefomgeving is het van belang vanuit overwegingen van gezondheid, veiligheid en leefbaarheid te allen tijde goede fietsvoorzieningen te betrekken: een fijnmazig, robuust en veilig fietsnetwerk op lokaal, regionaal, provinciaal en nationaal niveau, met voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden in de openbare ruimte. Plannen moeten zowel nieuwe kansen in beeld brengen en benutten als worden beoordeeld op hun effect op de bestaande voorzieningen.

Fietsen draagt bij aan maatschappelijke doelstellingen

Goede fietsvoorzieningen betekenen dat burgers van jong tot oud zich gezond, snel, goedkoop en schoon kunnen bewegen in hun eigen leefomgeving. Daardoor worden bewegingsarmoede, luchtvervuiling, geluidsoverlast, vervoersarmoede en sociaal isolement tegengegaan. Fietsen draagt daardoor (net als lopen) bij aan het realiseren van vele maatschappelijke doelstellingen. Fietsen is geen doel op zich, maar draagt bij aan leefbaarheid van steden en aan de menselijke; lopen en fietsen zijn vormen van verplaatsing die sociale interactie stimuleren.

Gezondheidsbevordering en verkeersgezondheid

Daarbij vindt de Fietsersbond dat de gezondheidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie leidend zouden moeten zijn en niet de huidige EU-normen, die vooral geen norm bevatten voor het voor burgers zeer schadelijke ultrafijnstof.

Ook pleiten wij voor aandacht voor gezondheidsbevorderende aspecten van de leefomgeving, vanuit een brede definitie van gezondheid. De ambitie zou moeten zijn dat de inrichting van de leefomgeving gezond

gedrag, functioneren, veerkracht en eigen regie van individuen en gemeenschappen bevordert. Fietsen kan een cruciale rol spelen in een dergelijke samenleving die voor iedereen van jong tot oud aantrekkelijk is en mis daarmee een vanzelfsprekend onderdeel van healthy urban living en healthy ageing.

Van belang daarbij is ook dat verkeersveiligheid en met name verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers een onderdeel is van het veiligheidsbegrip in de voorliggende amvb's, met aanduiding van indicatoren.

Deze combinatie van brede gezondheidsvisie en verkeersveiligheid wordt door de Fietsersbond samengevat onder de noemer verkeersgezondheid, in onze ogen een belangrijk concept en een belangrijke omgevingswaarde. Bij de beoordeling van omgevingsplannen en –besluiten zou een criterium moeten zijn of de ruimtelijke maatregelen het mensen mogelijk maken/houden te voldoen aan de beweegnorm van dagelijks 30 minuten matig intensief bewegen.

Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren is het van belang dat gemeenten een duidelijke fietsparkeernormen ontwikkelen voor verschillende gebieden en voorzieningen, die als basis kan dienen voor het opnemen van ruimte voor fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte in omgevingsplannen- en besluiten..

Instructieregels

Door het 'amendement Van Veldhoven/Ronnes (33962 nr104)' is de definitie van 'infrastructuur' in de Omgevingswet verduidelijkt en valt ook de infrastructuur voor fietsers expliciet binnen de reikwijdte van de wet. De Fietsersbond constateert dat hieraan een passage in de Nota van Toelichting is gewijd (par. 8.1.3). De kern daarvan is dat gemeenten

en provincies ook zonder instructieregels met deze belangen rekening dienen te houden bij het opstellen van hun omgevingsplan, –visie of verordening.

De Omgevingswet en de amvb's bieden ons inziens echter onvoldoende zekerheid dat overheden zonder instructieregels daadwerkelijk de 'zachte' belangen van wandelaars en fietsers meewegen. De ervaring leert dat met name buiten de bestaande kom bestaande (wandel- en fiets-) paden regelmatig opgeheven worden door bijvoorbeeld de aanleg van 'harde' infrastructuur of bedrijfsterreinen. De praktijk wijst uit dat deze infrastructuur voor langzaam verkeer onvoldoende 'status' heeft. Dat heeft tot gevolg dat de waarde ervan niet wordt onderkend en daarmee ook niet altijd serieus wordt meegewogen. Wij zien de belangen voor fietsen en wandelen/lopen als een nationaal belang dat een positie verdient in het afwegingskader middels instructieregels.

Indien bestaande wandel- of fietspaden of vaarwegen door het ruimtelijke plan aangetast worden, zal er zorg voor worden gedragen dat het netwerk van de infrastructuur in stand blijft, met inachtneming van een maximale maaswijdte voor het netwerk van langzaam verkeer binnen de bebouwde kom van 500 meter, bij de stads-/dorpsrand van 1.000 meter en buiten de bebouwde kom van 1.500 meter (gebaseerd op de normen die CROW hier aan stelt in publicatie nr. 299).

Namens de Fietsersbond,
Wim Bot
Nationaal beleidsadviseur
16 september 2016

