



Startschot voor

Tour de Force

Het fietsgebruik in ons land is ongekend hoog. Ruim een kwart van alle verplaatsingen gaat per fiets. De fiets heeft Nederland behoed voor verkeersinfarcten zoals we die in veel buitenlandse steden kennen en bijgedragen aan goede leefomstandigheden in onze binnensteden.

Om die rol ook in de toekomst te kunnen spelen moet het fietsbeleid meegaan met de tijd. Inspelen op de sterke groei van de laatste jaren, meer investeren in verkeersveiligheid, gebruikmaken van nieuwe technische mogelijkheden. Dat is de aanleiding om te komen tot Agenda Fiets 2015-2020. Een gezamenlijk initiatief van VNG, IPO, de Metropoolregio's, Unie van Waterschappen en Rijk.

Mede geïnspireerd door de start van de Tour de France in Utrecht willen de initiatiefnemers met de Tour de Force de komende jaren de 'kracht van de fiets' op verschillende terreinen nog beter benutten en waar nodig een forse impuls geven aan vijf breed gedragen maatschappelijke ambities:

Vitale burgers

Fietsen is gezond en de fiets is er voor iedereen dus maak mobiliteit voor iedereen bereikbaar. Voorwaarde is wel dat het aantal verkeersslachtoffers wordt teruggedrongen.

Vitale steden

De fiets helpt een stad aantrekkelijk te maken, om in te

leven en te ondernemen. De fiets zorgt voor een betere bereikbaarheid met minder nadelen. Dat moet echter niet leiden een fietsparkeerchaos.

Vitale stedelijke regio's

De fiets vormt ook een duurzame schakel tussen wonen, werken en recreëren.

Vitaal landelijk gebied

De fiets helpt de gevolgen van krimp en vergrijzing op te vangen door te zorgen voor behoud van bereikbaarheid, ondanks minder ov. En de fiets is belangrijk voor recreatie en versterkt zo de plattelandseconomie

Vitaal Nederland

De fiets maakt reizen over grote afstanden mogelijk als schakel in het voor- en natransport. Het zet Nederland op de kaart als aantrekkelijk vakantie-land. En fietsproducten en -diensten zijn exportproducten.

Ter voorbereiding op de Tour de Force heeft CROW-Fietsbeeraad een groot aantal overheden, bedrijven en organisaties geconsulteerd over mogelijke thema's voor de Agenda Fiets 2015-2020. Dat leverde een brede waaier van vragen en problemen op. Van meer uniformiteit in de voorrangregels op rotondes tot een nationale fietsstimuleringscampagne. Van enkelvoudige fietsongevallen tot promotie van het toeristisch fietsproduct. Van drukte en snelheden op fietspaden tot fietsparkeerchaos in binnensteden.

Twee belemmeringen lopen als rode draden door de gesprekken heen. Ten eerste gebrek aan financiële middelen, met name bij gemeenten. En daarnaast gebrek aan prioriteit bij beslissers en ontwerpers. Bijvoorbeeld onvoldoende prioriteit bij verdeling van de ruimte (architecten en stedenbouwers), bij verdeling van de voorrang (verkeerskundigen) en bij de verdeling van de groentijd van verkeerslichten (regeltechnici).

Bestuurlijke Fietstafel

De Tour de Force zal breed gedragen worden. Eenmaal per jaar organiseert de Tourleiding een landelijke bestuurlijke overlegtafel fiets met vertegenwoordigers van VNG, IPO, UvW en Rijk en marktpartijen als BOVAG, RAI, FIPAVO, vervoerders, maatschappelijke organisaties (ANWB, Fietzersbond, Natuur&Milieu, VVN) en samenwerkingsverbanden (Centrum Aanpak Fietsdiefstal, Platform 31, Stichting Landelijk Fietsplatform). Hier worden de wenselijke vervolgstappen besproken naar aanleiding van gesignaleerde ontwikkelingen op actuele dossiers en naar aanleiding van de resultaten van de ingestelde ploegen.

Gunstige randvoorwaarden

De consultatie leert ook dat overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers al talrijke initiatieven ontplooiën om het fietsgebruik te stimuleren, om het fietsen nog veiliger en comfortabeler te maken en om eventuele nadelen van het fietsgebruik te verkleinen. Het is niet de bedoeling van de Tour de Force om deze initiatieven te coördineren en te regisseren. De Tour de Force wil de initiatieven ondersteunen door gunstige randvoorwaarden te creëren. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de inzet van beleidsinstrumenten als:

- aanpassing van wetgeving, regelgeving of bevoegdheden,
- nieuwe kennis, data, argumenten, vaardigheden,
- nieuwe vormen van organisatie,
- nieuwe vormen van financiering,
- stimulering van technologische innovaties.

De Tour de Force start op het moment dat in Utrecht de Tour de France vertrekt en het zal duidelijk zijn dat de naamgeving van het initiatief hiermee verbonden is. Dat geldt ook voor de verdere opzet en invulling. Er komt een Tourleiding, bestaande uit een vertegenwoordiger namens elk van de overheidslagen. En de Tourleiding zet op terreinen waarop zij dit nodig acht nieuwe ploegen aan het werk om te onderzoeken en te beproeven hoe gesignaleerde belemmeringen weggenomen en nieuwe kansen benut kunnen worden.

Tourleiding

De Tourleiding zal de Agenda Fiets 2015-2020 trekken, inspireren en coördineren. Daartoe zal de Tourleiding voor een aantal belangrijke meerjarige thema's ploegen instellen, die bekijken hoe randvoorwaarden zijn te verbeteren of te creëren waardoor de bijdrage van de fiets aan de gestelde ambities substantieel wordt verhoogd.

Verder zal de Tourleiding actuele onderwerpen nadrukkelijk op de Agenda plaatsen.

Daarbij kan men onder meer denken aan de toename van het aantal fietsslachtoffers, vooral te wijten aan enkelvoudige fietsongevallen. Exacte cijfers daarover ontbreken echter door de tekortschietende ongefallenregistratie. Ook het fietsparkeren rond de stations vraagt aandacht. Daar liggen de nodige organisatorische en financiële problemen die om oplossingen vragen. Actueel is ook de problematiek van de langzamerhand overvolle fietspaden, waarbij tevens oplossingen gevraagd worden voor de snorfiets en de speedpedelec.

En tenslotte zullen de Tourleiders via de eigen kring de positie van de fiets nadrukkelijk op de agenda zetten.

De Tourleiding zal namens de VNG worden aangevoerd door Filip van As, wethouder Verkeer en Vervoer/Mobiliteit in Zwolle.

Verder zitten in de Tourleiding:

- Metropoolregio's – René van Hemert
- Unie van Waterschappen – Rian de Feijter-de Feijter
- Ministerie I&M – Jan-Bert Dijkstra (directeur Beter Benutten)
- IPO – volgt later i.v.m. de recente provinciale verkiezingen





Ploegen



De Tourleiding zet ploegen aan het werk die gaan bezien hoe belemmeringen voor een verdere ontwikkeling van het fietsgebruik zijn weg te nemen en nieuwe kansen benut kunnen worden. De ploegen richten zich op bepaalde deelreinen en de samenstelling van de ploegen varieert. Afhankelijk van de opgave van de ploeg wordt een passende mix van betrokken organisaties gezocht. Overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en wetenschap worden uitgenodigd om zich aan te sluiten. Voor de start zullen zes van deze ploegen geformeerd worden.

FINANCIERINGSPLOEG

Gebrek aan geld wordt vaak genoemd als knelpunt. Bijvoorbeeld voor het onderhoud van fietsinfrastructuur, de aanpak van de stallingsproblematiek en voor het vergroten van de verkeersveiligheid. De weinig rooskleurige financiële situatie van gemeenten en het feit dat zij weinig mogelijkheden hebben om aan extra geld te komen, maakt dit knelpunt des te urgenter. De financieringsploeg krijgt de opdracht mee om structurele oplossingen te vinden, die duidelijk verder gaan dan de traditionele roep om meer subsidie van de rijksoverheid. Denk aan toepassing van het principe de veroorzaker betaalt, met mogelijke toepassingen voor de verkeersveiligheid (bestuurlijke boete), de aanpak van weesfietsen (statiegeld op fiets) of de realisatie van fietsparkeervoorzieningen (fietsparkeernormen). Ook het beter benutten van bestaande budgetten verdient een kritische beoordeling.

ACTUEEL

Gemeenten zoeken nieuwe financieringsbronnen

Een commissie onder leiding van Alexander Rinnooy Kan werkt voorstellen uit voor vernieuwingen in de financiën van gemeenten. Kern van het probleem is volgens de VNG dat gemeenten de afgelopen jaren steeds meer verantwoordelijkheden hebben gekregen, maar de wijze waarop gemeenten worden gefinancierd is al jaren onveranderd. Zo steekt het de VNG dat gemeentelijke handhavers, de boa's, wel bonnen mogen uitschrijven, bijvoorbeeld voor foutparkeren, maar de opbrengst gaat naar het Rijk. En de vergoeding die het Ministerie van Veiligheid en Justitie gaf aan gemeenten per proces-verbaal dat door BOA's werd uitgeschreven voor CJIB-beschikkingen, is per 1 januari afgeschaft. Reden voor sommige gemeenten om de fiscalisering van het parkeren met kracht door te zetten, want dan mogen ze de inkomsten houden.



GEZONDHEID & PARTICIPATIE-PLOEG

Iedereen is het erover eens dat de fiets een bijdrage levert aan de gezondheid en de maatschappelijke participatie van burgers. En er zijn ook maatschappelijke kansen en baten: denk aan preventieve gezondheidszorg (beweegadvies, besparingen ziektekosten en zorgkosten WMO) en strijd tegen vereenzaming van ouderen. Een aanpak die sterk gericht is op doelgroepen die kampen met bewegings- of mobiliteitsarmoede ligt voor de hand. Een relatief onbekend terrein in het fietsbeleid. Probleem is dat tal van partijen een beetje probleem eigenaar of belanghebbende zijn, maar geen enkele actief het voortouw neemt. De opdracht van deze ploeg is om te verkennen (en eventueel uit te testen) hoe op lokale schaal de kracht van de fiets voor deze doelgroepen beter is te benutten, c.q. de maatschappelijke baten zijn te verzilveren



KETEN-PLOEG

Twee actuele ontwikkelingen vormen de aanleiding voor het instellen van de keten-ploeg. Ten eerste de verwachting dat er de komende tijd flink bezuinigd moet worden in het stads- en streekvervoer, waardoor voor- en natransportafstanden toenemen. De (e-)fiets kan ervoor zorgen dat de bus een aantrekkelijk alternatief blijft.

Ten tweede de opkomst van de deeleconomie, mede dankzij de internettechnologie. Huur- en deelfietsen en elektronische fietskluizen kunnen waarschijnlijk een nog belangrijkere rol spelen als laatste schakel in auto- en ov-verplaatsingen. Vragen die de ketenploeg meekrijgt zijn: hoe kan de (e)-fiets bijdragen aan de vitaliteit van het stads- en streekvervoer? Welke overheidslaag moet daarbij het voortouw nemen? Wat zijn voorwaarden om de markt van huur- en deelfiets tot ontwikkeling te laten komen. Hoe moet dit gefinancierd worden?

ACTUEEL **Fietsers worden ouder**

Vooral over de voordelen van bewegen voor de algemene lichamelijke gezondheid en fitheid zijn stapels onderzoeken verschenen. Ze benadrukken allemaal dat bewegen de kans substantieel verkleint op het - vroegtijdig - krijgen van bepaalde ziekten zoals hartziekten, diabetes, osteoporose, beroerte, dementie en zelfs kanker.

Vaak worden die voordelen uitgedrukt in een langere levensverwachting. Wie een half uur per dag fietst, mag zijn levensverwachting met 1 tot 2 jaar oprekken, aldus een onderzoek van de British Medical Association.

Dat onderzoek benadrukt ook dat specifiek voor ouderen geldt dat bewegen c.q. fietsen ook psychologische winst brengt. Het vergroot de zelfbewustheid, verbetert de gemoedstoestand en vermindert angstgevoelens en depressies.



ACTUEEL **E-fiets als alternatief voor de bus**

De provincie Gelderland onderzoekt in hoeverre scholieren bereid zijn de bus te laten staan en met de e-bike naar school te reizen. Hiervoor zet zij één jaar lang per tien schoolweken twintig e-bikes in op verschillende middelbare scholen in Gelderland. 'ByCycle!' is een samenwerking van provincie Gelderland en Sparta. De deelnemende scholieren wonen op meer dan tien kilometer afstand van school en reizen nu met de bus. De e-bikes worden uitgerust met een track-and-trace-systeem, waarmee het reisgedrag is te monitoren. Het project 'ByCycle!' moet inzicht verschaffen over de mogelijkheden van de e-bike ter vervanging en ter aanvulling van het regionale openbaar vervoer.

RUIMTELIJKE PLOEG

De ruimtelijke ordening van Nederland met compacte steden biedt een goede basis voor het fietsgebruik. De verwachting is dat de economische betekenis van steden in de nabije toekomst verder zal toenemen. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan het functioneren en vitaal houden van de steden. Er liggen kansen als steden het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid meer in samenhang beschouwen en de fiets meer als uitgangspunt hanteren voor ruimtelijke keuzes en als drager voor de ruimtelijke inrichting en mobiliteit in de stad. Diverse steden nemen inmiddels initiatieven op dit vlak. Zij zouden een ploeg kunnen vormen die kennis uitwisselt en die niet alleen elkaar maar ook andere steden inspireert. Ook kunnen zij aanbevelingen doen op het gebied van regelgevingsinstrumentarium en financiering.



ACTUEEL

Rotterdam wil Fietsstad 2018 worden

Ruim baan voor voetgangers en openbaar vervoer, de auto te gast in de binnenstad en de fiets als 'de nieuwe heilige koe'. Dat zijn de onderwerpen waarover dezer dagen in Rotterdam de discussie gaat. Uitgangspunt vormt de Rotterdamse MobiliteitsAgenda 2015-2018.

Het autoverkeer in de stad is al jaren stabiel, maar het fietsverkeer is in de afgelopen jaren toegenomen met 60 procent. Uitgangspunt voor de nota is dan ook dat de Rotterdamse fietscultuur wordt versterkt en het fietsgebruik in stad en regio gestimuleerd. Met bijvoorbeeld meer fietsstallingen en fietsparkeerplekken in de binnenstad, in oude stadswijken en bij ov-haltes en uitbreiding van de OV-fiets, met name bij niet-NS-stations. Er komen snelfietsroutes in alle regionale windrichtingen en de doorstroom voor fietsers in de binnenstad wordt verbeterd. Er komen minder parkeerplaatsen op straat. Zo wordt plaats gemaakt voor groene looproutes, terrassen en fietsparkeerplaatsen. En dat alles moet Rotterdam in 2018 tot Fietsstad van ons land maken.



TECHNOLOGIE-PLOEG

Nieuwe technologische ontwikkelingen kunnen een flinke push geven aan het Nederlandse fietsklimaat. Op korte termijn biedt vooral de internettechnologie in combinatie met detectie van fietsen veel kansen voor vele aspecten van het fietsgebruik, zoals voor de verkeersveiligheid, diefstalbestrijding, beloningsprogramma's en modern gemak in de stalling. De technologie-ploeg heeft de opdracht om in beeld te brengen wat de randvoorwaarden zijn voor marktpartijen en overheden om deze nieuwe technologieën optimaal te kunnen benutten. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een open standaard voor tags op de fiets en webbased databestanden over kenmerken van fietsen.



PLOEG VAN DE REGIONALE ROUTES

Het belang van de fiets op de middellange afstanden is de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatie. Dit is mede te danken aan de e-fiets. Door deze ontwikkeling neemt het belang van regionale (snel)fietsroutes toe. De totstandkoming en het beheer ervan worden echter gehinderd doordat er meestal verschillende wegbeheerders bij betrokken zijn en een stevige regie ontbreekt, zeker nu de stadsregio's zijn opgeheven. Ambtelijk is er de afgelopen jaren al veel kennis en ervaring uitgewisseld in het kader van Fiets-filevrij. De opgave voor de regionale route-ploeg is om met concrete bestuursvoorstellen te komen hoe de regiefunctie effectief geregeld kan worden, wat betreft planontwikkeling, financiering, aanleg, bewegwijzering, marketing en onderhoud. Ook de organisatie van het beheer van recreatieve routes kan hierin meegenomen worden.

ACTUEEL Fietsen chippen

De chip als middel om fietsdiefstal in te perken wordt al een aantal jaren toegepast. Ook wordt de fietschip gebruikt om het fietsgebruik te kunnen meten in het kader van bedrijfsvervoerplannen. In Amsterdam wil men een nieuwe stap zetten door de inwoners te vragen hun fiets vrijwillig te laten chippen, in ruil voor bepaalde voordelen. Er liep al een proef rond het Leidseplein, waar gechipte fietsen vier weken mogen blijven staan, in plaats van één week. In een nieuwe pilot wil men onderzoeken of het koppelen van een fiets aan de gebruiker met bijvoorbeeld een chip, fietsers nog meer kan helpen. Bijvoorbeeld bij het terugvinden van de fiets wanneer deze gestolen is of wanneer deze terechtgekomen is in het Fietsdepot. In België hebben de posterijen al een complete service opgezet rond de fietschip. Wie een abonnement neemt krijgt een fietschip en als de fiets gestolen wordt gaat de postbode voor je op zoek met een scanner. Ook in ons land brengen commerciële partijen soortgelijke toepassingen op de markt. Er zijn zelfs chips die worden meegespoten in de verf, zogenaamde datadots, die niet te verwijderen zijn. De Nederlandse fietsfabrikant VANMOOF gaat nog een stap verder. Die voorziet fietsen van een GPS-module. Net als bij de lokfietsen die de politie inzet, is een gestolen fiets daarmee te traceren.

ACTUEEL Fietssnelweg F35 in trek bij woon-werkfietsers

De nieuwe fietssnelweg F35 in Twente wordt goed gebruikt. Op het wegvak Hengelo-Enschede is het aantal fietsers meer dan verviervoudigd.

De fietssnelweg F35 moet uitgroeien tot een fietsverbinding van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. Op dit ogenblik is daarvan zo'n 14 km gereed.

Het zijn vooral woon-werkers die de snelweg gebruiken, hun aandeel ligt op 80 procent. En het aantal e-fietsgebruiker ligt met 30 procent beduidend hoger dan het gemiddelde. Tussen Hengelo en Enschede is de intensiteit (najaar 2014) toegenomen van 400 naar 1700 fietsers per etmaal. Er vindt een verschuiving plaats van parallelle routes naar de nieuwe fietssnelweg. Het onderzoek laat verder zien dat van de huidige fietsers 2 tot 7 procent is overgestapt vanuit de auto.