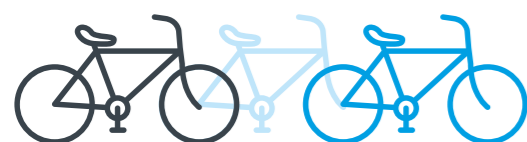


# Agenda Fiets 2017-2020



Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten, wil dat het aantal fietskilometers in Nederland de komende tien jaar met 20 procent omhoog gaat.

**Hiervoor is een gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld met diverse acties om belemmeringen weg te nemen en kansen te benutten, in steden, op het platteland en in combinatie met het openbaar vervoer. Naast overheden leveren ook o.a. ANWB, BOVAG, Fietsersbond, NS, Stichting Natuur en Milieu en Veilig Verkeer Nederland ideeën aan om het fietsgebruik te stimuleren. De Tour de Force roept alle gemeenten, provincies, vervoerregio's en het Rijk op om zich in te zetten voor een verdere groei van het fietsgebruik.**

Aan fietsen hebben we veel te danken. De fiets houdt onze binnensteden bereikbaar en leefbaar, brengt talloze mensen naar het werk en is op het platteland onmisbaar op weg naar de school, de supermarkt of de bushalte. En de fiets levert - meer dan we vaak beseffen - een belangrijke bijdrage aan onze gezondheid doordat het ons in beweging houdt. Kortom, de fiets levert veel maatschappelijke baten op, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, milieu, economie, duurzaamheid, bereikbaarheid, enzovoort. De fiets moeten we dus koesteren.

Er wordt al veel gefietst maar er is nog volop ruimte voor verdere groei van het fietsgebruik. Zo is meer dan de helft van de autoritten korter dan 7,5 kilometer, een fietsafstand. En met de opkomst van de elektrische fiets komen ook afstanden tot wel 15 kilometer binnen fietsbereik. Verder stappen steeds meer mensen op de fiets op weg naar trein of bus, zeker nu het openbaar vervoer op het platteland steeds meer onder druk komt te staan. ■

## De Fietsagenda stelt acht thema's centraal:



### 1. Krachtige promotie Nederland Fietsland



**Nederland is het land met de meeste fietsers, de beste fietsvoorzieningen, de beste fietsen en de meeste fietskennis. Geen ander land kan dat op zijn visitekaartje zetten. Deze sterke punten kunnen we veel krachtiger promoten en inzetten als exportproduct. Dat biedt economische kansen en geeft impulsen aan verschillende branches: de toeristische branche, de fietsindustrie en kennisinstituten en adviesbureaus.**

Tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen dat we onze nr. 1 positie vasthouden en verder versterken. Dit betekent onder meer dat we toonaangevend moeten zijn en blijven op het gebied van data en technologie. Want er gebeurt al veel op dat vlak en de ontwikkelingen rond de toepassing van moderne informatie- en communicatietechnologie (ITS) gaan razendsnel. Nederland moet zich ook profileren als gidsland in fietsinnovatie.

### 2. Meer ruimte voor de fiets in steden



**Met name in de grote steden loopt de fiets tegen grenzen aan. Overvolle fietspaden en fietsstallingen en de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad vragen om nieuwe maatregelen. Een herinrichting van de verkeersruimte in de stad is onontkoombaar. Onderzoek en pilots moeten in gang worden gezet om duidelijk te maken wat daarvoor de beste aanpak is.**

Ook bij locatiekeuzes voor nieuwe woningen en kantoren moet bereikbaarheid per fiets een belangrijke rol spelen. De nieuwe Omgevingswet biedt hiertoe aanknopingspunten die moeten worden benut. En door moderne ICT in te zetten kunnen we meer inzicht krijgen in de fietsbewegingen in de stad, waardoor beter fietsbeleid is te ontwikkelen.

### 3. Kwaliteitsimpuls op regionale fietsroutes



**Nu al gaat een kwart van alle werknemers in Nederland met de fiets naar het werk. Dit aantal kan verdubbelen als iedereen die op fietsafstand van zijn werk woont de fiets zou nemen. Dat vraagt om adequate voorzieningen. Er zijn al verschillende hoogwaardige regionale fietsroutes gerealiseerd en er liggen plannen klaar voor meer van dergelijke routes.**

Realisatie stuit echter vaak op financiële en organisatorische barrières. Provincies willen een sterkere regie voeren, en samen moeten we instrumenten ontwikkelen om een goede afweging te kunnen maken tussen kosten en baten van fietsroutes en tussen investeringen in de verschillende modaliteiten fiets, auto en ov.

### 4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets



**Vier van de tien ov-reizigers komen met de fiets naar het station. Toch heeft zelfs het in hoog tempo bouwen van nieuwe stallingen bij stations de toevloed aan fietsen niet volledig kunnen opvangen.**

Discussiepunt is vaak wie waarvoor zorgt en wie wat betaalt.

Er zijn altijd diverse partijen bij betrokken: gemeenten, provincies, vervoerregio's, NS, ProRail en het Rijk. Het afsluiten van een convenant waarin afspraken over de financiering worden vastgelegd, brengt duidelijkheid en maakt een snellere aanpak van knelpunten mogelijk. Ook over goede voorzieningen voor het gebruik van de fiets in voor- en natransport van de bus kunnen afspraken gemaakt worden in vervoersconcessies. Winst is ook te behalen in 'the last mile' van het station naar de bestemming, bijvoorbeeld door de inzet van deelfietsen naast OV-fiets. Verder kunnen lopende en nieuwe pilots met P+Fiets (parkeren aan de stadsrand en verder met de fiets) inzicht bieden in het potentieel van deze benadering.

### 5. Gerichte stimulering van fietsen



**Een derde van de Nederlanders haalt de Norm Gezond Bewegen niet. En 40 procent van de volwassen Nederlanders heeft overgewicht. Dagelijks fietsen verbetert de gezondheid aantoonbaar.**

Getracht moet worden om de gezondheidssector - ziektekostenverzekers, GGD's en andere zorgorganisaties - actiever te betrekken bij het stimuleren cq. financieren van fietscampagnes. Verder zijn er groepen mensen in een achterstandssituatie - kinderen, ouderen en inwoners met een migratieachtergrond - die niet beschikken over een fiets of er niet mee op pad durven gaan. Fietsen kan ze uit dit sociaal isolement halen. Hier ligt een taak voor sociale- en welzijnsorganisaties. Ook het gericht stimuleren van werknemers om vaker de fiets te pakken naar het werk, biedt goede kansen. Nu al neemt ongeveer 25 procent van alle werknemers in Nederland de fiets naar het werk. Maar dit aantal zou ongeveer verdubbelen als iedereen die op fietsafstand van zijn werk woont de fiets zou nemen. Werkgevers die daar serieus werk van maken, boeken aantoonbaar succes. Deze successen moeten sterker worden uitgedragen, met benutting van financiële prikkels.

### 6. Minder fietsslachtoffers



**Helaas neemt het aantal ernstig gewonde fietsslachtoffers de laatste jaren toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer.** Dat komt doordat er steeds meer ouderen zijn, die bovendien steeds meer en verder fietsen, ook dankzij de elektrische fiets. Opvallend is dat het vaak eenzijdige ongevallen zijn, waarbij geen ander voertuig betrokken is. De aanpak van fietsonveiligheid vergt een integrale aanpak met alle

betrokken partijen. Fietsveiligheid krijgt dan ook een prominente plek in een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Aandachtspunten zijn: een meer risicogestuurde aanpak, een betere ongevallenregistratie, diepteonderzoek naar oorzaken van fietsongevallen, design for all infrastructuur, toepassing van ICT in auto's, ontwikkeling stabielere fietsen, verkeerseducatie op scholen, fietsvaardigheidstrainingen voor ouderen, gedragscampagnes gericht op scholieren en automobilisten.

### 7. Minder gestolen fietsen



**Jaarlijks wisselen een half miljoen fietsen ongewild van eigenaar. Voor één op de tien mensen is fietsdiefstal reden om de fiets te laten staan. Nog meer mensen zien af van het kopen van een dure fiets. Fietsdiefstal is een hardnekkig probleem. Vooral in de binnensteden is daarom een groeiende behoefte aan voldoende diefstalveilige parkeervoorzieningen voor verschillende soorten tweewielers.**

Slechts een klein deel van de fietsers meldt een diefstal ook daadwerkelijk. Men heeft er onvoldoende vertrouwen in dat dit tot opsporing leidt. Registratie en aangifte doen is essentieel en de identificatie en opsporing van fietsen moet worden verbeterd. Die opsporing wordt bemoeilijkt door het feit dat fietsen niet goed identificeerbaar zijn. Een detectielabel of opsporingschip in of aan de fiets kan hier verbetering in brengen. Eerste stap is om hiervoor standaards te ontwikkelen, die een brede toepassing mogelijk maken binnen een integrale aanpak van de hele keten.

### 8. Versterken kennisinfrastructuur



**In Nederland zijn diverse organisaties actief op het gebied van kennisontwikkeling en -verspreiding rond fietsbeleid. Daarnaast lopen er veel onderzoekprogramma's waarbij universiteiten, hogescholen en bedrijven betrokken zijn.**

Het is belangrijk dat betrokken organisaties beter samenwerken, hun activiteiten beter afstemmen en kennis en ervaring uitwisselen. Dat laat ook zien waar de gaten zitten in de onderzoeksagenda en maakt het eenvoudiger om gericht een beroep te doen op Europese subsidie-regelingen. Verder moet kennis makkelijk vindbaar zijn en doelgroep-gericht worden verspreid, al dan niet in de vorm van best practices. Kortom, de kennisinfrastructuur moet worden geoptimaliseerd.

### Meer informatie:



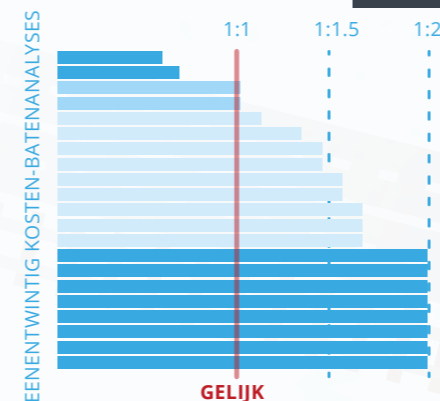
De volledige Agenda Fiets 2017-2020 kan hier worden gedownload.

Meer info op [www.tourdeforce2020.nl](http://www.tourdeforce2020.nl).

# Investeren in fietsen: Hoog rendement!

Deze infographic laat zien dat investeren in fietsen in de stad een hoog maatschappelijk rendement oplevert. Of je nu kijkt naar een gemiddelde afgelegde kilometer in de stad, naar individuele investeringen of naar de kosten van infrastructuur, de conclusie is dat een euro geïnvesteerd in fietsen dubbel en dwars uitbetaalt.

## KOSTEN-BATENANALYSES



Als we kijken naar uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyses van fietsprojecten, dan zien we dat de totale baten meestal veel hoger zijn dan de totale kosten.

## RENDEMENT VAN DRIE INVESTERINGS-PROJECTEN

### FIETSBRUG IN DEN HAAG

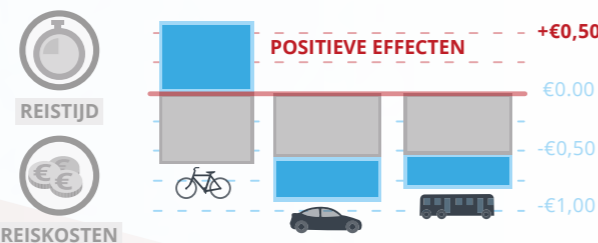
De investeringen van dit deel van de snelfietsroute in Den Haag bedragen bijna €12 miljoen. Maar deze fietsbrug over de A12 en het spoor levert zoveel voordeel op voor fietsers, dat de totale opbrengsten ruim €28 miljoen bedragen.



## (MAATSCHAPPELIJKE) BATEN EN KOSTEN VAN EEN KILOMETER REIZEN DOOR DE STAD

Reizen in de stad kost geld en tijd voor de reiziger. Pak je de fiets, dan vallen deze kosten weg tegen diverse positieve maatschappelijke effecten, bijvoorbeeld op congestie, emissies, gezondheid, subsidies, geluid, ruimte en veiligheid. Pak je daarentegen de auto of de bus dan is er juist sprake van negatieve effecten.

### REISTIJD EN REISKOSTEN



### MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN



## FIETSPARKEREN UTRECHT

De jaarbeursstalling in Utrecht is een efficiënt fietsen-hotel. Er is dan ook behoorlijk in geïnvesteerd. Maar de maatschappelijke kosten hiervan zijn nog steeds relatief laag.



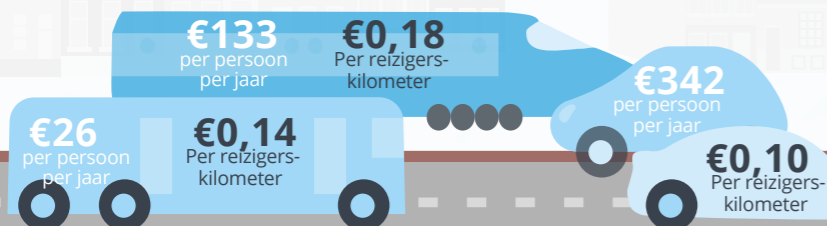
## VRIJE FIETSPARKEERPLEK AMSTERDAM

Een verwijssysteem dat € 20.000 per jaar kost, levert een veelvoud op aan maatschappelijk rendement.



## FIETSFRASTRUCTUUR IS KOSTENEFFECTIEF

Fietsen is goedkoop, ook de infrastructuur. Vergelijk de jaarlijkse uitgaven aan infrastructuur maar met die van andere vervoersmodaliteiten.



## GOEDKOOPESTE

