

# 2<sup>e</sup> etappe

## Schaalsprong Fiets



[tourdeforce.nl](https://tourdeforce.nl)



# Voorwoord



Foto: MRDH



## Indeling

## pagina

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Proloog en leeswijzer</b>	<b>5</b>
<b>1. Een koerswijziging</b>	<b>6</b>
<b>2. De fiets maakt het verschil!</b>	<b>8</b>
<b>3. Een breed gedragen scala aan typen fietsers</b>	<b>10</b>
<b>4. Thema's waar Tour de Force energie op zet</b>	<b>18</b>
<b>5. Ambities en opgaven Schaalsprong Fiets!</b>	<b>22</b>
<b>Aan de slag!</b>	<b>27</b>

**Tour de Force is het samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' in Nederland.**

Als netwerkorganisatie is Tour de Force aanjager, motivator en inspirator voor de reguliere fietsgerichte activiteiten die elk van de partners onder hun eigen verantwoordelijkheid uitvoert. De functie van dit ambitiedocument is om gezamenlijk richting en energie te geven aan inspanningen die het fietsgebruik stimuleren.

'De fiets' kan zich verheugen in een steeds grotere belangstelling. 'De fiets' heeft de wind in de rug en kan rekenen op een brede ondersteuning. Als het gaat om een duurzame, gezonde, bereikbare en leefbare toekomst, dan komt steevast 'de fiets' prominent naar voren. Tegelijkertijd hebben we zorgen over het aantal ongelukken en slachtoffers onder fietsers, streven we naar een forse verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers en zetten we in op het tegengaan van fietsdiefstal.

Om de grote potentie van 'de fiets' waar te maken, moet er veel werk worden verzet. 'De fiets' speelt een rol bij verstedelijking, bij gezondheidsbevordering en bij recreatieve ontwikkelingen. Wegen, fietspaden en snelfietsroutes moeten worden aangepast aan de groei en verschillende typen fietsers. De partners van Tour de Force willen zich daar, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheden, sterk voor maken.

In de 1<sup>e</sup> etappe van Tour de Force is al veel bereikt. We liggen op koers, maar de eindstreep is nog niet in zicht. Tour de Force gaat daarom z'n 2<sup>e</sup> etappe in. Tour de Force wil de huidige positieve aandacht voor 'de fiets' gebruiken om de Schaalsprong Fiets te realiseren; om letterlijk en figuurlijk meer ruimte te maken voor 'de fiets' als een vanzelfsprekende, aantrekkelijk en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. De koers is uitgezet op thema's als fietsroutes, fietsparkeren en fietsstimulering, om er een paar te noemen. Laten we nu meters maken!

Henk Brink, Voorzitter Tourleiding Tour de Force





Foto: Dutch Cycling Embassy

# Proloog



**Bij de start van Tour de Force hebben we een doel geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Dat gaf een mooie basis om gezamenlijk aan te werken, als een stip op de horizon. De aandacht voor 'de fiets' is gegroeid en er wordt steeds meer uitvoering gegeven aan goed fietsbeleid. Die 20% groei gaat er komen, maar we willen nu al harder vooruit.**

In deze 2<sup>e</sup> etappe van Tour de Force committeren de partners zich aan een forse impuls in de fiets. Alle partners voelen een sterke verbondenheid met 'de fiets' en hebben daarvoor hun eigen ambitie geformuleerd. Daarmee geven we een stevig vervolg op de 1<sup>e</sup> etappe van Tour de Force. Met dit ambitiesdocument willen wij duidelijk maken dat de maatschappelijke waarde van 'de fiets' groot is. En dat we die waarde flink kunnen vergroten, door meer gericht de samenwerking op te zoeken. Die gezamenlijke inspanning maakt een schielsprong voor de fiets mogelijk.

Ambities zijn van belang om de energie te richten en te bundelen. Dit ambitiesdocument geeft de richting aan en bevestigt onze gezamenlijke opgave. In het verlengde hiervan gaan we een stevig uitvoeringsprogramma neerzetten om die ambities waar te maken.

## Leeswijzer

**Hoofdstuk 1** bevat een oproep om de fiets écht serieus te nemen: dit vraagt om andere manieren van denken, financieren, organiseren en ruimte verdelen. De Schielsprong Fiets is niet alleen prettig voor fietsers, het draagt ook bij aan vijf grote maatschappelijke opgaven van deze tijd. In **hoofdstuk 2** laten we zien waar de fiets het verschil kan maken.

Fietsers zijn net zo divers als de Nederlanders zelf. **Hoofdstuk 3** geeft kleur aan die diversiteit en wat verschillende typen fietsers vragen voor een goed fietsklimaat. De partners vertegenwoordigen ook verschillende partijen en fietsers in het brede palet fietsmotieven. Voor forensen, schoolkinderen en recreatieve fietsers bijvoorbeeld zijn er naast gedeelde behoeften ook accentverschillen.

Alle partnerorganisaties werken elk op hun eigen terrein aan een goed fietsklimaat. Samenwerking in Tour de Force biedt meerwaarde. **Hoofdstuk 4** beschrijft de rol die het netwerk speelt en op welke vijf hoofdthema's die toegevoegde waarde het meest tot zijn recht komt. Deze thema's krijgen prioriteit in het uitvoeringsprogramma van Tour de Force.

Om de schielsprong werkelijkheid te maken, moeten we nog heel wat meters maken. In **hoofdstuk 5** maken we inzichtelijk wat hiervoor nodig is: voor de binnenstedelijke opgave, voor regionale routes en voor fietsparkeren bij stations (en OV-knooppunten). De Schielsprong Fiets vraagt om serieuze keuzes en vooral om gerichte investeringen. ■





Foto: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Een koerswijziging



De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers tussen 2017 en 2027.

**Met de huidige positieve aandacht voor 'de fiets' moet deze schaalsprong fiets mogelijk zijn. Alle partners van Tour de Force zetten zich hiervoor samen in. Dit betekent: samen letterlijk en figuurlijk meer ruimte maken voor 'de fiets', als een vanzelfsprekende, aantrekkelijke en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. Om die groei te halen moeten we de condities voor 'de fietser' verbeteren en werken we samen aan een veilige en aantrekkelijke omgeving.**

Nederland is niet altijd een ideaal fietsland geweest. In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd de auto maatgevend voor het verkeersbeleid. Protestacties in de jaren zeventig leidden tot een ommekeer, met vrijliggende fietspaden en woonerven als gevolg. In de jaren negentig kreeg het fietsbeleid een forse impuls met het nationale Masterplan Fiets. Er is een forse sprong gemaakt in wegontwerpen en fietsvoorzieningen. Sindsdien groeit het fietsgebruik gestaag.

Het succes van de fiets loopt tegen grenzen aan. Overvolle fietspaden en -stallingen zijn weliswaar goede tekenen van de populariteit van de fiets, maar toch. De ruimte in de stad is niet alleen schaars, maar ook eindig. Dat vraagt om een andere benadering. Meer ruimte voor de fiets vraagt om een kanteling van het denken, om een grensverleggende aanpak, om herverdeling van ruimte en middelen. Als we blijven doen wat we nu doen, krijgen we niets anders dan wat we nu al hebben. De Sarphatistraat in Amsterdam en de Rotterdamse Coolingsingel zijn goede voorbeelden van fietsgebieden waar de bakens serieus zijn verzet.

Bovenstaande voorbeelden kennen we gelukkig steeds meer. Maar ook zien we dat de fiets in veel gevallen nog steeds 'vanzelfsprekend' is en in budget en ruimtelijke keuzes letterlijk de sluitpost vormt. Om de fiets een serieuze plek te geven is een koerswijziging nodig!

## Anders denken

We pleiten ervoor om ons niet blind te staren op het dichtslibben van het wegnnet maar flink werk te maken van fietsafstanden tot 15 kilometer. Dit vraagt om een multimodale benadering en het principe 'fiets tenzij' voor de kortere afstanden. Bovendien vraagt dit om een fiets-inclusieve, integrale benadering waarbij we kijken naar de rol van 'de fiets' in de ketenreis. Naast prioritering bij en investeringen in infrastructuur vraagt dit ook om voldoende fietsvoorzieningen en -condities. Denk aan fietsparkeermogelijkheden, ontsluiting van mobiliteitsknooppunten, deelfietsystemen, verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld door werkgevers).

## Anders financieren

Daar waar we nu projecten koppelen aan het beschikbare fietsbudget, is het de kunst om dit om te draaien. De gewenste modal split kan dan leidend zijn voor het maken van keuzes, inclusief de financiering. Ook binnen (ambtelijke) organisaties moet er voldoende capaciteit zijn om fietsprojecten te realiseren.

## Anders ruimte verdelen

Dit nieuwe denken is van grote invloed op de verdeling van de ruimte, met name in binnensteden. 'De fiets' is niet langer een 'sluitpost', maar voetganger en fietser krijgen letterlijk de ruimte om zich prettig en veilig te verplaatsen. Dit vraagt om andere prioriteiten bij infrastructuurkeuzes, passend bij de gewenste modal split in een gebied. Daarbij is niet alleen aandacht voor de rijdende fietser, maar ook voor de stilstaande fietser of geparkeerde fietsen.

Door omgekeerd te ontwerpen, bedienen we niet alleen de autonome groei, maar maken we ook de gewenste groei in fietsgebruik, waar Tour de Force naar streeft, mogelijk. ■

## Anders denken, financieren en ruimte verdelen

De Schaalsprong Fiets vraagt om een aantal heldere keuzes, die richting geven aan een koerswijziging voor meer fiets. In ons denken, financieel, maar ook in ruimte!

Foto: Provincie Gelderland







Foto: Dutch Cycling Embassy

# De fiets maakt het verschil

Alleen in Nederland kun je zowel de koning als de premier regelmatig fietsend voorbij zien komen. We gebruiken de fiets als dagelijks vervoermiddel en gaan er graag mee op pad in onze vrije tijd.

Fietsgebruik is geen doel op zich, maar het is een middel dat breed inzetbaar is. Als Tour de Force zien we vijf maatschappelijke ontwikkelingen, waar de fiets het verschil kan maken.



## 1. Fietsen houdt de stad bereikbaar

'De fiets' houdt steden met een grote dichtheid van bebouwing aantrekkelijk en bereikbaar! Nederlandse steden groeien hard: in tien jaar tijd moet een miljoen nieuwe woningen worden opgeleverd. Een forse opgave in dichtbebouwd gebied. Dit vraagt om een integrale benadering waarbij mobiliteit wordt meegenomen. Nieuwe stadsbewoners zoeken een aantrekkelijke, verkeersluwe woonomgeving met veel bestemmingen en voorzieningen in de nabijheid. Fietsvoorzieningen verdienen een impuls. Een verplaatsing met de fiets is, vaak in combinatie met hoogwaardig OV, efficiënt en ruimtebesparend. OV en fiets hebben twintig tot dertig keer minder ruimte nodig dan de auto. Door nieuwe woningbouw te concentreren in nabijheid van voorzieningen, kunnen meer mensen in de stad zich eenvoudig lopend, fietsend, met het OV of een combinatie daarvan verplaatsen. Verdichting van de steden zorgt ervoor dat mensen veel banen en voorzieningen op fietsafstand hebben. Dat leidt tot aantrekkelijke woongebieden en economisch sterke regio's. Dit alles pleit voor ruimte voor een fietsroutenetwerk waarop mensen veilig en vlot van a naar b kunnen in de stad.



## 2. Fietsen voor een vitaal landelijk gebied

De trek naar de steden heeft als effect dat landelijke gebieden te maken krijgen met krimp van de bevolking. Daardoor verdwijnen voorzieningen en staan lokale en regionale OV-verbindingen onder druk. 'De fiets', en in toenemende mate de elektrische fiets, zorgen ervoor dat mensen voorzieningen als scholen en winkels kunnen blijven bereiken. Aan de andere kant biedt het landelijk gebied ruimte voor recreatie. Fietsen is belangrijk voor het toerisme en de regionale economie. Recreatieve en sportieve fietsers ontdekken de schoonheid van het platteland en mountainbikers genieten van de onverharde paden en de aangelegde routes. Met een aantrekkelijk aanbod van overnachtingsmogelijkheden, horeca en routes biedt het vitaal landelijk gebied een prettige omgeving voor verschillende typen fietsers.

Foto: Landelijk Fietsplatform



## 3. Fietsen voor een beter klimaat

Fietsende Nederlanders zorgen nu al voor twee megaton minder CO<sub>2</sub> uitstoot, dan wanneer zij gebruik zouden maken van de auto. Om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen is het nodig dat meer mensen te voet, op de fiets of met het OV reizen. 'De fiets' is dan ook onderdeel van het Klimaatakkoord. Nu is ongeveer de helft van alle autoritten (3,6 miljard) korter dan 7,5 kilometer (Bron: Fietsfeiten, KiM 2018). Een flink deel van deze ritten zou best op de fiets kunnen. Dat is effectiever in energieverbruik, ook als men met een elektrische auto rijdt.



## 4. Fietsen voor een betere gezondheid van mensen

Fietsers zijn minder vaak ziek, ze zijn productiever en gelukkiger. Gezondheid is nu al een belangrijke reden waarom mensen de fiets pakken. En terecht: wie veel fietst, voelt zich fitter en verzuimt minder. Regelmatige fietsers hebben zelfs 40% tot 50% minder kans op (ernstige) ziekten (Bron: Fietsfeiten, KiM 2018). Wie dagelijks naar het werk of naar school fietst, werkt automatisch al aan zijn of haar gezondheid. Fietsen is ook een gezonde vrijetijdsbesteding. 'De fiets' kan dus worden ingezet bij de preventie van ziekten, en heeft daarom ook aandacht gekregen in het Preventieakkoord.



## 5. Fietsen biedt mensen kansen

De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoersmiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. In een land waar ruim meer fietsen dan inwoners zijn (ongeveer 23 miljoen fietsen op 17 miljoen inwoners) verwacht je het niet, maar toch zijn er groepen mensen die niet beschikken over een fiets. En die ook niet of nauwelijks hebben geleerd om te fietsen. Als ze ook geen andere vervoersmiddelen hebben, hebben ze meer moeite om werk en school te bereiken. We stimuleren dat ieder kind opgroeit met de les dat een fiets vrijheid, zelfstandigheid en geluk bevordert.

## Er is werk aan de winkel

'De fiets' verheugt zich in een groeiende populariteit, maar dit wil niet zeggen dat het vanzelf goed komt. Om het fietsgebruik een echte schaa sprong te laten maken, moeten we nu doorpakken. Het begin is er, laten we nu meters maken!





Foto: Dutch Cycling Embassy

3

# Een breed gedragen scala aan typen fietsers



## Er zijn verschillende redenen om te fietsen en verschillende typen fietsers hebben behoefte aan andere faciliteiten.

De reden van groepen fietsers om voor de fiets te kiezen verschilt soms ook. De fiets is een middel om naar je werk te gaan, naar de sportclub of naar school; met de fiets kan je sporten, ontspannen en boodschappen doen. Veel van deze ritten zijn relatief kort en vaak binnen de bebouwde kom. Maar dit zijn ook ritjes die vanuit ‘gemak’ nog niet altijd vanzelfsprekend met de fiets gebeuren. Vanuit gezondheidsperspectief, snelheid en het sociale aspect (samen fietsen) liggen hier grote kansen. Juist de veelheid aan fietsmotieven maakt Nederland het fietsland bij uitstek.

## We onderscheiden zes typen fietsers:

	Fietsforensen
	Logistieke fietsers
	Kinderen, scholieren en studenten
	Recreatieve fietsers
	Sportieve fietsers
	Opstappers, overstappers en doortrappers

Samen zorgen deze typen voor alle fietsritten in Nederland. En dit zijn ook de fietsers die met elkaar 20% meer fietskilometers gaan maken. Let wel, één persoon kan verschillende ‘fietsertypen’ zijn. De ene dag een forens, de volgende dag een sportieve (race)fietsers. De partners van Tour de Force weten als geen ander wat ‘hun’ fietsers daarvoor nodig hebben.

## Generiek geldt voor alle fietsers:

- Om fietser te kunnen zijn moeten mensen de beschikking hebben over een fiets en vaardig genoeg zijn om aan het verkeer deel te nemen.
- Fietsers hebben behoefte aan een goed en veilig netwerk van routes waar elke fietser veilig en comfortabel kan fietsen. Zonder veel infrastructurele barrières, te grote drukte van andere weggebruikers en gemakkelijk vindbaar.
- Fietsers willen hun fiets veilig kunnen stallen: dit vraagt om kwalitatieve (veilige, overdekte) stallingsmogelijkheden voor alle typen fietsen, bijvoorbeeld nabij stations en bestemmingslocaties.
- Als een fiets kapot is, hebben fietsers behoefte aan fietsreparatie en/of vervangingsmogelijkheden.

Hierna volgt een korte beschrijving per type fietser en wat de belangrijkste condities zijn om deze fietsers optimaal te faciliteren. Ook staat benoemd welke partners zich inzetten voor de wensen van deze groep fietsers.

Foto: Dutch Cycling Embassy







Foto: NS

## Fietsforensen



**Fietsforensen gebruiken hun fiets voor de woon-werk rit, eventueel in combinatie met het OV of de auto. De fietsforens heeft verschillende snelheden en gewoonten.** De populariteit van de elektrische fiets groeit. Dit maakt de woon-werkrit sneller en comfortabeler. De speed pedelec is zelfs op middellange afstanden een concurrent van de auto. Ook de 'gewone' fiets, de OV-fiets en de deelfiets worden gebruikt door de fietsforens. Soms fietst de forens eerst langs de kinderopvang of een winkel. Om die gecombineerde ritten te kunnen maken, moet een fiets met kinderzitje of boodschappencrat ook passen in de stalling bij het kantoor of het station. En de fiets-trein-forens wil uiteraard een veilige plek in een stalling zo dicht mogelijk bij het perron.

### Wat helpt de fietsforens vooruit:

▶ Het faciliteren van de overstap fiets - OV, fiets - auto en visa-versa. Hierbij hoort betrouwbare en tijdige informatie over beschikbaarheid van veilige stallingsmogelijkheden, deelfietsen en fietskluizen op overstaplocaties zoals stations en knooppunten.
▶ Informatie over en vergoedingen voor fietsgebruik voor de woon-werk rit.
Bij aanpassingen in de cao's zijn er mogelijkheden voor (extra) fietsvergoedingen (bijvoorbeeld voor fietsgebruik in combinatie met andere modaliteiten).
Aanschaf van een leasefiets (vanaf 1 januari 2020 wordt dit veel eenvoudiger), eventueel in combinatie met een leaseauto of OV-abonnement.
▶ Het positioneren van en ruimte bieden aan de deelfiets voor het afleggen van een deel van de reis. Hierbij is o.a. inbedding in het 'Daily Urban System' van belang.
▶ Voorzieningen om je op te frissen, bagage veilig achter te laten en elektrische fietsen op te laden.

### Wie zetten zich in voor de fietsforens:

ANWB BOVAG College van Rijksadviseurs CROW-Fietsberaad F10 Fietsersbond IPO  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport  
Natuur & Milieu NOC\*NSF NS Platform 31 Rai Vereniging S.A.F.E. Vervoerregio's VNG

## 3. EEN BREED GEDRAGEN SCALA AAN TYPEN FIETTERS



Foto: Shutterstock

## Logistieke fietsers



**Om als stad de ambitie van emissievrije stadslogistiek in 2025 te halen, is een groter aandeel voor 'de fiets' hierin een logische keuze. Nu al is een verschuiving zichtbaar van (diesel)busjes naar elektrische voertuigen.** In het straatbeeld neemt het aandeel (e-)cargobikes voor stadslogistiek toe. Dit is niet alleen schoner; cargobikes zijn ook beduidend kleiner dan bestelbussen en daarom leggen ze, zeker bij een goede locatiekeuze van de overslaglocaties, per bezorging minder beslag op de schaarse ruimte. Desalniettemin kunnen ze zorgen voor een grotere druk op de (al steeds vollere) stedelijke fietspaden. Dit vraagt om aandacht voor het stedelijk netwerk en visie op 'de fietser' en het fietspad van de toekomst.

### Wat helpt de logistieke fietser vooruit:

▶ Een netwerk om snelle en zware (cargo)bikes vlot en veilig door een (stedelijk) gebied te laten bewegen.
▶ Veilige en goed gekozen overslaglocaties, inclusief laadfaciliteiten, op strategisch interessante plekken die goed bereikbaar zijn.
▶ Randvoorwaarden om het werk veilig te kunnen doen: maatregelen tegen diefstal van vracht, passende kleding, veilige voertuigen, goede en veilige navigatiemogelijkheden.
▶ Focus op de beoogde doelgroep/werkgevers:
Menselijke benadering: het stimuleren van logistieke bedrijven om bezorgers hun werk op een gezonde manier te laten uitvoeren.
Voertuig-benadering: het tonen van de mogelijkheden en voordelen van cargobikes boven bestelbusjes aan logistieke bedrijven.

### Wie zetten zich in voor de logistieke fietsers:

BOVAG F10 Fietsersbond Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Platform 31 Rai Vereniging Vervoerregio's VNG VVN





Foto: Dutch Cycling Embassy

## Kinderen, scholieren en studenten



**Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt zeker voor fietsen! Fietsen biedt vrijheid: zelfstandig naar school, vrienden en de sportclub. Dat zorgt voor een positieve bijdrage aan het geluk van Nederlandse kinderen.**

Zoveel mogelijk zelf fietsen geeft vrijheid, maar ook risico's. Ouders zijn geneigd kinderen vanwege veiligheid en comfort met de auto of de bakfiets naar school en verenigingen te brengen. De bakfiets is een veel betere keuze dan de auto als het gaat om ruimtegebruik rondom de school. Zo jong mogelijk zelf leren fietsen draagt bij aan de fietsvaardigheid en het verkeersinzicht van kinderen. De elektrische fiets is inmiddels ook ontdekt door de jeugd: een schoner en gezonder alternatief voor de brom- en snorfiets. Elektrische fietsen zorgen dat scholen met een regiofunctie relatief dichterbij komen te liggen. Dit biedt perspectief voor meer ruimte in het OV.

### Wat helpt kinderen, scholieren en studenten op de fiets vooruit:

- ▶ Kinderen zo jong mogelijk zelf laten fietsen onder begeleiding van hun verzorgers.
- ▶ Stimuleringsmaatregelen voor halen en brengen met de fiets van jonge kinderen.
- ▶ Aanbieden van (praktijkgericht verkeers-)educatie gericht op veilig fietsen.
- ▶ Minder (prominente) parkeervoorzieningen voor auto's nabij scholen en verenigingen.
- ▶ Promotie van de (elektrische) fiets boven gebruik van het OV.



Foto: VVN

### Wie zetten zich in voor kinderen, scholieren en studenten:

ANWB CROW-Fietsberaad Fietzersbond  
IPO Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport NS  
Vervoerregio's VNG VVN



Foto: Landelijk Fietsplatform

## Recreatieve fietsers



**Jaarlijks maken zo'n 8 miljoen Nederlanders ongeveer 200 miljoen recreatieve fietstochten. Fietstoeristen en -recreanten leveren een belangrijke bijdrage aan de (vrijtijds-)economie in ons land.** Jaarlijks besteden ze onderweg €450 miljoen. (Bron: Continu Vrijetijdsonderzoek, 2015) Het gaat zowel om korte- en lange afstandsritten, dagrecreatie op de fiets en meerdaagse fietsvakanties. Recreatieve fietsers bezoeken onze vele recreatie- en natuurgebieden. Stad-landverbindingen en goede opstappunten maken deze gebieden eenvoudig bereikbaar vanuit de steden.

### Wat helpt de recreatieve fietser vooruit:

- ▶ Een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig landsdekkend routenetwerk en lange-afstands routes goed bewegwijzerd en planologisch beschermd.
- ▶ Goede opstaplocaties (TOP's, recreatieve poorten), waar men de fietsrit kan starten.
- ▶ Recreatief aanbod langs de routes, naast service en diensten relevant voor fietsers.

### Wie zetten zich in voor de recreatieve fietsers:

ANWB CROW-Fietsberaad Fietzersbond IPO  
Landelijk Fietsplatform Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
NOC\*NSF NS NTFU VVN





Foto: Provincie Drenthe

## Sportieve fietsers



Nederland kent 850.000 wielersporters die minimaal twaalf keer per jaar een sportieve fietstocht op de racefiets of mountainbike rijden. Dit doen zij bij verenigingen of individueel. Jaarlijks nemen ruim 330.000 wielersporters deel aan één van de 2500 georganiseerde toertochten. Samen zijn zij goed voor ruim 1,8 miljoen starts bij toertochten. (Bron: NTFU & Bike Motion. Wielersportmonitor 2016) Grote (wielersport)evenementen komen met enige regelmaat naar Nederland en de uitstraling daarvan kan als katalysator dienen, maar de kleine toertochten zijn voor de sportieve fietsers misschien nog wel belangrijker. Ruimte en aandacht voor de wielersport verbetert het positieve imago van de fiets en verbreedt het draagvlak voor fietsmaatregelen voor alledaagse fietsers.

### Wat helpt de sportieve fietser vooruit:

- ▶ Voldoende ruimte voor de snelle fietsers, dus brede en rechte fietspaden zonder obstakels.
- ▶ Aantrekkelijke routes voor mountainbikers.
- ▶ Het eenvoudiger mogelijk maken van het aanvragen en verkrijgen van een vergunning voor het organiseren van toertochten.

### Wie zetten zich in voor de sportieve fietsers:

CROW-Fietsberaad Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
NOC\*NSF NTFU Vervoerregio's



Foto: doortrappen.nl

## Opstappers, overstappers en doortrappers



**Iedereen moet kunnen fietsen.** We onderscheiden drie categorieën: 'Opstappers' (zoals kinderen, gehandicapten, nieuwe Nederlanders, toeristen en expats). Dan zijn er de 'overstappers' (naar nieuwe type fietsen, zoals de elektrische fiets, speed pedelec, driewieler, cargobike of racefiets) en de 'doortrappers' (mensen die dreigen te stoppen met fietsen, zoals ouderen). Bij deze fietsers gaat het om een positieve keuze voor de fiets. Wat deze fietsers nodig hebben, is voor elk van deze categorieën anders.

### Wat helpt opstappers, overstappers en doortrappers op de fiets vooruit:

- ▶ De vaardigheid van het fietsen onder de knie krijgen en werken aan zelfvertrouwen om op de fiets te stappen, zodat het een comfortabele keuze wordt.
- ▶ Beeldvorming rondom de fiets verbeteren bij specifieke doelgroepen. Denk aan de fiets als comfortabel, snel en aantrekkelijk vervoermiddel vooral bij senioren.
- ▶ De drempel verlagen voor het gebruik van een fiets en het verrichten van onderhoud. Denk aan de fietsenbank.
- ▶ Conditie scheppen om het gebruik van (specifieke type) fietsen te ervaren: bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van een (elektrische) fiets of (elektrische) cargobike.

### Wie zetten zich in voor opstappers, overstappers en doortrappers:

ANWB Fietsersbond Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport NS NTFU Rai Vereniging VNG VVN

De activiteiten die de partners van Tour de Force elk afzonderlijk voor deze typen fietsers ondernemen komen terug in een op te stellen uitvoeringsprogramma.





Foto: MRDH

# Thema's waar Tour de Force energie op zet

De partners van Tour de Force werken ieder op hun eigen manier aan een beter fietsklimaat in Nederland. Door samenwerking worden kennis, kunde en ervaring gedeeld. Nieuw is dat wij ons hard maken voor lobby en pleitbezorging voor 'de fiets' buiten onze samenwerking.

Dit hoofdstuk beschrijft de rollen van het netwerk Tour de Force en de hoofdthema's waar Tour de Force-partners de komende jaren de schouders onder zetten. Zo gaan we gezamenlijk meters maken!



## 4.1 Rollen van het netwerk Tour de Force

We zien voor Tour de Force als netwerk drie, elkaar versterkende rollen:

### 1 Tour de Force als netwerkorganisatie

Ontmoeting is de basis voor samenwerking. Tour de Force organiseert de Bestuurlijke Fietstafel, de landelijke Inspiratiedag en regelmatig bijeenkomsten voor de partnerorganisaties. Zo faciliteren we het gesprek en inhoudelijke doorontwikkeling. We spreken elkaar, houden elkaar op de hoogte en weten wat er bij elkaar speelt. We weten elkaar te vinden en brengen dingen samen verder.

### 2 Tour de Force als facilitator

Vanuit het netwerk zetten we in op ondersteuning van partners en hun activiteiten door krachtenbundeling en schaalvoordelen. De focus ligt daarbij op vijf hoofdthema's. Daar waar samenwerking binnen Tour de Force toegevoegde waarde biedt, zetten we vanuit het netwerk activiteiten op.

### 3 Tour de Force als agendasetter

De fiets kan veel bijdragen aan maatschappelijke doelen, en levert daarmee een grotere bijdrage dan veel beleidsmakers beseffen. We willen nadrukkelijk de fiets in beeld brengen als effectief middel om een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving te creëren. Om de fiets duidelijk in beeld te brengen, zal Tour de Force harder werken aan lobbywerk in bestuurlijk Nederland. Ook agenderen we 'de fiets' in bestaande trajecten en gremia zoals Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), Mobiliteitsfonds, Klimaatagenda en Regionale Energie Strategieën, Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie, Preventieakkoord, verstedelijking, omgevingsvisies en internationale fietspromotie (Dutch Cycling Embassy).

## 4.2 Doorpakken op vijf hoofdthema's

Voor de doorwerking in de 2<sup>e</sup> etappe is gekozen om prioriteit te geven aan thema's die de partners het meest helpen om een sterke groei van het aantal fietskilometers te bewerkstelligen. In de komende periode zetten we de activiteiten, tijd en geld vooral in voor deze thema's. Activiteiten worden periodiek uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma.

### A. Fiets in de stad



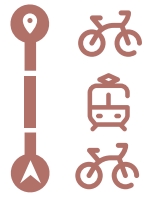
**De inrichting van de openbare ruimte in steden vraagt om herverdeling van verschillende modaliteiten.** Grote en middelgrote steden zoeken naar een nieuwe aanpak die een veilige plek biedt aan de hele 'fietsfamilie', met alle soorten fietsen en typen fietsers. Fietsers willen hun fiets prettig en veilig stallen. Voldoende, aantrekkelijke en veilige fietsvoorzieningen in de stad zijn daarvoor belangrijke randvoorwaarden. Fietsparkeernormen (kwantitatief en kwalitatief) voor ruimtelijke plannen zijn een instrument. Door een directe koppeling te leggen tussen ruimtelijke (verstedelijkings)opgaven en mobiliteit krijgt 'de fiets' allerlei kansen. En door 'de fiets' prominent in de inrichting mee te nemen, wordt actieve mobiliteit gestimuleerd. Omgevingsvisies zijn de planologische instrumenten waarin fietsgebruik aan bod kan komen.

### Focus Tour de Force:

- ▶ Vormgeven van het fietspad van de toekomst en de plek voor de fietsfamilie.
- ▶ Gemeenten ondersteunen bij het moderniseren van de fietsparkeernormen, stimuleren van het gebruik in hun omgevingsplannen en bij afspraken met private ontwikkelaars.
- ▶ Expliciete koppelingen formuleren zodat fietsgebruik een volwaardige plek in de omgevingsvisies krijgt.



## B. Fiets in de keten



Waar de fiets snelheidskampioen is op de korte afstand, zijn trein, metro en (snel)bus dat op langere afstanden naar stadscentra. Fiets en OV vormen een gouden combinatie voor de afstanden boven de tien kilometer, mits de condities kloppen. Fietsparkeervoorzieningen en aanbod bij overstaplocaties zijn van groot belang. Deze combinatie van fiets en OV wordt steeds belangrijker. Gemeenten zoeken nieuwe manieren om dit te faciliteren, o.a. met deelfietsaanbieders. Daarnaast zetten provincies, vervoerregio's, NS en ProRail in op het dienstenaanbod bij OV-knooppunten en transferia. Hierdoor komen er meer mogelijkheden voor deelfietsen aan de randen van de stad en verder weg gelegen gebieden. Een beter aanbod en faciliteiten zorgen ervoor dat ook de combinatie auto-fiets aantrekkelijker wordt.

### Focus Tour de Force:

- ▶ Potentie van de fiets als voor- en natransport beter verkennen, breder dan faciliteiten bij (NS-) stations. Denk aan 'mobiliteitshubs', Park+Bike, fiets en (H)OV, deelaanbod in dichtbebouwde gebieden.
- ▶ Grootschalig en opschaalbaar experimenteren met het beter benutten van bestaande stallingsruimte.
- ▶ Versterken en uitbreiden van fietsparkeren bij stations (en OV-knooppunten) doorzetten en (op korte termijn) komen tot een meer structurele, evenredige en redelijke rolverdeling en financiering van fietsparkeren bij stations.
- ▶ Aanreiken van kennis en kunde om dienstenaanbod bij OV-knooppunten en transferia te versterken.

Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Provincie Gelderland

## C. Een hoogwaardig fietsnetwerk



Een hoogwaardig fietsnetwerk maakt 'de fiets' een voor de hand liggende keuze voor forensen, kinderen, scholieren en studenten om dagelijks naar werk of school te gaan. Uitdaging is om het fietsen aantrekkelijk en veilig te houden voor iedereen, zodat mensen met plezier blijven fietsen. Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is niet alleen voor fietsers een belangrijke randvoorwaarde, maar ook voor alle wegbeheerders een speerpunt. Fietsen in de vrije tijd, zowel recreatief als sportief, is leuk, gezond en heeft bovendien een positief effect op het imago van fietsen.

### Focus Tour de Force:

- ▶ Uitbreiding en opwaardering van het fietsnetwerk. Daarnaast stimuleren en inzichtelijk maken van het gebruik.
- ▶ Inzet op een duurzame aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur dat vele jaren voldoet aan de wensen en dus toekomstbestendig is.
- ▶ Benadrukken van het belang van 100% veilige en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en deze ook bij de juiste partijen beleggen.
- ▶ Samenwerking tussen toerverenigingen en wegbeheerders ondersteunen om vergunningverlening voor toertochten eenvoudiger te maken.
- ▶ Versterken van recreatieve fietsroutes om een impuls te geven aan regionale economische ontwikkelingen en aan Nederland als fietsvakantieland.



## D. Stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven



Programma's als Beter Benutten hebben bewezen dat naast infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen nodig zijn om het fietsgebruik te vergroten. Campagnes gericht op specifieke doelgroepen zijn effectief, bijvoorbeeld het aanmoedigen van ouders om hun kinderen met de fiets naar school te brengen. De Rijksoverheid en de coalitie Anders Reizen gaan in 2019 in overleg met vakbonden om de mogelijkheden van de huidige fiscale regelingen, ten behoeve van verduurzaming van het zakelijk vervoer (waaronder fietsregelingen) vast te leggen in collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's). Daarbij is aandacht voor bestaande mogelijkheden binnen de reiskostenregeling, zoals een reiskostenvergoeding voor fietsers en wandelaars van 19 cent per kilometer. Ook is er de nieuwe regeling voor de leasefiets en fietsen 'van de zaak'. BOVAG zorgt ervoor dat fietsondernemers de tools in handen hebben om werkgevers zo goed mogelijk te informeren en hen te stimuleren om fietsgebruik onder werknemers te stimuleren.

### Focus Tour de Force:

- ▶ Uitbreiding van het netwerk van Tour de Force met koepelorganisaties en/of allianties van werkgevers en bedrijfsleven, waaronder ook het MKB.
- ▶ Tour de Force maakt zich sterk voor de verdere ontwikkeling van goede programma's gericht op fietsstimulering en het delen van beschikbare kennis met alle partijen.

## E. Draagvlak voor kennis over fiets



Het netwerk van Tour de Force beschikt over veel kennis over 'de fiets', maar op het gebied van 'fietsdata' is nog een wereld te winnen. Anders dan voor auto en OV, staat het structureel vergaren van informatie over 'de fiets' en fietsgebruik nog in de kinderschoenen. En dat terwijl zulke onderzoeksdata ons veel kunnen opleveren, onder andere in de onderbouwing van projecten en activiteiten. Ook is het nodig om fietskennis binnen de sector te versterken, zowel wat betreft onderwijs als onderzoek. Ontwikkelingen zoals Fiets-ITS, intelligente verkeerssystemen voor de fiets, kunnen helpen bij het verzamelen en benutten van fietsdata. Zo kunnen fietsers bijvoorbeeld voorrang krijgen en kan door efficiënte afstemming de veiligheid tussen weggebruikers bevorderd worden. Maar fietskennis gaat verder: we hebben in Nederland unieke kennis over fietsbeleid, fietsontwerpen en uiteraard aanbod aan fietsen en voorzieningen zoals fietsparkeervoorzieningen. 'De fiets' is hierdoor een belangrijk exportproduct.

### Focus Tour de Force:

- ▶ Tour de Force zet zich in om fietskennis te bundelen en toe te passen. Data over fietsgebruik of behoeften van fietsers ontsluiten we, maken we inzichtelijk of standaardiseren we.
- ▶ Samen met de Dutch Cycling Embassy zet Tour de Force zich in om van Nederland Fietsland een topsector te maken.

Foto: Provincie Gelderland







## Ambities en opgaven Schaalsprong Fiets!

De focus van Tour de Force ligt op de thema's die impact hebben op het realiseren van de ambities van de partners. Op deze ambities zit veel energie.

En dat is nodig. Er moet veel gebeuren om 'de fiets' en het fietsgebruik te stimuleren, maar dit kan de samenleving ook enorm veel opleveren.

### 5.1 Ambities van de partners

Alle Tour de Force-partners hebben specifieke ambities geformuleerd die bijdragen aan de zogeheten **Schaalsprong Fiets**.



**ANWB** wil dat al haar leden veilig en met plezier kunnen fietsen. De ANWB streeft daarom naar nul verkeersdoden in 2050, conform het Verkeersveiligheidsmanifest (onder andere door inzet van CycleRAP). De ANWB ontwikkelt en verspreidt de ontwerpmethodiek Verkeer in de Stad om een nieuwe balans tussen alle verkeersdeelnemers in steden mogelijk te maken. Ieder kind heeft recht op een fiets; daar zet de ANWB zich voor in met het ANWB Kinderfietsenplan.



**BOVAG** spant zich in om fietsondernemers zo te faciliteren rondom de leasefiets en alle mogelijkheden hiervan dat zij werkgevers kunnen informeren en stimuleren om, samen met hun medewerkers, te kiezen voor slimme en duurzame mobiliteit. En om meer inzicht te genereren in huidige en toekomstige potentie van mobiliteitsalternatieven, waaronder het gebruik van de tweewieler.



Het **College van Rijksadviseurs** heeft de ambitie het ontwerp van innovatieve ruimtelijke oplossingen voor ruimtelijke opgaven rondom de fiets te stimuleren.



**CROW** en **Platform31** hebben de gemeenschappelijke ambitie om via koppeling van CROW-Fietsberaad met de Fietscommunity (gekoppeld aan Smart Cycling Futures) kennis over 'de fiets' nog beter te ontsluiten en

nieuwe kennis te ontwikkelen. Hierin wordt de samenwerking gezocht met andere kennisinstellingen, wordt gestreefd naar een dynamische kennisagenda rond de vijf hoofdthema's met strategische, tactische en operationele kennisvragen en te zorgen voor de uitwisseling en verspreiding van kennis rond een webbased community.



**Dutch Cycling Embassy** zet zich in om Nederland pelotonaanvoerder van de wereldwijde fietsbeweging te maken, door 'Nederland Fietsland' als topsector op de kaart te zetten.



De **F10**-steden, het **IPO** en de **Vervoerregio's**, maken zich sterk voor de schaalprong en zetten de fietser, samen met de voetganger, op de eerste plaats bij het verdelen van de ruimte tussen modaliteiten in de stad (omgekeerd ontwerpen, STOMP-principe).



De **Fietzersbond** streeft met haar inzet naar ten minste 50% van alle verplaatsingen op de fiets in de bebouwde kom in 2040.



Om een schaalprong in fietsgebruik te bereiken zijn goede fietsparkeervoorzieningen een absolute voorwaarde.

Fietsparkeervoorzieningen, welke voldoen aan de eisen van fietsparkeer, fietsdiefstal, schade aan fietsen en letsel aan gebruikers zoveel mogelijk voorkomen. De leden van de **Fipavo** zullen fietsparkeervoorzieningen verder doorontwikkelen voor de huidige fietsen en de fietsen van de toekomst.



De centrale overheden, onder de vlag van het **IPO** en de **Vervoerregio's**, zetten zich in voor een kwaliteitssprong van het bestaande routenetwerk. De ambitie is om 1000 kilometer snelfietsroute te realiseren in 2030.



Het **Landelijk Fietsplatform** streeft naar 20% meer recreatieve fietskilometers en 20% meer fietsvakanties in Nederland over 10 jaar.



Ministerie van **Infrastructuur en Waterstaat** maakt zich sterk om meer mensen op de fiets naar het werk te laten gaan:

200.000 extra fietsforensen in 2022. Daarom zet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat o.a. in op werkgevers(-netwerken), investeringen in snelfietsroutes en fietsenstallingen.





Werkgevers zijn een belangrijke doelgroep voor **Natuur & Milieu**. Zij willen de fiets goed in de etalage zetten voor werkgevers (kilometervergoeding en leaseregeling) en zorgen dat dit een volwassen onderdeel wordt van het HR-beleid van werkgevers.



**NOC\*NSF** heeft de ambitie zoveel mogelijk Nederlanders te laten profiteren van de kracht van sport. De organisatie zet zich in voor het zo goed mogelijk faciliteren van de sportieve forens, de recreatieve fietser en de sportieve fietser.



**NS** en ProRail zetten zich in voor een voldoende, hoogwaardig en innovatief aanbod van fietsvoorzieningen bij stations (fietsparkeren, deelfiets, OV-fiets en service en reparatie).



Door **NTFU** wordt stevig ingezet op het ondersteunen van de verenigingen bij zo veilig mogelijk in groepsverband fietsen en het vergemakkelijken van het aanvragen van vergunningen voor het organiseren van fietstoertochten. Daarnaast werkt de NTFU aan het onder de knie krijgen van de vaardigheid en het zelfvertrouwen om sportief te gaan fietsen.



**RAI Vereniging** spant zich in om de mogelijkheden van de leasefiets onder de aandacht te brengen om zo gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren.



**S.A.F.E.** zet zich in om het aantal fietsdiefstallen elke 5 jaar, met 20% terug te dringen, de aangiftebereidheid te verhogen en de economische en sociale schade terug te dringen.



**SWOV** wil met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bijdragen aan veiliger fietsverkeer. SWOV doet onderzoek om meer inzicht te krijgen in de interactie tussen fietsers en autoverkeer en (andere) oorzaken van fietsongevallen om zo aanknopingspunten te vinden voor gerichte maatregelen.



**Unie van Waterschappen** zet in op het ‘verbinden’ van het buitengebied met de stad door middel van veilige fietsroutes.



De **VNG** zet zich in voor de verkeersveiligheid van de fietser en brengt de fiets onder de aandacht van gemeenten als een kans, waarmee doelstellingen van gemeenten op meerdere maatschappelijke thema's als klimaat en gezondheid dichterbij komen.



**VVN** zet zich in voor het verkeers-examen op 95% van de basisscholen in Nederland en wil senioren leren om hun fietsveiligheid te verbeteren.

**Ook in het ontwerp van het Klimaatakkoord, het Preventieakkoord en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid staan concrete afspraken en ambities die bijdragen aan de Schaalprong Fiets.**

In het ontwerp van het **Klimaatakkoord** staan twee concrete afspraken. Ten eerste spreken het Rijk, IPO en VNG in het kader van Tour de Force af dat begin 2019 een verkenning wordt afgerond naar kansrijke koppelmogelijkheden tussen lopende programma's van het Rijk en inventarisaties van provincies, VNG, F10 en Rijkswaterstaat naar de gewenste en benodigde fietsinvesteringen<sup>1</sup>. Vervolgens wordt op basis van deze verkenning met Tour de Force een gezamenlijk overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten vastgesteld. Dit overzicht dient ter ondersteuning van prioritering van (fiets-) projecten en wordt gebruikt in BO MIRT-overleggen. Ook worden ze gebruikt bij overleggen binnen de regio en tussen de regio en het Rijk.

In het **Preventieakkoord** staan ook twee concrete afspraken. Om werknemers en werkgevers te stimuleren actiever van en naar het werk te gaan, wordt door de Fietsersbond en Wandelnet een Alliantie Werken in Beweging opgericht. De Alliantie geeft werkgevers en werknemers inspiratie voor de meest effectieve maatregelen op het gebied van gezond werken, inclusief vervoer en een gezonde werkvloer en hoe zij zich met hun actieve beleid hierop kunnen profileren. Verder zorgt een landelijke coalitie van koepelorganisaties voor kennisontwikkeling en -verspreiding om gezonde buurten te stimuleren in Nederland, zodat kinderen veilig en gezond naar school kunnen fietsen en lopen.

<sup>1</sup> Het ontwerp van het Klimaatakkoord is opgesteld door het Klimaatberaad, en bevat een omvangrijk pakket van afspraken, maatregelen en instrumenten dat de Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met ten minste 49% moet terugdringen.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid is de ambitie dat er in 2050 geen verkeersdoden meer vallen. Het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid** en de bijbehorende nationale, regionale en lokale uitvoeringsplannen geven aan hoe deze ambitie gerealiseerd wordt. Er wordt stevig ingezet op een risico gestuurde aanpak. Deze aanpak moet leiden tot veilige fietsinfrastructuur. Ook is er veel aandacht voor de veiligheid van oudere en jongere fietsers.

In het **Bestuursakkoord Fietsparkeren** is het doel geformuleerd om een volgende stap te zetten naar een redelijke en meer toekomstvaste rolverdeling en bekostiging van fietsparkeren bij stations. Onder meer de midterm review van de Hoofdrailnetconcessie biedt kansen om op dit punt een volgende stap te zetten. Afspraken over rolverdeling en meerjarige investeringen moeten duidelijkheid bieden, zodat de gezamenlijke doelen van het Bestuursakkoord Fietsparkeren worden gehaald.

## 5.2 Opgaven en opbrengsten

**Alle ambities van de samenwerkende partners van Tour de Force vragen om een flinke inspanning. Om inzicht te hebben in wat deze opgaven binnenstedelijk, voor het fietsnetwerk en als onderdeel van de keten betekenen hebben we onderzoek gedaan. De opgaven zijn fors maar er staan ook veel opbrengsten tegenover, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheidseffecten.**

## Binnenstedelijke opgave

**De opgave in de steden om fietsers meer ruimte te geven is complex en vraagt om een duidelijke afweging. Het gaat om maatregelen als het oplossen van grote barrières of ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, de herinrichting van rijbanen naar fietsstraten of fietspaden en het bouwen van inpandige en ondergrondse fietsenstallingen. Deze projecten kunnen zeker niet uit de reguliere jaarlijkse geldstromen betaald worden.**

Om de Schaalprong Fiets in de 50 grootste Nederlandse steden te realiseren en daarmee een optimaal fietsklimaat te creëren, is er zo'n €1,8 miljard tot 2027 nodig. Dit blijkt uit onderzoek onder negen van de zeventien steden die samenwerken onder de vlag van de F10. De negen onderzochte steden geven in de komende drie tot vijf jaar gemiddeld €31 miljoen per stad uit aan geplande infrastructurele maatregelen voor de rijdende en geparkeerde fiets. Dat komt neer op jaarlijks gemiddeld

€35 per inwoner. Verder ligt er per stad voor de komende jaren nog gemiddeld €24 miljoen aan gewenste projecten 'op de plank'. Deze ambitie valt nu nog buiten de planning, vanwege tekortschietende budgetten en organiserend vermogen. Bovenop deze geplande en gewenste projecten geven de negen onderzochte steden aan dat er voor een echte schaalprong in fietsgebruik in de periode tot 2027 in ieder geval nog een extra bedrag van gemiddeld €57 miljoen per stad nodig is.

## Regionale routes

**Voor de verbinding tussen de steden is behoefte aan snelle, doorgaande routes. Door de provincies en vervoerregio's is begin 2019 in kaart gebracht welke opgaven er zijn rondom regionale routes. Dit heeft een overzicht van bestaande (snelle) fietsroutes opgeleverd. Daarnaast zijn er routes die in de periode tot 2030 aangelegd worden en is er een 'ambitie'. Deze laatste categorie bestaat uit routes waar op dit moment nog geen financiering of bestuurlijk commitment voor is, maar die wel op het verlanglijstje van de betrokken overheden staan. Uit het overzicht blijkt dat er de komende jaren voor ruim €500 miljoen geïnvesteerd moet worden om het regionale netwerk op een hoger niveau te brengen. Een extra investering van €270 miljoen is goed denkbaar. Dit is nodig voor verbeteringen aan bestaande fietsroutes. Ook als het aantal fietsers op deze routes toeneemt, moeten ze veilig en comfortabel blijven. Sinds 2016 hebben de provincies en vervoerregio's al ruim 500 kilometer aan aantrekkelijke fietsroutes gerealiseerd. Daar komt de komende jaren nog minstens 600 kilometer bij, met een ambitie voor nog eens 400 kilometer.**

## Fietsparkeren stations

**De populariteit van de combinatie trein en fiets vraagt om extra voorzieningen en stallingsruimte op de OV-knooppunten. Op basis van prognoses van ProRail wordt in de periode tot 2030 nog een tekort geraamd van 150.000 stallingplaatsen.** De Impuls Fiets (de investering van Rijk en regionale overheden gezamenlijk op basis van het Regeerakkoord) levert in totaal ongeveer 40.000 extra plaatsen op. Door maatregelen in de stallingen komen er nog eens omstreeks 10.000 plekken vrij. Dan resteert er nog een tekort van ruim 100.000 fietsparkeerplaatsen in 2030. Als de gewenste en voorspelde groei van het fietsgebruik doorzet, zal het tekort nog een stuk hoger liggen. Ondanks dat er de komende jaren rond de €200 miljoen zal worden geïnvesteerd, blijft er tot 2030 nog een financieringsbehoefte van circa €450 miljoen.





Daarnaast is een vergelijkbaar bedrag tot 2030 (€30-40 miljoen per jaar) nodig voor exploitatie, onderhoud en handhaving van fietsenstallingen bij stations. NS Stations draagt zijn steentje bij door te investeren in innovatieve stallingoplossingen. Gemeenten en ProRail investeren in slimme verwijssystemen over beschikbare ruimte in de stallingen en hun directe omgeving. Om de keuze voor OV te stimuleren en om het gebruik van een tweede fiets op het bestemmingsstation te ontmoedigen wordt verder geïnvesteerd in deelfietsen en nieuwe OV-fiets-concepten zoals de omgekeerde OV-fiets: 's nachts thuis stallen en voor je werk afgeven op het station als deelfiets.

## Financieringsopgave

**Een belangrijke vraag is hoe we dekking vinden voor deze grote investeringen. Een schaa sprong in het fietsgebruik vergt intensivering van de samenwerking en extra financiële inspanningen van alle betrokken partijen: gemeenten, vervoerregio's, provincies en het Rijk. Dit kan niet door één enkele partij worden opgelost, maar vraagt een combinatie van dekkingsmiddelen en mechanisme.**

Denk daarbij aan investeringen voor de fiets uit het Mobiliteitsfonds en door herallocatie van provinciale en gemeentelijke middelen. En aan grotere bijdragen uit gebiedsontwikkeling en het Preventiefonds. Niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit staat centraal, zodat mobiliteitsmaatregelen meer integraal afgewogen kunnen worden. Tour de Force zet zich in om de fiets volwaardig mee te nemen in afwegingen.

## Breder zoeken naar dekking

**Er zijn kansen om andere financiers te betrekken dan de huidige overheden. Gebiedsexploitaties kunnen alle kosten en baten van een ontwikkeling in zich opnemen, dus ook de aanleg van fietsinfrastructuur.**

Het positieve effect van fietsen op de gezondheid zou zich ook kunnen uitbetalen. OV-concessies kunnen breder worden opgepakt door ook fiets(parkeer)voorzieningen op te nemen. En tenslotte is er bij gemeenten een beleidsvrijheid om door herallocatie van middelen meer geld ten gunste van fiets te besteden.

## 5.3 Investeren in de fiets levert veel op

De investeringen die nodig zijn om vergroting van het fietsgebruik te laten slagen lijken fors. Hier staat tegenover dat de besparingen en de maatschappelijke baten nog groter zijn. Reizen in de stad kost geld en tijd voor de reiziger. Pak je de fiets, dan vallen deze kosten weg. Daarnaast zijn er diverse positieve maatschappelijke effecten. Denk aan gezondheidsbaten, minder uitstoot van CO<sub>2</sub>, geluidsoverlast en ruimtebeslag door auto's.

Als we de kosten voor stimuleren van fietsgebruik vergelijken met de kosten voor andere modaliteiten, blijkt dat de fiets de meest effectieve oplossing is. Fietsinfrastructuur kost € 0,03 per gereden kilometer (Bron: Maatschappelijke kosten en baten van de fiets, Decisio, 2012); ruim drie keer minder dan de kosten voor auto-infrastructuur. Een fiets vraagt voor het parkeren tien keer minder ruimte dan een auto. Bij fietspaden binnen de bebouwde kom is het ruimtebeslag zelfs 28 keer kleiner. En elke 7 kilometer op de fiets in plaats van de auto bespaart de uitstoot van 1 kilo CO<sub>2</sub> (Bron: Fietsfeiten, KiM 2018). Omgerekend naar het totaal aantal reizigerskilometer per jaar levert een verschuiving in de modal shift naar de fiets ons allen een enorm hoog rendement. De kosten zijn een waardevolle investering!

## Aan de slag!

**Dit document beschrijft onze ambities voor 'de fiets'. Mooie woorden maar daar blijft het wat ons betreft niet bij. Onze ambities zijn vrijwillig, maar niet vrijblijvend! De ruim twintig aangesloten partners van Tour de Force willen hun ambities ook waar maken. Wij doen dat elk onder onze eigen verantwoordelijkheid, op een manier die goed past bij onze eigen achterban, maar wel in nauwe samenwerking met elkaar. Want we vullen elkaar aan en helpen elkaar op weg.**

## Als vervolg op dit ambitiedocument gaan wij de volgende vervolgstappen zetten:

# 1

**Elke organisatie brengt in beeld welke activiteiten zij uitvoert om de ambities waar te maken.**

In het Tour de Force-netwerk zoeken wij kennisdeling, synergie en krachtenbundeling om gezamenlijk meer meters te maken.

# 2

**Voor de netwerkactiviteiten stelt Tour de Force een nieuw uitvoeringsprogramma op voor 2019 en 2020.**

Dit programma richt zich op het ondersteunen van de ambities en de activiteiten van de partners, zoals in beeld gebracht bij punt 1.

# 3

**Jaarlijks brengt Tour de Force een voortgangsbericht uit, waarin de partners op hoofdlijnen de behaalde resultaten presenteren.**

Wij bespreken de uitkomsten aan de Bestuurlijke Fietstafel met het oog op bijsturing, nieuwe accenten en kansen voor intensivering van de aanpak. Het voortgangsbericht maakt onderdeel uit van de BO's MIRT in het najaar. Periodiek voert Tour de Force een kwantitatieve analyse uit op de fietsinfrastructuur en het fietsgebruik.



**Dit is het startschot voor de 2<sup>e</sup> etappe. Tour de Force is voortvarend op weg naar nog meer fietsers, in een nog mooier 'Nederland Fietsland'.**





## Colofon

**Vormgeving:** AlphaPlus B.V. Hilversum

**Tekst:** Birgit Cannegieter, Cindy Clevers, Erik Tetteroo, Kate de Jager, Willy Smeers

**In samenwerking met:** ANWB, BOVAG, CROW-Fietsberaad, College van Rijksadviseurs, Dutch Cycling Embassy, F10, Fietsersbond, Fipavo, IPO, Landelijk Fietsplatform, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MRDH, Natuur & Milieu, NOC\*NSF, NS, NTFU, Platform31, RAIvereniging, S.a.f.e., SWOV, Unie van Waterschappen, VNG, VRA, VVN

**Info:** [www.tourdeforce.nl](http://www.tourdeforce.nl)

Foto: NTFU

