Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De kracht van de fiets volop benut!

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

De kracht van de fiets volop benut!

Nederlanders fietsen steeds meer en steeds verder. En als we het land mobiel, leefbaar en gezond willen houden, moeten we daar de komende decennia extra op inzetten. Daarvoor is investeren in fietsinfrastructuur, stallingsruimte en fietsstimulering noodzakelijk. Daarom presenteert Tour de Force het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Doel is om als Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten gezamenlijk, het fietsverkeer in Nederland een krachtige impuls te geven, samen met de maatschappelijke partners.

Deze impuls is hard nodig. Nederland staat voor een groot aantal maatschappelijke uitdagingen waarvoor de fiets een oplossing biedt. Bijvoorbeeld de ambitie om tot 2030 ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen te bouwen; fietsen is ruimtebesparend en milieuvriendelijk en kan dus bijdragen aan het slagen van de binnenstedelijke opgave. De (elektrische) fiets zorgt ervoor dat voorzieningen als scholen en winkels ook in het landelijk gebied bereikbaar blijven. Daarnaast is de fiets een onmisbare schakel voor openbaar vervoer: bijna de helft van de treinreizigers en een groeiend aantal busreizigers komt op de fiets.

De fiets kent nog vele andere voordelen. Fietsen draagt bij aan de gezondheid en het welbevinden van mensen. Het zorgt voor ontspanning, recreatie, toerisme en bedrijvigheid. De fiets is inclusief: het is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Fietsen draagt bij aan CO_2-reductie, schone lucht en minder geluidsoverlast. Daarbij komt dat fietsvoorzieningen relatief snel en goedkoop te realiseren zijn en dus het meeste rendement bieden per geïnvesteerde euro.

Om de kracht van de fiets goed te benutten in de mobiliteit van Nederland, is een Schaalsprong Fiets nodig: een forse ontwikkeling van de fietsnetwerken, fietsenstallingen en fietsstimulering. Dan gaat de fiets ook maximaal bijdragen aan het oplossen van de uitdagingen van tegenwoordig. Dit betekent fors extra investeren in goede en veilige fietsinfrastructuur. Hierbij gaat het vaak om investeringen op lokale schaal, zoals bredere fietspaden en veilige oversteekplekken. Soms gaat het om grotere projecten, zoals ondergrondse fietsenstallingen, fietsbruggen en goede fietsverbindingen tussen stad en dorp. Gecombineerd met een structureel en samenhangend pakket aan fietsstimuleringsmaatregelen. Alles bij elkaar gaat het nationaal bezien om een investering van zo'n 12-13 miljard euro. Hiervoor zijn Rijksoverheid, provincie, vervoerregio en gemeente samen aan zet.

Om al deze partijen op één lijn te krijgen, is een gedeeld beeld van de toekomst nodig. Daarvoor is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld, gebaseerd op de toekomstige ruimtelijke inrichting en de regionale fietsplannen. Het beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, schetst een gezamenlijk toekomstbeeld tot 2040 en brengt in kaart welke investeringen nodig zijn om het fietsgebruik de noodzakelijke krachtige impuls te geven. En bovenal: hoe de samenwerking eruit moet zien. Want alleen door goed samenspel kunnen de betrokken spelers het fietsgebruik in Nederland daadwerkelijk naar een hoger plan tillen.

Nu het Nationaal Toekomstbeeld Fiets er ligt moet ook de volgende stap worden gezet. Nú liggen er bij de betrokken overheden plannen klaar die gelijk uitgevoerd kunnen worden en nú zijn de maatschappelijke uitdagingen urgent. Kortom, nú moeten de verschillende overheden de onderlinge afspraken concretiseren en aan de slag gaan.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

1

Inleiding

Het **Nationaal Toekomstbeeld Fiets spoort aan** en **verbindt**.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

1. Inleiding

Nederland staat voor een aantal grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven die dringend aandacht vragen. Bijvoorbeeld op het gebied van wonen, klimaat, stikstof, verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, inclusiviteit, duurzaamheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd neemt de behoefte aan mobiliteit alsmaar toe. Deze groei in goede banen leiden, is dan ook een grote uitdaging. De fiets speelt hierin een cruciale rol.

Nederland is een echt fietsland. Al decennia werken overheden afzonderlijk en gezamenlijk, stapje voor stapje, aan een fijnmazige, goede en veilige fietsinfrastructuur, waardoor er een stevige basis ligt. Het Nederlandse fietsklimaat is internationaal toonaangevend. De grote opgaven van nu maken het echter noodzakelijk om de komende tijd een extra grote stap te zetten.

Die extra grote stap is de Schaalsprong Fiets[1]! Ook al zijn de individuele ingrepen vaak relatief klein, bij elkaar tellen ze op tot een grote opgave. In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op Hoofdlijnen is becijferd dat het om een investering van zo'n € 13 miljard gaat[2]. Zo'n grote investering, maar ook de aard van veel ingrepen, vragen om slimme samenwerking tussen Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten, samen met de maatschappelijke partners. Om deze samenwerking succesvol te laten zijn, is een gedeeld beeld van de toekomst nodig.

[1] De term is geïntroduceerd bij de 2e etappe van Tour de Force (Tour de Force, 2e etappe - Schaalsprong Fiets, 2019)
[2] Tour de Force, Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, 2021

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Voor u ligt dit gedeelde beeld: het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Het doel van het NTF is te laten zien:

- waarom de gezamenlijke inspanning van Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten, samen met de maatschappelijke partners, kan bijdragen aan het oplossen van de huidige ruimtelijke en maatschappelijke opgaven,
- tot welke toekomst deze inspanning kan leiden,
- welke ingrepen moeten plaatsvinden om de potentie van de fiets te benutten bij de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven en
- hoe de samenwerking tussen gemeenten, vervoerregio's, provincies, Rijk en de maatschappelijke partners er uit zou moeten zien.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets draagt eraan bij dat de fiets (naast de auto en het openbaar vervoer) als gelijkwaardige modaliteit wordt meegenomen bij de beslissingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke inrichting, op landelijk, regionaal en lokaal niveau, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Het kan als onderlegger worden gebruikt bij (gezamenlijke) investeringsbeslissingen over integrale gebiedsgerichte programma's.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) ondersteunt een brede samenwerking: het is een middel voor de verschillende bestuurslagen om gezamenlijk aan de slag te gaan met de ambitieuze fietsprojecten en -programma's, het gesprek te blijven voeren over de programmering daarvan en te blijven monitoren in hoeverre hiermee de ambities worden verwezenlijkt. Verder biedt het NTF een basis om de samenwerking voort te zetten met belangenorganisaties, vervoerders en andere partijen. Met deze samenwerking is veel synergie te behalen, bijvoorbeeld door inhoudelijke kennis of werkwijzen te delen of door plannen goed op elkaar aan te laten sluiten.

Daarmee geeft dit document alle betrokken partijen een stevige basis om gezamenlijk die extra grote stap te zetten in de ontwikkeling van de fietsinfrastructuur en de stimulering van het fietsgebruik: de Schaalsprong Fiets! Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets spoort aan en verbindt.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

1.1. Voorgeschiedenis

Om ervoor te zorgen dat de Schaalsprong Fiets daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hebben Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De Tweede Kamer is hierover in november 2020 geïnformeerd via de MIRT-brief[3]. In samenhang daarmee hebben de partijen "gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen"[4]. Dit sluit goed aan bij de overgang van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds, dat is ingericht om integrale, gebiedsgerichte mobiliteitsoplossingen te bekostigen. In het Mobiliteitsfonds kan de fiets structureel worden meegenomen in de afweging.

In maart 2021 is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op Hoofdlijnen verschenen en aan de Tweede Kamer aangeboden[5]. In het nu voorliggende Nationaal Toekomstbeeld Fiets is verder uitgewerkt hoe de fiets kan bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke opgaven en welke aanpak daarvoor nodig is. De kwantificering van het totaal aan maatregelen uit het NTF op Hoofdlijnen is behouden omdat dit een krachtige illustratie is van de omvang van de Schaalsprong Fiets.

[3] Minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, Kamerbrief Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020, voortgang MIRT, moties en toezeggingen, 26 november 2020
[4] Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets op Hoofdlijnen, 8 maart 2021
[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 31 305, nr. 326

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

1.2. Totstandkoming

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een product van Tour de Force. Tour de Force is een brede uitvoeringsgerichte samenwerking van alle partijen die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland: overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het document beoogt inhoudelijk het gezamenlijke toekomstbeeld te verwoorden; de betrokken overheden behouden hun eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

In 2021 hebben alle provincies en vervoerregio's geconcretiseerd wat er in hun regio nodig is om de beoogde Schaalsprong Fiets te realiseren. Deze regionale fietsplannen, deels nieuwe plannen en deels aanscherping van bestaande plannen, zijn daarmee in zekere zin de regionale uitwerking van het nationale toekomstbeeld. Deze regionale plannen zijn op hun beurt weer gebruikt om dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets mede te bepalen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

1.2. Totstandkoming

1.3. Inhoud

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

1.3. Inhoud

Na deze inleiding bestaat het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) uit het volgende:

- In **Hoofdstuk 2** beschrijft de belangrijkste ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, met daarin toegelicht en onderbouwd hoe de fiets bijdraagt aan het oplossen ervan.
- In **Hoofdstuk 3** schetst het fietssysteem van de toekomst: hoe de fietsmobiliteit er dan uit ziet, aangevuld met de concepten waarmee dit voor een bepaald gebied kan worden geconcretiseerd.
- In **Hoofdstuk 4** beschrijft de Schaalsprong Fiets. Verdeeld over drie pijlers wordt toegelicht wat er gedaan moet worden om de schaalsprong te realiseren en tegelijkertijd de zware druk te verminderen die het fietsgebruik nu al op bepaalde locaties en tijden legt. Daarbij richt het NTF zich tot die ingrepen waar samenwerking tussen de bestuurslagen nodig is, om zo de individuele overheden de ruimte te geven zelfstandig in te vullen waar dat kan.
- In **hoofdstuk 5** tenslotte, wordt beschreven hoe de partijen kunnen samenwerken om het Toekomstbeeld Fiets te realiseren.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2

De fiets is cruciaal

Fietsers zijn **gelukkiger**, **productiever** en **minder** vaak ziek.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2. De fiets is cruciaal

De fiets is een onmisbaar onderdeel van het integrale mobiliteitssysteem. Om ervoor te zorgen dat dit systeem goed blijft werken, zal de fiets nog meer moeten worden gebruikt dan nu. En dat is niet alleen van belang voor de mobiliteit, het draagt ook bij aan het oplossen van allerlei ruimtelijke en maatschappelijke opgaven[6]:

- **bereikbare, aantrekkelijke steden,**
- **een bereikbaar landelijk gebied,**
- **(versnelde) woningbouw,**
- **een gezonde, gelukkige bevolking,**
- **beperking van de klimaatverandering,**
- **een stikstofarme omgeving,**
- **een inclusieve samenleving.**

Dit wordt in de volgende paragrafen nader toegelicht.

Dé fiets bestaat niet. Vroeger waren naast de gewone fiets vrijwel alleen snor- en bromfietsen op het fietspad te vinden, tegenwoordig is er een grote diversiteit aan ‘fietsen’, al dan niet elektrisch, al dan niet ‘deel-’ of ‘huur-’, zoals gewone fietsen, mountainbikes, racefietsen, speed pedelecs, bakfietsen, ‘stints’, scooters, etc. Ook is er een grote variëteit aan gebruikers van het fietspad: forensen, ouderen, scholieren, bezorgers, koeriers, wielrenners, ouders met kinderen, etc. Dit heeft gevolgen voor de capaciteit en veiligheid en stelt andere eisen aan de inrichting van fietspaden en -stallingen.

[6] Al deze opgaven zijn terug te voeren op een of meer nationale belangen waarop de nationale overheid zich in de NOVI richt. (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nationale Omgevingsvisie, 2020)

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

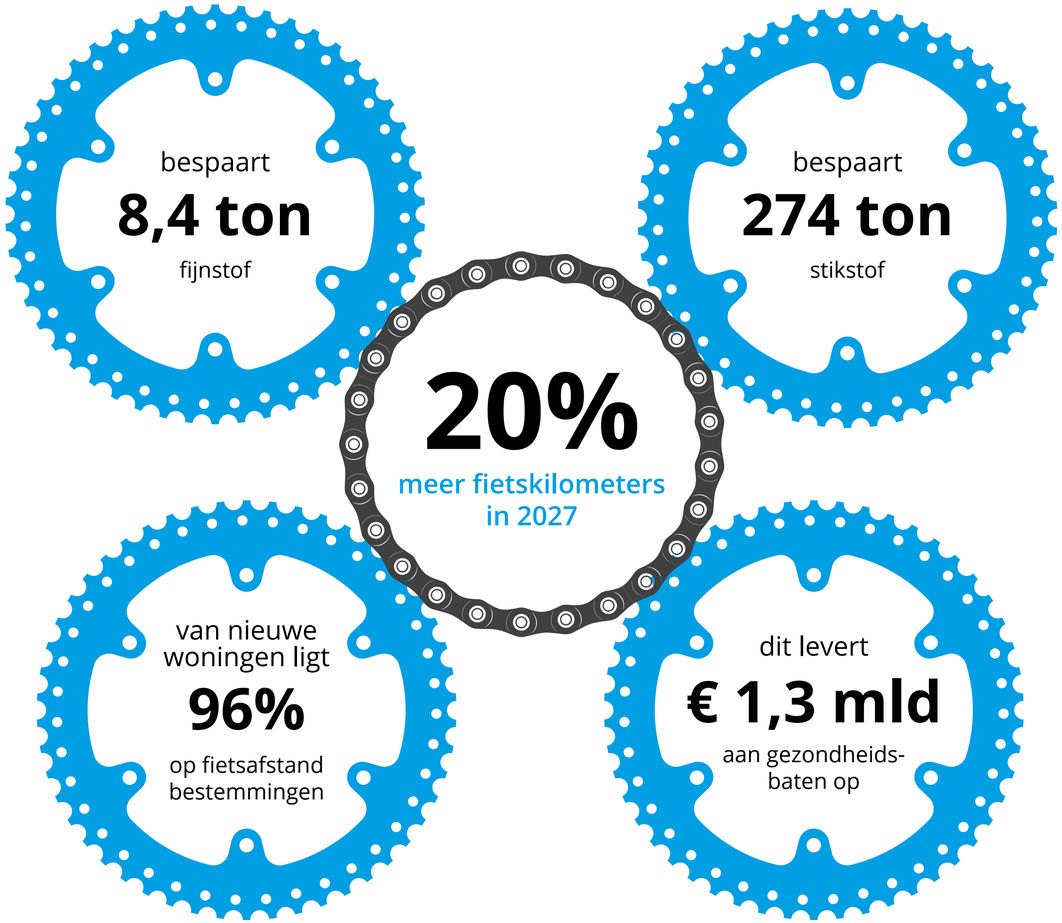
2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets



Verkeersveiligheid

Zeker als de fiets steeds meer gaat worden gebruikt, is de verkeersveiligheid een urgent probleem. Veel fietspaden zijn nu te smal voor intensiever gebruik door fietsers en de toenemende variëteit van gebruikers van het fietspad[7]. Vooral oudere fietsers maken een groot deel uit van de slachtoffers van verkeersongevallen. De verkeersveiligheidscijfers onder fietsers laten al een aantal jaren geen daling meer zien; onder de ernstig gewonden is zelfs sprake van een stijging. Vandaar dat bij alle maatregelen voor de Schaalsprong Fiets verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde is.

Hierbij wordt aangesloten bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Hierin is een gezamenlijke aanpak verwoord van de verschillende overheden om samen met de maatschappelijke partners een maximale inspanning te leveren om de risico's in kaart te brengen en vervolgens maatregelen te treffen om die risico's te verkleinen. De aanpak is verdeeld over negen beleidsthema's:

1. Veilige infrastructuur,
2. Heterogeniteit in het verkeer,
3. Technologische ontwikkelingen,
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers,
5. Onervaren verkeersdeelnemers,
6. Rijden onder invloed,
7. Snelheid in het verkeer,
8. Afleiding in het verkeer,
9. Verkeersovertreders.

Al deze thema's hebben ook betrekking op de fietser, als veroorzaker en/of slachtoffer van ongevallen[8].

[7] Minister en staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief Proces en aanpak uitwerking coalitieakkoord, 11 februari 2022
[8] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat e.a., Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – Veilig van deur tot deur, 2018

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.1 Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

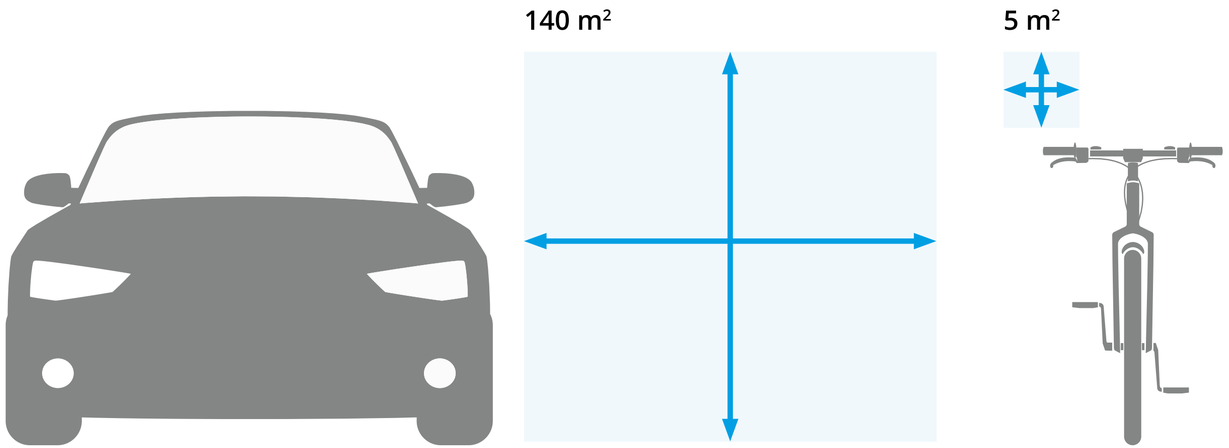
In het stedelijk gebied zijn veel bestemmingen bereikbaar binnen fietsafstand. Steden lenen zich dus bij uitstek voor het gebruik van de fiets als vervoermiddel, voor zowel personen als goederen. Tegelijkertijd hebben steden een verdichtingsopgave: meer woningen binnen de stadsgrenzen om het open landelijke gebied te ontzien. Van de geplande woningbouw zal 96% in stedelijk gebied plaatsvinden[9]. Er komen meer verplaatsingen en er is minder ruimte. Dus neemt de fiets een sleutelpositie in: een rijdende fiets neemt namelijk 28 keer minder ruimte in beslag dan een rijdende auto en een gestalde fiets 10 keer minder ruimte dan een geparkeerde auto[10].

De fiets is niet alleen van groot belang voor verplaatsingen bínnen stedelijk gebied, ze vormt in combinatie met de trein, ook een prima alternatief voor de langere afstanden. De fiets speelt dus ook een grote rol bij verplaatsingen náár stedelijk gebied, vanuit steden en dorpen in de omgeving of verder weg.

Door de stedelijke verdichting wordt de kwaliteit van de openbare ruimte steeds belangrijker. Hoe meer voorzieningen in de nabijheid van de bewoners worden gepland en hoe meer lopen, fietsen en OV de ruimte krijgen, hoe minder steden afhankelijk worden van gemotoriseerd vervoer. Zo ontstaat er weer meer (openbare) ruimte voor water, groen, recreatie en cultuur, wat cruciaal is voor de klimaatbestendigheid en verblijfskwaliteit van de stad.

Een goed fietsnetwerk in de stad zorgt ervoor dat veel banen en voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dat leidt tot aantrekkelijke woongebieden en economisch sterke regio's. Tegelijkertijd is het huidige fietsnetwerk op sommige tijden op sommige plekken al overbelast. Zo zijn de fietspaden die middelbare scholieren gebruiken op weg naar school voor het overgrote deel niet berekend op de stroom scholieren die ze moeten verwerken[11]. Beelden van de fietsfiles in Utrecht hebben het landelijke nieuws gehaald. Ook komen er steeds meer soorten voertuigen op de weg die van het fietspad gebruik maken, met elk hun eigen karakteristieken. Het intensieve en diverse gebruik van de fietsnetwerken leidt zonder maatregelen tot afname van de verkeersveiligheid. Om de groeiende potentie van de fiets in stedelijk gebied te benutten, moet op bepaalde plekken de capaciteit dus nadrukkelijk worden vergroot of de vormgeving worden aangepast.

Alleen in fietsnetwerken investeren is niet voldoende. Door de toename van het fietsgebruik en de diversiteit aan fietsen is er ook meer behoefte aan ruimte om fietsen te stallen, terwijl er daarvoor in de buitenruimte door verdichting en vergroening steeds minder plek is. Er zullen dus inpandige of ondergrondse fietsenstallingen bij moeten komen.



[9] CBS Statline woningbouwprognoses 2040
[10] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsfeiten – Nieuwe inzichten, 2020
[11] Sweco / Bouwend Nederland, Onderzoek kwaliteit fietsroutes naar middelbare scholen, 2020

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

Naast een trek naar de steden is er ook een trend waarneembaar waarin landelijke gebieden te maken krijgen met het verdwijnen van voorzieningen en krimp van het aantal inwoners. Lokale en regionale OV-verbindingen staan onder druk. De fiets, en in toenemende mate de elektrische fiets, kan ervoor zorgen dat mensen voorzieningen als scholen en winkels kunnen blijven bereiken, ook als ze niet over een auto beschikken. De combinatie met het openbaar vervoer zorgt ervoor dat bestemmingen verder weg, bereikbaar blijven. Daarvoor is dan wel een opwaardering nodig van bestaande fietsverbindingen tot directe, comfortabele en veilige fietsroutes en vaak ook uitbreiding en verbetering van de fietsenstallingen op de OV-knooppunten.

Daarnaast biedt het landelijk gebied aantrekkelijke ruimte voor de recreatieve en sportieve fietser. De fiets is namelijk meer dan alleen een vervoermiddel, het is ook een laagdrempelig en veelgebruikt middel om te sporten en te recreëren. De recreatieve netwerken die er zijn, moeten daarvoor wel versterkt en beter ontsloten worden, zodat de fietsroutes veilig en goed toegankelijk zijn en de bewoners van zowel stedelijk als landelijk gebied er graag gebruik van maken. Daarnaast hebben de recreatieve netwerken in het landelijk gebied een economische waarde vanwege de toeristische en recreatieve functie.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

Nederland staat voor een grote woningbouwopgave. In tien jaar tijd moet een miljoen nieuwe woningen worden gebouwd, bijna geheel binnen stedelijk gebied. Voor het bereikbaar en daarmee leefbaar houden van de groeiende steden heeft de fiets een sleutelpositie. Onder andere omdat investeringen in fietsinfrastructuur snel zijn uit te voeren en zeer kosteneffectief zijn[12]. Maar ook omdat kiezen voor de fiets leidt tot een klimaatbestendige, gezonde en leefbare stad. Alleen door de fiets, in combinatie met lopen en OV, bij de ontsluiting van de nieuwe woningen centraal te stellen, zal het lukken de woningbouwopgave te realiseren. Er is simpelweg onvoldoende ruimte om (zoals voorheen) genoeg infrastructuur en parkeergelegenheid voor de auto aan te leggen. Stedelijke woningbouw kan gebruik maken van bestaande infrastructuur en grotendeels plaatsvinden zonder investeringen in nieuwe auto-infrastructuur. Zo kan er worden volstaan met een lage parkeernorm. Bij nieuwe wijken werkt dit kostenbesparend. Als er daarnaast een ‘modal shift’ kan worden bereikt onder de bestaande inwoners naar de fiets, ontstaat er als bonus ruimte voor nieuwe bewoners en werknemers op het wegennet en in het openbaar vervoer, waarvoor dus geen extra investeringen hoeven te worden gedaan.

Het tempo waarin er de afgelopen jaren woningen zijn gebouwd, blijft achter bij de ambitie. Het kabinet wil de woningbouw gaan versnellen naar rond de 100.000 woningen per jaar. Om ervoor te zorgen dat de nieuwe woningen goed ontsloten en bereikbaar zijn per openbaar vervoer, fiets en auto, maakt het kabinet voor de komende 10 jaar in totaal € 7,5 miljard vrij[13]. Het is gezien het voorgaande van belang dat een substantieel deel hiervan wordt geïnvesteerd in de fiets.

Overigens gaat woningbouw op deze schaal gepaard met het toevoegen van bijvoorbeeld winkels, openbaar groen en recreatiegebieden. Deze trekken fietsers aan van binnen en buiten de wijk. Het fietsgebruik bij de nieuwe woningbouw is dus niet alleen gekoppeld aan de woningen.

[12] Decisio / Tour de Force, Infographic Investeren in fietsen: Hoog rendement!, 2016
[13] Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

Fietsers zijn gelukkiger, productiever en minder vaak ziek. Wie dagelijks naar werk of school fietst, werkt automatisch aan zijn of haar gezondheid. De Gezondheidsraad adviseert om minimaal 150 minuten per week aan matig intensieve inspanning te doen. Mensen die bijna overal de fiets voor gebruiken, bewegen in 80% van de gevallen al meer dan 150 minuten per week, juist door de dagelijkse mobiliteit. Mensen die wandelend of fietsend naar hun werk gaan, zijn vaker tevreden, minder gestrest, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen[14]. Maar ook sportief en recreatief fietsgebruik draagt bij aan de gezondheid. In het bijzonder bij ouderen draagt recreatief fietsen eraan bij dat ze langer gezond blijven.

In het Nationaal Preventieakkoord is afgesproken om “werknemers en werkgevers te stimuleren actiever van en naar het werk te gaan” en om te streven naar “gezonde buurten, zodat [...] met prioriteit kinderen veilig en gezond naar school kunnen fietsen en lopen”[15]. Dat laatste is extra belangrijk, want fietsen naar school levert gemiddeld een kwartier extra bewegen per dag op, terwijl de richtlijn voor kinderen (van 4 tot 11 jaar) minimaal één uur matig tot intensieve beweging per dag is[16]. Een kwart van de kinderen van 4 tot 6 jaar gaat nooit lopend of fietsend naar school[17]. Dit vraagt om een brede aanpak voor het stimuleren van gezonde en veilige keuzes.

Er is met name veel gezondheidswinst te halen door mensen die op dit moment niet of weinig fietsen juist (meer) op de fiets te krijgen[18]. Meer dan de helft van de autoritten is korter dan 7,5 kilometer en ruim 60% van de werknemers woont binnen 15 kilometer van het werk. Er liggen dus nog volop kansen om het fietsgebruik bij deze groep te laten groeien[19].

Een belangrijk gezondheidsprobleem is de aanwezigheid van fijnstof in de lucht. Blootstelling aan fijnstof is een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, vergelijkbaar met bijvoorbeeld overgewicht. Het gemotoriseerde wegverkeer is een belangrijke bron van fijnstof[20]. Jaarlijks worden er 3,6 miljard autoritten gemaakt korter dan 7,5 km en 4,9 miljard autoritten korter dan 15 km[21]. Voor veel van die ritten is de fiets een reëel alternatief. Meer fietsgebruik draagt dus substantieel bij aan het terugdringen van de ziektes die samenhangen met fijnstof in de lucht en aan het behoud van gezonde levensjaren.

14 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsfeiten – Nieuwe inzichten, 2020
15 Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Nationaal Preventieakkoord, 2018
16 Mulier Instituut, Factsheet Actief transport naar de basisschool, 2022
17 Mulier Instituut, Factsheet Actief transport naar de basisschool, 2022
18 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsfeiten – Nieuwe inzichten, 2020
19 Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Nationaal Preventieakkoord, 2018
20 Gezondheidsraad, Rapport Gezondheidswinst door schonere lucht, 2018
21 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsfeiten – Nieuwe inzichten, 2020

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

In 2015 hebben de landen die het Akkoord van Parijs sloten, afgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Naar aanleiding daarvan heeft de Europese Unie wettelijk vastgelegd dat er in 2050 netto geen broeikasgassen meer mogen worden uitgestoten. Om daar te komen, heeft Nederland in de Klimaatwet een reductie vastgelegd van 49% in 2030 (ten opzichte van 1990)[22].

Het nieuwe kabinet heeft deze doelstelling nog eens aangescherpt tot 55%[23]. Om de CO_2-uitstoot in Nederland voor 2030 drastisch te verlagen en daarna tot nul te reduceren, zal ook het gebruik van fossiele brandstof in het verkeer moeten worden afgebouwd. In 2019 werd ongeveer 20% van de CO_2-uitstoot in Nederland veroorzaakt door het verkeer[24]. Het stimuleren van het gebruik van de fiets kan een grote bijdrage leveren aan het verminderen van gebruik van energie en fossiele brandstoffen in het bijzonder en daarmee aan de beoogde CO_2-reductie. Het nieuwe kabinet reserveert tot 2027 nog eens € 87 miljoen extra voor vergroening van het personenvervoer en reisgedrag[25].

Transitie naar duurzaam regionaal mobiliteitssysteem

In het nationale Klimaatakkoord van 2019 hebben overheden afgesproken om een landsdekkend geheel van Regionale Mobiliteitsprogramma's te ontwikkelen. Deze Regionale Mobiliteitsprogramma's moeten op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Daarbij ligt de focus op het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden en wordt tegelijkertijd voldaan aan (inter)nationale klimaatafspraken[26].

[22] Planbureau voor de Leefomgeving, Klimaat- en Energieverkenning 2021
[23] Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst
[24] Planbureau voor de Leefomgeving, Klimaat- en Energieverkenning 2021
[25] Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst
[26] VNG en IPO, Handreiking Regionale Mobiliteitsprogramma's, 2019

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

De natuur in Nederland lijdt onder de stikstofuitstoot en is tegelijkertijd wettelijk beschermd. Het gevolg hiervan is onder meer dat veel bouwprojecten (woningbouw, infrastructuur) niet kunnen doorgaan, omdat ze de stikstofbelasting van natuurgebieden nog verder verhogen. Om de kwetsbare natuur te beschermen en de doelen op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid etc. te realiseren, moet de stikstofuitstoot sterk worden teruggebracht. In 2035 mag in minimaal 74% van de stikstofgevoelige natuur in de Natura-2000-gebieden de kritische waarde niet meer worden overschreden[27]. Het nieuwe kabinet wil dit zelfs al in 2030 bereiken[28]. Dit komt overeen met een stikstofemissiereductie van 50%[29].

Het wegverkeer is verantwoordelijk voor een wezenlijk deel van de stikstofuitstoot (6,7% in 2018)[30].Fietsen is een stikstofvriendelijke vervoerswijze. Elke rit in de buurt van natuur die niet met een auto (met brandstofmotor) wordt gemaakt, is directe winst. Ervoor zorgen dat de fiets meer wordt gebruikt, is dus ook belangrijk voor het behoud van kwetsbare natuur en daarmee voor het realiseren van andere belangrijke ruimtelijke opgaven.

[27] Wet van 10 maart 2021 tot wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering)
[28] Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst
[29] Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Kamerbrief met reactie op brief MOB over wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering, 5 februari 2021
[30] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bijdrage aan de stikstofdepositie in de natuur, 2021

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

2.1. Van belang voor bereikbare en aantrekkelijke steden

2.2. Van belang voor een bereikbaar landelijk gebied

2.3. Van belang voor (versnellen) woningbouw

2.4. Van belang voor een gezonde en gelukkige bevolking

2.5. Van belang voor het beperken van de klimaatverandering

2.6. Van belang voor een stikstofarme omgeving

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

2.7. Van belang voor een inclusieve samenleving

De fiets draagt bij aan een inclusieve samenleving: het is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel. Zelfs in Nederland, met meer fietsen dan inwoners (ongeveer 23 miljoen fietsen op 17 miljoen inwoners), zijn er groepen mensen die niet beschikken over een fiets of die niet of nauwelijks hebben geleerd om te fietsen. Hoe meer de fiets voor hen een reëel alternatief is, hoe meer bestemmingen voor hen binnen bereik komen, hoe makkelijker zij aan werk kunnen komen of een opleiding kunnen volgen en hoe meer zij kunnen meedoen aan het maatschappelijk leven. De steeds groter wordende diversiteit aan fietsen maakt het makkelijker om een passende en veilige fiets te vinden, maar financiële of culturele drempels zorgen ervoor dat dit niet altijd gebeurt. Ook de toegankelijkheid van fietsenstallingen voor bijvoorbeeld mindervaliden vraagt aandacht.

Naast het verhogen van de arbeidsparticipatie draagt fietsen bij aan het tegengaan van vereenzaming, het langer zelfstandig kunnen blijven wonen van ouderen, de participatie van Nederlanders met niet-westerse achtergrond, de armoedebestrijding, etc. De fiets is daarmee misschien wel het meest inclusieve vervoermiddel dat er is.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

3.3. De fiets benut moderne technologie

3.4. De toekomst begint nu

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

3

De fiets in de toekomst

De fiets is de meest **aantrekkelijke vervoerswijze** op afstanden tussen de 1 en 15 km.

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

3.3. De fiets benut moderne technologie

3.4. De toekomst begint nu

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

3. De fiets in De toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

Nederland functioneert in 2040 als een netwerk van onderling goed met elkaar verbonden steden en regio's, gedragen door een snel, veilig, duurzaam en comfortabel mobiliteitssysteem. De fiets is een belangrijke vervoerwijze in dat mobiliteitssysteem, naast lopen, het openbaar vervoer en de auto én in combinatie met die vervoerwijzen. Wonen, werken, natuur, landschap en voorzieningen zijn in steden en dorpen nauw met elkaar verweven en liggen veelal op fietsafstand van elkaar (tot 15 km op de elektrische fiets). Mensen wonen dicht bij hun werk (en werken regelmatig thuis), voorzieningen liggen op fietsafstand en er is veel groen in de directe omgeving zoals het park om de hoek, maar ook recreatie- en natuurgebieden op fietsafstand. Steden en regio's worden ingericht op nabijheid: de locaties voor wonen en werken zijn zorgvuldig gekozen, mede om lopen en fietsen te stimuleren. Dit vermindert de lange afstandsmobiliteit en de daaraan verbonden negatieve effecten als aantasting van klimaat, natuur en landschap door geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen. De openbare ruimte is zodanig ingericht dat de gezondheid van mensen wordt bevorderd. Ze verleidt mensen tot onder meer fietsen, wandelen, sporten, spelen, ontspannen en het ontmoeten van anderen. Bijvoorbeeld door meer groen en water, recreatieve fiets- en wandelroutes binnen en buiten de stad, groene, aantrekkelijke en gezellige pleinen en voldoende ruimte om de fiets te stallen[31].

[31] Dit toekomstbeeld is gebaseerd op het toekomstbeeld dat in de NOVI wordt geschetst, geschreven vanuit het perspectief van de fiets

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

3.3. De fiets benut moderne technologie

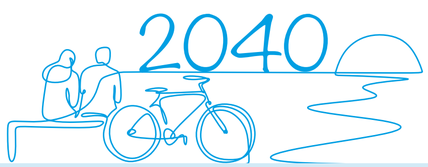
3.4. De toekomst begint nu

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

Fietsroutes binnen, tussen en rondom stedelijke en landelijke gebieden vormen in 2040 samen een fijnmazig netwerk, met als ruggengraat een landelijk netwerk van hoogwaardige fietsroutes. Er is ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer in de stad, er zijn aantrekkelijke groen-blauwe stad-land verbindingen en voldoende stallingsmogelijkheden en de overstap tussen fiets en OV is goed geregeld[32]. Voor iedereen is een fiets beschikbaar voor elke gelegenheid: een eigen fiets, gehuurd, geleased, gedeeld of van de baas. De (elektrische) fiets is de meest aantrekkelijke vervoerwijze op afstanden tussen 1 en 15 km. Het mobiliteitssysteem stimuleert duurzaam en gezond mobiliteitsgedrag, door onder andere adequate fietsvoorzieningen en fiets- en voetpaden. Binnen de stedelijke regio's is de grootste rol weggelegd voor de fiets, het openbaar vervoer en lopen. Wijkcentra en grotere OV-haltes zijn voorzien van hoogwaardige fietsenstallingen, deelfietsen en deelscooters en zijn goed ontsloten door voet- en fietspaden. De groei van de mobiliteit in de sterk groeiende steden komt voor het grootste deel terecht bij de fiets. Tussen de regio's verplaatsen reizigers zich met het openbaar vervoer en de auto, waarbij de fiets een grote rol speelt in het voor- en natransport, zeker in steden waar weinig ruimte is. Aan de randen en in de centra van de steden zijn gebruiksvriendelijke overstapvoorzieningen aanwezig (stations, P+R, P+B[33], mobiliteitshubs) om de verschillende netwerken goed aan elkaar te verknopen. In het landelijk gebied speelt (naast de auto) de elektrische fiets een belangrijke rol om werk, school of voorzieningen te bereiken. Het mobiliteitssysteem stimuleert actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik. Door dit alles worden er in 2027 in Nederland 20% meer fietskilometers gemaakt dan in 2017, wat kan toenemen tot 40% in 2040.



Het toekomstbeeld in deze paragraaf is gebaseerd op het toekomstbeeld dat in de NOVI wordt geschetst, geschreven vanuit het perspectief van de fiets. De NOVI (de Nationale Omgevingsvisie) is in 2020 verschenen en daarin geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Bij het opstellen van deze visie hebben provincies, vervoerregio's en gemeenten, maar ook waterschappen, bedrijven, maatschappelijke instellingen en burgers intensief meegedacht. De NOVI wordt per landsdeel uitgewerkt in Omgevingsagenda's, waarin de gebiedsgerichte opgaven worden vastgelegd. Via deze Omgevingsagenda's heeft de NOVI doorwerking in de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies[34].

[32] Tour de Force, Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, 2021
[33] "Bij een Park+Bike (P+B) stapt een reiziger over van de auto op de fiets om naar het centrum van de stad te reizen. De auto blijft hierbij aan de rand van de stad staan. Het Park+Bike-concept is afgeleid van Park+Ride-terreinen, waarbij reizigers overstappen van de auto op het OV." (https://rwsduurzamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/multimodaal/factsheet-park-bike/)
[34] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nationale Omgevingsvisie, 2020

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

3.3. De fiets benut moderne technologie

3.4. De toekomst begint nu

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

3.3. De fiets benut moderne technologie

In 2040 wordt het fietsgebruik, meer nog dan nu, ondersteund door apps en andere technologie. Daarbij kan gedacht worden aan:

- technologie die de gebruiker stimuleert de fiets te gebruiken;
- technologie die de gebruiker helpt snel en comfortabel zijn bestemming te bereiken, zoals navigatieapps, i-vri's[35] en apps die de gebruiker laten weten waar er nog plek is om zijn fiets te stallen of helpen dóór te kunnen fietsen bij een kruispunt of beweegbare brug;
- technologie die de gebruiker helpt veilig zijn bestemming te bereiken, doordat de fietser geholpen wordt zijn fiets stabiel te houden ('slimme fietsen'), andere weggebruikers te ontwijken, obstakels te vermijden (door 'smart cities' bijvoorbeeld), een veilige snelheid aan te houden of toegestane routes te nemen (door 'geofencing' bijvoorbeeld);
- technologie die we nu nog niet kunnen voorzien.

Veel van deze ontwikkelingen zijn al ingezet, bijvoorbeeld in het internationale project Bicycles and ITS[36] (BITS); in 2040 zullen ze verder zijn ontwikkeld en worden ze veelvuldiger gebruikt. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, maar ook om effectief te kunnen blijven werken aan de optimalisatie van het fietsnetwerk, is data nodig. In 2040 wordt daarom structureel en grootschalig (anoniem) data verzameld over het gebruik van het fietsnetwerk. De technologie (zoals 'connected bikes') is daarvoor dan beschikbaar.

[35] intelligente verkeersregelinstallaties
[36] Intelligent Transport Systems

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

3.1. Een aantrekkelijk en leefbaar Nederland

3.2. Schaalsprong Fiets heeft tot groei geleid

3.3. De fiets benut moderne technologie

3.4. De toekomst begint nu

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

3.4. De toekomst begint nu

Om dit toekomstbeeld in 2040 werkelijkheid te laten zijn, moet vandaag worden begonnen. Er zijn krachtige plannen nodig voor het fietsgebruik. Daarnaast moet de fiets volwaardig worden meegenomen in alle plannen voor de ruimtelijke inrichting van Nederland en de aanpak van de mobiliteitsopgave die daar onderdeel van is.

Het helpt hierbij om principes toe te passen die vanzelfsprekend de juiste rol voor de fiets opleveren. Centraal kan staan de mobiliteitstransitie, de overgang naar duurzame mobiliteit. Daarvoor is de Trias Mobilica[37] een krachtig principe. De Trias Mobilica stelt dat verduurzaming van de mobiliteit uit drie onderdelen bestaat:

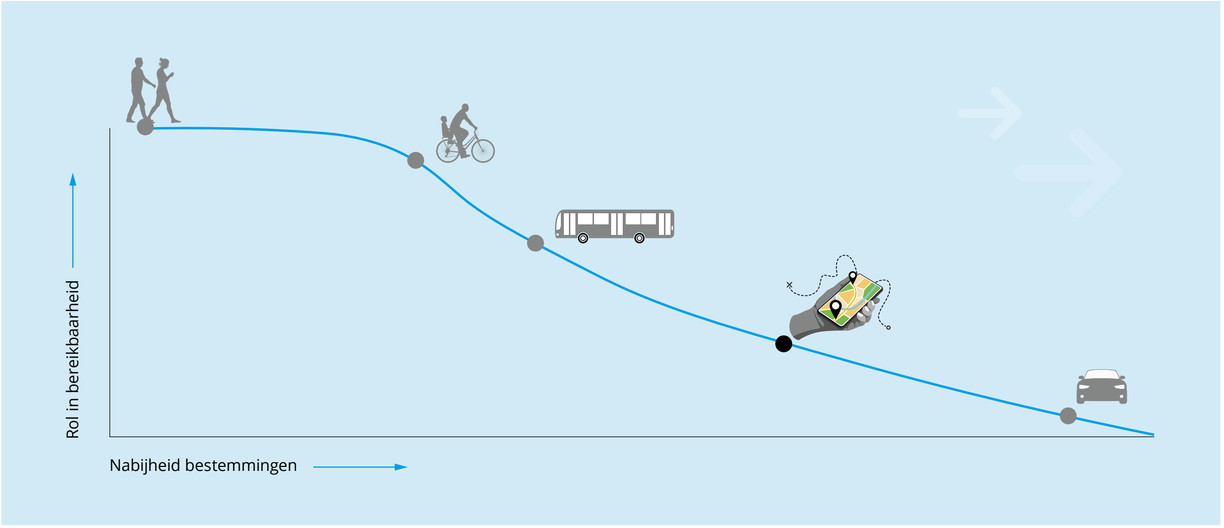
1. **verminder** de mobiliteit;
2. **verander** de vervoerwijze (zodat 'schone' vervoermiddelen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, de voorkeur krijgen);
3. **verduurzaam** de vervoermiddelen en de infrastructuur.

De Trias Mobilica wordt ook gebruikt bij het ontwikkelen van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (zie paragraaf 2.5).

1. Mobiliteit kan worden verminderd door bijvoorbeeld thuiswerken te stimuleren of door een planologie die inzet op nabijheid. Een voorbeeld daarvan is de '10-minutenstad', het concept waarbij alle dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten lopen of fietsen vanuit huis te bereiken zijn. Dit betekent inzetten op verdichting, wat de noodzaak vermindert van verplaatsingen die niet te voet of met de fiets gemaakt kunnen worden. Het concept kreeg bekendheid toen Parijs koos voor de 15-minutenvariant[38]. Recent heeft de gemeente Utrecht haar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 op het concept van de '10-minutenstad' gebaseerd[39]. De fiets krijgt hiermee – naast lopen – de voornaamste rol.

2. Het stimuleren van schone vervoerwijzen wordt concreet door bij plannen voor gebiedsontwikkeling en mobiliteitsbeleid het principe STOMP[40] te gebruiken. Bij het STOMP-principe krijgen de S (stappen) en de T (trappen) de meeste prioriteit, gevolgd door de O (openbaar vervoer) en de M (van MaaS, oftewel deelmobiliteit en multimodaal reizen) en dan pas de P (privéauto). Hiermee ligt bij de meeste lokale en regionale verplaatsingen (1 tot 15 km) de prioriteit bij de (elektrische) fiets. Door het principe Bicycle Oriented Development (BOD)[41] toe te passen wordt de fiets automatisch als prioriteit meegenomen in gebieds- en locatieontwikkeling.

3. Met verduurzaming van de fiets valt weinig winst te behalen. Gebruik van de fiets levert niet tot nauwelijks uitstoot op van CO_2, stikstof en fijnstof. Het derde onderdeel van de Trias Mobilica is voor de fiets dus niet zo relevant.



[37] https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie
[38] https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Onderzoek-naar-de-10-minuten-stad
[39] Gemeente Utrecht, Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
[40] CROW-KpVV, Brochure Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling, 2020
[41] Bicycle Oriented Development (BOD) is een variant op Transit Oriented Development (TOD), een principe waarbij borgen van de bereikbaarheid wordt geïntegreerd in de gebiedsontwikkeling. Bij deze verbijzondering staat de fiets dan centraal in de gebiedsontwikkeling. Zie o.a. https://pure.buas.nl/ws/portalfiles/portal/725751/Coevering_bicycle_oriented_development_Den_Bosch_2019.pdf

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

4

De Schaalsprong Fiets

De **hele reis** moet kloppen,
alleen dan wordt de fiets **een vaste waarde**.

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

4. De Schaalsprong Fiets

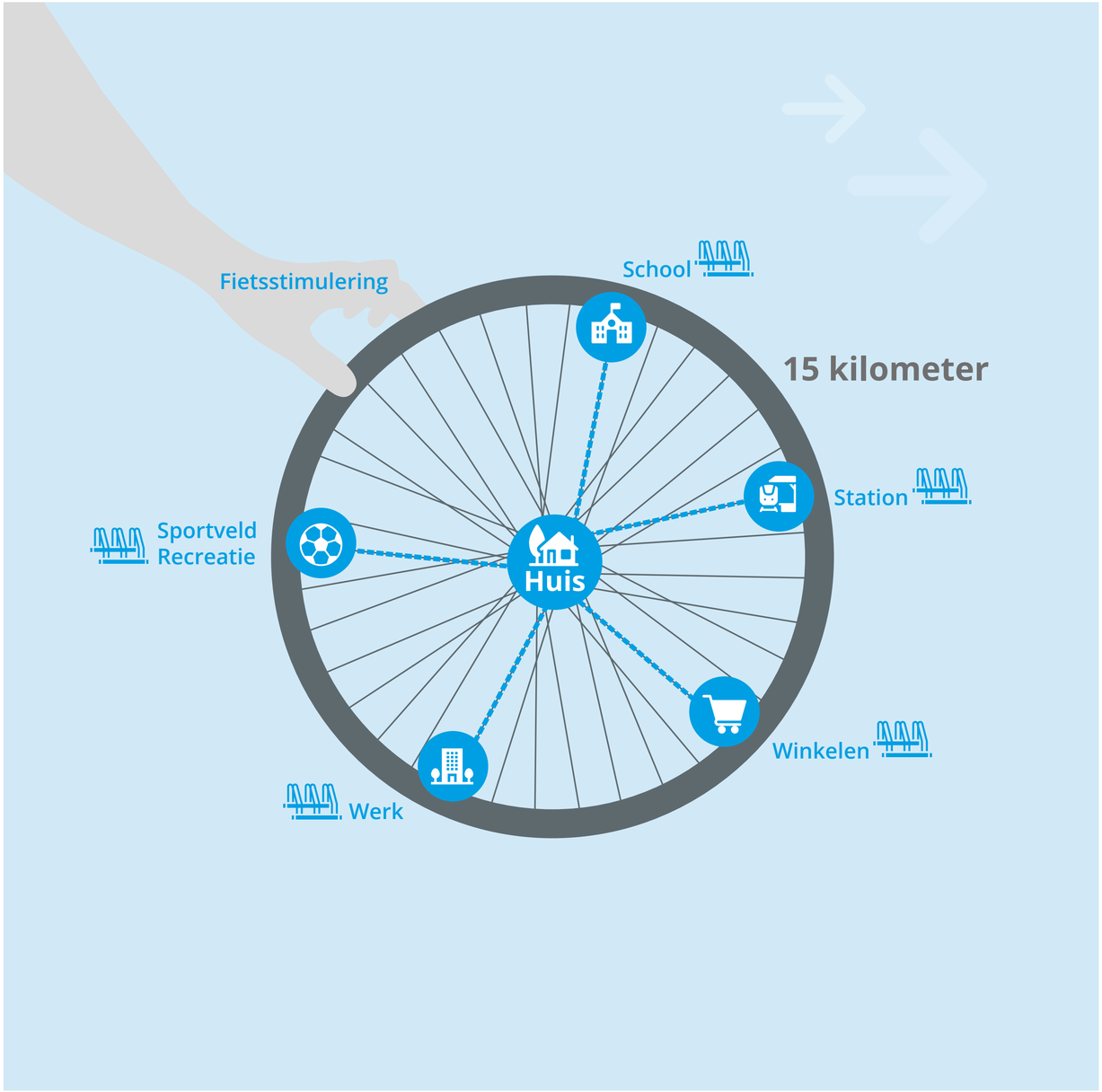
Om het toekomstbeeld uit het vorige hoofdstuk te bereiken, zullen gemeenten, vervoerregio's, provincies en het Rijk de komende jaren samen moeten werken aan drie onderwerpen:

1. het versterken van de fietsnetwerken,
2. het verbeteren van de stallingsmogelijkheden,
3. het stimuleren van het fietsgebruik.

Dit zijn de drie pijlers van de Schaalsprong Fiets, waarbij de samenwerking tussen overheden en bestuurslagen, maar ook met bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen, cruciaal is voor succes.

De drie pijlers hangen met elkaar samen. Om de fiets structureel te gaan gebruiken, moet iemand (1) kunnen fietsen, (2) over een fiets beschikken, (3) voor de fiets als vervoermiddel kiezen, (4) met de fiets vervolgens vlot, veilig en comfortabel op de plaats van bestemming kunnen komen en (5) zijn fiets daar veilig en moeiteloos achter kunnen laten. De hele reis moet kloppen, alleen dan kan de fiets voor de gebruiker een vaste waarde worden.

Door aan alle drie pijlers te werken, wordt het effect van de maatregelen per pijler versterkt: er gaan meer mensen gebruik maken van een verbeterde fietsverbinding als er ook stallingsmogelijkheden zijn en de investering gepaard gaat met gerichte fietsstimulering. De combinatie netwerk – stalling – stimulering is de drie-eenheid van succesvol fietsbeleid.



Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Kennis en data

Om effectief aan de drie pijlers te werken, is kennis nodig: kennis over hoe de fietsnetwerken worden gebruikt, kennis die voorspelt hoeveel capaciteit een fietsenstalling nodig heeft en kennis over wat de effecten zijn van bepaalde vormen van fietsstimulering. Daarvoor is het nodig om data over fietsers en fietsen te verzamelen en bijvoorbeeld voor fietsstimuleringsmaatregelen zo veel mogelijk te monitoren. Vervolgens is het wenselijk dat de data en de kennis die daarvan is af te leiden, worden gedeeld, zodat andere partijen niet opnieuw het wiel hoeven uit te vinden en iedereen dus doelgerichter en efficiënter kan werken. Diverse partijen doen dit al, via de kennisbank van CROW-Fietsberaad en het Dataplatform Fiets.

Ook is doorontwikkeling van de gebruikte verkeersmodellen nodig. Om de fiets als vervoerwijze gelijkwaardig in plannen te kunnen opnemen, moet namelijk goed onderbouwd kunnen worden hoeveel men van de fiets gebruik zal gaan maken. Daarvoor is het nodig dat de fiets als volwaardige vervoerwijze is opgenomen in de verkeersmodellen, inclusief het gebruik van de fiets bij voor- en natransport. Verschillende beheerders van verkeersmodellen werken hier al aan.

In de volgende paragrafen wordt per pijler beschreven wat er moet gebeuren. Dit volgt uit het geschetste toekomstbeeld van het fietssysteem en de regionale fietsplannen: op welke maatregelen zetten de regio's in?

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

De fietsinfrastructuur in 2040 bestaat vooral uit een goed functionerend fietsnetwerk: korte en aantrekkelijke routes naar alle belangrijke bestemmingen (inclusief OV-knooppunten), vindbare routes, veilige verbindingen, met voldoende capaciteit. De basis van een dergelijk netwerk wordt gevormd door de hoofdroutes, binnen en buiten de kom. Hoofdroutes zijn de routes die bedoeld zijn voor grote aantallen fietsers of voor de middellange tot lange afstanden. Naast de hoofdroutes bestaan fietsnetwerken uit onderliggende routes door de wijken en het buitengebied, via vrijliggende fietspaden of veilige wegen voor gemengd verkeer. Samen met de hoofdroutes vormen zij een fijnmazig netwerk voor vlotte en veilige verplaatsingen voor alle soorten fietsverkeer.

Er zijn verschillende types hoofdroutes. Zo zijn er regionale fietsroutes die kernen verbinden met andere kernen en die grote woongebieden verbinden met werklocaties, voorzieningen en scholen voor het voortgezet onderwijs. Ook zijn er binnenstedelijke hoofdroutes die wijken verbinden en de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom bedienen, zoals OV-knooppunten, winkelcentra, werklocaties, onderwijsvoorzieningen en sportlocaties. Tevens is er een netwerk van recreatieve hoofdroutes die steden en dorpen verknopen met toeristische en recreatieve bestemmingen in het buitengebied, zoals recreatie- en natuurgebieden, of die zelf grote recreatieve aantrekkingskracht hebben, zoals LF-icoonroutes.

Om de fiets de beoogde, grotere rol te laten vervullen, moet het netwerk van hoofdroutes substantieel worden verbeterd. Veel routes hebben onvoldoende capaciteit waardoor de veiligheid en het comfort in het gedrang zijn. De reden is vaak dat ze nu al intensief worden gebruikt en door een grote variëteit aan fietsen en andere voertuigen, waardoor er conflictsituaties ontstaan. Andere routes hebben onvoldoende kwaliteit, bijvoorbeeld omdat de fietser er te vaak moet stoppen. Soms ontbreekt nog een schakel of is er een barrière van een hoofdweg, spoorlijn of vaarweg, waardoor de fietser moet omfietsen. Daarnaast moet het netwerk, waar het niet (meer) verbeterd hoeft te worden, worden onderhouden om de kwaliteit op peil te houden.

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versteken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Bij het versterken van de hoofdroutes kunnen globaal de volgende soorten ingrepen worden onderscheiden:

1. **Verbeteren van routes**: Bij het verbeteren van routes gaat het om het aanpassen van routes die al als hoofdroute zijn aangemerkt en het opwaarderen van bestaande (fiets)routes tot hoofdroute. De ingrepen kunnen gericht zijn op het vergroten van de capaciteit of het comfort, het verbeteren van de verkeersveiligheid, het vergroten van de directheid, het verminderen van het aantal stops, etc. Aanleiding kan zijn dat de capaciteit nu al onvoldoende is, dat er onveilige situaties zijn, omdat er een sterke groei van het fietsverkeer wordt verwacht, om OV-knooppunten beter te ontsluiten, om snel en groot fietsverkeer[42] meer ruimte te geven of om een aantrekkelijk recreatief netwerk te ontwikkelen. Of meer algemeen gesteld: ervoor zorgen dat de kwaliteit van de route past bij het predicaat 'hoofdroute'.
2. **Toevoegen van schakels**: Dit kunnen nieuwe hoogwaardige fietsroutes zijn of de ombouw van infrastructuur die eerder voor ander verkeer bestemd was. Een voorbeeld van dit laatste is de Heuvellandroute 2.0, het prikkelende idee om de A79 tussen Heerlen en Maastricht te transformeren naar "een energie-opwekkende fiets-autoweg van de toekomst"[44].
3. **Wegnemen van barrières**: hoofdwegen, spoorwegen en vaarwegen, maar ook natuurlijke barrières als rivieren en natuurgebieden, dwingen fietsers soms een aanzienlijk stuk om te rijden. Om die reden wordt dan vaak niet voor de fiets gekozen. Het slechten van zulke barrières vergt ingrijpende en kostbare ingrepen. Bestaande bruggen, viaducten of tunnels moeten worden uitgebreid met een fietspad, of er moeten nieuwe worden gebouwd speciaal voor de fiets. Rijkswaterstaat heeft inmiddels de barrières die haar netwerk opwerpen, geïnventariseerd en bekijkt wat er nodig is om deze weg te nemen.

De ingrepen die nodig zijn om een adequate hoofdroute te realiseren, zijn zeer divers. Voorbeelden zijn de aanleg van een vrijliggend fietspad, de inrichting van een fietsstraat, de verbreding van het fietspad, de aanleg van asfaltverharding, de verbetering van de markering, de verlichting en de bewegwijzering[45], het aanbrengen van afscherming van het andere verkeer, het aanleggen van vergevingsgezinde bermen, de installatie van nieuwe intelligente verkeerslichten (i-VRI's), de aanpassing van de kruisingen met andere infrastructuur (weg, water en spoor) en de aanpassing van de circulatie van het autoverkeer.

Bij alle ingrepen is de verkeersveiligheid een randvoorwaarde. Vaak zal verbetering van de verkeersveiligheid een doelstelling zijn, in alle andere gevallen dient de veiligheid tenminste gelijk te blijven. Hiervoor moeten adequate kwaliteitseisen bij het ontwerp van fietspaden worden toegepast, voor markeringen, obstakels en veilige bermen. Daar valt nog veel winst mee te behalen. Een volledig veilig ingerichte fietsinfrastructuur voorkomt naar schatting ongeveer 115 doden en 3850 ernstig gewonden per jaar[44].

Voor alle ingrepen is meeliften bij aanleg, grootschalige reconstructie of groot onderhoud van andere infrastructuur, vaak een sterk kostenbesparende keuze. Denk aan het toevoegen van een fietspad bij de verbreding van een brug in een snelweg of het toevoegen van een fietstunnel als het spoor ergens moet worden vervangen. Voorwaarde is wel dat de locatie meerwaarde heeft in het fietsnetwerk.

Voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen hebben provincies en vervoerregio's geïnventariseerd hoe groot de opgave is om de fietsnetwerken te verbeteren (in kilometers en euro's). Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

NTF op Hoofdlijnen		
Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	14.300 km
	2028-2040	6.500 km
Investeringsopgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	€ 6,6 miljard
	2028-2040	€ 5,1 miljard

42 speed pedelec, racefietser, bakfiets, 'stint'
43 https://gp12.nl/2021/06/16/heuvellandroute/
44 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat e.a., Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – Veilig van deur tot deur, 2018
45 Speciaal voor de hoogwaardigste regionale fietsroutes is een nieuwe vorm van bewegwijzering ontwikkeld, de F-nummering

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

Bij toenemend gebruik van de fiets ontstaat ook een toenemende behoefte aan fietsenstallingen. Dit wordt nog eens versterkt door de verdichting van de steden. Een goed fietsnetwerk voorziet in voldoende goede stallingen zodat de fietser zijn fiets kan stallen op zo'n manier dat die er later nog staat, nog heel is en terug te vinden is. Thuis, op de bestemming en op een eventuele overstaplocatie (stations, mobiliteitshubs, OV-haltes), op al die plaatsen moet er gelegenheid zijn om de fiets veilig en zonder moeite achter te laten. Dit is een voorwaarde om de reis te laten slagen. Belangrijk daarbij is onder meer dat de voorziening zo dicht mogelijk bij de bestemming of overstaplocatie is en dat ze goed toegankelijk is vanaf de hoofdroutes. Dit is niet altijd een eenvoudige opgave. Op sommige plaatsen is voldoende stallingscapaciteit aanwezig of relatief eenvoudig te realiseren. Op veel andere plekken, met name plekken waar het nu al druk is, is dat niet het geval. De ruimte in Nederland wordt immers steeds schaarser en de wensen en eisen ten aanzien van de kwaliteit van de openbare ruimte steeds hoger. De vraag naar fietsenstallingen kan steeds minder vaak op maaiveld worden opgelost, omdat dit de kwaliteit van de buitenruimte te veel aantast of omdat er simpelweg geen ruimte is. Dit maakt het realiseren van fietsenstallingen duur en zorgt ervoor dat er meer partijen bij betrokken zijn. De locatie en de omvang van de ingreep maken samenwerking tussen verschillende overheidslagen steeds vaker noodzakelijk. Niet alleen voor de realisatie, maar ook voor de exploitatie en handhaving. Noodzakelijk, maar ook complicerend. Zeker op stationslocaties is de situatie dusdanig complex dat de samenwerking die alle betrokkenen willen, toch vaak moeizaam verloopt.

De opgave voor de Schaalsprong Fiets is te zorgen voor nieuwe openbare fietsenstallingen en optimalisatie van de bestaande stallingen, in termen van capaciteit, kwaliteit en benutting. Dit betekent onder meer ervoor zorgen dat de inrichting afgestemd is op de diversiteit van de vraag. Het gaat om stallingen op de volgende locaties:

- bij treinstations (variërend van bijvoorbeeld 100 extra plaatsen bij Apeldoorn Osseveld tot 11.000 extra plaatsen bij Leiden Centraal),
- bij regionale OV-knooppunten en mobiliteitshubs, voor de overstap van fiets op bus, metro, tram of (deel)auto,
- in (historische) binnensteden en grote ontwikkellocaties en
- bij toeristische hotspots, evenementenlocaties en natuur- en recreatiegebieden.

Er zijn verschillende manieren om de bestaande capaciteit beter te benutten. Te beginnen kan het vaak al helpen om voldoende ruimte in te richten voor buitenmodel fietsen, elektrische snor- en bromfietsen en deelfietsen en -scooters. Door daarnaast mensen te verleiden om voor zeer korte ritten (tot 1 km) niet de fiets te nemen maar te gaan lopen, komt in stallingen bij stations en winkelcentra stallingsruimte vrij voor andere gebruikers. Verder kan een adequaat regime voor stallingsduur en -prijzen voorkomen dat langparkeerders onnodig beslag leggen op de beschikbare capaciteit, mits dit gepaard gaat met handhaving. Ook een betere combinatie met deelmobiliteit kan hieraan bijdragen. Denk hierbij aan het 'vervangen' van de tweede fiets door een vorm van deelmobiliteit. Dit vraagt slimme keuzes die geld en ruimte besparen.

Voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen hebben provincies en vervoerregio's geïnventariseerd hoe groot de opgave is om de stallingsmogelijkheden te verbeteren (in aantal plaatsen en in euro's). Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

NTF op Hoofdlijnen		
Opgave extra stallingen	t/m 2027	337.000
	2028-2040	348.000
Vervangingsopgave stallingen	t/m 2027	5.000
	2028-2040	8.000
Totale investerings-kosten stallingen	t/m 2027	€ 0,6 miljard
	2028-2040	€ 0,5 miljard

De afgelopen twintig jaar hebben overheden gezamenlijk geïnvesteerd in nieuwe en betere stallingen. Zo is de stallingscapaciteit bij treinstations de afgelopen jaren al uitgebreid tot 513.000 plekken en is een verdere uitbreiding naar 600.000 plekken voorzien rond 2027. Ondanks dat is door de groeiende populariteit van de fiets de stallingscapaciteit op veel plekken nog een knelpunt.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

Fietsen is een goede gewoonte. Goede gewoontes aanleren gaat niet vanzelf, een stimulans helpt daarbij. Zo helpen fietsstimuleringsmaatregelen om meer mensen te laten fietsen. De afgelopen jaren zijn er in Nederland diverse maatregelen ontwikkeld die blijvend resultaat opleveren. Het is bekend dat alleen infrastructurele maatregelen niet voldoende zijn: mensen gaan niet automatisch fietsen als er een fietspad wordt aangelegd. Om mensen aan het fietsen te krijgen en te houden, is structurele, langdurige aandacht voor de fiets nodig. Door fietsstimulering wordt de grote potentie van de fiets beter benut, waardoor fysieke investeringen in de fiets (nog) beter renderen, oftewel meer fietsgebruik per geïnvesteerde euro. Op deze manier groeit ook het draagvlak voor investeringen. Het is dus verstandig om fysieke ingrepen vergezeld te laten gaan van fietsstimuleringsmaatregelen. Maar zeker niet het fietsen alleen dán stimuleren: wat werkt is een breed, structureel en samenhangend pakket aan maatregelen.

Er zijn allerlei belemmeringen die ervoor kunnen zorgen dat een reiziger niet voor de fiets kiest. Zo zijn er – ook in Nederland – volwassenen en kinderen die niet kunnen fietsen. Er zijn volwassenen en kinderen die geen fiets hebben. Reizigers schatten hun reistijd per fiets ongunstig in, denken dat fietsen gevaarlijk is, vrezen dat ze natregenen, vinden fietsen niet cool, kennen de route niet of schatten deze als veel te lang in. Niet weten waar je je fiets veilig en gemakkelijk kunt stallen, kan ook een reden zijn om niet te fietsen. Sommige werkgevers verstrekken alleen een vergoeding voor woon-werkverkeer per auto en openbaar vervoer, maar niet voor de fiets. Niet alle ouders realiseren zich dat fietsen (en lopen) een positief effect heeft op de mentale en fysieke gezondheid van hun kinderen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Fietsstimulering zorgt ervoor dat deze belemmeringen (deels) worden weggenomen en dat reizigers gestimuleerd worden zoveel mogelijk de fiets te pakken voor de ritten waar dat kan. Het zorgt ervoor dat reizigers, ouders en werkgevers beter weten wat de gunstige mogelijkheden en effecten van fietsen zijn.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets kan zich richten op

- **de fietser in het algemeen,** zoals promotiecampagnes, reclamecampagnes van marktpartijen, websites met algemene informatie over fietsen voor steden of regio's en evenementen waar het onderwerp aan gekoppeld kan worden (van kleinschalige festivals tot en met een etappe van de Tour de France aan toe);
- **specifieke doelgroepen,** zoals promotiecampagnes gericht op fietsen naar school, fietsen naar het werk of recreatief fietsen, fietseducatieprogramma's, de oprichting van communities, fiscale maatregelen voor fietsforensen, beloningsmaatregelen voor specifieke doelgroepen, een fietsenbank die fietsen ter beschikking stelt aan mensen die geen fiets kunnen kopen of laten repareren, aanschafkortingen of uitprobeeracties voor e-bikes of bakfietsen, 'doortrapcampagnes' gericht op ouderen of de lokale campagnes om kinderen veilig naar school te laten fietsen;
- **specifieke (tijdelijke) situaties,** zoals de opening van nieuwe fietsverbindingen en/of nieuwe fietsenstallingen, wegwerkzaamheden, evenementen of het einde van de zomervakantie;
- **specifieke locaties,** zoals bepaalde corridors of gebieden, het sportcomplex op zaterdagochtend of de basisschool op iedere doordeweekse ochtend.

Voorbeelden fietsstimulering

Algemeen

- **MONO campagne** veilig verkeersgedrag
- **komveiligthuis.nl/fietsverlichting**
- Fietsstimuleringscampagnes zoals **IkFiets.nl**
- Community-platforms zoals **bikecity.amsterdam.nl**, **utrechtbikecommunity.nl**, **denhaagfietst.nl**, **Rotterdamopdiefiets.nl** van de Rotterdamse fietsalliantie en
- Fietsinformatiewebsites zoals **tilburgfietst.nl**

Doelgroep specifiek

- Fiscale bijtellingsregeling fiets van de zaak (**rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fiets-van-de-zaak**)
- Mobiliteitsmanagementcampagnes zoals **groningenbereikbaar.nl/acties/fietsritje**
- werkgeversaanpak **kiesdefiets.nl** of **sjeesgangmakers.nl**
- Stimulering fietsen door ouderen **doortrappen.nl**
- Kinderen veilig op de fiets **anwb.nl/over-anwb/anwb-kinderfietsenplan**

Locatie specifiek

- Informatie over fietsen bij wegwerkzaamheden
- Toolkit gericht op veilig fietsen naar scholen **www.vvn.nl/actie/veilige-schoolomgeving**

Situatie specifiek

- Informatie over fietsenstallingen **jefietswilnooitmeeranders.nl**
- Opening regionale doorfietsroutes zoals het RijnWaalpad **www.gelderland.nl/themas/bereikbaar/fietsen/snelle-fietsroutes/netwerk-van-snelle-fietsroutes/rijnwaalpad**
- Meefietslijn: hulplijn voor fietsen in het donker **www.fietsersbond.nl/nieuws/de-meefietslijn/**
- Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden **https://ways2go.nl/nl/artikel/eerste-hub-wantijbrug-open/**

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

4.1. Versterken van de fietsnetwerken

4.2. Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

4.3. Stimuleren van het fietsgebruik

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Iedere situatie, doelgroep of locatie vraagt om een maatwerkaanpak, die informeert, activeert en stimuleert. Een aanpak die de drempels om te fietsen in die situatie, voor die doelgroep op die locatie verlaagt, gericht op waar de meeste winst te behalen is. Zo zal de aanpak in steden waar het al erg druk is met fietsers zich eerder richten op specifieke doelgroepen, terwijl elders een generieke aanpak prima is.

Het krachtigst is een koppeling van fysieke maatregelen met structurele fietsstimuleringsmaatregelen én gebeurtenis-specifieke aandacht. Een basis van (semi-)permanente maatregelen, die tegelijkertijd het kader vormen voor meer specifieke, incidentele maatregelen. Daarmee sluit de aanpak ook aan bij de gebiedsgerichte aanpak die momenteel in verschillende regio's wordt ontwikkeld, waarbij mobiliteitsmanagement (incl. fietsstimulering) geïntegreerd en structureel wordt ingezet en projectspecifiek mobiliteitsmanagement daarvan een tijdelijke uitbreiding is.

De afgelopen jaren zijn al diverse landelijke, regionale en lokale fietsstimuleringsmaatregelen uitgevoerd. Voor de Schaalsprong Fiets zal dit moeten worden geïntensiveerd. Hiervoor is een substantiële toename van middelen nodig.

De investeringen in fietsstimulering zijn lastig te ramen omdat maatregelen vaak specifiek maatwerk zijn. Soms is een maatregel ook gekoppeld aan een infrastructurele investering en daar financieel onderdeel van. Er zijn dan ook weinig bruikbare kentallen beschikbaar. Om toch een indicatie te geven van de nationaal benodigde middelen is een extrapolatie uitgevoerd op basis van regionale bedragen. Het resultaat is in onderstaande tabel weergegeven.

Omvang opgave		
Opgave fietsstimulering	t/m 2027	€ 50-60 mln
	2028-2040	€ 150-200 mln

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

5.1. Samenwerken is van groot belang

5.2. Samenwerken op vele manieren

5

Samenwerken aan de Schaal-sprong Fiets

Door **nú** en gezamenlijk de kracht van de fiets volop te benutten, kunnen we de **belangrijkste** ruimtelijke en maatschappelijke opgaven oplossen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

5.1. Samenwerken is van groot belang

5.2. Samenwerken op vele manieren

5. Samenwerken aan de Schaal-sprong Fiets

5.1. Samenwerken is van groot belang

In de Nationale Omgevingsvisie staat het volgende: “Het belang van een veilig, robuust en duurzaam mob-iliteitssysteem overstijgt territoriaal, bestuurlijk of ander-szins het gemeentelijke, regionale en provinciale niveau, omdat het totale netwerk van wegen, spoor, vaarwegen, fietspaden en -stallingen, voetpaden en multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens in samenhang moet worden bezien. Het overkoepelende (econ-omische en sociale) belang is gediend bij een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus (dus meer dan het netwerk van Rijksinfrastructuur) en vraagt om die reden om borging op nationaal niveau. Hiervoor is het Rijk (systeem) verant-woordelijk. Voor bepaalde onderdelen van het netwerk (bijvoorbeeld het onder-liggend wegennet en het regionaal openbaar vervoer) of bepaalde thema’s (bijvoorbeeld verkeers-veiligheid) kan de uitwerking nadrukkelijk wel op regionaal niveau plaatsvinden. ”[46]

Voor het fietssysteem betekent dit dat er sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, vervoerregio’s, provincies en het Rijk. Het fietssysteem strekt zich uit over de verschillende schaalniveaus, wat maakt dat het belang ervan op alle schaalniveaus wordt gevoeld. Toename van het fietsgebruik en vergroting van het aandeel van de fiets in de ‘modal split’ draagt bij aan het oplossen van een aantal grote actuele ruimtelijke en maatschappelijke opgaven waarvoor Nederland gesteld staat. Het bevorderen van deze groei en het goed gelei-den ervan, vraagt structurele en langjarige invester-ingen in fietsinfrastructuur en stimuleringsmaatregelen.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op Hoofdlijnen liet al zien welke investeringen nodig zijn. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is nu geconcretiseerd hoe de fiets beter benut zou moeten worden. Daarmee is alleen maar duidelijker geworden dat de Schaalsprong Fiets een geza-menlijke taak is van gemeenten, vervoerregio’s, provincies en het Rijk. Tegelijkertijd maakt het scala aan ruimtelijke en maatschappelijke opgaven waarvoor de fiets een oplossing biedt, duidelijk dat er ook binnen overheden samenwerking nodig zal zijn, tussen de diverse relevante beleidsvelden.

De Schaalsprong Fiets is niet alleen als geheel een gezamen-lijke verantwoordelijkheid. Partijen komen elkaar ook regel-matig tegen bij individuele maatregelen. Denk aan een gemeentelijke fietsroute die een waterweg in beheer van het Rijk kruist, een provinciale fietsroute die parallel moet liggen aan een Rijksweg of aan moet sluiten op een route in een buurland of -provincie, een spoorweg die een barrière vormt voor een belangrijke rechtstreekse fietsverbinding, fietsenstallingen op stations waar diverse publieke partners (inclusief ProRail en NS) bij betrokken zijn en fietsstimulering die vraagt om samenhang tussen de maatregelen op de ver-schillende schaalniveaus.

De Schaalsprong Fiets is niet alleen een opgave voor overheden, ook diverse maatschappelijke partners hebben er belang bij en zijn bereid hun rol erbij te spelen: bedrijven die nieuwe vervoermiddelen ontwikkelen of die (innovatieve) producten of diensten voor de fiets leveren en hun brancheorganisaties, OV-exploitanten die gebaat zijn bij een goede overstap, verenigingen die de belangen van de fietser en/of de sporter vertegenwoordigen, kennisinstellingen waarvoor ‘fiets’ een belangrijk thema is, etc.

[46] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nationale Omgevingsvisie, 2020

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

5.1. Samenwerken is van groot belang

5.2. Samenwerken op vele manieren

5.2. Samenwerken op vele manieren

Om de Schaalsprong Fiets te realiseren, is het van belang dat alle bestuurslagen binnen hun eigen domein globaal het volgende (blijven) doen:

- het Nationaal Toekomstbeeld Fiets hanteren als gezamenlijke richtinggevende ambitie;
- het beleid langs de lijnen van het NTF uitwerken en vertalen in concrete plannen, programma's en projecten (zie kader);
- bij individuele en gezamenlijke investeringsbeslissingen borgen dat de fiets de positie krijgt die aansluit bij het NTF;
- de uitwerking waar dit relevant is, afstemmen met de andere bestuurslagen of gezamenlijk oppakken;
- bij de uitwerking integrale afwegingen maken gericht op het functioneren van het gehele mobiliteitssysteem en alle relevante ruimtelijke en maatschappelijke opgaven;
- data verzamelen en kennis delen;
- innovaties samen ontwikkelen en realiseren;
- gezamenlijke werkwijzen en gerichte samenwerkingsverbanden ontwikkelen en implementeren.

Waar nodig zullen de betrokken overheden werkwijzen, kaders en wet- en regelgeving moeten aanpassen om het voorgaande mogelijk te maken. Dat heeft betrekking op bijvoorbeeld onderwerpen als verantwoordelijkheid, zeggenschap, eigendom, beheer, handhaving, evenwichtige kostenverdeling, etc.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft geen directe werking. Voor de realisatie ervan zal de gezamenlijke visie op de rol van de fiets door alle bestuurslagen vertaald moeten worden in de beleidsplannen waarin de fiets een rol speelt of kan spelen. Het gaat hierbij om beleidsplannen van de volgende vier categorieën:

1. Omgevingsbeleid (omgevingsagenda's, omgevingsvisies, omgevingsplannen, verstedelijkingsstrategieën, integrale gebiedsprogramma's als U Ned, MoVe, etc.);
2. Mobiliteitsbeleid (mobiliteitsvisies, regionale mobiliteitsplannen, mobiliteitsprogramma's van eisen, gebiedsgerichte bereikbaarheidsplannen als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de werkgeversaanpak voor mobiliteitsmanagement, etc.);
3. Fietsbeleid (regionale toekomstbeelden fiets, fietsvisies, fietsstrategieën, fietsplannen, etc.);
4. Ander sectoraal beleid (op het gebied van wonen, klimaat, stikstof, duurzaamheid, gezondheid, inclusiviteit, etc.).

Maar deze plannen zijn op zichzelf onvoldoende. Uiteindelijk zullen ze via (uitvoerings)programma's en projecten tot concrete resultaten moeten leiden.

Op veel plekken is dit al gebeurd; daar zijn al goede plannen om het fietsgebruik op een hoger niveau te brengen en liggen concrete programma's en projecten klaar. Wat er nu moet gebeuren, is dat ervoor wordt gezorgd dat de programma's en projecten ook kunnen worden uitgevoerd.

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

5.1. Samenwerken is van groot belang

5.2. Samenwerken op vele manieren

Wie wat doet in de samenwerking zal soms voor de hand liggen en zal soms nader afgesproken moeten worden. Elke nieuwe vorm van samenwerking vraagt om afstemming van wie wat doet, wie waarvoor verantwoordelijk is en wie wat bijdraagt. Bij een bestaande samenwerking kan het zijn dat dit aangepast moeten worden. Zo is bij het verbeteren van de stallingsmogelijkheden bij stations geconstateerd dat de bestaande afspraken moeten worden herzien[47] en is verbetering van de verdeling van verantwoordelijkheden ook al geagendeerd[48]. Ook wordt wel gesuggereerd dat provincies en vervoerregio's kleine en middelgrote gemeen-ten zouden moeten ondersteunen zodat ook daar het fietsgebruik succesvol wordt gestimuleerd. Daarnaast liggen er kansen om het beheer efficiënter te maken door taken anders te verdelen. Kortom, er is maatwerk nodig. Partijen zullen soms over de grenzen van hun eigen domein moeten kijken om het gezamenlijke doel, de Schaalsprong Fiets, dichterbij te brengen.

De maatschappelijke partners maken deel uit van de samenwerking. Zij bieden (nieuwe) producten en diensten aan, verzorgen de rest van de ketenreis, ontwikkelen en delen kennis of stimuleren op hun manier het gebruik van de fiets. Tour de Force is momenteel het platform waarmee de maatschappelijke partners op nationaal niveau betrok-ken worden, wat ook de komende jaren van groot belang blijft.

Het BO MIRT[49] is het bestuurlijk overleg waarin het Rijk en de decentrale overheden samenwerken om de concurrentie-kracht, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland te ontwikkelen.[50] Het BO MIRT is voor het Ministerie van Infra-structuur en Waterstaat voor het thema fiets het voor-naamste gremium voor de samenwerking. Hoe de investeringsafspraken in MIRT-verband exact worden gemaakt, moet nog worden bepaald. Hierbij is ook specifiek aandacht nodig voor het betrekken van de gemeenten. Dat neemt niet weg dat er met het MIRT-proces een duidelijke basis is voor het maken van afspraken over het realiseren van de Schaalsprong Fiets, inhoudelijk, organisatorisch en financieel.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets ligt er nu, met de contouren van de samenwerking die ervoor nodig is om het te realiseren. De volgende stap is die samenwerking concretiseren en aan de slag gaan. De betrokken partijen (Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten) zullen nu een gezamenlijke aanpak moeten uitwerken om via de lijnen van het BO MIRT op structurele basis concrete investeringsafspraken te maken, maar ook daarbuiten de samenwerking inrichten of intensiveren, onderling en met de maatschappelijke partners, en waar mogelijk concrete projecten al uitvoeren.

De opgave is omvangrijk en op onderdelen complex. Om het toekomstbeeld in 2040 gerealiseerd te hebben, moet de volgende stap nú worden gezet. Nú ligt er met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets een stevig fundament en een duidelijke richting, nú liggen er bij de diverse overheden plannen klaar die gelijk uitgevoerd kunnen worden en nú zijn de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven actueel of zelfs urgent.

Als er vanaf nu uitgebreider en intensiever (samen) wordt gewerkt aan het versterken van de fietsnetwerken, aan het verbeteren van de stallingsmogelijkheden en aan het stimuleren van het fietsgebruik, krijgt de fiets een écht prominentere rol in het mobiliteitssysteem. Door de kracht van de fiets ten volle te benutten, draagt de fiets maximaal bij aan het oplossen van de belangrijkste ruimtelijke en maatschappelijke opgaven van het moment. En daarmee aan een leefbaar, aantrekkelijk en sterk Nederland voor de huidige en volgende generaties.

(bron: ProRail, Eindrapportage Knelpuntenaanpak efficiënte uitvoering fietsparkeerprojecten, september 2021). Verder ervaren veel gemeenten hun aandeel in de bouw en exploitatie van fietsenstallingen en de handhaving eromheen, als een zware financiële last. Betere afspraken tussen de betrokken partijen kunnen voor deze knelpunten een oplossing bieden.

47 Uit onderzoek van ProRail zijn onder meer de volgende knelpunten naar voren gekomen die de efficiënte uitvoering van fietsenstallingsprojecten in de weg staan: on duidelijkheid over het proces, onduidelijkheid over de hardheid van eisen, discussie over de prognose van het gebruik, discussie over de kostenraming, discussie over de verdeling van risico's en onduidelijkheid over de exploitatie

48 Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations, 12 december 2016

49 Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

50 Minister en staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief Proces en aanpak uitwerking coalitieakkoord, 11 februari 2022

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Samenvatting

1. Inleiding

2. De fiets is cruciaal

3. De fiets in de toekomst

4. De Schaalsprong Fiets

5. Samenwerken aan de Schaalsprong Fiets

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Colofon:
Tekst: APPM i.s.m. Tour de Force
Vormgeving: De Toekomst
Visuals: Paul van Elk
Fotografie: DCE

Meer informatie
www.tourdeforce.nl

De Tour de Force is een samenwerking van:
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, ProRail, RAIvereniging, S.a.f.e., SWOV, Unie van Waterschappen, VNG, VRA, VVN