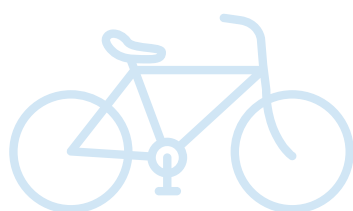


Agenda Fiets 2017-2020



tourdeforce2020.nl

Tour de
Force 2020



Agenda Fiets 2017-2020

Inhoud

pagina

- Intro	03
- Fiets draagt bij aan maatschappelijke ambities	04
- De doelen van de Tour de Force	06
1. Nederland toonaangevend Fietsland	08
2. Meer ruimte voor de fiets in steden	10
Infographic 'Investeren in fietsen in de stad - hoog rendement'	14
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes	16
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets	20
5. Gerichte stimulering van fietsen	24
6. Minder fietsslachtoffers	28
7. Minder gestolen fietsen	32
8. Versterken kennisinfrastructuur	34



Intro

Er wordt steeds meer gefietst in Nederland. Sinds 2005 is het aantal fietskilometers met bijna 11 procent toegenomen. De snelle opkomst van de elektrische fiets en de groeiende populariteit van fietsen in de stad hebben daar een belangrijke bijdrage aan geleverd. Nederland kent meer fietsen dan inwoners; veel Nederlanders hebben meer dan één fiets. Jaarlijks fietst elke Nederlander gemiddeld zo'n 1000 kilometer. Ruim een kwart van al onze verplaatsingen gaat per fiets. Dat is meer dan in enig ander land ter wereld.

Aan fietsen hebben we veel te danken. De fiets houdt onze binnensteden bereikbaar en leefbaar, brengt talloze mensen naar het werk, zorgt voor plezier en ontspanning en is op het platteland onmisbaar op weg naar de school, de supermarkt of de bushalte. De fiets levert - meer dan we vaak beseffen - ook een belangrijke bijdrage aan onze gezondheid doordat fietsen ons in beweging houdt. En dat op een uiterste duurzame en milieuvriendelijke wijze. De fiets levert dus veel maatschappelijke baten op.

Nederland staat internationaal al jaren bekend als het land waar het meeste wordt gefietst. Er is een groeiende vraag naar Nederlandse fietskennis. Als we in Nederland een verdere groei van het fietsen mogelijk weten te maken, kan Nederland ook internationaal een gidsland zijn voor het oplossen van wereldwijde opgaven als klimaat-neutrale economie, leefbare steden en gezonde leefstijl.

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

Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het

fietsbeleid in Nederland - verenigd in de Tour de Force - wil zich daarom de komende jaren sterk maken om die verdere groei van het fietsgebruik ook mogelijk te maken, door meer prioriteit te geven aan fietsbeleid, kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen. Zij hebben daartoe een gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld, met acht doelen:

8 doelen:

Gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020

1.	Nederland toonaangevend Fietsland
2.	Meer ruimte voor de fiets in steden
3.	Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes
4.	Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets
5.	Gerichte stimulering van fietsen
6.	Minder fietsslachtoffers
7.	Minder gestolen fietsen
8.	Versterken kennisinfrastructuur

Hoofddoel:

Deze doelen moeten bijdragen aan het ambitieuze hoofddoel: een groei van het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent.

Fiets draagt bij aan maatschappelijke ambities

Het stimuleren van een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland is geen doel op zich. De Tour de Force wil de 'kracht van de fiets' benutten om een forse impuls te geven aan een aantal breed gedragen maatschappelijke ambities op verschillende schaalniveaus

- I. Vitaal Nederland, met vitale burgers
- II. Vitale steden in vitale stedelijke regio's
- III. Vitaal landelijk gebied



I. Vitaal Nederland met vitale burgers

- Fietsen is net als lopen erg gezond. Het heeft een gunstige invloed op overgewicht, hart- en vaatziekten, depressies, enzovoort. Werknemers zijn minder vaak ziek, ouderen blijven langer gezond. Fietsen is een simpel recept voor bewegingsarmoede.
- De fiets is een democratisch vervoermiddel. Hij biedt bereikbaarheid voor vrijwel iedereen, ongeacht afkomst, leeftijd en inkomen. De fiets bevordert maatschappelijke participatie en is een goedkope oplossing om mobiliteitsarmoede tegen te gaan.
- Als auto- en buskilometers worden vervangen door fietskilometers, leidt dat tot minder energieverbruik, luchtverontreiniging, CO2-uitstoot en geluidhinder.
- Nederland is fietsland nr.1 in de wereld. Door ons land ook internationaal te profileren als hèt Fietsland, trekken we meer buitenlandse toeristen aan en werken we aan een duurzaam imago. Daarnaast opent het deuren voor de export van fietsproducten, -kennis en -diensten.



II. Vitale steden in vitale stedelijke regio's

- Fietsen is een sleutel tot aantrekkelijke, gezonde en klimaat-neutrale steden: rustiger, schoner, groener, mooier en gezonder om in te wonen, verblijven en ondernemen.
- De fiets zorgt voor bereikbaarheid van de economische centra. Meer fietsers betekent minder rijdende en geparkeerde auto's en minder druk op het openbaar vervoer.
- De fiets is belangrijk voor het duurzaam verbinden van regionale functies (wonen, werken, winkelen, cultuur, zorg, recreëren, enzovoort).



III. Vitaal landelijk gebied

- De fiets zorgt voor behoud van bereikbaarheid in gebieden waar afstanden tot voorzieningen toenemen en waar het openbaar vervoer afkalft door krimp van de bevolking.
- De plattelandseconomie is gebaat bij meer en betere recreatiemogelijkheden waaraan de fiets een substantiële bijdrage levert.



De doelen van de Tour de Force



De doelen van de Tour de Force

Aan deze doelen willen alle verantwoordelijke en betrokken organisaties bij fietsbeleid in Nederland samen werken, zelfstandig en in wisselende samenstellingen en samenwerkingsvormen. De Tour de Force is de paraplu waaronder dit plaatsvindt. Per doel zijn speerpunten en acties benoemd.

De Tourleiding van de Tour de Force neemt daartoe de volgende taken op zich:

Een verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen en we kunnen die voordelen nog veel meer uitbuiten.

Met dat doel werd in 2015 de Tour de Force gelanceerd. Een initiatief van de gezamenlijke overheden, geïnspireerd door de start van de Tour de France dat jaar in Utrecht. Doel van de Tour de Force is meer aandacht, prioriteit en geld voor fietsbeleid gezien de grote maatschappelijke baten.

Het fundament van de Tour de Force ligt bij het bestuurlijk commitment van alle overheidslagen. De Tourleiding is in handen van de gezamenlijke overheden: VNG (Filip van As, voorzitter), IPO (Henk Brink), vervoerregio's (René van

Hemert), Unie van Waterschappen (Rian de Feijter) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu namens het Rijk (Jan-Bert Dijkstra). De Tourleiding zet ploegen aan het werk om te onderzoeken hoe kansen kunnen worden verzilverd en belemmeringen voor fietsgebruik kunnen worden weggenomen. Daarnaast volgt men actuele fietsdossiers en organiseert de Tourleiding jaarlijks een maatschappelijke Fietstafel, waar de actuele dossiers en de aanbevelingen van de ploegen worden besproken. En 'last but not least' zet de Tourleiding zich in om de fiets hoger op de bestuurlijke agenda's te krijgen. ■

Vrijwel alle organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, hebben zich inmiddels aangesloten bij de Tour de Force.

De Tour de Force is in 2015 direct voortvarend aan de slag gegaan met de eerste Agenda Fiets 2020. Onder de Tourleiding werden zes ploegen geformeerd, die zich concreet richten op de deelterreinen financiering, technologie, de keten, regionale routes, ruimtelijke ordening en gezondheid en participatie. Die ploegen hebben veel werk verzet. Ze inventariseerden de problemen, zetten onderzoek uit en onderzochten kansrijke oplossingen.

Deelnemers Tour de Force

Overheden:	VNG, IPO, vervoerregio's, Unie van Waterschappen en Rijk
Marktpartijen:	BOVAG, FIPAVO, Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, NS, RAI Vereniging
Maatschappelijke organisaties:	ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Tour Fiets Unie, Natuur en Milieu, Veilig Verkeer Nederland
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad, Platform 31, SWOV
Samenwerkingsverbanden:	Samenwerkingsverbanden: Dutch Cycling Embassy, Fietscommunity 2.0, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Stichting Landelijk Fietsplatform

Het is nu tijd voor een volgende stap:

Het is nu tijd voor een volgende stap: het bundelen en samen richting geven aan lopende en nieuw op te starten acties van alle organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij fietsbeleid in Nederland. En voor het maken van afspraken over ieders rol in de uitvoering daarvan.

Daarom heeft in de zomer van 2016 een uitgebreide consultatie plaatsgevonden onder de bij de Tour de Force aangesloten organisaties. Centrale vraag daarbij was wat men nodig acht om de doorgroei van het fietsen in de komende jaren mogelijk te maken en welke rol zij daarin kunnen en willen vervullen. Ook is aan de Tourploegen gevraagd welke vervolgtactiviteiten zij zinvol achten. Samen vormt dit de input voor een actualisatie en verbreding van de eerste Agenda Fiets tot deze Agenda Fiets 2017-2020, met acht doelen die breed gedragen worden door de totale 'fietscommunity' van Nederland:

8 doelen Agenda Fiets 2020

1. **Nederland toonaangevend Fietsland**
2. **Meer ruimte voor de fiets in steden**
3. **Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes**
4. **Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets**
5. **Gerichte stimulering van fietsen**
6. **Minder fietsslachtoffers**
7. **Minder gestolen fietsen**
8. **Versterken kennisinfrastructuur**

- A. Zorgen dat er een breed gedragen Agenda Fiets tot stand komt met commitment van alle bij fietsbeleid betrokken organisaties in Nederland; het betreft een dynamische agenda met gezamenlijke doelen en een samenhangend overzicht van uit te voeren acties.
- B. Organiseren van een landelijke Fietstafel, waar bestuurders van deze organisaties elkaar jaarlijks ontmoeten om resultaten en voortgang te bespreken en waar nodig bij te sturen en nieuwe doelen of acties toe te voegen.
- C. Stimuleren dat de afgesproken acties worden uitgevoerd, door organisaties te informeren, te verbinden, te stimuleren, te activeren - zonder alles te willen coördineren.
- D. Daar waar dit meerwaarde biedt extra ploegen aan het werk zetten om concrete kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen.
- E. Via de eigen netwerken en kanalen fietsbeleid hoger op de bestuurlijke agenda's krijgen van de betrokken overheden: gemeenten, vervoerregio's, provincies, waterschappen en Rijk.
- F. Wegen zoeken om extra budgetten vrij te maken voor fietsbeleid, door verschuivingen binnen bestaande budgetten of door het aanboren van nieuwe bronnen, ook op andere beleidsterreinen dan mobiliteit.
- G. Opgedane kennis en ervaringen vastleggen, toegankelijk maken en verspreiden. Successen uitdragen.

Over wie in 2017 precies wat gaat doen, zijn in deze agenda voor veel van de voorgestelde acties nog geen afspraken gemaakt. De Tourleiding zal ervoor zorgen dat dit in de eerste helft van 2017 in onderling overleg verder wordt uitgewerkt en geconcretiseerd. ■

1 Nederland toonaangevend Fietsland



Nederland is het land met de meeste fietsers, de beste fietsvoorzieningen, de beste fietsen en de meeste fietskennis. Geen ander land kan dat op zijn visitekaartje zetten. Deze sterke punten kunnen we veel krachtiger promoten. Tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen dat we onze nr. 1 positie vasthouden en verder versterken.

“De fiets is een fantastisch exportproduct en een symbool voor onze nationale identiteit.” In NL-Fietsland, het advies dat de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad in 2015 publiceerde, bepleit hij dat Nederland zich veel sterker moet profileren als het beste fietsland van de wereld.

“Wanneer we Nederland internationaal opnieuw zouden profileren als fietsland, heeft dat op vele fronten effect.

Het geeft de fiets status, bevordert het gebruik, versterkt het internationale imago van de Nederlandse stad als een aantrekkelijk leefomgeving en versterkt bovendien de potentie van de fiets en fietskennis als exportproduct.”

“De fiets is een fantastisch exportproduct en een symbool voor onze nationale identiteit”

Een krachtige promotie van Nederland Fietsland biedt economische kansen en geeft impulsen aan verschillende branches: de toeristische branche (meer overnachtingen), de fietsindustrie (meer fietsverkoop) en kennisinstituten en adviesbureaus (meer onderzoek en adviezen). Ook in ons eigen land zorgt het voor statusverhoging van de fiets.

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur is een uitstekend verkoopargument om buitenlandse fietstoeristen naar Nederland te lokken. In toeristisch opzicht neemt de internationale concurrentie in aantrekkelijke fietsroutes echter toe. Om Nederland Fietsland nog nadrukkelijker op de internationale kaart te zetten, kunnen nationale ‘icoonroutes’ worden ontwikkeld. Routes die uitblinken door topkwaliteit wat betreft tracering (beleving), infrastructuur en voorzieningen. Als paradepaardjes van Nederland Fietsland. ■

Nederland gidsland in fietsinnovatie

Het is zaak om onze nr.1 positie in de wereld vast te houden en onze fietskennis verder te versterken.

Dit betekent onder meer dat we toonaangevend moeten zijn en blijven op het gebied van data en technologie. Want er gebeurt al veel op dat vlak en de ontwikkelingen rond de toepassing van moderne informatie- en communicatietechnologie (ICT) gaan razendsnel. Bijvoorbeeld als het gaat om het verzamelen van data.

Traditioneel gebeurt dat met detectielussen en telslangen, maar er zijn inmiddels geavanceerdere methoden ontwikkeld, zoals gps-tracking. Bekend voorbeeld is de Fietstelweek, waarbij een week lang fietsdata wordt ingewonnen van fietsers die daartoe een app hebben geïnstalleerd. Veel van die data wordt als ‘open data’ beschikbaar gesteld. Inmiddels is er ook de nodige ervaring opgedaan met de verwerking van dergelijke data voor beleidsdoeleinden.

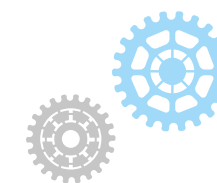
Behalve over de rijdende fiets, weten we ook steeds meer over de stilstaande fiets. Stallingen zijn voorzien van apparatuur om de bezettingsgraad tot op de fiets nauwkeurig bij te houden. Daarmee is het beheer te optimaliseren en zijn weesfietsen op te sporen. En in het centrum van Utrecht functioneert al een geavanceerd fietsparkeer-verwijssysteem op basis van dergelijke data.

Om de doorstroming van de fietser in de stad te bevorderen, kennen we inmiddels groene golven voor fietsers, regensensoren die de fietser een streepje voor geven bij slecht weer en infraroodsensoren die detecteren als er een grote groep fietser aankomt bij het verkeerslicht.

ICT kan ook een bijdrage leveren aan de fietsveiligheid. TNO en verschillende bedrijven richten zich bijvoorbeeld op mogelijkheden om fietsers beter detecteerbaar te maken voor automobilisten. Dat kan bijvoorbeeld door de fiets elektronisch detecteerbaar te maken door het inbouwen van een chip of door apps op de smartphone. Zo’n chip of app kan ook worden benut om de fietser prioriteit te geven bij verkeerslichten of makkelijker afrekenen in de stalling mogelijk te maken. Het onderzoek naar dergelijke toepassingen loopt.

Voor dergelijke ontwikkelingen is internationaal volop belangstelling en Fiets-ICT is dan ook een uiterst kansrijk exportproduct, zeker als de innovatie-inspanningen op dit gebied verder geïntensiveerd worden. ■

1 Nederland toonaangevend fietsland



Speerpunten

- ▶ Sterkere internationale toeristische promotie van Nederland als Fietsland.
- ▶ Sterkere internationale promotie van de Nederlandse fietsindustrie.
- ▶ Sterkere internationale promotie van in Nederland aanwezige kennis op het gebied van fietsgebruik, fietsvoorzieningen en fietsbeleid.
- ▶ Verder ontwikkelen van ICT-toepassingen om het fietsen aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger te maken.

Acties

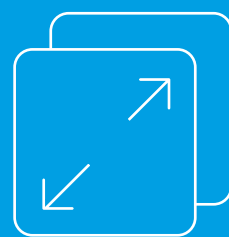
- ✓ Samen met betrokken organisaties opstellen van een strategie voor een sterkere internationale promotie van Nederland als Fietsland.
- ✓ Samen investeren in icoonroutes.
- ✓ Samen investeren in datatechnologie en ICT-toepassingen voor de fiets.

Organisaties

- Overheden: **Rijk**
- Marktpartijen: **BOVAG / FIPAVO / NBTC Holland Marketing / RAI Vereniging**
- Maatschappelijke organisaties: **ANWB, Fietsersbond / Nederlandse Tour Fiets Unie**
- Samenwerkingsverbanden: **Dutch Cycling Embassy / Fietscommunity 2.0 / Stichting Landelijk Fietsplatform**
- Samenwerkingsverbanden: **CROW-Fietsberaad / SWOV**
- Ploegen Tour de Force: **Technologieploeg**



2 Meer ruimte voor de fiets in steden



Drukke op fietspaden, lange wachtrijen voor verkeerslichten, overvolle fietsenstallingen. We zien ze steeds meer in de grotere steden. En de prognoses wijzen erop dat de groei doorzet. Als we de voordelen van de fiets willen benutten, moeten we daar ook de ruimte voor creëren.



Steden zijn de motor van de economie en broedplaatsen van creativiteit.

Het aantal inwoners in de grotere steden neemt toe. Midden jaren '90 woonde 39 procent van de Nederlandse bevolking in de stad, nu is dat 48 procent. Maak je de kring wat ruimer, dan wonen 8 van de 10 inwoners in stedelijke regio's.

De trek naar de stad heeft er in belangrijke mate toe bijgedragen dat het fietsgebruik de afgelopen 20 jaar met ongeveer

22 procent toenam in stedelijke gebieden. Dat is te merken op het fietspad en in de stallingen. In Amsterdam is de fiets sinds 2008 het meest gebruikte vervoermiddel binnen de ring. In steden als Groningen, Leiden en Zwolle wordt zelfs meer dan 50 procent van alle lokale verplaatsingen per fiets afgelegd.

Daar komt bij dat er steeds meer verschillende vervoermiddelen op het fietspad én in de stalling gesignaleerd worden, van snorfiets tot bakfiets, van kratjesfiets tot e-bike. De snelheidsverschillen en het verschil in afmetingen brengen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Dat leidt steeds vaker tot conflicten op het fietspad tussen fietsers onderling. ■

Voordelen van de fiets

Deze groeiende problemen - die het gevolg zijn van een groeiend fietsgebruik - vragen om een oplossing. Want de voordelen van de fiets zijn onmiskenbaar. Op afstanden tot 7,5 kilometer (of het dubbele met een elektrische fiets) is de fiets nagenoeg onverslaanbaar als het gaat om reistijd en parkeergemak. Een fiets neemt ook veel minder ruimte in beslag dan een auto, zowel rijdend als stilstaand: de fiets neemt slechts 1/8 deel in van de ruimte van een geparkeerde auto en in diverse steden nemen geparkeerde auto's nu al meer dan 50 procent van de openbare ruimte in beslag.

De fiets is verder het ideale vervoermiddel naar het station. En waar autokilometers worden ingewisseld tegen fietskilometers, dalen de emissies van schadelijke stoffen merkbaar. Ook is fietsen goed voor de leefbaarheid en het milieu in de stad. En voor de persoonlijke gezondheid. Zelfs als de ingeademde lucht niet brandschoon is, is het gezondheidseffect als gevolg van meer lichaamsbeweging nog altijd vele malen groter. Ook als de negatieve effecten van ongevallen met fietsers in het verkeer worden meegewogen, blijft fietsen per saldo uiterst gezond.

Voldoende redenen voor veel steden om een verdere groei van het fietsgebruik na te streven, als integraal onderdeel van *SMART URBAN MOBILITY PLANS (SUMP's)*. Rotterdam wil bijvoorbeeld tien procent meer fietsers op de belangrijkste routes naar de binnenstad realiseren. Utrecht wil het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 verdubbelen. Diverse steden onderzoeken een grotere rol van de fiets in de stadsdistributie van goederen (cargo-bike). ■

Tijd is rijp voor maatregelen

De tijd is rijp om de fiets in de stad een forse duw in de rug te geven. Er komt een Omgevingswet aan die moet bijdragen aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. De fiets kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren.

Bijvoorbeeld door bij locatiekeuzes voor nieuwe woningen en kantoren en bij de inrichting van woon- en verblijfsgebieden oog te hebben voor een goede bereikbaarheid per fiets en goede verbindingen met winkelcentra en knooppunten van openbaar vervoer.

Verder ligt er een Energieakkoord dat mede is ondertekend door het Nederlandse bedrijfsleven. Daarin wordt gestreefd naar een forse CO2 reductie, waaraan een verhoging van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer een flinke (en wellicht noodzakelijke) bijdrage kan leveren. Datzelfde geldt voor het realiseren van een energie- en klimaat-neutrale stad, een doelstelling die veel steden inmiddels hebben opgenomen in hun Duurzaamheidsagenda.

De kansen die steden zien in een verdere verhoging van het fietsaandeel komen tot uitdrukking in een actieve participatie van deze steden in verschillende initiatieven en programma's waarin een grotere rol van de fiets centraal staat, zoals Agenda Stad (City Deal Fiets), Slimme en Gezonde Stad en SURF (Smart Urban Regions of the Future).

Herinrichting van de stad

Veel steden investeren de komende jaren fors in de verbetering van de fietsvoorzieningen. Het gaat dan vooral om investeringen in betere en veiligere stedelijke fietsroutes, het wegnemen van fysieke barrières, veiligere kruispunten met een betere doorstroming voor fietsers en voldoende adequate fietsparkeervoorzieningen in centra en bij publiekstrekkende openbare voorzieningen. Dat is niet alleen hard nodig maar ook uiterst efficiënt als je de ruimte die nodig is voor de rijdende en stilstaande fiets vergelijkt met die voor de auto.

Daarnaast is het zaak om ervoor te zorgen dat overal de basis op orde is: het consequent doorvoeren van de principes van

Duurzaam Veilig en het consequent inrichten van wegen en stallingen conform de landelijke ontwerprichtlijnen van CROW. Op termijn zal een meer fundamentele aanpak nodig zijn, waarbij een herverdeling van de verkeersruimte aan de orde is, rekening houdend met de belangrijkere functie van de fiets in de stad. Het project Robuuste Stedelijke Routestructuren van de ANWB gaat hierover en werkt aan concrete praktijkexperimenten met verschillende voertuigfamilies en snelheidsregimes in enkele steden. Tenslotte zullen ook nieuwe technische mogelijkheden (zoals detectie van fietsers en intelligente rij-assistentie) een belangrijke bijdrage leveren aan het comfort en de veiligheid van fietsers. ■

Investeringsopgave fietsinfrastructuur in stedelijke regio's

In opdracht van Tour de Force heeft het bureau Decisio een schatting gemaakt van de investeringen van ambitieuze fietssteden in fietsinfrastructuur. Het gaat om investeringen in een betere kwaliteit van drukke stedelijke fietsroutes (opheffen van fysieke barrières; verbetering doorstroming, veiligheid en comfort) en in benodigde fietsparkeervoorzieningen (grotere en kleinere stallingen, met uitzondering van stationsstallingen) in stadscentra en bij publiekstrekkende voorzieningen. Het betreft investeringen bovenop de reguliere uitgaven aan fietsverkeer (kleinere investeringen, beheer en onderhoud, exploitatie).

De schattingen zijn gebaseerd op de financiële gegevens van een aantal steden die zich hebben gekandideerd voor de verkiezing tot Fietsstad van het jaar 2016 van de Fietsersbond. Dit zijn ambitieuze fietssteden, die bovendien goed in beeld hebben hoeveel ze de afgelopen jaren in fietsen hebben geïnvesteerd en ook hebben nagedacht over de benodigde investeringen in de komende jaren.

De inventarisatie leverde de volgende cijfers op:

de afgelopen jaren gaven deze steden gemiddeld € 80 per inwoner per jaar uit aan fietsinfrastructuur;
ter vergelijking: gemiddeld geven we per Nederlander jaarlijks € 33 uit aan fietsinfrastructuur, € 133 aan spoorwegen en € 342 aan wegen;
ook in de komende jaren zijn deze steden van plan de komende jaren verder te investeren in fietsinfrastructuur, voor een soortgelijk bedrag van gemiddeld € 80 per inwoner per jaar;
daarbovenop zouden deze steden de komende vier jaar liefst nog eens het dubbele willen investeren in fietsprojecten, als ze daarvoor de middelen hadden.

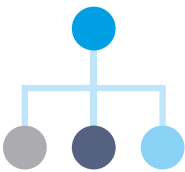
Als ook de andere stedelijke gebieden hun investeringen op het niveau van deze koplopers zouden brengen dan zou dit een forse kwaliteitsverbetering voor de fiets betekenen.

Een verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de stallingscapaciteit schept ruimte die nodig is om de beoogde groei van het fietsgebruik op te vangen. ■



Speerpunten

- ▶ Meer prioriteit voor voetgangers en fietsers in de stad; meer aandacht en ruimte voor veilig en comfortabel lopen en fietsen in wijken en centra.
- ▶ Vlotte en veilige doorstroming van grotere groepen fietsers op fietsroutes en kruispunten in de stad.
- ▶ Voldoende diefstalveilige parkeervoorzieningen voor verschillende soorten tweewielers in stadscentra, bij publiekstrekkende openbare voorzieningen en woningen.
- ▶ Zeker in de grote steden liggen kansen om een systemsprong te maken. De Tour de Force daagt de G35 uit om met doelstellingen voor de fiets te komen en met een overzicht van passende activiteiten, waar de Tour de Force aan kan bijdragen.



Organisaties

Overheden:	VNG / vervoerregio's / Rijk
Marktpartijen:	BOVAG / FIPAVO / RAI Vereniging
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietsersbond / Veilig Verkeer Nederland
Samenwerkingsverbanden:	Centrum Fietsdiefstal / Platform 31
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad / SWOV
Ploegen Tour de Force:	Ruimtelijke ploeg / Financieringsploeg / Technologieploeg

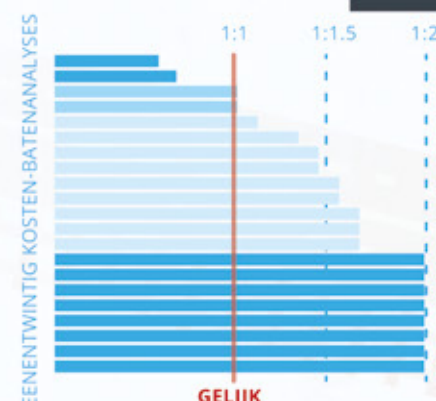
Acties

- ✓ Verankering van voldoende aandacht en ruimte voor fietsers en fietsen in het instrumentarium voor op te stellen omgevingsvisies en omgevingsplannen op basis van de Omgevingswet, die een evenwichtige toedeling van functies aan locaties beoogt.
- ✓ Bij locatiekeuzes voor nieuwe woningen en kantoren moet bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer een doorslaggevende rol spelen; in ruimtelijke plannen hoort een bereikbaarheidsanalyse met het oog op duurzame mobiliteit.
- ✓ Pilots uitvoeren om verankering van kwantitatieve en kwalitatieve normen voor fietsparkeervoorzieningen in het bestaande ruimtelijk instrumentarium te duiden.
- ✓ Investeren in betere en veiligere stedelijke fietsroutes, in veiligere kruispunten met een betere doorstroming voor fietsers en in voldoende adequate fietsparkeervoorzieningen in centra en bij publiekstrekkende openbare voorzieningen
- ✓ Basis op orde: toepassing van de bestaande Duurzaam Veilig principes en actuele CROW-richtlijnen bij de inrichting van wegen en kruispunten.
- ✓ Basis op orde: actualiseren van de Leidraad Fietsparkeren (CROW) en toepassing van deze leidraad bij locatiekeuzes, ontwerp en uitvoering van fietsparkeervoorzieningen.
- ✓ Verkennen of en hoe praktijkexperimenten met vernieuwing van verkeersregels makkelijker mogelijk te maken zijn, bijvoorbeeld door:
 - Uitvoeren van experimenten met een nieuwe toedeling en indeling van de verkeersruimte en nieuwe snelheidsregels voor voertuigen in enkele steden (zoals bijvoorbeeld het ANWB-project Robuuste Stedelijke Routestructuren).
 - Uitvoeren van experimenten met oplossingen voor drukte en snelheidsverschillen op fietspaden in steden.
 - Uitvoeren van pilots met een betere doorstroming voor fietsers op kruispunten: opstelruimte, fietsvriendelijke afstelling verkeersregelingen, actieve tractering van fietsen (groene golf) e.d.
- ✓ Toepassing van moderne ICT om meer inzicht te krijgen in veelgebruikte fietsroutes naar de stad en om fietsparkeeropgaven beheersbaar te maken (zie ook hoofdstuk 1).
- ✓ Experimenten met cargo-bikes voor stedelijke distributie van goederen.
- ✓ Verbeteren van de samenwerking tussen organisaties die onderzoek verrichten en experimenten uitvoeren in programma's rond fietsen in de stad, zoals Agenda stad (City Deal Fiets), Slimme en Gezonde Stad, SURF (Smart Urban Regions of the Future), Experimentprogramma Ruimte en Mobiliteit, Fietscommunity 2.0 (zie ook hoofdstuk 8).

Investeren in fietsen: Hoog rendement!

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

KOSTEN-BATENANALYSES



RENDEMENT VAN DRIE INVESTERINGS-PROJECTEN

FIETSBRUG IN DEN HAAG

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



FIETSPARKEREN UTRECHT

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



VRIJE FIETSPARKEERPLEK AMSTERDAM

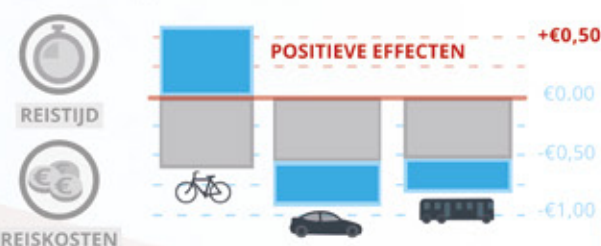
Een verwijssysteem dat € 20.000 per jaar kost, levert een veelvoud op aan maatschappelijk rendement.



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

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

REISTIJD EN REISKOSTEN

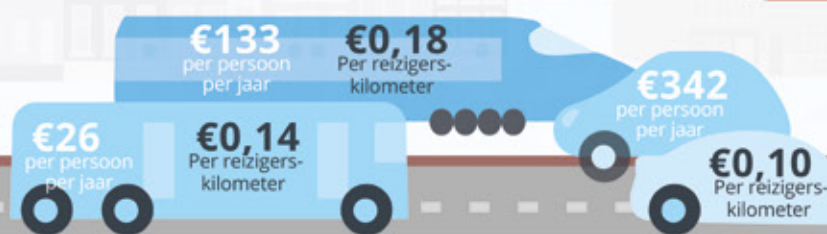


MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN



FIETSFRASTRUCTUUR IS KOSTENEFFECTIEF

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



GOEDKOOPSTE





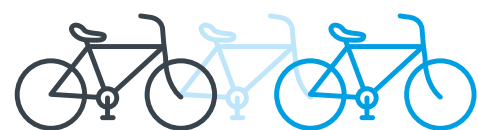
3 Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes



De vele scholieren en forenzen die dagelijks naar hun school of werk fietsen, verdienen zeker op de drukste routes directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen.

Hoogwaardige regionale fietsroutes (in combinatie met fiscale incentives en gerichte stimuleringsacties van werkgevers - zie hoofdstuk 5) helpen bovendien om de forenzen die op fietsafstand van hun werk wonen op de fiets te krijgen. En ook recreatieve fietsers die veelvuldig gebruik maken van deze routes profiteren hiervan.

Elke ochtend gaan miljoenen Nederlanders min of meer tegelijk op pad. Tijdens het hoogtepunt van de spits zijn op een werkdag 2,4 miljoen mensen onderweg. Dat leidt op diverse autosnelwegen en provinciale wegen tot files. Echter, veel van deze filerijders maken slechts een korte autorit: op ringwegen rondom grotere steden bestaat ongeveer één derde van het autoverkeer uit lokaal verkeer.



Nu al neemt ongeveer 25 procent van alle werknemers in Nederland de fiets naar het werk. Maar dit aantal zou ongeveer verdubbelen als iedereen die op fietsafstand van zijn werk woont de fiets zou nemen.

Een elektrische fiets biedt voor nog meer mensen mogelijkheden om voortaan de fiets te pakken. Dat vraagt wel om een integrale aanpak (variërend van reiskostenvergoedingen tot stimuleringsacties die gewoontegedrag weten te doorbreken) en om het uitdragen van successen (zie hoofdstuk 5). En uiteraard om adequate infrastructurele voorzieningen. ■

Verantwoorde investeringen

Het koesteren van de huidige fietsers en het stimuleren van een overstap van de auto naar de fiets levert een groot aantal voordelen op. Vooral voor de fietser zelf, maar ook uit maatschappelijk oogpunt. Werknemers die een paar keer per week naar hun werk fietsen zijn minder vaak ziek. Ze scheppen ruimte op de (snel)weg en kosten geen parkeerplaatsen. En ze vervuilen niet. Daarom investeren steden, vervoerregio's, provincies en Rijk al veel in projecten waarin het fietsgebruik met uiteenlopende middelen wordt gefaciliteerd en gestimuleerd, waaronder de aanleg van hoogwaardige regionale fietsroutes.

Daarbij gaat het zeker niet alleen om directheid en snelheid, maar ook om verbetering van de verkeersveiligheid, verhoging van beleving, herkenbaarheid en comfort. In de meeste provincies liggen plannen om meer hoogwaardige routes te realiseren (zie kader hieronder). Belangrijk is dat het investeren in hoogwaardige fietsverbindingen op een verantwoorde manier gebeurt. Dit betekent dat het om drukke fietsroutes moet gaan, waar ook de meeste potentie is dat automobilisten overstappen op de fiets. En dat de kosten in verhouding moeten staan tot de baten, zeker als er investeringen nodig zijn, bijvoorbeeld voor het slechten van fysieke barrières met bruggen of tunnels. En dat er ook geïnvesteerd wordt in marketing en het verkrijgen van commitment van bedrijven en instellingen in de nabijheid van routes om hun werknemers gericht te stimuleren daadwerkelijk de fiets te nemen naar het werk. ■

Fysieke en organisatorische en financiële barrières

Naast fysieke barrières (auto-, spoor- en waterwegen) die geslecht moeten worden, zijn er ook organisatorische barrières die aandacht verdienen. Bij de aanleg van regionale fietsroutes zijn immers altijd meerdere overheden betrokken. Dat vraagt om een sterke regie en ook een goede afstemming ten aanzien van de benodigde financiële middelen. Meest logisch is dat de provincies deze rol op zich nemen, zeker nu een aantal vervoerregio's is verdwenen.

Gelukkig heeft het Rijk de afgelopen jaren mee-geïnvesteerd in hoogwaardige regionale fietsroutes en blijft ze dit ook de komende jaren nog doen, met name vanuit het programma Beter Benutten. Dat heeft ook veel bruikbare kennis opgeleverd over de marketing en gedragsaanpak rond deze routes. De ervaringen met de nieuwe werkwijze zijn positief en verdienen navolging. Voor een meer structurele afweging van financiële middelen biedt het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 'nieuwe stijl' mogelijkheden. In verkennende studies wordt breed gekeken naar alle mogelijkheden om een bereikbaarheidsopgave aan te pakken. Hoogwaardige regionale fietsroutes kunnen een alternatief zijn voor kostbare investeringen in auto-infrastructuur. Een goed integraal afwegingsinstrument komt daarbij goed van pas. Zo'n instrument is ook dienstig om hoogwaardige regionale fietsroutes beter te verankeren in integrale regionale mobiliteitsplannen en beschikbare middelen daarvoor te combineren en dus efficiënter en

effectiever in te zetten. Verder is het zaak om voortaan bij grote MIRT-projecten (rijksinfrastructuur auto, spoor, water) in elke fase de mee-koppelkansen te verkennen voor verbetering van wandel- en fietsnetwerken.

Ook het innovatief aanbesteden van bereikbaarheidsopgaven - 'mobility as a service' - biedt kansen. Stel niet het middel (weg, spoor, fietsroute, enzovoort) centraal, maar het doel: verbeteren van de bereikbaarheid.

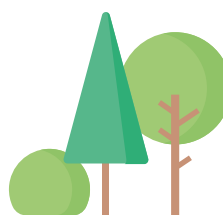
In ieder geval is het belangrijk om in de komende jaren de opgedane kennis en ervaringen met de realisatie van hoogwaardige regionale fietsroutes te verspreiden en met elkaar te delen. ■



Recreatieve fietsroutes

Veel van de argumenten die pleiten voor kwalitatief hoogwaardige woon-werkroutes gelden ook voor recreatieve routes. Het gebruik draagt bij aan een gezonde levensstijl en minder belasting van het milieu. En met het toenemend aantal oudere fietsers en de komst van de elektrische fiets groeit het gebruik.

Regionale fietsroutes



Voor wat betreft de recreatieve fietsroutes bestaat er zorg over een goede waarborging van de kwaliteit en continuïteit van deze routes. Die is niet alleen van belang voor onze eigen inwoners maar ook voor de aantrekkingskracht van Nederland als fietsland en daarmee voor de toerismebranche in ons land (zie ook hoofdstuk 1).

In Nederland wordt gewerkt aan de aanleg van een aantal nieuwe hoogwaardige regionale fietsroutes. En er liggen plannen klaar voor meer routes. De financiering is vaak - maar niet altijd - een knelpunt.

Overzicht investeringen in hoogwaardige regionale fietsroutes in plan- (geel) en realisatiefase (groen) per provincie (tot 2020).

Bedragen in miljoenen euro's	Investeringen	Waarvan niet gedekt
Groningen	32	9
Drenthe	23	9
Friesland	13	?
Overijssel	10	0
Gelderland	59	2
Utrecht	54	25
Flevoland	0	0
Noord-Holland SRA	33	1
Zuid-Holland/MRDH	35	0
Zeeland	0	0
Noord-Brabant	74	34
Limburg	41	27
Landelijk totaal	372	106

NB: excl. voorgenomen investeringen in hoogwaardig recreatieve fietsnetten (met utilitaire betekenis) in Noord-Holland/SRA (Metropoolaan fietsnetwerk), Zuid-Holland/MRDH (Hollandse Banen, € 200 à 300 miljoen) en Limburg (€ 19 miljoen).

Speerpunten

- Passende kwaliteit (directheid, veiligheid, beleving, comfort) bieden op drukke regionale fietsroutes naar en in de stad en op drukke recreatieve fietsroutes.
- Integrale afweging van kosten en baten van fietsroutes en fietsmaatregelen voor het oplossen van regionale bereikbaarheidsopgaven.
- Betere verankering van hoogwaardige regionale fietsroutes in regionale/ provinciale mobiliteitsplannen en uitvoeringsprogramma's, en opnemen in Bestuurlijk Overleg MIRT.
- Sterkere regie van provincies en vervoerregio's op de realisatie van hoogwaardige regionale fietsroutes.
- Effectieve structuur voor de verspreiding en uitwisseling van kennis over hoogwaardige fietsroutes.
- Waarborging van de kwaliteit en continuïteit van recreatieve fietsroutes.

Organisaties

Overheden:	Gemeenten / provincies / vervoerregio's / waterschappen / Rijkswaterstaat Prorail / RIVM / Rijk (I&M)
Marktpartijen:	BOVAG / FIPAVO / RAI Vereniging
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietzersbond, Nederlandse Tour Fiets Unie
Samenwerkingsverbanden:	Stichting Landelijk Fietsplatform
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad
Ploegen Tour de Force:	Regionale Routeploeg / Financieringsploeg

Acties

- Terugkoppeling en bespreking van de uitkomsten van de provinciale werksessies met alle provincies en vervoerregio's over thema's als verankering, regie en financiering.
- Ontwikkeling van een instrument waarmee de kosten en baten van fietsroutes en fietsmaatregelen (breder dan alleen op het gebied van mobiliteit; inclusief gedragsaanpak) volwaardig meegenomen kunnen worden in een integrale afweging van modaliteiten voor de aanpak van regionale bereikbaarheidsopgaven.
- Entameren van overleg met Rijkswaterstaat, Prorail en waterschappen over hun rol in relatie tot de realisatie van hoogwaardige regionale fietsroutes: kansen (fietsroute koppelen aan) en bedreigingen (barrièrewerking van) eigen infra (auto-, spoor- en waterwegen).
- Uitbouw van de regionale routeploeg van de Tour de Force als platform voor overleg en kennisuitwisseling over hoogwaardige regionale fietsroutes tussen alle betrokken organisaties: provincies, vervoerregio's, waterschappen, steden, I&M, RWS, Prorail, Fietzersbond, SLF; integratie met Fietsfilevrij. Aandacht voor delen kennis met gedragsaanpak en marketing (ervaringen Beter Benutten).
- Pilot met het innovatief aanbesteden van fietsroutes, waarbij niet het middel (de weg) maar het doel (de verplaatsing) onderwerp is van de aanbesteding en niet alleen de investering maar ook het onderhoud en de exploitatie.
- Verkenning van de mogelijkheden om samen met de Nederlandse Bewegwijzeringsdienst (NBD) afspraken te maken over een eenduidige landelijke bewegwijzering van (hoogwaardige) utilitaire fietsroutes.
- Onderzoek naar drukte op (recreatieve) fietspaden.
- Afspraken tussen IPO, ANWB en Rijk over waarborging van de kwaliteit en continuïteit van recreatieve fietsroutes.



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



Het bereik van de fiets kent grenzen, hoewel de elektrische fiets die aardig weet op te rekken. Maar wie verder moet reizen, kan ook de fiets pakken naar een treinstation of bushalte en daar overstappen op het openbaar vervoer en bij aankomst een huur- of deelfiets pakken voor het laatste stukje naar zijn of haar bestemming. Of kiezen voor de auto en deze parkeren aan de rand van de stad en daar een fiets pakken voor de 'last mile'.

Van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers komt nu al meer dan 40 procent met de fiets naar het station. Voor de vervolgreis vanaf het station pakt ongeveer 11 procent de fiets. Het gebruik van de fiets in combinatie met de trein groeit nog steeds. Op weg naar de bushalte gebruikt nu 11 procent de fiets.

De verwachting is dat ook dit percentage verder zal toenemen. Omdat het busvervoer zich steeds meer concentreert op de hoofdverbindingen, neemt het belang van de fiets in het voortransport in het buitengebied toe. Inmiddels komt meer dan 25 procent van de gebruikers van het R-net rond Amsterdam met de fiets naar de bushalte. Zo helpt de fiets het busvervoer te optimaliseren door te fungeren als feeder in het voortransport en als alternatief voor het verdwijnen van dunne lijnen. ■

In 2030 loopt dit tekort op tot circa 100.000 plekken. Om de meest urgente fietsparkeerproblemen bij stations aan te pakken investeren Rijk en decentrale overheden samen € 80 miljoen extra in fietsenstallingen bij stations. Dit komt bovenop de 96.000 parkeerplaatsen die er met het Actieprogramma Fietsparkeren (uit 2011) al zijn bijgekomen.

Over de financiering van het resterende tekort tot 2030 en over de verdeling van de taken en verantwoordelijkheden die daar bij horen, zijn de betrokken partijen - gemeenten, provincies, vervoerregio's, NS, ProRail en Rijk - nog met elkaar in gesprek. Onderdeel daarvan is een betere benutting van de stallingscapaciteit, onder andere door betaald fietsparkeren in te voeren (waarbij de eerste dag gratis is) en het beperken van weesfietsen.

Daarnaast is het van belang de bereikbaarheid van OV-knooppunten en stallingen per fiets te verbeteren, onder meer door de routes en de informatievoorziening daarover goed op de knooppunten te laten aansluiten en de looproutes van de stallingen naar de sporen te verbeteren. ■

Meer stallingsvoorzieningen bij stations

Wat zijn de voornaamste belemmeringen die de fietser in het voor- en na transport tegenkomt?

In de eerste plaats het aanbod van stallingsvoorzieningen bij stations en bus/metro-haltes. Zelfs het in hoog tempo bouwen van nieuwe stallingen bij stations heeft de toevloed aan fietsen niet volledig kunnen opvangen. Naar schatting zijn er ongeveer 50.000 fietsparkeerplekken te weinig in 2020. >



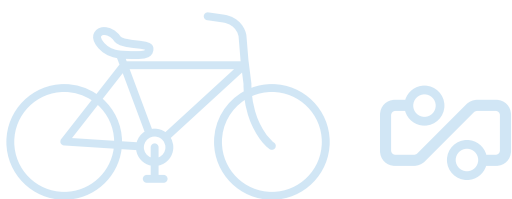


Meer en betere stallingsvoorzieningen bij bushaltes en OV-knooppunten

Door het uitdunnen van het buslijnnennet en een sterkere bundeling op snellere busverbindingen met minder haltestops, neemt het belang en het gebruik van de fiets in het voortransport van de busrit toe.

Daarom is het noodzakelijk om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen met aanbindmogelijkheid bij bushaltes: basis op orde. Bij drukkere bushaltes en busknooppunten ontstaat een steeds grotere behoefte aan veilige stallingsvoorzieningen, waaronder moderne fietskluizen, ook omdat de elektrische fiets meer mensen binnen bereik van een halte brengt. Dit vergt uiteraard wel een goede analyse(tool) om onderbouwde beslissingen te nemen over passende maatregelen:

Afspraken hierover zouden kunnen worden vastgelegd in regionale vervoerconcessies en in afspraken tussen bedrijven en overheden. In de huidige concessies is dit nog nauwelijks het geval en blijft er vaak ook sprake van een onduidelijke rolverdeling tussen concessieverlener, vervoerder en wegbeheerder. ■



Fiets in het natransport

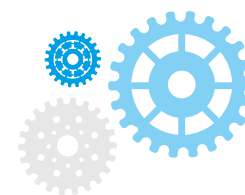


Bij een reis met het openbaar vervoer vraagt het voor- en natransport in verhouding veel tijd. Het succes van de OV-fiets is een bewijs van de kracht van de combinatie van fiets en openbaar vervoer. Er is ook een markt voor meer flexibele deelfietsystemen. Het rendement van dergelijke systemen is te vergroten door een open standaard in te voeren waardoor de gebruiker met één pasje of app bij verschillende fietsverhuur-systemen een fiets kan reserveren.

Naast de combi fiets-ov verdienen ook P+Fiets-concepten de aandacht. Daarbij parkeert de automobilist de auto aan de stadsrand om de laatste kilometers af te leggen met de fiets. Dit lijkt op voorhand een kansrijke optie. Er worden inmiddels de eerste praktijkproeven mee gehouden, maar succes is niet vanzelfsprekend. Toch verdient het concept een bredere verkenning met experimenten op meer plekken om proefondervindelijk te leren wat de succes- en faalfactoren zijn. ■

Speerpunten

- ▶ Faciliteren en stimuleren van de combinatie fiets en openbaar vervoer, waarbij beide modaliteiten elkaar versterken.
- ▶ Voldoende fietsparkeerplaatsen bij treinstations in de directe nabijheid van de perrons met een optimale benutting en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden.
- ▶ Op alle belangrijke op- en overstappunten van openbaar vervoer zijn voldoende kwalitatief goede fietsenrekken met aanbindmogelijkheid aanwezig, kunnen reizigers ervoor kiezen hun fiets bewaakt te stallen of in een afgesloten kluiz en zijn er huur- of deelfietsen beschikbaar.
- ▶ Succesvolle overstappunten van auto op fiets (P+Fiets) voor het gebruik van de fiets in het natransport van autoverplaatsingen naar steden ('last mile').



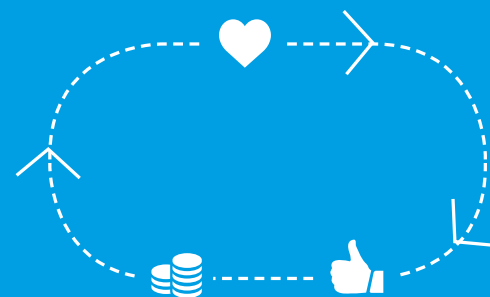
Acties

- ✓ Overeenstemming bereiken over de verantwoordelijkheden voor het optimaal functioneren van de stallingen als ketenvoorzieningen en de verdeling van de integrale kosten van het fietsparkeren bij treinstations voor de periode tot 2030.
- ✓ Basis op orde: zorgen voor standaard fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.
- ✓ Ontwikkelen van een analysetool waarmee onderbouwde beslissingen genomen kunnen worden over passende maatregelen ter verbetering van deur-tot-deur verplaatsingen.
- ✓ Verkennen van verschillende manieren om publiek vervoer te ordenen/aanbesteden, met daarin ook de verkenning naar Mobility as a Service als mogelijke vervanging van het fijnmazige OV, waarin de fiets een grotere rol kan spelen.
- ✓ Toepassing van ICT, platforms en/of apps om de zoektijd naar stallingsruimte te beperken en modaliteit overstijgende informatie te bieden over de fietsinfrastructuur en parkeervoorzieningen bij overstappunten op OV.
- ✓ Opstellen van inspirerende ketenplannen in drie regio's als input voor programma's van aanbesteding voor concessies van regionaal openbaar vervoer.
- ✓ Opstellen van een overzicht van initiatieven en systemen voor huur- en deelfietsen.
- ✓ Verkennen van de mogelijkheden om te komen tot open standaards voor huur- en deelfietsen.
- ✓ Opstellen van een programma van eisen voor soft- en hardware van elektronische fietskluizen dat gebruikt kan worden bij aanbestedingen.
- ✓ Pilots met overstappunten van auto op fiets (P+Fiets) voor het gebruik van de fiets in het natransport van autoverplaatsingen naar steden ('last mile').

Organisaties

Overheden:	Gemeenten / provincies / vervoerregio's / Prorail / Rijk (I&M)
Marktpartijen:	FIPAVO / Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland / NS
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietzersbond
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad
Ploegen Tour de Force:	Ketenploeg / Financieringsploeg / Technologieploeg

5 Gerichte stimulering van fietsen



Betere fietsinfrastructuur, veiliger fietsen, goede fietsenstallingen. Ze dragen allemaal bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Maar er valt nog veel meer te winnen door ook te investeren in stimulering van fietsen, gericht op specifieke doelgroepen.

Meer mensen vaker op de fiets draagt bij aan het realiseren van tal van maatschappelijke en persoonlijke doelen. We noemden ze al eerder in deze Agenda: milieu, economie, bereikbaarheid, kwaliteit openbare ruimte, publieke gezondheid, enzovoort. En op het persoonlijke vlak: gezondheid, maatschappelijke participatie en ontspanning.

Fietsen houdt mensen gezond

> rol gezondheidssector



Een derde van de Nederlandse volwassenen haalt de Norm Gezond Bewegen niet, 40 procent van de volwassen Nederlanders heeft een te hoog lichaamsgewicht.

De gezondheidsrisico's die samenhangen met ernstig overgewicht zijn onder meer suikerziekte, hart- en vaatziekten en verschillende vormen van kanker. Omdat door dagelijks te fietsen het bewegen onderdeel wordt van de dagelijkse routine, is fietsen een 'natuurlijke' methode om de gezondheid te verbeteren.

Het verdient daarom een plaats binnen de bewegingsprogramma's zoals onder meer gemeenten en GGD's die opzetten. De gezondheidsbaten zijn nog meer te verzilveren als ook de ziektekostenverzekeraars zich inzetten om mensen te stimuleren dagelijks te fietsen, bijvoorbeeld naar het werk, door gerichte (financiële) prikkels. ■

Fietsen maakt mensen zelfstandig

> rol sociale sector



Grote groepen Nederlanders fietsen (nog) niet. Het gaat met name om mensen in achterstandssituaties, zowel op het platteland als in de stad.

Uit cijfers van de gemeente Rotterdam blijkt dat van alle Rotterdammers 14 procent geen fiets en geen auto heeft. Kijken we naar Rotterdam-Zuid, dan blijkt dat zelfs meer dan 50 procent van de bevolking niet fietst.

Een deel daarvan zijn inwoners met een migratieachtergrond. Maar ook ouderen en mensen met een laag inkomen behoren tot die categorie. Ze komen daardoor makkelijk in een sociaal isolement. Datzelfde geldt voor kinderen die geen fiets hebben. Daarom heeft het ministerie van Sociale Zaken inmiddels een regeling getroffen waarbij jaarlijks € 100 miljoen is vrijgemaakt om kinderen in armoede uit hun sociaal isolement te halen, waarbij het verstrekken van een fiets één van de mogelijkheden is. ■

'In Rotterdam-Zuid fietst meer dan 50 procent van de bevolking niet'



Kostenbesparingen en CO2-reductie > rol werkgevers



Nu al neemt ongeveer 25 procent van alle werknemers in Nederland de fiets naar het werk. Maar dit aantal zou ongeveer verdubbelen als iedereen die op fietsafstand van zijn werk woont de fiets zou nemen.

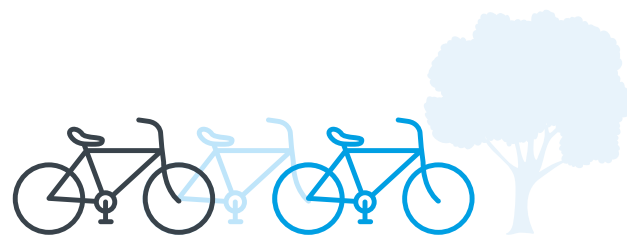
Een elektrische fiets biedt voor nog meer mensen mogelijkheden om voortaan de fiets te pakken. Werknemers die fietsen zijn minder vaak ziek en besparen kostbare parkeerruimte. Bovendien helpen ze de filedruk te verminderen en dragen ze stevig bij aan de benodigde reductie van de CO2-uitstoot.

Werkgevers die hun werknemers gericht en actief stimuleren om met de fiets naar het werk te komen, boeken aantoonbaar succes. Daar zijn vele voorbeelden van. Zeker nu bedrijven in het kader van het Energieakkoord ook maatregelen moeten treffen op het gebied van CO2-reductie, liggen er kansen om bedrijven te stimuleren het fietsgebruik bij hun werknemers te promoten. Een verhoging van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer kan namelijk een flinke (en wellicht noodzakelijke) bijdrage leveren aan het realiseren van de afgesproken CO2-doelstellingen.

'er liggen veel kansen om het fietsgebruik door werknemers te stimuleren'

Van belang is dat bedrijven goed op de hoogte zijn van de huidige woon-werkvergoedingsregeling: de vergoeding van 19 cent/km geldt ook voor fietsers. De financiering van de werknemersfiets, of leasefiets, kan wellicht fiscaal aantrekkelijker worden gemaakt. Ook Arbodiensten kunnen wellicht een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van fietsen naar het werk; zij beschikken ook over budgetten die hiervoor ingezet kunnen worden.

Kortom, er liggen veel kansen om het fietsgebruik door werknemers te stimuleren. Het is daarom zaak beter zicht te krijgen op de belangrijkste drivers en belemmeringen die bij werkgevers een rol spelen om het fietsgebruik door werknemers sterker te stimuleren. En om voorbeelden van bedrijven die hierin slaagden beter bekend te maken. De inzet van bedrijven is immers cruciaal. ■



Speerpunten

- ▶ Alle kinderen ouder dan 6 jaar kunnen beschikken over een fiets en hebben de mogelijkheid om te leren fietsen.
- ▶ Meer kinderen op de fiets naar school.
- ▶ Meer inwoners met een migratieachtergrond op de fiets.
- ▶ Meer werknemers fietsen naar het werk.

Acties

- ✓ Fietsen beschikbaar stellen aan kinderen en lagere inkomensgroepen: aansluiten bij regeling SoZa, project ANWB en Nationaal Fonds Kinderhulp.
- ✓ De 32 grootste gemeenten spannen zich in om gezamenlijk (eventueel met hulp van maatschappelijke organisaties) een goed werkend fietsstimuleringsbeleid voor kinderen, vrouwen en ouderen op te zetten en wisselen daarbij ervaring en kennis uit. Samenwerking tussen partijen wordt tot stand gebracht en business cases worden ontwikkeld. Effectieve fietsstimuleringsprojecten worden opgeschaald. Dit alles wordt landelijk gecoördineerd.
- ✓ Professionaliseren van het aanbod van fietslessen voor inwoners met een migratieachtergrond en ouderen.
- ✓ Steden stimuleren om fietslessen aan te bieden aan inwoners met een migratieachtergrond en ouderen.
- ✓ GGD's en zorg- en welzijnsorganisaties stimuleren om de fiets een passende plaats te geven in hun bewegingsprogramma's.
- ✓ Gemeenten stimuleren om zoveel mogelijk driewielers beschikbaar te stellen in plaats van scootmobielen.
- ✓ Het ministerie van VWS verzoeken om in het kader van de Preventiecoalitie het stimuleren van dagelijks fietsen als één van de gezamenlijk te ondersteunen acties op te pakken.
- ✓ Gemeenten en zorgverzekeraars stimuleren om fietsen mee te nemen in preventieprogramma's voor risicogroepen in de wijk. Hiervoor heeft VWS onlangs € 22 miljoen gereserveerd.
- ✓ Samen met ziektekostenverzekeraars en Arbodiensten acties en (financiële) prikkels ontwikkelen om het fietsgebruik te stimuleren.
- ✓ Oppakken van een pilot/pledge met een ziektekostenverzekeraar en/of Arbodienst in het kader van het VWS-programma 'Alles is gezondheid'.
- ✓ Onderzoek naar drivers en belemmeringen bij werkgevers voor stimulering fietsgebruik door werknemers.
- ✓ Verder onderzoek naar gezondheidseffecten van fietsforenzen.
- ✓ Verkennen hoe financiële/fiscale randvoorwaarden verbeterd kunnen worden ter stimulering/beloning van het fietsgebruik door werknemers.
- ✓ Gerichte stimulering van werkgevers tot stimulering fietsgebruik door werknemers: promotiecampagne gericht op werkgevers.

Organisaties

Overheden:	Gemeenten / provincies / GGD-en / Arbo-diensten / vervoerregio's en Rijk (I&M, VWS, SoZa, EZ) / RIVM
Marktpartijen:	VAG / RAI vereniging
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietsersbond / Natuur & Milieu / Veilig Verkeer Nederland
Kennisinstituten:	SWOV
Ploegen Tour de Force:	Gezondheids- en Participatiegroep / Financieringsploeg



6 Minder fietsslachtoffers



Met name het aantal ernstig gewonde fietsslachtoffers neemt de laatste jaren toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Dit vergt een integrale aanpak met alle betrokken partijen.

Het aantal verkeersdoden onder fietsers daalt de afgelopen jaren niet. In 2015 kwamen 185 fietsers om het leven, ongeveer een derde van het totale aantal verkeersdoden. Sombor is het ook gesteld met het aantal ernstig verkeersgewonden. Van de in totaal meer dan 20.000 ernstig verkeersgewonden is tweederde fietser. Vooral het aantal ouderen dat ernstig gewond raakt bij een fietsongeval groeit sterk. Dat komt doordat er steeds meer ouderen zijn die bovendien steeds meer en verder fietsen, ook dankzij de elektrische fiets.

Zes van de tien ernstig verkeersgewonden onder fietsers zijn slachtoffer van een ongeval waarbij geen ander voertuig is betrokken. Bij de helft van die fietsongevallen is de infrastructuur medeoorzaak. Fietsers rijden bijvoorbeeld tegen een fietspaaltje of belanden in de berm. Maar er zijn

meer ongevalsoorzaken, zoals gedrag en vaardigheden. Het gebruik van een smartphone op de fiets verhoogt de kans op een ongeval. En ongevallen met afslaande vrachtwagens kennen vaak een dodelijke afloop. ■

Gezamenlijke strategie

De ontwikkeling van de fietsveiligheid baart alle bij fietsverkeer betrokken landelijke organisaties veel zorgen. Een groot aantal partijen houdt zich bezig met fietsveiligheid. Dat is gunstig maar er is een brede behoefte aan een nieuwe beleidsimpuls. Diverse organisaties pleiten voor het opstellen van een gezamenlijke strategie om het aantal fietsongevallen drastisch terug te dringen, uitmondend in een aangescherpt gezamenlijk beleidsprogramma. ■

Nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Fietsveiligheid krijgt een prominente plek in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit plan zal in 2018 gereed zijn.

De ontwikkeling van de fietsveiligheid baart alle bij fietsverkeer betrokken landelijke organisaties veel zorgen. Een groot aantal partijen houdt zich bezig met fietsveiligheid. Dat is gunstig maar er is een brede behoefte aan een nieuwe beleidsimpuls. Diverse organisaties pleiten voor het opstellen van een gezamenlijke strategie om het aantal fietsongevallen drastisch terug te dringen, uitmondend in een aangescherpt gezamenlijk beleidsprogramma.

Nieuw is de risicogestuurde aanpak. Deze zal een prominente rol gaan spelen in de nieuwe strategie. Wegbeheerders brengen de risico's in kaart op hun wegennet en op basis daarvan – pro actief – nemen zij maatregelen. Via de lokale aanpak fietsveiligheid zijn al maatregelen genomen door veel gemeenten, zoals het aanpakken van paaltjes op het fietspad. De ANWB ontwikkelt momenteel het CycleRAP- instrument dat aan overheden wordt aangeboden waarmee zij de veiligheid van hun fietsnetwerk kunnen verbeteren. Op landelijk niveau is een project gestart om te bezien welke praktisch toepasbare en eenvoudig te gebruiken instrumenten gemaakt kunnen worden voor wegbeheerders. VVN heeft het Meldpunt Veilig Verkeer waar onveilige situaties gemeld kunnen worden.

Ongevalscijfers bieden vaak onvoldoende handvatten voor concrete maatregelen omdat de black spots inmiddels zijn aangepakt. Dat neemt niet weg dat verbeteren van de >

ongevalsregistratie nodig is en blijft en een plek krijgt in dit plan. Er zal aandacht zijn voor diepteonderzoek om de oorzaak van fietsongevallen beter op het netvlies te krijgen, hetgeen ook aanknopingspunten biedt voor gerichte maatregelen. VeiligheidNL voert dit soort onderzoek uit door mensen die op de Spoedeisende Hulp terecht gekomen zijn te bevragen naar de toedracht en afloop van een ongeval. Verder wordt ook de koppeling gemaakt met de opgedane kennis bij de werkgroepen die onder aanvoering van de ANWB en SWOV op diverse thema's gestart zijn. Zo kan de kennis van bijvoorbeeld de werkgroep 'afleiding in het verkeer' met onder andere TeamAlert, ANWB, Fietsersbond en VVN worden benut als aanvulling op de risicogestuurde aanpak. ■

Design for all-senior-proof infrastructuur > rol overheden



In juli 2016 is het VN-verdrag voor rechten van mensen met een handicap door Nederland geratificeerd.

Daarmee zijn overheden ervoor verantwoordelijk dat de buitenruimte toegankelijk is voor iedereen, ook voor mensen met een handicap. Dit betekent dat de infrastructuur in de openbare ruimte zo moet worden ingericht dat het gebruik ervan voor iedereen op een veilige manier mogelijk is, ook voor mensen met een handicap ('inclusieve samenleving').

Veel eenvoudige ongevallen en ongevallen met fietsers zijn te voorkomen als er bij het ontwerpen en aanpassen van infrastructuur meer rekening wordt gehouden met de beperkingen van ouderen en mensen met een beperking. Dit past in de duurzaam-veilig-filosofie om uit te gaan van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder kinderen en ouderen (ontwerpen voor 8 - 80 jarigen; 'design for all'). Hiervoor is nog onvoldoende aandacht bij zowel stedenbouwers als verkeerskundigen.



Veiligere vervoermiddelen > rol fietsindustrie en fietsdetailhandel



Het reduceren van de snelheid van het autoverkeer vergroot de kans op een gunstige afloop van een aanrijding.

De ontwikkeling en toepassing van ICT maakt het mogelijk om fietsers tijdig te detecteren. Het is zaak ervoor te zorgen dat de automotive industrie, ook bij de ontwikkeling van de zelfrijdende auto, voldoende kennis ontwikkelt en toepast om te anticiperen op het gedrag van fietsers (zie ook hoofdstuk 1). Dit bevordert ook de veiligheid van fietsers.

Veilig fietsen vraagt ook om een veilige fiets. Daar valt nog het nodige aan te verbeteren. Vooral ouderen zullen profiteren van bijvoorbeeld een verlaging van het gewicht, een lage instap, een verhoging van de stabiliteit van de fiets, enzovoort. Ook de instelling van de trapondersteuning van een elektrische fiets verdient aandacht. En de ontwikkeling en promotie van (hippe) stabiele driewielige fietsen (vergelijk de bakfietsen).

De fietsdetailhandel moet consumenten helpen bij een verantwoorde keuze voor een fiets met goede adviezen over model elektrische fiets, driewiel fiets, lage instap, aanbrengen spiegels, enzovoort. ■

Gedrag fietser

Het is van het grootste belang dat kinderen de verkeersregels kennen en goed leren fietsen in de praktijk. Eén van de instrumenten is het geven van verkeerseducatie op school, inclusief het theoretische en praktisch verkeersexamen in groep 8. Ongeveer 90 procent van de scholen doen mee aan het theoretisch examen en tussen de 75 en 80 procent van de scholen laat kinderen een praktijkexamen afleggen. Het zou mooi zijn wanneer dit 100 procent is.

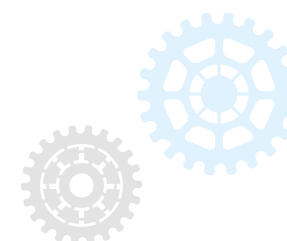
De fietser heeft natuurlijk ook een eigen verantwoordelijkheid voor zijn veiligheid. Bijvoorbeeld appen tijdens het fietsen is niet bevorderlijk voor de veiligheid. Nogal wat fietsers gedragen zich sowieso niet erg netjes in het verkeer. Campagnes zoals die al gevoerd worden, kunnen daarbij helpen. En ook campagnes die goed gedrag belonen. Maar als campagnes niet helpen, zijn wellicht toch andere (wettelijke) maatregelen nodig en intensivering van de handhaving.

Nog steeds voert een grote groep fietsers in het donker geen of geen goede verlichting. Behalve gedrag speelt ook de kwaliteit van de verlichting een rol. Ouderen willen graag zo lang mogelijk blijven fietsen. Prima natuurlijk, maar vaak zonder dat senioren het zelf door hebben, wordt over de schouder kijken of snel het been over het zadel zwaaien lastiger. Ook het inschatten van verkeerssituaties gaat naarmate mensen ouder worden minder makkelijk. Vaak is er een (bijna-) ongeval nodig om maatregelen te nemen. Dit is te voorkomen als we er in slagen senioren tijdig naar effectieve interventies (zoals fietslessen) te trekken. Samen met de fietsenbranche en ouderenbonden zou bekeken kunnen worden hoe oudere fietsers gemotiveerd kunnen worden om deel te nemen aan fietsvaardigheidstrainingen, zeker bij aanschaf van een elektrische fiets. ■



Speerpunten

- ▶ Verminderen van het aantal fietsslachtoffers, met speciale focus op oudere fietsslachtoffers en enkelvoudige fietsongevallen.
- ▶ Veiligere infrastructuur voor fietsers.
- ▶ Veilige fietsen.
- ▶ Veiliger gedrag van fietsers.



Organisaties

Overheden:	Gemeenten / provincies / ROV's / vervoerregio's / waterschappen en Rijk
Marktpartijen:	BOVAG / RAI Vereniging / Team Alert
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietzersbond / Veilig Verkeer Nederland
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad / TNO / SWOV / Veiligheid.NL
Ploegen Tour de Force:	Nog geen ploeg

Acties

- ✓ Ontwikkelen van een gezamenlijke strategie om het aantal fietsongevallen drastisch terug te dringen uitmondend in een gezamenlijk beleidsprogramma voor aanpak fietsveiligheid: Nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- ✓ Ontwikkelen van een risicogestuurde aanpak.
- ✓ Ontwikkeling van een quick scan fietsveiligheidstoets (minder uitgebreid dan SPI's).
- ✓ Uitwerken CycleRap in pilots (ANWB, SWOV, gemeente, provincies).
- ✓ Onderzoek naar motivaties en voorwaarden van fietsers om ongevallen te registreren (ANWB-werkgroep Ongevallenregistratie).
- ✓ Blijvende inspanning om meer data over fietsongevallen te verzamelen voor een beter inzicht in de oorzaak van die ongevallen.
- ✓ Nader onderzoek naar voorkomen van ernstig en dodelijk gewonde fietsslachtoffers op GOW's (wegvakken en kruispunten).
- ✓ Meer kennis ontwikkelen en uittesten en meer aandacht vragen voor seniorproof (8-80) ontwerpen van (toegankelijke) infrastructuur voor fietsers, gericht op zowel stedenbouwers als verkeerskundigen.
- ✓ Participatie in ICT-onderzoeksprogramma's rond detectie van fietsers door gemotoriseerde voertuigen; stimulering verdere toepassing van ISA.
- ✓ Stimuleren ontwikkeling van (hippe) veiligere fietsen voor ouderen: lichter, stabiel, aangepaste trapondersteuning, enzovoort; ook veilige driewieler.
- ✓ Zorgen voor vervolg op Blijf Veilig Mobiel (VVN i.s.m. Veiligheid.nl).
- ✓ Ontwikkeling van goedkope fietsverlichting die altijd en automatisch werkt.
- ✓ Uitvoeren en evalueren van campagne fietsverlichting (ANWB, VVN, Team Alert, Fietzersbond).
- ✓ Verkennen mogelijkheden om de deelname van scholen aan verkeerseducatieprogramma's, inclusief het theoretisch en praktisch verkeersexamen voor kinderen in groep 8, te verhogen.
- ✓ Uitvoeren en evalueren campagne tegen appen op de fiets (ANWB, VVN, Team Alert, Fietzersbond).

7 Minder gestolen fietsen



Fietsdiefstal is niet alleen vervelend voor de eigenaar van de gestolen fiets, het is voor 1 op de 10 Nederlanders reden om niet op de fiets te stappen. Veilige stallingen en ICT-toepassingen kunnen dit terugdringen.

Fietsdiefstal is een hardnekkig probleem dat vooral in steden speelt. Schattingen komen uit op meer dan een half miljoen gestolen fietsen per jaar. Dat levert niet alleen veel ongemak op, maar ook een schadepost van vele tientallen miljoenen euro's. Het zijn niet alleen gelegenhedsvievers die er met een fiets vandoor gaan. Steeds vaker worden grotere aantallen fietsen doelgericht gestolen en naar het buitenland getransporteerd. Elektrische fietsen zijn een steeds aantrekkelijker doelwit. Sinds een aantal jaren werken overheden en maatschappelijke organisaties samen aan de aanpak van fietsdiefstal in de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. Een integrale aanpak is vereist.

Diefstalveilige parkeervoorzieningen

Voor één op de tien inwoners is fietsdiefstal reden om de fiets te laten staan. Een nog groter aantal fietsers ziet vanwege het diefstalrisico af van het kopen van een goede fiets.

Voor al in de binnensteden is er daarom een groeiende behoefte aan voldoende diefstalveilige parkeervoorzieningen voor verschillende soorten tweewielers, liefst met toezicht en met plaatsruimte voor afwijkende fietsmodellen. En verder bij publiek-strekkende openbare voorzieningen en in buurten en straten met woningen zonder ruimte om de fiets te stallen. Goede stallingsvoorzieningen en gerichte voorlichting over aanschaf en gebruik van goede sloten helpen bij het terugdringen van fietsdiefstal. ■

Registratie en aangifte doen is essentieel

Een effectief middel in de bestrijding van fietsdiefstal is de aanpak van heling, bijvoorbeeld door controle op gestolen fietsen in de handel en op websites zoals Marktplaats.

Belangrijk hierbij is dat een fiets ook als gestolen herkenbaar is. Om dit mogelijk te maken is nodig dat fietsen een uniek kenmerk hebben, zoals bijvoorbeeld een framenummer volgens de afgesproken RAI-standaard. Nog belangrijker is dat mensen dit kenmerk kennen en dat ze aangifte doen als hun fiets gestolen is. Dat laatste is de zwakste schakel in de keten, want terwijl zo'n 85 procent van de fietsen een uniek kenmerk heeft, kent slechts de helft van de fietseigenaren dit kenmerk en is de aangiftebereidheid amper 25 procent. Daar komt bij dat de beschikbare opsporingscapaciteit tekort schiet. Sinds 2003 is er een diefstalregister bij de RDW waarin alle aangiften van fietsdiefstal worden geregistreerd. Via dit register kan iedereen checken of van een fiets al dan niet een aangifte van diefstal bekend is. ■

ICT-oplossingen

Eén van de problemen is dat een gestolen fiets slecht is terug te vinden vanwege de lage registratiegraad en bewerkelijke identificatie.

Mogelijke oplossingen liggen in het verbeteren van de identificeerbaarheid van fietsen door ze te voorzien van een opsporingschip of detectielabel en in het ontwikkelen van een snellere vorm van registratie van gestolen fietsen dan via de officiële aangifte. Ook het ontwikkelen van een database

waarin op vrijwillige basis een fiets op eigenaar kan worden geregistreerd zou kunnen helpen.

Deze ontwikkelingen die gebruik maken van moderne ICT-toepassingen zijn kansrijk (zie ook hoofdstuk 1). Sommige fietsmerken in het duurdere segment zetten op dit moment al in op kunnen lokaliseren van de fiets. Inschakeling van de politie om de fiets ook daadwerkelijk terug te brengen bij de eigenaar blijft hierbij essentieel. ■

Speerpunten

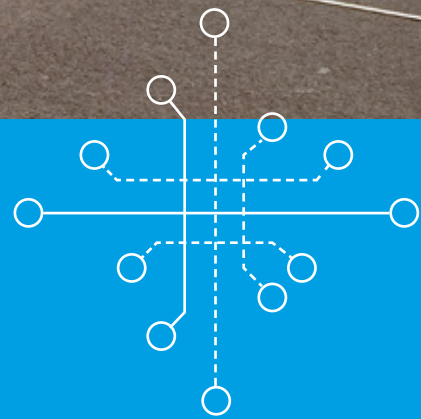
- Forse daling van het aantal gestolen fietsen.
- Effectieve integrale aanpak van fietsdiefstal.
- Voldoende diefstalveilige parkeervoorzieningen voor verschillende soorten tweewielers in stadscentra, bij publiekstrekkende openbare voorzieningen en in buurten en straten met woningen zonder ruimte om de fiets te stallen.
- Verhogen van de registratiegraad.
- Verbeteren van de aangiftebereidheid.
- Vergemakkelijken van de identificeerbaarheid.

Acties

- ✓ Ontwikkelen effectieve toekomststrategie voor terugdringing fietsdiefstal.
- ✓ Klantvriendelijker maken van internetaangifte.
- ✓ Zorgen voor snellere verwerking internetaangiften.
- ✓ Zorgen voor voldoende capaciteit in opsporing en handhaving.
- ✓ Ontwikkelen van standaards voor detectie van fietsen via een chip of detectielabel.
- ✓ Onderzoeken hoe een database kan zorgen voor een goede registratie van fietsen en welke voordelen dit biedt voor consumenten en marktpartijen, waarbij de privacy perfect gewaarborgd moet zijn.
- ✓ Ontwikkelen van een systematiek voor het terughalen van elektronisch gedetecteerde gestolen fietsen.

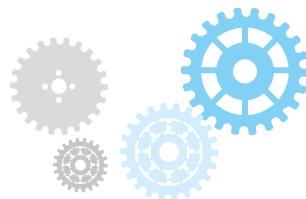
Organisaties

Overheden:	Gemeenten en Rijk (I&M, Biza, Justitie)
Marktpartijen:	BOVAG / FIPAVO / NS / RAI Vereniging
Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietzersbond
Samenwerkingsverbanden:	Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit
Kennisinstituten:	CROW-Fietsberaad
Ploegen Tour de Force:	Technologieploeg



8 Versterken kennisinfrastructuur

Meer fietskennis, helder vastgelegd, met concrete vertaalslagen naar de praktijk, goed vindbaar, toegankelijk, actief verspreid. En successen beter, intensiever en breder uitdragen. Dit alles vraagt een goede kennisinfrastructuur.



In Nederland zijn diverse organisaties actief op het gebied van kennisontwikkeling en -verspreiding rond fietsbeleid, zoals ANWB, CROW-Fietsberaad, Dutch Cycling Embassy, Fietscommunity 2.0, Fietzersbond, NWO, Platform 31, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Stichting Landelijk Fietsplatform, SWOV, TNO, Veiligheid.NL en Veilig Verkeer Nederland.

Ook lopen of starten er op fietsgebied veel onderzoeks- en experimentenprogramma's, waarbij ook diverse universiteiten en hogescholen en ook bedrijven betrokken zijn, zoals Agenda Stad (City Deals Fiets), Experimentenprogramma Ruimte en Mobiliteit, Kennisprogramma KpVV, Robuuste en Stedelijke Routestructuren, Slimme en Gezonde Stad, SURF (Smart Urban Regions of the Future) e.d. Het is belangrijk om het overzicht te houden en een structurele samenwerking tussen betrokken organisaties te organiseren, gericht op afstemming van activiteiten en uitwisseling van kennis en ervaring over elkaars programma's. Dat voorkomt dubbel werk, laat zien waar de gaten zitten in de onderzoeksagenda en maakt het

eenvoudiger om gericht een beroep te doen op Europese subsidieregelingen. Samen moeten deze organisaties er vervolgens voor zorgen dat de beschikbare fietskennis:

- ✓ helder wordt vastgelegd, praktisch toepasbaar wordt gemaakt en goed vindbaar is.
- ✓ actief wordt verspreid (via verschillende kanalen, met verschillende middelen), naar de juiste doelgroepen - beleidsmakers, ontwerpers, adviseurs, intermediaire organisaties (voor bedrijven, scholen, enzovoort).
- ✓ En er zo voor zorgen dat successen breed worden uitgedragen.

Speerpunten

- Optimaliseren van de kennisinfrastructuur door het organiseren van structurele samenwerking tussen betrokken organisaties, gericht op uitwisseling van kennis en ervaring over elkaars programma's, het helder vastleggen en vindbaar maken van kennis en een actieve doelgroepgerichte verspreiding daarvan.

Acties

- ✓ Samen opzetten van een structurele samenwerking tussen kennisorganisaties op het gebied van fietsbeleid, gericht op onderlinge uitwisseling van kennis en ervaring over elkaars programma's en op doelgroepgerichte afstemming van activiteiten op het gebied van het vastleggen, vindbaar maken en verspreiden van kennis, ervaring en best practices.
- ✓ Opstellen van een kennismatrix fiets die relevante witte vlekken in kaart brengt op het gebied van fietskennis (Fietscommunity 2.0).
- ✓ Verzamelen en verspreiden van kennis en best practices op gebied van fietsbeleid, fietsveiligheid, fietsinfra en fietsstimulering (inclusief gedachtegoed Beter Benutten).
- ✓ Verzamelen en benutten van fietsdata.
- ✓ Tools ontwikkelen voor monitoring.

Organisaties

Maatschappelijke organisaties:	ANWB / Fietzersbond / Veilig Verkeer Nederland
Samenwerkingsverbanden:	Dutch Cycling Embassy / Fietscommunity 2.0 / Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit / Stichting Landelijk Fietsplatform
Kennisinstituten:	CROW-FietsberaadNWO / Platform 31 / SWOV
Ploegen Tour de Force:	Geen

Agenda Fiets 2017-2020



Colofon

Vormgeving: AlphaPlus B.V. Hilversum

Tekst: Ron Hendriks, Koos Louwerse en Erik Tetteroo

Foto's: Ron Hendriks, Robert Goddyn, Tineke Dijkstra, e.a.

Publicatiedatum: 8 december 2016

Info: www.tourdeforce2020.nl

