



Utrecht, 27 augustus 2019

Discussiepaper voor Nationaal Fietscongres 2019

Van: Wim Bot/Saskia Kluit, Fietsersbond

Onderwerp: Fietsvisie 2040, luchtfietserij of toekomstbeeld?

Fietsvisie 2040, luchtfietserij of toekomstbeeld?

In februari stelde de Fietsersbond de Fietsvisie 2040 vast. Daarin proberen we onze dromen weer te geven over de plaats van de fiets in 2040. Aanleiding was het besef dat plaats van de fiets en de missie van de Fietsersbond opnieuw doordacht moeten worden door de vele maatschappelijke transformaties waarmee we worden geconfronteerd. Na een intensief interactief proces van twee jaar werd de visie op onze ledenraad aangenomen. Op basis van trends en transitie zijn ambities, droombeelden beschreven, doelstellingen geformuleerd en maatregelen om die doelstellingen te realiseren. Op het Nationaal Verkeerskundecongres gaan we graag in discussie met de deelnemers over de inhoud van de visie en de kansen om de ideeën in de praktijk te realiseren.

Missie

Richtinggevend is de volgende, aangenomen nieuwe missie: De Fietsersbond zet zich in voor alles wat veilig en comfortabel fietsen mogelijk maakt en levert daarmee een bijdrage aan een leefbaar, gezond en actief Nederland én aan fietsgeluk voor iedereen.

Aanleiding

Het gaat goed met de fiets. Verstedelijking, zorg om het klimaat, de wens gezonder te leven: allemaal ontwikkelingen die gunstig zijn voor het fietsgebruik. Maar is dat in de toekomst nog zo? De rol van de fiets in het hele mobiliteitssysteem gaat zeker veranderen. Denk alleen al aan de komst van de deelfiets en de zelfrijdende auto. Maatschappelijke veranderingen beïnvloeden het werk van de Fietsersbond. Voorheen waren we vooral gericht op infrastructuur. Daarmee wilden we de wereld op straat voor fietsers verbeteren. Meer fietsen was het doel. In de nieuwe Fietsvisie 2040 zien we de fiets niet meer uitsluitend als doel, maar ook als middel om ons land leefbaar en gezond te houden. Ook voor niet-fietsers wordt Nederland fijner als er veel mensen lopen en fietsen, met name in de stad. Steeds meer beleidsmakers en onderzoekers ontdekken dat fietsen enorme maatschappelijke baten oplevert, van gezondheid, leefomgeving tot bereikbaarheid.

In de Fietsvisie hebben we – samen met veel van onze actieve vrijwilligers, leden en Vrienden van de Fietsersbond – onze toekomstdromen uitgewerkt. In 2017 verscheen ter voorbereiding al een bundel met interviews met een tiental smaakmakers. Vrijwilligers schreven mee aan de tekst en een conceptversie werd aan de leden voorgelegd, met een aantal discussievragen over onder meer diversiteit van fietsen en fietsers, relatie met voetgangers en een bredere missie. Uiteindelijk werd de

visie op 3 februari met enthousiasme aangenomen op de ledenraad, het hoogste orgaan van de Fietsersbond.

Welke trends zien we?

- We zien steeds meer typen fietsen, zij vormen een **uitgebreide Fietsfamilie** die door zijn diversiteit en aanpassingsvermogen de dominante positie van de individuele personenauto weet over te nemen.
- **Volle steden versus een rustig platteland:** Stedelijke gebieden groeien, krijgen een vervoerssysteem met OV en fiets als ruggengraat. Hier tegenover staan krimpgebieden waar steeds minder mensen blijven wonen. Voorzieningen komen op grotere afstanden te liggen, waardoor inwoners afhankelijker worden van de auto. De e-bike kan hier een oplossing zijn.
- Wat betekent de toenemende **culturele diversiteit** voor het fietsgebruik in Nederland? In expatwijken zie je meer fietshelmen, wat fietsen een onveiliger imago kan geven. Aan de andere kant zijn mensen met een migratieachtergrond vaak zeer gemotiveerd om te leren 'fietsen als een Hollander'.
- Tegenover de mensen die het goed gaat, staat een groeiende groep die onvoldoende middelen heeft om zich te verplaatsen. Deze toenemende **vervoersarmoede** staat maatschappelijke participatie in de weg en vergroot achterstanden.
- Niet alleen auto's, maar ook de miljoenen fietsers zorgen voor overlast. Veel fietsen kunnen efficiënter worden ingezet als onderdeel van een deelsysteem en andere vormen van **slimme mobiliteit**.
- Sinds het Klimaatakkoord van Parijs is mobiliteit een belangrijke factor in het behalen van de doelstellingen voor **CO₂-reductie**. Hier ligt een enorm potentieel voor de fiets.
- Ouderen worden steeds actiever en zijn veel recreatief aan het fietsen. Omdat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevals cijfers zijn investeringen in drukbezochte recreatieve routes al snel rendabel.
- Naast goed wonen en slim werken staat **gezond leven** vaker op de politieke agenda.

Wat zijn onze ambities?

1. Stappen, trappen, OV, personenwagen (het STOP-principe): dat is de volgorde waarin het mobiliteitsbeleid vorm krijgt in 2040, ook op rijksniveau. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn.
2. De fiets wordt een familie: naast de vertrouwde (elektrische) fiets zien we een diversiteit aan bakfietsen, transporten, driewielers en andere varianten, allen welkom bij de Fietsersbond. Criterium is het gebruik van eigen spierkracht.
3. Fietsgeluk voor alle fietsers: mensen voelen zich prettig op hun fiets omdat ze snel, veilig, stressvrij en comfortabel kunnen fietsen.
4. Lage snelheden en verschillende veilige fietsroutenetwerken maken ruimte voor diversiteit: er komen drie routenetwerken voor de fiets: een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, het hoofdnet voor de fiets en een nieuw routenetwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen. In de bebouwde kom wordt een maximumsnelheid van 30km/u de norm. De snelheid kan worden afgedwongen met behulp van verplichte intelligente snelheidsassistentie.
5. De fiets is een effectief middel voor de VN-duurzaamheidsagenda: tegenover de relatief lage kosten om het fietsklimaat te verbeteren staan enorme maatschappelijke baten op gebied van gezondheid, armoedebestrijding en milieu.
6. De Fietsersbond is er voor alle fietsers: een diverse gemeenschap van fietsers die ervaringen uitwisselen, elkaar ontmoeten, elkaar helpen en voor elkaar opkomen.

Droombeelden

We zien de fiets als een geluksmachine, die mensen vrijheid geeft en gezonder maakt. We schetsen onze droom voor grote en middelgrote steden en voor kleinere kernen. In 2040 zijn de centra in grote en middelgrote steden autovrij en in dorpen autoluw. Fietsers en voetgangers delen er de openbare ruimte. Fietsers hebben de keus uit meer routes en er zijn verschillende fietsnetwerken. Autoverkeer is beperkt in de steden en grote wegen verdiept of versmald, waardoor extra leefruimte en groen is ontstaan. In landelijk gebied is de kwaliteit verhoogd door de elektrische fiets, deelsystemen en multimodale knooppunten. Slimme mobiliteit is voor de Fietsersbond meer bewegen, fietsen en lopen. We staan kritisch tegenover een te technocratische invulling van slimme mobiliteit. Zelfrijdende voertuigen moeten zich aanpassen aan de omgeving en niet andersom. We steunen technologie die fietsen aantrekkelijker maakt. We maken ons sterk voor fietsgeluk voor iedereen en zorgen voor een tegengeluid tegen de toenemende angstcultuur.

Concrete doelen op weg naar 2040

De Fietsersbond zet alles op alles voor een infrastructuur, voorzieningen en stimuleringsbeleid die optimaal zijn voor fietsers. Wat we de komende jaren ondernemen concentreert zich op vier thema's met de volgende doelstellingen:

1. Ruimte en leefbaarheid

- In stedelijke ontwikkeling, zowel nieuwbouw als herstructurering, zijn het STOP-principe en gezondheidsnormen het uitgangspunt.
- Vrijliggende fietsinfrastructuur is vanaf 2030 emissievrij.
- Alle gemeenten hebben:
 - in 2025 de drie fietsnetwerken ontworpen;
 - In 2040 de drie fietsnetwerken gerealiseerd.

2. Mobiliteit

- In 2040 neemt de fiets in alle Nederlandse gemeenten meer dan 50 procent van alle verplaatsingen binnen de bebouwde kom voor zijn rekening.
- De fiets is in 2040 structureel onderdeel van de investeringsopgaven van rijk, provincies, regio's en gemeenten. Het aandeel van fietsinvesteringen in de totale investeringen in mobiliteit is minimaal gelijk aan het aandeel fietskilometers op het totaal.
- In 2040 wordt minimaal 40 procent van de stedelijke logistiek met cargobikes gedaan.

3. Gezondheid en veiligheid

- In 2040 haalt 75 procent van de Nederlanders de dagelijkse beweegnorm, onder meer doordat ze meer zijn gaan fietsen.
- Er overlijden geen fietsers meer door een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig. Het aantal ernstig gewonde fietsers is in 2040 gehalveerd.
- Het totale fietsnetwerk scoort in 2040 op het hoogste Fietsersbond Safety Performance Index-niveau of twee niveaus hoger dan in 2018.

4. Fietsplezier

- Alle Nederlanders kunnen deelnemen aan het fietsgeluk.
- Alle mensen hebben een fiets waarmee ze veilig en comfortabel kunnen fietsen.
- Elk kind heeft een fiets en heeft op achtjarige leeftijd genoeg fietservaring opgedaan om zelfstandig en veilig te kunnen fietsen.
- Alle ouderen kunnen blijven fietsen doordat ze hun fiets(gedrag) kunnen aanpassen naar eigen behoefte.
- Iedereen durft ook in Nederland dag en nacht te fietsen.

- Fietsdiefstal is radicaal teruggebracht door gebruik van technische hulpmiddelen in en op de fiets en door anti-diefstalplannen van gemeenten en politie.

Concrete maatregelen op weg naar 2040

Om de droombeelden en de doelstellingen te kunnen bereiken hebben we gekeken welke maatregelen we daarvoor vanaf nu nodig hebben (backcasting). Een aantal voorbeelden van die maatregelen:

- Nabijheid van voorzieningen als ontwerpopdracht bij ontwikkeling;
- Maak plaats voor 30 km in plaats van 50 km wegen/zones.
- Maximumsnelheid van 60 km buiten de bebouwde kom en 15 km in verblijfsgebieden
- Voorkom nieuwe barrières voor fietsers bij kruisingen met weg, spoor en water.
- Beprijzen van inactieve en vervuilende mobiliteit;
- Hogere reiskostenvergoeding voor de fiets en lagere voor de auto
- Ontwerp binnen de bebouwde kom minimaal drie herkenbare niveaus in het fietsnetwerk: 1. '8-80'-netwerk, geschikt voor kwetsbare fietsers; 2. hoofdnet fiets, geschikt voor alle fietsers en piekdrukke; 3. een netwerk voor snelle en zware fietsen.
- Zorg voor een verbod op snorscooters per 2025.
- Neem ambitieuze stallingsnormen voor de fiets en lage autoparkeernormen mee in de gemeentelijke omgevingsplannen.
- Zorg voor goede fietsvoorzieningen bij bedrijven.
- Opzetten van een grote nationale fietsdag.
- Werk aan een veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes, waardoor alle kinderen vanaf acht jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen.
- Stimuleer fietsinvesteringen, we pleiten daarbij voor besluitvorming op basis van een integraal ruimtelijk afwegingskader.

Discussie

De Fietsersbond hoopt dat de lokale afdelingen in hun gemeenten samen met de ambtenaren en bestuurders aan de slag kan gaan met de visie. In de sessie gaan we graag in discussie met de deelnemers aan de sessie. Kunnen zij zich vinden in de geschetste uitgangspunten en richting? Zijn de concrete doelstellingen en maatregelen wel realistisch, kunnen zij verwezenlijkt worden? En zo ja, wat is dan daarvoor nodig?