



**Meer  
fiets,  
meer  
ruimte**

## ***Naar een schaa sprong in het fietsbeleid***



### ***Meer fiets, meer ruimte***

Auteurs: Kees Bakker, Wim Bot, Saskia Kluit, Rob Koese, Astrid Koperberg, Kees Mourits, Patricia Rijkse, Govert de With en Theo Zeegers

Eindredactie: Martijn van Es

Jaartal: 2012

Fotografie: Dan Kamminga, KuiperCompagnons, Fietsberaad, Ruth Catsburg, Movares e.a.

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2012

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

#### **Fietsersbond**

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)

[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	4
Meer fiets, meer ruimte .....	5
De aanleiding .....	6
1. Veranderende patronen van mobiliteit .....	6
2. Grenzen aan de groei? .....	7
3. Overheidsinvesteringen in tijden met krimpende budgetten .....	9
De voorstellen .....	11
1. De fiets in de ruimte .....	11
2. De fiets in het netwerk .....	14
3. De fiets in de voorziening .....	18
4. Innovatie in beleid .....	20
Samengevat: Wat de Fietzersbond wil .....	22

# Voorwoord

Het fietsgebruik in Nederland is hoog. We doen ruim een kwart van al onze ritten met de fiets. Op een doordeweekse dag stappen er ongeveer 5 miljoen Nederlanders op de fiets, voor een kleine 14 miljoen fietsritten. In de spits zitten er meer mensen op een fiets dan in een auto. En het fietsgebruik neemt nog steeds toe. Tussen 2002 en 2007 groeide het aandeel van de fiets van 33% naar 35%<sup>1</sup>. Grote steden zoals Amsterdam, Utrecht en Groningen meten een groei van tussen de drie en vijf procent per jaar.



Oorzaken voor de groei zijn de verbeteringen van de fietsvoorzieningen maar ook het feit dat de fiets goed aansluit bij grotere maatschappelijke ontwikkelingen als individualisering, verduurzaming en flexibelere mobiliteit. Daarbij worden de economische voordelen van fietsen, zoals een betere gezondheid, een grotere bereikbaarheid en minder milieuvuiling voor overheden en bedrijfsleven steeds relevanter.

De Fietsersbond pleit ervoor dat de fiets komend decennium een nog grotere rol kan spelen. De potentie voor groei is nog steeds enorm. Er zijn nu mensen die wel kunnen fietsen, maar het niet doen. En er zijn mensen die nu fietsen maar die nadenken om voortaan met de auto of de bus te gaan. De belemmeringen voor deze mensen willen we wegnemen zodat de fiets voor meer mensen toegankelijk en aantrekkelijk wordt. We willen het aandeel van de fiets in ritten tot 7,5 kilometer verder verhogen tot gemiddeld 40% in 2015 en 50% in 2020. Een dergelijke groei lukt niet met de huidige voorzieningen en zonder vooruitziende blik zal de groei van het fietsgebruik stranden op de grenzen die nu al bereikt worden.

De Fietsersbond heeft daarom, onder de titel *Meer fiets, meer ruimte* een visie op een schaa sprong in het fietsbeleid ontwikkeld. De visie is bedoeld als vertrekpunt voor een ontwerp end gesprek over de rol en plaats van de fiets in de stedelijke ruimte. De Fietsersbond nodigt gemeenten, provincies en Fietsersbond-afdelingen de visie verder te ontwikkelen en te vertalen naar een schaa sprong in het fietsbeleid op verschillende niveaus. En natuurlijk bij het realiseren van een schaa sprong voor de fiets op straat.

Hugo van der Steenhoven  
Directeur Fietsersbond  
September 2012

---

<sup>1</sup> in verplaatsingen tot 7,5 km

# Meer fiets, meer ruimte

*Wat is de schaalsprong en waarom is die nodig?*

De fiets is in Nederland een groot succes. We waren al wereldkampioen fietsen en het fietsgebruik neemt nog steeds toe. De fiets sluit goed aan bij de maatschappelijke ontwikkelingen van individualisering, verduurzaming en flexibele mobiliteit. Als gevolg van deze ontwikkelingen en van jarenlange investeringen in fietsbeleid, loopt de fiets steeds vaker tegen grenzen aan. Grenzen in de ruimte die voor de fiets beschikbaar is en grenzen aan de voorzieningen die aan fietsers geboden worden. Voorbeelden van deze grenzen zijn fietsers die elkaar dwars zitten op te smalle fietspaden, drukke routes waar in de ochtend fietsfiles ontstaan en overvolle stationsstallingen.

Het imago van de fiets als goed vervoermiddel begint te lijden onder de spanning op het fietspad en in de stalling. Bij grote drukte verdwijnen de kwetsbare fietsers van het pad en wordt de groei van het fietsgebruik afgeremd.

De Fietsersbond denkt dat voor het oplossen van deze problemen het fietsbeleid in Nederland een grote stap voorwaarts moet maken. In de afgelopen decennia heeft het fietsbeleid zich geconcentreerd op goede en veilige fietsinfrastructuur. Dat is zeer belangrijk geweest voor het grote aandeel fietsers in Nederland. Maar meer van hetzelfde is niet genoeg om op langere termijn de nieuwe problemen op te lossen. Vooral niet omdat de vele fietsers strijden om de ruimte met andere belangen.

Het is daarom tijd om in het fietsbeleid van Nederland een conceptuele sprong voorwaarts te maken: een schaalsprong voor de fiets waarbij maat en schaal van de fietsvoorzieningen weer passend worden voor het groeiende aantal fietsers. De Fietsersbond denkt dat deze schaalsprong gerealiseerd wordt door een ontwikkeling op vier vlakken:

- 1) In het stedelijk gebied de fietser centraal zetten bij beleidsontwikkeling voor ruimtelijke ordening en verkeer
- 2) Denken in verschillende netwerken voor de fiets
- 3) Vergroten van de maat en schaal van voorzieningen voor de fiets
- 4) Ontwikkelen van een nieuw budgettair paradigma voor de fiets

# De aanleiding

## 1. Veranderende patronen van mobiliteit

### Opmars van de fiets en het fietsbeleid

Afgelopen jaren heeft de fiets sluipenderwijs een andere positie in de beleidsvorming gekregen. In gemeenten is het fietsbeleid van een losstaand beleidsonderwerp steeds meer een integraal onderdeel geworden van het totale verkeersbeleid. Het fietsbeleid beperkt zich steeds minder tot de aanpak van infrastructuur en fietsvoorzieningen en richt zich meer op promotiecampagnes en ruimtelijk ontwerp. En met succes: fietsen groeit als kool. Maar de ruimtelijke vertaling van de groei blijft nog uit waardoor er nieuwe problemen ontstaan: overvolle stallingen en te drukke fietspaden.

### Doorgaande verstedelijking

In de komende decennia zal de verstedelijking alleen maar groter worden. Dat is een ontwikkeling die niet alleen in Nederland plaatsvindt, maar wereldwijd. Zoals bekend hebben hoge dichtheden een positieve invloed op fietsgebruik en fietsgebruik een positieve invloed op intensief ruimtegebruik. In stedelijk gebied is de fiets vaak sneller en gebruiksvriendelijker dan een auto of het openbaar vervoer. En de fiets biedt mogelijkheden om problemen met bereikbaarheid te voorkomen zonder dat het bouwpotentieel in de stad vermindert.

Ook commercieel gezien zijn er steeds meer aanwijzingen dat er goede economische argumenten zijn om binnen stedelijke gebieden in te zetten op fietsbeleid<sup>2</sup>. Fietsers besteden meer en vaker geld als ze op pad zijn.

### Het nieuwe werken

De manier waarop we ons verplaatsen is in het afgelopen decennium sterk veranderd. Nieuwe digitale hulpmiddelen maken mogelijk dat er op allerlei plaatsen buiten kantoren of fabrieken gewerkt wordt. Ook tijdens het reizen kan er gewerkt worden en worden contacten onderhouden. De auto sluit daar steeds minder bij aan. Niet alleen is de reistijd met de auto lang, een bestuurder kan weinig anders dan op het verkeer letten. De trein of het werken op afstand is groeiend populair. Volgens de Fietzersbond is de ontwikkeling van het nieuwe werken en multi-modaliteit een zeer relevante ontwikkeling voor de stedenbouw. De fiets is een vervoermiddel dat prima aansluit bij de behoeften die ontstaan door meer flexibele werktijden en werklocaties.

### De fiets als innovatief voertuig

De fiets zelf verandert ook. De elektrische fietsen zijn bijna niet aan te slepen. In het straatbeeld zien we daarnaast steeds meer bakfietsen en transportfietsen. De fiets is een lifestyleproduct. 85% van de Nederlanders heeft een positief oordeel over de fiets, die gezien wordt als prettig, flexibel en

*De stad Vancouver (Canada) verdient geld voor ruimtelijke kwaliteit door te bouwen in grotere dichtheden. Intensief bebouwde gebieden worden zwaarder belast dan de voorsteden. Met de opbrengsten van deze tax wordt de openbare ruimte met grotere kwaliteit ingericht. Fietsen maakt intensievere bouw mogelijk en wordt beloond met mooi ingerichte routes. Zo wast de ene hand de andere.*

<sup>2</sup> Onderzoeken van SOAB en Goudappel Coffeng 2011 naar bezoek en bestedingen in winkels door fietsers,

betrouwbaar<sup>3</sup>. Deze snelle ontwikkeling van de fiets dwingt overheden om opnieuw te kijken naar de maat van de fietsvoorzieningen. Fietsen rijden in 2012 met een snelheid variërend van 10 tot 30 km per uur over fietspaden met bochten die niet meer geschikt zijn voor de snelheid die deze fietsen bereiken. De aanwezigheid op het fietspad van fietsers met een lage snelheid (zoals kinderen) en fietsers met een hoge snelheid (racefietsers en elektrische fietsen) zorgt voor steeds meer ongemak. Ook de toenemende breedte van fietsen maakt dat het op veel fietspaden krap is. Gevolg is dat kwetsbare fietsers van het fietspad gedrukt worden en dat onderling het gevoel van stress en onveiligheid ontstaat.

### **De fiets: vervoermiddel voor groeiend deel van de Nederlanders**

De fiets is voor een grote groep mensen een belangrijk vervoermiddel. In 2012 heeft meer dan 40% van de Nederlanders geen rijbewijs. Een groeiende groep mensen met een rijbewijs bezit geen auto, vanuit financiële, milieu- of praktische argumenten. Hierdoor heeft in steden nu al 30% van de huishoudens geen auto meer voor de deur. De fiets is voor deze mensen vrijwel de enige manier om zich individueel en onafhankelijk van anderen te verplaatsen.

*“De fiets is voor veel mensen de enige manier om zich individueel en onafhankelijk van anderen te verplaatsen. Dat is waarom de fiets het meest democratische vervoermiddel ter wereld is. Vrijwel iedereen kan fietsen: arme en rijke mensen, hoog- of laagopgeleide mensen, kinderen en ouderen.”*

Gil Peñalosa, directeur van 8-80 cities

De fiets wordt hierdoor ook wel het meest democratische vervoermiddel genoemd. De economische crisis maakt dat meer mensen de auto zullen laten staan en steeds vaker voor de fiets zullen kiezen. De fiets als vervoermiddel wordt dus steeds belangrijker, waardoor een verdere groei van het fietsverkeer is te verwachten.

## **2. Grenzen aan de groei?**

De fietser en het fietsbeleid lopen door de genoemde ontwikkelingen steeds vaker tegen grenzen aan, die afbreuk doen aan de voordelen van de fiets en een verdere groei belemmeren.

We noemen er een paar:

- **Fietsparkeren**

Op steeds meer plekken is onvoldoende ruimte voor het parkeren van de fiets, met name in binnensteden en bij stations. Fietsers kunnen steeds vaker geen vrij fietsenrek vinden, waardoor ze hun fiets niet kunnen beschermen tegen diefstal. Gemeenten worden geconfronteerd met grote hoeveelheden buiten de rekken geplaatste fietsen en met klachten van winkeliers, het winkelend publiek en de hulpdiensten.

---

<sup>3</sup> Feiten en cijfers, Fietsersbond 2011



- **Drukke en onveilige fietspaden**

Door de populariteit van de snorscooter, racefiets en elektrische fiets kom je die als gewone fietser steeds vaker tegen op het toch al drukke fietspad. Bovendien worden scooters steeds breder, onder andere door uitstekende spiegels. Het snelheidsverschil tussen snorscooters en elektrische fietsen en de gemiddelde fietser is groot. Maar ook los van het snelheidsverschil leiden overvolle fietspaden tot onbehouwen gedrag op het fietspad. Deze trend leidt tot verdringing van de meest onzekere en kwetsbare groepen fietsers: ouderen en kinderen.

Daarmee samenhangend: smalle fietspaden en fietsstroken, hobbels en kuilen in het wegdek, obstakels langs het fietspad en haakse bochten zijn voor fietsers een belangrijke bron van onveiligheid. De eenzijdige ongevallen die ontstaan zijn een belangrijke oorzaak voor de toename van het aantal fietsers dat door een ongeval in het ziekenhuis terecht komt.

- **Gespannen relatie met autoverkeer**

Veel belangrijke fietsroutes vallen samen met gebiedsontsluitingswegen met hoge intensiteiten van autoverkeer. Een derde van de gebiedsontsluitingswegen blijkt echter niet veilig ingericht. Een combinatie van een drukke weg met onveilige inrichting betekent vooral ook dat minder vaardige fietsers zoals kinderen en ouderen daar niet durven of mogen fietsen. Juist deze groepen zijn het meest afhankelijk van de fiets voor hun zelfstandige mobiliteit.

- **Fietsfiles**

In steden met een hoog fietsgebruik staan fietsers steeds vaker in een fietsfile, vooral bij verkeerslichten. Omdat opstelplaatsen niet altijd berekend zijn op de drukte worden wachtende fietsers een obstakel voor fietsverkeer in andere richtingen.

### **Veiligheid voor fietsers: het einde van *safety in numbers*?**

De belangrijkste factor voor de verkeersveiligheid van fietsers is het fietsen in grote aantallen. Dit idee staat bekend als *safety in numbers*. Het succesvolle fietsbeleid van afgelopen jaren heeft dit concept op veel plaatsen omarmd. Maar zonder verdere ontwikkeling in het fietsbeleid is het einde van dit principe in zicht. In de afgelopen jaren tekent zich een negatieve tendens in de ongevals cijfers bij fietsers af. Sinds 2010 stijgen die licht. Er zijn veel technologische oplossingen te bedenken om de veiligheid voor fietsers te vergroten.

De Fietsersbond ziet als belangrijkste kans voor het vergroten van de veiligheid van fietsers het verder vergroten van het aandeel fietsers. Ook daarom pleit de Fietsersbond voor een verdere groei van het fietsverkeer tot 25% in 2015. Maar om die groei te faciliteren is het cruciaal dat er meer ruimte komt. Want zonder die extra ruimte neemt het effect van *safety in numbers* vanzelfsprekend af.

### **3. Overheidsinvesteringen in tijden met krimpende budgetten**

Sinds 2008 waait er een economische crisis door Europa. Het einde van deze crisis is nog niet in zicht en overheden zullen ook in de komende jaren bij de besteding van hun beperkte budget scherpe keuzes moeten maken. Fietsen is een manier van transport die veel oplevert en weinig kost. Fietsen zorgt voor bereikbaarheid, een betere luchtkwaliteit en helpt obesitas voorkomen. Door de bijdrage van de fiets op deze vlakken levert een kilometer fietsen zo'n 24 cent aan maatschappelijke baten op. Dit in tegenstelling tot de auto, waar elke kilometer meer dan 50 cent aan maatschappelijke kosten met zich meebrengt<sup>4</sup>. En in tegenstelling tot het openbaar vervoer, waar een reizigerskilometer (exclusief de investeringen in de infrastructuur) 22 cent kost<sup>5</sup>. Een euro besteed aan de fiets zou daarom op de overheidsbegroting eigenlijk beschouwd moeten worden als een investering en niet als een kostenpost.

#### **Stads-OV versus Fietsvoorziening**

Op gemeentelijk en regionaal niveau is herziening van de budgettaire verdeling tussen fiets, stedelijk openbaar vervoer en auto noodzakelijk. Gezien het genoemde multiplier-effect voor andere beleidsvelden maar ook gezien het grote relatieve aandeel fietsritten in de grote steden, zou het budget voor fietsvoorzieningen moeten stijgen zodat het de maatschappelijke relevantie van fietsen beter weerspiegelt. Een aanzienlijk deel van de opgaven rondom fietsparkeren zou door een herverdeling van de budgetten voor stads-OV en autoverkeer te realiseren zijn. Zeker in grotere steden is een kritische blik op het fietsbeleid in de begroting daarom aan de orde.

Gecombineerd met een goed stedenbouwkundig ontwerp, krijgt een fietspad dezelfde stedelijke allure als een OV-verbinding. Een gemeente krijgt voor veel minder geld een stedenbouwkundige drager met een vergelijkbare of zelfs grotere vervoerwaarde. Daarbij kan de ruimte rondom zo'n fietsverbinding ook nog eens intensiever en met minder kosten ontwikkeld worden. Dit in verband met de milieueisen op het gebied van geluid & fijn stof en het feit dat fietsers vaker 'uitstappen' en winkels bezoeken dan de tram- of busreiziger.

---

<sup>4</sup> Onderzoek van de Danish Cycling Embassy

<sup>5</sup> MON en Fietsberaad

### **Decentralisering als drempel**

De systematiek van overheidsfinanciering waarbij fietsbeleid gedecentraliseerd wordt, lijkt een belangrijke drempel te zijn voor de realisatie van een schaa sprong voor de fiets. Door deze systematiek wordt een fietsbrug van 3 miljoen euro soms moeilijker te realiseren dan een metrolijn van 3 miljard. Die 3 miljoen is namelijk op een gemeentebudget heel veel. Investeringen in een rijks(spoor)wegennet wordt op rijksniveau met bijbehorende budgetten in stand gehouden. De fiets is per strekkende meter heel goedkoop, maar een fietsnetwerk als geheel is heel duur door de grote dichtheid (zie ook 'Fiets in het netwerk', voorstel 2). Binnen de structuurvisie van het Rijk zou uitgewerkt moeten worden welke gebieden, verbindingen en voorzieningen een bovenlokaal belang dienen, bijvoorbeeld door de bereikbaarheid van de G4 te verbeteren, en zodoende aanspraak kunnen maken op een bijdrage vanuit het Rijk.

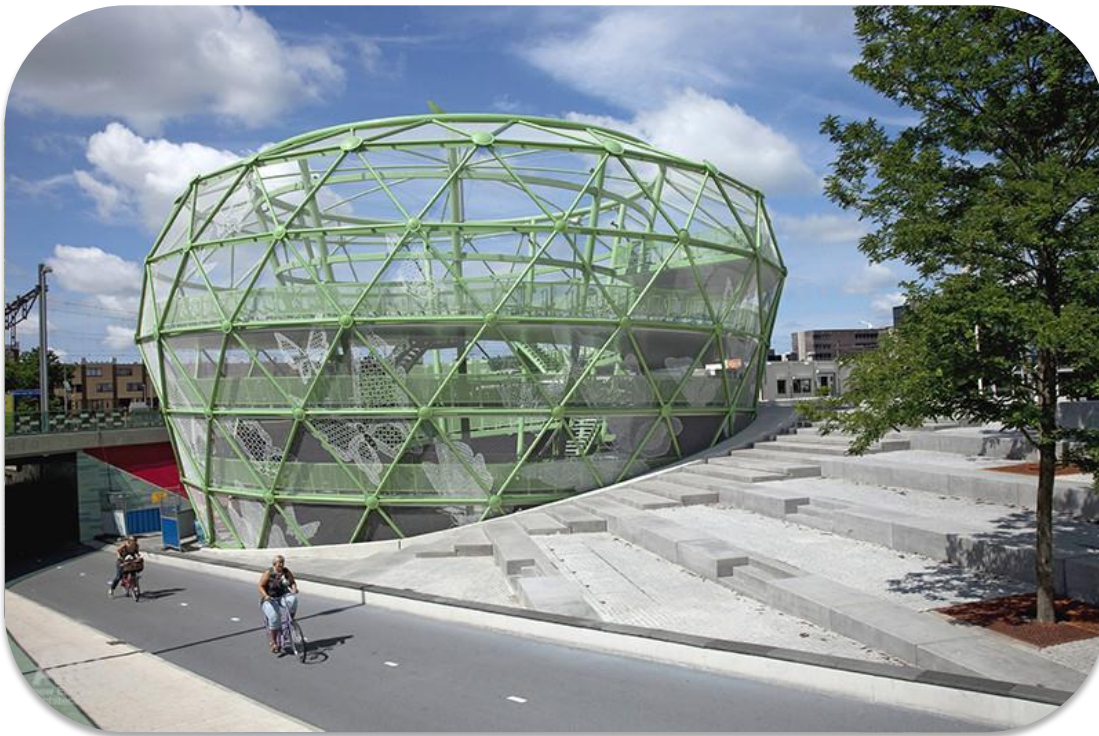
Investeren in de fiets loont dus, ook en vooral in crisistijd.

# De voorstellen

## 1. De fiets in de ruimte

*Van verkeersbeleid naar ruimtelijk beleid*

De fiets valt nu vaak onder de verantwoordelijkheid van de wethouder verkeer en vervoer. De fiets heeft echter, net als het openbaar vervoer en de auto, de potentie om als ruimtelijke drager te dienen en zo stedenbouwkundige (en landschappelijke) kwaliteit op te roepen. Incidenteel wordt in Nederland een fietspad al gebruikt als stedenbouwkundige drager. Het ontwerp van het fietspad zorgt ervoor dat mensen zich in de wijk kunnen oriënteren. Ontwerpen vanuit de fiets levert prettige, gezonde en goed bereikbare woonwijken op en is tevens de oplossing voor problemen die nu ontstaan door de groei van het fietsgebruik.



### **De fiets als vertrekpunt in de stedenbouw**

De stedenbouw maakt nu nog maar zeer beperkt gebruik van de potentiële ruimtelijke kwaliteit van fietspaden en fietsvoorzieningen. Of het om herstructurering of om nieuwbouw gaat, vaak wordt de fiets niet als leidraad voor het ontwerp genomen. En daarmee blijven kansen om de omgeving van fietsvoorzieningen intensiever te gebruiken onbenut. Fietsvriendelijke steden zijn over het algemeen intensief bebouwde steden met veel voorzieningen.

Ook de sociale waarde van de fietsers voor een nieuwe of oude wijk, wordt nog maar beperkt gezien. Veel fietsers kunnen de leefbaarheid en veiligheid van een wijk te vergroten. Fietsers houden door de aard van het fietsen ongemerkt een 'oogje in het zeil'. Bij herstructurering kan dat een belangrijke

sociale functie zijn, waardoor mensen zich op straat weer prettig voelen en het imago van een wijk verbetert.

Het is van belang dat de fiets vanaf het allereerste stedenbouwkundige ontwerp (mede-) leidend is. Alleen dan kan de kwaliteit en maat, die fietsvoorzieningen ruimtelijk onderscheidend kunnen maken, gerealiseerd worden. Hoge kwaliteit fietsvoorzieningen werken ruimtelijk structurerend. Een bomvol fietspad waar mensen elkaar boos toespreken werkt niet ordenend en een fietsenstalling waar een aanzienlijk deel van de fietsen buiten de stalling staat levert niet meer kwaliteit in de openbare ruimte op. Het is daarom van belang om vanuit de fiets te ontwerpen.

*"The best transportation-plan is a land use plan. Density, mix and design make active modes of mobility work. Culture, texture and placemaking define the succes of a bicycle policy"*

Brent Todorian, stedenbouwer  
Vancouver (Canada)

### **De ruimtelijke vorm en impact van de fietsverbindingen**

Fietsverbindingen hebben een eigen ruimtelijke vorm en impact in het stedelijk gebied. Een OV-verbinding heeft stedenbouwkundig de vorm van een kralensnoer: Rondom de haltes is de stedenbouwkundige kwaliteit en intensiteit groter dan tussen de haltes in. Een fietsverbinding heeft vaak dezelfde of betere vervoerswaarde als een OV-lijn, maar zal stedenbouwkundig meer als een lint functioneren. Fietsers hebben immers niets te maken met haltes en kunnen het fietspad vrijwel elk moment verlaten. Sommige delen van het lint zullen wel intensiever gebruikt worden (dikker lint, bijvoorbeeld bij een winkelcentrum) en andere delen minder (dunner lint, bijvoorbeeld bij een park of tussen bebouwing). Dat verschil kan gebruikt worden om commerciële of maatschappelijke activiteiten te plannen en zo diversiteit te realiseren.

### **De kralen aan het lint: vertrek en aankomst op de fiets**

Letterlijk gezien kunnen fietsvoorzieningen gebruikt worden als duidelijke vertrek- of aankomstpunten in de stad: als moderne toegangspoort van een gebied. Zoals een parkeergarage of station dat nu ook vaak is. Veel mensen maken gebruik van de fiets als ze zaterdagmiddag naar de stad gaan en toch zijn veel fietsenstallingen onzichtbaar in het straatbeeld, alsof ze niet mogen bestaan.

De Fietsersbond pleit voor een herwaardering van fietsvoorzieningen en de fiets in het straatbeeld. Zeker een grotere fietsenstalling verdient een goed architectonisch ontwerp. Gericht op herkenbaarheid en identiteit van een gebied maar ook op gebruiksvriendelijkheid. Een markante fietsenstalling werkt op twee manieren positief: Door de uitstraling van het ontwerp op de omgeving en door het effect op straat. Een mooie fietsenstalling die er verzorgd uitziet (en voldoende ruimte biedt) zal mensen aantrekken waardoor ze er gebruik van maken. Het wildparkeren op straat vermindert. Als gevolg hiervan verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte in het hele gebied.

Daarbij ontstaat in en rondom grote fietsenstallingen nieuw potentieel om commercieel in te zetten. Opvallend is dat grotere fietsenstallingen vrijwel nooit gecombineerd worden met commerciële of maatschappelijke diensten. Daar waar zelfs kleinere stations commercieel vastgoed kennen, hebben stallingen met 3 of 4 keer zoveel bezoekers per dag alleen een bewaker bij de deur. Bekend is dat fietsers makkelijk afstappen om dagelijkse en kleinere boodschappen te doen. Ook hier is een dubbele werking te verwachten. Als een stalling ook bakker of kleine supermarkt heeft, verlevendigt de buurt erom heen terwijl het wildparkeren vermindert. Zeker in de buurt van herstructureringswijken kan het dubbele gebruik weer een betere leefbaarheid in de wijk opleveren.

## **Economische potentie van de fiets in het ruimtelijk beleid**

Er zijn verschillende financiële redenen waarom de fiets komende jaren interessant is als uitgangspunt bij een stedenbouwkundig ontwerp.

Vergeleken met OV- en autoverbindingen, zijn fietsverbindingen zeer goedkoop: om aan te leggen en om te onderhouden. Terwijl ze veel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied betekent. Zo heeft Alkmaar onderzocht dat 10% meer fietsgebruik leidt tot 15% minder voertuigverliesuren voor de auto en 20% minder parkeerdruk in het centrum<sup>6</sup>. Doordat er minder geld aan bereikbaarheid besteed hoeft te worden, kan een bouwplan dus goedkoper gerealiseerd worden of kan het budget aan andere ruimtelijke opgaven besteed worden.

Een fietsroute heeft weinig emissies en geeft weinig geluid. In steden met een slechte luchtkwaliteit of een hoog geluidsniveau kunnen bouwplannen die fors inzetten op fietsvoorzieningen relatief goedkoop gerealiseerd worden. Dat heeft ook een planologisch voordeel: de kans dat een bouwplan juridisch struikelt op milieunormen is kleiner als het aandeel fietsgebruik groter is.

Tot slot neemt de fiets weinig plaats in, zowel bij het parkeren als op de weg. Dit laat letterlijk meer ruimte voor andere functies: bijvoorbeeld voor meer openbare ruimte waardoor de kwaliteit van het totale plan verbetert of voor een groter aantal woningen waardoor de business case van een stedenbouwkundig plan er beter uit komt te zien.

---

<sup>6</sup> Onderzoek gemeente Alkmaar

## 2. De fiets in het netwerk

*Ontstapeling van fietsnetwerken = meer ruimte en meer snelheid*

### Historie

Historisch is het fietsnetwerk gewoon het hoofdwegenet. Toen de auto opkwam, heeft die de hoofdwegen ingenomen en kreeg de fiets vooral kansen op secundaire wegen. Daar reden immers minder auto's en kon meer ruimte voor fietsers gemaakt worden. De Fietsersbond heeft, gesteund door de principes van Duurzaam Veilig, de afgelopen jaren de situatie op de hoofdwegen enorm zien verbeteren. Langs 50 km wegen horen vrijliggende fietspaden en die kwamen er ook.

### Diverse fietsnetwerken

Sinds de jaren tachtig bestaat er een onderscheid tussen het hoofdfietsnetwerk en een onderliggend fietsnetwerk, bestaande uit alle wegen waar fietsers mogen komen. Het hoofdfietsnetwerk heeft een gemeentelijke oriëntatie, de routenetwerken een oriëntatie op wijken/buurtten. Deels overlappen de netwerken elkaar en is er een 'gestapeld' netwerk. Snel en langzaam fietsverkeer komt elkaar vooral op deze stukken tegen.

De Fietsersbond pleit voor meer diversiteit binnen het fietsnetwerk en tegelijkertijd voor een opschaling naar het regionale en landelijke niveau, gelijk aan de indeling van het robuuste autonetwerk.

De Fietsersbond stelt voor drie niveaus in het fietsnetwerk te onderscheiden:

- 1) Verblijfsgebieden en onderliggend fietsnetwerk
- 2) Hoofdnetwerk
- 3) Regionaal (en landelijk) netwerk van fietssnelwegen

Ieder niveau heeft zijn eigen kenmerken en gebruikers. De verblijfsgebieden worden gebruikt door kwetsbare fietsers zoals kinderen en ouderen. De regionale netwerken vooral door forenzen en snelle fietsers. Elk netwerk heeft de maat en schaal om grote groepen fietsers met verschillende snelheden een plek te geven.

### Verblijfsgebieden en onderliggend fietsnetwerk

Zonder schaalsprong dreigt de fiets in woonwijken overlast te gaan veroorzaken. In verblijfsgebieden staat de kwetsbare verkeersdeelnemer centraal. Kinderen spelen op straat en ouderen bewegen zich rustig door de wijk. Als er echter honderden of zelfs duizenden fietsers door de woonwijk rijden, kan dat hetzelfde effect geven als een autoweg: een gebied dat vermeden wordt door kwetsbare mensen. De aantallen fietsers en de toegenomen snelheid van fietsen, maken dat er ruimtelijk en verkeerskundig meer rekening met fietsers gehouden moet worden. Anders kan de veiligheid en leefbaarheid in 30 km zones door fietsers onder druk komen te staan

Het vergroten van verblijfsgebieden en daarbinnen de fiets als vervoermiddel voorrang geven, is noodzakelijk wanneer het gaat om de volgende generatie fietsvoorzieningen. De fysieke ruimte voor de fiets in het fijnmazige wegennet wordt daarmee aanzienlijk vergroot. Voorrang voor fietsers in onderdelen van 30 km zones zorgt er verder voor dat de fiets in de rest van het gebied geen overlast geeft.

De Fietsersbond denkt dat het vergroten van het oppervlakte en het verder invullen van 30 km zones tot volwaardige verblijfsgebieden een belangrijke basis is onder de schaa sprong voor de fiets. Er is een fijnmazig netwerk nodig waar alle fietsers, groot, klein, kwetsbaar of assertief, hun fietsrit goed kunnen beginnen en eindigen.

Naast inrichting speelt ook handhaving een belangrijke rol om de kwaliteit op dit deel van het fietsnetwerk te realiseren. Er wordt nu nog door auto's veel te vaak hard gereden binnen de bebouwde kom. Ook de infrastructurele kwaliteit van de fietsroutes binnen verblijfsgebieden kan nog aanzienlijk verbeterd worden: het weghalen of beter markeren van paaltjes, de keuze voor comfortabele verharding en aandacht besteden aan de boogstralen.

Naast de verblijfsgebieden is de kwaliteit van het onderliggend fietsnetwerk van belang. Het gaat hierbij om fijnmazige verbindende routes tussen buurten van de stad, die vaak over straten in de 30 km gebieden lopen. Maar het kan ook over recreatieve routes in het buitengebied gaan. Over het algemeen zijn het routes die over bestaande wegen en deels over vrij liggende fietsroutes gaan. De routes zijn ingericht om verschillende type fietsers aan te kunnen en hebben veel op en afritten. Maar ze zijn niet bedoeld voor grote groepen doorgaand fietsverkeer.



## Hoofd fietsnet

Het hoofdnetwerk bestaat uit robuuste verbindingen tussen woon- en werkgebieden binnen een gemeente. De meest interessante hoofdroutes voor fietsers lopen niet langs de hoofdautowegen. De hoofdnetwerken bestaan zelfs bij voorkeur uit routes die volledig onafhankelijk lopen van het hoofdautonet. Door het hoofd fietsnetwerk op het onderliggende net te realiseren, ontstaan meer mogelijkheden om het primaat bij de fiets te leggen. Hierdoor wordt de doorstroming voor de fiets beter, maar ook de ruimte op het fietspad. Maar er zijn meer argumenten:

- **Gezondheid**

Langs drukke autowegen is de luchtkwaliteit slechter dan op autoluwe wegen. Langs autoluwe wegen fietsen is dan ook gezonder dan langs drukke autowegen. Het gevaar voor gezondheidsschade door een slechte luchtkwaliteit is voor fietsers aanzienlijk: ongeveer anderhalf maal zo groot als het gevaar voor de gezondheid door verkeersonveiligheid.

Een vrij liggend fietsnetwerk met een goede luchtkwaliteit levert dus wat op. De gezondheidswinst is tweëerlei: fietsers hebben geen last van een slechte luchtkwaliteit en bewegen meer. De positieve effecten van meer bewegen zijn overigens 10 keer zo groot als de negatieve effecten van slechte lucht en verkeersonveiligheid bij elkaar!

- **Ruimte**

De ruimte om fietspaden, met een maat en schaal om zowel e-bikes als bakfietsen comfortabel samen te laten fietsen, aan te leggen ontbreekt vaak langs de hoofdautowegen. Tenzij er hoofdwegen autoluw worden gemaakt (wat niet te verwachten is), blijft het behelpen met vrijliggende fietspaden van een meter of 2 en komt een schaa sprong voor de fiets niet in beeld.

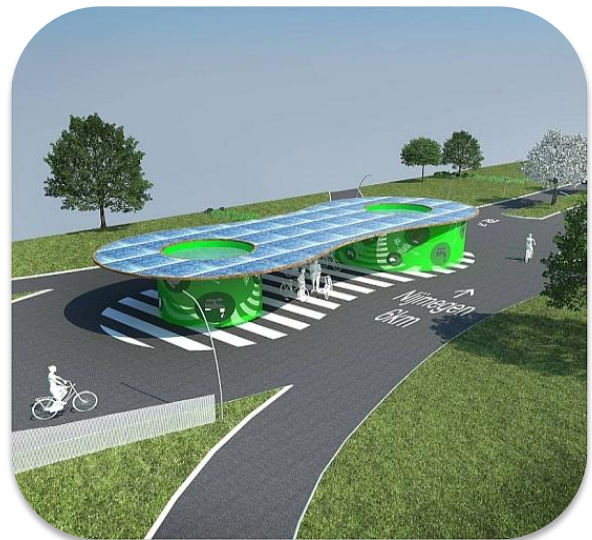
- **Veiligheid**

Kruisingen van hoofdwegen zijn gevaarlijk en vragen lange wachttijden. Zowel fietsers als bussen en auto's hebben hier last van. Bij kruisingen met secundaire wegen krijgen fietsers vaak geen voorrang waardoor fietsers onevenredig lang moeten wachten<sup>7</sup>.

- **Concurrentiepositie fiets/auto**

Als de fiets over langere afstand gedwongen wordt langs het hoofdautonet te fietsen, wordt de fiets al snel een langzame auto. Door een separaat netwerk, waar de fiets voorrang op de auto heeft, wordt de fiets nog concurrerender in het stedelijk gebied. Op het hoofdfietsnetwerk heeft de fiets weinig last van verkeersregelininstallaties: omdat deze fietsvriendelijk staan ingesteld, dan wel omdat er conflictvrije kruisingen zijn gemaakt.

Gezien bovenstaande pleit de Fietserbond opnieuw, met extra nadruk, voor een separaat, ontstapeld, hoofdfietsnetwerk. De hoofdautowegen zijn dan 'toegankelijk' voor de fiets, maar hoeven niet meer dan dat te zijn. Het hoofdfietsnetwerk loopt volledig apart. Dat betekent dat de ruimte voor fietsers in feite verdubbelt, dat de problemen op de hoofdwegen afnemen omdat het belang voor (doorgaande) fietsers afneemt, en dat er makkelijker onderscheid gemaakt kan worden tussen de verschillende niveaus van het fietsnetwerk. Er ontstaat als het ware een 'plusnet fiets' dat geheel los ligt van het hoofdautonet, en dat de rol als drager van de stedelijke verkeersstructuur op den duur kan en zal overnemen.



Aan dat plusnet kun je dan ook realistisch hogere eisen stellen dan aan het routenetwerk met 400 meter maaswijdte: Geen kasseien, geen elementendrempels, mee met strooien, etc. Tegelijk kan het het verkeerssysteem als geheel robuuster maken. Het auto en het fietssysteem hebben een andere plaats, met ieder voorrang op zijn eigen netwerk. Autovrije wegen worden makkelijker 'verkoopbaar' omdat er ook plekken zijn waar de auto duidelijk wél het primaat heeft.

<sup>7</sup> Onderzoek door Fietserbond in o.a. Zuid-Oost Brabant en Utrecht

## **Fietssnelwegen**

Het hoogste niveau van het fietsnetwerk heeft een regionale en zelfs landelijke functie: de fietssnelweg. De fietssnelweg wordt bij uitstek ingericht voor snelle fietsen: ligfietsen, elektrische fietsen en flink dootrappende fietsers. De gemiddelde afstand die er op dit netwerk wordt gefietst is 10 km of meer. De Fietsersbond wil dat de 20 fietssnelwegen die tot op heden zijn gepland verder worden ontwikkeld en uiteindelijk leiden tot een landelijk dekkend netwerk van fietssnelwegen. In de komende jaren moeten er minimaal 20 nieuwe fietssnelwegen ontwikkeld worden. In 2025 moet er een landelijk dekkend netwerk zijn van fietsroutes die de inrichting van een fietssnelweg hebben.

## **De fiets in andere netwerken**

Een grote groep mensen gebruikt de fiets naast de auto of gaat op de fiets naar het station. In de afgelopen jaren is er veel nagedacht over het aansluiten van OV-netwerken op autonetwerken. De fiets blijft daarbij nog onderbelicht en dat levert problemen op. Bijvoorbeeld overvolle fietsenstallingen op stations, fietsen die in de spits niet met de trein of bus mee mogen en transferia waar je wel met de bus verder de stad in kan, maar niet op een fiets. Het succes van de OV-fiets laat zien dat de fiets voor veel mensen een aantrekkelijke vorm van voor- of natransport is.

Door een betere aansluiting van het fietsnetwerk op andere netwerken is daarom nog veel winst te boeken.

### 3. De fiets in de voorziening

*Van last naar lust*

De stallingsruimte is het vertrek en aankomstpunt van elke fietstocht. Omdat er elke dag ruim 14 miljoen ritten worden gemaakt en er dus 28 miljoen stallingplaatsen worden gebruikt, denkt de Fietzersbond dat de stalling toe is aan een herwaardering. De stalling is nu een last voor de fietser (die zijn fiets veilig weg wil zetten) en voor de overheid, die geconfronteerd wordt met overvolle fietsenstallingen en fietsen die massaal op straat geparkeerd worden. Of de fiets op straat geparkeerd wordt, in een schuur of in een stationsstalling, de stallingsruimte wordt nu vaak gezien als probleem en niet als een oplossing. Oorzaak van het capaciteitsprobleem zit in de continu achterlopende prognoses voor het fietsgebruik. Als wordt uitgegaan van reële cijfers schrikt men vaak terug voor de kosten van de voorzieningen. Het is duidelijk dat daarmee een oplossing voor de vele op straat geparkeerde fietsen niet in zicht komt. De Fietzersbond denkt dat met meer architectonische kwaliteit en een realistische inschatting van de benodigde plaatsen veel te verbeteren valt.

#### Stationsstallingen als markante punten in de stad



Een aantal gemeenten heeft er voor gekozen om van de (over)last een lust te maken. Zo heeft Houten een fietstransferium geopend waarmee ze internationaal de aandacht op zich wisten te vestigen. De stad Groningen maakte van het vergroten van hun stationsstalling een uithangbord voor hun fietsbeleid: het Stadsbalkon. Ook de gemeente Haarlem heeft zich positief gemanifesteerd door de

grootste fietsenstalling van Europa te realiseren. Deze gemeenten hebben gekozen voor het beschikbaar stellen van een aanzienlijke hoeveelheid ruimte voor de fiets en hebben zo aan het fietsparkeren een positieve draai gegeven. De Fietzersbond zou graag zien dat andere gemeenten dit voorbeeld volgen.

Op plaatsen waar het aantal geparkeerde fietsen erg groot is kan veel meer gewerkt worden met doelgroepenbeleid en nieuwe digitale systemen. Een overheid kan hierdoor de ruimte in de stalling beter gebruiken en dus ook een beter verdienmodel maken.

#### Leegstand te lijf met de fiets

In verschillende Nederlandse steden is de binnenstad fietsvrij verklaard en afgesloten voor fietsen. De verantwoordelijke gemeenten noemden als argument de los geparkeerde fietsen op straat. Met de krimp op de huurmarkt van commerciële ruimtes (leegstand) zijn er echter voldoende mogelijkheden om fietsen in winkelgebieden goed te stallen.

In het kader van de schaalprong pleit de Fietsersbond in centrumgebieden vooral voor veel kleinere stallingen. Gebruikers voelen zich prettiger in kleine stallingen en de realisatie is eenvoudiger en vaak ook goedkoper.

### Scholen en kinderdagverblijven

De Fietsersbond ziet graag dat kinderen van jongs af aan op de fiets naar school toe gaan. Door de toegenomen drukte op de weg en de door schaalvergroting toegenomen afstanden naar school, is er een verschuiving opgetreden naar de auto. Gevolg: een forse toename van het aantal hachelijke verkeerssituaties rond de school want ouders brengen hun kinderen liever met de auto. De laatste 30 jaar is de gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen gestegen van 6 naar 9 jaar.

De veilige inrichting van de schoolomgeving wordt steeds belangrijker. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Om dit te realiseren zullen de wijkscholen via veilige school-thuis-fietsroutes bereikbaar moeten zijn.

Een veilige schoolomgeving voldoet volgens de Fietsersbond aan de volgende zes criteria:

- Een autovrije zone van 100 meter aan rond de school;
- Aan de rand van de autovrije zone woonerven en 'kiss & ride'-voorzieningen;
- Een 30 km/u-zone tot minimaal 500 meter rond de school;
- De school is met de wijk verbonden via solitaire fietspaden en kinderroutes;
- Er zijn voldoende goede en goed bereikbare fietsenstallingen bij de school;
- Er is voldoende opstelruimte voor wachtende ouders aan de rand van de autovrije zone zodat daar niet een nieuwe onveilige plaats ontstaat.

### Sportparken

Fietsers laten de Fietsersbond regelmatig weten dat fietsvoorzieningen bij sportparken ontoereikend zijn. Dat is vreemd want de afstand tussen de woning en het sportpark is voor veel mensen minder dan 5 km. Fietsen is een goede fysieke warming-up voor het intensief sporten. Betere fietsvoorzieningen leiden tot meer fietsgebruik.

Er zijn ook andere voordelen aan goede fietsvoorzieningen bij een sportclub. Een club die het fietsen naar het sportterrein onderdeel maakt van de training kan efficiënter omgaan met de beschikbare speelvelden, want de training op het veld kan worden ingekort. Dat scheelt kosten voor de club en ruimte voor de gemeente omdat sportvelden intensiever gebruikt kunnen worden.

### Woningen

Bij woningen is vanaf 2012 de fietsenstalling weer een verplicht onderdeel van het bouwbesluit. Dit is een belangrijke stap voorwaarts. Nu zijn de stedenbouwkundigen en architecten aan zet om de plaats van de fietsenstalling en de aansluiting van de stalling op de weg op te nemen als ontwerppogave in nieuwe plannen.

*“Nederlandse kinderen zijn de meest gelukkige ter wereld. Waarom? Omdat ze zelf naar hun sport en school kunnen fietsen. Kinderen zullen daarbij van hun fiets vallen maar dat is een goede ontwikkeling. Door te bewegen voelen ze zich zelfstandig en wordt obesitas verminderd.”*

Paul Tranter, professor aan de universiteit van New South Wales (Australië) en schrijver van *Children and their urban environment*.

## 4. Innovatie in beleid

In de G4 en de grotere steden is het aandeel fietsverkeer vaak meer dan 40% van het totale verkeer. Deze groei weerspiegelt zich steeds meer in de aandacht die beleidsmatig aan de fiets wordt gegeven. Het wordt echter beperkt weerspiegeld in de ruimte voor fietsvoorzieningen op straat, in het percentage van het budget dat wordt besteed aan de fiets en in de voorrang die op straat aan fietsers wordt gegeven. Om een schielsprong voor de fiets tot stand te brengen, is niet alleen meer ruimtelijk beleid nodig, de Fietsersbond denkt dat ook andere beleidsvelden meer rekening moeten houden met fietsers:



### **De fiets en de relatie met het parkeerbeleid**

Amsterdam en andere grote steden hebben laten zien dat een consequent parkeerbeleid voor auto's leidt tot een groei van het fietsverkeer. Des te minder parkeerplaatsen voor auto's des te meer er wordt gefietst en des te meer ruimte er voor fietsers ontstaat. Maar er is ook een andere trend zichtbaar: het steeds vaker verplicht betaald parkeren voor fietsen. Parkeerbeleid is dus onlosmakelijk verbonden met het stimuleren van het gebruik van fietsvoorzieningen.

### **Kwaliteit, capaciteit & intensiteit op de fietsinfrastructuur**

Niet alleen de capaciteit op het fietswegennet schiet soms te kort, ook de intensiteit en het verschil in snelheid kan te groot zijn. De intensiteit en capaciteit van het fietsnetwerk wordt bijna niet gemeten. De Fietsersbond pleit er daarom voor om in de komende jaren objectieve criteria te bedenken waaraan de capaciteit, intensiteit en doorstroming afgemeten kan worden. De criteria kunnen ook ingezet worden voor het bepalen van de plaats van een verbinding in de fietsnetwerken.

### **De fiets in de verkeersmodellering**

De Fietsersbond pleit ervoor om binnen de verkeersmodellering gebruik te maken van een offensieve bijdrage van het fietsen en een vermindering van het autoverkeer. Dat vergt de ontwikkeling van een goed verkeersmodel waar fietsen in mee kan lopen of zelfs centraal is gezet.

Voor de hand liggend om in het model mee te nemen zijn zaken als het autoverkeer verminderen door parkeergelegenheid in de stad te beprijzen en door niet bang te zijn om de kraan voor autoverkeer dicht te draaien. Dus: "We willen dat de weg er X uitziet zodat er Y fietsen kunnen passeren. Dan kunnen hier dus maximaal Z auto's per dag door".

Ervaringen met opbrekingen en wegwerkzaamheden in het land hebben laten zien dat het decimeren van de capaciteit op het wegennet geen ramp is, mits de alternatieven zoals fietsen goed gefaciliteerd worden.

## **Innovatie bij auto's**

Een belangrijke bijdrage aan de schaa sprong voor de fiets kan, tot slot, ook door innovaties van auto's geleverd worden. Een belangrijke ontwikkeling is ISA (automatische snelheids aanpassing). De ontwikkeling van ISA is tot nu toe vooral ingezet bij het verbeteren van de veiligheid van de autorijders zelf. Zo remmen auto's als ze te dicht op hun voorganger komen. Het wordt voor fietsen echt interessant wanneer die techniek (weer) ingezet wordt om het wegennet, met name binnen woonwijken veiliger te maken. De technische mogelijkheden om als overheid 30 km/uur af te dwingen staan op de stoep. De overheid hoeft geen drempels aan te leggen en dus ook geen kosten voor het onderhoud daarvan te maken. Een digitale afbakening van het gebied en een verplichting van de techniek bij nieuwe auto's is voldoende. En ook hier zijn weer veel kosten te besparen.

# Samengevat: Wat de Fietsersbond wil

De Fietsersbond pleit voor een schaa sprong voor de fiets onder de noemer *Meer fiets, meer ruimte*. Op het symposium met dezelfde naam presenteert de Fietsersbond deze visie. Dit document is bedoeld als start van het gesprek over de opgaves die samenhangen met meer fietsen in het stedelijk gebied. Komend jaar werken we de visie voor een aantal steden verder uit.

Hieronder staan de belangrijkste punten samengevat.

## **1) In het stedelijk gebied de fietser centraal zetten bij beleidsontwikkeling voor ruimtelijke ordening en verkeer.**

- Gebruik van fietsinfrastructuur als leidend principe bij het ontwerpen en herontwerpen van woongebieden.
- Gebruik van fietsinfrastructuur als drager van een stedenbouwkundig plan.
- Grote fietsvoorzieningen (stallingen of grootschalige fietsinfrastructuur) gebruiken als aankomst of vertrekpunt in de stad.
- Herwaardering van de fiets ten opzichte van het stedelijk openbaar vervoer in het mobiliteitsbeleid van een gemeente.

## **2) Denken in verschillende netwerken voor de fiets.**

- Het ontwikkelen van 3 netwerken voor de fiets: onderliggend, hoofdnetwerk en een landelijk dekkend netwerk van regionale snelfietsroutes.
- De fiets faciliteren als voor- en natransport voor openbaar vervoer en aan de randen van de stad.
- Parkeerbeleid toepassen om fietsen te stimuleren.
- De fiets volwaardig meenemen in de verkeersmodellering. Op plaatsen waar de fiets in de meerderheid is, modellering gericht vanuit de fiets.

## **3) Vergroten van de maat en schaal van voorzieningen voor de fiets.**

- Het ontwikkelen van normen voor capaciteit, intensiteit en kwaliteit van fietsvoorzieningen als infrastructuur en stallingen.
- De maat en schaal van fietsinfrastructuur aanpassen op de technologische ontwikkeling van de fiets (breedte, boogstralen, doorstroming).
- Het realiseren van grootschalige stationsstallingen met een markant ontwerp. Het aantal plaatsen koppelen aan de groei van het openbaar vervoer.
- Grootschalige stallingen ruimtelijk zien als vertrek of aankomstpunt in een gebied.
- In centrumgebieden veel kleinere stallingen om de vraag te spreiden.
- De omgeving van scholen en BSO inrichten vanuit de fiets.
- De omgeving van sportvoorzieningen inrichten vanuit de fiets.
- Elke fiets een goede stalling. In huurwoningen, in koopwoningen en op de openbare weg.

**4) Het ontwikkelen van een nieuw budgettair paradigma voor de fiets.**

- Herwaardeer de investeringen in stedelijk openbaar vervoer en fietsvoorzieningen op gemeentelijk en regionaal niveau.
- Grote investeringen in fietsvoorzieningen horen thuis op regionale of rijksbegrotingen (net als de grotere regionale OV-projecten) zodat gemeentelijke budgetten niet meer beperkend werken voor het bereiken van de maat en schaal van fietsvoorzieningen die nodig zijn.
- Fietsbeleid heeft financieel een positief effect op verschillende maatschappelijke problemen. Obesitas wordt voorkomen, de leefbaarheid in wijken vergroot etc. Beschouw de financiering van fietsvoorzieningen daarom als investering in plaats van als kostenpost.
- Financiële baten van de fiets (minder milieudruk, meer woningen of openbare ruimte) meenemen in de business case van stedenbouwkundige plannen.