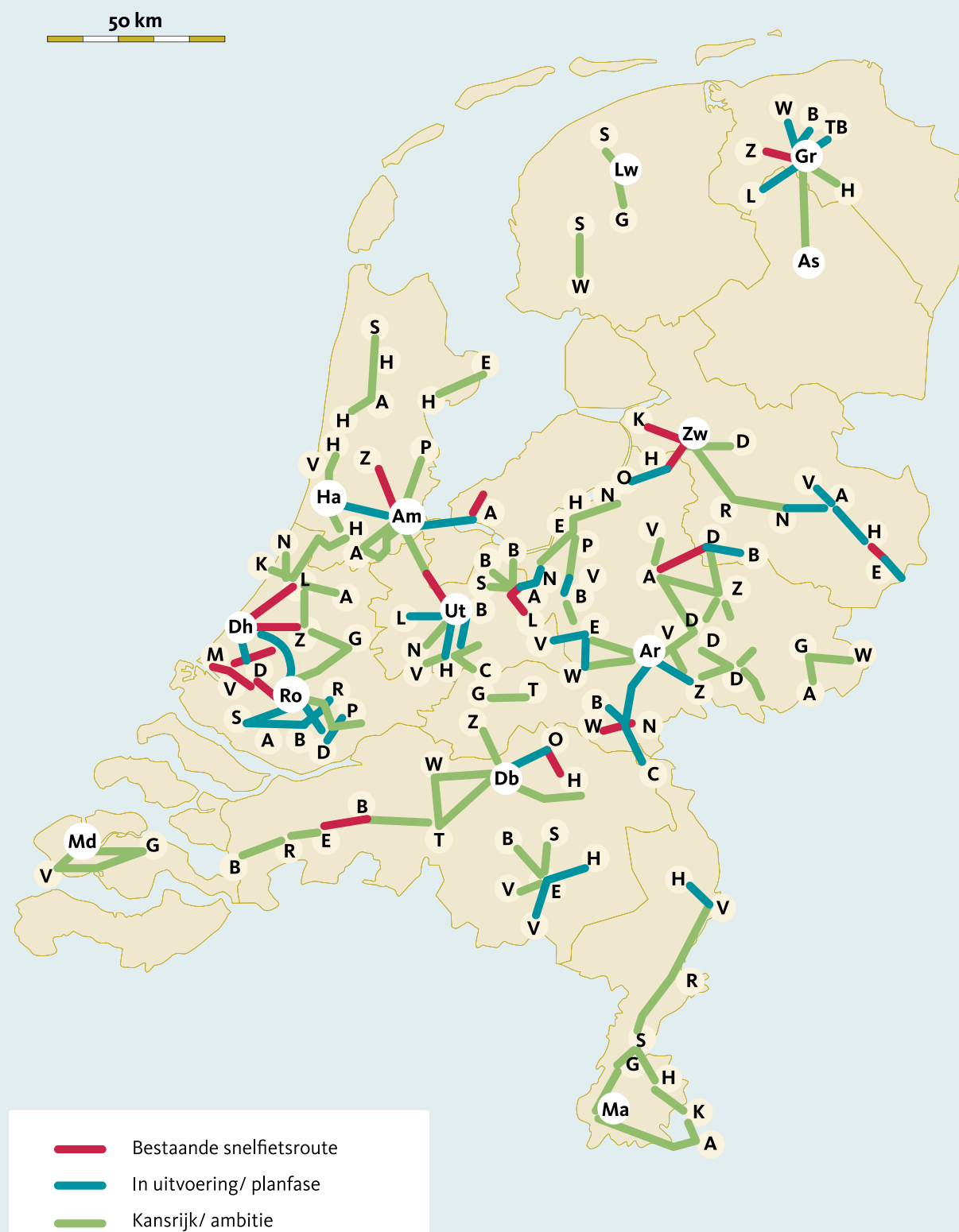


EEN TOEKOMSTAGENDA VOOR SNELFIETSROUTES





Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

Redactie:

Michiel van Esch
Wim Bot
Willem Goedhart
Eveline Scheres

Fotografie:

Bas de Meijer
Ronald Bakker

Vormgeving:

Studio Jaap

Drukwerk:

Opmeer BV

EEN TOEKOMSTAGENDA VOOR SNELFIETSROUTES

1 DE OPKOMST VAN SNELFIETSRoutes 13

Een nieuw fenomeen in het Nederlandse fietsbeleid zijn de snelfietsroutes: goede en snelle verbindingen tussen steden en tussen woon-en werklocaties.

2 POTENTIE 19

De fiets speelt een belangrijke rol in het woon-werkverkeer.
Een kwart van alle woonwerkverplaatsingen gaat op de fiets.

3 TRENDS 31

In het proces van aanleg van snelfietsroutes zijn marketing en communicatie (*de mental map*) minstens even belangrijk als de infrastructuur (*de physical map*).

4 WAT HEBBEN WE BEREIKT 37

Zowel in de planfase als in de uitvoeringsfase is het van belang dat er een partij is die het gehele project trekt en ook politiek/bestuurlijk draagvlak kan opbouwen, handhaven en versterken.

5 TOEKOMST - WAT VRAGEN WIJ 43

We willen tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen.



TOEKOMSTAGENDA VOOR SNELFIETSRoutes

Deze toekomstagenda, het resultaat van vijf rondetafelsessies met meer dan 50 enthousiaste belanghebbenden en experts, geeft aan hoe we het netwerk van snelfietsroutes in Nederland verder kunnen ontwikkelen. We willen tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's van Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen. Hiervoor bestaan op vele plaatsen in Nederland al plannen. De kosten daarvan bedragen circa 700 miljoen euro. Juist omdat Nederland al een uitgebreide fietsinfrastructuur kent, is het opwaarderen van bestaande routes tussen steden een vruchtbare benadering en relatief goedkoop.

Deze ontwikkeling leidt tot samenhangende regionale netwerken van snelfietsroutes, waardoor de (fiets)bereikbaarheid sterk verbetert en fietsen naar het werk voor meer mensen een optie wordt. Als 1% meer mensen gaat fietsen levert dat de BV Nederland 27 miljoen euro op door verzuimreductie¹, nog los van de besparing op filekosten en lagere CO₂ uitstoot. En het zorgt voor vitalere mensen, wat goed aansluit bij de ambities van het Nationale Preventie Programma.

De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland, Bestuursregio Utrecht, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Stadsgewest Haaglanden zijn bereid om hierin het voortouw te nemen. Zij streven er gezamenlijk naar een kwart tot een derde van de 675 kilometer nieuwe routes te realiseren.

Financiering hiervan gebeurt bij voorkeur gezamenlijk door Rijk en decentrale overheden, bijvoorbeeld via afspraken in het kader van Beter Benutten of door toevoegen van middelen aan de BDU gelden. Een andere optie zijn gebundelde aanvragen voor regionale netwerken via het MIRT.

Om deze ambitie te realiseren is ook voortzetting van de procesorganisatie Fiets Filevrij gewenst. Dit gezien de meerwaarde die deze procesorganisatie in de afgelopen jaren heeft gehad én de noodzaak om snel andere decentrale overheden in de gelegenheid te stellen effectief en efficiënt op dit initiatief te laten aanhaken. Waarborging van deze organisatie kan eventueel in een breder verband van een organisatie voor fietsstimulering en mobiliteitsmanagement. Financiering zou kunnen plaatsvinden via de BDU-gelden of via de aanstaande nieuwe ronde in het kader van Beter Benutten.

¹ TNO onderzoek februari 2009

INLEIDING

Fietsen zit in de lift. 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 ochtendspits worden meer ritten op de fiets gemaakt dan met de auto. Met zijn allen fietsten we in 2011 15 miljard kilometer, 9% meer dan het jaar daarvoor. Dit blijkt uit recente cijfers van het CBS.

Qua vervoersprestatie heeft de fiets de trein nu duidelijk ingehaald en staat de fiets nu stevig op de tweede plaats achter de auto. Grote steden zoals Amsterdam, Utrecht en Groningen meten een groei van tussen de drie en vijf procent per jaar. Over de hele wereld ontdekken steden de voordelen van de fiets als goedkoop, snel en duurzaam vervoermiddel. De jongere generatie hecht minder aan autobezit, de fiets wordt meer en meer moderne lifestyle en in de wereld van communicatie en marketing zie je de fiets steeds vaker terug. Binnen de gezondheidszorg breekt het inzicht door dat het bevorderen van dagelijkse activiteiten als fietsen reusachtige maatschappelijke voordelen kan opleveren.

Fietsen zit in de lift



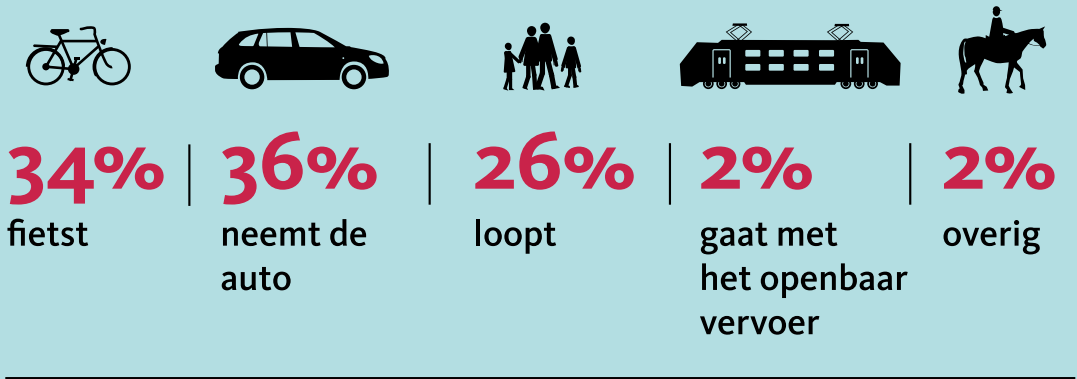
OP EEN DOORDEWEEKSE DAG STAPPEN ER ONGEVEER

5.000.000

NEDERLANDERS 

OP DE FIETS VOOR EEN KLEINE

14.000.000 RITTEN





01 DE OPKOMST VAN SNELFIETSRoutes

Een nieuw fenomeen in het Nederlandse fietsbeleid zijn de snelfietsroutes: goede en snelle verbindingen tussen steden en tussen woon-en werklocaties.



De opkomst van snelfietsroutes

Snelfietsroutes zijn een nieuw fenomeen in het Nederlandse fietsbeleid: het zijn goede en snelle verbindingen tussen steden en tussen woon- en werklocaties. Deze snelfietsroutes deden vanaf 2006 hun intrede in het kader van de filebestrijding door de lokale overheid. In het project 'Met de fiets minder file'² en later 'Fiets filevrij' kwam een dynamische procesorganisatie tot stand, die verschillende overheden op één lijn wist te krijgen. Uitgangspunt is het verbeteren van bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen. Dit door onder meer het wegnemen van barrières, het verhogen van de kwaliteit en actieve communicatie over de routes. Doel is om automobilisten die op fietsbare afstand wonen, te stimuleren om de fiets te pakken naar het werk. Ambitie is een netwerk van snelfietsroutes die woon- en werkkernen met elkaar verbinden, waarbij een fietsafstand van 15-20 kilometer reëel is.

In Nederland zijn er uiteraard al veel langer fietsverbindingen tussen steden, maar door een kwalitatieve upgrade worden ze aantrekkelijker voor grotere groepen mensen. In Nederland liggen veel stedelijke kernen op fietsafstand van elkaar. En door de opmars van de e-bike zijn ook nog eens langere afstanden met de fiets mogelijk.

De opkomst van snelfietsroutes is overigens geen exclusief Nederlands fenomeen. In Denemarken, Duitsland, Finland, Vlaanderen en Zweden zijn soortgelijke initiatieven voor hoogwaardige fietsverbindingen op de wat langere afstanden die steden en/of woon-werklocaties met elkaar verbinden.

² Onderdeel van de 3 jarige projectorganisatie 'FileProof' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waar filebestrijding op de korte termijn en betere bereikbaarheid van steden centraal stonden



Ambitie en kwaliteit

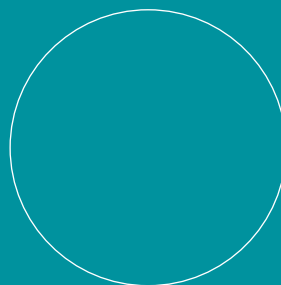
Ervaringen met de aanleg van snelfietsroutes tot nu toe leren dat het belangrijk is kwaliteitskenmerken en ambitieniveau duidelijk te onderscheiden. Onder snelfietsroutes vallen zowel fietssnelwegen (nieuwe, brede infrastructuur, rood asfalt) als routes waarin bestaande fietsinfrastructuur wordt verbeterd (breedte, verharding, doorstroming), aangevuld met aanleg van ontbrekende schakels (kapot of slecht fietspad, ongelijkvloerse oversteek). Juist omdat Nederland al een uitgebreide fietsinfrastructuur kent, is het opwaarderen van bestaande routes tussen steden een vruchtbare en relatief goedkope benadering.

De kenmerken van snelfietsroutes leiden in de praktijk tot veel discussie, met name bij de delen van de route binnen de bebouwde kom (waar de ruimte schaars is) en op 60-kilometerwegen. In het kader van de Green Deal Fiets werkt het CROW aan een publicatie over de kenmerken van snelfietsroutes, zodat er voor de routes die in de toekomst worden ontwikkeld een duidelijke richtlijn is, die het minimaal vereiste kwaliteitsniveau borgt. Deze kenmerken worden ook gerelateerd aan nieuwe begrippen als de stertroutes in het Haagse netwerk, de Fietsroutes Plus van de provincie Groningen en het Plusnet Fiets in Amsterdam. Daarbij gaat het om de onderdelen van het hoofdnetwerk fiets die extra kwaliteit beogen.

Bij de aanleg van snelfietsroutes is het van groot belang de route te ontwikkelen binnen het totale netwerk aan fietsroutes en door dwarsrelaties met andere routes aan te geven. Hierbij is de ketengedachte een belangrijk uitgangspunt. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten op routes naar de treinstations en belangrijke bus-, tram- en metrostations. Door snelfietsroutes onderdeel te maken van de keten zijn fiets en OV nog meer een alternatief voor het autoverkeer. Hoogwaardige fietsverbindingen kunnen bovendien de piekdruk op OV-verbindingen in de steden wegnemen. Voorzieningen zoals OV-fiets zorgen voor een verbetering van het natransport; voldoende fietsparkeermogelijkheden bij bus-, tram- en metrohaltes zorgen voor een bereikbaar OV. Hierdoor kunnen onrendabele lijnen minder vaak gaan rijden. Routes en tracés moeten daarom zorgvuldig worden vastgesteld op basis van de potentie (woonwerklocaties, verkeersintensiteiten en toekomstige ontwikkelingen).

Om snelfietsroutes tot een succes te kunnen maken zijn voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen een noodzakelijke voorwaarde. Dat geldt zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingskant. Dit vraagt om investeringen in bergingen bij woningen, buurtstallingen, voorzieningen in binnensteden en veilige en comfortabele stallingen bij bedrijven en instellingen.





02 POTENTIE

De fiets speelt een belangrijke rol in het woon-werkverkeer.
Een kwart van alle werknemers gaat op de fiets naar het werk.



Woon-werkverkeer

De fiets speelt een belangrijke rol in het woon-werkverkeer. Een kwart van alle werknemers gaat op de fiets naar het werk. Vooral op de korte afstanden, maar ook op de iets langere. Op de afstanden tot 5 kilometer heeft de fiets een aandeel van 50%. Op de afstanden tot 10 kilometer is dit 25% en op afstanden tot 15 kilometer 10%.

De overgang van auto naar e-bike lijkt voor een bepaalde groep mobilisten eenvoudiger dan die naar een gewone fiets. Hoe groot de potentie voor de fiets op de afstanden tot 15 kilometer is blijkt uit het feit dat 61% van bevolking binnen 15 kilometer van het werk woont. Uit recent onderzoek van SOAB onder meer dan 2800 fietsers op snelfietsroutes (in aanleg) blijkt dat 25% tussen de 10 en 15 kilometer fietst en 15% meer dan 15 kilometer. Ruim 28% fietst tussen een half uur en drie kwartier; meer dan 10% zelfs meer dan drie kwartier.

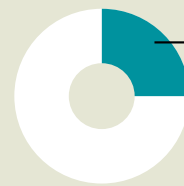
Mensen met een e-bike fietsen vaker over langere afstanden

Door de opmars van de e-bike wordt de fietspotentie voor de afstanden boven de 5 kilometer een stuk groter, omdat fietsers sneller en comfortabeler op de plaats van bestemming zijn. Inmiddels zijn er in Nederland meer dan 1 miljoen e-bikes verkocht. Uit onderzoek door XTNT in opdracht van het Fietsberaad blijkt dat mensen met een e-bike vaker gaan fietsen en over langere afstanden. TNO heeft in 2008 al berekend dat de introductie van de elektrische fiets een verlenging van de gemiddelde fietsafstand van 6,8 naar 8,9 kilometer mogelijk maakt en het aandeel in het woon-werkverkeer met 4 tot 9% kan stijgen. Praktijkproeven bij bedrijven met e-bikes zijn succesvol; veel deelnemers schaffen na de proef een e-bike aan.

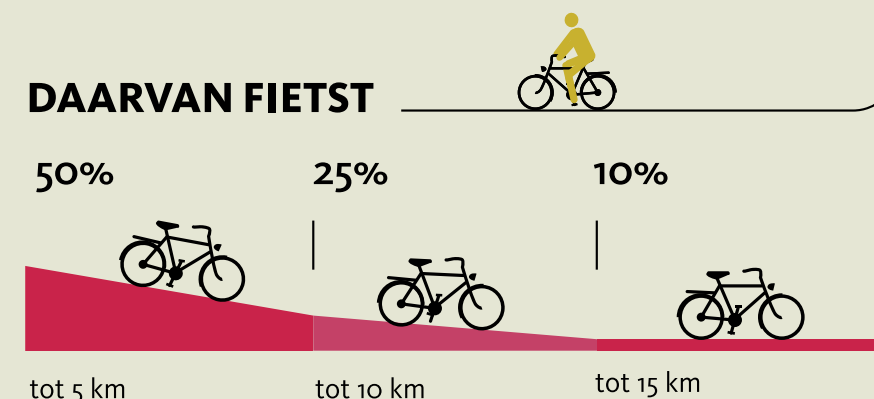
61% VAN DE BEVOLKING WOONT BINNEN 15 KM VAN HET WERK



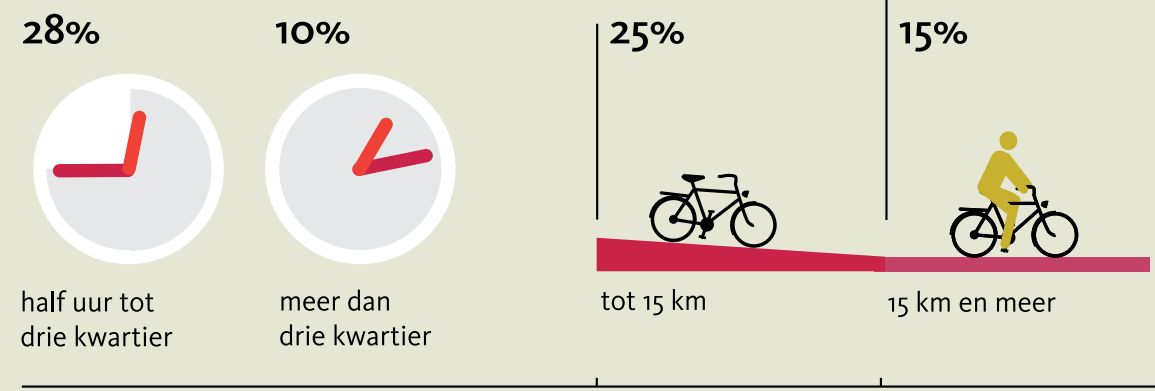
25% VAN ALLE WERKNEMERS GAAT OP DE FIETS NAAR HET WERK

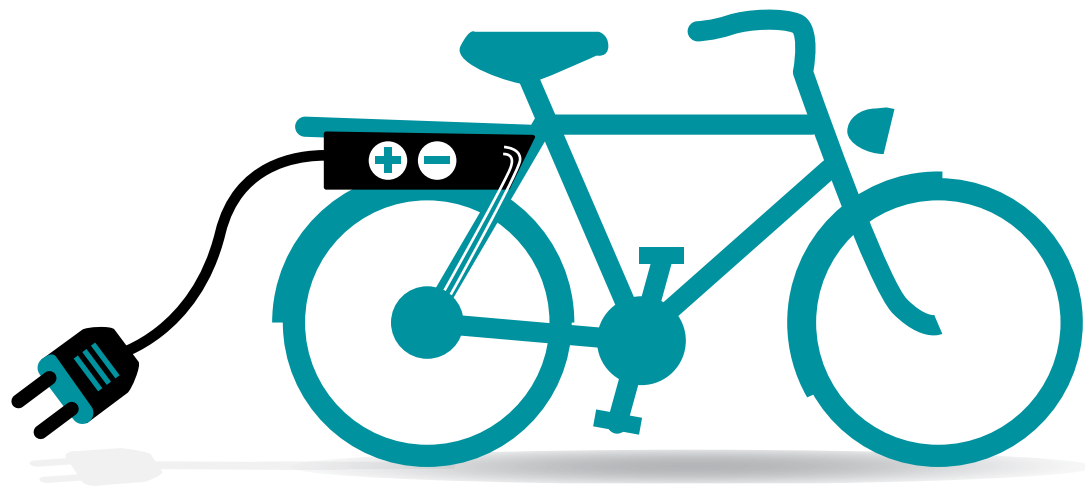


DAARVAN FIETST



OP SNELFIETSRoutes FIETST





31%

De elektrische fiets maakt een stijging van de gemiddelde fietsafstand met 31% mogelijk.

Volgens de statistieken van het KNMI regent het bijna nooit. Gemiddeld is het 93,5 procent van de tijd droog



6,5 %

Betere bereikbaarheid, korte reistijd en leefbaarheid

Snelle, directe, comfortabele, aantrekkelijke en veilige routes zorgen voor een kortere reistijd én kortere reistijdbeleving. Dit maakt de fiets tot een aantrekkelijker alternatief voor OV en auto.

De eerste snelfietsroutes in het kader van 'Met de fiets minder file' waren uitdrukkelijk bedoeld om de belangrijkste fileknelpunten te ontlasten en substitutie van auto naar fiets van 5% te realiseren. Inmiddels is de focus meer verschoven naar de bereikbaarheid in bredere zin. Samenhangende regionale netwerken van snelfietsroutes leiden tot een betere bereikbaarheid van de stedelijke regio's in Nederland en afname van de congestiedruk.

Meerwaarde voor groei- en krimpgebieden

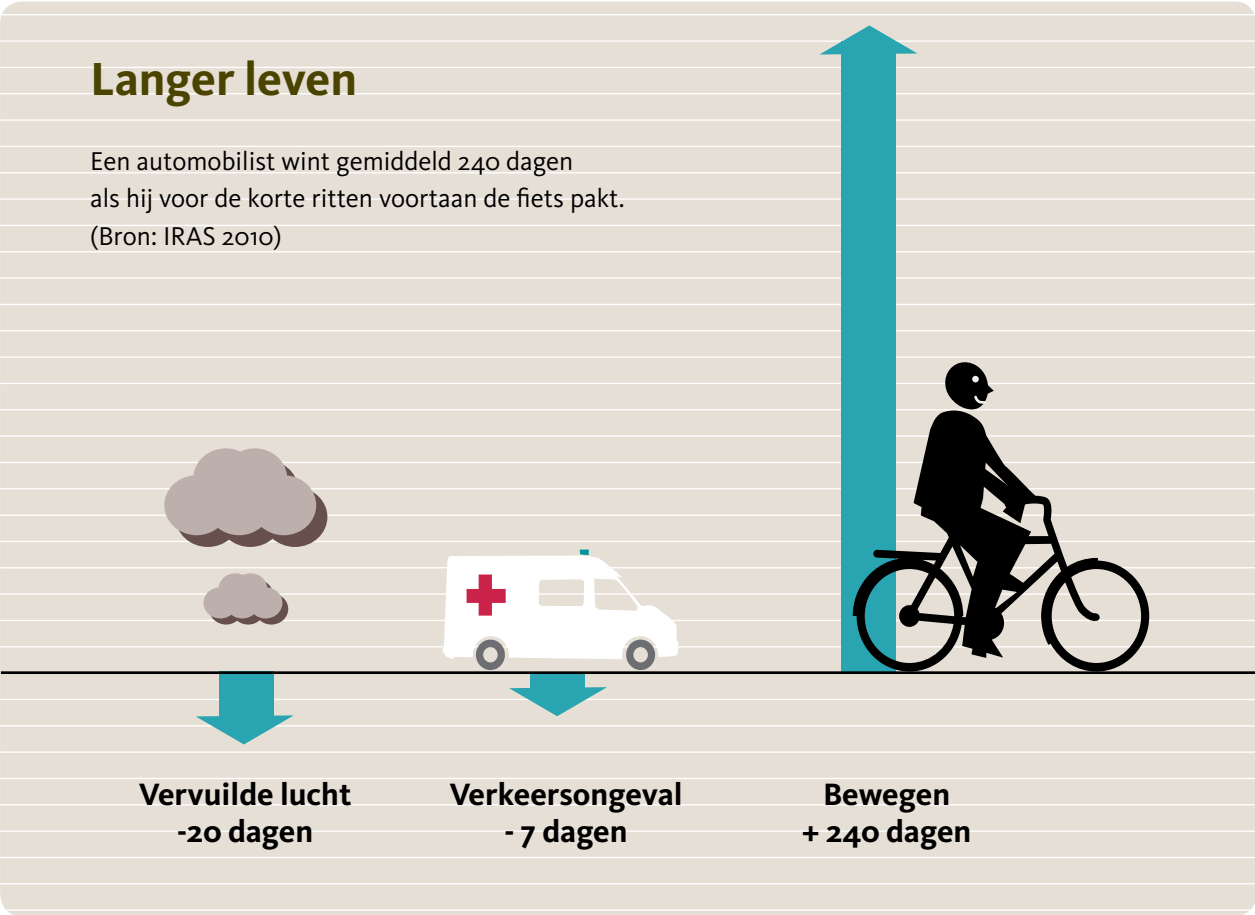
Ook in krimpregio's kunnen snelfietsroutes een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid en leefbaarheid. Door de grotere afstanden tot allerlei voorzieningen en een knooppuntgericht regionaal openbaar vervoer, kan de fiets in die gebieden uitgroeien tot het alternatief voor de auto door het realiseren van excellente regionale fietsverbindingen. Voor zowel groei- als krimpgebieden geldt dat goede fietsverbindingen op afstanden van 15 of 20 kilometer gecombineerd met de opmars van de e-bike leiden tot een veel groter verzorgingsgebied van voorzieningen.

Enorme gezondheidsvoordelen

Fietsen is gezond, dat is een waarheid als een koe. Fietsers leven langer, verzuimen minder en komen frisser en energiever aan op het werk. In alle onderzoeken over de maatschappelijke voordelen van het fietsen springt de gezondheidswinst eruit. Zo blijkt uit TNO-onderzoek (januari 2009) dat werknemers die regelmatig fietsen gemiddeld ruim 1 dag minder verzuimen dan hun collega's die niet fietsen. Op dit moment fietst 25% van de mensen naar het werk. Als dat met 1% toeneemt levert dat Nederland 27 miljoen op, nog los van de besparing op filekosten en lagere CO2 uitstoot. Negatieve invloeden (verkeersveiligheid, blootstelling aan luchtvervuiling) worden meer dan ruimschoots gecompenseerd door de langere levensduur van acht tot veertien maanden die fietsers hebben. In een tijd waarin obesitas een groot en groeiend maatschappelijk probleem is, kan de dagelijkse

activiteit van het fietsen een grote preventieve rol spelen. Zorgverzekeraars, die geconfronteerd worden met explosie stijgende zorgkosten, beginnen zich dat te realiseren.

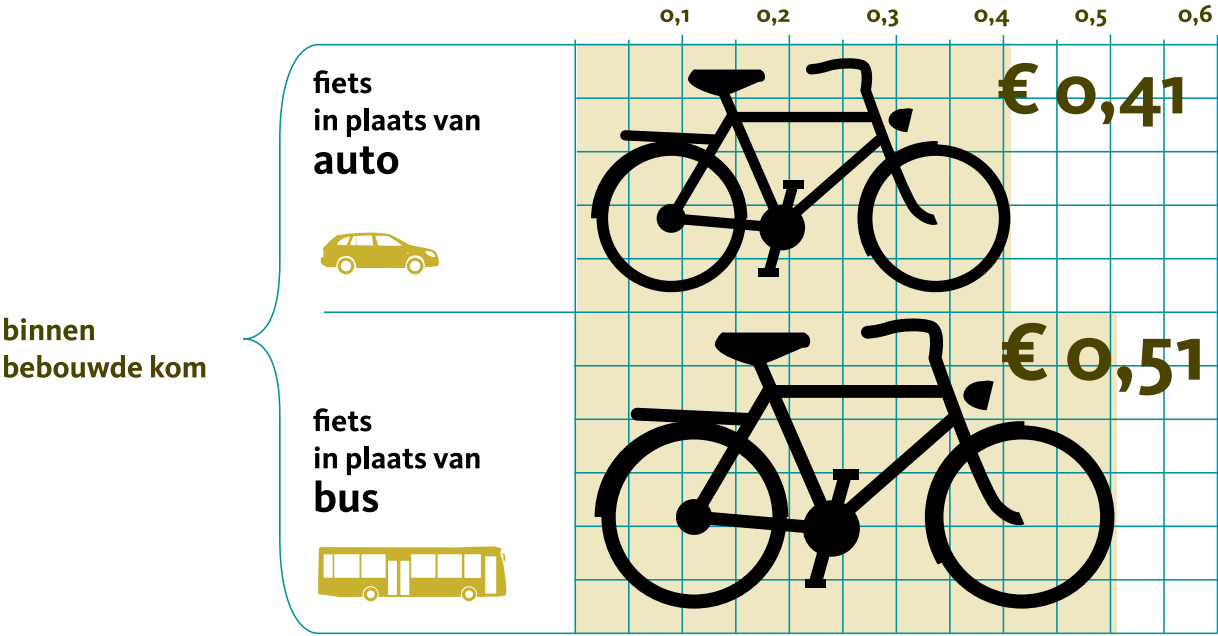
Belonen van gezond gedrag (zoals fietsen) komt meer en meer op de agenda. Ook werkgevers worden zich in het kader van het vitaliteitsbeleid meer bewust van het belang van een gezonde levensstijl voor hun personeel.



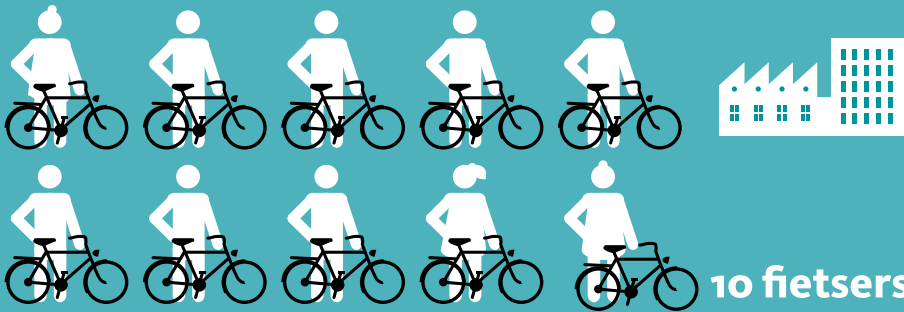
Rendabele investeringen

Investerings die nodig zijn voor het realiseren van snelfietsroutes blijken zeer rendabel te zijn. Analyses van maatschappelijke kosten en baten die door Decisio in 2012 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Milieu zijn verricht laten zien dat de maatschappelijke opbrengsten de kosten verre overtreffen. Vervanging van een autorit door een fietsrit binnen de bebouwde kom levert een maatschappelijk voordeel op dat kan oplopen tot 41 cent per km, en vervanging van een busrit door een fietsrit tot 51 cent per km. Goudappel Coffeng (februari 2011) heeft berekeningen gemaakt op basis van de uitrol van snelfietsroutes door Nederland en een verdere opmars van de e-bike. Ook Goudappel komt tot aanzienlijke maatschappelijke voordelen (CO2-uitstoot en vooral gezondheidswinst).

Maatschappelijke voordeel per kilometer



ZAKELIJK



AFSTAND 7,5 KM 5 DAGEN PER WEEK 43 WEKEN PER JAAR



in plaats van 5 auto's op benzine

	Co2 minder luchtvervuiling	4429 kg
	verzuimreductie	€ 3640
	Verminderde parkeerbehoefte (10 auto's)	€ 12000
	Besparing leasekosten (5 auto's)	€ 4069

€ 19709
Besparing per jaar

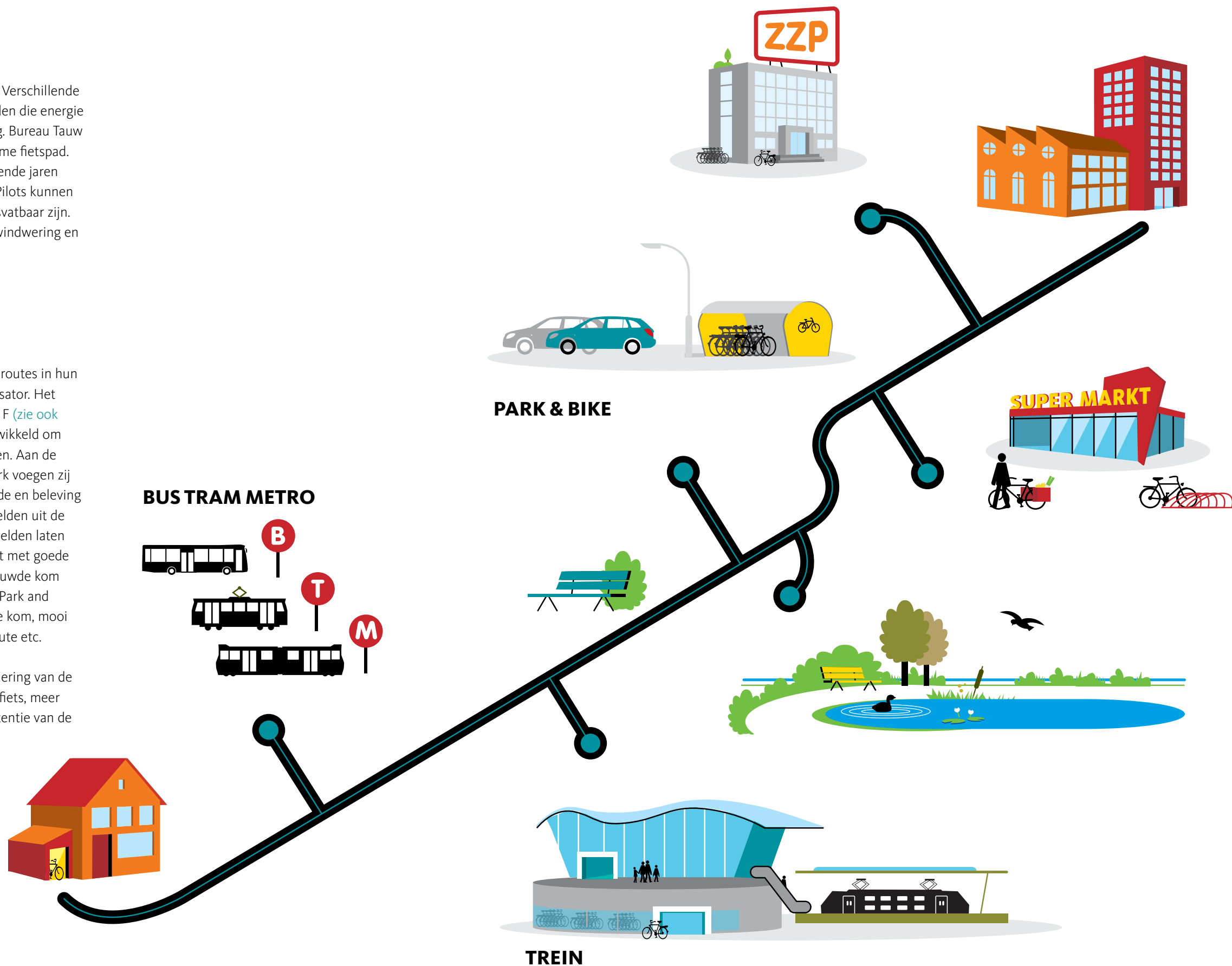
Het duurzame fietspad

Snelfietsroutes leiden ook tot duurzame innovaties. Verschillende bureaus werken aan verwarmde fietspaden, fietspaden die energie opwekken, intelligente en energiezuinige verlichting. Bureau Tauw ontwikkelde zelfs een totaalconcept van het duurzame fietspad. Ongetwijfeld zullen deze ontwikkelingen in de komende jaren doorgaan en worden toegepast op snelfietsroutes. Pilots kunnen duidelijk maken welke elementen wel en niet levensvatbaar zijn. Daartoe behoren ook geavanceerde systemen van windwering en gebruik van meewind.

De fiets als ruimtelijke drager

Ook op het gebied van ruimtelijke inpassing van de routes in hun omgeving functioneren de snelfietsroutes als katalysator. Het bureau Artgineering heeft in het project Van A naar F (zie ook www.vananaarf.nl) een interessante methodiek ontwikkeld om tot een goede inpassing van snelfietsroutes te komen. Aan de vijf objectieve oude hoofdeisen voor het fietsnetwerk voegen zij ruimtelijke integratie, sociale en economische waarde en beleving toe. Van A naar F maakt daarbij gebruik van voorbeelden uit de aanleg van auto-infrastructuur. In een aantal voorbeelden laten ze zien wat er mogelijk is. Denk aan een supermarkt met goede fietsparkeervoorzieningen waar de route in de bebouwde kom arriveert, kantoorruimte voor ZZP'ers aan de route, Park and Bike-voorzieningen aan de randen van de bebouwde kom, mooi vormgegeven banken met uitkijkpunten langs de route etc.

Deze benadering sluit aan bij de schaa sprongbenadering van de Fietzersbond, opgeschreven in het document Meer fiets, meer ruimte (maart 2013), waar wordt ingegaan op de potentie van de fiets als ruimtelijke drager. Verbeteringen van het fietsnetwerk op wijk-, stedelijk en regionaal niveau maken het mogelijk ruimte te winnen en compacte ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren. Intensief gebruikte fietsroutes maken binnen het stedelijk gebied een ontwikkeling van voorzieningen in lintvorm mogelijk, zoals een gevarieerde detailhandel.





03 TRENDS

In het proces van aanleg van snelfietsroutes zijn marketing en communicatie (de mental map) minstens even belangrijk als de infrastructuur (de physical map).

Nieuwe voertuigtypen

Door de opkomst van de e-bike en de snorfiets ziet het fietspad van tegenwoordig er heel anders uit dan tien jaar geleden. Op de fietspaden rijden steeds meer verschillende tweewielers met verschillende snelheden. Buiten de bebouwde kom rijden ook brommers op de fietspaden. Het staat vast dat er in de toekomst meer voertuigtypen bijkomen. Daarmee ontstaat een belangrijk keuzevraagstuk. Moeten de fietspaden breder worden en geschikt gemaakt voor voertuigen met verschillende snelheden, bijvoorbeeld door het invoeren van een snelle en een langzame baan? Of dienen de fietspaden het domein van de fiets te blijven en moeten gemotoriseerde voertuigen op een verantwoorde manier mengen met het overige gemotoriseerde verkeer? Voor deze discussie en het stellen van de bijbehorende kaders is een belangrijke rol weggelegd voor de Rijksoverheid.

Communicatie en marketing

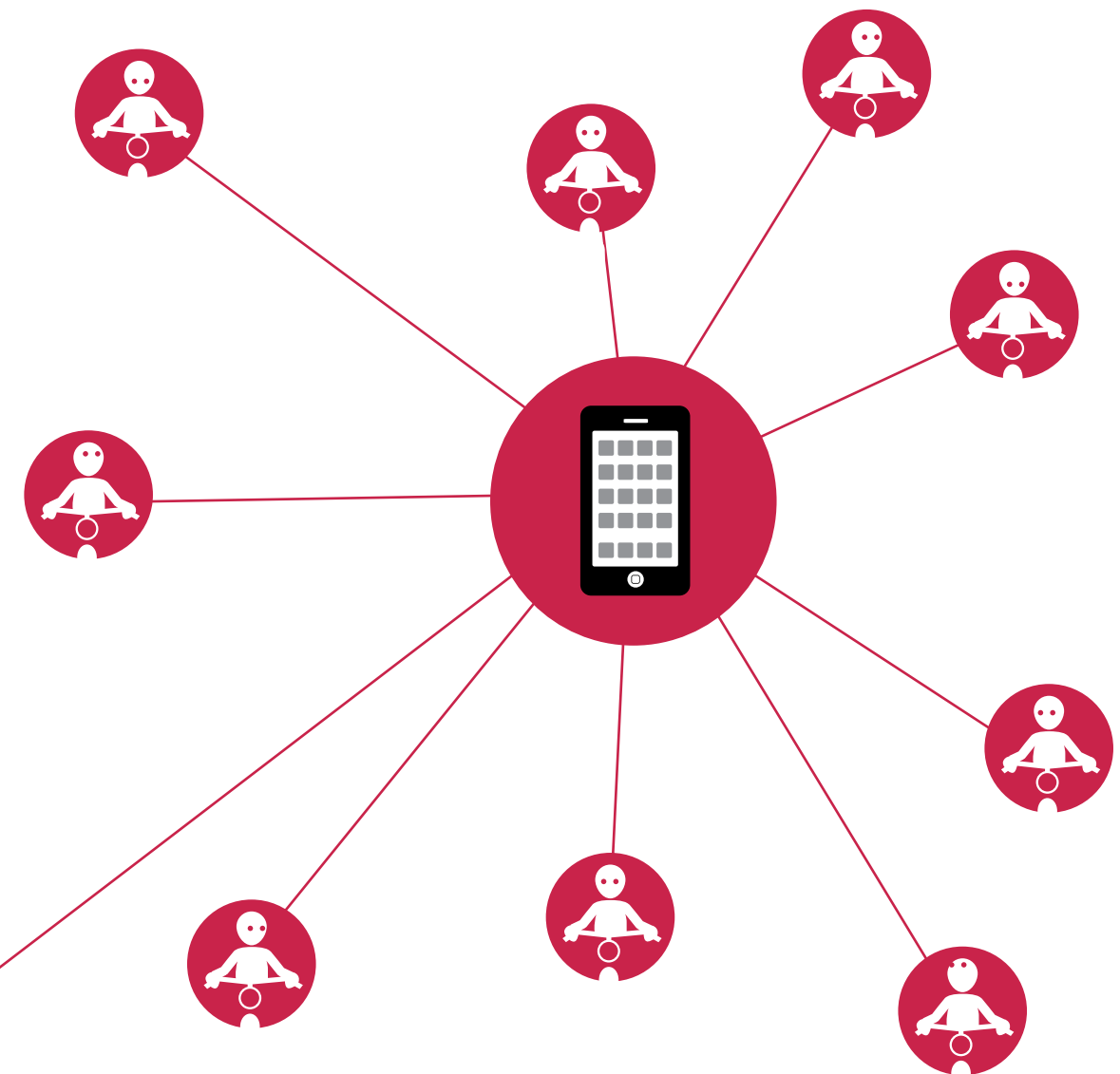
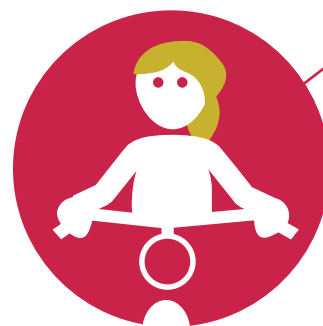
In het proces van aanleg van snelfietsroutes zijn marketing en communicatie (*de mental map*) minstens even belangrijk als de infrastructuur (*de physical map*). Fietzers komen niet vanzelf op een mooi fietspad af. Ze moeten weten dat het er is, welke verbeteringen zijn aangebracht, tijdens de rit weten hoe ze moeten rijden en hoe lang het duurt voor ze op de bestemming zijn. Waar bestaande routes worden opgeknapt kunnen fietsers worden bevraagd over hun wensen en hun reisgedrag. Op basis daarvan kan er op maat over de route worden gecommuniceerd. De afgelopen jaren zijn er over deze aspecten in het land allerlei ervaringen opgedaan: enquêtes, bewegwijzering, tellen van aantallen fietsers, tijd tot bestemming, tijd vergelijken met tijd voor automobilisten op hetzelfde traject, naamgeving van de route, aanduidingen op het wegdek etc.

Fietsen als lifestyle

De laatste jaren behoort de fiets steeds meer tot de moderne lifestyle. De fiets is een bewuste keuze voor met name jongere stadsbewoners. De zogenaamde generatie Y hecht minder waarde aan autobezit, wil vooral altijd online zijn en vindt de fiets gewoon snel en handig in het stedelijke gebied. Hippe fietsen zoals Van Moof en hipsters in allerlei reclame-uitingen versterken dat imago. De fietser is kapitaalkrachtig en hoger opgeleid. Uit het onderzoek van SOAB (voorjaar 2013) blijkt dat 60% van de respondenten over een HBO- of WO-opleiding beschikt.

60 %

De fietser is kapitaalkrachtig en hoger opgeleid. Uit het onderzoek van SOAB blijkt dat 60% van de respondenten over een HBO-of WO-opleiding beschikt.



Beleving

Ervaringen met de snelfietsroutes tot nu toe wijzen erop dat beleving een belangrijk onderdeel is van de ervaring van het fietsen. Door de route aantrekkelijker te maken wordt de beleving beter en hebben fietsers ook een positievere reistijdbeleving. Apps en smartphones maken het mogelijk om tijdens de rit allerlei vormen van realtime informatie door te geven en fietscommunities te vormen. Mensen kunnen daardoor in groepen met elkaar gaan fietsen, hun reistijd met elkaar vergelijken, hun eigen record verbeteren etc. Deze ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen. Vooral de door de Stadsregio Arnhem-Nijmegen uitgeschreven prijsvraag voor het Rijn-Waalpad heeft aangetoond dat veel partijen bezig zijn met deze innovatieve vormen van fietsbeleving. Snelfietsroutes zijn een katalysator van deze innovatiegolf in de traditioneel conservatief georiënteerde civieltechnische aanpak.

Mobiliteitsmanagement in samenwerking met bedrijven

Door vitaliteitsvraagstukken, bereikbaarheidsproblemen, de opkomst van Het Nieuwe Werken en de hoge kosten voor autovoorzieningen (parkeerplekken, leaseauto's), denken veel bedrijven na over hun mobiliteitsbeleid. Veel bedrijven zijn bereid fietsen te stimuleren, maar weten niet goed hoe.

De werkgroep fietsstimulering van de B50 heeft in een white paper best practices op papier gezet. Ook is in samenwerking met bedrijven en de Fietsersbond de campagne Rijzop5 gelanceerd in 2010. Doel is om met name de groep automobilisten die wel willen fietsen te verleiden om regelmatig de fiets te pakken. Een speciaal ontwikkelde Fietsinspiratietool (zie www.fietsinspiratietool.nl) helpt om de voordelen te berekenen. Pilots op het gebied van Park & Bike-voorzieningen worden op dit moment ontwikkeld. Regionale mobiliteitsmakelaars zijn in de stedelijke regio's actief en stimuleren proeven met e-bikes.

Bewegwijzering

Goede en goed bewegwijzerde snelfietsroutes naar belangrijke werklocaties kunnen een belangrijke rol spelen in het stimuleren van fietsen door werkgevers. Veel werknemers weten niet goed hoe ze makkelijk naar hun werk kunnen fietsen en bestaande routes kennen vaak nadelen en knelpunten. Goede routes en een goede bewegwijzering zijn een voorwaarde om gedragscampagnes tot een succes te maken. Van belang zijn ook het daadwerkelijk gebruiken van bestaande regelingen, zoals *de fiets van de zaak en vooral het belastingvrij kunnen vergoeden van 19 cent per fietskilometer*. Deze zijn vaak niet bekend en worden daarom vaak niet toegepast, zo blijkt uit het SOAB-onderzoek. Mobilisten zijn erg gevoelig voor deze materiële prikkels. Ook werkt het belonen van fietsers. Inmiddels zijn er verschillende elektronische systemen in opmars die een betrouwbare vorm van beloning in de toekomst mogelijk gaan maken. Interessant in dit opzicht is de pilot van Woon-Werk-Fiets in de nieuwe Amsterdamse wijk IJburg, waarin mensen die vanuit de wijk naar hun werk gaan fietsen worden geregistreerd en beloond.



SNELFIETSRROUTE

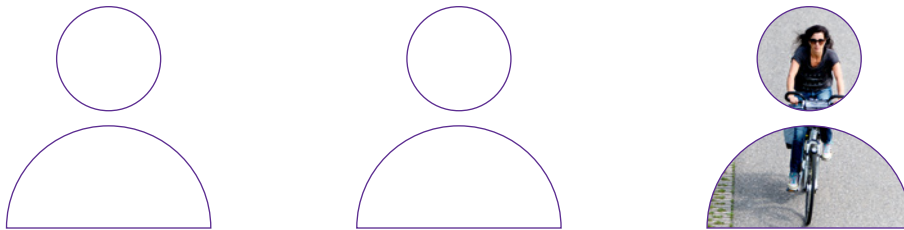
PARK & BIKE

HET NIEUWE WERKEN
GENERATIE Y
APPS E-BIKE
REALTIME
INFORMATIE
PARK & BIKE
WOON WERK FIETS
SNELFIETSRROUTE



04 WAT HEBBEN WE BEREIKT

Zowel in de planfase als in de uitvoeringsfase is het van belang dat er een partij is die het gehele project trekt en ook politiek/bestuurlijk draagvlak kan opbouwen, handhaven en versterken.



Wat hebben we bereikt?

Bij de aanleg van snelfietsroutes zijn diverse overheden en wegbeheerders betrokken: grote steden, kleinere gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat, stadsregio's en provincies. Onderling moeten ze het eens worden over de route en de financiering daarvan. Een taai en soms ingewikkeld proces, waarbij de ervaring leert dat een externe procesaanjager het verschil kan maken. Het project Fiets filevrij heeft deze rol in de afgelopen jaren gespeeld, in overleg met de lokale afdelingen van de Fietzersbond. Zowel in de planfase als in de uitvoeringsfase is het van belang dat er een partij is die het gehele project trekt en ook politiek/bestuurlijk draagvlak kan opbouwen, handhaven en versterken.

Voor de fase van het beheer en onderhoud geldt hetzelfde. Tot nu toe verdwijnen de projectorganisaties wanneer de route "af" is. Voor beheer en onderhoud gaan dan de regimes gelden van de afzonderlijke wegbeheerders, waardoor ongewenst grote verschillen kunnen ontstaan. Vooral het sneeuw- en ijsvrij houden wordt door fietsers zeer belangrijk gevonden, zo blijkt uit het onderzoek onder fietsers van SOAB.



Resultaten

En het resultaat mag er zijn! Vijfentwintig snelfietsroutes kwamen tot stand of zijn in aanleg, mede door een financiële impuls van de Rijksoverheid van 31 miljoen euro. Door inspanning van regionale overheden in samenwerking met Fiets filevrij ontstaan er regionale netwerken van snelfietsroutes, die het begin van een nationaal netwerk vormen. Een belangrijke motor hierbij zijn de werkzaamheden van Fiets filevrij geweest:

- **Uitwisselen van kennis en ideeën tijdens bijeenkomsten.**
Hierdoor is men op de hoogte van de laatste ontwikkeling en trends, wordt interessante informatie uitgewisseld en wordt het gebruik van fietsroutes voor het eerst gemonitord.
- **Betere onderbouwing van het fietsbeleid door berekenen van de potentie van routes en het stimuleren van maatschappelijke kosten-batenanalyses**
- **Politiek agenderen van meerwaarde van fietsen (naar het werk)**
- **Draagvlak creëren en lobbyen bij alle bestuurslagen**
- **Strategisch (communicatie)advies aan het begin van het proces**
- **Procesmanagement en stimuleren van samenwerking**
- **Positioneren en ‘verkopen’ van de routes**
- **Samenwerking met bedrijven (rijzop5 en fietsinspiratietool)**

Meerwaarde Fiets filevrij

De projectorganisatie van Fiets filevrij wordt na het najaar van 2013 niet meer gefinancierd. Dit vormt een groot afbreukrisico voor de verdere realisering van een landelijk netwerk aan snelfietsroutes. Een (relatief kleine) financiële investering in proces- en projectmanagement leidt tot effectievere en daadwerkelijke besteding van de gelden die voor fietsen zijn geoormerkt waardoor de benoemde voordelen voor de economie en de maatschappij zijn te realiseren.

Gezien de meerwaarde die de procesorganisatie Fiets filevrij in de afgelopen jaren heeft gehad, en de noodzaak om snel andere decentrale overheden in de gelegenheid te stellen effectief en efficiënt op dit initiatief te laten aanhaken, is het van belang voortzetting van deze organisatie te waarborgen, eventueel in een breder verband van een organisatie voor fietsstimulering en mobiliteitsmanagement. Financiering zou kunnen plaatsvinden via de BDU-gelden of via de aanstaande nieuwe ronde in het kader van Beter Benutten.





05 TOEKOMST – WAT VRAGEN WIJ

We willen tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen.



Toekomst - Wat vragen wij

We willen tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen. De kosten daarvan bedragen ongeveer 700 miljoen euro. Door deze aanleg ontstaan samenhangende regionale netwerken van snelfietsroutes, waardoor de bereikbaarheid sterk verbetert. Op vele plaatsen in Nederland zijn plannen voor mogelijke nieuwe snelfietsroutes.

De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland, Bestuursregio Utrecht, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Stadsgewest Haaglanden spreken de bereidheid uit om hierin het voortouw te nemen. Zij streven er gezamenlijk naar een kwart tot een derde van de 675 kilometer nieuwe routes te realiseren.

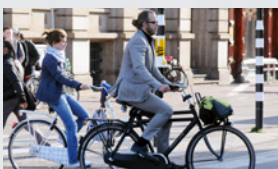
Financiering hiervan kan bij voorkeur gezamenlijk plaatsvinden door Rijk en decentrale overheden, bijvoorbeeld via afspraken in het kader van Beter Benutten. Middelen kunnen worden toegevoegd aan de BDU-gelden, eventueel zijn ook gebundelde aanvragen voor regionale netwerken in het MIRT mogelijk.





De Fietzersbond is dé belangenbehartiger van alle 13,5 miljoen fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De kracht van de Fietzersbond is de stevige basis: 35.000 leden, 1500 actieve vrijwilligers verspreid over 150 lokale afdelingen in het hele land en een landelijk bureau met 40 medewerkers. Door onderzoek, lobby, consumentenvoorlichting en publiciteit verhoogt de Fietzersbond de veiligheid én het plezier van fietsers.





Deze toekomstagenda, het resultaat van vijf ronde tafel sessies met meer dan 50 enthousiaste stakeholders en experts, geeft aan hoe we het netwerk van snelfietsroutes in Nederland verder kunnen ontwikkelen. We willen tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's van Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen. Hiervoor bestaan op vele plaatsen in Nederland al plannen.

Fietsen zit in de lift. 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 ochtendspits worden meer ritten op de fiets gemaakt dan met de auto. En het fietsgebruik is in 2011 fors gestegen. Met zijn allen fietsten we in 2011 15 miljard kilometer, 9% meer dan het jaar daarvoor.