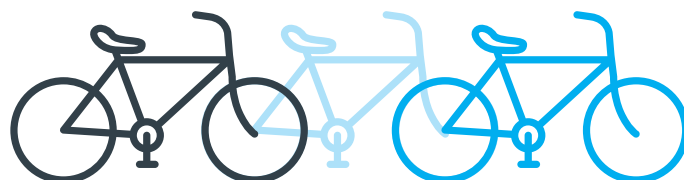


Agenda Fiets 2020

Tour de Force 2020



Agenda Fiets 2020



Maatschappelijke ambities

Met de Tour de Force willen de gezamenlijke overheden de 'kracht van de fiets' benutten om een forse impuls te geven aan vijf breed gedragen maatschappelijke ambities:

Vitale burgers

bevorderen participatie en gezondheid

- meer mobiliteit voor iedereen
- meer bewegen en minder slachtoffers

Vitale steden

aantrekkelijker maken om in te leven en te ondernemen

- meer kwaliteit in openbare ruimte
- betere bereikbaarheid met minder nadelen

Vitale stedelijke regio's

duurzaam verbinden van wonen, werken en recreëren

Vitaal landelijk gebied

opvangen van krimp en vergrijzing

- behoud van bereikbaarheid, ondanks minder ov
- versterking plattelandseconomie door recreatie

Vitaal Nederland

versterken van nationale bereikbaarheid, groei toerisme en export

- optimaliseren 'first and last mile' voor lange ritten
 - meer buitenlandse toeristen en een beter imago
 - meer export van fietsproducten en -diensten
-



Meer informatie op:

tourdeforce2020.nl

Gunstige condities

Nederland kent zeer gunstige condities om de kansen die de fiets biedt ook daadwerkelijk te verzilveren. De bal ligt als het ware voor een open doel.

In geen ander land ter wereld biedt de ruimtelijke inrichting zo'n goede basis, is de fietsinfrastructuur zo veilig en comfortabel, is het fietsbezit zo hoog en is de fietsmentaliteit zo sterk geworteld (zie ook bijlage 4). De Tour de Force wil daar op voortbouwen om de ambities te verwezenlijken.

Ter voorbereiding op de Tour de Force heeft het kenniscentrum CROW-Fietsberaad een groot aantal overheden, bedrijven en organisaties geconsulteerd over mogelijke thema's voor de Agenda Fiets 2020. Welke belemmeringen ervaart men in de dagelijkse praktijk om sterker in te zetten

op de fiets? Welke kansen kunnen beter benut worden? En welke initiatieven lopen er al? De consultatie leverde een brede waaier van thema's en problemen op, op alle niveaus (zie ook bijlage 1). Van meer uniformiteit in de voorrangsregels op rotondes tot een nationale fietsstimuleringscampagne. Van enkelvoudige fietsongevallen tot de promotie van het toeristisch fietsproduct. Van drukte en snelheden op fietspaden tot de fietsparkeerchaos in binnensteden.

Twee belemmeringen lopen als rode draden door de gesprekken heen. Ten eerste het gebrek aan financiële middelen, met name bij gemeenten en daarnaast het gebrek aan prioriteit voor 'de fiets' bij beslissers en ontwerpers. Bijvoorbeeld onvoldoende prioriteit bij de verdeling van de ruimte (architecten en stedenbouwers), bij de verdeling van de voorrang (verkeerskundigen) en bij de verdeling van de groentijd van verkeerslichten (regeltechnici).

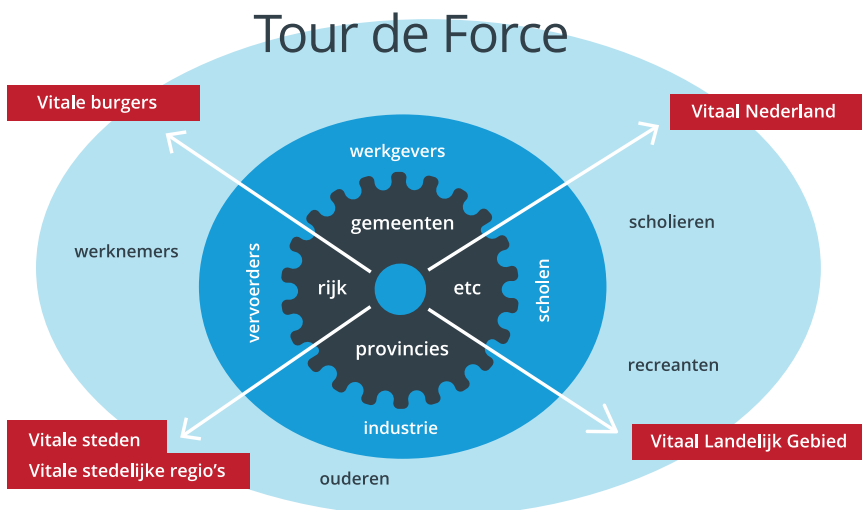
Talrijke initiatieven van overheden, bedrijven en organisaties

De consultatie leert ook dat overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers al talrijke initiatieven ontplooiën om het fietsgebruik te stimuleren, het fietsen nog veiliger en comfortabeler te maken en eventuele nadelen van het fietsgebruik te verkleinen. (zie ook bijlagen 2 en 3).

Het is absoluut niet de bedoeling van de Tour de Force om al deze initiatieven te coördineren en te regisseren. De Tour de Force wil deze initiatieven ondersteunen door gunstige randvoorwaarden te creëren.

Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de inzet van beleidsinstrumenten als:

- aanpassing van wetgeving, regelgeving of bevoegdheden;
- nieuwe kennis, data, argumenten, vaardigheden;
- nieuwe vormen van organisatie;
- nieuwe vormen van financiering;
- stimulering van technologische innovaties.



'De rol van de Tour de Force is initiatieven ondersteunen door gunstige randvoorwaarden te creëren'

Tour de Force De Tourleiding

Een sterk punt van de Tour de Force is de bestuurlijke betrokkenheid van alle overheidslagen. Want hoewel het zwaartepunt van het fietsbeleid bij de lokale overheden ligt, is de inzet van alle overheden noodzakelijk voor het realiseren van de ambities. De Tour de Force biedt voor hen een bestuurlijk afstemmingsplatform.

De Tourleiding bestaat uit een vertegenwoordiger namens VNG, IPO, vervoerregio's, UvW en ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Deze vijfkoppige Tourleiding komt vier maal per jaar bijeen en heeft als taken:

- 1 **nieuwe ploegen aan het werk zetten;**
- 2 **actuele fietsdossiers volgen en versnellen;**
- 3 **organiseren van een maatschappelijke fietstafel.**

Tourleiding:



Rian de Feijter de Feijter

Dagelijks bestuur Waterschap de Scheldestromen, namens de Unie van Waterschappen



René van Hemert

Wethouder Rijswijk namens Stadsregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Jan-Bert Dijkstra

Directeur Beter Benutten namens de rijksoverheid



Filip van As

Wethouder in Zwolle namens de VNG



Henk Brink

Gedeputeerde provincie Drenthe namens IPO

Nieuwe ploegen aan het werk zetten

1

De Tourleiding zet op terreinen waarop zij dit nodig acht nieuwe ploegen aan het werk om te onderzoeken en te beproeven hoe gesignaleerde belemmeringen voor fietsgebruik weggenomen kunnen worden en nieuwe kansen kunnen worden benut. Als uitkomst van de uitgevoerde consultaties en analyses zijn in 2016 de volgende ploegen ingesteld: de financieringsploeg, de technologieploeg, de ketenploeg, de ploeg van de regionale routes, de gezondheids- & participatieploeg en de ruimtelijke ploeg. In de volgende paragraaf worden deze ploegen toegelicht.

De Tourleiding volgt deze ploegen op de voet, bespreekt de uitkomsten ervan met betrokkenen, en formuleert eventuele aanbevelingen aan (de bestuurscommissies van) VNG, IPO, vervoerregio's, UvW en het Rijk over wenselijke aanpassingen, intensiveringen of vernieuwingen van overheidsbeleid. Zo nodig gebruiken de Tourleiders hun mandaat om processen in eigen gelederen te versnellen.

2 Volgen actuele fietsdossiers

De Tourleiding zal actuele dossiers volgen die van strategisch belang zijn voor de Agenda Fiets 2020. Het gaat om dossiers waar momenteel al aan gewerkt wordt door bijvoorbeeld een ambtelijke commissie of een samenwerkingsverband van organisaties (zie bijlage 2).

Voorbeelden zijn snelheidsverschillen en drukte op fietspaden, enkelvoudige fietsongevallen, exploitatie stationsstallingen en regelgeving speed pedelec. Bekeken wordt of er raakvlakken zijn met de opdrachten van de ingestelde ploegen, of het nuttig is om verbindingen te leggen, of er mogelijkheden zijn om waarde toe te voegen of via eigen kanalen een duwtje te geven.

Organiseren van een maatschappelijke fietstafel

Enmaal per jaar organiseert de Tourleiding een maatschappelijke fietstafel (naar het model van de landelijke Spoor- en ov-tafels) met:

3

- gemandateerde bestuurders namens VNG, IPO, vervoerregio's, UvW en Rijk (de minister of staatssecretaris van I&M);
- bestuurders van belangrijke marktpartijen, zoals BOVAG, RAI, FIPAVO, vervoerders;
- bestuurders van maatschappelijke organisaties, zoals ANWB, Fietsersbond, Natuur&Milieu, VVN;
- bestuurders van samenwerkingsverbanden, zoals Centrum Aanpak Fietsdiefstal, Platform 31, Stichting Landelijk Fietsplatform.

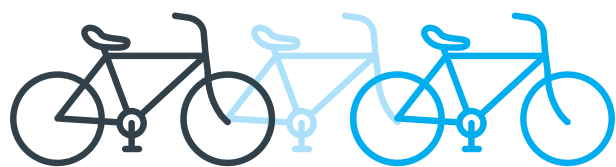
Naast deze vaste deelnemers (zie bijlage 3) kunnen ook tijdelijk andere organisaties uitgenodigd worden, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, sociale zaken, ruimte, technologie en financiën. Aan de fietstafel worden de actuele dossiers en de aanbevelingen van de ploegen besproken. Het voorzitterschap van de fietstafel rouleert tussen de vijf overheidslagen.

De Tourleiding heeft ook een **sterke symbolische functie**. Het bestaan van een landelijke Agenda Fiets en het bestuurlijk commitment daarvoor van alle overheidslagen bevestigen de belangrijke rol van de fiets, verhogen de status van de fiets en vormen een krachtige steun voor alle bij fietsbeleid betrokken organisaties en personen. In de consultatie werd dit door verschillende lokale beleidsmedewerkers genoemd als een essentiële impuls voor duidelijkere (politieke) keuzes voor de fiets en als een belangrijke morele ruggensteun voor hun werk. Over de Tour Force zal daarom gedurende de vijf jaren uitgebreid worden gecommuniceerd.

Tour de Force De ploegen

De taak van nieuwe ploegen is om te onderzoeken en zo nodig te beproeven op welke manier en onder welke randvoorwaarden de bijdrage van de fiets aan de gestelde ambities substantieel is te verhogen.

Elke ploeg heeft een ploegleider die fungeert als boegbeeld. De samenstelling van de ploegen varieert: afhankelijk van de opgave van de ploeg wordt een passende mix van betrokken organisaties gezocht.



We nodigen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en wetenschap uit om zich aan te sluiten. Iedere ploeg start met het opstellen van een plan van aanpak waarin de opdracht helder wordt geformuleerd en uitgewerkt. Tijdens het opstartproces worden contacten gelegd met belanghebbende partijen die wellicht in personele en financiële zin willen aanhaken. Zij worden in de startfase dan ook nadrukkelijk betrokken bij het formuleren van de opdracht. Een deskundig bureau verricht het uitvoerende werk.

A. Financieringsploeg

Een belangrijk knelpunt dat als rode draad door de consultatie loopt, is het gebrek aan geld (budgetten) voor tal van zaken die essentieel zijn voor het fietsklimaat. Bijvoorbeeld voor het onderhoud van de fietsinfrastructuur van Nederland, voor de aanpak van de stallingsproblematiek en voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

De weinig rooskleurige financiële situatie van gemeenten en het feit dat zij weinig mogelijkheden hebben om aan extra geld te komen, maken dit knelpunt des te urgenter. De financieringsploeg krijgt de opdracht mee om structurele oplossingen te vinden, die duidelijk verder gaan dan de traditionele roep om meer subsidie van de rijksoverheid. Denk aan toepassing van het principe de veroorzaker betaalt, met mogelijke toepassingen voor de verkeersveiligheid (bestuurlijke

boete), de aanpak van weesfietsen (statiegeld op fiets) of de realisatie van fietsparkeervoorzieningen (fietsparkeernormen). Ook het beter benutten van bestaande budgetten verdient een kritische beoordeling. Het ligt voor de hand dat deze ploeg voortbordurt op de resultaten van de VNG-commissie Rinooy Kan die dit in breder verband onderzoekt.

Ploegleider: Erwin van der Krabben, hoogleraar gebiedsontwikkeling aan de Radbouduniversiteit

Voorlopige samenstelling: Wetenschappelijk instituut, ministerie I&M, ministerie Financiën, provincie Overijssel, gemeente Utrecht, metropoolregio Rotterdam Den Haag, RAI-vereniging, Fietsersbond, ANWB, VNG en CROW-Fietsberaad.



B. Technologieploeg



Nieuwe technologische ontwikkelingen kunnen een flinke push geven aan het Nederlandse fietsklimaat. Op korte termijn biedt vooral de internettechnologie in combinatie met detectie van fietsen veel kansen voor vele aspecten van het fietsgebruik, zoals voor de verkeersveiligheid, diefstalbestrijding, beloningsprogramma's en modern gemak in de stalling.

De technologieploeg heeft de opdracht om in beeld te brengen wat de randvoorwaarden zijn voor marktpartijen en overheden om deze nieuwe technologieën optimaal te kunnen benutten. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een open standaard voor tags op de fiets en webbased databestanden over kenmerken van fietsen.

Ploegleider: *Jeroen Snijders Blok, COO bij de Accell Group*

Samenstelling: *Politie, verzekeraar, dienstverlener voor reiskostenvergoedingen, producent van parkeersystemen, exploitant stallingen, leverancier handhavingsoftware, fietsdepot, Fietsersbond, fietsfabrikant, verhuurders, wegenbouwer, kennisinstituten en de RDW.*

D. Ploeg van de regionale routes



Het belang van de fiets op de middellange afstanden is de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel voor woonwerkverkeer als voor recreatie. Dit is mede te danken aan de e-fiets. Door deze ontwikkeling neemt het belang van regionale (snel)fietsroutes toe. De totstandkoming en het beheer ervan worden echter gehinderd doordat er meestal verschillende wegbeheerders bij betrokken zijn en een stevige regie ontbreekt, zeker nu de stadsregio's zijn opgeheven.

Ambtelijk is er de afgelopen jaren al veel kennis en ervaring uitgewisseld in het kader van Fiets-filetvrij. De opgave voor de regionale routeploeg is om met concrete bestuursvoor-

C. Ketenploeg

Twee actuele ontwikkelingen vormen de aanleiding voor het instellen van de ketenploeg. Ten eerste de verwachting dat er de komende tijd flink bezuinigd moet worden in het stads- en streekvervoer, waardoor voor- en natransport-afstanden toenemen.

De (e-)fiets kan ervoor zorgen dat de bus een aantrekkelijk alternatief blijft. Ten tweede de opkomst van de deeleconomie, mede dankzij de internettechnologie. Huur- en deelfietsen en elektronische fietskluisen kunnen waarschijnlijk een nog belangrijkere rol spelen als laatste schakel in auto- en ov-verplaatsingen. Vragen die de ketenploeg meekrijgt, zijn: hoe kan de (e-)fiets bijdragen aan de vitaliteit van het stads- en streekvervoer? Welke overheidslaag moet daarbij het voortouw nemen? Wat zijn voorwaarden om de markt van huur- en deelfiets tot ontwikkeling te laten komen (denk aan een open standaard voor identificatie van fietsen en huurders)? Hoe moet dit gefinancierd worden? Er is een duidelijke link met de technologieploeg.



Ploegleider: *Frank van Setten, adjunct-directeur bij Arriva.*

Samenstelling: *Regionale en provinciale opdrachtgevers ov, ministerie I&M, vervoerders, fietsverhuurders, aanbieder van routeplanners, aanbestedingsdeskundige, ProRail en CROW-Fietsberaad.*

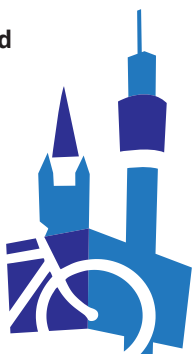
stellen te komen hoe de regiefunctie effectief is te regelen, wat betreft planontwikkeling, financiering, aanleg, bewegwijzering, marketing en onderhoud. Ook de organisatie van het beheer van recreatieve routes is hierin mee te nemen.

Ploegleiding: *Conny Bieze, gedeputeerde Provincie Gelderland*

Samenstelling: *Diverse gemeenten en provincies, Routebureau Zeeland, Stichting Landelijk Fietsplatform, metropoolregio Rotterdam Den Haag, waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat, ministerie I&M, ANWB en de Fietsersbond.*

E. Ruimtelijke ploeg

De ruimtelijke ordening van Nederland met compacte steden biedt een goede basis voor het fietsgebruik. De verwachting is dat de economische betekenis van steden in de nabije toekomst verder zal toenemen. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan het functioneren en vitaal houden van de steden



Er liggen kansen als steden het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid meer in samenhang beschouwen en de fiets meer als uitgangspunt hanteren voor ruimtelijke keuzes en als drager voor de ruimtelijke inrichting en mobiliteit in de stad. Diverse steden nemen inmiddels initiatieven op dit vlak. Zij zouden een ploeg kunnen vormen die kennis uitwisselt en die niet alleen elkaar maar ook andere steden inspireert. Ook kunnen zij aanbevelingen doen op het gebied van regelgevingsinstrumentarium en financiering (wegnemen belemmeringen en benutten kansen in Ruimtelijke Ordening en Bouw).

Ploegleider: Paul de Rook, wethouder Groningen

Voorlopige samenstelling: Diverse gemeenten, provincies, wetenschappelijke instituten, vervoerregio's en de Fietsersbond.

F. Gezondheids- & participatieploeg



De bijdrage die de fiets kan leveren aan de gezondheid en de maatschappelijke participatie van burgers is evident. En er zijn ook maatschappelijke kansen en baten: denk aan preventieve gezondheidszorg (beweegadvies, besparingen ziektekosten en zorgkosten WMO) en strijd tegen vereenzaming van ouderen (geraniums).

Een aanpak die sterk gericht is op doelgroepen die kampen met bewegings- of mobiliteitsarmoede ligt voor de hand. Een relatief onbekend terrein in het fietsbeleid. Probleem is dat tal van partijen een beetje probleem eigenaar of belanghebbende zijn, maar geen enkele actief het voortouw neemt. De opdracht van deze ploeg is om te verkennen (en eventueel uit te testen) hoe op lokale schaal de kracht van de fiets voor genoemde doelgroepen beter te benutten is, c.q. de maatschappelijke baten te verzilveren zijn.

Ploegleider: Elly van Kooten, directeur Publieke Gezondheid Gemeente Rotterdam

Voorlopige samenstelling: Gemeente Rotterdam, GGD, VVN, ANWB, Jongeren op gezond gewicht (JOGG), SWOV, verzekeraars, ouderenbonden, Fietsersbond en een communicatie- en adviesbureau.

Organisatie, budget en evaluatie

De Tourleiding, de ploegen en de Fietstafel worden ondersteund door een Agendabureau, bestaande uit een agendamanager en ambtelijk vertegenwoordigers vanuit de VNG, IPO, vervoerregio's, UvW en I&M. De Tourleiding komt vier keer per jaar bijeen en de Fietstafel één keer per jaar.

De voorzitters en leden krijgen hiervoor in principe geen vergoeding. Ook de deelnemende organisaties/personen in de ploegen krijgen geen vergoeding. Iedere ploeg wordt ondersteund door een deskundig bureau (externe inhuur). De jaarlijkse kosten van de organisatie van de Tour de Force

bedragen circa € 400.000 en worden gedragen door de betrokken overheden. Daarnaast is het de bedoeling dat de ingestelde ploegen zelf extra externe financiering van participerende belanghebbende organisaties verwerven.

CROW-Fietsberaad stelt ondersteunende faciliteiten ter beschikking, zoals de website www.fietsberaad.nl (publiciteit en kennisverspreiding), een intranet-omgeving (voor bredere betrokkenheid en input bij agenda en ploegen), vergaderruimte en enige secretariële ondersteuning. Na anderhalf jaar zullen de voortgang en resultaten worden geëvalueerd.

Bijlage 1



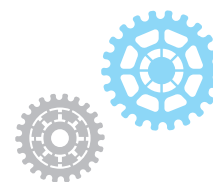
Veel genoemde thema's tijdens de consultatie

I	Vitale burgers:	IV.	Vitaal landelijk gebied:
1.	fietsveiligheid	10.	fietsknooppunten en recreatieve fietsroutes
2.	ouderen mobiel		
3.	kinderen mobiel		
4.	werknemers op de fiets		
II	Vitale steden:	V.	Vitaal Nederland:
5.	drukke en snelheden	11.	fietsparkeren bij stations
6.	fietsparkeren in stads- en winkelcentra	12.	fietsdiefstal
7.	fietsparkeren bij woningen	13.	promotie toeristisch fietsproduct
III	Vitale stedelijke regio's:	14.	internationale uitwisseling fietskennis
8.	kinderen mobiel	15.	export van fietsen
9.	werknemers op de fiets		

Bijlage 2

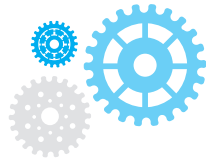
Genoemde relevante landelijke initiatieven / actuele dossiers

De nummers verwijzen naar de thema's in bijlage 1.



Lokale Aanpak Veilig Fietsen (I&M, VNG)	1	Verkenning drukte op het fietspad (I&M)	5
Fietschool (Fietsersbond)	1	Robuuste Stedelijke Routestructuren (ANWB)	5
Diverse verkeersveiligheids campagnes (VVN, Fietsersbond, I&M, e.a.)	1	Smart Urban Regions of the Future (NWO, Platform31, I&M, BZK)	5, 6, 7
Star Safety Deal (div. partijen)	1	Fiets Filevrij (div. partijen)	8
Nationale Onderzoeksagenda Fiets (div. onderzoeks- en kennisorganisaties)	1	Exploitatie stationsstallingen (I&M, NS, VNG)	11
Blijf Veilig Mobiel (div. partijen)	1	Fietsland (Rijksadviseur Infrastructuur)	13,14,15
Verkeersouders (VVN)	1	Velocity 2017 (Arnhem/Nijmegen)	14
Verkeersexamen (VVN)	1	Schaalsprong in fietsbeleid (Fietsersbond)	diverse
Next level fietsklimaat (BOVAG)	1	City Deals - Agenda Stad (BZK)	diverse
Green Deal Fiets (div. partijen)	1	Smart Cities (Platform31)	diverse
Hopper (Natuur & Milieu)	1	Energieakkoord (SER, VNG, div. andere partijen)	diverse
Beter Benutten (I&M)	4, 8, 9		

Bijlage 3



Eerste selectie van relevante landelijke organisaties

Overheden	IPO, Ministerie I&M, ProRail, RWS, VNG, Unie van Waterschappen, vervoerregio's
Maatschappelijke organisaties	ANWB, Fietsersbond, Natuur & Milieu, VVN
Thema-organisaties	Stichting Landelijk Fietsplatform, Centrum Aanpak Fietsdiefstal, Platform31
Brancheorganisaties	BOVAG, FIPAVO, RAI
Vervoerders	Arriva, Connexion, NS, Qbuzz, Veolia
Kennisorganisaties	CROW-Fietsberaad, Dutch Cycling Embassy, SWOV, Veiligheid.nl
Thema-organisaties	Fietscommunity en Dutch Cycling Academy met diverse Universiteiten en Hogescholen

Bijlage 4

Conditie voor het fietsgebruik



In deze bijlage wordt beknopt verslag gedaan van een analyse van de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik en bijbehorende kansen en belemmeringen. De analyse is gebaseerd op kennis bij CROW-Fietsberaad en input uit de consultatie.

> Bestemmingen op fietsafstand en aantrekkelijke omgeving

De ruimtelijke ordening van Nederland met compacte steden biedt een goede basis voor het fietsgebruik. De verwachting is dat de economische betekenis van steden in de nabije toekomst verder zal toenemen. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan het functioneren en de aantrekkelijkheid van de steden. Voor de stedelingen blijft de fiets een aantrekkelijke optie vanwege de vele bestemmingen op fietsafstand. Het aanbod van voorzieningen in krimpgebieden staat daarentegen onder druk. De e-fiets kan dat deels compenseren. Een aantrekkelijke omgeving is voor fietsers van groot belang en verdient meer aandacht. Dat geldt in het bijzonder voor de recreatieve fietser. Sociale veiligheid op donkere momenten in het buitengebied blijft een zwak punt. Wellicht biedt ict oplossingen, bijvoorbeeld apps met een alarmknop.

> Veilige en comfortabele infrastructuur

Over het algemeen is een goede basis gelegd. Toch hebben veel klachten in de consultatie betrekking op de fietsinfrastructuur en bijbehorende verkeersregels. Belangrijk aandachtspunt is de financiering van het onderhoud, zodat kwaliteit op peil blijft. Daarnaast zal het gebruik veranderen door vergrijzing (meer ouderen en enkelvoudige ongevallen), meer snelle e-fietsen en meer drukte in steden. Aanpassing van de infrastructuur is gewenst. Randvoorwaarden die aandacht behoeven: financiering, vakmanschap in de toepassing van richtlijnen door ontwerpers, en data over enkelvoudige fietsongevallen.

> Stallen/fietsparkeren

Voor de fietsers is het vinden van een fietsparkeerplek op een beperkt aantal locaties een probleem (stations/centrumgebieden). Bescherming tegen diefstal is veel breder een zwak punt. De veiligheid van het stallen wordt belangrijker door de opkomst van duurdere e-fietsen en langere voortransportafstanden in het ov. Techniek biedt kansen. Voor gemeenten is exploitatie, handhaving en aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte een groeiend probleem. Hier en daar dreigt de wal het schip te keren. Nieuwe financiering, nieuwe instrumenten en nieuwe technieken zijn gewenst.

> Beschikbaarheid fietsen

Het grootste deel van de Nederlanders bezit minimaal één fiets. Voor bepaalde doelgroepen is het niet-bezitten van een goede fiets een fundamentele belemmering. Voor een veel grotere groep is het een belemmering dat ze hun eigen fiets niet altijd bij de hand hebben, bijvoorbeeld als ze uit het ov of de auto stappen. Huur- en deelfietsen in combinatie met ict bieden veel kansen, ook voor de recreatieve markt.

> Innovatie fiets en accessoires

De opkomst van de e-fiets is een belangrijke recente innovatie, die grote invloed heeft gehad op fietsgebruik en fietsveiligheid. Stimuleren van het e-fietsbezit lijkt effectief voor verschillende doeleinden (bereikbaarheid, participatie). De speed pedelec biedt kansen en bedreigingen voor de nabije toekomst. De wetgeving (motorhelmplicht, plaats op de weg) wordt door verschillende partijen als grote belemmering gezien. Bij de accessoires heeft de ict voor modern gemak gezorgd, bijvoorbeeld routeplanner-, weer- en wielrenner-apps. Voor de nabije toekomst lijkt vooral technologie die communiceert met apparatuur in de auto van belang.

> Kosten en reistijd alternatieven

Uit diverse studies blijkt dat kosten en reistijd van de auto en het stedelijke ov van grote invloed zijn op het fietsgebruik. Waarschijnlijk zal de congestie in steden toenemen en daarmee de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren. Gemeenten kunnen dit versterken met parkeerbeleid en verkeerscirculatie. Het ov-reisproduct voor studenten daarentegen verzwakt de concurrentiepositie van de fiets, wat o.a. leidt tot onrendabele piekbelasting in het stedelijk ov. Wellicht bieden gerichte aanpassingen in het ov-reisproduct kansen, bijvoorbeeld een laag instaptarief dat korte ov-ritten ontmoedigt.

> Snelheid en massa motorvoertuigen

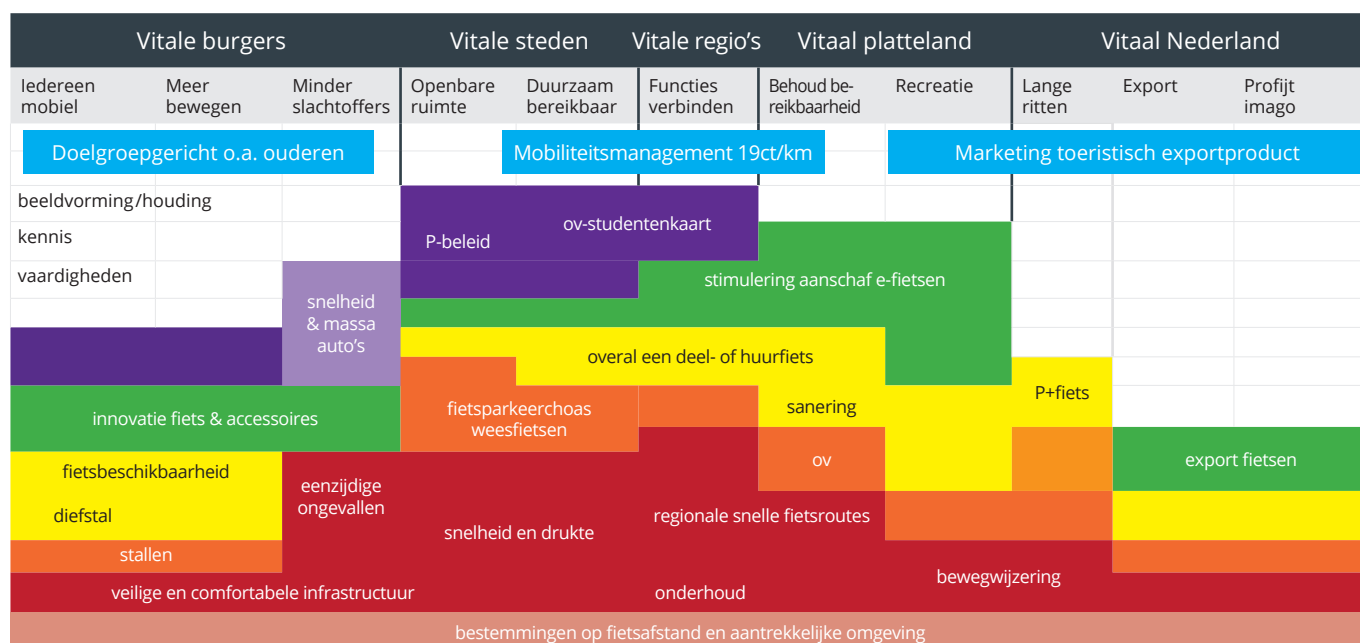
De snelheid en de massa van motorvoertuigen is bepalend voor de afloop van veel ernstigste fietsongevallen. In de laatste decennia is veel winst geboekt met het scheiden van verkeerssoorten en snelheidsremmende maatregelen. Hier valt nog steeds winst te behalen. Daarnaast biedt ict nieuwe mogelijkheden om gedrag te sturen en ongevallen te voorkomen.

> Vaardigheden, kennis en beeldvorming

Over het algemeen beschikt de Nederlander over de vaardigheden en de kennis die nodig zijn voor het fietsen. Ook de beeldvorming over de fiets is over het algemeen positief. Bij een deel van de bevolking (zowel autochtoon als allochtoon) ontbreken benodigde kennis, vaardigheden en positieve beeldvorming. Hier kan een doelgroepgerichte aanpak kansrijk zijn. Voor de brede groep van werknemers liggen er nog kansen voor financiële prikkels door de werkgever. Zo worden de fiscale mogelijkheden om fietskilometers te belonen onvoldoende benut. De e-fiets en de speed pedelec blijken interessant voor autoforensen op middellange afstanden die eigenlijk liever fietsen, maar voor wie de afstand te groot is. Kennis en beeldvorming zijn ook essentieel voor het vermarkten van het recreatief product (zowel in binnen- als buitenland) en voor de export van Nederlandse diensten en producten. We hebben echter geen zicht op de kansen. In de consultatie wordt wel genoemd dat een duidelijk boegbeeld voor de export ontbreekt.

Schematische weergave analyse kansen

Onderstaand figuur geeft een schematische weergave van de analyse uit deze bijlage. De gekleurde balken geven globaal aan in welke mate de factor kan bijdragen aan de vijf ambities.



Vormgeving: AlphaPlus B.V. Hilversum
Tekst: Koos Louwerse (Ligtermoet & Partners)
Otto van Boggelen (CROW-Fietsberaad)
Utrecht, 18 juni 2015

tourdeforce2020.nl

