

## **City Deal Fietsen voor iedereen Hebben, kunnen, willen & durven**

Monique Verhoef – ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –  
[monique.verhoef@minienw.nl](mailto:monique.verhoef@minienw.nl)

Anita Stienstra – ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –  
[anita.stienstra@minienw.nl](mailto:anita.stienstra@minienw.nl)

Mariska van der Steen – ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –  
[mariska.vander.steen@minienw.nl](mailto:mariska.vander.steen@minienw.nl)

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel**

#### **Samenvatting**

Je zou kunnen beweren dat fietsen in ons DNA zit, we groeien ermee op. In Nederland zijn er meer fietsen dan mensen. Nergens ter wereld is het aandeel van de fiets, ongeveer een kwart, in het totale aantal verkeersbewegingen zo hoog. Fietsen brengt ons letterlijk en figuurlijk vooruit. Maar geldt dat ook voor iedereen?

Fietsen is goed voor je, zowel voor het individu als voor het collectief. Het is goed voor je gezondheid, schone lucht, stikstof en het klimaat. In een land waar we meer en meer tegen milieugrenzen aanlopen en waar steden stoeien met de combinatie van vergroening, woningbouw en slechte luchtkwaliteit heeft de fiets de toekomst. De fiets neemt 28 keer minder ruimte in dan een rijdende auto en stoot geen stikstof of andere schadelijke stoffen uit.

Ondanks de 23 miljoen fietsen in ons land, zijn er mensen die nooit fietsen, ze kunnen zich geen fiets veroorloven of hebben het niet geleerd. Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar heeft 1 op de 10 geen fiets, en fietst 1 op de 5 nooit of bijna nooit. Bij hen zit het niet in het DNA. Zij zijn aangewezen op lopen, OV of auto, wat niet voor iedereen toereikend, betaalbaar of toegankelijk is. Wetenschappelijk onderzoek van het PBL naar vervoersarmoede<sup>2</sup> toont dat gebrek aan vervoer, (fiets, auto of goed openbaar vervoer) de toegang tot werk, zorg, onderwijs en vrienden en familie kan beperken, met als gevolg werkloosheid, verslechtering van de gezondheid, of sociaal isolement.

De fiets is een vervoersmiddel dat vervoersongelijkheid kan tegengaan. Hebben, kunnen en willen zijn daarbij drie sleutelwoorden. Want mensen moeten niet alleen toegang hebben tot een rijdende fiets, maar ook daadwerkelijk kunnen, willen en durven fietsen. Dat een grote groep mensen in Nederland niet fietst, is jammer. Want fietsen levert niet alleen een grote bijdrage aan de individuele leefkwaliteit, maar ook aan diverse andere maatschappelijke opgaven zoals leefbaarheid en duurzaamheid van onze steden en de verstedelijkingsopgave.

De City Deal Fietsen voor iedereen richt zich op deze groep met als doel: concrete impact te maken. In de komende vier jaar gaan we daarom zo veel mogelijk actiegericht te werk. Daarbij sluiten we aan op de vele lokale initiatieven die er al zijn. De opgave zit vooral in het vergroten van de impact van wat er al is. Dan wordt fietsen voor alle Nederlanders een haalbare zaak.

## **1. Nederland fietsland nummer 1, maar nog niet voor iedereen**

Nederland heeft meer fietsen dan inwoners. Mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets leggen Nederlanders steeds grotere afstanden af per fiets en blijven ze langer doorfietsen. De fiets is in ons land meer dan een middel om van A naar B te komen. Fietsen zit in ons DNA. Fietsen is voor sommigen een vanzelfsprekendheid, een manier van leven en van mobiel zijn. We maken ons hoofd leeg, voelen de wind door onze haren, voelen ons zo vrij als een vogel en kunnen gaan en staan waar we kunnen. Kinderen die fietsen genieten van die vrijheid en zelfstandigheid. Kortom, we groeien ermee op. Nergens ter wereld is het aandeel van de fiets in het totale aantal verkeersbewegingen dan ook zo hoog, ongeveer een kwart als in Nederland. En het potentieel voor de fiets is nog groter, want bijna de helft van alle autoverplaatsingen in Nederland is korter dan 7,5 km. Dat zijn afstanden die prima met de fiets te doen zijn. Toch doet niet iedereen dat en sterker nog lang niet iedereen groeit op met een fiets. Want het hebben van een fiets, kunnen fietsen en willen en durven fietsen is lang niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. En dat terwijl fietsen ons letterlijk en figuurlijk vooruit kan brengen.

### *1.1 Fietsen als oplossing voor maatschappelijke opgaven*

Fietsen is goed voor meerdere maatschappelijke opgaven. Het is goed voor de gezondheid, schone lucht, het klimaat en tegen stikstof. In een land waar we steeds meer tegen milieugrenzen aanlopen en waar steden stoeien met de combinatie van vergroening, woningbouw en slechte luchtkwaliteit, vooral in de armere dichtbebouwde wijken<sup>1</sup> biedt de fiets kansen. Fietsen scheelt bijvoorbeeld drukte op de weg, nu de files weer terugkeren na corona en het openbaar vervoer met capaciteitsproblemen kampt. Fietsen draagt bij aan klimaatdoelstellingen, door CO<sub>2</sub>-reductie van woon-werk, zakelijk verkeer en logistiek vervoer.

Op veel plekken in Nederland worden woningen gebouwd in stedelijk gebied, waar het vaak zoeken naar ruimte is. De fiets is een van de oplossingen in het bereikbaar maken van deze woningen, waarbij tegelijkertijd negatieve effecten op onze leefomgeving zo minimaal mogelijk zijn. Er is minder ruimte voor de auto in onze toekomstige steden en het belang van goede fietsvoorzieningen voor leefbare steden neemt toe. Daarom investeren rijk, regio en gemeentes de komende jaren [1,1 miljard in fietsinfrastructuur](#) voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw locaties. Want de potentie van de fiets is groot. De fiets neemt 28 keer minder ruimte in dan een rijdende auto en stoot geen schadelijke stoffen uit tijdens het rijden.

Mensen die fietsen zijn gezonder en minder vaak ziek. Van mensen die voornamelijk fietsen naar hun werk, haalt 80% de aanbevolen beweegrichtlijn voor een goede

gezondheid (Kennisinstituut voor mobiliteit, 2020)<sup>2</sup>.

Ondanks de 23 miljoen fietsen in ons land, zijn er mensen die zich geen fiets kunnen veroorloven of nooit hebben leren fietsen. Zij zijn aangewezen op lopen, OV of auto. En dat is niet voor iedereen toereikend, betaalbaar of toegankelijk. Wetenschappelijk onderzoek van het PBL naar vervoersarmoede<sup>2</sup> toont dat gebrek aan vervoer, (fiets, auto of goed openbaar vervoer) de toegang tot werk, zorg, onderwijs en vrienden en familie kan beperken, met als gevolg werkloosheid, verslechtering van de gezondheid, of sociaal isolement.

### *1.2. Fietsen is meer dan het bezit van een fiets: hebben, kunnen, willen & durven*

Fietsen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de bestrijding van vervoersarmoede<sup>3</sup>. Daarvoor moeten mensen wel toegang hebben tot een werkende fiets en daadwerkelijk kunnen fietsen. Als aan die voorwaarden niet wordt voldaan dan spreken we van vervoersongelijkheid. Het gaat hierbij om meer dan alleen het wel of niet hebben van een fiets. Het gaat ook om het leren fietsen, kunnen stallen, kunnen onderhouden, ervaring opdoen in het verkeer, veilig kunnen fietsen, kortom het volledige 'fietsstelsel' meekrijgen.

Uit recent onderzoek<sup>4</sup> blijkt dat dergelijke vervoersongelijkheid/fietsarmoede het meeste voorkomt in:

- sterk stedelijk gebied,
- bij mensen met een laag huishoudinkomen,
- een lage opleiding,
- geen werk en
- een niet-westerse achtergrond.

Terwijl juist in en rond de steden een grote woningbouwopgave speelt, met daarin een belangrijke rol voor de fiets om deze mede mogelijk te maken. Bijna de helft van alle autoverplaatsingen in ons land zijn korter dan 7,5 kilometer. Sterker nog, gemiddeld is de auto vanaf een afstand van 3,7 kilometer populairder dan de fiets. Afstanden die voor velen prima te fietsen zijn.

### *1.5 Fiets en stad*

De inrichting van het vervoersstelsel in Nederlandse steden is gestoeld op de aanname dat op veel trajecten de fiets een goed alternatief is. Dit blijkt echter voor lang niet iedereen te gelden. Onderzoeken<sup>5</sup> in grote steden laten zien dat de fietsvaardigheid van de inwoners geringer is dan wordt verondersteld. '[Kwart Amsterdamse kinderen kan niet fietsen](#)', kopte het Parool in april 2020. Ook uit Rotterdam komen dergelijke signalen; "[Meer dan 10.000 kinderen in Rotterdam hebben geen fiets](#)," aldus het AD in augustus 2022. De ANWB heeft het in maart 2022 zelfs over een [verloren fietsgeneratie](#), met name in wijken met een lage sociaal-economische status.

Verschillende factoren spelen hier een rol:

- financiën (niet iedereen heeft geld voor de aanschaf, de beveiliging, het onderhoud en de verzekering van een fiets),
- cultuur (niet iedereen is van huis uit vertrouwd met fietsen en in sommige culturen heeft fietsen een lage status),
- perceptie (sommige mensen beschouwen fietsen als fysiek en sociaal onveilig) en
- onbekendheid (sommige mensen weten niet hoe zaken als reparatie en onderhoud zijn geregeld, wat de fietscultuur in steden is, welke fietsnetwerken er zijn enzovoort).

### *1.5 Doelgroep*

De fiets biedt een oplossing voor veel vervoersvraagstukken, maar is niet vanzelfsprekend voor bepaalde bevolkingsgroepen in de steden. Mensen met een migratieachtergrond fietsen minder en bezitten minder vaak een auto. Lopen en openbaar vervoer zijn voor hun belangrijke vervoerwijzen. Bij het stimuleren van fietsen is het belangrijk om rekening te houden met culturele aspecten en mensen daar direct bij te betrekken. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur doet in het rapport Toegang tot de stad<sup>5</sup> uit 2020 de aanbeveling om sociaal-culturele aspecten mee te nemen in het beleid voor fietsen voor de komende 15 tot 20 jaar. Het vergroot de vaardigheden van burgers en biedt hun (extra) alternatieven om zich te verplaatsen.

Voorbeelden van aandacht voor beleid gericht op sociaal-culturele aspecten zijn:

- het opzetten van programma's om basisschoolkinderen goed te leren fietsen;
- het nadenken over de beschikbaarheid van goed werkende fietsen en betaalbaar onderhoud.

Voor het leren fietsen speelt het verkeersexamen een belangrijke rol. Dat gaat via school, maar is niet (meer) verplicht. Hier is fietsen ook een middel om aan het verkeer deel te leren nemen en je wereld letterlijk te vergroten. Een combinatie met gezondheidsbeleid is kansrijk, aldus de Raad.

De kinderen van nu zijn de reizigers van de toekomst. Willen we de kracht van de fiets benutten in maatschappelijke opgaves, dan is een minimale vereiste dat fietsen voor iedereen toegankelijk is. Juist nu met de woningbouwopgave, de geplande fietsinvesteringen, de klimaatdoelstellingen, etc, is het momentum daar om de handen ineen te slaan en de verschillende belangen vanuit een Citydeal Fiets! gezamenlijk op te pakken.

Dit los je niet op door het uitdelen van een fiets. Het gaat ook om het leren fietsen, kunnen stallen, kunnen onderhouden, ervaring opdoen in het verkeer, veilig kunnen fietsen, kortom het volledige 'fietsstelsel' meekrijgen.

## 1.5 City Deal fietsen voor iedereen

Ieder van de betrokken partijen heeft een stukje van de puzzel. Omdat iedereen vindt dat het tijd wordt om de puzzel te maken en krachten te bundelen is een samenwerking vanuit een City Deal Fietsen voor iedereen opgezet die op 9 oktober in Arnhem tijdens De dag van de Stad wordt bekrachtigd.

Onderzoekers Van Steenhoven & Hulshof<sup>3</sup> doen een aantal aanbevelingen voor het tegengaan van vervoersarmoede via fietsstimulering, die binnen de samenwerking vanuit de Citydeal opgepakt kunnen worden:

- Oppakken domein overstijgende samenwerking binnen de overheid (mobiliteit, sociaal, sport, gezondheid) waaronder kansengelijkheid en participatie in de samenleving. Kunnen mensen meedoen?
- Binnen gemeentes bestaande initiatieven beter verbinden en coördineren;
- Kennisoverdracht, samenwerking en uitwisseling tussen Rijk, gemeentes en maatschappelijke partners over wat wel/niet werkt;
- Laagdrempelige projectsubsidie voor gemeentes voor bevorderen van continuïteit van initiatieven;

Bovenstaande aanbevelingen vormden de basis voor de uitwerking van een concreet actieprogramma, op te stellen met de betrokken partijen vanuit de samenwerking binnen de Citydeal. Daarbij is het belangrijk om te kijken naar hoe we dingen structureel kunnen maken.

Zo vraagt de aanpak in achterstandswijken om een lange adem, om los te komen van de kwetsbaarheid van tijdelijke subsidies of enkel vrijwillige initiatieven.

De opgave voor de City Deal Fietsen voor iedereen is hoe we tot een blijvende en groeiende landelijke aanpak komen, met benutting van lokale (soms vrijwillige) uitvoeringskracht.



## **Literatuurverwijzingen**

- 1) Boon, J; Westerink, P; Noten, I; Janssen, L en Schins Derksen, E; Gezonde stad index 2022; 2022; Arcadis
- 2) De Haas, M en Hamersma, M; Fietsfeiten: nieuwe inzichten; 2020; Kennisinstituut voor mobiliteit
- 3) Bastiaansen, J en Breedijk; M; Toegang voor iedereen?; 2022, PBL-rapport
- 4) Van Steenhoven, H en Hulshof; F, Vervoersarmoede & Fietsstimulering; 2022
- 5) Van der Kloof, A en Bronsvort K; Feiten en Cijfers Fietsen voor iedereen, 2022; Mobycon-rapport
- 6) Raad voor de leefomgeving en infrastructuur; Toegang tot de stad; 2020