

F I E T S

V I S I E

2 0 4 0

Fietsvisie 2040

Een uitgave van de Fietsersbond.

Tekst: Wim Bot, Daan van der Burgh, Caroline Dekker, Henk Hendriks,
Saskia Kluit, Douwtje de Vries, met medewerking van Rico Andriesse, Goudappel Coffeng.

Fotografie: Maarten Hartman (cover, 5, 8, 14, 28), Fleur Wiersma (3), Leon Rook /
Goudappel Coffeng (11), Corné Sparidaens (12, 13, 23, 24), Jaap van den Beukel (17),
Bas de Meijer (19, 27), iStock (20)

Redactie: Els Meijers

Opmaak: Marina van Dijk, Martijn van Es

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 33.000 leden, 150 afdelingen en 1.800 actieve vrijwilligers,
verspreid over heel Nederland.

Voorwoord

Toen ik tien jaar geleden bij de Fietzersbond begon, kon je bij wijze van spreken net kiezen wat voor kleur fiets je wilde. Inmiddels is er zoveel meer keuze! Fietsen met drie of vier wielen, met of zonder ondersteuning, slimme fietsen die grommen als ze gestolen worden of cargo bikes die een flinke lading vervoeren. Er rijdt inmiddels een hele FietsFamilie rond in ons land. En alle fietsers in die familie hebben een gezamenlijk belang dat hen met elkaar verbindt: Fietsen maakt gelukkig en dat moet zo blijven!

Het gaat goed met de fiets. Verstedelijking, zorg om het klimaat, de wens gezonder te leven: allemaal trends die een gunstige invloed hebben op het gebruik van de fiets. Maar is dat in toekomst ook nog zo? Blijft fietsgeluk toegankelijk voor iedereen? De rol die de fiets speelt in het hele mobiliteitssysteem zal zeker gaan veranderen. Denk alleen al aan de komst van de deelfiets en de zelfrijdende auto.

Uiteraard beïnvloeden al die maatschappelijke veranderingen het werk van de Fietzersbond ook. Voorheen lag onze focus voornamelijk op infrastructuur. Daarmee wilden we de wereld op straat voor fietsers verbeteren. Meer fietsen was het doel. In de nieuwe FietsVisie 2040 zien we de fiets niet meer uitsluitend als doel, maar ook als middel om ons land leefbaar en gezond te houden. Ook voor niet-fietsers wordt Nederland fijner als er veel mensen lopen en fietsen, met name in de stad.

Gaat de Fietzersbond dan ook veranderen? Jazeker! Onze wens is te groeien naar een vereniging die diverser is. We willen er zijn er voor alle soorten fietsers. Racefietsers, speed-pedelecrijders, bakfietsers, driewielrijders en ligfietsers. We hebben ook de intentie om diverser te worden in leeftijd en culturele achtergrond.

Ik ben enorm trots op de Fietsvisie 2040 waarin we onze toekomstdromen hebben opgeschreven. Veel van onze actieve vrijwilligers, onze leden en de Vrienden van de Fietzersbond werkten er aan mee. Enorm bedankt daarvoor! De Fietzersbond is klaar voor een toekomst vol fietsgeluk!

Saskia Kluit
Directeur

Inhoudsopgave

1	De wereld waarin wij leven en onze gedroomde ambitie	6
1.1	Trends	6
1.2	Onze ambitie	8
2	De fiets als geluksmachine	12
3	Aantrekkelijke plekken om te leven en te fietsen	14
4	Toekomstbeeld: Volle en prettige steden, rustig en aantrekkelijk landelijk gebied	16
4.1	Grote steden	17
4.2	Middelgrote steden	18
4.3	Landelijk gebied en kleine kernen	18
5	Smart mobility voor het goede doel	20
6	Op weg naar 18 miljoen gezonde en gelukkige fietsers	22
7	Hoe komen we in 2040?	24
7.1	Doelstellingen per thema:	24
7.2	Waar gaan we ons voor inzetten om dit te bereiken?	25
B1	Hoofdprincipes voor nabijheid en duurzame mobiliteit	28
B2	Scharnier- en Knooppunten	30

Droom

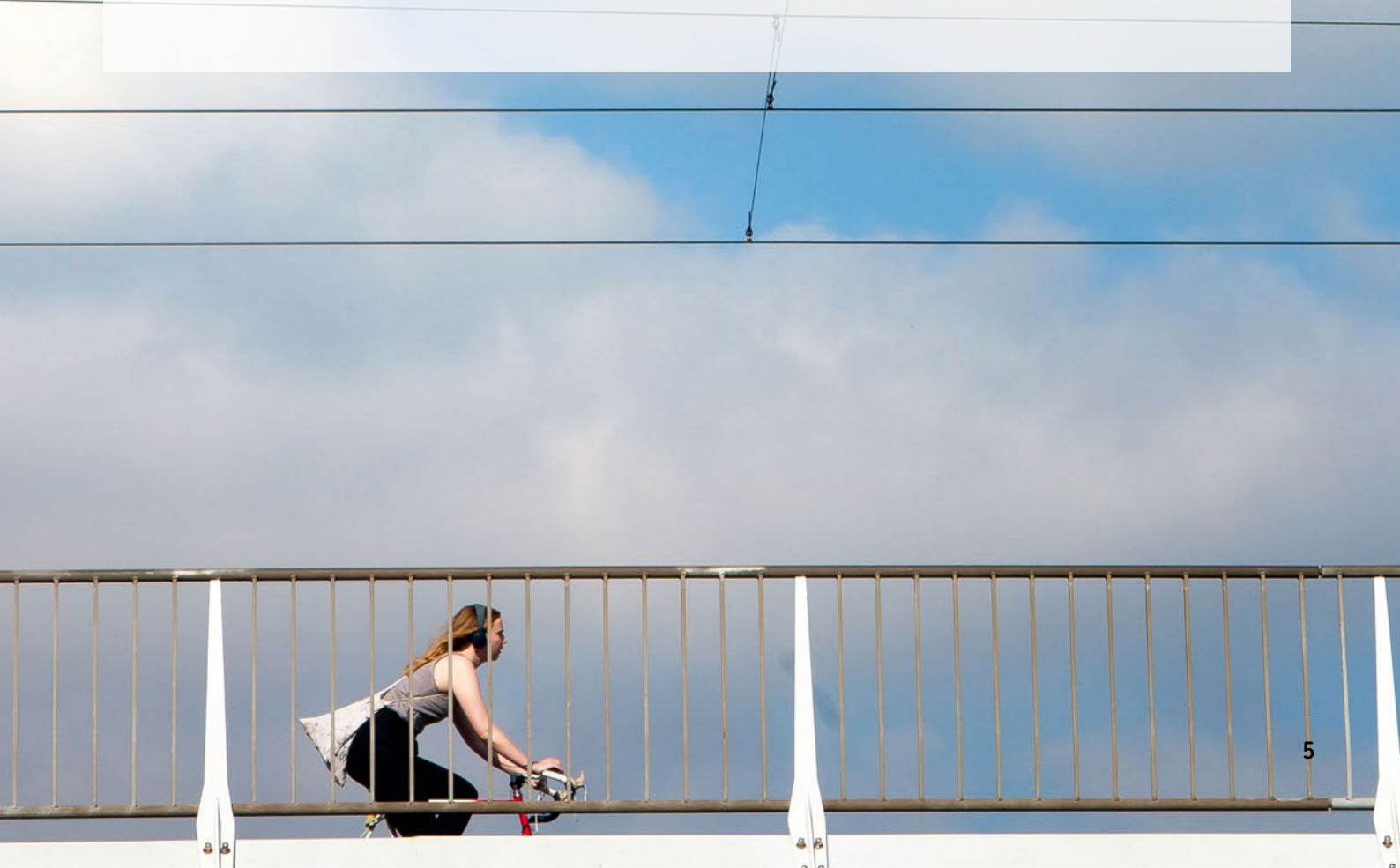
Het is 2 februari 2040 en het sneeuwt. Dat hebben we al lang niet meer meegemaakt. Gelukkig heeft de gemeente vanmorgen extra strooifietzen ingezet. De meeste forensen zijn gewoon op tijd op hun werk gekomen.

Aan de lunchtafel halen collega's herinneringen op aan de winters van vroeger. Weet je nog? Als je geen nat pak kreeg door een flinke plens- of sneeuwbuï, dan was het wel door een auto die net iets te hard door een plas reed. Ja, toen reden er nog auto's in de stad. Er is echt veel veranderd. Nu is het de fiets die het straatbeeld bepaalt. De fiets in al zijn verschijningsvormen: de fiets 'van vroeger', de bakfiets, de driewieler met trapondersteuning, de overdekte fietstaxi, je kunt het zo gek niet bedenken. Er is een fiets voor iedereen.

Oudere collega's weten nog van vroeger dat ze voor hun gevoel altijd urenlang voor stoplichten stonden te wachten. En maar drukken op het knopje, omdat er maar geen einde aan de stroom auto's leek te komen. Ingebouwde sensoren hebben de taak van het knopje overgenomen. Met al die griepgolven was dat niet meer verantwoord. 'Hebben jullie die aflevering van Andere Tijden gezien over de aanleg van de verbindingsweg tussen de A8 en de A9 bij Assendelft?' vraagt een collega. 'Echt onvoorstelbaar. Je had de commentaren op Tweeper moeten zien.'

Voor de Fietzersbond is de positie van de fiets op de weg anno 2040 nog altijd een belangrijk vraagstuk. De auto's die fietsers tegenkomen zijn gelukkig in snelheid beperkt door intelligente snelheidsassistentie. Kinderen hebben allemaal een fiets, een onvervreemdbaar recht.

Ja, de Fietzersbond bestaat nog steeds. Het is een club van iedereen, die opkomt voor de belangen van alle fietsers, te beginnen met die van de meest kwetsbare. In de hal van het Landelijk Bureau staat een prachtig beeldhouwwerk. Gewonnen tijdens de verkiezing van de meest toegankelijke, innovatieve, visionaire en inspirerende maatschappelijke organisatie. Wat de prijs extra bijzonder maakt is dat hij is uitgereikt door koning Willem-Alexander en koningin Máxima, die uiteraard met de fiets naar de feestelijkheden waren gekomen.



1. De wereld waarin wij leven en

De fiets is voor ons een vanzelfsprekend vervoersmiddel en niet weg te denken uit de Nederlandse cultuur. Maar zal dat ook zo blijven?

De fiets is een vrij recente, moderne uitvinding, die pas in het begin van de twintigste eeuw uitgroeide tot het eerste massavervoermiddel. Internationaal werd deze rol na de Tweede Wereldoorlog meer en meer overgenomen door de auto. In Nederland bleef het aandeel van de fiets echter relatief hoog en werd vanaf de jaren zeventig een actief fietsbeleid ontwikkeld, mede dankzij de Fietzersbond.

De fiets bestaat dus nog maar relatief kort. En het is geen uitgemaakte zaak dat hij er over een eeuw nog steeds is. De rol die de fiets in ons mobiliteitssysteem speelt, kan de komende decennia nog sterk veranderen. Enerzijds heeft de fiets anno 2018 goede vooruitzichten door de komst van e-bikes, multimodale planners en flexwerken. Ook de steeds grotere aandacht voor de kwaliteit van leven in stedelijk en landelijk gebied en de grotere behoefte aan een gezonde leefstijl maken dat we niet zonder de fiets kunnen. Anderzijds zijn er de ontwikkelingen rondom de zelfrijdende auto. Die kunnen een serieuze bedreiging vormen voor de fiets als het gaat om beschikbaarheid, vrijheid en flexibiliteit. Met een visie op de fiets in 2040 is de Fietzersbond er klaar voor om op deze ontwikkelingen in te spelen.

1.1 Trends

Meerdere trends zijn de komende jaren van invloed op het gebruik van de fiets. Denk aan: verstedelijking, klimaatverandering, gezond leven, vergrijzing, migratie, een verontrustende tweedeling in vervoermogelijkheden en de nieuwe kansen die *smart mobility* biedt.

Stedelijke agglomeraties groeien naar *daily urban systems* met openbaar vervoer en fiets als ruggengraat. Daartegenover staan de krimpgebieden waar steeds minder mensen wonen. Hier komen voorzieningen op grotere afstand te liggen, waardoor inwoners afhankelijker worden van de auto. De e-bike kan hier een oplossing zijn. Kleinere steden en Vinex-wijken vormen het 'middenland'. Hier kan de fiets een rol spelen door een fijnmazige (snel)fietsinfrastructuur in combinatie met flexibele Mobility as a Service-systemen.

Naast goed wonen en slim werken staat ook gezond leven vaker op de politieke agenda. Wereldwijd zijn vooruitstrevende steden bezig met *healthy urban living*. Ook Nederlandse steden volgen. Steden die uitdagingen op sociaal, ruimtelijk en milieugebied het beste weten te

combineren met aansprekende oplossingen kunnen zich verzekeren van economische groei. De ongelijkheid in kwaliteit van leven tussen verschillende sociaaleconomische groepen en wijken accepteren we steeds minder.

Ouderen worden steeds actiever. Hun leven staat meer in het teken van het beleven van positieve ervaringen dan mensen die nog werken. Problemen met spierkracht, evenwicht, zicht en/of gehoor worden steeds beter gecompenseerd door technologische oplossingen. Een verschuiving bij deze groep van utilitair naar meer recreatief fietsen heeft financiële gevolgen. Omdat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevalscijfers zijn investeringen in drukbezochte recreatieve routes al snel maatschappelijk rendabel.

Wat betekent de toenemende culturele diversiteit voor het fietsgebruik in Nederland? In expatwijken zie je meer fietshelmen op straat, wat fietsen een onveiliger imago kan geven. Anderzijds zijn mensen met een migratieachtergrond soms zeer gemotiveerd om te leren fietsen 'als een Hollander'. Zij zien dit als ultiem bewijs van succesvolle deelname aan de Nederlandse samenleving.

Sinds het klimaatakkoord van Parijs is mobiliteit een belangrijke factor in het behalen van de doelstellingen voor CO₂-reductie. Hier ligt een enorm potentieel voor de fiets. Meer dan 3,6 miljoen mensen wonen op (e-) fietsafstand van hun werk. De besparing in CO₂ en de ruimte die vrijkomt bij een overstap op de fiets zijn niet te onderschatten.

Tegenover de mensen die het goed gaat, staat een groeiende groep die in armoede leeft. Deze mensen worden ook geconfronteerd met toenemende vervoersarmoede. Het ontbreken van voldoende middelen om je te verplaatsen, of het de auto, de fiets of het ov is, staat maatschappelijke participatie in de weg en veroorzaakt groot achterstanden.

Niet alleen auto's maar ook de miljoenen fietsen zorgen steeds vaker voor overlast. Veel fietsen kunnen efficiënter worden ingezet als onderdeel van een deelsysteem. Connectiviteit tussen voertuigen en met de infrastructuur leidt tot vormen van smart mobility waarvan de fiets een onderdeel zal zijn.

onze gedroomde ambitie

Trends in fietsgebruik

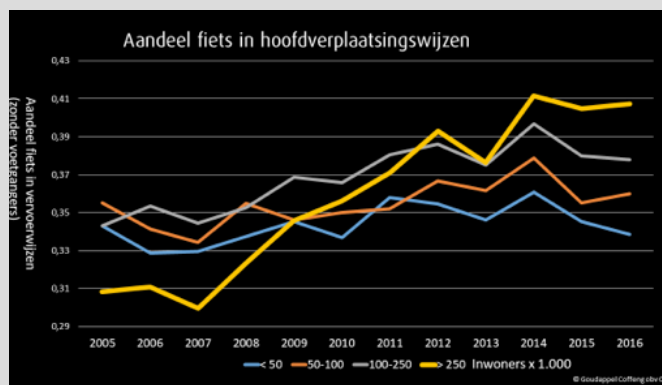
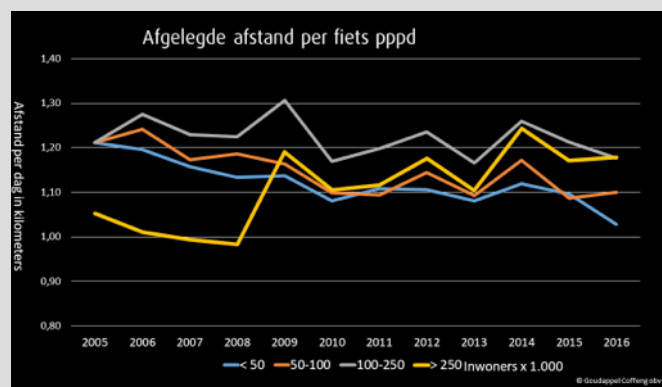
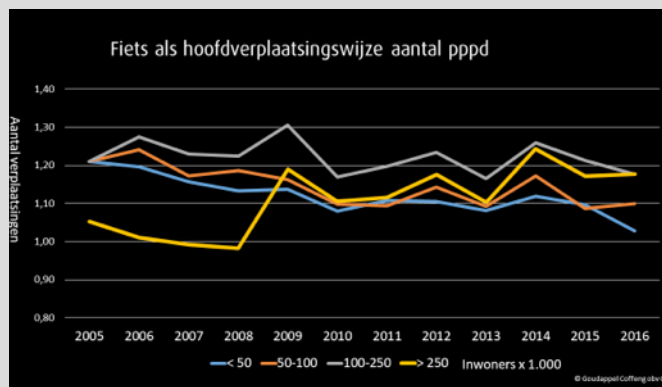
Het aantal fietsers in de stad neemt jaar na jaar toe. Daar gaan we van uit, maar heel precies weten we het niet. In Amsterdam en Utrecht groeit het aantal fietsers, maar ook in Utrecht Overvecht en Amsterdam Nieuw-West? En in Sittard en Nieuwegein?

We weten inmiddels heel wat over fietsgebruik in Nederland, maar eenduidige trends over fietsgebruik in een willekeurige gemeente zijn statistisch drijfzand. We weten dat de ontwikkeling van het fietsgebruik grote verschillen laat zien tussen de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), gemeenten met 100.000 of meer inwoners en overige gemeenten.

Vooral in de vier grote steden (G4) is het fietsgebruik als hoofdverplaatsingswijze, uitgedrukt in aantallen ritten en aantallen kilometers, tussen 2005 en 2016 spectaculair toegenomen. Dit is grotendeels een inhaalslag: het fietsgebruik in de G4 lag veel lager dan elders en is nu juist relatief hoog. Opvallend is dat het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen wel in alle gemeenteklassen (G4, 100.000, overig) is toegenomen.

In deze cijfers zijn drie aspecten die de drukte op het fietspad verklaren nog niet verwerkt:

- Ook in de grote steden is de drukte niet evenredig verspreid. In het centrum en de oude schil wordt veel meer gefietst dan in de buitenwijken. Het fietsaandeel neemt daar ook het sterkst toe.
- De cijfers laten alleen de fiets als hoofdverplaatsingswijze zien. Ritten van en naar het station zijn dus niet meegerekend. Juist de combinatie fiets-trein is de afgelopen jaren enorm toegenomen – op de plekken waar het toch al druk was.
- De cijfers gaan over het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. Als de ene regio (Amsterdam, Utrecht, Groningen) steeds meer inwoners telt en de andere (Oost-Groningen, Zuid-Limburg) steeds minder, versterkt dit het effect dat het tegelijkertijd drukker en rustiger wordt.



(Gegevens op basis van Onderzoek Verplaatsingen in Nederland/Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005-2016, bewerking door Goudappel Coffeng)

De ontwikkeling van het fietsgebruik laat grote verschillen zien tussen steden.



1.2 Onze ambitie

Heel Nederland fietst in 2040. Dat is waar de Fietzersbond van droomt. De fiets is voor de korte en middellange afstand de allerbelangrijkste manier om je te verplaatsen. Doordat we hierdoor veel meer zijn gaan bewegen, zijn we aanzienlijk gezonder dan in 2018. Er rijdt in 2040 een hele familie aan fietsen rond, waardoor voor vrijwel alle Nederlanders en situaties een geschikte fiets bestaat en de auto zijn grootste aantrekkingskracht heeft verloren. De fietsers die gebruikmaken van deze FietsFamilie ervaren fietsgeluk. Dat wil zeggen dat ze zich snel, veilig en comfortabel voelen als ze op hun fiets op pad zijn.

In de Fietsvisie 2040 schetsen we onze toekomstdroom en de stappen die we moeten zetten om deze te verwesenlijken. Hierin volgen we de volgende zes hoofdlijnen:

1. STAP-principe is leidend

Stappen, trappen, ov, personenwagen: dat is de volgorde waarin het mobiliteitsbeleid vorm krijgt in 2040, ook op rijksniveau. Dit STAP-principe, zoals de Vlamingen het noemen, staat voorop. In het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn.

2. De fiets wordt een familie

We zien in 2040 niet alleen de vertrouwde (elektrische) fiets op straat, maar een hele FietsFamilie van bakfiets-

en, cargobikes, driewielers, speed pedelecs, velomobielen, ligfietsen, aangepaste fietsen voor ouderen en mensen met een handicap, riksja's, fietstaxi's, overkapte fietsen et cetera. Al deze voertuigen zijn lid van de FietsFamilie en welkom bij de Fietzersbond. De bonte stoet beheerst in 2040 het straatbeeld en heeft door zijn diversiteit en aanpassingsvermogen de dominante positie van de individuele personenauto weten over te nemen.

DISCUSSIEPUNT 1: Kan de Ledenraad zich vinden in het concept van de FietsFamilie?

3. Fietsgeluk voor alle fietsers

De Fietzersbond zet zich in om fietsgeluk voor alle fietsers mogelijk te maken, overal en voor iedereen. Fietsgeluk betekent dat mensen zich prettig voelen op hun fiets omdat ze snel, veilig, stressvrij en comfortabel kunnen fietsen. Elk kind heeft recht op een fiets en recht op leren fietsen in een veilige omgeving. Het fietsnetwerk is zo aantrekkelijk dat iedereen er dag en nacht gebruik van durft te maken.

4. Lage snelheden en verschillende veilige fietsroutenetwerken maken ruimte voor diversiteit

Voor de hele FietsFamilie is er in 2040 een veilige en comfortabele plek op de weg. Dat kan omdat de maximumsnelheid voor voertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur is gegaan en naar 60 kilometer per uur daarbuiten op de niet-snelwegen. De

inrichting op straat is aangepast en alle voertuigen met een (hulp)motor hebben een intelligente snelheidsassistent, waardoor te hard rijden niet meer mogelijk is.

Er zijn drie routenetwerken voor de FietsFamilie ontwikkeld en gerealiseerd, waarmee conflicten binnen de FietsFamilie tot het verleden behoren: een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, het hoofdnet voor de fiets en een nieuw routenetwerk voor zware en snelle fietsen. Het FietsFamilie-netwerk, duurzaamheid, veiligheid en gezondheid zijn in de mobiliteitswereld leidend geworden voor beleid en investeringen. Hierdoor is het aantal fietsongelukken op de weg gedecimeerd.

5. De fiets is een effectief middel voor de VN-duurzaamheidsagenda

De fiets draagt onmiskenbaar bij aan het realiseren van de doelen van de Duurzame Ontwikkelingsagenda van de Verenigde Naties. Fietsen is behalve een plezierige manier om van A naar B te komen ook een belangrijk instrument geworden om ons land leefbaarder, duurzamer, gezonder en bereikbaarder te maken. Tegenover

de relatief lage kosten die gemaakt moeten worden om het fietsklimaat te verbeteren staan enorme maatschappelijke baten op het gebied van gezondheid, armoedebestrijding en milieu.

De gezondheid van de Nederlander is in 2040 sterk verbeterd ten opzichte van 2018. De epidemie van welvaartsziekten door gebrek aan bewegen is opgelost doordat mensen steeds meer zijn gaan fietsen. Allereerst doordat steeds meer overheden wandelen en fietsen centraal zijn gaan inzetten bij hun ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, maar ook doordat werkgevers en werknemers massaal zijn overgestapt op (het stimuleren van) de fiets, omdat zij hiermee willen bijdragen aan het nieuwe gezondheids- en klimaatbeleid van de overheid.

Ook de luchtkwaliteit in Nederland is enorm verbeterd. Doordat mensen minder autorijden, maar ook door de nieuwe infrastructurele inrichting van het land en door de transitie naar nieuwe energievoorzieningen. Uit de hele wereld komen wetenschappers en beleidsmakers in Nederland kijken hoe wij dat voor elkaar hebben gekregen.



DISCUSSIEPUNT 2: Stemt de Ledenraad in met de hoofdlijn dat fietsen een effectief middel is om de doelen van de Duurzame Ontwikkelingsagenda van de VN te kunnen realiseren, en dat daarom goed is om deze doelen onderdeel te maken van onze visie ?

De Fietzersbond is er voor alle fietsers

De Fietzersbond is een diverse gemeenschap van fietsers die ervaringen uitwisselen, elkaar ontmoeten, elkaar helpen en voor elkaar opkomen. De Fietzersbond is er voor iedereen die zich voortbeweegt op een lid van de FietsFamilie: naar het werk, naar school of gewoon voor het plezier.

De leden van de Fietzersbond, hoe divers zij ook zijn in hun standpunten, voelen zich verbonden door een aantal uitgangspunten. Ze hebben met elkaar afgesproken om deze uitgangspunten onderling uit te dragen en ook bij overheden, marktpartijen en andere fietsers. Het belangrijkste onderliggende uitgangspunt is dat de Fietzersbond staat voor inclusieve en duurzame mobiliteit voor iedereen. Jong en oud moet zelfstandig, veilig en comfortabel op pad kunnen gaan. Dit houdt ook in dat de Fietzersbond altijd de belangen van de meest kwetsbare fietsers (kinderen, ouderen, mensen met een beperking) vooropstelt. De Fietzersbond is immers de enige organisatie die deze belangen vertegenwoordigt. Het betekent ook dat de Fietzersbond altijd naar

oplossingen zoekt als zich problemen voordoen.

Om de steun voor ons werk te vergroten en onze doelstellingen te kunnen bereiken, positioneert de Fietzersbond zich nadrukkelijker als koploper op het gebied van inclusieve en duurzame mobiliteit. De Fietzersbond doet dat door op te komen voor de belangen van de fietsers en de FietsFamilie. Voor het bereiken van de overige doelstellingen initieert de Fietzersbond samenwerkingsverbanden met organisaties die opkomen voor wandelaars, ov, schone lucht, gezondheid en aantrekkelijke steden.

DISCUSSIEPUNT 3: Stemt de Ledenraad ermee in dat de Fietzersbond er is voor alle fietsers?

DISCUSSIEPUNT 4: Is de Ledenraad van mening dat de uitgangspunten vastgelegd worden in een charter?

Vier thema's

Aan de hand van vier thema's hebben we de visie in doelstellingen en actiepunten uitgewerkt, zie voor de uitwerking van die doelstellingen en actiepunten hoofdstuk 7.

De vier thema's zijn:

1. Ruimte en Leefbaarheid: alle aspecten van fietsen die raken aan ruimtelijke beleid en leefbaarheid.
2. Mobiliteit: alle aspecten van fietsen die raken aan de fiets als onderdeel van het mobiliteitssysteem.
3. Gezondheid & Veiligheid: alle aspecten van fietsen die raken aan het gezondheid en veiligheid.
4. Fietsplezier: alle aspecten van fietsen die raken aan het ervaren en stimuleren van het plezier. Als mensen plezierig fietsen, fietsen ze vaker en meer en worden ze vanzelf ambassadeurs voor het fietsen in Nederland.

1. Trends



A) Uitgebreide fietsfamilie



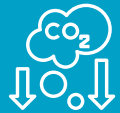
B) Volle steden / rustig platteland



C) Diversiteit bevolking



D) Smart mobility



E) CO₂-reductie



F) Daily urban system



G) Gezonde leefstijl

2. Hoofdpijnen



3. Thema's

Ruimte & leefbaarheid
Mobiliteit
Fietsplezier

Gezondheid & veiligheid

Fietsverbonden voorzieningen

Fietsverbonden inbreidingslocatie

Fietsverbonden nieuwbouwgebieden

Snel stad in rustig stad uit

Fietsnetwerk apart

Menselijke maat

Mix van woonmilieus

Groene lanen

Verbinding fiets & OV

Overstappunt rand van stad

Aantrekkelijk fietsen

Elektrisch fietsen stimuleren

Plezier routes

Connectiepunten fiets-OV

Winkel
Cafe
Functies langs de routes

Platteland

Grote stad

Middelgrote stad

2. De fiets als geluksmachine

Zou het niet geweldig zijn als wetenschappers binnenkort een geluksmachine uitvinden? Een machine die bijdraagt aan persoonlijk en maatschappelijk geluk? Goed nieuws: die machine bestaat al en we hebben er in Nederland miljoenen van: de fiets. De fiets is een geluksmachine die mensen vrijheid geeft en gezonder maakt. Op de fiets kom je verder zonder al te veel fysieke inspanning te hoeven leveren. Onderweg maak je contact met anderen en de omgeving. We hebben de vrijheid om een alternatieve route te nemen, sneller of langzamer te fietsen, te stoppen of nog een stukje door te rijden. Stress verdwijnt onderweg, denkend aan van alles en helemaal niets.

Doordat (bijna) iedereen fietst, al is het maar af en toe, verdwijnen de verschillen tussen rangen en standen. Omdat fietsers zo veel bijdragen aan onze samenleving mag niets hen in de weg staan. Belemmeringen van de vrijheid door verplichte helmen, kentekens en reflecterende vesten zijn daarom niet gewenst.

In 2040 is Nederland zo ingericht dat fietsers kunnen kiezen uit verschillende routes die meer of minder inspanning vergen en meer of minder afleiding bieden. Fiets je liever door het groen of door de stad, met veel medefietsers of bijna alleen? Alles is mogelijk. Fietsen blijft bewegen, maar voor wie ver moet of minder inspanning kan leveren, zijn er hulpmiddelen.

Routes zijn zo ingericht dat fietsen aantrekkelijker is, ook voor mensen die nu minder fietsen, en voor nieuwe soorten fietsen. Zo komt er een nieuw netwerk voor snelle en zware fietsen: het FietsFamilie-netwerk. Fietsers van alle leeftijden die ontspannen en beschermd willen fietsen, krijgen hun ontspannen netwerk. Ontwikkelingen die fietsgeluk in de weg staan, worden bestreden. De veiligheid van het fietsen staat overal voorop. Minder autoverkeer en een voortreffelijke fietsinfrastructuur zorgen ervoor dat het aantal gewonden sterk afneemt en er geen fietsdoden meer vallen.





3. Aantrekkelijke plekken om te

Een aantrekkelijke leefomgeving is prettig om in te wonen, draagt bij aan het economisch functioneren van stad en land en is fijn om in te wandelen en fietsen. Omgekeerd draagt de fiets bij aan aantrekkelijke steden, dorpen of regio's, doordat hij je brengt waar je zijn wilt, ontmoetingen mogelijk maakt en effectief gebruikmaakt van de ruimte.

In 2040 zijn de centra van alle grote en middelgrote steden autovrij. Dorpen en de rest van het centrale stedelijk gebied zijn autoluw. De ruimte die dit oplevert wordt gebruikt voor meer woningen, meer groen en meer kwaliteit van leven.

Fietsers maken gebruik van deze autovrije en autoluwe gebieden, maar zijn niet overal dominant aanwezig. In de drukste gebieden in de steden is de voetganger koning en zijn fietsers te gast. In onze visie zijn wandelen en fietsen de enige vormen van actieve mobiliteit en

hierdoor natuurlijke bondgenoten. Fietsers passen als gast hun snelheid aan op plaatsen die vooral bedoeld zijn om te wandelen. Daarom zijn fietsverboden niet nodig en kunnen fietsers met lichamelijke beperkingen toch altijd op hun bestemming komen. Rondom deze drukke gebieden zijn dankzij de inzet van de Fietsersbond betere en vlotte fietsroutes beschikbaar waardoor je als fietser automatisch kiest voor een route om het centrum heen.

DISCUSSIEPUNT 5: Stemt de Ledenraad in met het uitgangspunt dat voetgangers dominant zijn in de drukste gebieden van steden en dat fietsers daar dus te gast zijn?

Fietsers kunnen hun rijwiel eenvoudig parkeren bij de belangrijke bestemmingen in de stad en aan de rand van het centrum. De parkeervoorzieningen zijn goed en op korte loopafstand. Door slim gebruik te maken van



leven en te fietsen

deelfietsconcepten staan deze voorzieningen minder vol met 'fietsen voor af en toe'.

Naast de doorgaande, functionele, snelle en veilige hoofdroutes door de stad en een FietsFamilie-netwerk voor snelle en zware fietsen, komt er ook een betrekkelijk rustig routenetwerk. Voor kinderen, ouderen en toeristen vormen deze routes een aantrekkelijke aanvulling op het netwerk omdat ze hier rustig en stressvrij kunnen fietsen. De routes zijn duidelijk van elkaar te onderscheiden. Daar waar de netwerken samenkomen, bij bruggen bijvoorbeeld, zijn de eigenschappen van het rustige netwerk leidend voor ontwerp en gedrag. Met de kennis van wegen en omgeving heeft de Fietzersbond deze routes helpen ontwikkelen. Toeristische bestemmingen, scholen en andere belangrijke bestemmingen liggen langs dit (zeker niet geheel nieuwe) netwerk. De routes lopen door naar aantrekkelijke gebieden buiten de stad en verbinden steden met elkaar en met toeris-

tische attracties. Voor 's nachts is er een netwerk van sociaal veilige en goed verlichte routes beschikbaar. De Fietzersbond ontwikkelt middelen die fietsers helpen in al deze netwerken de slimste route te vinden, afhankelijk van hun wensen en de omstandigheden.

Aantrekkelijkheid zit 'm uiteraard niet alleen in de route of de inrichting van de weg. Vooral de omgeving, de functies langs de route en een minimale hoeveelheid hinder, gevaar, geluidsoverlast en uitlaatgassen dragen hieraan bij. Het ontwerp van een aantrekkelijke openbare ruimte vraagt om meer dan alleen rood asfalt en duidelijke belijning. Op meer doorgaande routes zijn comfort en veiligheid essentieel om aanrijdingen met paaltjes, randjes en bandjes te voorkomen. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen ruimtelijke ontwerpers, verkeerskundigen en de Fietzersbond.



4. Toekomstbeeld: *Volle en prettige*

In 2040 gaan fietsers bescheiden om met de openbare ruimte. Hierdoor kan de omgeving groener worden en er is meer ruimte om wateroverlast te beperken. Als we op pad gaan, wachten we de ochtendspits even af om vervolgens prettig door de groene en waterrijke ruimte in de stad te cruisen.

De Nederlandse steden worden steeds drukker. Het aantal inwoners neemt toe, evenals het gebruik van de stedelijke voorzieningen. Jongere generaties worden naar de stad getrokken, maar ook gezinnen blijven er langer wonen. Op termijn zullen de buitenwijken en groeisteden uit de jaren 70 en 80 vergrijzen.

Het landelijk gebied is in 2040 rustiger geworden. De dynamiek van krimp en vergrijzing is aangegrepen om de kwaliteit van het landelijk gebied te verbeteren. Landelijk gebied wordt gepresenteerd als de 'contramal' van de stad. Rust, ruimte en recreatie zijn de waarden waar mensen trots op zijn en de reden waarom steeds meer mensen op bezoek gaan of permanent verhuizen naar landelijke gebieden. De elektrische fiets is gekoppeld aan deelauto- en ov-systemen. Alle dorpen zijn met veilige infrastructuur en knooppunten met elkaar verbonden. Ook zijn er veel meer multimodale voorzieningen in de dorpen gekomen als onderdeel van een programma dat 'nieuwe nabijheid' stimuleert. Scholen, publieke ruimtes, cafés en sportclubs delen hun voorzieningen waardoor mensen minder ver hoeven te reizen. Als ze reizen is de deelauto of de combinatie fiets-ov een reëel alternatief, omdat de aansluitingen uitstekend zijn. Het landelijk gebied heeft daarnaast de beste internetvoorzieningen (digitale structuur) van het land gekregen waardoor thuis- en flexwerken de norm is geworden. Het bezit van een tweede of derde auto is door al deze ontwikkelingen ook in het landelijk gebied teruggelopen.

In 2040 is het wegennet in de steden ontworpen vanuit de behoeften van voetgangers en fietsers. Op enkele hoofdverbindingen heeft het openbaar vervoer prioriteit. Autoverkeer is beperkt tot een klein aantal wegen waarover schone en geautomatiseerde voertuigen voor persoonlijk vervoer rijden. De laatste grote wegen in de stad zijn verdiept of versmald, waardoor veel extra leefruimte en groen zijn ontstaan. Bevoorrading gebeurt zoveel mogelijk met cargobikes en geautomatiseerde persoonlijke voertuigen, ook over water, en met drones, terwijl de hulpdiensten elektrisch rijden.

Op andere plekken is het geautomatiseerde persoonlijk voertuig te gast. Alle nieuwbouwgebieden die tus-

sen nu en 2040 zijn ontwikkeld, liggen in de buurt van de voorzieningen van stad en dorp en zijn ontworpen met de voetganger en fiets als uitgangspunt. Zo kunnen bewoners en bezoekers hun fiets gewoon voor de woningen parkeren. Parkeernormen in nieuwbouwwijken zijn versoepeld en geautomatiseerde persoonlijke voertuigen en deelauto's hebben de particuliere auto grotendeels vervangen. Vooral in de grotere steden is het mengen van verkeersstromen gebruikelijker dan nu, doordat er veel minder auto's zijn en ze niet harder kunnen en mogen rijden dan 30 kilometer per uur. De meest kwetsbare fietsers hebben hun eigen fietspaden of stroken tot hun beschikking. In kleinere gemeenten en in gemeenten die uit kleine kernen bestaan, is het autoaandeel groter en blijven gescheiden fietsvoorzieningen daardoor belangrijker. Eventuele gebieden die zijn bedoeld voor stadsuitbreiding liggen langs snelle en comfortabele fietsverbindingen tussen stad en platteland.

Waar te veel geparkeerde fietsen de openbare ruimte overheersen, blijven goede nieuwe fietsparkeervoorzieningen hard nodig, zowel bij woningen als bij voorzieningen. Maar ook deelfietsen kunnen bijdragen. Wat een mogelijkheden zouden er ontstaan als we onze fietsen meer collectief zouden benutten? Altijd een fiets beschikbaar, elke fiets een weesfiets. Geen flats vol wachtende fietsen bij de stations, maar overzichtelijke plukjes beschikbare deelfietsen. Een geschikte fiets voor elk moment en voor alle soorten fietsers, of je nu wilt gaan mountainbiken in het bos, op een afgelegen metrostation aankomt en nog een stukje moet, gaat verhuizen met een cargobike of gewoon naar je werk wilt. Een kans ook om de FietsFamilie verder te ontwikkelen en te testen. Altijd en overal, goedkoop deur-tot-deurvervoer paraat. Een eerste stap is in elk geval de aanwezigheid van meer en verschillende ov-fietsen/deelfietsen op alle belangrijke knooppunten. Denk ook aan fietsen met slimme sloten, waardoor je niet beperkt wordt door de beschikbaarheid van docking stations, en concepten die uitgaan van samenwerking tussen burgers (peer-to-peer) en hiermee de groei van het deelfietsgebruik versnellen.

De Fietsersbond blijft zich inzetten om te komen tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden in heel Nederland. We zetten ons in voor een duurzaam mobiliteitsbeleid met slimme ruimtelijke ordening.

DISCUSSIEPUNT 6: *Vindt de Ledenraad dat de Fietsersbond meer moet inzetten op deelfietsen op belangrijke locaties?*

steden, rustig en aantrekkelijk landelijk gebied



4.1 Grote steden

In 2040 ben je als fietser in de grote stad nooit alleen op straat, zelfs niet midden in de nacht. Feestgangers en andere nachtbrakers spoeden zich naar huis, terwijl de eerste vroege vogels alweer op de fiets stappen op weg naar hun ochtenddienst. Anderen lopen eerst een rondje hard langs de fietsroute, waar fiets- en wandelroute samen de groen-blauwe verbinding vormen tussen de ringen van parken binnen en om de stad.

De verschillende treinstations in de stad hebben een centrumfunctie gekregen: wonen, werken en recreëren zijn er flexibel ingepast. De mobiliteitsstromen met verschillende snelheden zijn in de eerste ring rondom de stations duurzaam gescheiden en hebben elk een eigen laag. Elektrisch goederentransport en enkele geautomatiseerde persoonlijke voertuigen vormen de onderste laag. Doorstroomroutes voor fietsers vormen de laag die via daken en bruggen de binnenstedelijke centra verbindt. Deze loopt door in de regionale assen naar het groene parkachtige buitengebied en de voor-

steden die op fietsafstand liggen. De bovenste laag is die van voetgangers. Zij cruisen en flaneren en zijn hier eigenlijk al op hun bestemming.

De tweede ring vanaf de stations is met name op de fiets goed te bereiken met een fijnmazig basisnetwerk en een hoofdnetwerk fiets, waardoor alle soorten fietsers zich comfortabel en zonder stress kunnen verplaatsen.

Met name in de vier spitsperiodes is deze scheiding ook hard nodig. De oude ochtendspits is er nog steeds, maar duurt langer. Het is wel drukker op de weg, maar de snelheid is constant. Waar je jezelf vroeger opvat tijdens het stilstaan, kun je nu relaxed in de gezellige drukte doorrijden. In de jaren 10 en 20 had je nog Facebook-vrienden. Tegenwoordig heb je spitsmaten. Je babbelt wat met elkaar en gaat weer verder. De wisselspits rond lunchtijd, met een concert, een wandeling of verplaatsing naar je 'middagbaan', is sterk gegroeid. De avondspits valt in twee delen uiteen: voor achten en na tien. Met name de laatste is gegroeid omdat veel mensen na hun werk nog een opleiding of training volgen, sporten of iets cultureels doen.

De meeste FietsFamilie-paden hebben de naam van een rivier gekregen vanwege hun formidabele voerscapaciteit, waarmee ondanks de hoge dichtheden waarin gebouwd is voldoende mobiliteitsruimte is en ook nog ruimte voor groen. Het is een constante flow van ritsende fietsers met op de trottoirs ruimte voor voetgangers, langgerekte pleinen om op te verblijven en fietscafés met inpandige stallingen en reparatieservices, flexwerkruimte en publieksruimte.

In de verschillende stadsdelen zijn subcentra verbonden met een FietsFamilie-pad en een ov-hub. Ze zijn moeilijk doordringbaar voor geautomatiseerde persoonlijke voertuigen en daardoor ook het domein van de bewegende stadsbewoner of bezoeker. Ook hier is een grote variatie aan bestemmingen met voldoende ruimte om ook kwetsbare verkeersdeelnemers veilig te laten bewegen in de openbare ruimte. In de omgeving van de basisscholen in de buurten zijn de jongsten en de oudsten in de samenleving aan zet. Zodra hun kinderen veilig op school zijn, voegen ouders zich lopend en fietsend via het FietsFamilie-pad bij hun collega's, wakker en opgewekt.

4.2 Middelgrote steden

Fietsers wonen graag in hun stad waar de openbare ruimte de menselijke maat heeft teruggekregen. Twintig jaar geleden werd geconstateerd dat voetgangers en fietsers meer dan 60 procent van de verkeersbewegingen maakten in minder dan 30 procent van de openbare ruimte. Aan die scheve verhouding is nu een einde gekomen.

Omdat de middelgrote steden zo divers zijn, valt er veel te kiezen. Oude vestingstadjes en Hanzesteden en 'moderne' satellietsteden zoals Houten, Capelle aan den IJssel en Purmerend hebben met elkaar gemeen dat lopen en fietsen de modaliteiten zijn die de stad in beweging houden en de mensen blij.

's Morgens vroeg fietsen de eerste forenzen via parkachtige lanen – vroeger stonden er auto's geparkeerd – naar de rand van de stad om over de verbrede dijk naar de centrale stad van de regio te fietsen. Dijken zijn verbreed, niet vanwege het hoge water maar om de duizenden forenzen voldoende ruimte te geven. Later op de dag komen de recreatieve fietsers langs deze route naar buiten. Ze kunnen ook kiezen voor een onderdijks fietspad dat beschermt tegen de wind.

Vanuit de omliggende dorpen komen middelbare scholieren in fietscolonne naar de scholen in de stad. Hun docenten hebben hun fiets al geparkeerd. Sommigen wonen nog wat verder weg in een afgelegen boerderij en zijn naar de ov-hub gefietst om met de bus of geau-

tomatiseerde persoonlijke voertuigen naar het transferium te reizen om vervolgens met de deelfiets op hun bestemming te komen.

Middelgrote steden hebben de laatste decennia een verdichting gezien: meer huishoudens en meer mensen in dezelfde stad. Kantoorparken worden deels bewoond, op straatniveau zijn winkels en voorzieningen en de fietsforens fietst lachend naar het flexwerkcafé. Het deel van het industrieterrein dat het dichtst bij het stadscentrum ligt, is getransformeerd naar wonen, werken en shoppen. Eigenlijk is de transitie daar nog niet compleet gelukt. De grote aantallen deelfietsen passen niet meer in de stalling. Bovendien is het aantal bedrijfsbakfietsen voor logistieke doeleinden enorm gegroeid. Aan de rand van de stad werkt de transitie wel. Door de massale verschuiving van personenvervoer van de auto naar de fiets loopt de logistieke sector op rolletjes en is de snelweg bij de laatste onderhoudsbeurt versmald.

De middelgrote steden hebben hun fietskansen gepakt. Hier werken de moderne kenniswerkers in afwisselende kantooromgevingen, waar ook gewoond of verbleven wordt.

4.3 Landelijk gebied en kleine kernen

Fietsers fietsen door een afwisselend landschap van bomen en weiden. De autosnelwegen en spoorlijnen zijn verdiept. Gelijkvloerse spoorwegovergangen waren al sinds 2018 uit de gratie. In het Openluchtmuseum hebben ze de laatste niet-actief bewaakte overweg neergezet. Over deze verdiepte wegen en spoorlijnen lopen nu mooie fiets- en wandelroutes. Ze zijn lekker breed, zodat de schuwe dassen tegelijk met edelhart en fietser kunnen oversteken. Bunnik is bij de laatste Fietsstadverkiezing een beruchte concurrent geworden voor buurgemeente Houten, omdat alle fietsverbindingen nu snel en direct zijn geworden.

Verderop naar het oosten, op de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe, hebben fietspaden in natuurgebieden kunstmatige intelligentie. Als hazelwormen of andere bedreigde diersoorten er gaan zonnen, creëert het netwerk automatisch een omleiding voor fietsen of wordt de aanwezigheid van de diertjes met ledverlichting onder het wegdek gemarkeerd.

Een groot aantal landwegen is autovrij of alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Door schaalvergroting in de landbouw zijn gemengde landbouw- en fietsroutes niet meer veilig. Landbouwvoertuigen rijden op venstertijden. Door smarttechnologie – slimme wegen – worden ze op de hoogte gebracht van de aanwezigheid van fietsers en omgeleid. In een enkel geval waar de ruimte hiervoor ontbreekt, zijn mooie slingerfietspaden aangelegd om fietsers te laten omrijden.



De elektrische fietser die van Elst naar Elsloo rijdt, heeft dankzij betere accu's minder laadstops nodig. Ook is de dichtheid van plekken waar de accu bijgeladen kan worden zo groot, dat er altijd eentje om de hoek is. Niet alleen zitten er laadpunten aan de paar resterende verkeerslichten, ook winkels, cafés en restaurants zijn voorzien van laadmogelijkheden.

Er is niet alleen navigatie die van A naar B leidt. De fietsrouteplanner zet ook plezierroutes uit: de Marco Avontuurroutes. De reis is hierdoor fijner. De navigatie-accu's gaan minstens een week mee.

De woon-werkroutes zijn ook afwisselend. Mensen fietsen naar strategische ov-knooppunten, zoals Geldermalsen en Doetinchem. Ze kunnen hier makkelijk parkeren en elektrische fietsen opladen. De route naar de ov-knooppunten leidt via autovrije landwegen. Er rijdt alleen bestemmingsverkeer. De weinige geautomatiseerde persoonlijke voertuigen en landbouwvoertuigen worden via sensoren in de weg gewaarschuwd voor fietsers. In de jaren 30 heeft men besloten dat landbouwvoertuigen zich aan fietsers moesten aanpassen. Als je uit de stad bij deze ov-hubs aankomt, kun je een maatfiets huren.

Voor wie de grote stukken zelf wil afleggen, is een groot gedeelte van de oude snelwegen beschikbaar als fietsroutes. Dit is ooit begonnen met vliegveld Soesterberg. Fietskoeriers rijden niet alleen binnen steden, maar ze rijden over oude snelwegen korte afstanden tussen steden, zoals Amsterdam-Haarlem, Arnhem-Nijmegen en Zwolle-Deventer. Het is best gezellig op deze wegen. Behalve fietskoeriers ontmoet je er elektrische ligfietsen, OpEigenKracht-ligfietsen (zonder ondersteuning) en speed pedelecs. Ondanks de hoge snelheden ontstaan er regelmatig romances. Dit komt door de meetingpoints. Waar vroeger tankstations waren zijn nu mooie parkjes met leuke eettentjes. De eettentjes sponsoren de fietskilometers met korting. Fitte fietsers eten zo goed dat dit zich terugverdient en ook ziektekostenverzekeraars dragen bij. Mocht je onverhoopt geen zin meer hebben in fietsen, dan kun je je fiets meenemen in een geautomatiseerd persoonlijk voertuig. Dit brengt je altijd op de plaats van bestemming, en doordat het uit koppelsegmenten bestaat kun je tijdens het rijden overstappen.

5. Smart mobility voor het



Smart mobility is de norm in 2040. Alles wordt connected, slim en autonoom rijdend. De Fietzersbond maakt zich sterk voor een centrale plek voor de fiets in die smart mobility.

Een belangrijk basisprincipe van smart mobility is dat mensen meer gaan bewegen, fietsen en lopen. Smart mobility moet bovendien de verkeersveiligheid vergroten. Al zijn zelfrijdende auto's nog zo slim, de ruimte die ze innemen kan ten koste gaan van die voor voetgangers en fietsers. Daarom blijft de Fietzersbond kritisch ten aanzien van een te technocratische invulling van smart mobility. De Fietzersbond pleit voor autonomie van mensen en de menselijke maat en vindt autonomie van voertuigen daaraan ondergeschikt.

We willen smart mobility inzetten om veilige snelheden
20

voor het gemotoriseerde verkeer – en de snelste fietsen – af te dwingen op de plekken waar dat nodig is. Daarbij geldt: hoe groter en zwaarder het voertuig, des te lager de snelheid die nodig is. In 2040 is de snelheid in de stad, op enkele inval- en rondwegen na, begrensd tot maximaal 30 kilometer per uur. De focus op snelheid en voertuigverliesuren (reistijdverlies als gevolg van beperking in de wegcapaciteit) wordt verlegd naar bereikbaarheid voor alle Nederlanders. De nabijheid van een veelvoud aan voorzieningen vinden we in 2040 belangrijker dan het verkorten van de reistijd van mensen die veel kilometers maken met de trein of de auto.

Zelfrijdende voertuigen bieden een tussenvorm tussen auto en openbaar vervoer. Uitgangspunt voor de Fietzersbond is dat deze voertuigen zich aanpassen aan de omstandigheden en niet andersom. We accepteren

goede doel



geen nieuwe dominantie van auto's, ook niet als die smart of autonoom zijn. Voertuigen die te veel ruimte innemen en geen stimulans zijn om meer te gaan bewegen, worden aan de rand van de stad opgevangen, waarna mensen met een voertuig dat wel geschikt is (de fiets) hun reis vervolgen.

Alle vervoersvormen, ook de fiets, gaan steeds meer data verzamelen, ook over ongevallen, trillingen, versnellingspatronen en ritkeuze. Deze data kunnen worden gebruikt om het fietsen te verbeteren of de fietslobby te versterken, maar ook voor commerciële doeleinden. Het fietsbeleid is zo niet langer aanbodgericht – bedacht vanachter een bureau – maar vraaggericht: gebaseerd op voorkeuren van fietsers. Belangrijk is dat de gebruiker van een connected voertuig te allen

tijde op de hoogte is van de dataverzameling en ook zelf kan bepalen of deze aan of uit staat. De fietser is eigenaar van zijn data en bepaalt of hij deze deelt of niet. De Fietzersbond zet zich, samen met anderen, in om dit te waarborgen.

We gebruiken technologie om fietsen aantrekkelijker te maken. Door gps-trackers is fietsdiefstal ver teruggedrongen en door zendertjes kunnen fietsen en auto's elkaar herkennen op kruispunten. De relatieve eenvoud van de fiets als vervoermiddel mogen we hierbij echter niet verliezen. Laat de fiets ook de plek zijn waar je even lekker offline kunt zijn. Van ouderwetse opoefiets met terugtraprem tot smart cargobike: ze zijn allemaal lid van de FietsFamilie.

6. Op weg naar 18 miljoen

Tot 2030 werden Nederlanders steeds zwaarder. Gelukkig is er de fiets. De fiets is er niet alleen voor vervoer en geluk, maar ook voor de gezondheid. Er is een overduidelijk verband tussen het fietsgebruik en de mate van overgewicht. Zodra mensen meer gaan bewegen, voelen ze zich op korte termijn gelukkiger en gezonder.

Voor oudere fietsers is het belangrijk zo lang mogelijk veilig te kunnen blijven fietsen. Rustige, veilige en vergevingsgezinde routes dragen daaraan bij.

In 2040 is de trend naar zwaarder en ongezonder gekeerd. De mogelijkheden om veilig te bewegen – lopend, spelend en op de fiets – zijn leidend geworden bij de inrichting van buurten en wijken. Dat heeft zijn effect gehad. Stedenbouwers uit de hele wereld komen naar Nederland om te zien hoe een gezonde fietsvriendelijke wijk eruitziet. Een gezonde wijk nodigt jong en oud uit om te bewegen.

Scholen, nieuwe en bestaande, zijn anno 2040 gelegen in een autovrije en beweegvriendelijke omgeving. De wijk of het dorp is zo opgezet dat alle kinderen vanaf acht jaar alleen, of eerder al met hun ouders, naar school kunnen lopen of fietsen. Auto's worden geparkeerd op afstand van scholen en woningen. Werkgevers stimuleren hun werknemers om op de fiets naar het werk te gaan, omdat ze graag gezonde en vitale mensen in hun bedrijf zien. Bedrijven hebben comfortabele fietsparkeervoorzieningen op een centrale, goed bereikbare plek. De parkeerplekken voor auto's bevinden zich aan de achterkant. Binnen zijn voldoende douches en kleedruimtes en laadmogelijkheden voor e-bikes. Alle fietsroutes naar de bedrijven toe zijn veilig, prettig en aantrekkelijk. Via een bedrijfslidmaatschap zijn de werknemers lid van de Fietzersbond.

Ook in gebieden die van oudsher minder fietsvriendelijk zijn, zoals bedrijventerreinen en havens, komen (ontvlochten) routes waar je aantrekkelijk en veilig kunt fietsen met aandacht voor schone lucht en groen en zonder hinder van geluid, stank en sterke wind.

Wie een snorfiets wil zien, moet hiervoor naar het museum voor moderne geschiedenis. Na jaren in het depot te hebben gestaan, is hij gerestaureerd voor de tentoonstelling over oude mobiliteit. De elektrische brommer rijdt hier en daar nog wel rond, al is deze in aantal ruimschoots overvleugeld door de nieuwe fietsachtigen. Het feit dat je op een elektrische brommer of snorfiets niet beweegt, heeft het voertuig in de jaren

30 de das om gedaan. Er komen wel steeds meer andere voertuigen op de weg. Uitgangspunt is dat je zo mogelijk zelf moet bewegen en dat de voertuigen qua snelheid en maatvoering bij het fietspad passen.

Fietsen worden verkocht via internet. Klanten vragen meestal eerst advies voordat ze de bestelling doen. Of ze bezoeken een experience center. Met een 3D-bril zit je op een virtuele fiets. Deze bestaat uit een frame, stuur, zadel en cranks met pedalen. Alle onderdelen kunnen worden ingesteld. Je kunt kiezen voor bestaande onderdelen of een 3D-print. Voor de goedkopere fietsen bestaan nog steeds tweedehandswinkels. Oude materialen worden door deze winkels veelvuldig gerecycled. De verkoop van nieuwe fietsen in het goedkope segment is afgenomen door de opkomst van de Swapfiets in de jaren 10. Daarna zijn er ook meer leasevarianten gekomen. Ze hebben verschillende serviceniveaus, van blik tot platina. Stadsbarrels zijn uit de gratie geraakt. Je kunt gerust een goede fiets kopen, want fietsendiefstal komt nauwelijks nog voor.

Voor het onderhoud van je fiets neem je een servicecontract af. Je kunt ook per reparatie betalen. Fietsmakers repareren ook aan huis. Dan komen ze langs met hun elektrische bakfiets. Aanvankelijk leek deze te klein om busjes te vervangen, maar dankzij het uitklapmechanisme van Peter Goedeman kun je tegenwoordig in een bakfiets prima reparaties uitvoeren. Er is ruimte genoeg om de elektrische bakfiets te stallen en uit te klappen. Vroeger werd de meeste parkeerruimte nog ingenomen door auto's.

De Fietzersbond biedt samen met andere organisaties en voor specifieke doelgroepen allerlei fietsactiviteiten aan die de gezondheid bevorderen. Maatregelen om het fietsen veiliger te maken zijn daarbij noodzakelijk, maar mogen het fietsen niet onaantrekkelijk maken. De Fietzersbond richten zich met zijn acties uitdrukkelijk op alle inwoners van Nederland met rolmodellen die een brede groep aanspreken. Iedereen is deel van het fietsgeluk. Er is geen kind in Nederland dat geen fiets heeft en geen kind dat niet goed en veilig kan fietsen. Dankzij de Fietzersbond schrijven huisartsen 'fietsen op recept' uit in plaats van medicijnen. Dat blijkt vaak heilzamer te zijn dan pillen slikken.

gezonde en gelukkige fietsers

Gezondheid

Fietsen is gezond. Het is een eenvoudige manier van structurele, matig intensieve beweging die goed vol te houden is voor jong en oud. Wie overstapt van de auto op de fiets verlengt zijn levensverwachting met 3 tot 14 maanden. De mogelijke verlaging van de levensverwachting door meer blootstelling aan luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersonveiligheid (5 tot 9 dagen) valt daarbij in het niet.

Voor mensen met een hogere leeftijd en een hoger gewicht wordt fietsen minstens zo aantrekkelijk en bereikbaar als intensief wandelen. 'Ik verloor kilo's vet, tot ik iets te weinig spek overhield, het gauw koud kreeg en mijn ribben kon tellen. Niet overdrijven, heb ik geleerd,' schrijft Arno Haijtema in de Volkskrant. De opgave is dan wel om juist die groepen op de fiets te krijgen die dit het hardst nodig hebben. Hoe krijg je de spreekwoordelijke 60-plusser met overgewicht uit de auto of van de scooter? En hoe zorgen we ervoor dat fietsen ook voor ouderen veilig blijft, zodat ze niet afhaken of gewond raken?

Nederlandse kinderen behoren tot de gelukkigste ter wereld. De fiets geeft kinderen op redelijk jonge leeftijd al de autonomie die ze in veel andere landen missen. Deze autonomie maakt gelukkig: 'Met anderen kunnen fietsen, het stuur in eigen hand, waar je maar wilt gaan. Dat is gelukmakend!', schrijft geluksprofessor Leo Bormans.

Het realiseren van fietsgeluk vraagt wel om een tegengeluid en tegenbeweging tegen de toenemende angstcultuur in onze maatschappij. Sommige kinderen mogen niet op de fiets naar school omdat hun ouders het te gevaarlijk vinden. Kinderen gaan op steeds latere leeftijd voor het eerst alleen naar school of misschien helemaal niet meer. Deze sentimenten spelen in (middelgrote) steden, maar ook in dorpen. Dit kan zorgen voor een verandering in de cultuur van Nederland. Daarnaast voeden discussies als 'wel of geen helm dragen' het onveilige gevoel. Op het moment dat je het over 'angst' gaat hebben, wordt iedereen angstig.



7. Hoe komen we in 2040?

2040 lijkt nog ver weg, maar de tijd gaat snel. Er moet de komende jaren nog veel gebeuren om onze ambitie – fietsgeluk voor alle fietsers, altijd en overal – waar te maken. De Fietzersbond zet alles op alles voor een infrastructuur, voorzieningen en stimuleringsbeleid dat optimaal is voor fietsers. Hoe meer mensen de fiets pakken, hoe gezonder en duurzamer onze samenleving zal zijn. Alles wat we de komende jaren ondernemen, samen met onze maatschappelijke partners, concentreert zich op vier thema's:

1. Ruimte en leefbaarheid
2. Mobiliteit
3. Gezondheid en veiligheid
4. Fietsplezier

7.1 Doelstellingen per thema

Een autovrije stad waar de fiets het straatbeeld bepaalt. Een fiets voor iedereen, ook voor elk kind in Nederland. Met dit droombeeld begonnen we dit visiedocument. Het is een ambitieus beeld, en daarbij horen ambitieuze doelstellingen.

1. Ruimte en leefbaarheid

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

2. Mobiliteit

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



3. Gezondheid en veiligheid

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

4. Fietsplezier

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

- Iedereen durft ook in Nederland dag en nacht te fietsen.

7.2 Hoe bereiken we deze doelstellingen?

De Fietzersbond speelt voortdurend in op nieuwe ontwikkelingen en trends. Dat is nodig omdat demografische en technologische ontwikkelingen in de mobiliteitswereld zich snel voltrekken en omdat hun impact op verschillende gebieden uiteenloopt. We weten wat we willen bereiken, maar de weg ernaartoe zal nog vaak van richting veranderen en regelmatig per gemeente verschillen. We hebben daarom naar een richtsnoer aan activiteiten gezocht waarmee de Fietzersbond de komende jaren kan werken aan het realiseren van zijn doelstellingen.

Ruimte en leefbaarheid

- We maken samen met anderen een strategisch plan om bestaande barrières in het fietsnetwerk op te heffen. Er komen geen nieuwe barrières voor fietsers en wandelaars bij kruisingen met weg, spoor en water. De richtlijnen van de CROW voor maas-



wijdte en omrijden zijn daarbij het uitgangspunt.

- We pleiten ervoor dat nabijheid van voorzieningen wordt meegenomen als ontwerpopdracht en uitgangspunt voor omgevingsvisies.
- We pleiten ervoor dat klimaat en gezondheidsnormen worden meegenomen als leidraad in omgevingsplannen.
- We pleiten voor een verbod op snorfietsen per 2025 en voor een verbod op fossiele verbrandingsmotoren in de fietsinfrastructuur.
- We presenteren tweejaarlijks een ranglijst van fietsgemeenten met onze Fietsstadverkiezing. Hiermee stimuleren we gemeenten om zichzelf (verder) te verbeteren en zich te onderscheiden op verschillende onderdelen van het fietsbeleid.
- Ambitieuze stallingsnormen voor fietsen en lage autoparkeernormen worden meegenomen in omgevingsplannen.
- Autoparkeerplaatsen bij nieuwbouwwoningen worden optioneel, ook in de openbare ruimte.
- Er is een systeem van verhandelbare autoparkeer-rechten: wie liever de fiets of deauto gebruikt, houdt geld over.

Mobiliteit

- We zetten ons in voor een verschuiving van budgetten van rijk, provincies en gemeenten voor de fiets totdat er een rechtvaardige verdeling van middelen is.
- We zetten ons structureel in voor fietsinvesteringen door rijk, provincies, regio's en gemeenten. We pleiten daarbij voor besluitvorming op basis van een integraal ruimtelijk afwegingskader.
- We zetten ons in voor het beprijzen van inactieve en vervuilende mobiliteit, omdat het fietsen stimuleert en onnodige investeringen voorkomt.
- We zetten ons in voor een gelijk fiscaal speelveld voor fietsers en de FietsFamilie, gelijk aan andere zero-emissievoertuigen, met gelijke leaseregelingen, gelijke fiscaliteit en gelijke stimuleringsmaatregelen.
- We pleiten voor een verhoogde reiskostenvergoeding van 30 cent per fietskilometer en een verlaging van de autovergoeding naar 10 cent.
- We creëren draagvlak bij zorgverzekeraars, werkgevers en andere partners om hun middelen in te zetten voor fietspromotie en fietsvriendelijk werkgeverschap.

Op het gebied van infrastructuur zetten we ons in voor strategisch en doelgroepgericht ontworpen fietsnetwerken:

- We pleiten binnen de bebouwde kom voor minimaal

drie herkenbare niveaus in het fietsnetwerk:

- een '8-80'-netwerk dat geschikt is voor kwetsbare fietsers, inclusief vrijliggende fietspaden op drukke en '30 kilometer per uur'-routes;
- een hoofdnet fiets dat geschikt is voor alle fietsers, piekdrukke aankan en minimaal voldoet aan alle (aangepaste) CROW-eisen;
- een FietsFamilie-netwerk: een nieuw netwerk dat geschikt is om snelle en zware fietsen snel en veilig door het stedelijk gebied te brengen.
- We pleiten voor een nieuwe snelheidsnorm binnen de bebouwde kom van 30 kilometer per uur in het stedelijk gebied (op enkele invalswegen/rondwegen na) en 60 kilometer per uur op wegen waar auto's en fietsers elkaar ontmoeten. Deze maximumsnelheden gelden voor heel Nederland.
- In CROW-verband zetten we ons in voor aanpassing van de ontwerpnormen aan de toenemende drukte en aan de diversiteit binnen de FietsFamilie als het gaat om gewicht en snelheid.
- We pleiten ervoor dat alle fietsinfrastructuur, te beginnen met het hoofdnet fiets en het 8-80-netwerk, sociaal veilig en vergevingsgezind wordt ingericht, zonder paaltjes en gevaarlijke bermen of hoge stoepranden.
- Buiten de bebouwde kom pleiten we voor een landelijk dekkend netwerk van snelfietsroutes en/of FietsFamilie-paden van extra kwaliteit, die tussen stedelijke centra en naar binnenstad en werkgebieden lopen.
- In 2040 zijn er geen grijze wegen (50 kilometer-wegen met een belangrijke verblijfsfunctie) en geen gevaarlijke kruisingen meer.
- We pleiten voor een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur op onverplichte fietspaden die naast 30 kilometer-wegen liggen en gebruikt worden door kwetsbare groepen.
- In woonerven en plaatsen waar verblijven de belangrijkste functie is, bedraagt de maximumsnelheid 15 kilometer per uur en zetten we ons in voor het aanpassen en/of handhaven van de snelheid.
- We ondersteunen gemeenten en provincies bij het verbeteren van de veiligheid van het fietsnetwerk in Nederland zodat in 2040 alle onderdelen van het fietsnetwerk op de Fietzersbond Safety Performance Index twee schalen opgeschoven zijn dan wel op het hoogste niveau zijn gebracht.
- We pleiten voor een fietsvriendelijke afstemming van verkeerslichten: waar ze nodig zijn worden ze zo ingericht dat fietsers en voetgangers voorrang krijgen.

Veiligheid en gezondheid

- In de helft van de Nederlandse gemeenten (190) schrijft de huisarts 'fietsen op recept' uit in plaats

van medicijnen.

- We organiseren of ondersteunen activiteiten die invulling geven aan het recht van alle kinderen op een fiets en helpen kinderen om voor hun twaalfde verjaardag zo'n 10.000 kilometer te hebben gefietst om ervaring op te doen.
- We zetten ons in voor het recht van alle Nederlanders op een fiets, een veilig fietsnetwerk en schone lucht.
- We pleiten bij gemeenten voor een veilige schoolomgeving en -routes, waardoor alle kinderen vanaf acht jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen.
- We zorgen voor advies op maat voor alle fietsers over hoe zij hun fiets beter kunnen gebruiken en afstellen om hun fietsplezier te vergroten.
- We zorgen voor cursussen waarmee fietsers hun fiets en fietsstijl kunnen verbeteren waardoor ze veiliger en comfortabeler de weg op gaan.
- We helpen mensen die nog niet of niet meer zelf kunnen fietsen om er met een fietsriksja op uit te gaan om sociaal isolement tegen te gaan.
- We pleiten er bij overheid en verzekeraars voor om bewegen als integraal onderdeel van het preventiebeleid te zien, concrete fietsproducten voor hun klanten te ontwikkelen en een beloningsbeleid op te

zetten om mensen te stimuleren om meer te gaan fietsen.

Fietsplezier

- We zetten ons bij scholen, gemeenten en werkgevers in voor beloningsprojecten voor ouders die met hun kinderen naar school en sportclubs fietsen.
- Vanaf 2020 organiseren we samen met anderen een grootse nationale fietsdag om het geluk van Nederland vieren.
- We pleiten er bij overheden voor dat mensen vanuit hun woonplaats altijd binnen tien minuten een groene fietsroute kunnen bereiken om lekker recreatief te kunnen fietsen.
- We pleiten er bij recreatieve organisaties voor om veel meer toegankelijke en 'beleefbare' fietsroutes te ontwikkelen.
- We organiseren activiteiten die fietsen voor iedereen mogelijk maken, zoals fietscursussen en het stimuleren van fietsriksja's, duofietsen, fietsbuddy's en fietsclubs. Zo kan iedereen die dat wil er samen met anderen op uit trekken.



B1 Hoofdprincipes voor nabijheid



Het duurzame verkeerssysteem dat we in de **Fietsvisie 2040** schetsen, kan alleen ontstaan als we niet langer investeren in steeds meer en sneller verplaatsen op een niet-duurzame manier. Massavervoer biedt tal van mogelijkheden om te werken en te wonen waar we willen. Tegelijkertijd leiden bredere wegen en snellere spoorlijnen alleen maar tot langere verplaatsingsafstanden. We komen geen minuut eerder aan, we gaan alleen maar verder.

De principes die in Nederland ten grondslag liggen aan onze investeringen en ontwerpen moeten op de schop. Wat moet er veranderen? Het duurzaam verkeerssysteem gaat uit van de volgende principes:

- Gebieden met een lage bevolkingsdichtheid die nauwelijks met de fiets en het openbaar vervoer te bereiken zijn, worden hooguit nog bestemd voor grootschalige en vervuilende bedrijven. Alle andere functies vinden we veel dichter bij steden en dorpen en in gebieden met een grotere bevolkingsdichtheid. Zo is minder ruimte nodig voor auto's en parkeergelegenheid, waardoor mensen in steden meer bewegingsruimte krijgen en daardoor gezond blijven.
- Investerings in fiets en groen openbaar vervoer vergroten de bereikbaarheid over langere afstanden met goede verbindingen naar intercitystations in de stad en naar overstappunten op het platteland. Daar kunnen kleinere stations en belangrijke ov-haltes functioneren als hubs waar allerlei voorzieningen zijn geconcentreerd.
- Het wordt veel makkelijker om aan de rand van de stad de auto te laten staan en over te stappen op ander vervoer door:
 - transferia aan de rand van de stad met deel-fietsen, werkplekken, afhaalpunten en openbaar vervoer;
 - deelauto's voor wie van binnen naar buiten de stad wil;
 - aansluitingen op de snelle fietsroutes tussen stad en platteland;
 - haltes van het regionaal openbaar vervoer op overstappunten aan de rand van de stad.
- Vooral in de grotere steden zal het mengen van verkeer gebruikelijker zijn dan nu, doordat er veel minder auto's zijn en deze niet harder kunnen en mogen rijden dan 30 kilometer per uur. Gescheiden fietsvoorzieningen zijn er vooral voor de meest kwetsbare fietsers. In kleinere gemeenten en gemeenten die uit kleine kernen bestaan, is het autoaandeel groter en blijven gescheiden fietsvoorzieningen daardoor belangrijker. Hoofd fietsroutes zijn waar mogelijk gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
- Door schaalvergroting in de landbouw zijn gemengde landbouw- en fietsroutes niet altijd meer veilig. Mogelijk is in kleinschalige gebieden de aan-

en duurzame mobiliteit



leg van aparte wegen of gescheiden gebruik in tijd nodig, zodat landbouwvoertuigen en fietsen elkaar niet hinderen. Slimme routes en tijden en verplichte snelheidsbegrenzers helpen landbouwverkeer en fietsers veilig samen de wegen te gebruiken.

- Aansluitend bij de ambitie voor aantrekkelijkheid zetten we in op een verdere versterking van een fijnmazig net van fietsroutes. Het hoofdnet is hoogwaardig, comfortabel en veilig voor alle fietsers van heel jong tot heel oud. Daarbovenop is er een apart FietsFamilie-netwerk dat door ontwerp en maatvoering geschikt is voor snelle en zware fietsen. Een onderliggend net van relaxte routes is er voor functioneel en recreatief fietsen op het platteland en voor kinderen en ouderen op wijk- en buurtniveau in de stad.
- Waar te veel geparkeerde fietsen de openbare ruimte domineren, blijven goede nieuwe fietsparkeervoorzieningen hard nodig, zowel bij woningen als bij voorzieningen. Maar ook deelfietsen kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk. Een eerste stap is de aanwezigheid van meer slimme ov-fietsen/deelfietsen op alle belangrijke stedelijke knooppunten.
- In de middelgrote stad is de fiets nog meer dan nu het leidende voor- en natransport voor het snelle openbaar vervoer. Er zijn fietsassen naar centrum, stations en kantoorparken aan de rand van de stad, en deelfietsen voor het natransport. Het openbaar vervoer in de middelgrote steden is vooral streekvervoer en van-deur-tot-deurvervoer voor wie niet kan fietsen. Kenmerkend verschil met de grote steden is dat in middelgrote steden minder ruimtelijke druk is. Vanwege het belang van gezond leven en bewegen hebben ook hier fietsen en lopen de voorkeur. Regionaal is de fiets het vervoermiddel voor woon-werkverkeer en voor een dagje winkelen in de grote stad. Vanuit de middelgrote steden is het groene buitengebied aanzienlijk makkelijker te bereiken.
- In landelijke gebieden vormen de fiets en snelle bussen samen met de (deel)auto het vervoernetwerk. Er zijn deelfietsen beschikbaar voor het natransport en bij haltes in afgelegen gebieden ook elektrische deelfietsen. Bij de haltes zijn goede fietsstallingen. In dunbevolkte gebieden kan de fiets mee in de bus en de regionale trein. De fiets is in deze gebieden van cruciaal belang om voorzieningen bereikbaar te houden.
- Goederenvervoer in kleine volumes gebeurt altijd met de fiets. In de stedelijke logistiek zijn cargo-bikes en light electric vehicles de norm geworden. Gevaarlijke vrachtauto's hebben afgedaan in het bevoorraden van stedelijke winkels. Waar ze toch onmisbaar zijn, zijn ze uitgerust met camera's, waarschuwingssystemen en lage doorzichtige cabines en rijden ze zoveel mogelijk gescheiden van fietsers en voetgangers.

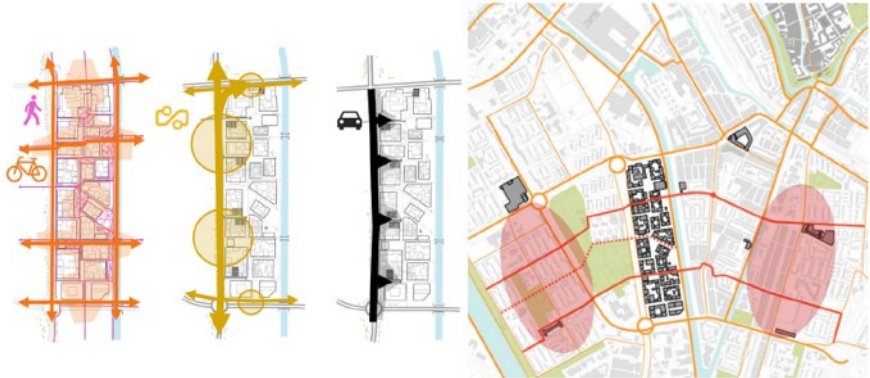
B2 Scharnier- en knooppunten

Scharnierpunten

In de stad rijden in de toekomst steeds minder auto's en meer fietsen. Op het platteland blijft de auto een grote rol spelen. Hoe organiseer je voor personenvervoer de overgang van stad naar platteland en andersom?

Een goed voorbeeld is te vinden in de bouwplannen voor de Merwedekanaalzone in de stad Utrecht. Elke hoofdstructuur heeft een eigen fijnmazigheid. Het fietsnetwerk is bijvoorbeeld fijnmaziger dan het ov-netwerk. Op bepaalde punten komen ze samen. Laten we ze scharnierpunten of *mobility hubs* noemen. Deze overstaplekken kunnen zowel binnen de stad als in overgangsgebieden liggen. Je rijdt er bijvoorbeeld vanaf het platteland naartoe met een deelauto om daar de fiets te pakken om de stad in te rijden.

Merwedekanaalzone en hoofdstructuren in de stad, die samenkomen in mobility hubs. Dit principe kan ook worden gebruikt voor de overgang van stad naar landelijk gebied. Links de verschillende vervoerswijzen, rechts fietsstructuren die aansluiten op stedelijke routes.



Voorbeeld van een mobility hub in de Merwedekanaalzone, geïntegreerd in de plinten van de bebouwing.



Voorzieningenknooppunten op het platteland

In plattelandsgebieden liggen voorzieningen veelal op grotere afstand van de woningen dan in stedelijke gebieden. Het openbaar vervoer is in deze dunbevolkte gebieden veelal grofmazig: er zijn vooral snelle en directe lijn(en) beschikbaar en je moet vaak lange afstanden afleggen om bij een opstappunt te komen.

Veel locaties op het platteland zijn moeilijk te bereiken voor mensen zonder auto. Door de krimp op het platteland en de grote afstanden is hier minder draagvlak voor openbaar vervoer. Daarnaast zijn door bezuinigingen op het openbaar vervoer bussen minder vaak gaan rijden, wat het gebruik ervan en de bereikbaarheid binnen deze gebieden niet stimuleert. Kan dat ook anders? Is het bijvoorbeeld mogelijk om in landelijke gebieden voorzieningen te creëren waarmee openbaar vervoer gemakkelijk bereikbaar wordt? Het is belangrijk om de bereikbaarheid van ov-knooppunten en stallingsmogelijkheden voor de fiets te verbeteren, onder meer door de routes goed op de knooppunten te laten aansluiten, evenals de informatievoorziening. Ook de looproutes van de stallingen naar de bushaltes of sporen moeten worden verbeterd. Al met een paar haltes en lijnen kunnen de frequentie en snelheid van de bussen verbeteren en blijft de combinatie fiets-ov een interessante optie, ook in dunbevolktere gebieden.

Een centrale nieuwe locatie of een bestaande locatie in de gemeente is op te waarderen tot een hoogwaardig knooppunt tussen verschillende modaliteiten (fiets, auto, bus en wellicht trein). Door op het knooppunt detailhandel en andere voorzieningen mogelijk te maken, trek je mensen uit de regio naar de locatie. De winkels krijgen meer klanten en kunnen langer openblijven.

Voorbeelden van mogelijke voorzieningen: buurtwinkel, buurthuis, gemeenteloket, pop-upstore, gezondheidscentrum, cultuurcentrum en wellicht een kleine supermarkt. Door parkeermogelijkheden te creëren voor zowel auto als fiets kunnen mensen uit een groot gebied naar deze centrale locatie reizen. Mensen pakken de fiets of auto naar treinstation of bushalte, waar ze overstappen op het openbaar vervoer en bij aankomst een huur- of deelfiets pakken voor het laatste stukje naar de eindbestemming. Dit brengt echter wel een risico met zich mee: er kan een perifere autolocatie ontstaan en dat willen we niet. De schaal en de aard van de voorzieningen en de locatie moeten daarom zoveel mogelijk aansluiten op de wensen van de fietser en ov-reiziger.



Fietzersbond