

Tour de Force: ⚠ Meer prioriteit stimulering fietsgebruik

www.tourdeforce2020.nl

Fietsen: grote baten tegen geringe kosten



Fietsen biedt grote individuele baten: het maakt mensen mobieler, actiever en gezonder; het is flexibel, snel, goedkoop en ontspannend.

En fietsen biedt grote maatschappelijke baten: het vermindert de congestie (bereikbaarheid), het vergt geen brandstof (energie, klimaat, milieu), het vraagt weinig ruimte (groei steden), het is gezond (zorgkosten) en het kost weinig (financiën).

Fietsen houdt onze economische centra bereikbaar



Meer fietsers betekent meer ruimte voor andere automobilisten en minder druk op het hoofdwegenet en het openbaar vervoer rond en in de steden.

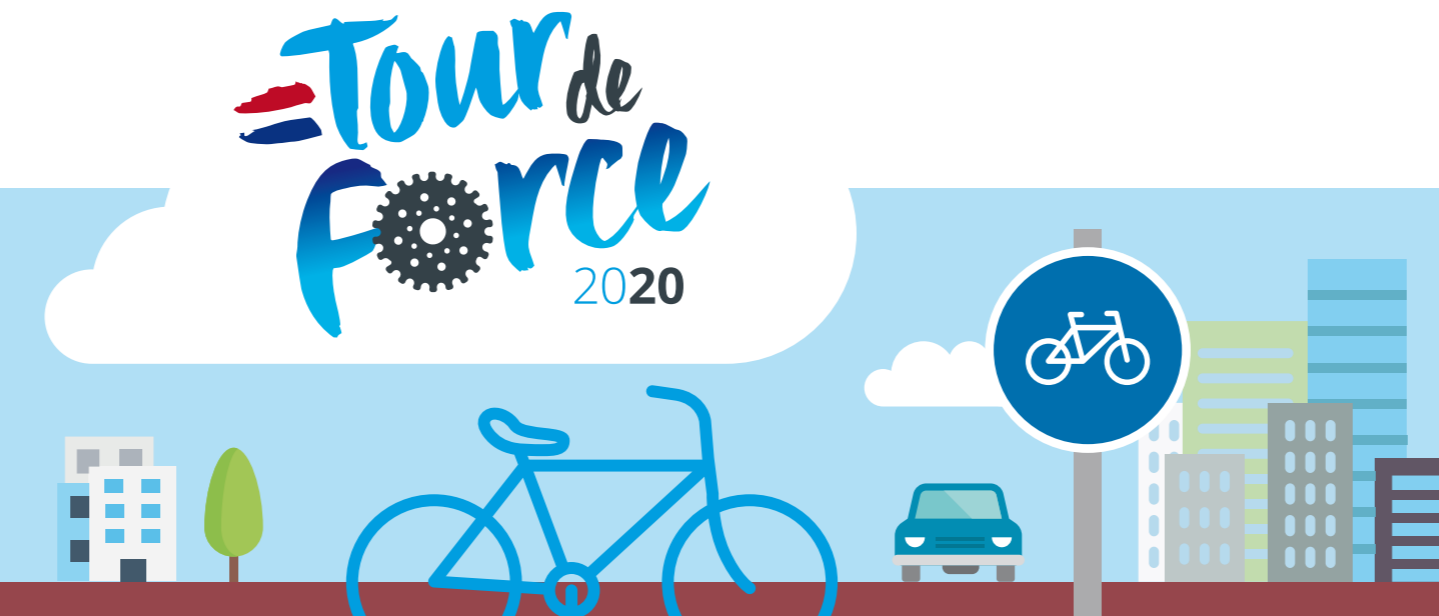
Nu al fietst 25% van de werknemers naar het werk. Er zouden nog veel meer mensen kunnen fietsen en de elektrische fiets vergroot de actieradius aanzienlijk. Als 10% van de autoforensen op de fiets stapt, zijn er geen files meer. De fiets levert de stad Utrecht jaarlijks € 250 miljoen aan maatschappelijke baten op. Verreweg het grootste deel van die baten komt trouwens toe aan automobilisten: reistijd- en betrouwbaarheidswinst door minder auto's.

Fietsen maakt OV sterk en houdt landelijk gebied vitaal



Fietsen en openbaar vervoer zijn in hoge mate aanvullend. De fiets is favoriet op kortere afstanden, het openbaar vervoer op langere afstanden.

De fiets is belangrijk in het vortransport van de trein (ongeveer 50%). Ook komen veel reizigers op de fiets naar haltes van snelle buslijnen. De fiets zorgt voor behoud van bereikbaarheid in gebieden waar afstanden tot voorzieningen toenemen en waar het openbaar vervoer afkalft door krimp van de bevolking.



De Tour de Force roept steden, regio's, provincies en het Rijk op om (nog)

meer prioriteit

te geven aan stimulering van fietsgebruik.
Daar zijn krachtige argumenten voor.

Fietsen maakt onze steden aantrekkelijker



Meer fietsers en minder auto's maken een stad groener, rustiger, gezonder en veiliger.

Fietsers maken een stad socialer: anders dan automobilisten hebben fietsers direct interactie met elkaar en met de mensen op straat; jong en oud, arm en rijk, iedereen fietst en op de fiets is iedereen gelijk. Fietsen spaart ruimte: rijdende en parkerende fietsers kosten veel minder ruimte dan auto's. Wereldwijd ijveren steden om de meest aantrekkelijke stad te zijn. Steden met minder autoverkeer, waar veel wordt gelopen en gefietst, zijn de aantrekkelijkste steden.

Fietsen biedt vrijheid, maakt mensen mobieler en actiever, en voorkomt vervoersarmoede



De fiets geeft kinderen de mogelijkheid om hun omgeving te verkennen en zelfstandig te worden.

De fiets biedt bereikbaarheid voor vrijwel iedereen, ongeacht afkomst, leeftijd of inkomen. De fiets is goedkoop en verhoogt de actieradius van mensen, zodat ze meer mogelijkheden hebben om deel te nemen aan het arbeidsproces en te participeren in maatschappelijke activiteiten.

De fiets houdt ouderen in beweging en maatschappelijk actief.

Fietsen draagt bij aan klimaat- en energiedoelen



Om de nationale CO2-doelstelling te halen, gekoppeld aan het Klimaatakkoord van Parijs, is een forse energietransitie nodig en moet het energiegebruik van personenvervoer sterk afnemen.

Naast vergroening van het wagenpark moet ook een flink deel komen van de overstap van auto op fiets op kortere afstanden (CO2-uitstoot fietser vs. auto = 21 gr CO2 vs. 271 gr CO2 per passagierkilometer) en van de combinatie van fiets en openbaar vervoer op langere afstanden. Stimulering van fietsgebruik draagt dus direct bij aan de klimaat- en energiedoelen van ons land.

Regelmatig fietsen maakt gezond en spaart ziektekosten



Er is veel wetenschappelijk bewijs dat regelmatig een half uur matig intensief fietsen mensen gezonder en gelukkiger maakt en houdt.

Dagelijks fietsen heeft een gunstig effect op overgewicht, hart- en vaatziekten en depressies. Fietsen werkt ontspannend. Werknemers die regelmatig fietsen presteren beter, ervaren minder stress en zijn minder vaak ziek. Ouderen blijven langer gezond. Regelmatig fietsen vermindert daarom het ziekteverzuim en de ziektekosten voor werkgever en overheid.

Investeren in fietsen heeft een hoog rendement



Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses tonen aan dat van de meeste fietsprojecten de totale baten veel hoger zijn dan de totale kosten. De baten liggen op vlak van congestie, ruimte, emissies, geluid, leefbaarheid en gezondheid.

Daarnaast is investeren in fietsen ook goedkoop: de infrastructuurkosten per reizigerskilometer voor de fiets bedragen € 0,03 tegen € 0,10 voor auto-infrastructuur, € 0,14 voor bus en € 0,18 voor trein.

Schep meer fysieke en financiële ruimte voor de fiets



Binnen de steden moet meer prioriteit worden gegeven aan voetgangers en fietsers. Dit kan alleen door extra fysieke ruimte te creëren of de bestaande ruimte te herverdelen op pleinen, in straten en op kruispunten.

Dat vraagt enerzijds creativiteit maar anderzijds ook politieke keuzes. En het vergt uiteraard evenzeer een herverdeling van financiële middelen. Een bijdrage van het Rijk is vooral nodig voor het slechten van barrières met snelwegen, spoorwegen en vaarwegen (tunnels, viaducten, bruggen).

Benut en vergroot de fiscale mogelijkheden om fietsen naar het werk te belonen



Werkgevers kunnen werknemers die naar het werk fietsen, belonen met een belastingvrije kilometervergoeding van 19 cent, maar veel werkgevers doen dit niet.

In dat geval is er voor werknemers de mogelijkheid om de kosten voor het gebruik van de fiets naar het werk zelf af te trekken van de belasting, maar veel werknemers laten dit na. Tijd voor een betere voorlichting en stimulering van werkgevers en werknemers. Afschaffing van de bijtelling van de leasefiets kan het fietsgebruik verder stimuleren, net als het op nihil waarderen van de fiets-van-de-zaak en het vergoeden van stallingskosten in de werkkostenregeling.

Pak de hele keten van fietsdiefstal aan



Fietsdiefstal heeft een negatieve impact op het imago en het gebruik van de fiets. Naast aandacht voor preventie en het realiseren van diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingen, moeten we digitale ontwikkelingen benutten voor:

- een betere registratie van fietsen
- een uniforme identificatie van fietsen
- een makkelijkere aangifte via internet
- een efficiëntere opsporing van gestolen fietsen (en daar ook extra capaciteit voor vrijmaken, o.a. door inzet van BOA's)
- een effectievere opvolging van strafbare feiten.

Kortom, de keten moet beter georganiseerd worden, door publiek-private samenwerking tussen alle betrokken partijen (overheden, politie, justitie, marktpartijen en maatschappelijke organisaties).



Tour de Force 2020

De Tour de Force roept steden, regio's, provincies en het Rijk op om een **extra impuls** te geven aan stimulering van fietsgebruik.

Investeer in directe, veilige, aantrekkelijke, regionale fietsroutes



Er liggen concrete plannen voor de realisatie van veel meer regionale snelfietsroutes. Om die plannen te kunnen realiseren, is er tot 2030 nog circa € 570 miljoen extra nodig van decentrale overheden en het Rijk.

De Rijksbijdrage is vooral nodig om de grootste infrastructurele knelpunten op te lossen. Het gaat dan vooral om barrières met snelwegen, spoorwegen en vaarwegen (tunnels, viaducten, bruggen).

Stimuleer fietsen in achterstandswijken van grote steden



We moeten ervoor zorgen dat alle kinderen op de basisschool over een fiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. We moeten bevorderen dat ook mensen uit minder bedeelde bevolkingsgroepen en met een migratieachtergrond (leren) fietsen.

We moeten in steden met zorgverzekeraars en GGD-en preventiecoalities tot stand brengen die mensen stimuleren te fietsen omdat het hun gezondheid bevordert.

Investeer in fietskennis en -data



Om de voordelen van fietsen te kunnen behouden is het nodig om de fiets een volwaardige plek te geven in de mobiliteitssystemen van de toekomst.

Hiervoor is het nodig te investeren in de kennis van de fietswereld en in datasystemen om effectiever beleid te kunnen voeren.

Til Nederland Fietsland samen naar een hoger plan



We moeten samen de marketing van Nederland Fietsland verder professionaliseren en nog meer en beter samen optrekken in de internationale promotie.

Speerpunten zijn promotie van fietstoerisme (steden en platteland), fietsindustrie (fietsen, stallingen), fietsinnovaties, fietskennis (consultancy, data, ICT) en fietsbeleid. Samenwerking is nodig met RVO, buitenlandse ambassades en economische afdelingen van provincies en grote gemeenten.

Zet samen de schouders onder prioritaire fietsveiligheidsthema's



1. Hoe omgaan met **groeijende drukte** op het fietspad? onderzoek, pilots, regelgeving
2. Ouderen via sociale netwerken helpen **veiliger te fietsen**. doorontwikkeling en uitrol van de campagne Doortrappen
3. Hoe afleiding van fietsers door **smartphones terugdringen?** tools, regelgeving
4. Toepassing van **risico-gestuurde aanpak** door wegbeheerders. ontwikkeling SPI-tools, nieuw strategisch plan
5. Borgen kennisontwikkeling, dataverzameling en innovatie. organisatie van ontwikkeling kennis, **data en innovatie**
6. Zorgen voor een goede **deling** van **fietsveiligheidskennis**. opzet online kennisplatform

Investeer in fietsparkeerplaatsen bij stations en deelfietsystemen



De fiets is de belangrijkste feeder van het openbaar vervoer. Tot 2030 wordt er een tekort voorzien van circa 100.000 fietsparkeerplaatsen bij stations. Volgens het gesloten Bestuursakkoord is voor aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud daarvan circa € 560 tot € 700 miljoen nodig van decentrale overheden, Rijk, vervoerders en gebruikers/belanghebbenden.

Het is zaak om samen zowel te investeren in uitbreidingen als heldere afspraken te maken over beheer en exploitatie van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast is het zaak slimme deelfietsystemen te ontwikkelen.