

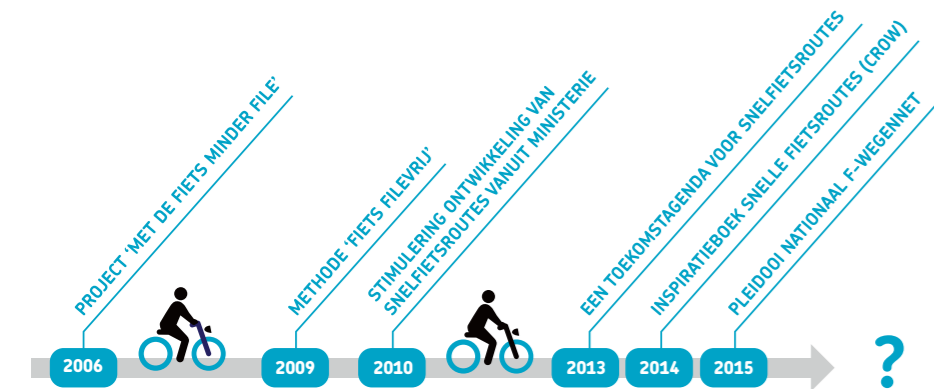
## Fiets Filevrij als katalysator voor fietsvriendelijke verstedelijking

Fiets Filevrij is een samenwerking tussen het ministerie van I&M, de Fietsersbond en decentrale overheden. Deze is niet alleen gericht op het stimuleren van ontwikkelingen, maar ook om ervaringen uit te wisselen en van elkaar te leren. Dat leidde in 2009 tot de Methode Fiets Filevrij. Zonder deze procesaanpak van Fiets Filevrij waren de (bestuurs)grensoverschrijdende snelfietsroutes nooit zo snel op de kaart gekomen.

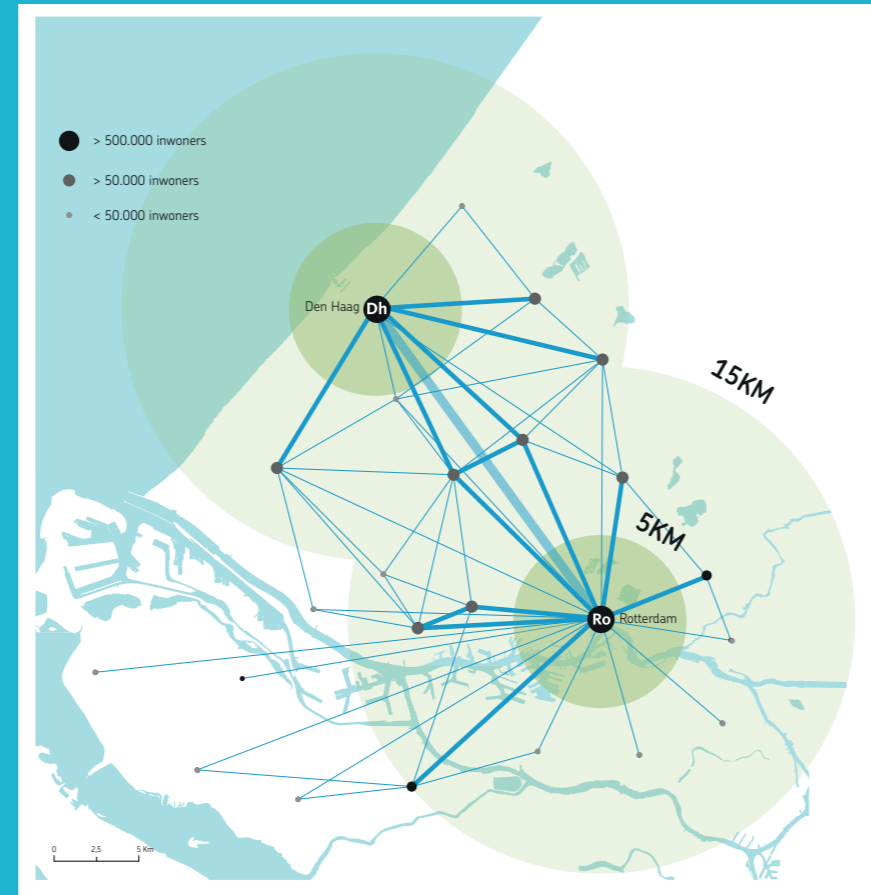
Naarmate er meer snelfietsroutes komen, ontstaat ook behoefte aan een inkadering van eisen aan het ontwerp en de herkenbaarheid. In 2014 brengt CROW op initiatief van Fiets Filevrij een inspiratieboek voor snelle fietsroutes uit.

Fiets Filevrij is een voorbeeld voor modern overheidsbeleid. Het versterkt de ontwikkeling naar een samenwerkende, faciliterende overheid die partners zoekt in de samenleving om maatschappelijke vraagstukken op te lossen. Fiets Filevrij brengt overheid, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven bij elkaar. Uitgangspunt was tot nu toe vooral het verbeteren van bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen, zodat automobilisten die op fietsbare afstand van hun werk wonen worden gestimuleerd om de fiets te pakken.

De volgende stap is om de bestaande opgave, de filebestrijding, te verbreden. De ontwikkeling van een landelijk F-wegennet als onderdeel van een bredere maatschappelijke opgave. In samenwerking met het ministerie, de decentrale overheden en organisaties als Rijkswaterstaat en CROW/Fietsberaad. Daarbij fungeert Fiets Filevrij als 'buitenboordmotor' om ontwikkelingen aan te jagen en te versnellen, innovatie en 'van elkaar leren' te stimuleren, maar ook om verbindingen te leggen naar maatschappelijke organisaties en het relevante bedrijfsleven.



Figuur 5 – De belangrijkste 'milestones' van Fiets Filevrij



Figuur 2 – De stedelijke leefruimte waarbinnen mensen dagelijks wonen, werken, winkelen en recreëren wordt ook wel 'daily urban system' genoemd. In de metropoolregio Rotterdam – Den Haag is sprake van elkaar overlappende vervoersnetwerken. Snelfietsroutes bevinden zich vaak in deze tussengebieden.



Deze kaart kwam tot stand na een gedachtenwisseling en in samenwerking met Rijkswaterstaat.

## Netwerken van regionale snelfietsroutes



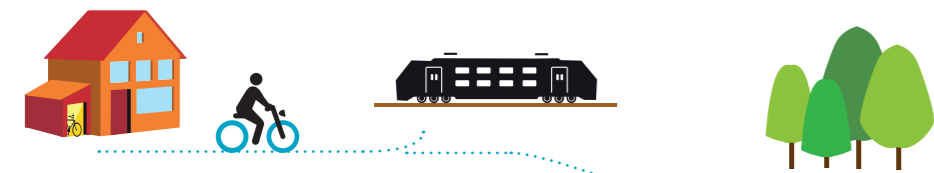
## Het eerste landelijke F-wegennet van de wereld

Nederland kan het eerste land ter wereld worden met een landelijk F-wegennet: een samenhangend en kwalitatief landelijk netwerk van regionale fietsroutes waarop je comfortabel en zonder oponthoud kunt fietsen van A naar B. We hebben een fantastisch landelijk dekkend fietsnetwerk en veel stedelijke kernen die op fietsafstand van elkaar liggen. We zijn daarmee uniek in de wereld.

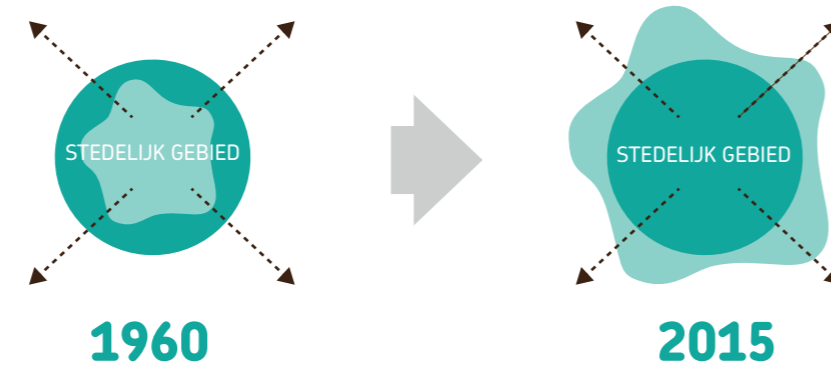
Zijn we ons voldoende bewust van het potentieel van een landelijk F-wegennet voor de bereikbaarheid, gezondheid, economie en ruimtelijke kwaliteit van Nederland? Het is belangrijk om hierover het gesprek aan te gaan en actie te ondernemen met het oog op de toekomst. Fiets Filevrij neemt in deze discussie het voortouw. Het in kaart brengen van het landelijk F-wegennet is een dynamisch proces. De kaart van het landelijk F-wegennet is daarom niet meer dan een momentopname. Inmiddels tellen we in Nederland zo'n 300 KM snelfietsroutes. Voor de komende jaren staan nog eens 600 KM snelfietsroute concreet in de planning. Daarnaast zijn er ook nog voor zo'n 600 KM potentieel kansrijke verbindingen die nog nader onderzocht (kunnen) worden. We zijn op de goede weg, maar wat is de volgende stap?

### Naar een landelijk netwerk van regionale fietsroutes

De fiets is wereldwijd bezig aan een enorme opmars en ontwikkelt zich binnen het dagelijkse vervoersnetwerk, in het Engels *daily urban system* genoemd, steeds meer tot het belangrijkste vervoermiddel. Er bestaat geen eenduidige verklaring voor deze fietsrevolutie, maar de (wereldwijde) verstedelijking speelt hierin onmiskenbaar een belangrijke rol. Het dagelijkse vervoersnetwerk wordt gekenmerkt door een hiërarchische verhouding tussen stadskern, randgemeenten en buitengebied. Uit onderzoek blijkt dat het stadsgewest nog steeds het schaalniveau is waarop de meeste woon-werk relaties zich voltrekken. In de Randstad woont en werkt drie kwart van de beroepsbevolking in hetzelfde stadsgewest.<sup>1</sup> De expansie van de 'stedelijke leefruimte' is niet nieuw. De schaalsporg van de fiets wel.

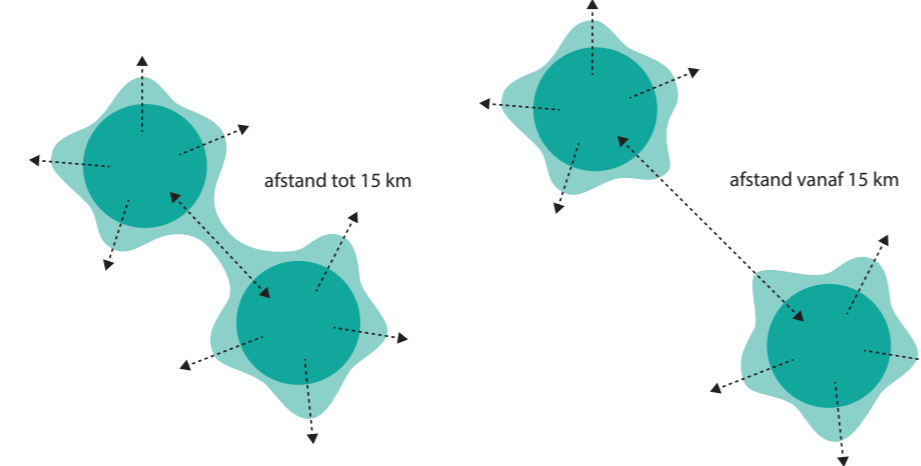


<sup>1</sup> Vele steden maken nog geen Randstad, NAI Uitgevers, 2006

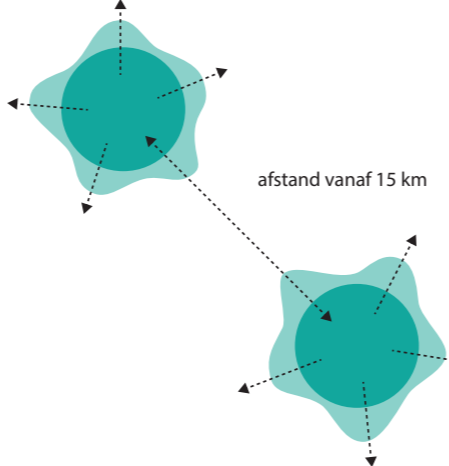


Figuur 1 – De expansie van de stedelijke leefruimte

Verstedelijking en de groei van het fietsgebruik lijken elkaar te versterken. Niet voor niets is de groei van het aantal snelfietsroutes in verstedelijkte gebieden het grootst. Door de expansie van de stedelijke leefruimte beginnen sommige vervoersnetwerken (met name in de Randstad) elkaar te overlappen. Juist in deze 'corridors' ligt een belangrijke opgave voor de verdere ontwikkeling van de snelfietsroutes. Tot een afstand van ongeveer 15 km kan de fiets als autonoom vervoermiddel worden gebruikt (eventueel in combinatie met het stedelijk of regionaal openbaar vervoer). Voor verplaatsingen groter dan 15 km liggen de belangrijkste kansen voor de fiets in de combinatie met het openbaar vervoer (regionaal of landelijk). De fiets wordt dan gebruikt in het voor- en natransport.



Figuur 3 – De fiets als autonoom vervoermiddel of in combinatie met stedelijk en regionaal OV (BMT) bij verplaatsingen tot 15km



Figuur 4 – De fiets in het voor- en natransport in combinatie met regionaal of landelijk OV (trein) bij verplaatsingen groter dan 15km

### De voordelen van een landelijk F-wegennet

Het fietsgebruik verschilt sterk per regio. Daar waar het fietsverkeer in sommige steden explosief groeit, is het landelijk fietsaandeel al jaren stabiel. Niet elke regio profiteert dus van deze ontwikkeling. Door in te zetten op een landelijk netwerk van regionale fietsverbindingen kunnen ook andere regio's profiteren van de positieve effecten voor de bereikbaarheid, de gezondheid, de economie en de ruimtelijke kwaliteit.

- Mobiliteitssystemen van verschillende stedelijke gebieden raken steeds meer met elkaar verknoot en vormen samenhangende multimodale stedelijke netwerken. Het gebruik van de fiets in de keten heeft een positief effect op de bereikbaarheid. De fiets biedt flexibiliteit en vergroot daarmee onze keuzevrijheid. Al dan niet in combinatie met het OV vormt de fiets daarmee steeds vaker een sneller alternatief voor de auto. De digitalisering en de groeiende informatievoorziening maken multimodale verplaatsingen bovendien steeds efficiënter.
- Fietsen is goed voor de gezondheid. Hoewel dit geen nieuw gegeven is, zien we pas de laatste jaren dat mensen bewuster en gezonder willen reizen. Door middel van apps en campagnes worden reizigers gestimuleerd om flexibeler om te gaan met hun mobiliteitskeuze en de auto vaker te laten staan. Dit levert naast een gezondheidswinst voor de individuele fietser ook een schoner milieu op.
- Steden hebben internationaal steeds meer aandacht voor duurzame stedelijke ontwikkeling. Ruimtelijke kwaliteit en luchtkwaliteit bepalen in toenemende mate de leefbaarheid. Steden als Kopenhagen gebruiken de fiets om zich te profileren als aantrekkelijke stad om in te wonen en werken.
- Nabijheid, diversiteit en dichtheid gelden nu als sleutels tot economisch succes. Met Agenda Stad wil het kabinet bevorderen dat we het potentieel van Nederlandse steden zo goed mogelijk benutten. Gezonde werknemers, goed bereikbare werklocaties en aantrekkelijke woonmilieus verhogen het economische vitaliteit van onze stedelijke regio's. De fiets speelt daarmee indirect een belangrijke rol voor de economie.



### De opgave

De belangrijkste uitdaging voor de komende 10-15 jaar is het verhogen van het aantal dagelijkse fietsverplaatsingen binnen en tussen verstedelijkte regio's, zodat we de voordelen voor de bereikbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en economie beter benutten. Marketing en communicatie (de mental map) zijn daarbij minstens even belangrijk als infrastructuur (de physical map).<sup>2</sup> De opgave voor de komende jaren is tweeledig:

1. Als we onze dagelijkse verplaatsingen confronteren met bestaande (fiets)netwerken en dan worden belangrijke ruimtelijke barrières zichtbaar. De fysieke opgave bestaat naast het aanleggen van ontbrekende schakels uit het verbeteren van de kwaliteit van het netwerk en de aansluitingen op het onderliggende (stedelijk) netwerk.
2. Kwaliteit doet fietsen. Maar als we enkel inzetten op kwaliteitsverbetering van het netwerk komen we er niet. Het is belangrijk dat een landelijk F-wegennet ook op de mental map komt, zodat het daadwerkelijk geïnternaliseerd wordt door mensen. Dat is de veranderingsopgave voor de komende jaren.

### Een integrale en gebiedsgerichte aanpak

Het concept snelfietsroutes is in 2006 ontstaan in het kader van de file-bestrijding (project 'met de fiets minder file'). De eerste generatie snelfietsroutes, die mede dankzij een financiële injectie van de Rijksoverheid (2010) kon worden gerealiseerd lag dicht bij fileknooppunten. Ook in de plannen in het kader van het Rijksproject Beter Benutten, spelen snelfietsroutes en fietsstimuleringscampagnes vaak een belangrijke rol. In het proces van de toekomstagenda snelfietsroutes (2013) werd duidelijk dat de decentrale overheden steeds meer het voortouw nemen en dat er sprake is van een bredere beweging. Zie ook het initiatief 'Tour de Force' (2015), waarin CROW/Fietsberaad en (decentrale) overheden samenwerken om een breed gedragen agenda op te stellen met de belangrijkste thema's die opgepakt moeten worden om de verdere groei van het fietsgebruik de komende jaren in goede banen te leiden.

De trends en ontwikkelingen laten zien dat het fietsen niet langer alleen maar een verkeerskundige opgave is. Het heeft betrekking op andere maatschappelijke thema's als gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en economie. Daarom is het belangrijk om deze opgave integraal te benaderen. In de nieuwe MIRT onderzoeken wordt op belangrijke knelpunten en ook gekeken naar het omliggende gebied en de omliggende netwerken als alternatief voor het regionaal verkeer. De aandacht voor deze zogenaamde 'corridors' markeert een kentering naar een meer gebiedsgerichte aanpak.

<sup>2</sup> Een toekomstagenda voor snelfietsroutes, 2013

