



Fiets in de demarrage

Hugo van der Steenhoven en Frank Borgman^{1 2}

Inleiding

'Het wordt steeds drukker op de fietspaden. Hoe lang gaat dat nog goed?' Met deze zinnen introduceert de VTL-organisatie deze Fietsersbondbijdrage. Maar, is dat wel zo en waaraan merken we dat dan? En is er dan een probleem zoals de aankondiging suggereert? En als dat zo is, moeten we daar dan wat aan doen, en zo ja, wat? We proberen aan de hand van door de Fietsersbond verzamelde gegevens de recente ontwikkelingen met betrekking tot fietsgebruik, fietsklimaat en fietsbeleid voor u op een rij te zetten, daaruit een toekomstagenda te destilleren en de beleidsmatige antwoorden te verkennen voor de komende jaren.

Het gaat goed met de fiets

Een ding willen we voorop stellen: het gaat goed met de fiets. Dit oer-Hollandse vervoermiddel is met een zeer gestage opmars bezig. Veel gemeenten die zelf tellingen verrichten melden grote toenames op de belangrijkste fietsroutes en in de stallingen (Amsterdam +12,5% sinds 2006). De fiets wordt ook steeds meer een lifestyleproduct, kijk maar naar het toenemend aantal bakfietsen, transportfietsen, elektrische fietsen, lowriders en retro-fietsen.

Ook beleidsmatig is er veel aandacht voor de fiets. Steeds meer gemeenten zien de fiets als een volwaardig onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Ook landelijk breekt langzaam het besef door dat de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren aan allerlei doelstellingen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat. Voor dat inzicht heeft de Fietsersbond samen met anderen hard moeten knokken. Fietsen is te gewoon in Nederland.

Alle positieve ontwikkelingen en de toegenomen aandacht leiden niet of nauwelijks tot toegenomen ambities voor de groei van het fietsgebruik en de investeringen in het fietsklimaat die daarvoor nodig zijn. Dan lijkt men in het buitenland ambitieuzer, met Kopenhagen als lichtend voorbeeld.³

Laten we echter eerst eens naar de cijfers kijken, zowel voor het fietsgebruik als voor het fietsklimaat, alvorens allerlei oordelen te geven.

Het belang van de fiets in cijfers

De fiets levert in Nederland nu al een zeer belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid en is een belangrijk vervoermiddel voor mensen om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. De

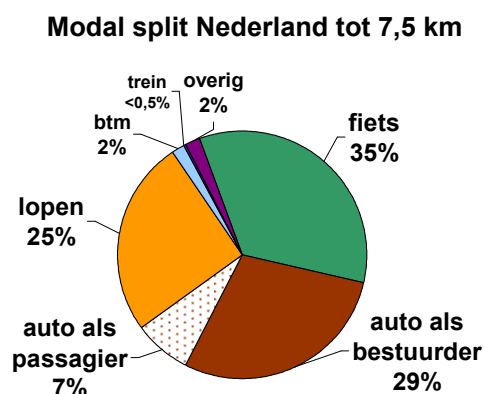
¹ Hugo van der Steenhoven is directeur Fietsersbond. Frank Borgman was de afgelopen jaren projectleider Fietsbalans.

² Dit paper is een samenvatting van groot aantal analyses die de Fietsersbond momenteel verricht van het fietsgebruik en het gemeentelijk fietsklimaat. Binnenkort zal hierover in diverse publicaties nader verslag van worden gedaan.

³ Fietsersbond, VogelVrije Fietsen, november - december 2009, jaargang 34 no. 6.

landelijke mobiliteitscijfers⁴ maken dat duidelijk. In 2007⁵ was de totaal afgelegde fietsafstand maar liefst 14,2 miljard kilometer, veel minder dan met de auto, maar van dezelfde orde als met de trein en veel meer dan met bus, tram en metro. In 2002 legden de fietsers nog 13 miljard kilometer af..

Veruit de meeste verplaatsingen, namelijk 70%, zijn korter dan 7,5 kilometer. Bij deze verplaatsingen⁶ is het fietsaandeel in 2007 35%, nagenoeg gelijk aan de auto (zie figuur 1). Op doordeweekse dagen zijn in Nederland op verschillende piektijden meer fietsers dan automobilisten op de weg.⁷In 2002 lag het fietsaandeel tot 7,5 km nog op 33%.



*Figuur 1 Modal split 2007 per vervoerwijze in Nederland voor verplaatsingen tot 7,5 km.
Bron: AVV-MON, bewerkt.*

Nederlanders hebben over het algemeen (84%) een positief oordeel over de fiets.⁸ Vooral de lage kosten, de rust, het op je zelf zijn, de onafhankelijkheid, het altijd op tijd komen en het ontbreken van vertragingen en ergernissen wordt hoog gewaardeerd. Tweederde van de Nederlanders associeert de fiets met vreugde.

Het belang van de fiets kan ook nog steeds flink toenemen. Meer dan de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer en bijna een derde korter dan 3,7 km. Een deel van deze ritten is zeker te vervangen door de fiets. Dat blijkt ook wel uit de grote verschillen in het fietsgebruik tussen gemeenten: dicht bij de 50% op afstanden tot 7,5 kilometer in gemeenten als Zwolle, Groningen, Goes en Veenendaal en nog geen 25% in bijvoorbeeld Rotterdam, Rijswijk, Waalwijk en Lelystad.

⁴ Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)

⁵ Dit zijn de meest recente cijfers. Het MON over 2008 is pas half november 2008 gepubliceerd.

⁶ Het gaat hierbij om de verplaatsingen met de fiets als hoofdvervoerwijze vanaf 12 jaar en ouder. Fietsritten van en naar het station en van en naar de basisschool door leerlingen zijn dus niet meegerekend.

⁷ Cijfers gebaseerd op het MON 2005 afkomstig uit : *Mobiliteitsbalans 2007*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007.

⁸ L. Harms et al. *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*, Kennisinstituut voor Mobiliteit, Den Haag, 2007.



Fietsbeleid en Fietsbalans®

De centrale beleidsambitie uit de Nota Mobiliteit is bescheiden: slechts het consolideren van het huidige fietsgebruik. De uitwerking is gelukkig ambitieuzer.

Volgens de PKB van de Nota Mobiliteit⁹ stimuleren alle overheden het gebruik van de fiets, vooral door te zorgen voor goede fietsnetwerken, door vraagvolgend fietsparkeervoorzieningen aan te leggen, door fietsdiefstal terug te dringen, door fietspromotie en kennisoverdracht. En ook voor de fiets gelden de doelstellingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar het lokale fietsklimaat doet de Fietsersbond al 10 jaar onderzoek met de

Fietsbalans®. In de Fietsbalans wordt de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op straat onderzocht met een praktijkmeting met meetfiets en met een fietsparkeeronderzoek. Voor de verkeersveiligheid voor fietsers, het fietsgebruik en de



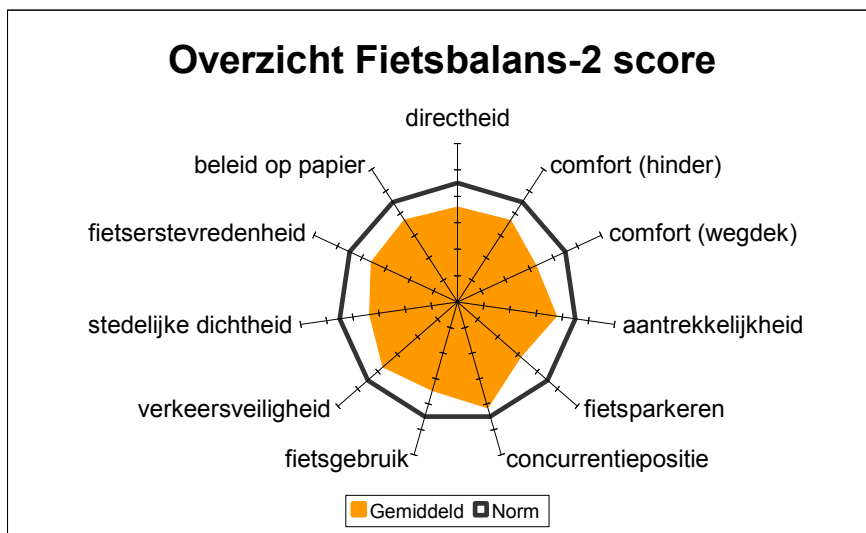
compactheid van de gemeente worden landelijke databestanden geanalyseerd. De tevredenheid van fietsers wordt gepeild met een korte gebruikersenquête. Het beleid wordt onderzocht met een enquête onder ambtenaren en met het doorlichten van beleidsdocumenten. Met de gegevens uit de Fietsbalans kunnen we een beeld schetsen van hoe de gemeenten in Nederland er voorstaan met het bereiken van de doelen voor het fietsbeleid uit de Nota Mobiliteit.

De Fietsbalans is in de periode 2000 – 2004 in 125 gemeenten uitgevoerd. Vanaf 2006 is in ruim 50 gemeenten de Fietsbalans uitgevoerd, waarvan in 40 voor de tweede keer. Met behulp van deze laatste categorie kan ook een beeld worden geschetst van de ontwikkeling van het fietsklimaat.

Het fietsklimaat; stand van zaken en recente ontwikkelingen

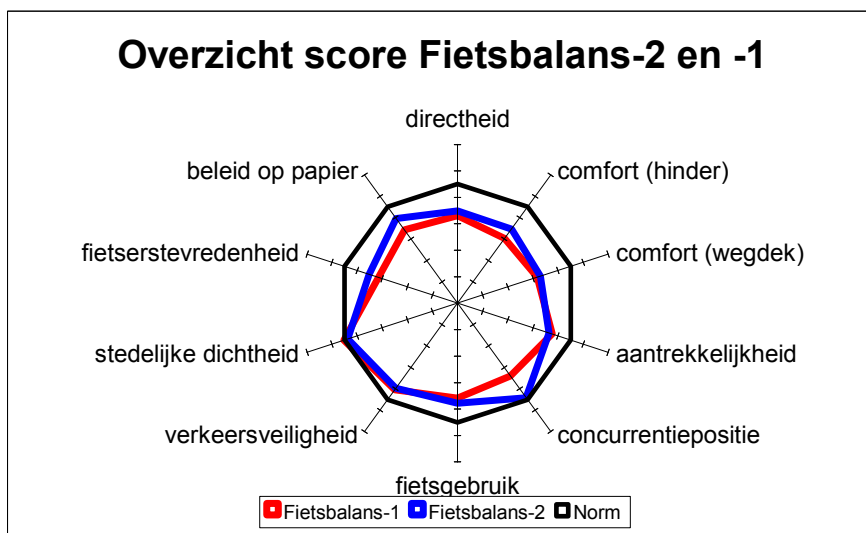
Het totaaloverzicht van de beoordeling van het gemeentelijk fietsklimaat in de tweede ronde Fietsbalans is weergegeven in figuur 2. Opvallend daarbij is dat gemiddeld genomen op alle aspecten matig gescoord wordt. Uitzondering is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Daarop is de score goed.

⁹ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006. Als gevolg van de Planwet moet de PKB tekst worden beschouwd als de essentiële onderdelen van beleid en die werken rechtstreeks door in het beleid van de andere overheden.



Figuur 2 Gemiddelde Fietsbalansscores alle Fietsbalans-2 gemeenten (11 aspecten). Bron: Fietzersbond

In de gemeenten waar 2 keer een Fietsbalans is uitgevoerd, zien we gemiddeld een verbetering van het gemeentelijk fietsklimaat (zie figuur 3). Deze verbetering is substantieel, maar niet spectaculair.



Figuur 3 Gemiddelde Fietsbalansscores van de gemeenten waar de Fietsbalans 2 keer is uitgevoerd (10 aspecten). Bron: Fietzersbond

In 18 gemeenten is het totaaloordeel over het fietsklimaat ongeveer gelijk gebleven, 12 zijn duidelijk vooruitgegaan en slechts 1 gemeente is echt achteruitgegaan. Het zijn vooral de gemeenten die in de eerste Fietsbalans slecht scoorden die de meeste vooruitgang boeken.

Daaruit concluderen wij twee dingen:

1. Het fietsklimaat in de Nederlandse gemeenten is niet slecht maar zeker ook niet zo goed als het zou kunnen en moeten zijn.
2. Het fietsklimaat is de afgelopen periode verbeterd, maar vooral in gemeenten met achterstanden.

We pikken er een paar opvallende zaken uit.

Van alle aspecten heeft fietsparkeren gemiddeld de slechtste score in Fietsbalans-2. Op veel belangrijke bestemmingen zijn grote tekorten en hebben de fietsenrekken meestal geen aanbindmogelijkheid om de fiets tegen fietsdiefstal te beschermen¹⁰. Stijgend fietsgebruik gaat hand in hand met een stijgende behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. Deze behoefte komt vooral voort uit angst voor diefstal en beschadiging¹¹. Dat betekent dat er voor de gemeenten in samenwerking met gebouwbeheerders nog een hele opgave ligt, in de stadscentra en bij de stations maar ook bij veel andere bestemmingen voor bijvoorbeeld winkelen, onderwijs, sport en uitgaan.

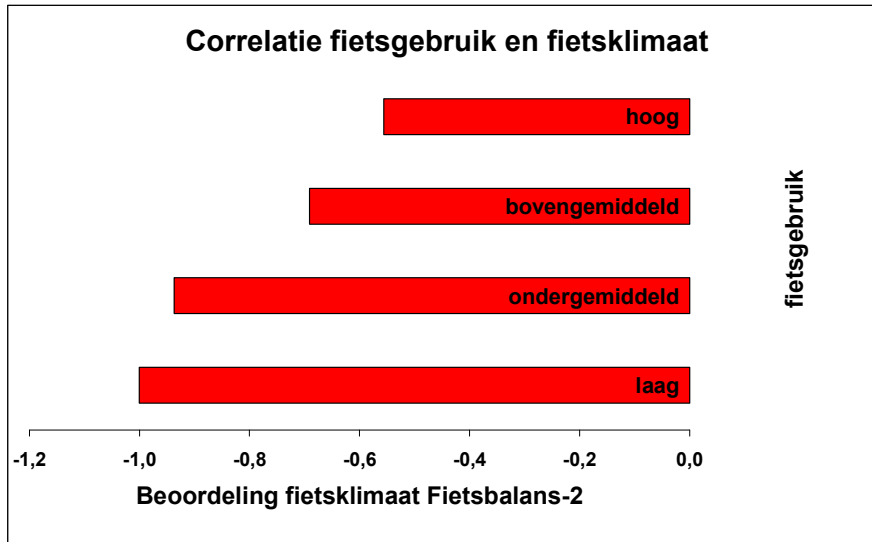
Op comfort (hinder) scoren de grote steden duidelijk slechter dan gemiddeld. Dat komt enerzijds door het aantal verkeerslichten (bijna 1 per kilometer) waardoor fietsers vaak moeten stoppen en ook lang moeten wachten. Anderzijds hebben fietsers in grote steden veel vaker hinder van andere verkeersdeelnemers, in gelijke mate van automobilisten als van fietsers. In de grote steden is de verkeershinder ook flink toegenomen, vooral door een toename van hinder door andere fietsers. Toegenomen drukte op het fietspad zien we in de Fietsbalans vooral terug in de grote steden.

De concurrentiepositie van de fiets te opzichte van de auto is het aspect dat het meest is verbeterd (zie figuur 3) in de gemeenten waar twee keer een Fietsbalans is uitgevoerd. Uit het onderliggend materiaal valt op te maken dat de parkeerkosten van de auto zijn gestegen en de reistijdverhouding tussen fietser en automobilist is verbeterd ten gunste van de fietser. De fietser is gemiddeld inmiddels 5% sneller op zijn bestemming dan de automobilist, in de grote steden zelfs meer dan 10%. Dit is geheel te danken aan een toename van de reistijd van de automobilist. De looptijden tussen parkeerplaats en bestemming zijn toegenomen en de gemiddelde snelheid van de auto tijdens het rijden is gedaald van 22,5 km/u naar 20,8 km/uur. De gemiddelde snelheid van de fiets tijdens het rijden is gestegen ten opzichte van de eerste ronde Fietsbalans naar boven de 16 km/u bij een kruissnelheid van 18 km/u.

Twee belangrijke analyses die ook al aan de hand van de eerste ronde van de Fietsbalans zijn gemaakt, worden ook in de tweede ronde bevestigd. Ten eerste is in gemeenten met een beter fietsklimaat het fietsgebruik hoger (zie figuur 4). Investeren in het fietsklimaat lijkt dus nog steeds een goede manier het fietsgebruik te stimuleren.

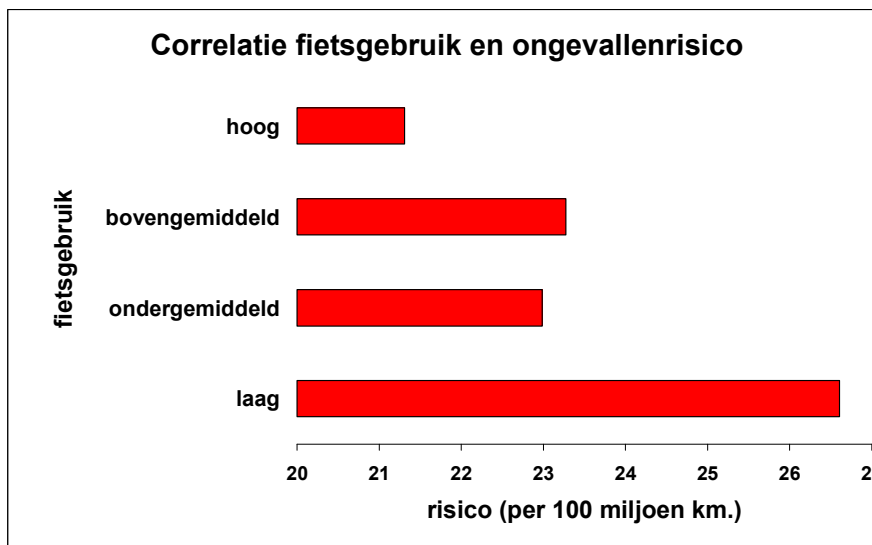
¹⁰ Een uitgebreide analyse van het Fietsparkeeronderzoek van de Fietsbalans zal binnenkort verschijnen.

¹¹ Frank Borgman (2005) Aanpak Fietsdiefstal in gemeenten, Fietsersbond / CCV, Den Haag



Figuur 4 Correlatie tussen het fietsklimaat zoals gemeten in de Fietsbalans en het fietsgebruik. Bron: Fietsersbond, AVV-MON (bewerk).

Ten tweede is een hoger fietsgebruik gecorreleerd met een lager risico op een ongeval (zie figuur 5). Het stimuleren van het fietsgebruik lijkt dus ook goed voor de verkeersveiligheid van fietsers. De gevonden correlaties zijn sterker dan tijdens de eerste ronde Fietsbalans.



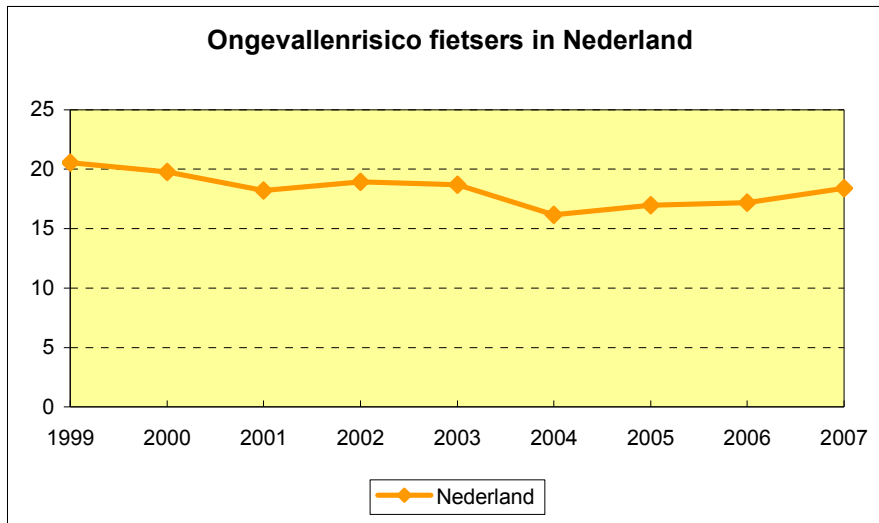
Figuur 5 Correlatie tussen fietsgebruik en het risico voor fietsers op een ernstig ongeval (doden en ziekenhuisgewonden) per 100 miljoen fietskilometers. Bron: AVV-MON, AVV-BRON, bewerking Fietsersbond

Verkeersveiligheid: Duurzaam Veilig voor de fietser

Twintig procent van de dodelijke ongevallen en 40 procent van alle ziekenhuisgewonden zijn fietsers¹². Als we kijken naar het ongevallenrisico per afgelegde kilometer dan is de verkeersveiligheid voor fietsers sinds 1999 weliswaar verbeterd, maar de laatste jaren neemt het risico weer toe (zie figuur 6). De daling is ook veel minder dan voor het gemotoriseerde

¹² AVV-BRON

verkeer¹³. Het aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers neemt de laatste jaren zelfs licht toe. Belangrijke bron van verkeersonveiligheid voor fietsers is het gemotoriseerde verkeer. Ongevallen vinden vooral plaats bij fietsers op 50 km wegen.



Figuur 6 Ontwikkeling ongevalrisico van fietsers (doden en ziekenhuisgewonden per 100 miljoen fietskilometers) Bron: AVV-MON, AVV-BRON, bewerking Fietsersbond

Centrale strategie voor de verbetering van de verkeersveiligheid is de uitvoering van Duurzaam Veilig fase 2. Op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom gaat het dan vooral om het categoriseren van wegen als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg en het passend inrichten daarvan.¹⁴ Uitgangspunt daarbij is dat fiets en autoverkeer van elkaar dienen te worden gescheiden en daar waar deze beide verkeerssoorten elkaar ontmoeten intensiteit en snelheid laag van het autoverkeer liggen.¹⁵ Simpel gezegd: fietspaden op gebiedsontsluitingswegen en weinig auto's met een lage snelheid in de verblijfsgebieden.

Omdat we vanaf 2006 in de Fietsbalans allerlei wegkenmerken vastleggen, kan een beeld worden geschetst van de stand van zaken en hoe dat uitpakt voor de fiets (zie figuur 7).

Inrichting 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom				
Indicator	Gemiddeld (Nederland)	grote steden	middelgrote steden	kleine steden
Geen fietsvoorzieningen	24%	25%	22%	26%
Te smalle fietsstroken	8%	8%	6%	14%
Rechts van de fietser parkeren	17%	22%	15%	14%

Figuur 7 Inrichting gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom op een aantal Duurzaam Veilig indicatoren op basis van de Fietsbalanspraktijkmetingen in de Fietsbalans-2 gemeenten. Bron: Fietsersbond

¹³ Zie ook: W. Weijermars, I. van Schagen (red.) *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. SWOV, Leidschendam, 2009.

¹⁴ CROW, *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, Deel 1 Functionele en operationele eisen*, Ede, 1997; CROW, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004)*, Ede, 2004.

¹⁵ Het belang hiervan is empirisch bevestigd in: O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Den Haag, 2005.

Minstens een derde van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is niet Duurzaam Veilig ingericht en vooral de fietsers hebben daar last van. Fietsritten tijdens de Fietsbalans praktijkmeting zijn voor de helft afgewikkeld op 50km wegen. Een kwart daarvan heeft geen fietspaden of fietsstroken. Op 8% van deze 50km wegen zijn te smalle fietsstroken¹⁶. In totaal is een kwart van de fietsstroken te smal. Bovendien zijn op 17% van deze 50km wegen rechts naast de fietsers parkeervakken. Hoofdfietsroutes en hoofdautoroutes vallen zeer geregeld samen en ook daar is de bescherming van de fietser vaak onvoldoende. In de grote steden is dit probleem duidelijk groter dan in kleine steden.

De effecten reiken verder dan de verkeersveiligheid. Deze zaken hebben ook veel invloed op de verkeersveiligheidsbeleving. Het leidt ook tot uitsluiting van belangrijke groepen meer kwetsbare fietsers zoals ouderen, kinderen en allochtonen omdat ze de complexe verkeerssituaties niet aankunnen of dat zelf (of hun ouders) zo ervaren¹⁷. Dit zijn nu juist groepen die voor hun (zelfstandige) mobiliteit vaak afhankelijk zijn van de fiets.

Voor een echte doorbraak voor het fietsverkeer met verkeersveiligheidswinst voor jong en oud is meer ruimte voor brede, veilige (= autoluwe) fietsroutes noodzakelijk. Fietsroutes door verblijfsgebieden zijn daarbij het meest ideaal. Daar moet dan ook echt de intensiteit en snelheid van het autoverkeer worden beperkt door circulatiemaatregelen en snelheidsremmers. Door te kiezen voor Fietsstraten¹⁸ op hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden kan de voorrang ten gunste van het fietsverkeer worden geregeld en tegelijkertijd een hoogwaardige inrichtingskwaliteit worden bereikt. Daarnaast moeten gebiedsontsluitingswegen met veel fietsverkeer daadwerkelijk Duurzaam Veilig worden ingericht met brede fietspaden. Door het schrappen van parkeervakken, die daar toch al niet thuishoren¹⁹, zal er in veel gevallen de ruimte ontstaan om die te realiseren.

Een agenda voor het fietsbeleid voor het komende decennium

Het fietsgebruik is nu al hoog en kan nog fors groeien. Fietsbeleid is niet alleen sympathiek, het draagt bij aan het oplossen van problemen. Fietsritten die autoritten vervangen zorgen voor winst op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat. We kunnen het ons in Nederland niet veroorloven deze winsten te laten liggen, zeker niet in de steden. Daarvoor is een forse ambitie noodzakelijk. Om ervoor te zorgen dat het fietsgebruik nog fors groeit. Om ervoor te zorgen dat het fietsen substantieel veiliger wordt voor alle groepen. Om te zorgen voor een ruimtelijke- en weginrichting voor de rijdende en stilstaande fiets die dat allemaal mogelijk maakt. Heldere keuzes ten koste van ruimte voor de rijdende en stilstaande auto zijn daarbij ons inziens onvermijdelijk.

Wij komen tot de volgende agenda voor de het fietsbeleid in het komende decennium.

- **Heldere ambitie: +25% in 2020.** Iedere verandering begint met ambitie. Acht organisaties waaronder de ANWB en de NS hebben op initiatief van de Fietsersbond de Tweede Kamer gevraagd de doelstelling te omarmen om in 2020 25% groei van het fietsgebruik te willen realiseren met een halvering van het aantal verkeersdoden onder de fietsers. Om ook daadwerkelijk van waarde te worden moet deze ambitie door alle overheden, van gemeenten tot rijk, worden omarmd.

¹⁶ Te smalle fietsstroken zijn fietsstroken met een effectieve breedte van minder dan 1,50 meter. Volgens het ASVV 2004 is de aanbevolen breedte 2,00 meter.

¹⁷ In drie decennia is de leeftijd waarop kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen gestegen van 6 naar 9 jaar.

¹⁸ Een fietsstraat is een straat *binnen een verblijfsgebied* die door vormgeving en inrichting herkenbaar is als hoofdfietsroute, waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt en waar de positie van de auto er ongeschikt is aan die van de fiets. Volgens het uitvoeringsvoorschrift BABW kan het fietsverkeer op de fietsstraat voorrang krijgen.

¹⁹ CROW, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004)*, Ede, 2004.

- **Professionalisering.** Om de ambitieuze doelstellingen te kunnen realiseren is veel kennis nodig over de wensen van de (potentiële) fietser en over efficiënt en effectief beleid. Deze kennis is voor een groot deel reeds beschikbaar, maar zal deels gaandeweg moeten worden ontwikkeld. Consequente toepassing van die kennis kan alleen als fietsdeskundigheid zich ontwikkeld tot een eigen discipline binnen het vakgebied verkeer. Dat zal ook in de ambtelijke organisatie van de diverse overheden beslag moeten krijgen.
- **Ruimte vrijmaken** voor de fietser. Groei van het fietsgebruik en verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers kan alleen als er meer ruimte beschikbaar komt voor al dat fietsverkeer. De fietsers moeten immers ergens rijden en ze willen vervolgens hun fiets dan ook ergens stallen. Nu al leidt de grote stroom fietsers in sommige centra en bij sommige stations tot meer vraag naar fietsenrekken dan er aanbod is. Uitbreiding vaagt letterlijk meer ruimte. In bestaand stedelijk gebied zal deze extra ruimte voor de rijdende en stilstaande fiets noodzakelijkerwijs ten koste moeten gaan van ruimte voor de rijdende en stilstaande auto. Omdat fietsverkeer veel minder ruimte nodig heeft dan autoverkeer kan de bereikbaarheid door dergelijke maatregelen echter fors toenemen.
- **Verbreden van het fiets- en verkeersbeleid naar ruimtelijke ordening, gezondheid en milieu.** De geformuleerde ambities raken aan ruimtelijke verdelingsvraagstukken en aspecten van de kwaliteit van leven die het sectorale verkeersbelang overstijgen. Dat vraagt om kennis en inzet van verschillende beleidsvelden. Dat betekent dat de professionals in alle disciplines voor elkaar moeten openstaan vanuit de overtuiging dat ze door kennis te bundelen tot betere resultaten kunnen komen.
- **Serieus investeren.** Dit alles kost uiteraard geld, veel geld. Voor bijvoorbeeld het fietsparkeren in het centrum en bij stations zullen goedkope oplossingen niet altijd meer mogelijk zijn. Toch is fietsbeleid bijzonder kostenefficiënt. Fietsvoorzieningen zijn goedkoop in vergelijking met voorzieningen voor auto of openbaar vervoer. Vooral als het doel is dat het fietsverkeer (korte) autoritten vervangt is met minder middelen in 2020 een beter bereikbaar, leefbaarder, schoner en gezonder Nederland mogelijk.



Bij zo'n nieuwe ambitie horen nog een aantal zaken:

- **Gedrag van weggebruikers.** Veel mensen ergeren zich aan het gedrag van hun medeweggebruikers. Vaak zonder dat er opzet in het spel is is ons eigen gedrag hinderlijk voor anderen. Fietsers maken zich daar net als iedereen ook schuldig aan. De Fietzersbond start volgend jaar een campagne die alle weggebruikers en in het bijzonder fietsers aanspreekt op hun gedrag: vriendelijkverkeer.nl.
- **Marketing en Promotie.**

Een gerichte inzet van marketinginstrumenten zal mensen moeten verleiden (nog) vaker de fiets te gebruiken of een overstap naar de fiets te maken en de mooie nieuwe fietsvoorzieningen te gebruiken. Ook zal draagvlak voor de noodzakelijke ingrepen moeten worden verkregen. Daar hoort ook bij dat aan het imago van de fiets moet worden gewerkt. Van gammel stationsbarrel naar fietsers die trots zijn op hun mooie fiets die past bij hun lifestyle. Samen met het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen start de Fietzersbond volgend jaar de campagne 'Heel Nederland



Fietst'. Dat is een goede eerste aanzet die hopelijk leid tot een planmatige en meejarige aanpak en de ontwikkeling en inzet van marketinginstrumenten op alle mogelijk niveaus.

- **Een nieuwe Rijksimpuls gedragen door meerdere ministeries.** Maatregelen die de ambities mogelijk moeten maken zullen vooral op gemeentelijk en provinciaal niveau moeten worden genomen. Het Rijk moet dat echter ondersteunen door stimulerings- en investeringsprogramma's. Kennisontwikkeling, experimenten en ondersteunen van voorlopers is nodig om de noodzakelijke veranderingen op gang te krijgen. Regelingen moeten betrekking hebben op verschillende beleidsvelden en dus uitgaan van meerdere ministeries, maar wel in samenhang worden ingezet zodat ze elkaar versterken.