

Een toekomstverkenning
door de Fietzersbond en
tien koplopers

Fietsen naar 2040





Colofon

Uitgave: Fietzersbond 2017

Uitgever: Acquire Publishing

Redactie: Vincent Wever, Nettie Bakker

Opmaak: de Bladenkamer, Zwolle

Druk: Zalsman

Inleiding 3

Trends 5

Marco te Brömmelstroet 6

'Laat de menselijke maat in steden weer domineren'

Rients Dijkstra 8

'Maak daadwerkelijk werk van duurzaamheid en geen lege huls'

Fiets voor de mens 11

Elly van Kooten 12

'Rotterdam wil een superfietsstad worden'

Patrick van Hees 14

'De fiets als ontspanning is hard nodig'

Fiets en ov 17

Alexandra van Huffelen 18

'De fiets zal met stip op één het populairste vervoersmiddel zijn'

Ronald Haverman 20

'Het buitenland heeft ons links en rechts ingehaald met deelfietsen'

Fiets als voertuig 23

Taco Carlier 24

'In 2040 is het aantal fietsendiefstallen met 90 procent afgenomen'

Paul van de Coevering 26

'Snelfietsroutes bieden enorme kansen voor nieuwe vormen van verstedelijking'

Fiets en auto 29

Carlo van de Weijer 30

'Je hoeft auto's niet te weren, maar je kunt ze wel verstoppen'

Raymond Gense 32

'Er zit nog onvoorstelbaar veel rek in de fiets'

Epiloog 34



Gezonde mobiliteit in de 21e eeuw, een verkenning

De fiets is een vanzelfsprekend onderdeel van onze mobiliteit en van de Nederlandse cultuur. Maar is dat altijd zo geweest? En zal dat ook in de toekomst zo blijven?

Eigenlijk is de fiets een vrij recente, moderne uitvinding die in het begin van de twintigste eeuw uitgroeide tot het eerste massavervoermiddel. Een rol die vooral na de Tweede Wereldoorlog internationaal meer en meer werd overgenomen door de auto. Nederland onderscheidde zich van andere landen doordat het fietsaandeel relatief hoog bleef en er vanaf de jaren 70 een actief fietsbeleid werd ontwikkeld, mede door de oprichting van de Fietzersbond.

Hoewel de fiets dus relatief gezien pas kort bestaat, is het geen uitgemaakte zaak dat hij over een eeuw nog steeds zal bestaan. De rol die de fiets in het hele mobiliteitssysteem speelt, kan de komende decennia immers nog sterk veranderen. Enerzijds heeft de fiets in 2017 goede vooruitzichten door de komst van e-bikes, multimodale planners en flexwerken. Ook de steeds grotere aandacht voor leefkwaliteit in stedelijk en landelijk gebied en de grotere behoefte aan een gezonde leefstijl maken dat de fiets nog breder omarmd wordt. Anderzijds zijn er de ontwikkelingen rondom de zelfrijdende auto. Die kunnen in bepaalde scenario's een grote bedreiging worden voor waarden waar de fiets van profiteert: beschikbaarheid, vrijheid en flexibiliteit.

De Fietzersbond heeft behoefte aan het verkennen van deze ontwikkelingen om haar eigen visie en standpunten te kunnen ijken. Niemand kan in een glazen bol kijken, maar we kunnen wel een poging doen om trends in maatschappij en mobiliteit te analyseren en daaruit proberen af te leiden hoe de fiets er in 2040 voor zou kunnen staan. Deze publicatie is een weergave van deze verkenning. In deze uitgave staan zowel onze gedachten over mogelijke en wenselijke ontwikkelingen als de gedachten van koplopers op het vlak van fietsen, stedenbouw en mobiliteit. Mensen die een interessant verhaal vertellen over gezonde mobiliteit in de 21ste eeuw. We pretenderen niet een antwoord te geven op vragen die de toekomst op ons afvuurt, maar hopen wel dat jij, als lezer, er voer voor nieuwe gedachten in vindt.

Saskia Kluit, directeur Fietzersbond







Trends

Er zijn meerdere trends die invloed hebben op het gebruik van de fiets. Denk aan: verstedelijking, klimaat, gezond leven, vergrijzing, migratie, een verontrustende tweedeling in transportmogelijkheden en ten slotte weer hele nieuwe kansen door smart mobility.

Stedelijke agglomeraties groeien naar *daily urban systems*, met ov en fiets als ruggengraat. Daartegenover staan landsdelen met krimp. Hier komen voorzieningen op grotere afstand, wat de autoafhankelijkheid bevordert. De e-bike kan hier een oplossing zijn. Kleinere steden en vinexwijken vormen 'het middenland'. Hier kan de fiets een rol spelen door fijnmazige (snel) fietsinfrastructuur in combinatie met soepele, 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 sociale, fysieke en milieupogaven het beste weten te combineren met aansprekende oplossingen, kunnen zich verzekeren van economische groei. Minder en minder wordt het geaccepteerd dat er verschillen zijn in kwaliteit van leven tussen verschillende

sociaal economische groepen en wijken. Er komen steeds meer actieve ouderen. Zij richten zich meer op 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 door deze groep van utilitair naar meer recreatief, heeft gevolgen voor (rendabele) investeringen. Omdat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevals cijfers, zijn investeringen in drukbezochte recreatieve routes al snel maatschappelijk rendabel.

Wat betekent de toenemende diversiteit door inwoners uit delen van de wereld waar fietsen geen vanzelfsprekend onderdeel van de cultuur is? In expatwijken zie je meer helmdracht, wat fietsen een onveiliger imago kan geven. Anderzijds zijn mensen met een migratie-achtergrond soms zeer gemotiveerd om te leren fietsen 'als een Hollander'. Zij zien dit als

ultiem bewijs van succesvolle deelname aan de Nederlandse samenleving. Dit vraagt om specifieke doelgroepcampagnes.

Het klimaatakkoord van Parijs zal betekenen dat mobiliteit niet langer buiten de doelstellingen voor CO₂-reductie wordt gehouden. 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, is niet te onderschatten.

Tegenover de mensen die het goed gaat, staat een grote groep die in armoede leeft. Zij worden geconfronteerd met bewegingsarmoede, financiële armoede en mobiliteitsarmoede. Mobiliteitsarmoede (het ontbreken van voldoende middelen om je te verplaatsen, of het nu een auto, een fiets of geld voor het ov is) staat maatschappelijke participatie in de weg en vergroot achterstanden.

Naast auto's, geven ook miljoenen fietsen steeds vaker 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.



Foto: Teska van Overbeek

Fietzers staan open voor communicatie met anderen en met de omgeving

Het aantal fietsen en de invloed van tekentafelnormen zal drastisch afnemen. Daarentegen komt er meer ruimte voor de choreografie van de zwerm. Deze en meer trends signaleert Marco te Brömmelstroet (36). Hij is Associate Professor en wetenschappelijk directeur van het Urban Cycling Institute aan de Universiteit van Amsterdam.

“In steden over de hele wereld spelen in toenemende mate allerlei leefbaarheids- en duurzaamheidsuitdagingen. Fietsen zal er verder herstellen als een blijvende oplossing voor de problemen daar.”

“In Nederland zal wellicht het aantal fietsen juist drastisch afnemen. De fiets wordt steeds beter geïntegreerd in andere systemen; denk aan ov. Bezit en gebruik worden steeds meer van elkaar losgekoppeld; denk aan leasefietsen voor studenten en peer-to-peer delen.”



“Hopelijk gaan we, ook in Nederland, de fiets beleidsmatig meer omarmen als oplossing voor problemen in plaats van als probleem an sich. Daarbij nemen we steeds meer afscheid van tekentafelnormen. Die hebben ons ver gebracht en zullen deels ook blijven. Maar waar de fietser nu domineert, zal ook de logica van wegingdeling en verkeersorganisatie zich organisch moeten aanpassen. Immers, de logica en karakteristieken van de fiets maken het mogelijk om veel minder te organiseren met externe regels (bijvoorbeeld verkeerslichten, haaiantanden) en om meer ruimte te geven aan de choreografie van de zwerm.”

“Internationaal gezien hebben we het goed voor elkaar. Deels door mazzel, deels door enorme inzet van vorige generaties. Laten we ons wel verplicht blijven voelen om andere mensen te helpen om dit ook te bereiken. Daar hoort een stevige professionalisering van ons ambassadeurschap bij. De internationale delegaties komen in steeds groteren getale bij ons, maar we moeten wel gedegen onderzoek blijven doen om hen ook het hele verhaal te kunnen vertellen.”

“Kijken we naar de effecten van fietsen op onze maatschappij dan valt op dat fietsen wordt versterkt door een egalitaire samenleving en andersom. Op de fiets kun je individuele doelen nastreven - niet stoppen of botsen - en tegelijkertijd systeemdoelen dienen - veilige, efficiënte afwikkeling van mobiliteit - zonder grote negatieve effecten te veroorzaken, zoals onveiligheid, geluid, stank en vervuiling.”

“Fietzers staan lichamelijk en zintuigelijk open voor communicatie met anderen en met de omgeving. Daarnaast hebben ze directe en precieze controle over snelheid en richting. Hierdoor kunnen ze continu onderhandelen-in-beweging en in gezamenlijkheid tot oplossingen komen. Dit kan weer positieve effecten hebben op zaken zoals onderling vertrouwen of het gevoel ergens bij te horen. En die variabelen hebben weer directe relaties met geluk, gezondheid en levensduur.”

“Kansen die nog niet volledig zijn uitgenut, zijn serieuze integratie met ov - dus de OV-fiets stevig opschalen - en eerlijker beprijzen van het gebruik van de minder duurzame auto, vooral in steden. Met die combinatie kan een volledige systeemsprong worden bediend. Daarnaast kan de fiets nog meer worden gezien als oplossing voor niet-verkeersgerelateerde problemen. Denk alleen al aan preventieve gezondheidszorg.”

“Zet in beleid niet de middelen, maar de doelen centraal. De menselijke maat moet weer domineren in steden. Daar is de auto automatisch een gast en meer fietsen een logisch middel. Niet meer, maar ook zeker niet minder.”

“De paradox van fietsen is overigens dat het goedkoop is en daardoor onterecht banaal kan lijken. Giseline Kuiper, hoogleraar Cultuursociologie, noemt fietsen een symbool van *conspicuous non-consumption* (opzichtig niet-consumeren); iets waaraan je geen aandacht wil en

hoeft te besteden. Dat maakt het lastig om fiets op de beleidsagenda te krijgen en er serieus in te investeren. We doen in Nederland al behoorlijk wat, maar dat kan nog veel overtuigender. Ik vind bovendien dat we wereldwijd de morele plicht hebben een voortrekkersrol hierin te blijven spelen.”

“Hoe ik zelf beweeg in 2040? Dan gebruik ik waarschijnlijk de combinatie fiets-trein voor mijn werk, dan loop ik in mijn woonomgeving en bezoek ik mijn ouders met een deelauto.”

We hebben wereldwijd de morele plicht een voortrekkersrol te blijven spelen



Zonder
een onder-
bouwde
visie, zijn
pilots en
proeven
vaak losse
flodders

Duurzaamheid is ‘zolang het nog niet vanzelfsprekend is’ hét ‘kompas’ voor stedenbouwkundige Riens Dijkstra (55). Hij was tot medio 2016 Rijksadviseur Infrastructuur en Stad en schreef beleidsadviezen over onder andere de fiets, het ov en de stedelijke ringwegen.

“Aan trendvoorspelling waag ik me niet, dat laat ik aan statistici over. Wat ik ongemakkelijk vind aan veel trends is dat ze wel heel snel en niet altijd goed onderbouwd tot de nieuwe waarheid worden uitgeroepen. Neem het idee dat jongeren geen auto meer aanschaffen. Dat is misschien in dichtbevolkte steden zo, maar buiten de steden niet. Trends trekken vaak meer aandacht dan ze waard zijn en kunnen net zo makkelijk weer uit beeld verdwijnen.”

“Als je iets waardevols op het spoor bent, zoals schonere mobiliteit en je krijgt de kans - bijvoorbeeld als stedenbouwer - om er een bijdrage



aan te leveren, dan ben je in staat om mee te werken aan het ontstaan van een trend. En als ik één trend wil ondersteunen, dan is dat nog altijd duurzaamheid: een principe waar alle ontwikkeling aan zou moeten voldoen. Dat geldt ook voor mobiliteit. Al het andere is volgend.”

“We hebben een lange weg te gaan, maar er liggen mooie beleidsadviezen voor fiets, ov-knooppunten en ringwegen. Die zijn van belang, want zonder een goed onderbouwde visie zijn pilots en proeven vaak losse flodders.”

“Als je in de wereld van de ruimtelijke ordening zit, moet je wel erg weggijken om de kansen voor duurzame ontwikkeling niet te zien. Maar er zit wel een groot verschil tussen zien en uitvoeren. In je eentje, ook als stedenbouwer, ben je machteloos. Je hebt met bestuurders en andere stakeholders te maken die soms tegengestelde belangen hebben. In dat hele proces zie je zelfs dat sommige bestuurders wel durven, maar niet kunnen. Bovendien rekenen we elkaar nog steeds af op successen op de korte termijn, ongeacht de effecten op de langere termijn. Mijn hoop is gericht op een bestuur dat daadwerkelijk werk maakt van duurzaamheid en de term niet slechts gebruikt als een lege huls.”

“Ikzelf zal, waar ik maar kan, de boodschap van duurzaamheid uitdragen en er een bijdrage aan leveren. Ik vaar op een duurzaamheidskompas. Ik zie mogelijkheden voor de fiets, voor het bouwen rond ov-knooppunten en voor het verbinden van stadsdelen die gescheiden zijn door ringwegen.”

“In België is er een interessante discussie gaande over de invoering van een mobiliteitsbudget voor werknemers. Als ze voor de fiets en/of het openbaar vervoer kiezen, in plaats van voor de auto, dan scheelt ze dat geld. Bedrijven in de binnenstad die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zien na de invoering van een mobiliteitsbudget het aantal autogebruikers dalen met zo’n 15 procent. Een goed voorbeeld van hoe je een trend kunt creëren in plaats van erop te wachten. Bij het ontwerp van woonwijken, bijvoorbeeld moet je kijken naar hoe je de ruimte van gevel tot gevel kunt ontwerpen. Beseft dat de auto maar één van de vele gebruikers is. Dan krijg je een heel ander straatbeeld.”

“Natuurlijk moet je waar mogelijk inzetten op het stimuleren van fietsverkeer. Fietsen is gezond, neemt minder ruimte in dan de auto, is minder vervuילend en vergt minder dure infra en kijk goed naar de bestaande ov-structuur: hoe kun je de omgeving van stations aantrekkelijker maken voor bestemmingen - wonen en werken - en voor voorzieningen? Als je zo naar stationsomgevingen kijkt, dan zie je grote kansen liggen; zelfs voor het oprapen om steden duurzaam te ontwikkelen.”

“Ten slotte de stedelijke ringwegen. Veel ringwegen zijn aangelegd in de jaren 60 op ruime afstand van de stad. Intussen is de stad eroverheen gegroeid en wordt de strijd om leefbaarheid alleen gevoerd met een maatregel uit de jaren 80: het geluidsscherm. Ook hier is vernieuwing nodig. Ondertunnelen en overkluizen

zijn de zwaarste ingrepen. Maar veel kan ook bereikt worden met minder zware maatregelen. Er is dus alle reden om het gesprek over oplossingen voor ringwegen op te starten. Rijkswaterstaat praat sinds kort met de diensten ruimtelijke ordening van Amsterdam en Rotterdam. Daar ontstaat enthousiasme en vervolgens ontstaan plannen. De noordtak van de Rotterdamse Ruit kent 25 onderdoorgangen en bruggen. De tunneltjes zijn in veel gevallen benauwd, onaangenaam en sociaal onprettig. Hier kun je een programma op los laten om ritten van buiten de ring tot in het hart van de stad aantrekkelijk te maken voor de fietser. Combineer dat programma met een stimulerend mobiliteitsbudget voor werknemers, en je kunt 10 procent of meer van het korte rittenverkeer van de ring afhaken.”

Hoe je een trend kunt creëren in plaats van erop te wachten





Fiets voor de mens

Wat de fiets in de toekomst voor de mens gaat betekenen is nu nog niet eenvoudig te voorspellen.

De e-bike-technologie biedt enorme mogelijkheden voor de overstap van auto naar fiets: forenzen met een speed pedelec kunnen makkelijk een woon-werkafstand van 15 tot 25 kilometer afleggen, ouderen kunnen met een e-bike of driewielers langer blijven fietsen en pakketbezorgers hebben met geëlektrificeerde cargo bikes geen busjes meer nodig. Hiermee ontstaan er wereldwijd mogelijkheden om steden beter en gezonder bereikbaar te houden.

In de Nederlandse situatie kan de impact van de e-bike daarentegen ook fors anders uitpakken: tegenover nieuwe groepen fietsers staat in Nederland een enorme groep gezonde mensen die hun gewone fiets kunnen inruilen voor een e-bike. Dat gaat - zeker zonder extra beleid - gepaard met een collectief verlies van gezondheid en (vanwege de extra snelheid en ruimtegebruik) een toename in verkeersongevallen. Hoe de ene trend zich tot de andere verhoudt, is nu nog lastig te voorspellen. Voorlichting over

gedrag, de aanwezigheid van ruime en veilige infrastructuur, en de mate waarin overheden e-bikes zullen promoten onder 'gewone' fietsers, zullen daarbij bepalend zijn.

Ook kan de rol die de fiets heeft voor het welzijn van de individuele mens wel eens opschuiven naar een instrument om hele woongebieden te verlevendigen en veilig en leefbaar te maken. In dit verband wordt overigens, onder meer door de OECD (de organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling), wel gewaarschuwd voor de trend van sociale uniformering in woonwijken (gentrification). De argumentatie daarbij is dat sociale cohesie, solidariteit en onderling begrip groter zijn wanneer mensen regelmatig in aanraking komen met andere type mensen. En goede sociale interactie werkt door. Zo zijn innovatie en economische groei het hoogst op locaties waar mensen met verschillende (culturele) identiteiten elkaar regelmatig ontmoeten. Door onderlinge contacten worden nieuwe ideeën sneller verrijkt: slechte ideeën

verdwijnen en goede plannen worden juist aangescherpt. Kortom: wrijving geeft glans. En om die wrijving te krijgen, moet je elkaar ontmoeten. Laten actieve modaliteiten (wandelen en fietsen) hier nu extreem goed in zijn.

Op een fietstochtje van 20 minuten wordt al gauw honderden keren contact gemaakt: mensen geven elkaar zonder uitgebreid overleg voorrang met een knikje, remmen zonder erbij na te denken als hun voorganger vertraagt of zetten even aan zodat een fietscollega makkelijk achterlangs kan. Ze maken korte praatjes, glimlachen naar elkaar en mopperen op elkaar. Maar bovenal: ze maken contact en zijn voor hun veiligheid sterk afhankelijk van elkaar.

Naast individueel welzijn, ligt er zo een potentieel voor de fiets om bij te dragen aan het collectief welzijn van een stad of dorp. De Fietsersbond verwacht dat overheden dit potentieel steeds meer zullen gaan benutten.



Een stad die geschikt is voor 8- en 80-jarigen is voor iedereen toegankelijk

Elly van Kooten (55) is directeur Publieke Gezondheid voor Rotterdam Rijnmond en directeur van de GGD. Als zij aan de toekomst denkt, ziet ze mooie kansen voor fietsen, lopen en buiten bewegen. “Hoopvol is de oproep om driewielers hipper te maken”

“Onze GGD adviseert de 15 gemeenten in Rotterdam-Rijnmond over het gezondheidsbeleid. Iedere gemeente brengt iedere vier jaar een nota publieke gezondheid uit. Daarin staan de doelen en maatregelen om de publieke gezondheid te bevorderen en gezondheidsrisico's te verkleinen, samen met burgers en relevante partners.”

“Rotterdam wil bijvoorbeeld voorwaarden scheppen voor een stad waarin de buitenruimte uitnodigt om buiten te spelen, te bewegen, te sporten en te ontmoeten. De stad pakt deze publieke opdracht zoveel mogelijk gezamenlijk op. We hebben sportregisseurs die mensen in de wijken allerlei mogelijkheden aanreiken om meer te bewegen. Ook voor het verbeteren



van de fysieke omgeving wordt bewust naar samenwerking gezocht. Om de zoveel jaar moet een speeltoestel worden vervangen. Dat is hét moment om samen met bewoners opnieuw te bekijken wat de wensen van dat moment zijn, maar ook naar de looproutes naar de speelplaatsen.”

“Sommige bewoners hebben nog actievere ondersteuning nodig. In Rotterdam loopt nu het project ‘Bewegen is beter’. Huisartsen verwijzen mensen die chronisch ziek zijn en toch graag meer willen bewegen naar een sportconsulent van MEE. Deze begeleidt de mensen naar een van de Rotterdamse sportverenigingen of, zo nodig, eerst naar een fysiotherapeut. Ook zijn we, in navolging van een pilot in Tilburg, met verzekeraars in gesprek om een leefstijlcoach voor meer bewoners beschikbaar te maken. Daarnaast richten we ons op werkgevers om werknemers vitaal te houden. We stimuleren jongeren en hun ouders tot gezonde voeding en meer sporten. En we zijn in gesprek met de foodsector, die zich bijvoorbeeld richt op het aanbieden van gezonde lekkernijen.”

“Al met al vermoed ik dat de trend van de vitale mens zal aanhouden. Mensen zullen blijven bewegen en fietsen; in steden maar ook tussen dorpen en steden, zeker met de komst van de e-bikes. Ouderen kunnen daardoor langer fietsen wat voor hen een goed middel is om eenzaamheid tegen te gaan. Hoopvol is dan ook de oproep van de Tour de Force om driewielers hipper te maken. Mensen die minder mobiel zijn,

kun je zo verleiden om toch zelfstandig op de fiets naar buiten te gaan.”

“Een aandachtspunt is wel dat we allemaal ouder worden. Tegelijkertijd wordt *e-health* belangrijker. Daardoor kunnen patiënten sneller contact hebben met hun artsen, een deel van het onderzoek thuis uitvoeren en misschien nog wel veel meer.”

“Intussen denken architecten na over hoe meer ouderen in de stad toch mobiel kunnen blijven. Volgens hen moet een stad geschikt zijn voor 8- en voor 80-jarigen; dan is de stad voor iedereen toegankelijk. Zij zien dat als uitgangspunt in de ruimtelijke ontwikkeling.”

“Verder voorzie ik dat werk en werkplekken nog flexibeler zullen worden. En kijk eens naar het onderwijs. Blijven kinderen naar school gaan, of leren ze thuis? Of wordt dat flexibel? Je hebt weliswaar fysiek contact nodig om goed samen te werken, maar steeds meer kan via de computer.”

“Een valkuil op weg naar een vitale en sportieve samenleving in 2040 is de e-auto zonder bestuurder. Dat is een soort ov. In Rotterdam hebben we een geweldig metrosysteem, maar ik verbaas me erover dat kinderen daar massaal gebruik van maken. Ik dacht: ‘Die gaan wel op de fiets’. Wij willen stimuleren dat er meer Rotterdammers gaan fietsen. Dat doen we door meer fietspaden, gratis fietsstallingen of slimme verkeerslichten die in het voordeel van fietsers

werken. In Rotterdam Zuid zijn we samen met de Fietzersbond en de ANWB een actie gestart waarbij we fietsen beschikbaar stellen voor kinderen uit arme gezinnen. Leerlingen van middelbare scholen worden ingeschakeld om kapotte fietsen te repareren. Ook willen we proberen om migrantenmoeders en -kinderen meer op de fiets te krijgen. Onlangs heeft Leontien van Moorsel een oproep gedaan om in mei met 500 vrouwen te gaan fietsen, die dat nu nog niet doen.

Kortom: Rotterdam wil superfietsstad worden.”
“Hoe je daarop voorsorteert? In de agenda Fiets van de Tour de Force staan in feite de grote lijnen uitgestippeld. Het is een integraal plan dat vraagt om samen op te trekken. In Rotterdam-Rijnmond maken we hier actief werk van en ik wil me er graag ook landelijk voor blijven inzetten.”

**De trend van
de vitale mens
zal aanhouden**



**We moeten
er voor
waken dat
de e-bike
het niet
helemaal
van ons
overneemt**



Patrick van Hees (47), ook wel de geluksprofessor genoemd, is gespecialiseerd in wat mensen gelukkig maakt. Hij schreef er verschillende boeken over. De fiets is wat hem betreft het ideale geluksvervoermiddel.

“Het is heel simpel: lichaamsbeweging is een van de beste dingen voor het geluk van de mens. Je maakt serotonine aan en daardoor voel je je beter. De cadans, de flow van het fietsen is haast te vergelijken met een soort mindfulness. Je bent simpelweg even nergens anders mee bezig. Dat is ook wel nodig, want alles in onze omgeving gaat steeds sneller. Een ander voordeel is dat je in de open lucht bent, wat je dag-nachtritme ten goede komt. We zitten eigenlijk te veel binnen met z’n allen waardoor de aanmaak van melatonine, het slaaphormoon, onvoldoende wordt aangemaakt. Meer daglicht betekent meer melatonine en dus een betere nachtrust. Kortom: als je goed fietst, slaap je goed. Ook het feit dat je op de fiets je horizon verbreedt draagt bij aan geluk. Je ontmoet mensen, doet sociale contacten op.”



“Met de e-bike wordt je actieradius vergroot. In 2040 kun je kilometers verder rijden dan dat je voorheen deed. Mijn schoonvader heeft een elektrische fiets en die wordt daar echt gelukkiger van. Helaas voor hem is zijn fiets nu al een paar weken weg voor een reparatie. Je zou hem nu eens moeten zien. We moeten er wel voor waken dat de elektrische fiets het niet helemaal van ons overneemt. Straks hoeft je helemaal niet meer te trappen. Een hoop voordelen blijven dan weliswaar bestaan, maar de lichaamsbeweging ben je dan kwijt. Dan heb je het gewoon over een elektrische scooter.”

“Ik mag hopen dat er geen helmplicht komt in de toekomst. Dat beknot je vrijheid en komt het geluk dus niet ten goede. Wat ik wel zie is dat de fiets steeds meer *connected* gaat worden. Nu al nemen fietsclubs een steeds grotere vlucht. Straks kun je nog meer zien waar en wanneer je vrienden rijden. Ook krijg je computerprogramma's waarmee je makkelijker binnen kunt fietsen, mocht het een keer minder goed weer zijn. Maar het echte fietsen zal een sympathiek imago blijven houden. Je doet immers iets milieuvriendelijks en goeds voor de maatschappij en je hebt voldoening na afloop. Ook dat draagt bij aan je geluksgevoel. Volksstammen wandelen naar Santiago de Compostella, maar fietsen kan natuurlijk ook. De fiets is een prima oplaadpunt. Het ontspant je.”

“Die ontspanning is meer dan nodig, want een op de zes werknemers in Nederland heeft signalen van een burn-out. Het ironische is:

woon-werkverkeer draagt daar vaak aan bij. Het heeft een negatief effect op de stress. Maar niet als je fietst. Dan heeft forenzen juist een positief effect. Uit een Brits onderzoek kwam een tijdje geleden naar voren dat 90 procent van de mensen die fietsforenzen een beter humeur hebben en de stress van het werk beter achter zich kunnen laten zodra ze thuis zijn. Daardoor verbeterde niet alleen de aandacht voor hun sociale omgeving maar een meerderheid zei door het fietsen ook een betere relatie te hebben. De helft van de fietsende deelnemers aan het onderzoek zei bovendien daarbij ook nog beter te presteren op het werk. De universiteit van Stanford kwam met vergelijkbare resultaten. In hun onderzoek bleken fietsende werknemers 40 procent minder stress te ervaren.”

“Die resultaten zijn gewoon wetenschap. Daar zouden werkgevers juist iets mee moeten doen. Als je je werknemers echt gezond en gelukkig wil houden geef je ze geen auto van de zaak, maar twee fietsen van de zaak. Een die je zakelijk en een die je privé kunt gebruiken, om maar iets te noemen. Daar worden werknemers alleen maar beter van.

Met de komst van de e-bike wordt de fiets voor steeds grotere afstanden een interessant voermiddel. Habitat for Humanity is een van vele organisaties die de fiets op de kaart probeert te zetten. Ze hebben een van de beste mountainbiketeams van de EU. Dat straalt af op de hele organisatie. Maar ook als individuele werknemer kun je iets doen. Een echt effect heeft het

fietsen overigens pas als je een half uur per dag aan het trappen bent. Kom je daar niet aan? Fiets desnoods gewoon nog een stukje extra om.”

**Forenzen
heeft een
negatief
effect op de
stress. Maar
niet als je
fietst**





Fiets en ov

Fiets en openbaar vervoer zijn in hoge mate aanvullend. Eigenlijk zou je ze kunnen zien als één systeem. Het zijn elkaars beste vrienden en vaak versterken ze elkaar. Om de combinatie echt als één te laten functioneren, moeten zaken als branding en ict echt verbeteren. Dat is topprioriteit, wat de Fietzersbond betreft.

Natuurlijk zijn er wel eens conflicten; vooral op ruimtelijk vlak. Maar als je beter kijkt, ligt dat vaak nog aan de auto ook. Die slokt het grootste deel van de ruimte op. Soms is het puzzelen voor overheden hoe druk bereden fiets- en ov-assen elkaar moeten kruisen. Maar uiteindelijk blijft het een keuze om die stromen elkaar gelijkvloers te laten kruisen maar dan kan de bus geen 50 kilometer per uur rijden. Je kan ook een aantal bushaltes schrappen om op die manier meer snelheid te maken. Dat vereist wel een goed netwerk van fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen bij de haltes die overblijven. Zo krijg je echte versterking.

Heel veel stations zijn nog niet goed bereikbaar met de fiets. Je kan de fiets er niet goed kwijt of het is te ver lopen. In het meest ideale geval

parkeer je je fiets gewoon onder het perron, zoals in Houten of Delft nu al het geval is. Maar niet alleen het station zelf zou een punt van aandacht moeten zijn; de weg ernaartoe is minstens zo belangrijk. Daar heeft de auto of bus nog vaak de voorkeur. Maar waarom moet die bus eigenlijk diep de stad in? Je zou er ook voor kunnen kiezen om de bus aan de rand van de stad te laten stoppen bij hubs die kruisen met dikke fietsroutes de stad in.

Al met al zouden we eigenlijk het hele stedelijke en regionale wegennet anders moeten inrichten. Dat is nu nog veel te veel gericht op de auto, terwijl fiets en ov veel minder ruimte hebben. Dat kan anders. Door slimme prijsprikkels, het verbeteren van fietsenstallingen bij ov-knooppunten en het beter plannen van hubs. Bij wegverbredingen wordt er nu ook gekeken

naar integrale mobiliteit. Het is winst dat daar vanuit Den Haag nu op wordt gelet. Tot nu toe was fietsen een lokale aangelegenheid en miste de ambitie die je vaak in het buitenland ziet.

Paul van de Coevering schetst in zijn verhaal duidelijk welke kansen Bicycle Oriented Development heeft. In ons land zijn er heel interessante kleinschalige projecten, maar de echte schaa sprong mist tot nu toe. De omgeving inrichten op de menselijke maat is echt nog moeilijk. Voor 2040 is dat een van de grote uitdagingen.



Een
gemiddelde
stadsbewo-
ner ademt het
equivalent van
6,5 sigaretten
per dag aan
vuile lucht in

Alexandra van Huffelen (48) is algemeen directeur van GVB en tot voor kort voorzitter van de Fietzersbond. Voor Van Huffelen zijn fiets en ov onlosmakelijk met elkaar verbonden. En dat zal in de toekomst alleen nog maar toenemen.

“W ereldwijd zien we stedelijke gebieden groeien. Hier in Nederland is dat niet anders: de Randstad wordt groter en groter. We zien daar ook een groei in de mobiliteit. Daarbuiten, in de periferie, zien we krimp. Zowel de stad als het platteland zijn, kortom, sterk aan het veranderen. En dus verandert ook de mobiliteitsvraag. Daar komt ook nog bij dat we anders met onze spullen omgaan. Traditioneel heeft iedereen een eigen auto en een eigen fiets. Maar bezit is geen vanzelfsprekendheid meer. Straks is het veel vanzelfsprekender dat we kiezen tussen modaliteiten. Mensen gaan dan echt iets anders kiezen. Tussen steden vindt de massa van het vervoer plaats per trein of lightrail. In steden zal



er meer gekozen worden voor railgebonden ov, fietsen en lopen. Die drie versterken elkaar ook. Mensen die lopen, fietsen en het ov gebruiken wisselen die drie manieren van verplaatsen veel vaker onderling. Dit in tegenstelling tot een autobezitter: die zet de auto neer, zo vlak mogelijk bij zijn bestemming en maakt geen gebruik van andere modaliteiten. Fiets, ov en lopen zijn ook veel efficiënter voor de stedelijke omgeving. Het is beter voor de ruimte en voor de luchtkwaliteit. In stadscentra gaan steeds grotere gebieden ontstaan die autovrij zullen zijn. Hoogstens met een automatische deelauto zal je er nog kunnen komen. De fiets zal in de stad met stip op één het meest populaire vervoermiddel zijn. En die wordt ook steeds vaker gemaakt van duurzame materialen; ook nog een pluspunt.”

“Op het platteland zal het ov niet verdwijnen, maar wordt het veel vraaggestuurder. Je roept een deelauto op met je app, die haalt je op en brengt je naar je bestemming of het dichtstbijzijnde knooppunt waar je verder kunt op een lijn met veel vraag en aanbod. Maar ook deelfietsen, e-bikes en speed pedelecs zullen een deel van het aanbod zijn. Mensen zullen daarmee steeds grotere afstanden kunnen afleggen. Al dan niet automatische deelauto's komen er ook, voor degenen die niet goed ter been zijn of net voor die ene keer dat je veel bagage bij je hebt. De klassieke ov-bedrijven zullen daar een rol in spelen. Die zorgen voor voldoende voertuigen. Zij zijn de experts als het gaat om personenvervoer en gaan ook steeds meer slimme samenwerkingsverbanden aan in de keten.”

“Maar die ontwikkeling gaat niet vanzelf. We moeten daar samen de schouders onder zetten. De overheid moet er bijvoorbeeld in investeren. Het huidige budget is niet eens voldoende om de infrastructuur die we nu al hebben op niveau te houden. We hebben met de Mobiliteitsalliantie de handen ineen geslagen; van ov-bedrijven en de Fietzersbond tot de automobielsector. We hebben minstens 1 miljard euro extra per jaar nodig om de bereikbaarheid van Nederland te verzekeren. Anders loopt alles vast. Je ziet het bij ons in Amsterdam al. Op de Overtoom, maar ook op andere plekken hier in de stad staan fietsfiles. Op de snelwegen is het eveneens aansluiten en mensen moeten staan in de trein.”

“We besteden 70 miljard euro per jaar aan de zorg. Terwijl investeren in duurzaam vervoer ook besparingen in diezelfde zorg oplevert. Fietsen is natuurlijk gezond, zowel voor jezelf als voor je omgeving. Maar ook de verduurzaming van bussen levert het nodige op. Met de elektrificatie van alleen maar een deel van onze busvloot zorgen we ervoor dat de lucht een stuk schoner wordt. Een gemiddelde stadsbewoner inhaleert het equivalent van 6,5 sigaretten per dag aan vuile lucht. En dan hebben we het nog niet eens over die fietser die net naast die bus op straat staat.”

“Grote winst zit in stations. Die moeten nog meer naadloos overstappen faciliteren. Met betere stallingen voor fietsers en goede reisinformatie. Daarvoor is niet alleen geld nodig, maar ook goede samenwerking tussen Rijk, lagere

overheden en vervoerders. Deelfietssystemen moeten niet alleen aansluiten bij NS-stations, maar ook bij metrostations bijvoorbeeld. Anders nemen mensen hun eigen fiets de metro in dat leidt tot onveilige situaties en het neemt nog onnodig veel ruimte in ook. Dat betekent voor ons weer langere treinen en dus duurder ov. De opmars van de deelfiets zal ook betekenen dat we minder hoeven te investeren in stallingen. Maar we moeten wel over onze grenzen heen durven kijken om die ambities te realiseren.”

Vervoerders zijn de experts als het gaat om personenvervoer en gaan ook steeds meer slimme samenwerkingsverbanden aan



**Alleen een
rijdende fiets
levert maat-
schappelijke
baten op**

Ronald Haverman (49) stond aan de wieg van het populairste deelfietssysteem van Nederland: de OV-fiets. Dat is inmiddels in handen van de grootste vervoerder van Nederland, NS. Maar de deelfiets heeft nog veel meer potentie.

“Ooit liep Nederland voorop met de deelfiets. Luud Schimmelpennink was de eerste die met het witte-fietsenplan een deelfietssysteem opzette. Een generatie later kwam ik. De OV-fiets werd, in tegenstelling tot de witte fietsen, een systeem waarvoor je moest betalen en die je weer moest inleveren bij een stalling. Dat zorgde ervoor dat fietsen niet meer in de gracht werden gegooid. Inmiddels zijn andere landen ook begonnen met deelfietsen. Die hebben ons links en rechts ingehaald. De Velib' in Parijs kun je op elke straathoek kwijt. In New York is dat met de Citi Bike net zo. Op de OV-fiets staat nog altijd een boete als je hem op een ander station inlevert. Dat zou je eigenlijk niet moeten willen. Al geef je mensen alleen



maar het gevoel van vrijheid dat ze de fiets ook ergens anders kunnen inleveren. Dan hoeven ze het nog niet eens te doen. Het zou al zo veel schelen.”

“De OV-fiets is eigenlijk te duur voor forenzen. Alleen als de werkgever betaalt is 3,85 euro per dag te doen. Het gevolg is dat veel mensen nu twee fietsen hebben en op het station een fiets laten overnachten. Ik merk het zelf als ik ‘s ochtends vroeg mijn fiets stal. De stalling staat dan al vol met fietsen. Die zijn echt niet van mensen die nog vroeger dan ik zijn gekomen. Aan een stilstaande fiets heb je niets. Alleen een rijdende fiets levert maatschappelijke baten op. Een fiets die niet rijdt kost juist geld. Denk bijvoorbeeld aan de miljoenen euro's die aan stallingen worden uitgegeven. Dat is niet nodig als je vraag en aanbod beter bij elkaar brengt. Stel dat iemand die dagelijks van Purmerend naar Utrecht moet naar Amsterdam Centraal fietst en daar zijn fiets overdraagt aan iemand die net in Amsterdam aankomt en de stad verder in moet? Dan heb je in het meest ideale geval helemaal geen stalling meer nodig. De fiets blijft rijden.”

“De fiets is nu al bezig het ov deels te vervangen. Een belangrijk voordeel: je hebt geen chauffeur nodig. Die chauffeur ben je namelijk zelf. Het is dus sowieso al goedkoper. Daarbij is het ook milieuvriendelijker. Dat voordeel verdwijnt in de loop naar 2040 wel, omdat bussen ook elektrisch worden, maar dan nog blijven er nog andere voordelen. Een fiets is flexibel; je kan waar dan ook naartoe en je kunt zonder

problemen onderweg even stoppen. Een bus rijdt daarentegen alleen maar een vaste route op vaste tijden. Daarbij ben je op de fiets in de stad vaak nog veel sneller dan met de bus. En niet te vergeten: de fiets is ook nog eens gezonder. Om de fiets populair te laten blijven, zal hij wel makkelijker beschikbaar moeten worden; even makkelijk als je straks een automatische Google-auto reserveert. Die krijg je straks ook met een keer knippen in je vingers, dat moet met een fiets ook kunnen.”

“Tot 2016 bestonden er nog geen *smart locks*. Nu zijn er opeens meer dan tien verschillende exemplaren beschikbaar. Dat opent heel nieuwe mogelijkheden voor de deelfiets. De Chinezen rukken hierin op. Een fiets openen met je smartphone is zo gepiept. Dat bestond nog niet toen we de OV-fiets bedachten. Als je wil voorkomen dat Nederland letterlijk een wildgroei krijgt aan deelfietsen, met alle nadelen van dien, dan moet de overheid reguleren. Dat kan door middel van subsidie, maar ook door eisen te stellen aan deelfietsystemen. We zijn nu bezig met het opzetten van een open source deelfietsensysteem. Deze Common Bike moet gedragen worden door de lokale economie. Nu kan de fietsenmaker om de hoek niet aan boord springen bij een deelfiets, zonder grote investeringen of een heel systeem aan te schaffen. Met de Common Bike is het de bedoeling dat je met één app op welk deelfietsstelsel dan ook terecht kunt.”

“Uiteindelijk krijgen we tussen steden een systeem van Intercity's op lijnen waar veel vraag is

en waar grote groepen mensen snel van de ene naar de andere plek getransporteerd worden. De bus is een inefficiënt ding en zal daarom grotendeels verdwijnen. Daarvoor in de plaats zwermen automatische auto's en fietsen. Voor afstanden tot 15 kilometer zullen dat e-bikes zijn. Maar de overheid zal dat wel in goede banen moeten leiden.”

**Een fiets
openen met je
smartphone is
zo gepiept.
Dat bestond
nog niet toen
we de OV-fiets
bedachten**



FIETS ALS VOERTUIG





Fiets als voertuig

De fiets is afgelopen honderd jaar weinig veranderd. Dat zal komende jaren echter zeker niet het geval zijn. Zal de fiets er over 40 jaar überhaupt nog zo uitzien als nu? Rijdt tegen die tijd iedereen op een elektrische fiets of op een speed pedelec? Of zijn fietsen, waar men moet meetrappen misschien wel helemaal vervangen, door zogenaamde Light Electric Vehicles bijvoorbeeld?

We krijgen sowieso nieuwe doelgroepen. Nu al zie je mannen van 65+ op een wielrenfiets met elektrische hulpmotor. Misschien krijgen we ook wel zelfrijdende driewielers voor mensen met een beperking. En in hoeverre is er bij een vierwielig cargo-voertuig met een containeraanhangertje, waarbij de chauffeur wel meetrapt, nog sprake van een fiets? We hebben in Nederland last van de remmende voorsprong. We hebben de infra al volledig gescheiden, maar de fietspaden zijn te smal voor al die nieuwe voertuigen. Voor zowel de overheden en fabrikanten als de Fietsersbond is de grote vraag hoe we de positieve kanten van innovaties benutten en tegelijkertijd voorkomen dat er grote negatieve neveneffecten optreden. Deze kwesties zullen minder belangrijker worden naarmate het onderscheid tussen fietsen en an-

dere voertuigen afneemt. Immers als iedereen 30 kilometer per uur rijdt, is aparte infrastructuur over het algemeen van minder groot belang. Het belang van een heldere visie op de ruimtelijke en organisatorische aspecten van innovaties neemt daarmee wel exponentieel toe.

De fietsindustrie is van oudsher een enorme wolk bedrijven bestaand uit producenten, toeleveranciers, dealers en onderhoudsbedrijven. Het is dan ook een sector die nog moet wennen aan alle nieuwe mogelijkheden die met de e-bikes, digitalisering (Internet of Things en mobiele technologie) en verstedelijking die in de schoot geworpen worden. Toch is er een stevige versnelling in het denken te zien: van het chippen van fietsen, tot het implementeren van Intelligente Snelheidsadaptie (ISA) op snelle e-bikes. Kortom: de fietsindustrie zal in 2040 totaal over

de kop gegaan zijn en zal anders functioneren; meer op wereldschaal. De industrie wordt meer dienstverlener met leasefietsen en beloningsprogramma's. Dat kan een Pon zijn, maar net zo goed een NS. Er zullen ook producten ontwikkeld worden waar we achteraf spijt van krijgen. De tijd zal het leren of bijvoorbeeld de speed pedelec er daar een van zal zijn.



Veel mensen rijden rond op een oud barrel, helemaal niet duurzaam



Taco Carlier (39) is mede-oprichter van VanMoof. Hij heeft letterlijk grenzeloze ambities met zijn merk, met de manier waarop we de fiets gebruiken en met de fietsenmarkt. Fietsendiefstal is een groot probleem, maar hij gaat wel heel ver om dat op te lossen.

“**V**anMoof groeit enorm. We zijn vorig jaar in omzet verdubbeld. Dat zit hem vooral in de elektrische fietsen en in de *smart bikes*. Dat is echt een revolutie nu. We verkopen ze wereldwijd en specialiseren ons daarbij op één type fiets: de stadsfiets. Vergelijk het met Brompton. Die hebben alleen maar een vouwfiets, maar die doen dat wel heel goed. Er is geen betere vouwfiets dan de Brompton. Dat willen wij doen voor de stadsfiets. Die traditionele fietsenfabrikant die vooral lokaal actief is en een hele reeks aan modellen heeft gaat echt verdwijnen. Specialisatie is het toverwoord. Verkoop gaat steeds meer online, ten koste van de kleine fietsenwinkel zoals we die nu nog kennen.”



“De e-bike zorgt voor heel nieuwe mogelijkheden. Ik zie wel verschillen van land tot land. De elektrische fiets is in Duitsland echt een product voor moeders. En in Amerika snappen ze er helemaal niks van! Daar staat de fiets gelijk aan *exercise*. Terwijl je in New York schitterende fietspaden hebt die zich uitstekend lenen voor forenzen. Een nadeel is wel dat de zomers er vrij warm zijn en de winters koud en bar. De in vergelijking met Nederland grotere afstanden worden wel minder een probleem met de e-bike.”

“In Nederland zijn trajecten als Amsterdam-Haarlem ideaal voor de e-bike. Daarom zijn fietssnelwegen ook zo van belang. Maar ook in de stad moet er veel gebeuren. Als ik hier op Java-eiland uit mijn raam kijk, zie ik de meerderheid fietsen. Maar toch heeft de auto alle ruimte. Die moet echt aan de kant. We krijgen er ook nog eens speed pedelecs bij. De huidige fietspaden zijn dus veel te smal. Ik voorspel een grote chaos als er niets gebeurt. Op plekken waar simpelweg geen ruimte is, zullen we af en toe wat langzamer moeten. Ja, dat betekent ook snelheidscontroles voor fietsen. Snelheidsbegrenzers op fietsen zou echt absurd zijn en is ook niet haalbaar. Mijn auto kan ook 220, maar toch vertrouwt de overheid erop dat ik dat niet rij. Zou dan een fiets net als een bromfiets gedefinieerd moeten worden aan de snelheid die hij mag halen? Ga weg.”

“Fietsendiefstal is echt een veel groter probleem dan dat de meeste mensen denken. Zo veel mensen rijden op een oud barrel, omdat hij

om de haverklap gestolen wordt. Dat is helemaal niet duurzaam. Binnen tien jaar hebben alle fietsen een smart lock die bijvoorbeeld met bluetooth te openen is. We zijn nu bezig met een exemplaar die je van afstand op slot kunt zetten, mocht hij gestolen worden. Maar nu al kunnen we fietsen per gps tracken. Wordt hij gestolen, dan halen wij hem voor je op. We hebben al een team bike hunters naar Casablanca in Marokko gestuurd om een fiets die in Brussel gestolen was op te sporen. Die dienst bieden we wereldwijd aan. Al is het soms in de praktijk handiger om iemand een nieuwe fiets te geven. Ik voorspel dat in 2040 het aantal fietsendiefstallen met 90 procent is afgenomen.”

“De harde techniek van de fiets zal niet heel veel veranderen. De achternaaf zal waarschijnlijk wel elektrisch geschakeld worden, zodat je dat niet meer handmatig hoeft te doen. Dat is ook helemaal niet logisch bij een elektrische fiets. In plaats daarvan stel je je gewenste weerstand in en de naaf lost het voor je op. We zullen de fiets zo verbeteren dat de eerste onderhoudsbeurt na drie maanden niet meer nodig is. We zijn overigens niet zo gefascineerd door de v-snaar. De ketting voldoet prima en kan hoge weerstanden aan. Met een goede kettingkast is hij sowieso bijna onderhoudsvrij. Er zijn merken met een generator aan de trapas die dan weer met een draadje aan een elektromotor verbonden is, maar daar geloof ik helemaal niet in.”

“In New York en Parijs leert de deelfiets echt mensen fietsen. Dat is een radicale verande-

ring. Daar is het een opstapje naar bezit, want daar blijf ik ook wel in geloven. Aan de andere kant zou onze fiets met SmartLock ook prima als deelfiets kunnen fungeren. Dat doen we nu al bij het Student Hotel in Amsterdam en op de Veluwe. Met de SmartLock is een free floating deelfiets nu ook mogelijk. Je hoeft hem dus niet meer op één stalling kwijt. Ook dat is weer een drempel minder. Want hoe dan ook, moeten we nog meer aan het fietsen. We zouden eens inzichtelijk moeten maken hoe vervuילend het verkeer nu echt is. Daar zouden we nog van opkijken, denk ik.”

**In Amerika
snappen
ze er helemaal
niks van! Daar
staat de fiets
gelijk aan
*exercise***



In sommige
gevallen
zullen we
de fiets
moeten
vertragen

Paul van de Coevering (37) is lector aan de NHTV in Breda en onderzoeker aan de TU Delft en heeft vijf fietsen in de schuur staan. De rol van de fiets is volgens hem radicaal aan het veranderen. Nu de infra nog.

“Jarenlang was het de degelijke Gazelle of Batavus wat de klok sloeg. Doe maar normaal, dan ben je al gek genoeg. Dunne buizen, dege-lijkheid, weinig poespas. Dat is al een paar jaar aan het veranderen. Van een commodity, een gebruiksvoorwerp, is de fiets aan het veran-deren in een lifestyle-icoon. Het laat zien wie je bent. Je hebt snelle fietsen, rustige fietsen, bakfietsen, cruisers met dikke banden... Dat gaat alleen maar toenemen. Mensen denken daar nu echt over na. Technisch gezien blijft de normale fiets waarschijnlijk wel grotendeels het-zelfde - op vouwfietsen zal de ketting misschien verdwijnen - maar qua uiterlijk komt er meer verscheidenheid.”

“Ook door de komst van de e-bike wordt er ein-delijk weer eens nagedacht over wat een fiets nu eigenlijk is. Die e-bike was vroeger alleen



maar voor ouderen, maar komt nu ook in zwang bij een jongere groep: scholieren, forenzen. Eigenlijk wel grappig om je te bedenken dat de ouderen nu eens de early adopters zijn. Door de doorbraak van de e-bike is het nu mogelijk om over een grotere afstand te forenzen op de fiets. Qua snelheid worden nu de grenzen van de wet opgezocht. Kijk maar naar de speed pedelecs. Die worden nu gezien als bromfiets, omdat ze harder dan 25 kilometer per uur kunnen. De komende decennia gaat dat steeds verder. Fiets en motorfiets zullen meer en meer vermengen. Je hebt dan het voordeel van de snelheid, 60 of 70 kilometer per uur, maar je bent nog steeds gezond bezig. Maar met het aloude fietsen ben je dan eigenlijk niet meer bezig. Je bent een voertuig aan het besturen.”

“Immers, het fietsen in de klassieke zin van het woord heeft ook een andere component in zich: sociale interactie. Je kan makkelijk aangesproken worden. Of je stapt eens af voor een praatje. Daarom is fietsen ook zo goed voor de sociale cohesie. Alle politieke praat ten spijt: dat komt door het fietsen. Daar komt nog eens bij dat het een relatief snel vervoermiddel is in de stad. Tussen steden krijgen we meer en meer doorgaande snelfietsroutes. Belangrijke uitdaging daarbij is wel de toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers op deze routes. We zien het al in landen waar ze fietsen niet gewend zijn, maar ook in Kopenhagen: brede fietspaden met een langzame strook en een snelle strook. Het is een relatief kleine opgave om die te realiseren als je kijkt wat er in steden

gebeurt. Je moet je bedenken: 95 procent van de infrastructuur die we in 2040 hebben liggen, ligt er nu al. Maar die is alleen nog niet geschikt voor de aanstaande fietsrevolutie.”

“We hebben met de Fietstelweek en BikePRINT, dat we nu internationaal uitrollen onder de noemer CyclePRINT, nu eindelijk een datatool in handen die zich kan meten met het autoverkeer. Tot een paar jaar geleden hadden we met name lokale inzichten van experts en wat fietstellingen. Het grappige is dat we nu zien dat veel aannames over hoe fietsers zich gedragen wel kloppen. We hebben nu netwerkbrede inzichten over het presteren van onze fietsinfrastructuur. Dat is uniek en er komen vaak verrassende resultaten uit. Je ziet ook dat fietsers zich eigenlijk makkelijk aanpassen in hun gedrag. In Den Bosch hebben ze, vrij extreem, alle straten toegankelijk gemaakt voor fietsverkeer; ook in de binnenstad. Daar zie je dat fietsers die zich snel willen verplaatsen op drukke momenten een andere route nemen, om de binnenstad heen. De gemiddelde snelheid in het centrum ligt namelijk op zo’n 6 tot 7 kilometer per uur.

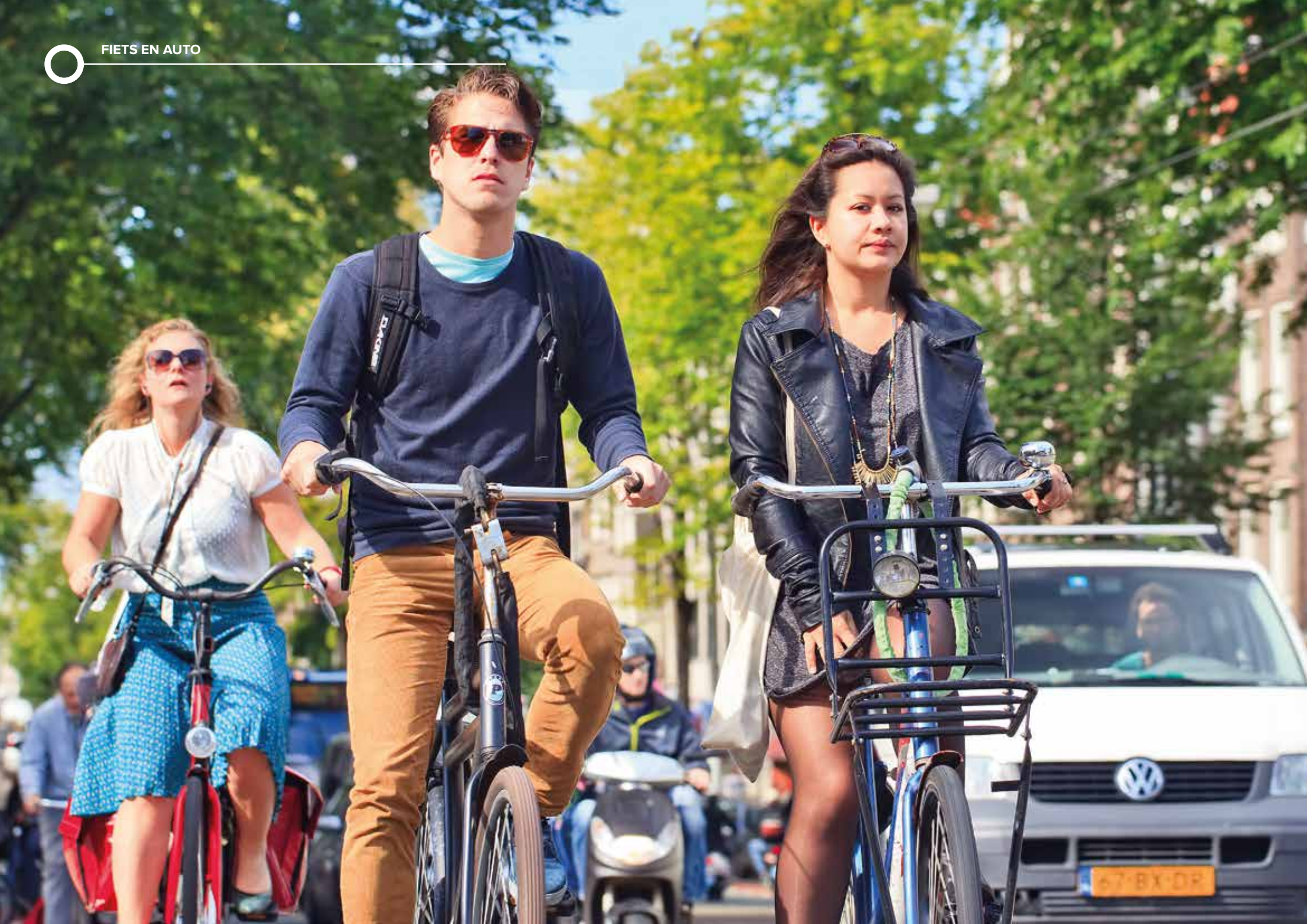
“In Nederland gaan we naast Transit Oriented Development, dat met name kijkt naar gebiedsontwikkeling binnen een kilometer rond het station, nadrukkelijker inzetten op Bicycle Oriented Development. Je zou kunnen stellen dat we daarbij gaan kijken naar een afstand van 2,5 kilometer rond het station, oftewel een groot deel van een middelgrote stad. Maar belangrijker is het om te kijken naar de reistijd; een minuut of

tien. Langs snelfietsroutes ontstaan, ook op grotere afstanden van het station, mogelijkheden om nieuwe woon- en werkgebieden te ontwikkelen. Dit biedt enorme kansen voor nieuwe vormen van verstedelijking. Mobiliteit op de fiets heeft nog een te kleine jas aan. We zouden de fiets vaker als maat der dingen mogen zien.”

**Eigenlijk
wel grappig
om je te
bedenken dat
de ouderen nu
eens de
adopters zijn**



FIETS EN AUTO





Fiets en auto

De discussie over auto en fiets is vaak een ruimtelijke discussie. In de huidige mobiliteit nemen fietsen en lopen landelijk al de helft van alle verplaatsingen voor hun rekening en dit aandeel groeit per dag. Hiermee groeit ook het besef dat er voor de auto minder plaats kan zijn in het stedelijk gebied.

Om alternatieven te bieden voor het stedelijk autoverkeer zullen we de combinatie fiets en ov verder moeten verbeteren met slimmere stallingen (eenvoudig fietsdelen en *smartlocks*), prijsprikkels en het slimmer plannen van stations. Of P+F-voorzieningen maken aan de randen van steden, die dan weer punten van levendigheid kunnen worden. Maar eigenlijk moeten we het hele stedelijke wegennet anders inrichten, met nadrukkelijke aandacht voor regionale verbindingen. Misschien moeten we daarbij denken aan speciale invalsroutes de stad in voor snel fietsverkeer.

De wet van de remmende voorsprong zien we met name terug in de fietsinfrastructuur. Er wordt vaak nog te klein gedacht bij fietsmaatregelen. Het wachten is op de regio die zegt: we

gaan in de komende vijf jaar tien snelfietsroutes aanleggen. Positief is dat de minister recent een regeling naar de Kamer heeft gestuurd om bij wegverbredingen te kijken naar integrale mobiliteit.

De komende jaren zullen nieuwe auto's worden uitgerust met steeds meer zelfsturende functies. Intelligente snelheidsassistentie is een aspect van zelfsturendheid: de auto past zijn snelheid automatisch aan de maximumsnelheid aan.

Deze ontwikkeling heeft grote gevolgen voor de verkeerskundige inrichting van de openbare ruimte en kan voor de verkeersveiligheid van fietsers en wandelaars een enorme verbetering betekenen. Interessant is dat deze techniek ook voor elektrische fietsen en speed pedelecs toepasbaar kan zijn, zodat ook voor de fiets een veilige snelheid kan worden afgedwongen.

In een veranderende maatschappij verandert ook de mobiliteit. Meer en meer wordt het denken multimodaal: mensen hebben een mobiliteitsbehoefte en kiezen voor een reis (of voor delen ervan) voor die modaliteit die er het beste in kan voorzien. Zelfs de aanbieders van mobiliteit organiseren zich al meer en meer multimodaal. Zo nam auto-importeur Pon, Gazelle over en heeft NS met de OV-fiets en de NS Businesscard enorme succesnummers in huis.

En dan de volledig zelfrijdende auto. We kunnen ons er vrolijk over maken maar ook angstige scenario's bedenken waarin iedereen een eigen zelfrijdende auto heeft en waar ouders hun kinderen laten ophalen bij de sportschool. Laat de zelfrijdende auto daarom vooral een gelijkwaardig onderdeel van de mobiliteitsmix worden.



**De
snelheid
van auto
en trein
zullen niet
veel meer
toenemen,
die van de
fiets wel**



Foto: Hessel Bes

Nadenken over mobiliteit in 2040 is interessant, vindt Carlo van de Weijer (50), director Smart Mobility aan de TU Eindhoven. “Onze reistijd blijft stabiel, terwijl onze vervoermiddelen steeds sneller worden. Die trend zal ooit moeten stoppen, of we maken op den duur iedere dag een intercontinentale vlucht.”

“**E**en zekerheid is dat we ook in 2040 gemiddeld zo’n uur tot anderhalf uur per dag reizen. Dat leert ons de geschiedenis.

Een grote onzekerheid is of er nog veel rek is in het aantal kilometers dat we in die tijd kunnen reizen. De snelheid van auto en trein zullen niet veel meer toenemen, die van de fiets wel. We zullen op een gegeven moment moeten stoppen met het nog sneller maken van het reizen met auto en trein en daarmee ook met het investeren in nog meer snelwegen en spoorlijnen. Ik denk wel dat we nog stappen kunnen maken in het comfortabeler maken van de reis. Maar ook dat



doe je door terughoudend te zijn in investeringen in nieuwe infrastructuur, zeker op het spoor. Het CPB zegt dit ook en niet voor niets.”

“Meer openbaar vervoer trekt geen autoreizigers, maar niet-reizigers of fietsers. Bovendien bevordert het gek gedrag. Ik woon in Brabant en werkte jarenlang in Amsterdam. Waarom? Omdat het kon met de trein. Maar hoe lang faciliteren we dit? Waarom subsidiëren we 3 miljard euro per jaar voor een trein die relatief rijke mensen nog verder laat reizen? Voor drie miljard kun je het hele zorgsysteem gezond maken, aldus het plan van Hugo Borst.”

“Ons ov-systeem raakt helemaal vervuild door subsidies en reglementen. Daar moet je mee stoppen, tenzij er een economisch doel is. Maar dat zie ik steeds minder. De auto heeft meer toekomst. De nadelen door de uitstoot zijn binnenkort verleden tijd. De slijtage van de banden en remmen, maar ook van treinwielen en koperen bovenleidingen zijn nu al bijna erger dan wat er uit de uitlaat komt.”

“Ik verwacht een groei van de langzame modaliteiten, fiets en lopen. En daarmee kom je op het terrein van de planologie. Hoe meer ik erover lees en begrijp, hoe meer ik geloof in een *daily urban system*. Een systeem dat uitgaat van de afstand die je gemiddeld per dag in een stad kunt afleggen en waarbinnen je alle voorzieningen binnen bereik hebt. Juist in Nederland kunnen we dat goed faciliteren. We zijn immers een dichtbevolkt land met veel groen, of een

dunbevolkte, groene stad. Het is maar net hoe je het wil zien. Dit is ons grote voordeel ten opzichte van vergelijkbaar bevolkte gebieden als Shanghai of Londen, waarbij je in de stad zomaar een woon-werkreistijd van anderhalf uur hebt.”

“In 2040 verwacht ik dat er nog vier modaliteiten belangrijk zijn: lopen, vliegtuig, fiets en auto. Met name lopen en fietsen zijn financieel duurzaam voor gebruikers en voor de overheid goedkoper om te faciliteren. Voor het ov zie ik alleen nog nieuwe ontwikkelingen in vraaggestuurd ov, bijvoorbeeld via autogerelateerde, Uber-achtige concepten of een soort FlixBus-sen. De auto houdt nog wel één groot probleem over en dat is de ruimte die hij beslaat. Maar daar kun je op termijn steeds meer verbeteringen voor aanbrengen, zoals al dan niet zelfrijdende autodeelconcepten.”

“Dus, niet meer denken aan versnelling van systemen, maar fundamentele kansen grijpen om slimmer om te gaan met automobilititeit. Van meer-harder-sneller naar beter-mooier-duurzamer. Daarbij ligt overigens nog een enorme kans: het benutten van de beschikbare lege ruimte in auto's. Denk aan zelforganiserende systemen, waarbij lege ruimte wordt gebruikt voor taxidiensten of zelfs logistiek. Dat idee van zelforganiserende Uber-achtige concepten moet je gaan koesteren.”

“De rol van de fiets zal zijn om de stad en het dorp weer mooier te maken. Het geeft de gelegenheid aan mensen om elkaar te zien, te

ontmoeten, het geeft reuring. Dat geldt voor alle steden. Auto's kunnen dit verstoren. Je hoeft auto's hier niet te weren, maar je kunt ze wel verstoppen en uit het zicht halen.”

“Hoe ik me ga verplaatsen in 2040? Ik ben al tot verrassende wendingen gekomen: ik was autominded, toen jarenlang fervent treinreiziger, nu ben ik weer hoofdzakelijke autominded, maar zeker ook e-bikeminded. Het weer kan de pret bederven, maar dan is een deels zelfrijdend voertuig op den duur een mooi alternatief.”

“Files? Daar kies je toch echt zelf voor! In een zelfrijdend voertuig kun je andere dingen doen, dan hoeft de file helemaal geen straf te zijn. En met de precieze informatie gecombineerd met flexibele werktijden kun je files makkelijker dan voorheen ontwijken. Ook in 2040 denk ik dat een privé-auto comfortabel zal zijn, maar de e-bike gaat zeker mee. Die van mij gaat al 40 km per uur: fantastisch!”

De rol van de fiets zal zijn om de stad en het dorp weer mooier te maken



**Een valkuil
is wel dat
je dingen niet
op het juiste
moment
regelt**



Als het lukt om tijdig samen noodzakelijke afspraken te maken, staat niets een verdere groei van de fiets als belangrijkste binnenstedelijk (deel)vervoermiddel in de weg. Dat zegt Raymond Gense (54), strateeg bij Pon.

”We produceren nu een jaar of vier fietsen, naast het importeren van auto's. De fiets zal nog een hele groei maken van vrijetijds- naar professioneel vervoermiddel. Daartoe gebruiken we talloze nieuwe vindingen die het mogelijk maken de fiets, de auto en het ov-systeem met elkaar te verbinden en de fiets zo deel uit te laten maken van het vervoerssysteem van de toekomst.”

“Er zit nog onvoorstelbaar veel rek in de fiets. Anders dan in de auto. We hebben even een periode minder congestie gehad vanwege de crisis, maar de economie trekt weer aan en daarmee nemen de files weer toe. Een oplossing zit in gebruik van snelle, comfortabele e-bikes en speed pedelecs als vervanger van



zakelijke autoritten. Er zijn nu nog weinig mensen die zakelijk fietsen en autorijden combineren. Zolang mensen bij het eigen bedrijf of bij de klant nog redelijk kunnen parkeren, zal de leaseauto interessant blijven. Maar je zult zien dat bedrijven steeds vaker moeten gaan bezuinigen op hun parkeerruimte en dat zet de leaseauto dan in een ander perspectief.”

“Wil je flexibiliseren in het gebruik van modaliteiten, dan moet je een aantal hobbels wegnemen, waaronder de gemakkelijke toegang ervan verbeteren. Ook moet je naar de kostenkant kijken. Met uitzondering van de NS Businesscard ben je met het combineren van afzonderlijke systemen al gauw duurder uit, mede omdat autokosten gewoon doorgaan; of je nu rijdt of niet.”

“Ik voorzie verder dat de auto comfortabeler en veiliger wordt door nog meer rijtaakondersteuning en communicatie met andere voertuigen en met de omgeving (connectiviteit). De fiets maakte tot voor kort nauwelijks deel uit van deze ontwikkeling, maar dat is nu in snel tempo aan het veranderen. De *connected* en stabiliserende fiets is er al. Connectiviteit is belangrijk om MaaS, Mobility as a Service, mogelijk te maken: ofwel altijd zicht op en toegang tot de best mogelijke modaliteit voor dat moment. 9292 stelt al gegevens publiek beschikbaar, de auto zelf ook en de fiets maakt hierin nu een professionaliseringsslag.”

“In 2014 is de personenauto verbannen uit de binnensteden, vermoed ik; tenzij de voertuigen

zelfrijdend en schoon zijn, dan wel in taxi-achtige diensten rijden. Het openbaar vervoer zal verder moeten verbeteren. Hier zullen meer lijnen spoorboekloos moeten gaan rijden. RandstadRail is een mooi voorbeeld. De auto zal er vooral blijven voor de langere afstanden, maar gezien het plaatsgebrek in steden, zal de auto hier steeds vaker gedeeld gaan worden.”

“Om het huidige comfort van de auto te kunnen verslaan, zal veel aandacht moeten bestaan voor de *last mile* in combinatie met het ov. Deze last mile kan bij uitstek worden gedaan met een tweewieler. Iedereen moest vorig jaar lachen om de 1-aprilgrap van Google over de zelfrijdende fiets, maar wij lachten er minder hard om. De fiets wordt zo hightech, dat het zich op de kortere afstanden in comfort en inzetbaarheid gaat meten met de auto. Belangrijk is wel dat we snel goede afspraken kunnen maken rond de plaats op de weg van de (steeds) snellere fiets op het fietspad en/of op de weg. E-bikes met snelheden van 25 tot 45 kilometer per uur passen niet zonder meer op het fietspad tussen de 15 kilometer per uur fietsende fietsers. Dan maar op de weg? Maar de stad is ook nog lang niet verlost van de auto. Die discussie moet echt gevoerd worden. In 2040 is de ruimte in de stad anders ingericht, met meer plaats voor de fiets (en voetganger). Met die nieuwe inrichting moeten we nu al beginnen.”

“Een valkuil is wel dat je dingen niet op het juiste moment regelt. De techniek gaat zo snel dat wetgeving voor veiligheid en fiscaliteit moeite

heeft in de pas te blijven lopen. Voor *connected* auto's en fietsen moeten allerlei communicatieprotocollen komen en over de plaats op de weg moeten we ook zaken gaan afspreken. Maar Het fiscale systeem moet worden aangepast om de fiets een volwaardige plaats in het toekomstige vervoersysteem te geven. Als dat op tijd lukt, staat niets de verdere groei van de fiets als belangrijkste binnenstedelijk (deel)vervoermiddel in de weg. Dan kan de fiets zelfs met VRI's communiceren en krijgt hij voorrang op de auto, zolang die nog in de stad rijdt.”

**De *connected*
en stabiliseren-
de fiets is er al**





De fiets kan meer. Hij staat voor kwaliteit van leven en zorgt voor economische en maatschappelijke baten. Zoveel is wel duidelijk als je de voorgaande interviews leest. Experts uit een veelvoud aan disciplines zijn het erover eens: de fiets is een onmisbare schakel; niet alleen in ruimte- en mobiliteitsvraagstukken, maar ook als het gaat om gezondheid, geluk en sociale cohesie.

Neem het klimaatprobleem. Dat kunnen we niet aanpakken zonder de fiets als ingrediënt. Fietsen kennen namelijk geen uitstoot en - mooi meegenomen - het zorgt voor een welkome aanvulling op onze kantoorbaan. Fietsen is immers onlosmakelijk verbonden met een gezonde levensstijl. Het zorgt er bovendien voor dat zowel kinderen als ouderen fit blijven en ook nog contact kunnen maken in de open buitenlucht. Het voorkomt ook nog eens stressklachten.

Natuurlijk zijn er ook risico's. De e-bike en speed pedelec nemen een grote vlucht en zorgen er met name in ons land voor dat niet alleen nieuwe groepen bereikt worden, maar dat bestaande fietsers overstappen - met alle gevolgen van dien. Denk aan meer ongelukken door snelheidsverschillen, maar ook aan een minder groot gezondheidsvoordeel. Daarnaast zullen we nog meer aandacht moeten besteden aan een naadloze integratie van fiets en ov. We zijn al een eind op weg, maar het kan nog beter.

Waar we in Nederland nog te weinig aandacht aan besteden is de voetganger. Net als de fietser is de voetganger weliswaar een 'zwakke' verkeersdeelnemer, maar heeft die eveneens een positieve bijdrage aan de omgeving, gezondheid en sociale cohesie. De behoeftes en belangen van fietsers en voetgangers kennen bovendien een grote overlap. Als Fietzersbond willen we ons de komende jaren in toenemende mate inzetten voor alle vormen van actieve mobiliteit. Samen sta je immers sterker.

Dat fietsen en lopen een grotere rol gaan krijgen binnen hoe we ons verplaatsen, staat buiten kijf. Wat we natuurlijk niet weten is hoe dat er precies uit gaat zien. De glazen bol met innovaties bestaat immers niet. Wel zien we dat er grote veranderingen op stapel staan. Maar samen kunnen we er wel voor zorgen dat duurzame mobiliteit een hoog ambitieniveau heeft in alle geledingen van de samenleving en dat deze ambities ook waargemaakt worden. Daarvoor hebben we wel een integrale visie en af en toe een kleine portie durf en lef nodig.



Fietsersbond