



Zo gezond is onze fietscultuur

Nederland is fietsland nummer één in de wereld. Er wordt nu al veel gefietst en dat neemt de komende jaren verder toe. Dat is mooi, want fietsen draagt bij aan diverse maatschappelijke doelen: bereikbare steden, mobiliteit in het landelijk gebied, compacte woningbouw, gezonde mensen, schone lucht, mobiliteit voor iedereen. Daarom werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' binnen het netwerk van Tour de Force samen aan het stimuleren van het fietsgebruik in Nederland.

Fietsen is goed voor de gezondheid

Wie dagelijks fietst, werkt automatisch aan de eigen gezondheid:

- **Fietzers halen vaak al bijna de beweegnorm** door dagelijks te fietsen naar werk, school, sport of sociale activiteit.
- Regelmatig fietsen (en lopen) is goed voor de conditie. Mensen die regelmatig fietsen hebben **minder kans op: hart- en vaatziekten, borstkanker, diabetes en overgewicht.**

Fietsen is dus een **goede vorm van preventie**. Helaas heeft 12% van de Nederlanders van 6 jaar en ouder geen fiets en fietst 20% van de Nederlanders van 6 jaar en ouder nauwelijks. Dit is zeker een punt van zorg voor de fitheid en gezondheid van vooral kinderen en ouderen.



Fietsfeiten



Nederland is nummer 1 in fietsbezit in de wereld:

- 24 miljoen fietsen op 18 miljoen mensen
- In 2024 waren er in Nederland circa 4,5 miljoen e-bikes op een totaal van circa 24 miljoen fietsen.



Er wordt in Nederland al veel gefietst:

- 28% van alle verplaatsingen in ons land worden per fiets gedaan.
- Binnen veel steden is dat aandeel meer dan 40%.
- Ongeveer de helft van alle fietskilometers is voor vrijetijdsdoeleinden.
- Voor ritten naar school nemen we in de helft van de gevallen de fiets.
- Ongeveer 28% van alle werkenden gebruikt de fiets naar hun werklocatie.
- In Nederland zijn er meer dan 900.000 wielersporters.



Er kan nog meer worden gefietst:

- Momenteel is 35% van de autorijtuur korter dan 5 kilometer.
- Ongeveer de helft (49%) is korter dan 7,5 km.
- En 66% is korter dan 15 km.

Fietzers hebben minder stress, zijn creatiever en vrijer

Voor het mentaal welzijn van mensen is fietsen ook belangrijk. Het is een ontspannende manier om van A naar B te komen, of als vrijetijdsbesteding.

Fietsen is bewezen goed voor het hoofd:

- Bij een verhoogde hartslag en ademhaling worden er extra stoffjes geproduceerd die een **herstellend effect op de hersenen** hebben. Fietsen werkt goed tegen stress.
- Mensen die naar werk of school fietsen ervaren vaker **een gevoel van vrijheid** dan mensen die diezelfde afstand in een auto afleggen.
- Fietsen brengt je op nieuwe ideeën en je **oplossingsvermogen neemt toe**. Tijdens fysieke inspanning zijn mensen tijdelijk aantoonbaar creatiever.

Fietsen heeft dus ook een belangrijke functie in preventie op het mentale vlak. En dat is hard nodig, want Nederlanders vallen steeds vaker uit door stress op het werk, en de werkdruk neemt de komende jaren alleen maar toe. Met name in essentiële maatschappelijke sectoren zoals het onderwijs, de gezondheidszorg en in de brede publieke sector.

Onderzoekers van TNO en RIVM pleitten voor aanvullend beleid om stress op het werk te voorkomen. Fietsstimulering kan daarin een belangrijke preventieve schakel zijn.

Fietsen bespaart werkgevers verzuimkosten

- Fitte mensen kennen een **hogere arbeidsproductiviteit**.

- Mensen die vier keer per week naar hun werk fietsen zijn **minder vaak ziek** zijn dan niet-fietsers.
- Dit vertaalt zich ook naar lagere kosten. Een lager ziekteverzuim **bespaart werkgevers geld**.

Mede daarom is **in het Nationaal Preventieakkoord afgesproken om met werknemers en werkgevers een fietsaanpak te ontwikkelen**. Werkgevers mogen fietsers een belastingvrije kilometervergoeding geven tot € 0,23 per kilometer. De inzet is om actief van en naar het werk te gaan. Daar is óók een goede fietsomgeving voor nodig.

Een gezonde leefomgeving, begint bij de fiets

Meer fietsers in plaats van gemotoriseerde mobiliteit draagt bij aan een gezondere leefomgeving:

- **De lucht wordt schoner** als meer mensen zouden fietsen. Elke extra kilometer op de fiets in plaats van met de auto of bus **bespaart brandstof** en **uitstoot van CO2**. Vooral woon-werkkilometers tikken aan, omdat die ook nog eens voor minder files zorgen.

- **Meer fietsers = minder geluidsoverlast**. En dat is belangrijk, want geluidsoverlast is een groter gezondheidsprobleem dan veel mensen denken. De GGD Amsterdam stelt dat **geluidsoverlast en luchtverontreiniging samen net zo'n groot probleem voor de publieke gezondheid vormen als overgewicht**.
- Doordat fietsers nauwelijks geluid maken en weinig overlast geven voor de omgeving, is het dus **prettiger wonen langs verkeersroutes**.

Gezondheidsvoordelen van fietsen zijn groter dan de risico's, zo stellen wetenschappers van de Universiteit Utrecht en het Planbureau voor de Leefomgeving. De gezondheidswinst van fietsen weegt op tegen de veiligheidsrisico's van fietsers in het verkeer.



Biedt fietsers ruimte, dan creëer je ruimte

- Per fietser is er **relatief weinig openbare ruimte nodig**, die toch al schaars is. Een geparkeerde fiets neemt tien keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto.
- Daarbij ontstaan ook **koppelkansen voor de gezondheid** in een toekomstbestendige openbare ruimte, zoals:
 - het mogelijk maken van klimaatadaptatie;
 - het reduceren van hittestress;
 - het vergroten van biodiversiteit;
 - en het stimuleren van ontmoeting tussen mensen.

Als fietsers de ruimte krijgen, blijft er **ruimte over**. En als de omgeving uitnodigt tot fietsen, wordt de **omgeving uitnodigender**.

Investeren in fietsstimulering + fietsomgeving = gezondheidswinst

Het stimuleren van fietsen en het benutten van voordelen voor de leefomgeving en de gezondheid, **kan alleen door een veilige fietsomgeving te creëren**. De stad en het dorp, én de routes daartussen, moeten uitnodigen tot fietsen. Infrastructuur moet mede vanuit het gezichtspunt van de fietsers aangelegd en aangepast worden. **De fiets moet nadrukkelijk een plek krijgen in beleid en uitvoering**. Niet alleen waar het om **mobiliteit en infrastructuur** gaat, maar ook waar het gaat over **gezondheid, welzijn en wonen**.

Partners van Tour de Force



Bronnen

Fietserbond; GGD Amsterdam; Kimnet; Loket; Gezond Leven; Natuur en milieu; NOS; Open Overheid; PBL; Raad voor Volksgezondheid & Samenleving; Rijksoverheid; RIVM; TNO; VNG





De fiets: onmisbaar voor de woningbouwopgave

Nederland is fietsland nummer één in de wereld. Er wordt nu al veel gefietst en dat neemt de komende jaren verder toe. Dat is mooi, want fietsen draagt bij aan diverse maatschappelijke doelen: bereikbare steden, mobiliteit in het landelijk gebied, compacte woningbouw, gezonde mensen, schone lucht, mobiliteit voor iedereen. Daarom werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' binnen het netwerk van Tour de Force samen aan het stimuleren van het fietsgebruik in Nederland.

In korte tijd moeten in Nederland een miljoen nieuwe woningen worden gebouwd. 96% daarvan is gepland in steden. Daardoor komen er lokaal ook meer verplaatsingen. Door te zorgen voor goede fietsvoorzieningen, kan de extra mobiliteit toch in goede banen worden geleid. Dat kan ook niet anders, want de bestaande wegen en parkeervoorzieningen kunnen het extra autoverkeer simpelweg niet aan. En ruimte voor de aanleg van nieuwe wegen en parkeervoorzieningen is er niet meer. De fiets neemt daarmee een sleutelpositie in voor de realisatie van de woningbouwopgave in Nederland.

Fietsen spaart ruimte

- Onderweg neemt een **fietser 28 keer minder ruimte in** dan een automobilist.
- Een geparkeerde **fiets neemt 10 keer minder ruimte in** dan een geparkeerde auto.

Er is bij de woningbouwopgave onvoldoende ruimte om, zoals voorheen gebeurde, extra infrastructuur en parkeergelegenheid voor de auto te realiseren. Door in te zetten op fietsen, blijft er ruimte voor noodzakelijk autoverkeer.

We fietsen veel, maar dat kan nog meer: zeker rond steden

- **Meer dan een kwart (28%) van alle verplaatsingen in Nederland wordt per fiets afgelegd.** Binnen veel steden ligt het fietsaandeel boven de 40%.
- Als **de afstand tussen woning en werklocatie binnen 5 kilometer is**, gaat zelfs 53% per fiets.
- Tegelijkertijd worden nog **veel korte ritjes** met de auto gedaan: 35% van de autoritjes is korter dan 5 kilometer. Ongeveer de helft (49%) is korter dan 7,5 km. En 66% is korter dan 15 km. Allemaal afstanden die goed te doen zijn op de (elektrische) fiets.

Bouw nabij voorzieningen, houd de afstanden kort:

- Zorgen we voor korte verplaatsingsafstanden, dan **bevorderen we lopen en fietsen**.
- Investeren in een **fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes leidt tot kortere afstanden**. Zorg daarbij voor: snel oversteken, een lage snelheid van overig verkeer en een aantrekkelijke openbare ruimte.

Ontsluit nieuwe woningen met goede fiets- en wandelroutes

En zorg dat die **goed aansluiten op de bestaande fiets- en wandelroutes én op de verbindingen met omliggende dorpen en bedrijventerreinen**.

- **Investeren in fietsinfrastructuur loont:** vrijliggende fietspaden zorgen voor aanzienlijk meer woon-werkverkeer per fiets.

Investeren in de fiets = investeren in de leefomgeving rond woningbouwlocaties

Als meer mensen fietsen:

- ... vermindert de automobiliteit, zodat er **ruimte blijft voor noodzakelijk autoverkeer**
- ... **verbetert de bereikbaarheid**
- ... ontstaat er **ruimte voor een gezonde en prettige woonomgeving**: aantrekkelijker, groener, rustiger, beweegvriendelijker en socialer.

Bonus: huidige bewoners profiteren mee

- **Huidige bewoners profiteren mee** van nieuwe en verbeterde fietspaden rond nieuwbouw. Op de fiets naar voorzieningen of werk wordt ook voor hen aantrekkelijker.
- Dit betekent **bereikbaarheid** door nabijheid van bijvoorbeeld apotheken, culturele instellingen, winkels of scholen. Dit sluit nauw aan bij het concept van de 10-minuten stad.

De fiets heeft een sleutelpositie in het laten slagen van de woningbouwopgave

Inzetten op de fiets is noodzakelijk om de **extra mobiliteit die ontstaat als gevolg van de nieuwe woningen**, het hoofd te kunnen bieden. Bevorder daarom fietsen door:

- Woningen in de buurt van **voorzieningen** te bouwen.
- **Werklocaties goed bereikbaar** te maken met het ov en de fiets.
- De nieuwe woningen met **goede fiets- en wandelroutes** te ontsluiten.

En verbeter en *passant* de leefomgeving rond woningbouwlocaties.

Partners van Tour de Force



Bronnen

Fietsfeiten 2023;
Manifest voor bereikbaarheid: samen verkleinen we de afstand;
Nationaal Toekomstbeeld Fiets;
Verkenning baten loopvriendelijke gebiedsontwikkeling





De fiets houdt stad en landelijk gebied bereikbaar

Nederland is fietsland nummer één in de wereld. Er wordt nu al veel gefietst en dat neemt de komende jaren verder toe. Dat is mooi, want fietsen draagt bij aan diverse maatschappelijke doelen: bereikbare steden, mobiliteit in het landelijk gebied, compacte woningbouw, gezonde mensen, schone lucht, mobiliteit voor iedereen. Daarom werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' binnen het netwerk van Tour de Force samen aan het stimuleren van het fietsgebruik in Nederland.

Dit paper zoomt in op het belang van de fiets voor het bereikbaar houden van steden en voor goede verbindingen met het landelijk gebied. Gelukkig wordt er al heel veel gefietst in de vrije tijd, naar school en naar werk. Dat moeten we koesteren. Maar er kan nog veel meer worden gefietst. Er zijn immers nog veel korte autoritjes, die gemakkelijk gefietst kunnen worden. Terwijl in het landelijk gebied de elektrische fiets voor verplaatsingen tot 15 kilometer een aantrekkelijke optie kan zijn. En op nog langere afstanden de combinatie fiets en openbaar vervoer.

Nederland Fietsland

Er wordt al veel gefietst:

- **28% van alle verplaatsingen** in ons land worden per fiets gedaan.
- Binnen veel steden is dat aandeel meer dan 40%.
- Bijna de helft (48%) van de met een gewone fiets afgelegde afstand is voor **vrijtijdsdoeleinden**. Voor de elektrische fiets is dat aandeel nog iets groter (53%).
- Voor ritten **naar school** nemen we in ruim de helft van de gevallen de fiets (52%).
- Ongeveer **28% van alle werkenden** gebruikt de fiets naar hun werklocatie.
- In Nederland zijn er meer dan **900.000 wielersporters**.

Het fietsgebruik zal verder groeien

De verwachting is dat er in de komende jaren meer gefietst wordt en ook het autogebruik zal groeien:

- In 2029 zal het **fietsgebruik 11% hoger** zijn dan in 2023.
- Vooral **de elektrische fiets** zal vaker worden gebruikt, met een toename van 40%.
- Het gebruik van **de gewone fiets zal met 7% dalen**.
- Voor **personenauto's en vrachtverkeer** wordt, in het basisscenario, 9% meer afgelegde afstand verwacht.

Een kort ritje is zo gefietst

Een kort ritje naar de winkel, school of werk is zo gefietst! Toch worden voor **korte afstanden nog vaak de auto of scooter verkozen**, boven de fiets. Hier ligt dus nog veel potentieel:

- Momenteel is 35% van de autoritjes korter dan 5 kilometer.
- Ongeveer de helft (49%) is korter dan 7,5 km.
- En 66% is korter dan 15 km.

Veel potentie elektrische fiets

De mobiliteit groeit ook in de komende jaren door. Daarom is het belangrijk dat **fietsen ook op langere afstanden een logische en aantrekkelijke optie** is. Zeker met de opkomst van de elektrische fiets:

- Nederlanders leggen in hun **vrije tijd veel kilometers af op de fiets**. Op een gewone fiets gemiddeld 4,7 km per rit. Met een elektrische fiets is dit bijna het dubbele (9,0 km).
- Het gebruik van **de elektrische fiets groeit ook onder werknemers**. En het potentieel voor verdere groei is groot: 60% van de werknemers woont binnen 15 kilometer van hun werklocatie.

Voor langere afstanden combineren we de fiets en het OV

Als mensen wat verder reizen is **combineren van fietsen en gebruik maken van het openbaar vervoer** een efficiënte vorm van mobiliteit.

- Fietsen is bij 40% van alle treinreizigers het vervoersmiddel.

- In plattelandsgedebied zorgen fiets en ov samen voor bereikbaarheid, ook nu bushaltes vaker aan de rand van woonkernen liggen.
- Voor volle steden biedt dit ook een mooie kans. OV en fietsers vragen namelijk weinig ruimte. Zo kunnen meer mensen de stad bezoeken en blijft er voor het noodzakelijke autogebruik een parkeerplek vrij. Tegelijkertijd winnen straten aan verblijfskwaliteit en is het rustiger en veiliger.

Fietsbeleid is nodig om regio's en centra bereikbaar te houden

Meer mensen op de fiets krijgen gaat niet vanzelf. Het **vergt een goed ruimtelijk beleid**: zorg dat voorzieningen dicht bij elkaar liggen en in de nabijheid van stations. En uiteraard **investeringen in OV-, wandel- en fietsinfrastructuur**.

- Stimuleer mensen om meer te gaan fietsen door te **investeren** in veilige, vrijliggende en vlotte fietsverbindingen, en aantrekkelijke en hoogwaardige fietsvoorzieningen.
- In de omgeving van Tilburg en Nijmegen gaf 19% van de fietsers op nieuwe doorfietsroutes aan voorheen de privéauto of het OV te gebruiken. Gemiddeld 35% van de deelnemers aan de onderzoeken zegt nu sowieso meer te fietsen.
- Goede **stallingsmogelijkheden** en **leenopties** bij bus- en treinstations zijn essentieel.
- **Investeren in fietsinfrastructuur** is relatief goedkoop, effectief voor de bereikbaarheid van steden en landelijk gebied én de negatieve effecten op stikstofdepositie bij het aanleggen van nieuwe fietspaden, blijven onder de norm.

Partners van Tour de Force



Bronnen

Fietsfeiten 2023;
Kerncijfers Mobiliteit 2024;
Manifest voor bereikbaarheid: samen verkleinen we de afstand;
Nationaal Toekomstbeeld Fiets;
Radboud University: Effectiviteit van snelle fietsroutes

