

# Dromen over 2035

Essaywedstrijd  
fietsen over  
10 jaar

50  
jaar

Tour de  
Force  
10 jaar!





# Dromen over 2035

## **Waarom deze essaybundel?**

De Fietsersbond en Tour de Force vieren beiden een jubileumjaar. De Fietsersbond voert al 50 jaar de strijd om ruimte voor de fiets en in Tour de Force werken overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties sinds 10 jaar samen om het fietsbeleid in Nederland te verbeteren. Reden om samen een essaywedstrijd uit te schrijven, waarin we mensen uitdaagden om te dromen over fietsen in Nederland in 2035.

De jury, bestaande uit Arlette van Gilst (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Hans Buijtelaar (Tour de Force), Ronald de Haas (Tour de Force) en Esther van Garderen (Fietsersbond), was positief verrast over de kwaliteit van de inzendingen en heeft 12 essays gekozen voor selectie in deze essaybundel. We haalden enkele rode draden uit de bijdrage, waarbij we ook de vrijheid hebben genomen een paar quotes uit de essays op te nemen.

## **Strijd om de ruimte**

Waartoe de Fietsersbond ooit is opgericht zal altijd blijven bestaan: de

strijd om de openbare ruimte, in sommige essays is die beslecht en zijn er autoloze (grote) steden. De fiets wordt aangeduid als de “VIP in de mobiliteitsketen” en er is veel meer ruimte voor fietsers. Ook wordt er opgekomen voor de voetganger, die de fietsers als “de nieuwe automobilisten” ervaart. Het gaat wel érg hard allemaal en ze nemen veel ruimte in. Dus “wandeland doorpolderen” maar.

## **Tech en slow**

Dat brengt ons bij de snelheid, techniek en de tegenbeweging. Meerdere essayisten verliezen zich op visionaire wijze in technologische snuffjes met connected fietsen en fietspaden, waarop je op snelheid doorzoekt naar je bestemming. Maar tegelijkertijd zien we de tegenbeweging van slow fietsen en ruimte maken voor verschillende snelheden. We willen de fiets toch niet benaderen als een “langzame auto?” Dilemma’s waar we nu al mee worstelen en die de schrijvers van deze essays beslechten door vooral ruimte te maken voor snelle én langzame fietsers. Want is fietsen een activiteit die we zo snel

en efficiënt mogelijk moeten doen of zit de kwaliteit en beleving van de rit juist in het onthaasten en fietsen met aandacht? Zodat we weer in verbinding komen met de omgeving en elkaar?

### **Fietsen als sociaal construct en medicijn**

En dat brengt ons bij het sociale aspect van het fietsen. Fietsen wordt gezien als een sociale activiteit, waarin we vooral als mensen connected zijn en niet door techniek. Fietsen en lopen als manier om samen te leven. En om gezonder en gelukkiger te worden. Artsen schrijven geen pillen meer voor, maar een rondje fietsen. Waarbij we als verkeersdeelnemers omzien naar elkaar en bij vertrek uit huis nadenken of niet jijzelf, maar de ander in de openbare ruimte veilig thuis komt.

Met deze essays wordt ons een toekomstbeeld voorgeschoteld, waarin de fiets meer is geworden dan een vervoermiddel. Het is een symbool van gelijkheid. Iedereen doet mee. Jong of oud, arm of rijk, met of zonder beperking: de fiets brengt ons

waar we willen zijn. Het is de draad die onze dorpen, steden en landschappen verbindt. De infrastructuur ademt menselijkheid. Ons lichaam beweegt, ons hoofd ontspant. Stress glijdt van ons af terwijl we trappen. De fiets is medicijn, maar ook vriend. Het brengt ons in contact met onszelf, met de natuur, en met elkaar. En bovenal: fietsen schenkt geluk. Want fietsen is de kunst van eenvoud. Twee wielen, een trapbeweging, en de hele wereld ligt open. Nederland in 2035 is een land waar de fiets het hart vormt van onze samenleving. Een land dat ademt op het ritme van de pedalen.



Hans Buijtelaar  
*Voorzitter  
Tour de Force*



Esther van Garderen  
*directeur  
Fietsersbond*

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> Dromen over 2035	2
<b>Brett Petzer en Richard Korpel</b> In 2035 is fietsen weer van iedereen	6
<b>Naomi Kloostra</b> Barrières als verbinding: oversteken naar 2035	12
<b>Janneke Elzinga en Loesanne vd Geest</b> Fietsen in 2035 – de sleutel tot duurzame stadslogistiek	17
<b>Martin Verspeek</b> Vrolijk fluitend fietsen we de toekomst tegemoet Hoe een paard een koe vangt	23
<b>Jeffrey Peereboom</b> Fietsen in 2035 – De dag dat de fiets de stad overnam	28
<b>Carin Hereijgers</b> Wat vertellen we elkaar? De kracht van besef	33
<b>Lytischa</b> Polderen op de fiets	38
<b>Troy Corsen</b> “Trappen naar Morgen”	41
<b>Erik Ooms</b> Vijf jaar Missie Labs: van burn-outs tot biodiversiteit, de fiets als sleutel tot maatschappelijke innovatie	45
<b>Niels Steeghs</b> Fietsen op recept: groene golven en rode lopers	51
<b>Dries Deederen</b> Fietsen in 2035: Vrijheid, Plezier, Veiligheid en Verbondenheid	56
<b>Jos Sluijsmans</b> Fietsen in Nederland in 2035	59

# In 2035 is fietsen weer van iedereen

*Door Brett Petzer en Richard Korpel*

**N**ederland presenteert zich anno 2025 graag als koploper op fietsgebied, maar op die gele trui beginnen steeds meer vlekken te komen. Zo heeft één op de tien kinderen geen fiets vanwege geldgebrek. Het aantal verkeersdoden stijgt, en illegaal aangepaste motorfietsen die voor fiets moeten doorgaan hebben zich een weg gebaad op elk fietspad. Net als de samenleving als geheel wordt fietsen steeds sneller en steeds ongelijker.

Kinderen én ouderen, uitgerekend de groepen die het meest fietsen, zijn hier het meest de dupe van. Ouders zien krantenkoppen over toenemend verkeersgeweld en kijken naar beleidsmakers voor een antwoord. Wat ze lezen en horen is: 'Zet hem op!', alsof helmen enige bescherming bieden tegen de duizenden Newton aan kracht die een SUV van twee ton in beweging brengt. We weten nu al dat steeds minder kinderen naar school fietsen en steeds meer ouders –degenen die het kunnen betalen– zelf in de Tiguan, Range Rover of Model Y stappen.

Ouderen zien ondertussen een wereld die zich steeds meer afspeelt op schermen. Een touchscreen in de auto, een telefoon in de hand, misschien zelfs een JBL-box op de bagagedrager. Afgeleide fietsers zijn vooral een gevaar voor zichzelf, maar afgeleide, 'beschermde' bestuurders in hun thuisbioscopen zijn levensgevaarlijk.

Voor mensen die soms een stukje maand aan het eind van hun geld overhouden, garandeert fietsen niet langer toegang tot de arbeidsmarkt, of contact met vrienden en familie. Dat komt omdat betaalbare woningen steeds meer verspreid liggen, terwijl goede banen zich vaak op een paar plaatsen concentreren. Steeds meer mensen moeten de fiets combineren met het OV, ervan uitgaande dat die wel aanwezig én betaalbaar is. En het is misschien lastig voor te stellen, maar voor een werkzoekende is een retourtje van dertig euro om naar een sollicitatiegesprek in een andere stad te gaan een grote gok.

Oud-premier van België Mark Eyskens stelde ooit dat Nederland



Alle afbeeldingen zijn opgesteld met Perchange.org.

een vlak land is omdat we een ‘geloof hadden dat bergen verzet’. Dat kunnen we in 2025 goed gebruiken, want de Nederlandse fietscultuur kan haar belofte van sociaal, toegankelijk, betaalbaar en bevrijdend vervoer steeds lastiger nakomen. In de rest van dit essay halen we opgelucht adem vanuit het perspectief van 2035, als er grote stappen zijn gezet. Hoe kregen we Nederland Fietsland terug in het zadel?

### **Gedeelde snelheden en beperkt risico in de fietsfamilie**

Het eerste kantelpunt begon in Enschede, dat in juli 2025 fatbikes uit het stadserf verbod. Er was weinig hoop dat dit verbod zou worden ge-

handhaafd – een petitie van vijftig gemeenten aan Den Haag het jaar daarvoor had weinig opgeleverd – maar onderzoek naar de wijdverbreide opvoering van deze voertuigen leidde uiteindelijk tot de erkenning dat concrete maatregelen nodig waren ter bescherming van de ‘fietsfamilie’ (voertuigen met een vergelijkbare massa en haalbare snelheid, met het recht om gebruik te maken van het fietsnetwerk).

De publieke roep om actie mobiliseerde politieke wil, en er kwam beweging in wat zo lang onoplosbaar had geleken. Met steun van de Inspectie Leefomgeving en Transport, die al jaren had gepleit voor maatregelen, namen



gemeenten het voortouw bij het coördineren van hardhandig optreden tegen het opvoeren van fatbikes. Zo deden autoriteiten aan 'naming and shaming' voor bedrijven die opvoerden en kwam de overheid met aanplakbiljetten en spotjes à la 'roken is dodelijk'.

Maar misschien wel de grootste stap vooruit was het initiatief van Utrecht, Groningen en andere toonaangevende fietssteden om het Nederlandse fietsnetwerk te positioneren als een collectief goed, ook wel een meent of een 'commons' genoemd. Oftewel: Een schaarse, zeer waardevolle publieke hulpbron die aan iedereen toebehoort, maar die tegen misbruik door wie dan ook moet worden beschermd. Dit bracht het fietsnetwerk

in hetzelfde rijtje als bijvoorbeeld natuurgebieden.

Daardoor werd het fietspad niet langer gezien vanuit een lens van efficiëntie, snelheid en wrijvingsloosheid, zaken die ook bij automobilititeit centraal staan. Met het fietspad als gemeenschappelijk bezit werd duidelijk dat we niet moeten fietsen zoals we nu autorijden: gehaast, afgeleid en afgeschermd. Om het heel kitscherig te stellen: de reis moest weer onderdeel van de bestemming worden, niet iets om zo gehaast en afgeleid mogelijk doorheen te komen.

### **De garantie van een fiets**

Het idee dat het fietspad een gemeenschappelijk goed was, versterkte ook andere stromingen die



al aan het broeien waren, zoals de *City Deal Fietsen voor Iedereen*. Dat samenwerkingsverband toonde de financiële en andere barrières voor fietsen die zich in heel Nederland hadden ontwikkeld. Voortbouwend op de neutrale taal van de City Deal over een fiets-‘ecosysteem’, impliceerde het ‘commons’-model dat deelname aan het fietsen een basisrecht is dat hoort bij in Nederland wonen. Lezers zullen zich vast de ophef nog herinneren toen het kabinet aankondigde elk kind in Nederland toegang tot een fiets te garanderen. Maar uiteindelijk wonnen de voorstanders door te focussen op de harde economische realiteit. De sociale voordelen van dit beleid, afgewogen tegen hoeveel geld er direct en indirect al naar automobilität gaat, waren doorslaggevend.

Echter is het hebben van een fiets alleen niet het eindpunt. Deelname aan de commons vereist de vaardigheid om op die fiets te rijden, de mogelijkheid de fiets te onderhouden, een veilig, goed onderhouden en goed verlicht netwerk om op te rijden, en bestemmingen die op fietsafstand liggen. Dat was eerst nog over het hoofd gezien, maar gelukkig dwong de gedurfde sociale en solidaire aanpak van het commons-model politici om ook in deze behoeften te investeren, wat resulteerde in een steeds sterker netwerk van fietsreparatiecafés en kennisoverdracht.

## **Risico's beheersen waar ze ontstaan**

Het besef dat de fietsbaarheid van Nederland een onschatbare bron is, bijna uniek in de wereld, was ook een belangrijke factor in de ommekeer op het gebied van verkeersveiligheid die eind jaren 2020 begon en nu resultaten oplevert. Het is twee jaar geleden dat er voor het laatst iemand omkwam in het verkeer in Amsterdam, wat betekent dat Nederlandse steden stevig op weg zijn om het pad te volgen dat Helsinki al in 2025 heeft gebaand.

Dit was grotendeels te danken aan een mentaliteitsverandering bij de toepassing van bestaande beleidsmaatregelen en kaders. Nederland was decennia geleden al pionier op het gebied van ‘Duurzaam Veilig’, onze eigen variant op Vision Zero. Sindsdien waren de risico's echter toegenomen: auto's waren gemiddeld groter, langer en veel zwaarder geworden, met hogere motorkappen. Afleiding in auto's was toegenomen, terwijl maatschappelijke normen en handhaving niet even snel bewogen om dat tegen te gaan.

In 2025 was zelfs even geopperd om de standaardafmetingen van parkeerplaatsen te vergroten, zoals in Duitsland, om deze ‘autobesitas’ op te vangen. Gelukkig bereikten steden een omslagpunt en beseften ze dat het tijd was dat auto's zich aanpasten



aan de leefomgeving die wij willen, en niet andersom.

Bestuurders weten nu heel goed dat ze niet mogen parkeren op parkeerplaatsen waar hun auto niet in past, en dat langdurige en levenslange rijverboden steeds vaker worden opgelegd aan mensen die door camera's betrappt zijn op niet mono rijden. We zien de voordelen overal om ons heen: het aantal kinderen dat zelfstandig fietst is eindelijk weer gestegen, nu ouders ervan overtuigd zijn dat het grootste risico voor de 'commons' – gevaar door automobilisten – bij de bron wordt aangepakt.

### **Het fiets-treinsysteem en spontaan reizen**

Fietsen maakt de wereld binnen een straal van 20-30 kilometer volledig toegankelijk. Maar ondanks de belofte van werken op afstand, kunnen we ons nu nog maar moeilijk een leven binnen die bubbel voorstellen. Grote sociale vernieuwing in de betaalbaarheid van het spoorvervoer en de heropleving van het openbaar vervoer buiten de steden en dorpen, hebben geleid tot het herstel van het fiets-treinsysteem als een enkele vervoerswijze die het moderne leven ondersteunt.

Nu we in 2035 de enorme psychologische en praktische kracht van spontane mobiliteit erkennen, be-

grijpen we waarom zoveel mensen in 2025 gedwongen werden om afhankelijk te zijn van de auto. Het was immers het enige vervoermiddel met een beheersbare 'mentale belasting' of *mental load*. Diepe en brede investeringen in het fiets-OV-systeem en toenemende integratie en coördinatie tussen belanghebbenden, hun taken en hun financiële en dienstverleningsverplichtingen hebben deze situatie omgekeerd.

## Conclusie

De lezer kan opgelucht ademhalen dat problemen die in 2025 onoverkomelijk leken, nu best eenvoudig lijken. Maar succes was nooit een zekerheid, vooral omdat de fiets in veel officiële en mediadiscussies werd voorgesteld als een langzamere auto. Zonder een mentaliteitsverandering en andere beleidskeuzes was fietsen hard op weg om een voorrecht te worden.

Het is nu mainstream geworden om juist de traagheid van de fiets te vieren vanwege de ruimte die hij biedt om de commons te ervaren – om samen te leven met andere fietsers, voetgangers en de wereld rondom het fietspad. Ook leven we nu in een wereld waarin elk kind twee volledige schooljaren lang een fiets heeft gehad en heeft leren fietsen. De resultaten zijn al duidelijk zichtbaar.

De toenemende hoeveelheid delegaties uit het buitenland die hierheen komen om onze 'commons' te bestuderen, herinneren ons hoe -gepast-enthousiast we mogen zijn. Het werk is nooit af, maar ons fietsnetwerk is een plek waar jong en oud hun hele leven op een veilige, spontane manier van kan genieten. Het is niet alleen je toegangspoort naar de samenleving, het is er volwaardig onderdeel van. 🟡

**Brett Petzer** volgde een opleiding tot stedenbouwkundige in zijn geboortestad Kaapstad, Zuid-Afrika, voordat hij naar de TU Eindhoven kwam om onder leiding van prof. Ruth Oldenziel te promoveren op de herverdeling van wegruimte ten gunste van fietsers. Sinds 2021 werkt hij bij Mobycon, waar hij zich specialiseert in onderzoek en planning van fietsnetwerken.

**Richard Korpel** fietste in zijn studententijd heel wat af om verkeeronderzoeken uit te voeren als bijbaantje in de buitenlucht. Na zijn opleidingen Bestuurskunde en Media & Journalistiek te hebben afgerond, is hij nu bij Mobycon in dienst als veldwerkcoördinator en medewerker marketing & communicatie.

# Barrières als verbinding: oversteken naar 2035

## Met lessen uit Schots fietsgeluk

*Door Naomi Kloostra*

**H**et is windstil. Ochtendmist hangt over het Amsterdamse IJ. Fietsers en voetgangers maken zich klaar voor de overtocht, sommigen leunen tegen de reling, anderen kijken over het water. Een Schotse fietser en ik staan naast elkaar. Ik merk op dat we beiden genieten van het uitzicht en het moment. De motor van de pont bromt zacht. Meeuwen krijsen.

*Ik: "Altijd als ik op de pont sta, voelt het alsof de tijd even stilstaat. Geen haast, geen verkeer. Gewoon... tussen twee werelden in."*

*Schotse fietser (grijnst): "Aye, in Schotland zou dit al bijna het hoogtepunt van de rit zijn. Stilte, water, ruimte. Soms fiets je uren langs een loch zonder iemand tegen te komen. Alleen de wind, het water, de heuvels."*

*Ik: "Bij ons is het vaak een tussenstop. Alles is gepland, strak, efficiënt."*

*Maar juist hier, op het water, voel ik even ademruimte. Alsof de pont zegt: wacht maar even."*

*Schot: "Da's iets moois. In de Highlands leer je vanzelf te vertragen. Je wordt klein tussen de bergen, en dat is goed. Bij jullie is het landschap strakker. Behapbaar, zeg je dan. Maar ik zie ook rust, zorg, precisie. Dat geeft veiligheid."*

*Ik (kijk over het water): "Denk je dat er over tien jaar ponten zijn met verhalen? Kleine audioroutes, muzikanten of kunstwerken aan boord?"*

*Schot: "Waarom niet? Maak van elke oversteek een moment van verwondering. Geen brug, maar een beleving."*

De Schot heeft een punt. We zijn in Nederland zo goed in bewegen... maar vergeten soms om te pauzeren. Te genieten van die momenten ertussenin. We worden gestuurd door



sneller te zijn, efficiënter, apps, technologie. We gaan zo ver dat fietsen geen vorm van inspiratie en vrijheid wordt, maar bijna gaat dienen als een puur functioneel voertuig om van A naar B te reizen. Bijna zoals een auto, een voertuig dat zich tussen de lijnen moet begeven, dat zich moet houden aan een maximale snelheid, en waarbij de puzzel van de plek op de

weg niet in het eigen hoofd opgelost hoeft te worden. In Schotland zijn ze heel goed in het genieten van rustige momenten. De wegen lopen slingerend door het landschap, als rivieren tussen de bergen. Landschap is maatgevend is voor het ontwerp van wegen, bruggen en snelheden op de weg. Deze acceptatie hoeft niet altijd het beste te zijn. In Nederland zoeken

we oplossingen, vinden we innovatie, maken we alles sneller, zuiniger, efficiënter. Maar soms ten koste van onszelf.

Ik begin me af te vragen of we niet iets essentieels aan het kwijtraken zijn. Of we in onze drang naar optimalisatie en snelheid niet vergeten waarom de fiets voor mij ooit zo bevrijdend voelde. Fietsen was ooit een uitnodiging tot verdwalen, tot ontdekken, tot ademen. Het was niet alleen een manier om ergens te komen, maar ook een manier om te zijn. Misschien moeten we onszelf weer toestaan om te dwalen, om niet altijd de kortste route te nemen, om stil te staan bij wat we onderweg tegenkomen. Om de fiets niet alleen als middel te zien, maar ook als ruimte, voor rust, voor creativiteit, voor verbinding met de wereld om ons heen.

Ik kijk weer naar de Schot. Hij zegt *“Schotten staan misschien wel netjes in de rij voor de bus, en ja, de weg slingert zich rustig door het landschap, maar ook daar is haast, drukte, ongeduld. Alleen wordt het misschien minder zichtbaar”*. Ik realiseer me dat waar wij in Nederland zuchten bij een vertraagde pont of een vol fietspad, men in Schotland de wachttijd met meer berusting lijkt te ondergaan. Maar in gedachten zijn ze soms net zo opgejaagd als wij. *“De rust is niet altijd echt, soms is het aangeleerd gedrag, sociale conventie”*, gaat de

Schot verder. En toch is er iets waardevols in dat ritme bedenk ik me: het landschap dwingt tot vertraging, en het systeem laat die ruimte ook toe. Niet perfect, zeker niet idyllisch, maar wel een andere verhouding tot tijd en beweging. En juist in dat contrast wordt zichtbaar wat wij misschien kwijt zijn geraakt: niet de capaciteit om te haasten, maar het vermogen om daarin te kiezen.

Dat vermogen tot kiezen staat ook in een nieuw daglicht nu technologie en kunstmatige intelligentie zich steeds nadrukkelijker mengen in onze manier van reizen. Navigatie-apps voorspellen drukte, geven real-time alternatieven en sturen ons langs de snelste, vaak meest efficiënte route. Slimme verkeerslichten herkennen fietsers en passen hun timing aan, deels op basis van door AI geanalyseerde verkeersstromen.

Dat klinkt als vooruitgang, en dat is het ook. Maar het verandert ook onze relatie met het fietsen zelf. De spontane omweg, de verwondering over een onbekende straat, het onverwachte bankje aan het water, ze verdwijnen sneller als de route al is voorgekauwd door een algoritme dat tijdswinst maximaliseert. Zo dreigt de fiets niet langer een uitnodiging tot vrijheid te zijn, maar een verlengstuk van de optimalisatiedrift. AI maakt ons gedrag efficiënter, maar confronteert ons met een vraag die ook de

Schot impliciet stelde: willen we altijd de kortste weg, of soms juist de rijkste?

Juist in de alledaagse fietstochten, door de stad, langs een park, op weg naar het station, wordt duidelijk hoe waardevol het is om onderweg te zijn in plaats van alleen maar snel van A naar B te gaan. Een moment stilstaan, om je heen kijken, een onverwachte ontmoeting, iets ruiken of opmerken: het zijn geen verspilde minuten, maar momenten van bewustzijn. Vertraging hoeft geen verlies te zijn; het kan juist een uitnodiging zijn om te beleven wat er onderweg gebeurt. Die gedachte verandert hoe je naar dagelijkse verplaatsingen kijkt, als meer dan functioneel, als ruimte voor ervaring.

Sinds drie jaar sta ik namelijk elke dag op de pont. In het begin was dat even schakelen. Gedachten als: *“Wat duurt het lang voor hij komt,”* *“Jeetje, wat is het druk,”* of *“Waarom is er nog steeds geen brug?”* gingen regelmatig door mijn hoofd. Zelfs het ooit geopperde ontwerp van een kabelbaan klonk ineens als een serieuze oplossing, puur om de frustratie van het wachten te verkleinen. Natuurlijk is wachten op de pont niet altijd aangenaam: 's avonds in het donker, met schichtige blikken naar onbekenden die soms om geld vragen; in de regen, terwijl je schoenen langzaam nat worden en de geur van natte fietskleding ruikt; of in de ochtendspits, wanneer

de pont zo vol is dat je bijna bovenop elkaar staat.

Maar toch... er zit ook iets onverwacht moois in dat wachten. Op een heldere ochtend, als het IJ glinstert in het vroege zonlicht, voelt de overtocht bijna ritueel. Tussen de mensen die ik elke dag zie, maar nooit spreek: de vrouw met het felblauwe haar, de man met het notitieboekje, de jongen met de eeuwige oortjes in, ontstaat een stille verbondenheid. We delen een moment zonder woorden. Kinderen lachen in de bakfiets, wijzen naar meeuwen die vlak boven het water scheren. Tieners oefenen hun Franse woordjes. Vrouwen die nog snel hun make-up bijwerken in het reflecterende raam van de stuurcabine. Bezorger van eten, bij wie ik me telkens weer afvraag of het eten straks nog warm aankomt (ervaring leert van niet: als je eten via de pont bezorgd wordt, is het meestal koud).

Het wachten is een soort levend stadsritueel. Een klein sociaal theater waarin niemand de hoofdrol heeft, maar waarin we samen een scène spelen, van pauze, van overbrugging, van even stilvallen in een stad die meestal alleen maar doorgaat. En misschien is dat wel de werkelijke waarde van die pont: niet dat hij ons van A naar B brengt, maar dat hij ons, al is het maar een paar minuten, even stil laat staan in het onderweg-zijn.

Misschien is dat wel de les van de Schot: dat bewegen niet altijd sneller hoeft, maar met meer aandacht. Dat infrastructuur zich mag voegen naar het landschap, in plaats van het landschap te dwingen zich te voegen naar de route.

Tegelijkertijd mogen we trots zijn op wat we in Nederland bereiken. We zijn wereldkampioen in slimme oplossingen, in infrastructuur die werkt, die uitnodigt tot fietsen, die dagelijks miljoenen mensen in beweging brengt. Onze innovatiekracht zit diep. Maar juist daarom kunnen we het ons veroorloven om verder te kijken dan alleen efficiëntie. Om niet alles op te lossen, maar ook te laten bestaan. Ruimte te laten voor pauze, verwondering, ontmoeting. Want misschien is dat de stap is voor onze komende 10 jaar vooruitgang: niet alleen sneller, maar ook zachter. Niet alleen functioneel, maar ook menselijk. Een mobiliteit die niet alleen van A naar B brengt, maar ook weer even terug naar jezelf en de ander.

De pont nadert de overkant. Het dek schommelt zacht. Fietsers maken zich klaar om op te stappen.

Ik: "Kom. Tijd om weer verder te fietsen. Maar ik neem dit moment mee." Schot (met een knik): "Aye, en ik laat het niet meer los."



**Naomi Kloostra** is een geboren en getogen Amsterdammer. Ze werkt als adviseur mobiliteit bij Arup. De afgelopen jaren in het kantoor in Amsterdam, maar sinds begin dit jaar werkt ze tijdelijk vanuit Edinburgh. Ze studeerde Urban and Regional Planning aan de UvA en heeft een passie voor actieve mobiliteit.



# Fietsen in 2035 – de sleutel tot duurzame stadslogistiek

*Door Janneke Elzinga en Loesanne van der Geest*

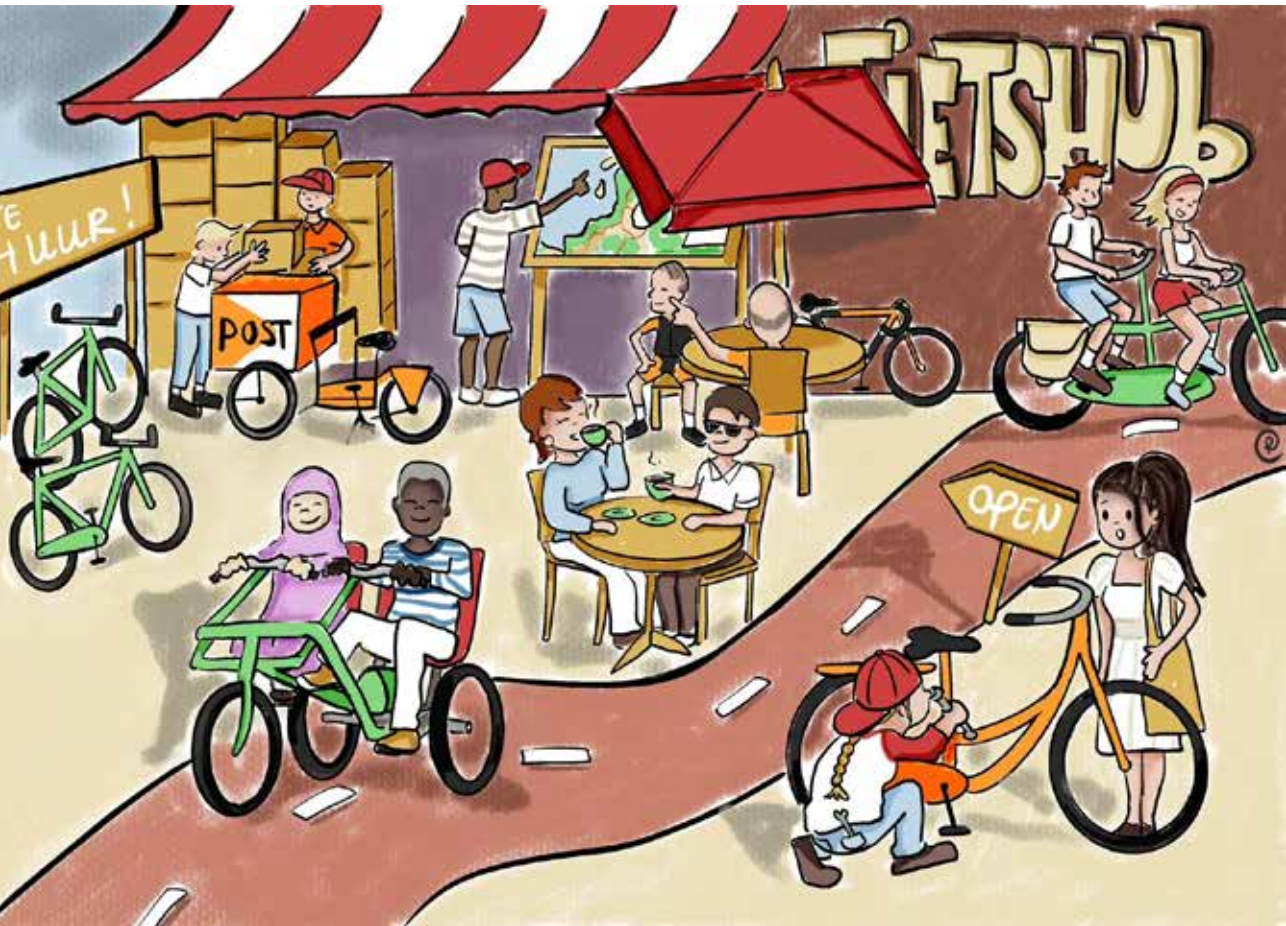
**D**e toename van goederenstromen, zoals boodschappen- en pakketdiensten, zet de binnenstad onder druk.

Zogenaamde logistieke hubs aan de rand van de stad vormen al jaren het toverwoord in de stadslogistiek. Hierbij wordt “the last mile” tot aan de bestemming overgenomen door elektrische of niet-gemotoriseerde vervoermiddelen [1]. Toch lijken deze white-label hubs niet echt van de grond te komen. Ondertussen neemt ook de druk op de fietspaden toe. Van eenwieler tot tandem, van bakfiets tot bierfiets en van racefiets tot fatbike: fietsen zijn er in een groeiend aantal soorten en (frame)maten. In enkele steden worden zelfs “fiets-hubs” opgezet [2], waarbij de fiets centraal staat. Zou de fiets dé schakel kunnen zijn naar een autovrije, emissiearme binnenstad [3]? En moeten Nederlandse steden over tien jaar niet juist méér gedomineerd worden door de fiets?

## De multifunctionele fietshub

### De fiets als transportmiddel

De eerste fiets – de draisine – werd zo’n 200 jaar geleden uitgevonden [4]. Inmiddels brengt dit vervoermiddel in Nederland dagelijks miljoenen mensen van A naar B. Daarnaast is het ook een krachtig transportmiddel gebleken voor goederen: initiatieven zoals de Fietskoerier [5] en Tour de Ville [6] laten zien dat niet alleen reguliere post en pakketjes, maar ook medische producten uitstekend met de fiets kunnen worden vervoerd. Idealiter worden deze fietsen in een fietshub gestald, bijvoorbeeld aan de rand van de stad, waar externe goederen per fiets hun weg vervolgen naar de binnenstad. Omgekeerd kunnen specifieke goederen in de stad worden opgehaald of kunnen bepaalde afvalstromen uit de stad per fiets worden afgevoerd en verzameld in een hub, waar ze vervolgens worden hergebruikt of opgehaald. Het



Illustratie door Rudy Heemskerck (Ruuby'sWorld).

Afvalcollectief in Wageningen heeft al bewezen dat, met behulp van een vierpersoonsfiets, specifieke afvalstromen (karton en wikkelfolie) in een kleine binnenstad kunnen worden ingezameld [7].

### **De fiets als educatiemiddel**

Een fietshub is echter meer dan een distributiepunt. Het brede scala aan fietsen dat nodig is voor logistieke

taken, vraagt om regelmatig onderhoud en specialistische kennis. De opslagplaats van de voertuigen kan daarom worden gekoppeld aan een fietswerkplaats waar mensen worden opgeleid tot mechaniker, waaraan de fietsenbranche tegenwoordig een groot tekort heeft [8]. Dit kan tevens in de vorm van een sociale werkplaats, naar voorbeeld van the Cycle Hub in Utrecht [9] waar mensen met

een afstand tot de arbeidsmarkt het vak van fietsenmaker leren. Deze fietswerkpleerplaats wordt efficiënt gecombineerd met een innamepunt van weesfietsen die een opknopbeurt kunnen gebruiken [10]. Een soortgelijk concept wordt toegepast bij Tools to Work in Teteringen [11]. Daarnaast kan een hub ook ruimte bieden voor een fietsparcours, waar kinderen en nieuwkomers leren fietsen en verkeersvaardigheden opdoen. Dergelijke educatie hoeft zich natuurlijk niet te beperken tot de fiets. In samenwerking met middelbare scholen, mbo's, hogescholen en universiteiten, kan de circulaire fietshub een leerplek bieden voor studenten over circulariteit, het sociaal domein, verkeersveiligheid en logistiek in de vorm van stages en afstudeeropdrachten: Leren met de stad! [12].

### **De fiets als recreatiemiddel**

De fiets is er ook voor het plezier. De fietshub als wielercafé en/of als huurlocatie voor dagjesmensen vormen daarom een open deur [13]. De fiets leent zich blijkbaar ook uitstekend voor teambuilding, zoals het bouwen van een fiets als bedrijfsuitje [14]. Of denk aan fietsexpedities, waarin deelnemers als groepsactiviteit per fiets (groepsfiets of "gewone" fiets) de stad in gaan om afval te rapen [15] of juist de stad uit om de natuur te verkennen. Wie weet zit er wel een verdienmodel in tandemritten, waarbij mensen op date gaan op een uitge-

stippelde fietsroute met picknick. Uiteraard kunnen ook de duofietsen van Fietsmaatje niet ontbreken in de fietshub [16]. Wat ons betreft zijn de mogelijkheden eindeloos.

### **De fiets als middel ter bevordering van de gezondheid**

Tegelijkertijd is de fiets – nog altijd – een zeer geschikt middel om gezond en fit te blijven. Dat is hard nodig: we zitten in een landelijke beweegcrisis [17]. De afgelopen jaren groeide de aandacht voor gezondheid in de fysieke leefomgeving, wat versterkt werd door de invoering van de Omgevingswet in 2024. Deze wet stelt het uitgangspunt van een veilige en gezonde leefomgeving centraal. Overheden zoeken daarom naar concrete manieren om invulling te geven aan de term "gezondheid". De fietshub kan hier een centrale rol vervullen; de mix van mobiliteit, educatie en sociale interactie draagt direct bij aan meer bewegen, meer ontmoeting en een betere luchtkwaliteit. Zo wordt de fietshub niet alleen een logistiek knooppunt, maar ook een (fossielvrije) motor voor de gezonde stad.

### **De fiets als duurzaam vervoersmiddel**

Met het Klimaatakkoord en de Green Deal staat de stip op de horizon voor 2050: we stoten geen broeikasgasen uit [18]. De weg daar naartoe vraagt in 2035 om slimme, duurzame

en compacte steden waarin mensen en goederen soepel kunnen doorstromen. In steeds meer stedelijke gebieden gelden zero-emissiezones, waardoor de distributie van goederen verschuift naar emissievrije vervoersmiddelen zoals cargobikes [19]. Deze koerswijziging sluit direct aan bij de kernfunctie van fietshubs, namelijk het bundelen van vervoersstromen aan de rand van de stad en het slim verdelen van goederen over duurzame vervoersmiddelen. Door ketenregie en innovatieve logistieke systemen te combineren, kunnen fietshubs uitgroeien tot essentiële schakels in een netwerk dat zowel economische efficiëntie als klimaatwinst oplevert, zoals staat beschreven in het Klimaatkkoord [18]. Ook de potentie om fietsen te hergebruiken, bijvoorbeeld in de vorm van fietsabonnementen voor kinderen, draagt bij aan de circulariteit van de fietshub.

### **Voorbeelden van hubs**

Het idee voor een fietshub is zeker niet nieuw. In Utrecht zijn, mede dankzij het project “Heel Utrecht Fietst”, inmiddels een aantal voorbeelden van fietshubs te vinden. In Fietshub De Maarschalk ontmoeten recreatieve fietsers, wielrenners en anderen elkaar, er is een fietswerkplaats en een fietswasstraat. Fietshub De Dreef is een uitgifteplaats van fietsen van de Fietsdeal en Fietshub De Amazone, tot slot, is onderdeel van een gezondheidscentrum [2].

In Rotterdam is in 2019 de fietshub opgenomen in het beleidskader “Fietskoers 2025” [20]. In 2023 beschreef de fietsscoördinator van de gemeente Rotterdam fietshubs als zijn droomproject: “Niet alleen voor het inzamelen en uitgeven van fietsen (Fietsbank) en het aanbieden van fietslessen, maar juist in combinatie met andere (fiets)voorzieningen, zoals een fietsreparatiepunt, een buurtfietsenstalling, deelmobiliteits-hub, koffietentje, pakketpunt, sociale buurtfunctie, kapper, speelplek etc. (...) Voor nu nog een droom, maar hopelijk binnen een paar jaar werkelijkheid.” [21] In Rotterdam zijn in 2025 op enkele wijkfietspunten na, nog geen fietshubs gerealiseerd. Ook in andere steden komen fietshubs moeizaam van de grond. Waarom blijft het enkel bij luchtfietserij?

### **De fietshub - waarom loopt het nog spaak?**

#### **Mogelijke obstakels**

Hoewel financiële haalbaarheid en ruimtegebrek wel degelijk meespelen, net zoals bij logistieke hubs, lijkt het knelpunt ons niet alleen bij deze factoren te liggen [1]. Het belangrijkste probleem voorzien wij in het ontbreken van een gedeeld belang tussen de betrokken partijen. De baten van een fietshub zijn breed en maatschappelijk wenselijk, van duurzaamheid en gezondheid tot efficiëntie en sociale cohesie. Toch worden afzon-

derlijke actoren zoals gemeenten, ondernemers of logistieke bedrijven met de kosten en risico's opgezadeld. Dat maakt de samenwerking tussen verschillende partijen complex. Daarnaast is de rolverdeling onduidelijk en houden gevestigde logistieke spelers vast aan hun eigen systemen. Gemeenten hebben tevens te maken met een dynamisch politiek speelveld, besluitvormingsprocessen en regelgeving die innovatie aan banden kan leggen.

### **(Frame)maatwerk**

De invulling van een fietshub verschilt per wijk en stad; het is geen one-size-fits-all concept. Wij verwachten – en hopen – dan ook dat er de komende jaren uiteenlopende varianten zullen ontstaan, passend bij de lokale behoefte. Het uitdenken en verbinden van initiatieven kost echter tijd. Mogelijk is de tijd voor de fietshub tot nu toe simpelweg nog niet rijp genoeg: het urgentiebesef bij veel stakeholders ontbreekt, omdat de druk op stedelijke mobiliteit en zero-emissiezones nog niet hoog genoeg is om investeringen en veranderingen af te dwingen.

### **Een tandje bijschakelen**

Een doorbraak in deze logistieke transitie ontstaat naar onze verwachting als er een gedeeld en dringend besef komt dat fietshubs niet alleen duurzame, maar ook andere voordelen opleveren, zoals hierboven aange-

haald. Wij stellen ons hierbij voor dat de gemeente een verbindende en faciliterende rol kan vervullen en dat stakeholders bereid moeten zijn om voorbij hun eigen belangen te kijken. Ambassadeurs van fietshubs, zoals de fietscoördinator van de gemeente Rotterdam, maar ook enthousiaste inwoners of ondernemers, zijn daarbij van grote waarde [22]. Het opnemen van de fietshub in lokaal beleid, zoals in de omgevingsvisie of omgevingsprogramma's, kan een kettingreactie genereren, maar is geen voorwaarde voor het realiseren van de fietshub. Uiteraard moet de hub wel passen binnen het omgevingsplan.

Kortom, wat de fiets betreft hoeft het wiel niet opnieuw uitgevonden te worden. De fiets kan juist bestaande initiatieven met elkaar verbinden en zo bijdragen aan uiteenlopende maatschappelijke doelen: duurzame logistiek, werkgelegenheid, recreatie en gezondheid. De fietshub is daarbij een belangrijke schakel in mobiliteit, educatie, ontmoeting en circulaire economie. Aangezien de ervaring en voorbeelden er al zijn, zien wij het al helemaal voor ons: in 2035 heeft elke stad ten minste één fietshub. Een plek waar goederen en ideeën circuleren, waar bewoners en bezoekers elkaar vinden en waar de stad letterlijk en figuurlijk in beweging blijft. Hub de fiets op! 

## Noten

1 Niet te verwarren met de mobiliteits-hub, waarbij het ene vervoersmiddel verruild wordt voor het andere, zoals de overstapmogelijkheid van een (deel)auto naar een (deel)fiets.

Scan de QR-code om de bronnenlijst te bekijken.



**Janneke Elzinga** is microbioloog en schreef een tijdje voor Frame-maatjes, een blog over fietsen. Door vrijwilligerswerk op een vierpersoonsfiets voor het Afvalcollectief in Wageningen zag ze hoe verbindend een fiets kan zijn. In haar vrije tijd fietst Elzinga graag in en rond Wageningen.

**Loesanne van der Geest** is gespecialiseerd in het omgevingsrecht. De afgelopen jaren werkte ze als docent-onderzoeker bij Hogeschool Leiden. Sinds september 2025 werkt zij aan promotieonderzoek aan de Universiteit van Utrecht. Van der Geest fietst het liefst door de Noord-Hollandse duinen.

Vrolijk fluitend fietsen we de toekomst tegemoet

# Hoe een paard een koe vangt

*Door Martin Verspeek*

**D**riehonderd kinderen van Utrechtse basisscholen in opgewonden toestand drommen samen in stadion Galgenwaard te Utrecht. Dit is de dag van de fietshackathon\*, het moment waar ze naar hebben uitgekeken. Het lesprogramma, opgezet vanuit design thinking, is gevolgd, nu kunnen zij de laatste hand leggen aan hun allerbeste fietsidee. En dat hebben we geweten...

Dit essay draag ik op aan hen, de kinderen die fantasie verbinden aan toekomstdromen, die overlopen van bijzondere ideeën, die veilig en vaker fietsen echt heel erg belangrijk vinden, die hun ouders streng toespreken om de auto te laten staan, die zich best veel zorgen maken over het klimaat. Zij die zich niet laten leiden door beperkingen of conventies. Zij zijn onze toekomst, zij hebben wilde, kleurrijke plannen om de populariteit

van de fiets tot ongekenke hoogte te brengen. Dank jullie wel!

Nederland is een fijn fietsland. Daar is geen woord aan gelogen. Oké, Denemarken doet het ook niet slecht en grote steden als Parijs en Berlijn maken een enorme inhaalslag, maar een beetje trots op ons eigen landje mag best toch?

## **Fietscultuur**

Het is grotendeels vlak, daar begint het grote fietsavontuur mee. Niemand hoeft tot het uiterste te gaan om een rondje te fietsen, fietsgeluk ligt om de hoek. Een boodschap doen, naar school, naar je werk, eerst de trein dan de ov-fiets, bezorgers op de fiets, allemaal geen probleem. Regen? Mwah, met een gemiddelde van zo'n 7 procent kans op neerslag, is de kans op een nat pak niet zo groot. Snelheid maken, no worries. We hebben een keur aan e-bikes die je voort stuwen tot aan je bestemming. Dan



hebben we onze fietscultuur, als kind leer je fietsen als je je loopfiets en de step ontgroeid bent. En kijk eens naar de Hollandse fietsmerken en -fabrieken, Neerlands trots ten top.

### **Obesitas**

Maar we kennen ook een andere kant: fatbikes, fietsen met obesitas die wel erg hard voorbij scheuren. Jongeren die vinden dat fietsen en appen prima samengaan. Ongelukken, soms dodelijk, in het verkeer door velerlei oorzaak. Brakke verlichting, ondeugdelijke remmen. Ouderen die de fiets niet goed onder controle hebben. De helmplicht die nog niet tot politieke

consensus laat staan gedragsverandering wil leiden ;-). Dat plaatst de fiets soms in een somber daglicht.

### **Autobezit**

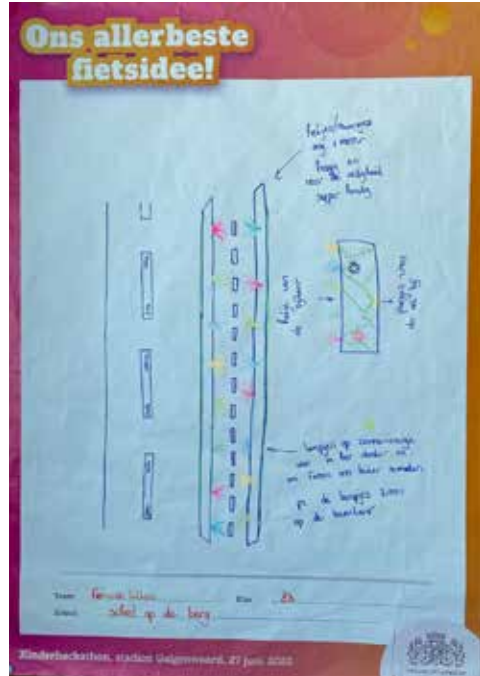
Dus: waar gaat het heen met de fiets over pakweg 10 jaar? Zonder meer de goede kant op, is mijn overtuiging. Maar hoe dan? Eerste denkexperiment is: parkeer de auto. Laten we eerlijk zijn, we waren de laatste decennia nogal in de ban van de auto. Autobezit werd verheerlijkt en stond symbool voor de welvaartseconomie. De auto van de buurman stond net iets fraaier te glimmen dan die van jou. Mijn drie zonen van 20 plus



hebben best wat wensen en idealen, maar peinen er niet over om een auto te kopen. Dat is echt iets van vorige generaties, vinden ze. Maar goed, als ik buiten mijn gezinsbubbel kijk, zie ik genoeg jonge mensen die mobiliteit nog altijd associëren met de auto en daar is niets mis mee. Edoch, als we de auto op de tweede plaats zetten en de fiets op de eerste, creëren we een compleet nieuw stedelijk landschap dat ons land totaal verandert. Zo verandert de heilige koe in een vurig paard.

### Frisse lucht

Nee, we gaan de auto niet bashen, maar zetten 'm op zijn plaats – buiten het stadscentrum. Elke stad van enig formaat is in de kern vrij van autoverkeer en wordt een duurzame fietsstad. Een compleet nieuwe infrastructuur! Wat een ruimte voor elk type fiets (we zitten elkaar niet meer in de weg, check de kinderstrook!), voel die weldadige frisse lucht, wat een zorgeloosheid van vooruitkomen – eerst de reis dan de bestemming. Bye bye parkeergarage, welkom fietsstalling die heel slim is ingericht en je als vanzelf naar de beste plek leidt en verbonden is met een fietswasstraat. Rotondes worden kruisende fietsbruggen, doorfietsen is de normaalste zaak van de wereld. Boodschappen doen is zo handig op de fiets. Je fietst gewoon door een corridor, pikt je vooruitbestelde mandje op en vervolgt je weg. Grote boodschappen en



aankopen worden aan huis bezorgd met fraaie, CO2 neutrale transportfietsen.

### Rekenmodel

Laten we de gezondheidswinst niet vergeten! We bieden elk mens een rekenmodel aan, dat vlotjes de voordelen voor jouw lichaam op een rijtje zet. Dat mag gewoon op micro niveau, dus: als je deze week elke dag 12 kilometer fietst, laten we zeggen van en naar je werk of school, levert je dat zoveel energie op, hartslag en bloeddruk, spiermassa, enfin medische indicatoren die onder de streep een grote plus laten zien. De dokter helpt je er graag mee. En een frisse kop krijg je er ook van. Ons onderwijs verrijken we hiermee, het raakt zoveel



(niet) moeten doen. Al op de fiets die je overal brengt, highlights laat zien en aangeeft wanneer en op welke plek je even kunt rusten (en wanneer de bui voorbij is). De helm is ons nieuwe vizier waarin alle suggesties en communicatie wordt ondergebracht. Zonder helm kom je nergens. Je fiets is je metgezel die interesse in je toont en je helpt waar nodig. De helm wordt je tweede brein en daar word je heel goede vrienden mee. Alle denkbare systemen kun je activeren, ook een SOS-signaal als dat nodig is. Fun fact: de fietsbel heeft twee standen: een vrolijk ping waarmee je aangeeft dat je eraan komt en een scherpe trrrring die meer alertheid afdwingt.

vakken en modellen. Fietslessen en het fietsexamen maken we zoveel spannender en impactvoller met challenges en verbeelding in VR. Om het modelletje af te maken, doen we er een financieel plaatje bij, want geld besparen daar zijn we dol op. Dit is de omgedraaide belastingangifte, jouw persoonlijk voordeel, de fietsuitgifte. Brengt ons op de technologie die diep verbonden is met ons dagelijks leven.

### Vizier

Die tweede kronkel is – ja eindelijk – technologie. Roept u maar: elke fiets een remlicht, alle apparatuur op zonne-energie bv op die mooie, lichtgewicht helmen, gemarkeerde 'verkeersassistenten' op en langs de weg die snappen wanneer ze hun werk

### Fiets voor niets

Derde lijn, al het goede komt in drieën, is pijnpunten wegnemen. Fietsen is niet duur. Een nieuwe fiets kost best wat, maar vergeleken met een auto slechts een schijntje. Maar het hangt er wel vanaf welk bevolkingssegment je voor ogen hebt. Op zijn minst zou elk kind recht op een fiets moeten hebben. Een jaarlijkse fiets voor niets-actie mag een instituut worden, waarbij fietsen worden geschonken, opgeknapt en doorgegeven aan medebewoners met een smalle beurs. Van kind naar kind zou ik sympathiek vinden, het stimuleert dankbaarheid en bewustwording dat we zuinig om moeten gaan met ons bezit.

## Engineers

Het is wel fijn als we ontzorgd worden op het gebied van onderhoud. We zijn toe aan complete revitalisering van de fietsenmaker, toch een beetje het beeld van een man met een geoliede lap in de hand. Met excuus voor het stereotype, want we kennen natuurlijk ook legio hippe fietsmakers die je als eerste een overheerlijke espresso in een walm van coole beats serveren. We hebben behoefte aan fiets engineers, slimme gasten die daar speciaal voor worden opgeleid en indien gewenst gewoon komen voorrijden. Die ervoor zorgen dat mens en machine elkaar aanvullen. Ruim baan voor jonge technici met technologie skills, een beroep met uitstraling en aantrekkingskracht. Mensen van het onderwijs en van de Wegenwacht, hier ligt een kans!

## Pegasus

Fiets 'm d'r in! Beroemd geworden op tv door Te land, ter zee en in de lucht en nog steeds een lokaal spektakelstuk. Het motto is voor mij een vrolijk leitmotiv, de fiets biedt zoveel kansen als we maar de lenigheid van geest hebben en de stamina om door te trappen, ook bij wind tegen. Slimmer fietsen vraagt om mentale paardenkracht. Activeer Pegasus en we fietsen de vrijheid en de toekomst fluitend tegemoet!



**Martin Verspeek** is medeoprichter van 2 in beweging, winnaar van de challenge 'Wat zou jij in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets willen zetten?' van de provincie Utrecht en Utrecht Bike Community (2022) en fervent fietser.

\* Fietshackathon 22 juni 2022

# Fietsen in 2035 – De dag dat de fiets de stad overnam

*Door Jeffrey Peereboom*

## **Inleiding: De toekomst rijdt op twee wielen**

Het is 31 augustus 2035. De lucht boven Utrecht is zó schoon dat je de Dom bijna kunt zien knipogen. De Tour de Force viert haar 20-jarig bestaan en ook de Fietsersbond is inmiddels al 60 jaar een begrip in ons land.

De fiets heeft de stad overgenomen. Een kind van negen fietst zelfstandig naar school, onderweg zwaaiend naar een bezorgrobot die soepeltjes tussen de fietsers door laveert.

Een opa tikt zijn fietsbril aan en krijgt live info over de verkeersdrukke, terwijl hij in zijn Blinky-jas moeiteloos meetrapt op een lichtgewicht zonnefiets.

Auto's? Die staan buiten de stad, netjes geparkeerd in groene parkeerhubs.

Welkom in Nederland: het land waar de fiets niet langer 'een simpel ver-

voersmiddel' is, maar de hoofdrol in het dagelijks verkeer heeft opgeëist. Hoe zijn we hier gekomen? En hoe ziet onze fietscultuur er nu in 2035 uit? Zet je voeten even stil op de pedalen of spring achter op mijn bagagedrager – ik neem je mee.

In dit essay schets ik een toekomst waarin Nederland haar liefde voor de fiets niet alleen heeft gekoesterd, maar heeft opgeschaald tot hét fundament van de leefbare stad.

Geen luchtfietsersrij, maar een revolutionaire fietsversnelling.

## **1. De stille revolutie: van autoluw naar autoflex**

De omwenteling begon niet met een groot plan, maar met kleine stappen. Wijk voor wijk werden Nederlandse steden getransformeerd tot "autoflex"-zones: gebieden waar autoverkeer niet verboden is, maar niet langer de standaard. Leveranciers leveren tussen 06:00 en 09:00 via

elektrische cargobikes hun brood en bouwmaterialen, bewoners parkeren hun auto's buiten de stad, en binnen de wijken voeren voetgangers, fietsers en deelmobiliteit de boventoon. Door dit beleid daalde het aantal auto's in stedelijke gebieden met 60% in de afgelopen 10 jaar. De vrijgekomen ruimte werd herverdeeld: Er ontstond meer ruimte voor bredere fietspaden, speeltuinen, mini-parken en zogeheten *fietspleinen* — plekken waar mensen ontmoeten, oefenen, sleutelen, leren en lachen, met de fiets als sociaal hart.

## 2. De fiets als verlengstuk van jezelf

In 2035 is de fiets geen object meer. Het is een verlengstuk van wie je bent en hoe je beweegt. De standaardfiets is geëvolueerd in meerdere richtingen:

- **De slimme fiets:** uitgerust met sensoren, GPS-verbinding, regenmelders, bandendrukcontrole en een digitale slot-functie. Via een app kies je je route op basis van windrichting, drukte en veiligheid.
- **De flexfiets:** modulair opgebouwd — van cargobike naar bakfiets, van race naar recreatief. Eén frame, vele vormen.
- **De sociale fiets:** uitgerust met software voor “connect to ride” — deze nodigt je buurman uit voor een ommetje of organiseert spontaan een vrijdagavondfietsstocht met fietsers in de buurt via de fietsinterface.



Toch is er ook ruimte gebleven voor de ouderwetse oma- en transportfietsen. Met een nostalgisch tintje, maar dan natuurlijk wel met lichte materialen en een usb-laadpunt.

## 3. Fietsen = Vrijheid + Vertraging

Niet alles draait om sneller, strakker, efficiënter. In een wereld vol notificaties, stress en snelheid heeft de fiets ook een nieuwe rol gevonden als vertrager.

De ‘slow cycling’-beweging groeide tussen 2028 en 2035 explosief. Op fietsroutes door natuurgebieden of langs het water werd het credo: “Trappen met aandacht voor de omgeving”.



De overheid introduceerde in 2032 zelfs de eerste officiële *Langzaam-fietspaden*, zonder e-bikes, maar waar kunst wordt getoond, de vogels fluiten en bankjes lonken op natuurlijke ruststations. Fietsen werd opnieuw een manier van zijn in plaats van gaan.

#### **4. Fietsinfrastructuur: van asfalt naar ecosysteem**

De Nederlandse fietsinfrastructuur is in 2035 niet alleen uitgebreider, maar ook slimmer en duurzamer geworden. Dankzij het project *Fietsringen NL* zijn steden verbonden via comfortabele, overdekte fietssnelwegen, met ruststations, opladers, reparatiepunten en slimme verlichting. Regen? Geen enkel probleem. Gladde wegen? Niet meer

aan de orde dankzij het zelfreinigend en warmte-regulerend wegdek. Daarnaast zijn alle fietssnelwegen in Nederland sinds 2033 'data-positief'. Sensoren monitoren verkeersdruk, temperatuur en zelfs biodiversiteit langs de route. Fietspaden zijn onderdeel geworden van een levend netwerk.

#### **5. De fietser als superheld van de stad**

Fietsers zijn niet langer 'de kwetsbare verkeersdeelnemers'. In 2035 zijn ze de VIP's van de mobiliteitsketen. Ze krijgen voorrang bij slimme verkeerslichten, dynamische routebegeleiding bij drukte en premies voor duurzaam woon-werkverkeer.



Via het platform *FietsFirst* kunnen bedrijven werknemers belonen met extra vakantiedagen of fietsbonussen. Scholieren verdienen punten voor elke gefietste kilometer richting school, in te wisselen voor sport- en cultuuractiviteiten. Fietsen is niet alleen bewegen, maar bijdragen.

En die opa met zijn fietsbril aan het begin van dit verhaal? Hij is onderdeel van *Fietsmaatjes 2.0*, waarin ouderen gekoppeld worden aan jongeren voor wekelijkse fietstochten (zie afbeelding op de volgende pagina). De fiets verbindt generaties.

## 6. Niet zonder strijd: de dilemma's van 2035

Toch was de weg naar dit fietstopia

geen eenvoudige fietsroute. Er ontstonden felle debatten over:

- **Ruimteverdeling:** Hoeveel plek kan en mag de fiets innemen als de stad ook moet bouwen, vergroenen en ruimte wil bieden voor speeltuinen?
- **Digitale ongelijkheid:** Niet iedereen heeft toegang tot slimme fietsen of apps. Daarom ontstonden coöperaties die slimme fietsen gingen delen.
- **De e-bike paradox:** Hoe houden we ruimte voor langzame fietsers in een wereld vol fatbikes en high-speed pedelecs?

Deze dilemma's zijn aangepakt via participatieplatforms en burgerberaden. De toekomst van fietsen is geen technocratisch project, maar een collectieve keuze.



### **Conclusie: Een toekomst om naartoe te fietsen**

Fietsen in 2035 is geen simpel vervoersmiddel meer, het is een leefstijl. Het is vrijheid, verbinding, vertraging en versnelling in één. We fietsen sneller waar het moet, rustiger waar het kan. Onze steden ademen weer, en de hartslag van de fietsers is het ritme van de stad.

De kracht van deze toekomst? Ze is geen utopie. Alles wat hierboven staat is technisch, sociaal en politiek haalbaar binnen tien jaar vanaf nu. Mits we durven. Durven kiezen voor minder auto, meer mens. Voor ruimte op straat en in het hoofd. Voor fietsen

als het kloppend hart van een nieuw soort samenleving.

En die toekomst, die begint vandaag. Klim daarom het zadel weer op, trap verder en blik vooruit! ●

**Jeffrey Peereboom** (34) is beleidsmedewerker bij de overheid, trotse vader van twee kinderen én fanatiek wielrenner in zijn vrije tijd. Het liefst stapt hij zo vaak mogelijk op de fiets, waar hij vrijheid, energie en vaak ook de beste ideeën vindt. Schrijven doet hij om die fietsgedachten op papier te zetten en vooruit te kunnen kijken.



Wat vertellen we elkaar?

# De kracht van beseft

*Door Carin Hereijgers*

**G**raag doe ik als literatuurwetenschapper een duit in het zakje van het nadenken over de toekomst van de fiets. Verhalen zijn geen luchtfietserij. Juist zij hebben in de geschiedenis de maatschappelijke verbeelding geopend naar een ruimer perspectief. Wat vertellen we elkaar over de toekomst van onze leefomgeving, mobiliteit en de manier waarop we ons dagelijks doen en laten, ons leven vorm geven? Durven we een laagje dieper te duiken? Deze suggestie is haalbaar en betaalbaar en kan, naar gelang het beseft eerder of later doordringt, ook al veel eerder dan 2035 gerealiseerd zijn.

Wat vinden we met elkaar de belangrijkste waarden in ons leven? Als mensen iets te vieren hebben, wensen we hen vooral gezondheid en geluk. Succes en welvaart zijn mooi, maar gezondheid en geluk komen eerst.

De Australische palliatieve verpleegkundige Bonnie Ware verzorgt mensen op hun sterfbed. De onderwerpen waar mensen op hun sterfbed het meeste spijt van hadden, hebben te maken met: de balans tussen werken en er kunnen zijn voor je naasten; het eerlijk omgaan met je emoties en je eigen pad hebben kunnen lopen; het ruimte hebben kunnen maken voor geluk.

Onder de hoede van de Verenigde Naties hebben 178 landen de 17 Sustainable Development Goals de moeite waard gevonden om als richtsnoer voor handelen te agenderen. Het is een goed idee om met burgers, het maatschappelijk veld, bedrijven en de overheid te werken aan het bestrijden van armoede, honger, klimaatverandering, vervuiling van zee en land; en daarnaast het bevorderen van gezondheid, onderwijs, emancipatie, schoon water en energie, waardig werk en inkomen, innovatie, inclusie-

ve infrastructuur, mobiliteit in steden en dorpen en circulaire productie en consumptie.

### **Verkeer is met elkaar omgaan.**

Het 16e doel van de VN is goede omgang met elkaar. Mobiliteit wil ook nog wel eens aardig polariserend zijn in deze tijd. De vraag is: is dat nou echt nodig en vruchtbaar? Wat delen we met elkaar? Wat is mobiliteit? Verkeer is met elkaar omgaan in de openbare ruimte. Zien we elkaar? Houden we rekening met elkaar? Is het beleid waardig en eerlijk? Wie is allemaal belangrijk om rekening mee te houden bij het maken van beleid?

In Vlaamse beleidsstukken die ik zag is de openingsparagraaf steeds aan dit aspect gewijd: we zijn samen in de openbare ruimte. Pas daarna wordt beschreven wat het specifieke onderwerp is. Inmiddels zijn er in Vlaanderen gemeentes waar kinderen de inrichting van de openbare ruimte mee bepalen. Er zijn experimenten met gratis OV en Brussel heeft ruime 30 km zones. Het gesprek wordt er soms al anders gevoerd dan hier.

Nu ik als vrijwilliger van de Fietzersbond In Nederland een paar jaar gesprekken over mobiliteit heb meegemaakt, merk ik dat bepaalde paradigma's daarbij leidend zijn. Ik kreeg vooral te maken met invalshoeken van deskundigen op het gebied van infrastructuur, verkeersgedrag,

de veranderende technische mogelijkheden binnen de modaliteiten van mobiliteit, de economische relevantie van mobiliteit; en (naast wat burgers en organisaties zelf kunnen realiseren), het politieke, bestuurlijke krachtenveld van haalbaarheid, betaalbaarheid, en het inmiddels gepolariseerde gesprek over de noodzaak van transitie versus behoudzucht van het bestaande.

### **Geluk, gezondheid, welzijn en verdriet**

Als ik onderliggende waarden als geluk, gezondheid, welzijn of ook verdriet rond ongevallen ter sprake bracht, werd daar vaak wat ongemakkelijk op gereageerd. Dit soort invalshoek sloot niet direct aan op de expertise van de gesprekspartner. Al hecht ieder in het eigen persoonlijke leven natuurlijk aan deze waarden en waarom zou je die dan niet ook mee naar je werk nemen, zoals Jeroen Smit bepleit.

Ook is het zo dat portefeuille-overstijgend denken en doen ingewikkeld is. Hoe relateert een project over preventie en gezondheid aan infrastructuur? Waar raakt armoedebeleid aan sociale veiligheid op straat? Hoe verantwoord je geïnvesteerde euro's en hun rendement? Sec economisch of ook vanuit Brede Welvaart?

Zeker waar het waarden als veiligheid betreft is het natuurlijk ook heftige



materie. Waar ligt de 'schuld' als het aantal verkeersongelukken stijgt? Marco te Brömmelstroet en Thalia Verkade hebben terecht de Brusselprijs gekregen voor het boek waarin ze hun eerlijke zoektocht hiernaar hebben beschreven. Hoe gaan we als samenleving om met de pijn, de angst en het gevoel van onveiligheid dat deze feitelijke werkelijkheid ons brengt?

### **Gewoon zin om iets goeds te doen**

Op zoek hiernaar heb ik ook een uitstapje gemaakt naar de theologie. Het is goed is om de rechten (bijvoorbeeld van verkeersdeelnemers) te huldigen. Maar zonder dat iemand zich verplicht voelt om aan die rechten invulling te geven, komt er niks van terecht. Noem het een plicht. Noem het verantwoordelijkheidsgevoel. Maar noem het misschien ook gewoon zin om iets goeds te doen. En al helemaal in moeilijke tijden als deze.

Wat is het fijn als je een doorbraak kunt bewerkstelligen. Als je perspec-

tief kunt bieden. Als je ruimte krijgt om te kiezen voor een 'waarden'volle weg. Wat let ons om de plicht of de verantwoordelijkheid of onze *gut feeling* te volgen dat we graag iets goeds bijdragen: laten we veel vaker het gesprek voeren over de echte waarden waar we naar willen streven. Zeker als we als wethouder of minister of raadslid op een stoel zitten waar we dit soort mogelijkheden voor gesprek kunnen maken of breken.

Benoem de bestaande paradigma's en durf ze eens opnieuw te wegen met andere kaders. Ze iets minder gewicht in de schaal te laten leggen ten voordele van andere belangen. Krijgen alleen bedrijven en mensen die belasting betalen en vooraan staan bij de lobby de eerste kansen of leggen we ook het belang van onze gedeelde onderliggende andere maatschappelijke of natuurlijke waarden gelijkaardig in die balans?

### **Mijn en jouw en alle kinderen**

Ja, er zijn economische gebruikers van wegen, zoals forenzen, vrachtwagenbedrijven en klusbussen, maar er zijn ook mijn en jouw en alle kinderen die dagelijks naar school wandelen en fietsen.

Ja, snelheid en bereikbaarheid zijn fijn en nuttig, maar in principe heeft iedereen juist ook behoefte aan veiligheid ('s avonds gewoon weer heel thuis kunnen komen) en nabijheid en

een mogelijkheid om te kunnen reizen, als het nodig is. De toegankelijkheid ervan.

Ja, de technische vooruitgang staat voor niets en zorgt dat we aspecten van klimaatverandering, luchtvervuiling en lawaai kunnen pareren, maar in die weegschaal ligt ook het stroom- en ruimtegebruik van iets als de zwaardere, dure SUV's en het over het hoofd zien van aspecten als dat mensen weinig meer bewegen.

De toekomst kan zich op meerdere manieren ontwikkelen. Het is interessant om te volgen hoe de weegschaal van belangenafweging daarbij gevuld wordt. En of waarden die bijdragen aan gezondheid, ontmoeting, financiële en fysieke toegankelijkheid en nabijheid daarbij voldoende meegenomen worden.

### **Durven we dat besef tot ons door te laten dringen?**

U merkt, de juridische, economische, politieke haalbaarheid en betaalbaarheid zijn niet de enige argumenten om plannen wel of niet een doorslag te geven. Durven we dat besef tot ons door te laten dringen? Laten we het hebben over wat voor toekomst we willen maken met elkaar? Hoe willen we dat wij en ons kinderen en kindskinderen op hun sterfbed terug kunnen kijken? Hebben we bijgedragen aan de balans tussen werken en er kunnen zijn voor je naasten; het je

eigen pad kunnen lopen; het ruimte maken voor geluk?

Kunnen en willen we bijdragen aan de door 178 landen gedragen Social Development Goals? Het is eigenlijk relatief eenvoudig om met onze fietsfamilie bij te dragen aan het bestrijden van (vervoers)armoede, klimaatverandering en vervuiling; en aan het bevorderen van gezondheid, emancipatie, schoon water en energie, innovatie, inclusieve infrastructuur en mobiliteit in steden en dorpen. De fiets is in al haar verschijningsvormen een ideaal middel hierbij. En gelukkig weten steeds meer mensen dit ook van jong tot oud.


### **Wederzijds begrip**

Als het gesprek meer op een waardenniveau kan worden gevoerd, kunnen we misschien zelfs het tij van de polarisatie keren en wat broodnodig wederzijds begrip op dit terrein bewerkstelligen.

Op het gebied van mobiliteit spelen ook niet-fiets gerelateerde onderwerpen, zoals dat de brandstof van auto's als te duur wordt ervaren; dat het elektriciteitsnet steeds zwaarder wordt belast; dat het bereik en de betaalbaarheid van OV onder druk staat. Het aantal verkeersongelukken is veel te hoog en kan omlaag, zoals landen in Scandinavië bewijzen. Auto parkeren is een heikel punt in stedelijke omgevingen. Zomaar een paar onder-

werpen die wellicht ook baat hebben bij een andere dan de huidige benadering om problemen op te lossen.

Zoeken we de oplossingen in de hoeveelheid auto's, de rol van snelheid en de innovatie van de techniek? Ja, doe dat vooral ook. Maar is de opening naar een ruimer perspectief op het denken over mobiliteit niet ook urgent en effectief? Laten we werken aan wat mensen echt nodig hebben om dichterbij hun levensdoelen te komen.

Dat kan nu, meteen, hier beginnen. 

**Carin Hereijgers** is literatuurwetenschapper. Ze werkte bij NGO's en de overheid en als vrijwilliger in de politiek. Ze ondersteunt, betaald en onbetaald, organisaties in het maatschappelijk middenveld, zoals de Fietsersbond Nijmegen e.o.

# Polderen op de fiets

Door Lytisha

**A**ctieve mobiliteit staat er in 2035 in Nederland eindelijk goed op. Dat fietsen gezond is en het gedroomde antwoord op autodruk is, wisten we al langer. Nog maar tien jaar geleden, in 2025, was de fiets wel al de grote belofte voor de herinrichting van ons alsmaar drukker wordende landje maar worstelden we massaal met de bereikbaarheid van dit ideaal. Studies en rapporten waren duidelijk, campagnes tuimelden over elkaar heen, de techniek vond zijn eigen weg en de wetgever reageerde vooral. Niet helemaal ideale omstandigheden om de lange termijn doelen te halen. Immers, het schuurde al zo lang dat de zere plekken genoegzaam bekend waren. Wel veel regels op papier, maar te weinig handhaving in de praktijk. Veel *technology push* van de vrije markt, maar weinig *social pull* vanuit de maatschappij. Inspraak op microniveau, doorbraak in de wachtkamer. Achteraf kun je je afvragen hoe het tij gekeerd is. Laten we het de revival van het polderen noemen.

Als het water je aan de lippen staat wordt het samen erop of eronder. Ons kikkerlandje bestaat nog; de kruiwagens ter hand genomen, de molens in de wind gezet. Fietsen vraagt spierkracht en levert denkkraft. Het zou me niets verbazen als de geschiedschrijving later concludeert dat het al fietsend uitstippelen van mobiliteitsbeleid de ware *game changer* is geweest. Niet langer de kortademiige *elevator pitch* maar gedegen duurwerk en stappenplannen. Ballast overboord; dus niet doorbreien op de weeffouten van weleer, durven doorvragen naar waarom iets niet kan, geen dooddoeners accepteren als 'handhaving gaat nooit werken', en 'mensen zijn nu eenmaal liever lui dan moe'. Met 'waar een wil is, is een weg' hadden we de sleutel voor de oplossing eigenlijk al veel eerder kunnen bedenken.

Wie de bedenker is geweest, we zullen het waarschijnlijk nooit weten. Feit is dat na weer zo'n *brainstorm*-fietstocht, iedereen besepte dat het

gidsen van verkeersdeelnemers niet meer op straat maar individueel op maat geregeld zou moeten worden. De infrastructuur in de buitenruimte kan dan in de basis heel simpel zijn: rolondersteuning. Het scheiden van verkeersstromen over plaats en tijd vervalt als primaire functie; dat wordt overgenomen door een softwaresysteem waarmee alle verkeersdeelnemers in verbinding staan. Net als auto's, zijn ook fietsen nu allemaal uitgerust met sensoren en schermen om de lokale situatie weer te geven. Een fietser ziet op zijn scherm hoe de verkeersomgeving is ingericht, waar hij kan fietsen en of er vrij baan is. Als er gevaar nadert krijgt de fietser dat prompt te horen en zien, dit alles zonder fysieke invulling van de buitenruimte.

Briljant, maar onuitvoerbaar en veel te duur. Kun je net denken. Gewoon stap voor stap en lange adem.

De essentiële techniek was er al, maar hoe een doorbraak te forceren? Daar bleek de ontwikkeling van hubs voor deelmobiliteit bij te helpen. Terreinen die helemaal opnieuw ingericht mochten worden met voertuigen die van de laatste snuffjes konden worden voorzien. Voordeel was meteen dat die terreinen softwarematig omgetoverd konden worden. Zo kon in de praktijk uitgevogeld worden wat goed werkte. Tevens konden nieuwe gebruikers leren met het systeem om

te gaan. Grappig om te merken dat bij de start niet te veel voorgeprogrammeerd moest worden; als je de gebruikers wat vrijheid geeft ontstaan vanzelf optimale routes, een beetje naar analogie met de ouderwetse oli-fantenpaadjes.

Wat ook ineens tot de mogelijkheden behoorde, was het organiseren van groepsvorming. Fietsers die bij elkaar in de buurt waren, konden zich verenigen in een grotere en (sociaal) veiligere groep. Een andere ontwikkeling die in een stroomversnelling kwam was de adaptieve (deel)fiets. Fietsen waarvan niet alleen de zadelhoogte maar ook bijvoorbeeld afstand en hoogte van het stuur instelbaar zijn, lenen zich goed voor het aanpassen van de fietsgeometrie naar de anatomie van de berijder. Vergelijk het met stoel- en stuur aanpassingen in een auto, met het verschil dat voor actieve mobiliteit het niet zo nodig is allerlei extra motortjes aan de fiets te hangen.

Met de beschikbaarheid van bergen verkeersbewegingsgegevens kon de veiligheid en doorstroming verder geoptimaliseerd worden.

De proef had wat kinderziektes, maar trok internationaal veel aandacht. Na de deltawerken had Nederland weer iets om trots op te zijn. En financieel was het een hele uitdaging, maar gelukkig bracht schrander calcu-

leren ook enorme besparingen aan het licht. Zo hoefde de weg stukken minder vaak opengebrouwen te worden, waren er bijna geen verkeersregelinstallaties meer nodig (wie kent de afkorting VRI tegenwoordig nog?) en was met de registratie van fietsen het probleem van fietsendiefstal in de tang genomen.

En de grootste klapper?


Roekeloos rijgedrag en het in gevaar brengen van medeweggebruikers kan bijna moeiteloos geïdentificeerd worden en beboeten daarvan kan op groot draagvlak rekenen vanwege de grote gevaren en irritaties die het veroorzaakt. Dat heeft naast een geweldige besparing op handhavingskosten ook tot een betere bijsturing van gedrag geleid.

Dat Nederlanders nog gehecht bleven aan de eigen fiets heeft weer met het bijna ultieme gevoel van vrijheid en niet afhankelijk zijn te maken. Door de geopolitieke spanningen in de wereld de afgelopen twintig jaar is zelfvoorzienendheid voor Europa en de individuele burger een punt van zorg geworden. De markt heeft daar slim op ingespeeld door niet alleen thuisbatterijen aan de man te brengen maar ook elektrische fietsen uit te breiden met een aggregaatfunctie: in geval van stroomuitval kan de fiets een dynamo aandrijven om apparaten van stroom te voorzien. Ook kan de

accu alvast opgeladen worden. De fiets gaat zo steeds meer de elektrische auto achterna; remenergie gaat terug de accu in. En nog leuker, opladen tijdens het wachten op de fiets komt eraan!

Dat polderen op de fiets heeft dus veel opgeleverd. Zijn we nu klaar? Vast niet, want de oplossing van vandaag is bijna altijd het probleem van morgen. Eigenlijk waren er in 2025 al duidelijke tekenen dat meer fietsen niet alleen maar voordelen met zich mee bracht. Er was toen een hausse aan fatbikes die zich aan veel regels onttrokken en veel overlast veroorzaakten. Dat is toen in de kiem gesmoord. Maar fundamenteeler is de kwetsbaarheid van de voetganger, die hoe langer hoe meer specifiek de fietser als bedreiging ging ervaren; de massaliteit ervan, de snelheid, de lomtheid ...

Allemaal zaken die de fietser ten opzichte van de automobilist ook decennialang heeft moeten ervaren en bevechten.

Lekker wandelend doorpolderen dus. 

**Lytischa** is onder andere actief als vrijwilliger bij de Fietsersbond.



# “Trappen naar Morgen”

*Door Troy Corsen*

**H**et begon niet met een beleidsnota. Niet met een klimaatakkoord. En zeker niet met een PowerPoint van een wethouder in een grijs colbertje. Nee, de omwenteling begon op maandagochtend, 7:48 uur, bij een stoplicht in Nijmegen. Een meisje van tien stond naast haar moeder te wachten tot het licht groen werd. Ze keek naar het autoverkeer dat maar bleef denderen. Ze zuchtte. En zei: “Waarom kunnen we niet gewoon overal fietsen?”

Tien jaar later is haar wens bijna uitgekomen. Nederland in 2035, een land dat eindelijk écht is ingericht op wat het altijd al was, een fietsland.

## **Fietser als eerste burger**

We hebben het lang voor ons uitgeschoven. Alsof het gek of radicaal was: de fiets als prioriteit. De fietser als eerste burger in de publieke ruimte. Maar toen het kwartje viel, viel het hard. Niet in één keer, maar stad voor stad. De eerste die durfde? Eindhoven. Ja, Eindhoven! Niet Amsterdam

of Utrecht, maar de stad van lampen en lithium. Ze gooiden het hele centrum op de schop: geen auto's meer binnen de ring, alleen bestemmingsverkeer. De rest? Trappen maar. Wat bleek? Niemand miste zijn auto. Mensen bleken minder chagrijnig, lucht werd schoner, kinderen gingen weer alleen naar school. En ondernemers? Die klaagden eerst. Maar zodra ze zagen hoeveel mensen langs hun gevels fietsten, met tijd en een goed humeur, viel ook bij hen het kwartje. Binnen drie jaar volgden Rotterdam, Groningen en Nijmegen. Daarna ging het hard.

## **De fietser van 2035: sneller én langzamer**

De fietser van nu is niet meer die ene figuur op een omafiets met een kran-tentas. Het spectrum is breed geworden. Aan de ene kant de flitsfietsers, met high-speed e-bikes, helmpjes met ingebouwde navigatie en pakken van gerecycled kevlar. Ze zoeven dagelijks 30 kilometer naar hun werkplek aan de rand van de stad. Snel, geruisloos, efficiënt.



Aan de andere kant heb je de ‘slow cyclists’. De tegenbeweging. Mensen die expres géén ondersteuning willen. Die zich verzetten tegen het idee dat alles sneller moet. Op glanzende stadsfietsen zonder versnellingen, vaak met rieten mand voorop, trappen ze fluitend naar de markt. Niet omdat het moet, maar omdat het mag. Fietsen als verzet tegen de versnelling van het leven.

En daar tussenin vind je de gezinnen, ouderen op driewielige e-bikes en bakfietskoeriers met stadstuinen op hun laadbakken. De fiets is geen vervoermiddel meer. Het is een ecosysteem.

En ook de sportieve fietser heeft zijn plek veroverd en is niet meer weggedrukt naar de dijk of het industrieterrein- maar volwaardig onderdeel van het straatbeeld geworden. Sportieve ritten zijn niet langer meer ontsnappingen aan de stad, maar zijn onderdeel van haar ritme.

### **Autoluw? Nee: autobevrijd**

Zijn steden autoluw? Ja, en meer dan dat. We zijn de term “autoluw” voorbij. Dat klonk altijd een beetje alsof de auto nog net iets te zeggen had. Alsof hij een zacht muzikje werd in plaats van een stilte. Nee, in 2035 zijn we autobevrijd. De auto is een gast, een bijzaak. De fietser is het hoofdperso-

nage en het is stil in de stad.

In Amsterdam is het onmogelijk geworden om een parkeerplek te vinden binnen de grachtengordel. Daar staan nu boomerken, bankjes en extra brede fietspaden met groene belijning. Auto's die er wel zijn rijden stapvoets en stoppen automatisch voor elke fietser die nog maar denkt aan oversteken.

De ruimte die we terugpakten van de auto werd onze grootste winst. Pleinen, lanen, parkstraten. Kinderen spelen tikkertje waar ooit een dubbelgeparkeerde SUV stond. Cafés hebben terrassen waar vroeger file was. De stad ademt weer.

### **Zijn fietsen nog fietsen?**

Goede vraag. Zijn fietsen nog wat we dachten dat ze zijn? Ja en nee. Een fiets heeft nog steeds twee wielen, een zadel en trappers. Maar alles daartussen is geëvolueerd.

Je hebt zelfladende fietsen met zonnecellen in het frame. Fietsen met 'slope detection', die je automatisch helpen bij hellingen of viaducten. Fietsen met een 'bike passport' dat alle schade, reparaties en eigendomshistorie opslaat.

En dan heb je de modulaire fietsen, modellen die je in vijf minuten ombouwt van kinderfiets tot cargobike. Ideaal voor mensen zonder schuur, zonder geduld, met kinderen in de groei. Het fietsen zelf is ook slimmer geworden. Niet met apps, maar met



embedded technologie. Denk aan slimme zadels die zich aanpassen aan je houding. Fietsen die je hartslag monitoren en het tempo aanpassen als je over je grens gaat.

Maar het meest revolutionaire? We fietsen zonder na te denken. Omdat het logisch is. Natuurlijk is. En veilig. Alsof de stad voor ons gebouwd is, want dat is-ie ook.

### **Waar we nog voor moeten trappen**

Nee, het is niet allemaal perfect. Fietsen is populair, maar dat betekent ook drukte. In sommige steden heb-



## De trap van verandering

De fietsrevolutie kwam niet in één keer. Hij trapte zich langzaam omhoog, tegen de wind in. Maar we zijn er bijna. Niet op de top, maar halverwege. En dat is goed. Want fietsen gaat niet over de bestemming. Het gaat over de beweging. Over vooruitgang met je eigen benen.

Dus als ik in 2035 op een bankje zit in een autoloze straat, met een espresso in de hand en een kind zie fietsen zonder zijwieltjes, dan weet ik; dit is het! Niet een toekomst die we moeten maken, maar een toekomst die we kunnen kiezen.

ben we inmiddels fietsspitsstroken. Filevorming op populaire fietsroutes is geen sciencefiction, maar maandagochtendrealiteit. In Utrecht moeten fietsers soms wachten bij kruispunten waar ze ooit vrij konden doorrollen. En dan heb je nog de schurende kwesties: ouderen vs. speed pedelecs, voetgangers vs. bakfietsen, jongeren vs. boze boomers met bel-angst. Maar dat is groei. Dat is pijn van succes.

Wat we nog nodig hebben? Onderhoud. Aandacht. Niet alleen investeringen in nieuwe infrastructuur, maar in het behoud ervan. En bovenal: respect voor elkaar op de fiets. Want hoe drukker het wordt, hoe harder we harmonie nodig hebben.

Het meisje bij het stoplicht had gelijk. We kunnen overal fietsen. We hoeven het alleen maar te willen. ●

**Troy Corsen** (42) is belangenbehartiger voor mountain- en gravelbikers bij Wielersportbond/NTFU. Voor hem is de fiets geen vervoermiddel, maar een levensader: van zijn gezin tot zijn werk. Hij vecht voor eerlijke, toegankelijke fietspaden, waar natuur en sport elkaar niet bijten maar versterken.

# Vijf jaar Missie Labs: van burn-outs tot biodiversiteit, de fiets als sleutel tot maatschappelijke innovatie

Door Erik Ooms

**V**ijf jaar geleden begon het als een gewaagd experiment: Missie Labs waarin onderzoeksinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen de fiets inzetten om maatschappelijke problemen op te lossen. Inmiddels zijn er zesentwintig innovaties uitgerold, variërend van kortingen op groente voor fietsers tot veilige nachtroutes voor jongeren. Het aantal fietsers groeit, autogebruik daalt en er zijn tastbare verbeteringen in bijvoorbeeld gezondheid en leefbaarheid. Het missiegericht fietsbeleid blijkt meer dan infrastructuur: het is een beweging die samenwerking en sociale innovatie nieuw leven inblaast.

Nederland is zonder twijfel het fietsland van de wereld. Gedurende de laatste veertig jaar is er, met name door *Duurzaam Veilig*, een fietsnetwerk aangelegd dat zowel toeristen als woon-werkverkeer veilig, snel en comfortabel naar verschillende bestemmingen kan brengen. Gemeenten

zijn daarnaast de afgelopen twintig jaar grootschalig aan de slag gegaan om kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplekken aan te leggen. Ook zijn er tal van maatregelen genomen om fietsgebruik en -bezit te stimuleren. Veel fietsgerelateerde stakeholders zijn sinds 2015 aangesloten bij de organisatie Tour de Force, dat binnenkort zijn twintigste verjaardag viert. Samen hebben ze een ecosysteem gecreëerd waar ze op basis van vertrouwen en samenwerking aan de slag gingen om de fietssector als geheel vooruit te brengen.

Maar de wet van de remmende voorsprong leek ook in Nederland in het midden van de jaren 2020 geldig. Terwijl vooral infrastructuurlastige maatregelen werden geïmplementeerd, werd de algemene situatie niet beter. De sociale samenhang brokkelde langzaam af, terwijl de landelijke politiek bezig was verdeeldheid te zaaien voor zetels. Eenzaamheid en discriminatie namen toe, de woningbouw stagneerde en de gevolgen van

klimaatverandering werden steeds duidelijker, met jaarlijkse overstromingen en de zomers van 2028 en 2030 waarin hittegolven elkaar bleven opvolgen. Sinds het ravijnjaar van 2026 hadden gemeenten daarnaast veel minder geld om de fietsinfrastructuur op peil te houden en om nieuwe gedragsprojecten te starten. Het nationale beleid zette zich sinds 2026 verder in op bezuinigingen, zelfredzaamheid en technische oplossingen, die niet primair waren bedoeld om de situatie te verbeteren, maar om korte termijn winst voor bedrijven te stimuleren via subsidies.

“Wij zaten echt eventjes in een diep gat wat betreft onze fietstoekomst,” vertelt Sara Spaak van de Fietsersbond. “Je moet je voorstellen dat alles wat we hadden opgebouwd uit elkaar kon vallen. Niet alleen de infrastructuur, maar ook alle samenwerkingsprojecten waarin de overheid altijd een beetje geld bijlegde.” Het was in die tijd, met een terugtrekkende conservatieve overheid, dat burgers en het maatschappelijk middenveld elkaar meer moesten opzoeken. “We begonnen te realiseren dat we elkaars belangen beter moesten begrijpen en samenwerken, zodat we daadwerkelijk konden gaan innoveren,” vertelt Spaak. De rol van de overheid, hoe goed die ook had gefunctioneerd in de jaren daarvoor, was steeds meer uitgespeeld.

## **Het kantelpunt: Fietscongres 2027**

Hoewel de sfeer tijdens het Fietscongres van 2027 aanvankelijk een beetje bedrukt was, kan dit congres als kantelpunt worden gezien. “In plaats van een congres met presentaties en workshops om kennis te delen, hebben we het anders aangepakt,” vertelt Boukje Bidon van Tour de Force. Als voorbereiding gingen medewerkers van universiteiten en DRIFT uit Rotterdam, gespecialiseerd in innovatie en transitie, enkele maanden lang samen met Tour de Force medewerkers in gesprek. De kernvraag was hoe we het fietsbeleid veel meer bottom-up konden sturen, met meer samenwerking tussen organisaties en burgers, en de fiets echt als oplossing voor maatschappelijke problemen konden ontwerpen.

Niet alleen de gebruikelijke partijen waren voor het fietscongres uitgenodigd. Verzekeraars, ziekenhuizen, middelbare scholen, het Rode Kruis, daklozenorganisaties, migrantenorganisaties, vrouwenrechtenclubs, natuurbeschermers, woningbouwcorporaties en toerismepartijen waren allemaal welkom. Veel van hen kwamen opdagen. De agenda combineerde impulsen van transitiewetenschappers met kleine workshops waarin beleidsdoelen van deelnemende organisaties werden gedeeld en ontwerp-missies werden ontwikkeld. “We namen echt een risico met deze



Discussie tijdens fietscongres (fictief)

conferentie, want als het mislukte, zouden we niet alleen niet verder komen, maar misschien ook het huidige netwerk van kennisuitwisseling kapotmaken,” vertelt Bidon.

Het succes van de conferentie en alles wat daarop volgde toont dat dit risico het waard was. Tijdens de conferentie werden zestien ontwerp-missies ontwikkeld, variërend van integratie van migranten, het voorkomen van eenzaamheid, gezondere voeding, vermindering van gewicht-gerelateerde ziekten, tot verbetering van biodiversiteit en waterkwaliteit. Bidon noemt haar favoriete missie de ambitie om vóór 2035 het aantal burn-outs met 20 procent te verminderen via fietsbeleid.

De conferentie kende bovendien een sterke follow-up. Organisaties en burgers konden zich inschrijven voor verschillende innovatie-ecosystemen die bij de missies hoorden. Online uitwisselingskanalen en maandelijkse online meetings ondersteunden verdere uitwerking. Organisaties werden aangemoedigd uitwisselingen op locatie te hosten om de exacte problemen van een missie beter te begrijpen en vertrouwen in elkaar te ontwikkelen. Van de zestien startmissies waren er twaalf ecosystemen zeer actief.

### **Van conferenties naar labs**

Het Fietscongres van 2028 bouwde voort op de trend van 2027. Niet alleen werden nieuwe missies vast-



Fietsparkeren bij AH (bron: CHATGPT)

gesteld met nieuwe deelnemers, ook ging het tijdens dit congres veel meer over financiering, commitment en implementatie. Uit dit congres rolde ook het idee van de Nationale Fietsburgerraad, waarbij veertig random geselecteerde burgers jaarlijks samenkomen om over missiegericht fietsbeleid te discussiëren. Het was ook de start van burgerpanels per missie, waarin specifieke doelgroepen jaarlijks hun praktische problemen en ervaringen delen.

Eind 2029 werden de Missie Labs opgericht. “De nationale overheid begon onder druk van alle maatschappelijke partners te zien dat de fiets daadwerkelijk veel potentieel heeft om maatschappelijke uitdagingen aan

te gaan,” vertelt Sara Spaak. Er kwam financiering voor negen labs, waar langzaam innovaties uit begonnen te rollen, voornamelijk aangejaagd door het maatschappelijk middenveld. De projecten waren echte sociale innovatieprojecten.

Een concreet voorbeeld is de missie Gezonder eten en fietsen, waarbij supermarkten, gezondheidsinstellingen en het Voedingscentrum samenwerkten. Autoparkeervakken voor supermarkten werden als innovatie omgezet in fietsenstallingen en wie met een app kon aantonen dat hij of zij op de fiets was gekomen, kreeg tien procent korting op groenten en fruit. Nu hebben bijna alle supermarkten fietsmaatregelen en een fietsrepareer-



station bij de deur, voortgekomen als spill-over uit deze innovatie, maar vijf jaar geleden was dit echt een unicum.

De negen labs hebben ondertussen zesentwintig innovaties voortgebracht, van de fietsen naar de moskee, Bikenight Friends (veilig samen naar huis fietsen in het donker), Schaduwwijk Fietsen, Fietsen voor Nieuwe Nederlanders, Noodstop (toiletstops voor oudere fietsers), Fietslovers (pakketjes voor eerste dates op de fiets), tot Blafbike (goedkoop toeristisch bakfietsverhuur voor mensen met een hond). Deze innovaties worden continu verder ontwikkeld en stimuleren nieuwe innovaties van stakeholders die met elkaar in contact zijn. Panels en de jaarlijkse burgerraad sturen hier het ecosysteem verder. De fiets wordt sindsdien echt erkend als oplossing voor maatschappelijke uitdagingen.

### **Impact en uitdagingen**

De resultaten zijn zichtbaar. Voor sommige missies wordt jaarlijks een voortgangsanalyse uitgevoerd, en verbeteringen in mentale en fysieke gezondheid zijn bijvoorbeeld vast te stellen. Natuurlijk komt er ook kritiek. "Je weet natuurlijk niet precies wat de bijdrage van een innovatie is aan het verminderen van een probleem," vertelt Bidon. "Andere maatregelen die gelijktijdig werden ingevoerd, kunnen hieraan hebben bijgedragen. Maar voor ons blijft de kern dat we

bijdragen en een positief verhaal uitdragen."

Hoewel de innovaties hun waarde bewijzen en verschillende ecosystemen aan nieuwe ideeën werken, blijven er twee grote uitdagingen. Na de experimenteerfase is het budget vaak op, waardoor projecten ingebed moeten worden in regulier beleid. Dat vraagt niet alleen om structurele middelen, maar ook om cultuurverandering en opleiding van medewerkers. De Missie Labs krijgen hierbij advies van onderzoeksinstellingen en langdurige verankering is een vaste thema tijdens bijeenkomsten.

De tweede uitdaging is opschaling. Een fietsprogramma dat in een ziekenhuis als revalidatieproject begint, wordt niet automatisch door andere ziekenhuizen overgenomen. Daarom is er een Transfer Unit opgericht, die uitwisseling organiseert over innovaties tussen vergelijkbare stakeholders. Dit gaat verder dan een enkel werkbezoek: ook lokale politici, burgers en andere betrokkenen worden in het proces meegenomen. Daarbij wordt gewerkt met koplopers, ambassadeurs uit het beleidsveld en doelgroepgericht promotiemateriaal. "Het gaat ons daarbij niet om het één-op-één kopiëren van innovaties," benadrukt Bidon. "Dat roept weerstand op. Het draait om inspiratie en het aanpassen van ideeën aan de eigen context."

## Vooruitblik

Hoewel veel burgers het missiebeleid niet kennen, merken ze de effecten al in hun dagelijkse fietsgebruik. Dit jaar wordt door Tour de Force gewerkt aan een nieuwe meerjarensie, een proces waarin steeds meer stakeholders met uiteenlopende belangen deelnemen. De focus ligt op aanpassing van missies, nieuwe missies, en op opschaling en implementatie. "Ook proberen we Vlaamse stakeholders sterker te betrekken," zegt Spaak. "Dat brengt culturele verschillen mee, maar ook kansen. We willen bovendien meer sociale innovaties door burgers stimuleren, al blijft de afhankelijkheid van vrijwilligers een uitdaging. Toch zien we in pilots dat langdurige ondersteuning van burgers leidt tot veel motivatie en verbinding." Volgens Spaak en Bidon is dit nog maar het begin van een transformatie in het fietsbeleid. "Wat we in ruim vijf jaar hebben neergezet is uniek," aldus Spaak. "Ook uit andere sectoren en landen krijgen we de vraag hoe dit gelukt is. Samenwerken, vertrouwen, respect voor mens en natuur en dóórpakken: dat is de kern".

**Erik Ooms** is onderzoeker bij het nexus instituut in Berlijn, waar hij werkt rond thema's als governance en mobiliteit, de 15-minutenstad, deliberatieve democratie (zoals burgerraden), en missiegedreven innovatiebeleid. Als bevlogen fietsfanaat zoekt hij actief naar manieren om deze thema's te verbinden met de fiets. Zo wil hij nieuwe perspectieven aanreiken en impactvolle, creatieve oplossingen stimuleren.

# Fietsen op recept: groene golven en rode lopers

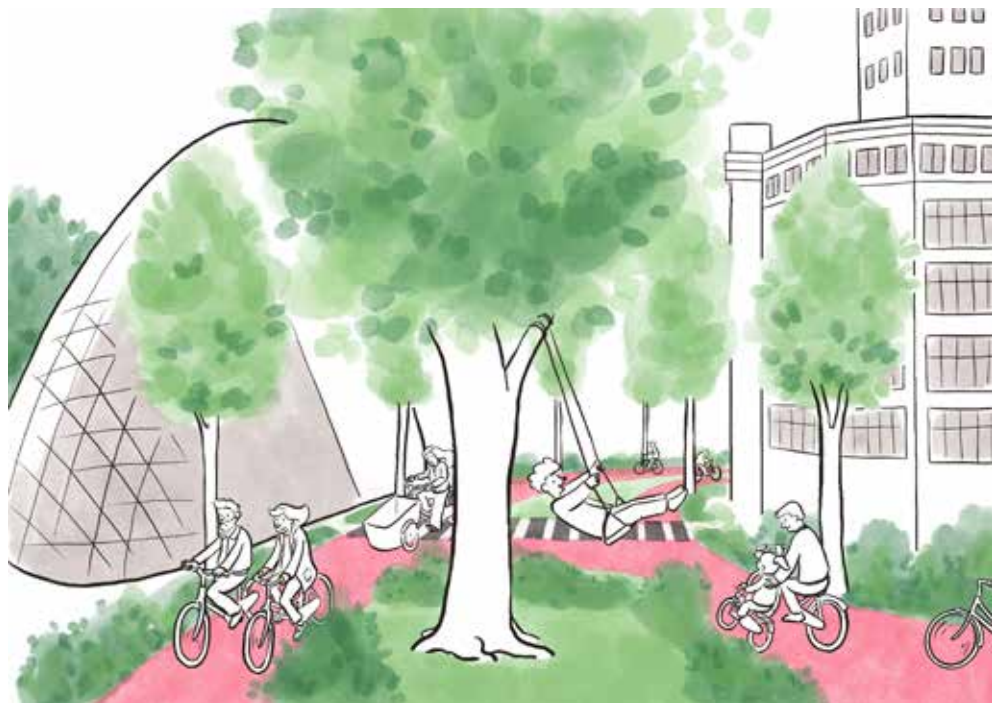
*Tekst: Niels Steeghs*

**H**et mooiste compliment dat ik als huisarts kan krijgen? Er lag laatst een kaartje op deurmat van een meneer die ik geholpen had zijn gezondheid te verbeteren door hem weer aan het fietsen te krijgen. Hij gaf aan dat hij zoveel meer lucht had, zich fitter en energiever voelde en veel meer sociale contacten heeft. En dat het fietsen verslavend werkt. Dat is het. Je voelt de wind, je ruikt de seizoenen, hoort de levendigheid en diversiteit van de regio en komt op verrassende plekken. Het is een manier van reizen die je verbindt met je omgeving en jezelf. De fiets is geen capsule, maar een brug tussen mens en wereld.

Hier in Zuidoost-Brabant brachten vernuft en verbeelding ons stappen vooruit. Nu ik even een moment van reflectie heb na de spreekuren van vandaag beseft ik ineens dat als mijn opa zijn oren niet zou geloven als ik hem dit nog kon vertellen. Vanochtend schreef ik nog eens een cli-

ent een rijwiel voor, met daarbij een aantal suggesties voor rustgevende, gevarieerde routes richting de natuur. Op woensdagochtenden heb ik lucht in mijn agenda, dan fiets ik zelf liefst mijn rondje en ontmoet ik een aantal cliënten op een bankje aan de rand van de stad, vlakbij de stadsboerderij. Gewoon om gezellig bij te praten, maar ook om te zien hoe het met ze gaat en om meteen verse lokale groenten in te slaan. Natuurlijk schrijf ik ook nog wel medicatie voor, maar veel vaker richt ik me als huisarts nu op de duurzame aanpak, door daadwerkelijk grondoorzaken aan te pakken. Want vergis je niet, leefstijl en leefomgeving bleken maar al te vaak mede debet aan fysieke en mentale klachten.

Wanneer de omslag kwam? Het moet rond het jaar 2025 zijn geweest. De kentering kwam, het besef daalde in. Misschien ook doordat een stad als Parijs ons inhaalde met een fikse verbetering van de openbare ruimte



en de luchtkwaliteit, mede met dank aan Nederlands erfgoed: de fiets. En onder druk van het succes en de bevolkingsgroei van de regio. Is de openbare ruimte voor de mens of voor de machine? Hoe kunnen we elkaar weer écht zien, ontmoeten? Het was het symbolische startschot voor het herontwerpen van onze relatie met de buitenruimte, met ons eigen lijf en daaraan gekoppeld onze leefstijl. En bovendien het omarmen van de fiets als wapen tegen allerlei uitwassen van onze samenleving. Klimaatverandering, ruimtegebrek, veiligheid, inclusiviteit, maatschappelijke participatie en mentale en fysieke gezondheid.

### **Nieuwe normaal**

Onthaasten werd het nieuwe normaal, in plaats van de illusie steeds maar snelheidswinst te moeten boeken. Nabijheid speelt daarin ook een rol. Is het onderweg zijn niet juist essentieel onderdeel van het fietsen? Het hoeft niet altijd sneller. Sterker nog, pak juist eens de kracht van het vertragen in een wereld die toch al snel genoeg is. Wie op fysieke kracht reist, met ondersteuning waar dat nodig is, reist bewuster, leeft geruster.

En eerlijk is eerlijk, ik kan dit voor- schrijven, maar als de omgeving dit niet ondersteunt is het vechten tegen de bierkaai. Daarom ben ik zo blij dat de kracht van preventie eindelijk

echt onderkend werd. De afgelopen tien jaar is de Brainport-regio onder invloed van het succes van de tech-industrie enorm gegroeid. Daarbij is het nadenken over preventie en gezondheid gemeengoed geworden. Niet omdat dit wettelijk moet, juist omdat het aantoonbaar meerwaarde biedt. En ik ben blij dat ik daarin ook de stem heb kunnen vertegenwoordigen van de mensen die ik spreek in mijn praktijk. Petje af daarin voor de lokale politiek, want ook zij staken hun nek uit om over hun eigen schaduw heen te regeren en zich écht te richten op de lange termijn. Een stad die leefbaar en veilig is, die gezond is, waar mensen naar elkaar omkijken, waar ontmoeting centraal staat en we steeds in beweging zijn.

Een goede fietsinfrastructuur is daarbij integraal onderdeel geworden. Kom kijken en je zal zien dat de vanzelfsprekendheid van de auto is gekanteld. We gingen ontblikken. Die trend was al in gang gezet, maar de gemeente besepte dat als er een kans was om ruimte te creëren in een stad waar inbreiding aan de orde van de dag was, die kans zeker lag in het verminderen van parkeerplaatsen. Een simpele rekensom: een autoparkeerplaats beslaat 12 tot 15 vierkante meter. De gemiddelde auto stond 95% van de tijd stil. De potentie van autodelen was enorm. Met de herbestemming van parkeerplekken won de stad aan ruimte voor spelen, ontmoe-

ten, groen, fietsparkeren, picknick-bankjes in de straat of andere doeleinden. Door te investeren in optimale fietsinfrastructuur, autodelen en het vergroenen van de openbare ruimte is de hoeveelheid auto's in alleen Eindhoven al bijna gehalveerd. Van 120.000 in 2025 naar 68.000 nu. Dat betekent bijna 100 voetbalvelden aan ruimtewinst voor andere doeleinden.

### De gezondste regio

Streefden we vroeger naar de groene golf voor auto's, het besef kwam dat als we een écht frisgroene golf wilden creëren we dit moesten doen voor de fiets en de voetganger. Ook mijn eigen dochter zei het treffend destijds, dat ze zo graag veilig en zelf naar school wilde kunnen fietsen. Daaraan schaaften we. We gingen omfietsen, omdenken, een proces waarbij social designers hun meerwaarde lieten zien. Dat niet alleen, want juist ook de toonaangevende werkgevers in de Brainport versterkten deze beweging. Zij zagen de wegen én de aderen dichtslibben, wilden een fijne omgeving voor iedereen en trokken enthousiast mee aan kop van





het peloton, met in hun kielzog tal van andere organisaties. Ze hielpen mee te investeren in infrastructuur en denkkraft. 'Ga toch fietsen' werd het devies, waar maar kon. Parallel nam de verkeersveiligheid enorm toe, net zoals de luchtkwaliteit in de stad. Het aantal fietsongevallen daalde met 60% sinds 2025. En luchtvervuiling, de onzichtbare sluipmoordenaar? Die kelderde met 45%. Dat zie ik ook duidelijk terug in verminderde long- en luchtwegklachten. Daarbij steeg het cijfer voor welbevinden en kwaliteit van leven naar een ruime 8.

Je weet pas hoe gewoon dingen zijn geworden als je foto's ziet van hoe het vroeger was. Veel drukke asfaltstroken van toen vormen de fietsaders van nu. Voor de fietser ligt er bijna overal een pracht van een rode loper. Paden met een overkap-

ping van bomen, biodiverse bermen die ook als waterberging én als hitteschild dienen. Mens en natuur in harmonie. Veel minder verkeersgeluid dan vroeger. Je hoort zacht zovende fietsbanden in plaats van motorgeronk. Door de enorme groei van deze regio moesten we keuzes maken. De urgentie was er, net zoals de denkkraft. Brainport nam het voortouw om naast de slimste ook de gezondste regio te worden. Met de mens centraal, niet de machine. Al bleek een geschikt apparaat voor de omslag al in bijna elk tuinschuurtje te staan: onze trouwe tweewieler.


### **Ontzorgde zorg**

Gezondheid speelt zich niet alleen meer af binnen de muren van zorginstellingen. Het begint op straat: op het fietspad, in het park, bij de school, op onze straten. Samen met de ge-

meenten bracht de GGD als verbinder en strategische partner kennis in over leefstijl, bewegen, mentale gezondheid, luchtkwaliteit, gezond opgroeien en sociale veiligheid en koppelde die aan de openbare ruimte van onze gemeenten. Veel partners kozen hun wiel. Zelfs zorgverzekeraars haakten op de beweging aan en hielpen actief in het voorschrijven van fietsen.

Een mooi voorbeeld hier is de fietsgezondheidsindex: een meetinstrument dat als verlengstuk van de interactieve gezondheidskaart inzicht geeft in hoe fietsvriendelijk een wijk is. Denk aan veilige routes (dag en nacht), rustplekken, groenvoorzieningen en sociale ontmoetingsplekken. Maar ook in de combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen en grotere mobiliteitsvraagstukken. Een speciaal ontwikkeld voorspelmodel geeft inzicht in toekomstige opbrengst van investeringen in doorfietsroutes, parken, ontmoetingsplekken. Nu is er een veel scherper beeld van de baten van preventie op de langere termijn. Uit die cijfers blijkt dat elke euro die we investeren in fietsinfrastructuur en gezonde leefomgeving een rendement oplevert van 3 tot 5 euro, door betere gezondheid, hogere levenskwaliteit en minder druk op de zorg. Dat klinkt heel economisch en datagericht, maar ik zie het gezicht: mensen leven hier merkbaar langer en gelukkiger in goede gezondheid. Het Brainportmodel werd leidend bij het ontwerpen en herinrichten van

wijken. Als huisartsen werken we daar actief mee samen, om steeds verder te verbeteren. Beschikbare datadashboards over gezondheid geven ons daarbij in combinatie met onze dagelijkse contacten in de praktijk goud in handen. Het geeft een beeld van trends en effecten, duidt ons gevoel. Een brede inwonersdelegatie denkt actief mee. Het is geweldig te zien dat deze aanpak gekopieerd wordt.

Zo waait er hier in de steden en dorpen binnen de Brainport-regio een nieuwe wind. Ademen we frisse lucht, zijn we gezonder en bewegen we meer dan ooit. Ontzorgen we de zorg. En blijven we onze leefomgeving innoveren. Techniek, Dutch design én simpelweg mensenwerk. De aloude kracht van samenwerking hier, gestoken in een nieuw jasje. Als huisarts sta ik midden in de samenleving en de omgeving. De fiets was het recept. De beweging werd het medicijn. En de toekomst? Die trappen we samen tegemoet. 

**Niels Steeghs** is inwoner van Eindhoven en werkt binnen de publieke gezondheid. Als fietsfanaat legt hij graag de link tussen gezondheid, leefomgeving en de kansen die de tweewieler biedt in de mobiliteitstransitie. Voorheen schreef hij in zijn vrije uren over muziek (voor Kin-daMuzik en The Daily Indie), nu tikt hij als schrijver voor wielerblog Het is Koers fietsverhalen.

# Fietsen in 2035: Vrijheid, Plezier, Veiligheid en Verbondenheid

*Door Dries Deederen*

**J**e stapt op je fiets, de lucht is helder en je ruikt het groen van de bomen langs het pad. Er is nauwelijks geluid, behalve het zachte zoemen van een voorbijrijdende e-bike en een vogel die ergens in de verte zingt. De stad voelt rustig, alsof iedereen wat meer ademruimte heeft gekregen. Geen files, geen haastig toeterende auto's, maar mensen die elkaar groeten en kinderen die veilig op straat spelen. Fietsen is niet alleen de snelste manier om ergens te komen, het is ook een dagelijks moment van ontspanning. Je hartslag stijgt licht, je hoofd wordt leeg, en je voelt je gezonder, bijna alsof elke rit een mini-workout is, zonder dat het moeite kost.

## **Minder auto's, meer ruimte**

De transitie naar duurzame mobiliteit heeft ervoor gezorgd dat steden hun

ontwerp hebben herzien. Auto's rijden er nog steeds, maar vooral elektrisch en vaak gedeeld. Parkeerplekken in het centrum zijn schaars en kostbaar geworden, waardoor veel straten zijn heringericht voor langzaam verkeer. Voor de fietser betekent dit meer ruimte, meer veiligheid en meer overzicht. Fietspaden zijn breder en vaak gescheiden van voetgangerspaden, zodat iedereen zijn eigen plek heeft. Het verkeer is rustiger en dat merk je: fietsen door een stad als Amsterdam of Utrecht in 2035 voelt als een combinatie van praktisch vervoer en een klein moment van ontspanning.

## **Fietsdiefstal: van plaag naar uitzondering**

Fietsdiefstal is in 2035 geen dagelijkse zorg meer, zoals het decennia geleden was. De cijfers zijn flink gedaald. Niet door één magische oplos-



sing, maar door een combinatie van strenger optreden, betere registratie en betrokkenheid van de gemeenschap.

Framenummers worden standaard gescand/gecheckt bij tweedehands verkoop, en handel in gestolen fietsen is significant afgenomen door strengere regels voor heling. Maar het zijn vooral de mensen zelf die het verschil maken: buurtbewoners melden verdachte situaties, helpen elkaar bij het terugvinden van fietsen en werken samen met lokale initiatieven. Waar vroeger wantrouwen heerste, is er nu een gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid.

### **De kracht van de gemeenschap**

In 2035 is fietsen niet alleen iets persoonlijks, maar ook iets sociaals. Gemeenten, verzekeraars en buurtorganisaties hebben ontdekt dat samenwerking de sleutel is. Via buurtapps en lokale platforms worden gestolen fietsen direct gesignaleerd en vaak binnen een paar uur teruggevonden. Mensen kijken naar elkaars fietsen zoals ze vroeger op elkaars huizen letten: met zorg en alertheid. Het resultaat is dat fietsen weer onbezorgd voelt. Waar je in 2025 misschien nog drie sloten nodig had, volstaat nu één degelijk slot en een geregistreerde fiets. De angst om je fiets te verliezen is grotendeels verdwenen, en dat geeft een gevoel van vrijheid dat je merkt bij iedere rit.

### **Fietsparkeren: van rommel naar gemak**

Een ander groot verschil met tien jaar geleden is de manier van fietsparkeren. Waar stations vroeger overvol stonden, is fietsparkeren nu overzichtelijk, slim en schoon. Gemeenten investeren in grote, goed toegankelijke stallingen bij knooppunten, maar ook in kleinschalige voorzieningen in woonwijken.

Een belangrijk principe: elke fiets verdient een veilige plek. Nieuwe wooncomplexen zijn standaard voorzien van ruime stallingen, en oude wijken zijn opgeknapt met fietsvriendelijke oplossingen zoals buurtstallingen en compacte rekken die weinig ruimte innemen. Je hoeft niet meer te zoeken of bang te zijn dat je fiets klem komt te staan – fietsparkeren is een vanzelfsprekende, prettige ervaring geworden.

### **Meer plezier, meer veiligheid**

Fietsen in 2035 is niet alleen veiliger, maar ook plezieriger. Fietsers voelen zich niet langer tweederangsverkeer naast auto's, maar gelijkwaardige gebruikers van de openbare ruimte. De infrastructuur is daar ook naar ingericht: logische routes, voldoende verlichting, groenstroken en bankjes maken een fietstocht prettig, of het nu gaat om woon-werkverkeer of een avondrit langs de rivier.

De e-bike heeft ervoor gezorgd dat afstanden kleiner zijn gaan voelen.

Toch is er ook ruimte voor rustig fietsen. Niet alles draait om snelheid: veel mensen fietsen voor hun plezier, even weg van de hectiek, langs groene fietspaden die steden en dorpen verbinden. Fietsen is een manier geworden om buiten te zijn, om gezond en ontspannen te blijven.

### **De rol van beleid**


Gemeenten hebben in de afgelopen tien jaar veel geleerd. Mobiliteitsbeleid is niet langer alleen gericht op doorstroming, maar op leefbaarheid. Investerings in fietsnetwerken gaan hand in hand met vergroening van wijken en verkeersveiligheid. Er zijn landelijke normen gekomen voor fietsinfrastructuur, waardoor je overal in Nederland kunt rekenen op comfortabele fietspaden, fietsnelwegen, veilige kruispunten en duidelijke bewegwijzering. Het is deze consistentie die ervoor heeft gezorgd dat de fiets in 2035 niet alleen populair is, maar ook het vertrouwen geniet van jong en oud.

### **Filosofie van fietsen: eenvoudig en vrijheid**

Misschien is het mooiste van fietsen in 2035 dat het nog steeds eenvoudig is. Het draait niet om dure technologie of ingewikkelde systemen, maar om de kern: bewegen met je eigen kracht, de wind voelen, even loskomen van alles. In een wereld die steeds digitaler en sneller werd, heeft de fiets zijn waarde bewezen als iets

dat ons juist dichterbij elkaar en bij onszelf brengt.

### **2035: de fiets als kompas voor de stad**

Het beeld van de stad is veranderd. Geen drukke wegen vol stilstaande auto's, maar levendige straten met kinderen die spelen, fietsers die passeren en mensen die elkaar groeten. Het geluid van ronkende motoren heeft plaatsgemaakt voor vogelgezang en gesprekken op straat. Als we iets hebben geleerd in de afgelopen jaren, is het dat de fiets niet alleen een vervoermiddel is, maar een kompas voor hoe we onze steden willen inrichten: groen, sociaal, veilig en menselijk. In 2035 is dat ideaal dichterbij dan ooit, en elke trap op de pedalen brengt ons daar nog een beetje verder. 

**Dries Deederen** (24) is opgegroeid in Antwerpen. Zijn passie ligt bij data, daarom is hij verhuisd naar Rotterdam om econometrie te studeren. Met data-inzichten wil hij steden veiliger, socialer en groener maken met de focus op de fiets. Op dit moment richt hij zich op het aanpakken van fietsdiefstal.

# Fietsen in Nederland in 2035

*Tekst: Jos Sluijsmans*

In 2035 is Nederland erop ingericht om vooral de 'zwakkere/kwetsbare' stads- en dorpsbewoners – kinderen, ouderen, mensen met beperkingen – in staat te stellen om zelfstandig en veilig in steden en dorpen te wonen en zich te verplaatsen. Een stad of dorp waarin zowel een achtjarig kind als een tachtigplusser zich veilig en zelfstandig van A naar B kan begeven, is een stad of dorp waarin iederéén veilig en zelfstandig van A naar B kan komen. Met 'veilig' bedoelen we verkeersveilig en sociaal veilig. Om dit doel te bereiken, zijn de fiets en fietsachtigen essentieel.

In 2025 heeft de gemeente Renkum als eerste gemeente in Nederland expliciet prioriteit gegeven aan het uitgangspunt dat elk kind het recht heeft om vanaf de leeftijd van acht jaar zelfstandig naar school te gaan. Daarbij baseert de gemeente Renkum zich op het Internationaal Verdrag inzake de Rechten van het Kind (20 november 1989 aangenomen door de Algemene Vergadering van de VN), dat als doel heeft de rechten en het welzijn van alle kinderen te waarbor-

gen. Het gaat dan met name om de Artikelen

- 6: Recht op leven, overleven en ontwikkeling;
- 24: Recht op gezondheidszorg en veiligheid;
- 27: Recht op een adequate levensstandaard en
- 28 en 31: Recht op onderwijs en spel.

Toegepast op verkeer betekent dit dat kinderen in Renkum vanaf hun achtste jaar zelfstandig – lopend of fietsend – hun school, winkels, plekken voor sport en cultuur enzovoort kunnen bereiken. Kinderen hebben het recht om veilig naar school of speelplek te kunnen gaan en zich in veilige omgevingen te bevinden, bijvoorbeeld verkeersvrije, veilige speelruimtes en schoolomgevingen. In 2035 zullen veel gemeenten in Nederland het goede voorbeeld van Renkum hebben gevolgd.

In 2035 zijn onze steden en dorpen toegankelijk ingericht voor mensen met beperkingen volgens het Triple A-principe: Accesibility for all Ages

and Abilities, toegankelijkheid voor mensen van elke leeftijd, met of zonder beperking. Gemeenten volgen hierin het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap en dan met name de artikelen 20 (toegankelijkheid) en 21 (vrijheid van meningsuiting en informatie).

Voor mensen die om wat voor reden dan ook niet zelfstandig kunnen of willen reizen, zijn er verschillende duurzame vervoersdiensten als tandemtaxi's, fietstaxi's, duofietsen en andere meerpersoonsfietsen beschikbaar. Ook rijden er enkele tientallen pendeldiensten met zonnetreintjes in de steden. Chauffeurs en 'piloten' van deze voertuigen krijgen een basisinkomen en zij kunnen samen een sluitend vervoerssysteem bedienen voor alle stadsbewoners en -bezoekers die zich niet zelfstandig kunnen verplaatsen.

In 2035 is er in de steden geen ruimte meer voor persoonlijk en individueel vervoer in door fossiele brandstof aangedreven voertuigen die 1500 tot 2000 kilo wegen. Mobiliteit in de stad is bij uitstek actieve mobiliteit: lopen en fietsen, al dan niet met elektrische ondersteuning. Voertuigen bieden plaats aan een of twee personen en wegen doorgaans niet meer dan 200 of 300 kilo. De maximumsnelheid in steden is overal 30 kilometer per uur. Met die maximumsnelheid gebeuren er vrijwel nooit ongelukken en als er

wel een aanrijding plaatsvindt, is die vrijwel nooit dodelijk en levert ze relatief weinig letsel op.

Ik wil hier benadrukken dat 30 kilometer per uur de maximumsnelheid in de stad is en niet de standaardsnelheid. Dat betekent dat je 30 kilometer per uur mag rijden als de omstandigheden optimaal zijn. Bij drukte, mist, gladheid, laagstaande zon of andere minder ideale omstandigheden moet je de snelheid aanpassen aan de omstandigheden van het moment.

In gebieden waar veel voetgangers zijn is de maximumsnelheid 15 kilometer per uur. Gemotoriseerde voertuigen zijn voorzien van ISA, Intelligente SnelheidsAssistentie. Het systeem weet exact waar welke snelheidslimieten gelden en voorkomt dat voertuigen harder kunnen rijden dan ter plekke is toegestaan. Gemak dient de mens!

Volgens artikel 5, lid 4 van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990 (RVV 1990) mogen 'Bestuurders van fietsen op meer dan twee wielen die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter en van fietsen met aanhangwagen die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter de rijbaan gebruiken.' Dit betekent dat transportfietsen, bak- en vrachtfietsen, velomobielen, tandems, duofietsen, riksja's, en fietsen met aanhangers (bijvoorbeeld



voor het vervoer van goederen) op meer dan twee wielen en breder dan 75 centimeter gebruik mógen maken van de rijbaan. (Het is dus niet verplicht.) Tien jaar geleden was dit artikel nog nauwelijks bekend, maar in 2035 is het heel gewoon dat bredere fietsen op de rijbaan rijden.

Dankzij de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur is er een vrijwel volledige vermenging van alle verkeersdeelnemers, vergelijkbaar met de situatie in de tijd dat er nog geen auto's waren. Voor wie daar gebruik van wil maken, zijn er nog steeds gescheiden fietspaden.

De bevoorrading van winkels en horeca wordt verzorgd door innovatieve bak- en vrachtfietsen en andere lichte elektrische vrachtvoertuigen. Voor de

sporadisch noodzakelijke grote vrachten worden elektrische vrachtwagens ingezet. De chauffeurscabines van deze vrachtwagens zijn ontworpen naar het evenbeeld van stadsbussen: de chauffeur zit op ooghoogte met het overige verkeer en hij of zij heeft rondom zicht. Dodehoekdoden komen in 2035 niet meer voor. Sowieso zijn verkeersdoden in de stad in 2035 een zeldzaamheid vanwege de algemeen geldende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Gratis je auto parkeren voor de deur bestaat niet meer in 2035. Particuliere auto's, voor zover mensen die nog hebben, worden op verzamelplaatsen aan de rand van de wijk geparkeerd. De enorme extra ruimte die dat oplevert, biedt plaats aan bomen en planten en aan fietsparkeerplekken; niet alleen

voor reguliere fietsen, maar ook voor driewielers, bak- en vrachtfietsen, duofietsen en andere fietsachtigen.


In veel Nederlandse steden zijn in 2035 naast de ingang van bedrijven, organisaties en instellingen fietsparkeerplekken voor aangepaste fietsen aangelegd. Dit bevordert de zelfstandigheid en onafhankelijkheid van mensen die voor vervoer afhankelijk zijn van een aangepaste fiets of aankoppelhandbike.

Overall staan bankjes en andere zitgelegenheden. Kinderen kunnen, net als in de jaren 50, 60 en 70 van de vorige eeuw, gewoon op straat spelen. De straat is weer een plaats voor ontmoeting voor jong en oud.

In 2035 kennen veel Nederlandse steden, naar het voorbeeld van de Colombiaanse hoofdstad Bogotá, een zogenaamde Ciclovía, een 'fietsweg' ter ontspanning, waarop je kunt wandelen, joggen, hardlopen, skaten, fietsen, dansen, sprintjes organiseren, wat je maar wilt. Daarvoor wordt elke zondagochtend een aantal doorgaande wegen met een gezamenlijke lengte van minimaal 10 kilometer van 07.00 tot 14.00 uur afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor ander, noodzakelijk, gemotoriseerd verkeer zijn er voldoende andere wegen beschikbaar op de zondagochtend. De Ciclovía verbindt verschillende wijken van de steden en zorgt ervoor

dat bewoners makkelijker met elkaar in contact komen. Iedereen die dat wil, kan ongehinderd door gemotoriseerd verkeer, het hele traject of een deel daarvan in alle vrijheid afleggen.

Onderling zijn de steden in 2035 verbonden door een netwerk van doorfietsroutes en langeafstandroutes. Dit zijn hoogwaardige tweerichtingsfietspaden, die steden verbinden met aftakkingen naar kleinere plaatsen, bedrijventerreinen en sportvoorzieningen. Op de routes zijn elke 5 kilometer rust- en schuilplekken met basisvoorzieningen voor fietsreparatie, het opladen of wisselen van accu's, water en prullenbakken. Op de routes fietsen oproepbare, mobiele fietsroute-stewards die kunnen helpen bij pech onderweg of anderszins. Zij zorgen er ook voor dat de routes schoon en veilig blijven door klein onderhoud te verrichten en rommel op te ruimen.

Iedereen vrij en veilig van A naar B, waarbij niet de auto maar de mens centraal staat: dat is fietsen in Nederland in 2035. 

In 2004 is **Jos Sluijsmans** gestart met Fietsdiensten.nl. In zijn werk laat hij zien dat er alternatieven zijn voor woon-werkverkeer, maar ook alternatieven voor mensen die niet zelfstandig kunnen fietsen, en alternatieven voor bestelbusjes in de stadslogistiek. Vanaf 2012 organiseert hij het International Cargo Bike Festival.



# Verantwoording

Deze essaybundel *Fietsen over 10 Jaar* is het product van twaalf inspirerende, visionaire inzendingen voor de essaywedstrijd ter ere van het 50-jarig jubileum van de Fietsersbond en het 10-jarig jubileum van Tour de Force.

## **10 jaar Tour de Force**

In 2015, tijdens de voorbereidingen van de Tour de France in Utrecht, ontstond Tour de Force: een krachtig samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Met één missie: de fiets in Nederland verder brengen. Tour de Force werkt aan een bereikbare, duurzame en gezonde samenleving door fietsen veiliger, aantrekkelijker en toegankelijker te maken. Door kennis en expertise in landelijke netwerken bij elkaar te brengen, de fiets stevig op de agenda te zetten en beter fietsbeleid te faciliteren, zet Tour de Force zich al 10 jaar in om meer mensen vaker te laten fietsen.

## **50 jaar Fietsersbond**

Op 18 oktober 1975 werd in Utrecht de Eerste, Enige, Echte Nederlandse Wielrijders Bond (ENWB) opgericht. Een groep bevlogen fietsers kwam in actie

tegen de toenemende dominantie van de auto.

Door de jaren heen groeide de bond en veranderde de naam. Van ENWB naar ENFB, vervolgens naar 'Fietsersbond ENFB', en sinds 2000: de Fietsersbond. Inmiddels dé stem van alle fietsers in Nederland, die zich inzet voor een veilig en prettig fietsklimaat. Samen met 33.000 leden en 1.500 vrijwilligers maakt de Fietsersbond zich sterk voor fietsgeluk en veilige, comfortabele fietsroutes. Zo maakt de Fietsersbond Nederland bereikbaarder, gezonder en... gelukkiger.

## **De essaywedstrijd**

In mei 2025 hebben de Fietsersbond en Tour de Force een essaywedstrijd uitgeschreven met de volgende uitvraag:

*Hoe ziet fietsen in Nederland eruit in 2035? Zijn steden dan autoluw? Fietsen we sneller of juist rustiger? En blijven fietsen nog wel fietsen zoals we ze nu kennen?*

*Ter ere van 50 jaar Fietsersbond en 10 jaar Tour de Force nodigen we je uit om je verbeeldingskracht te gebruiken en jouw toekomstvisie op fietsen te delen.*



Er zijn 22 essays ingediend. Er is een jury samengesteld, die deze essays heeft beoordeeld op creativiteit, innovatie en ambitie, maar ook haalbaarheid. De vierkoppige jury heeft de twaalf beste inzendingen geselecteerd en gebundeld en op het symposium over 50 jaar Fietzersbond op 16 oktober 2025 zijn de prijzen uitgereikt aan de beste drie essays.

### **De jury**

**Wim Bot** is adviseur public affairs bij de Fietzersbond. Hij heeft nationale én internationale ervaring in het behartigen van de belangen voor alle fietsers.

**Hans Buijtelaar** was eerder wethouder in Amersfoort en nu in Wijk bij Duurstede. Hij is voorzitter van de Tourleiding van Tour de Force en maakt zich sterk voor de waarde van fietsen voor de leefomgeving, en vindt fietsen ook gewoon leuk.

**Esther van Garderen** heeft ruim 20 jaar bij verschillende gemeentes gewerkt aan bereikbaarheids en ruimtelijke ordeningsvraagstukken. Sinds 2020 is zij Algemeen Directeur bij de Fietzersbond. Ze zet zich in om met de Fietzersbond op te komen voor fietsgeluk voor iedereen.

**Arlette van Gilst** Als programmamanager Actieve mobiliteit bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is Arlette van Gilst verantwoordelijk voor het nationale fietsbeleid. Met haar vakkennis, gedrevenheid en enthousiasme heeft ze fietsen (en lopen) op de eerste plek gezet, nationaal en internationaal. Een verbinder pur sang, die het beste in anderen naar boven haalt.

**Ronald de Haas** is programmamanager van Tour de Force en verantwoordelijk voor de aansturing van het Tourbureau en het creëren van verbinding binnen en buiten Tour de Force. Daarnaast geeft hij ook les aan de Hogeschool van Amsterdam. 

## **Colofon**

Teksten door Troy Corsen, Pepijn Wortelboer, Carin Hereijgers, Dries Dederen, Brett Petzer, Richard Korpel, Martin Verspeek, Jeffrey Peereboom, Niels Steeghs, Loesanne van der Geest, Janneke Elzing, Jos Sluijsmans, Erik Ooms, Naomi Kloostra. Voorwoord door Esther van Garderen en Hans Buijtelaar. Redactie door Esther van Garderen, Ronald de Haas, Hans Buijtelaar en Arlette van Gilst. Eindredactie door Meike Meertens. Beeld door Ineke Neutelings / Inktvisie.nl, Illustratie door Rudy Heemskerk (Ruuby'sWorld) en coverillustratie Luc Versleijen. Vormgegeven door AKIMOTO, Deventer. Drukwerk door Juist! Druk en print. Oplage: 500.

Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de auteur. De artikelen geven niet noodzakelijk het standpunt van de Fietsersbond of Tour de Force weer.

### **Landelijk Bureau Fietsersbond**

Niasstraat 3531 WP Utrecht

✉ [info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)

### **Tour de Force**

✉ [info@tourdeforce.nl](mailto:info@tourdeforce.nl)



# Dromen over 2035

In 2025 bestaat de Fietsersbond 50 jaar. Overal waar fietsers in de klem komen, staat de Fietsersbond op. Ontstaan uit lokale actiegroepen, die protesteerden tegen kinderen die op de fiets werden doodgereden, is het nu een vereniging met 33.000 leden en meer dan 1.500 actieve vrijwilligers. We stoppen niet tot iedereen in Nederland Fietsgeluk ervaart.

Tour de Force viert ook een jubileum in 2025. Opggericht in 2015 toen de Tour de France in Utrecht startte, brengt deze krachtige samenwerking van overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partners, de fiets verder in Nederland. En dat alweer 10 jaar. Door meer mensen, vaker en veiliger te laten fietsen. Zodat onze samenleving bereikbaar, duurzaam en gezond is.

Wie zijn verleden niet kent heeft geen toekomst. Daarom vierde de Fietsersbond op 16 oktober 2025, dat zij op 18 oktober 2025 het leven zag met het symposium waar zowel terug werd geblikt als over de toekomst is gefilosofeerd onder andere met de vraag: Wat is een rechtvaardige stad? Op dit symposium is een boek over de geschiedenis van 50 jaar Fietserbond gelanceerd.

En omdat mensen nu eenmaal pas iets kunnen doen, als we erover kunnen dromen en denken, richten we in deze essaybundel onze blik op de toekomst. Met inspiratie voor fietsen in Nederland in 2035!

