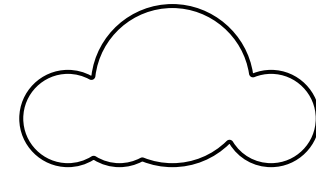



Message House

Doorfietsroutes

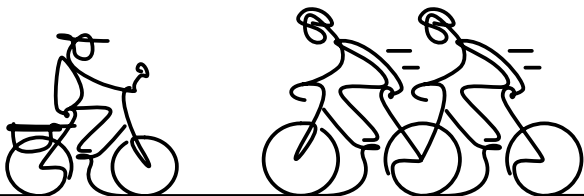


Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke en veilige, op elkaar aansluitende fietsroutes. Dit verhoogt de veiligheid voor zowel alle soorten fietsers en andere gebruikers van het fietspad als voor de omwonenden en maakt het aantrekkelijk om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Om tot het beste resultaat te komen werken verschillende overheden samen met belangenorganisaties, fietsers en omwonenden bij het realiseren ervan.

PIJLER 1

Waarom werken we aan doorfietsroutes?

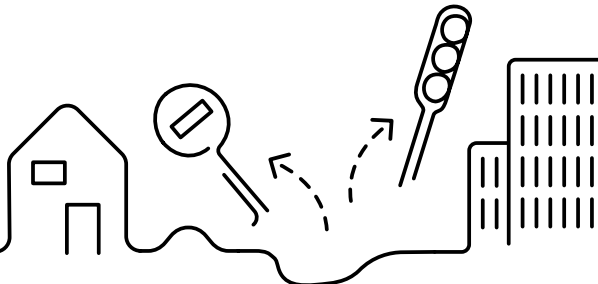
We fietsen steeds vaker en steeds verder, en fietsen op oudere leeftijd langer door. Daardoor wordt het steeds drukker op de fietspaden. Fietsen is goed voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid. Daarom wil de overheid het fietsen verder stimuleren. Om nog meer mensen te verleiden ook voor langere afstanden de fiets te pakken én het toegenomen aantal fietsers en soorten fietspadgebruikers veilig aan het verkeer deel te laten nemen, realiseren we doorfietsroutes.



PIJLER 2

Wat zijn doorfietsroutes?

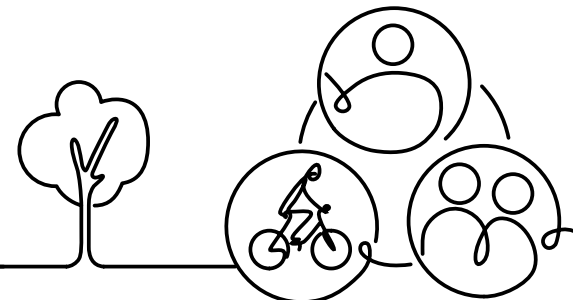
Doorfietsroutes verbinden dorpen en steden met elkaar en maakt faciliteiten zoals werk- en winkellocaties, scholen, OV-knooppunten etc. beter bereikbaar voor fietsers van binnen en buiten de stad. Het zijn aantrekkelijke en veilige fietsroutes waar genoeg ruimte is voor alle soorten fietsers. Zij komen er zo min mogelijk obstakels tegen en hebben vaak voorrang op ander verkeer. Ook voor omwonenden en andere weggebruikers wordt het aantrekkelijker en veiliger.



PIJLER 3

Hoe realiseren we doorfietsroutes?

Door de bestaande (fiets)infrastructuur te verbeteren en ontbrekende stukken aan te leggen ontstaat een doorfietsroute. Omdat de doorfietsroutes gemeentegrenzen overstijgen, werken verschillende overheden zoals provincies, vervoerregio's en gemeenten samen. We bespreken de plannen met belangenorganisaties, (potentiële) gebruikers en direct omwonenden. Zo komen we tot een zo optimaal mogelijke oplossing die aantrekkelijk en veilig is voor zowel de fietsers als de omwonenden.



Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke en veilige, op elkaar aansluitende fietsroutes. Dit verhoogt de veiligheid voor zowel alle soorten fietsers en andere gebruikers van het fietspad als voor de omwonenden en maakt het aantrekkelijk om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Om tot het beste resultaat te komen werken verschillende overheden samen met belangenorganisaties, fietsers en omwonenden bij het realiseren ervan.



PIJLER 1

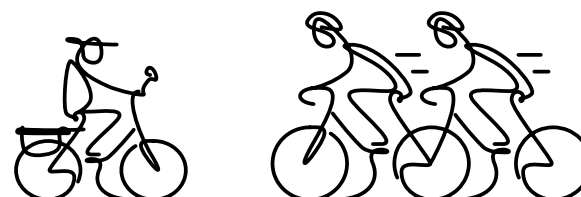
Waarom werken we aan doorfietsroutes?

We fietsen steeds vaker en steeds verder, en fietsen op oudere leeftijd langer door. Daardoor wordt het steeds drukker op de fietspaden. Fietsen is goed voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid. Daarom wil de overheid het fietsen verder stimuleren. Om nog meer mensen te verleiden ook voor langere afstanden de fiets te pakken én het toegenomen aantal fietsers en soorten fietspadgebruikers veilig aan het verkeer deel te laten nemen, realiseren we doorfietsroutes.

ONDERBOUWING/BEWIJS:

Feiten, cijfers, voorbeelden en argumenten

- Nederland is een fietsland, fietsen zit in ons DNA. Er zijn 22,9 miljoen fietsen in Nederland. Daarmee bezit iedere Nederlander dus ruim 1,3 fiets, en dat is uniek in de wereld.
- Ruim een kwart (28%) van de verplaatsingen die we maken vindt met de fiets plaats. In totaal fietsen Nederlanders zo'n 17,5 miljard km per jaar. Dit komt neer op 3 km fietsen per Nederlander per dag.
- Ruim een kwart (27%) van de werkenden gebruikt de fiets voor de woon-werkreis. Voor mensen met een relatief korte reisafstand ligt dit aandeel hoger: 55% van de werkenden die binnen 5 km van het werk wonen, gaan op de fiets naar het werk. Tussen de 5 en 10 km gaat 31% van de werkenden met de fiets en tussen de 10 en 15 km is dat 14%.
- Veel verplaatsingen die op basis van de afstand ook met de fiets kunnen worden afgelegd, gaan per auto. Een derde (2,5 miljard) van de autoverplaatsingen is korter dan 5 km. Bijna de helft (47%) (3,5 miljard) is korter dan 7,5 km en 64% (4,8 miljard) is korter dan 15 km. Onderzoek wijst uit dat deze afstanden goed te doen zijn met respectievelijk de fiets, de e-bike en de speed pedelec.
- Door de toename van het aantal elektrische fietsen, fietsen we steeds verder en op oudere leeftijd langer door. Sinds 2018 worden er jaarlijks meer elektrische fietsen verkocht dan gewone fietsen. Ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen gaat met een elektrische fiets, goed voor 27% van de afgelegde fietskilometers (4,1 miljard kilometer). Een stijging van respectievelijk 10% en 15% ten opzichte van 2013.
- Er zijn in Nederland in 2021 1,8 miljoen fietsen elektrisch ondersteund. Het aantal speed pedelecs ligt iets boven de 14.000.
- Nederlanders worden steeds milieubewuster. Dit is een reden voor veel mensen om vaker de auto te laten staan en voor de fiets te kiezen. Elke kilometer die met de fiets in plaats van met de auto wordt afgelegd, bespaart gemiddeld 138 g CO₂ en 4 mg fijnstof.
- Voor werkgevers is het stimuleren van fietsgebruik interessant: medewerkers blijven gezond en komen vaker op tijd, de bereikbaarheid van de regio neemt toe en het is een invulling van hun MVO-opgave. Meer dan de helft biedt een vergoeding voor de aanschaf van een fiets. Ook bieden ze faciliteiten als een fietsenstalling (66%), een omkleedruimte (72%), douches (68%) en lockers (57%).
- Regelmatig fietsen is vergelijkbaar met 1 of 2 keer fitnessen per week. Mensen die naar hun werk fietsen zijn vaker tevreden, minder gestrest en meer ontspannen dan mensen die dat met de auto doen. Fietsgebruik is dus niet alleen fysiek gezond, het bevordert ook de mentale gezondheid.
- De overheid wil meer (binnen)stedelijk ontwikkelen waardoor de steden drukker worden en er minder ruimte is voor de auto. Ook wil de overheid de filedruk doen afnemen. Een rijdende fiets neemt 28 keer minder ruimte in beslag dan een rijdende auto, een geparkeerde fiets 10 keer minder dan een geparkeerde auto.
- De overheid wil het aantal verkeersongevallen onder fietser doen afnemen. Van alle verkeersdoden is een derde van de slachtoffers een fietser (ongeveer 650 slachtoffers per jaar). Sinds 2013 stijgt dit aantal licht. De meeste fietsverkeersdoden zijn 70 jaar en ouder.



Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke en veilige, op elkaar aansluitende fietsroutes. Dit verhoogt de veiligheid voor zowel alle soorten fietsers en andere gebruikers van het fietspad als voor de omwonenden en maakt het aantrekkelijk om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Om tot het beste resultaat te komen werken verschillende overheden samen met belangenorganisaties, fietsers en omwonenden bij het realiseren ervan.

PIJLER 2

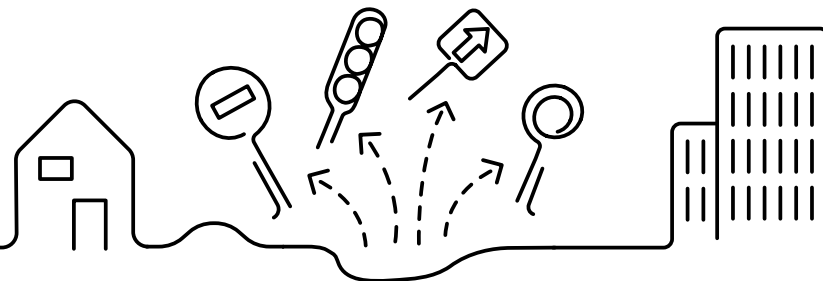
Wat zijn doorfietsroutes?

Doorfietsroutes verbinden dorpen en steden met elkaar en maakt faciliteiten zoals werk- en winkellocaties, scholen, OV-knooppunten etc. beter bereikbaar voor fietsers van binnen en buiten de stad. Het zijn aantrekkelijke en veilige fietsroutes waar genoeg ruimte is voor alle soorten fietsers. Zij komen er zo min mogelijk obstakels tegen en hebben vaak voorrang op ander verkeer. Ook voor omwonenden en andere weggebruikers wordt het aantrekkelijker en veiliger.

ONDERBOUWING/BEWIJS:

Feiten, cijfers, voorbeelden en argumenten

- De doorfietsroutes verbinden dorpen en steden met elkaar en zijn daarmee een goed alternatief voor relatief korte autoritten op bijvoorbeeld drukke A- en N-wegen. Niemand wil eerst een kilometer omfietsen, zelfs niet voor een aantrekkelijke route. Daarom sluiten ze direct aan op woongebieden en drukke plaatsen waar mensen graag naartoe willen.
- Zo min mogelijk scherpe bochten, paaltjes, stoplichten, losliggende tegels en drempels en zoveel mogelijk voorrang maakt het aantrekkelijk én veilig om lekker door te kunnen fietsen.
- Door middel van een eenduidige, landelijke bewegwijzering in een specifieke kleur en met een specifieke nummering, zijn doorfietsroutes goed te herkennen voor de fietser.
- Bij de keuze voor hoe het fietspad eruit komt te zien, houden we ook rekening met de leefbaarheid en het karakter van een woongebied. Door een afname van het autoverkeer verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gebieden waar doorfietsroutes worden gerealiseerd.
- Doorfietsroutes bestaan zo veel mogelijk uit vrijliggende, brede en geasfalteerde fietspaden, maar kan bijvoorbeeld ook bestaan uit fietsstraten waar de auto te gast is. Met name in woongebieden of historische kernen kan dat een logische keuze zijn.
- Om omfietsen zoveel mogelijk te voorkomen, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld een brug of tunnel aan te leggen. Omdat dit dure maatregelen zijn, wordt de haalbaarheid en de effectiviteit hiervan van tevoren goed onderzocht.
- Door fietsers vaker voorrang en een duidelijke plek te geven, bij voorkeur gescheiden van ander verkeer, wordt het voor zowel fietsers als voor andere (weg)gebruikers zoals omwonenden, voetgangers of parkeerders veiliger.
- Om de fiets ook als onderdeel van een langere reisafstand aantrekkelijk te maken, sluiten doorfietsroutes aan op OV-knooppunten waar je makkelijk je fiets kunt stallen of een OV-fiets kunt lenen. 43% van de treinreizigers komt met de fiets naar het vertrekstation, 11% reist per fiets verder vanaf het aankomststation.



Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke en veilige, op elkaar aansluitende fietsroutes. Dit verhoogt de veiligheid voor zowel alle soorten fietsers en andere gebruikers van het fietspad als voor de omwonenden en maakt het aantrekkelijk om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Om tot het beste resultaat te komen werken verschillende overheden samen met belangenorganisaties, fietsers en omwonenden bij het realiseren ervan.



PIJLER 3

Hoe realiseren we doorfietsroutes?

Door de bestaande (fiets)infrastructuur te verbeteren en ontbrekende stukken aan te leggen ontstaat een doorfietsroute. Omdat de doorfietsroutes gemeentegrenzen overstijgen, werken verschillende overheden zoals provincies, vervoerregio's en gemeenten samen. We bespreken de plannen met belangenorganisaties, (potentiële) gebruikers en direct omwonenden. Zo komen we tot een zo optimaal mogelijke oplossing die aantrekkelijk en veilig is voor zowel de fietsers als de omwonenden.

ONDERBOUWING/BEWIJS:

Feiten, cijfers, voorbeelden en argumenten

- Omdat een doorfietsroute niet stopt bij de gemeentegrens, werken overheden op alle niveaus samen om onderdelen van een doorfietsroute goed op elkaar aan te sluiten.
- We kijken waar nu al de meeste mensen fietsen en wat we daar kunnen verbeteren. Zo kan er met een vaak relatief kleine investering een groot effect worden bereikt.
- Nederland is een vol land. Het is van groot belang dat er bij de realisatie van een doorfietsroute niet alleen naar het belang van de fietsers wordt gekeken, maar ook naar de wensen van de omwonenden.
- We bespreken onze plannen daarom altijd met belangenorganisaties en omwonenden. Zo zorgen we ervoor dat er niet alleen een technische of financiële, maar ook een maatschappelijke afweging wordt gemaakt.
- In de samenwerking kan de provincie of de vervoerregio vaak een verbindende rol spelen. De wegbeheerder (vaak de gemeente) is degene die de communicatie en de participatie verzorgt en de uitvoering van de werkzaamheden coördineert. De kosten worden vaak gezamenlijk gedragen, soms met een bijdrage vanuit het Rijk.

