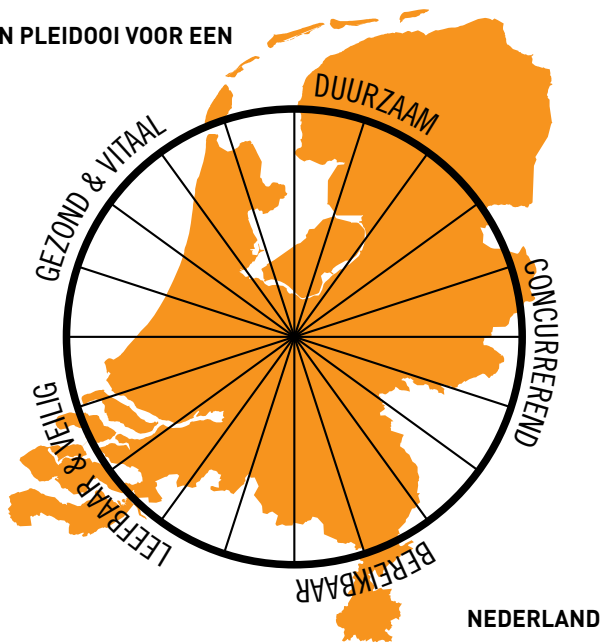


# FIETSLAND

EEN PLEIDOOI VOOR EEN





# VOORWOORD

*When I first stepped off the plane at Schiphol airport in 2002, I couldn't have been more amazed by what greeted me on the streets of the Netherlands. As an American cyclist, I had landed in what I could only describe as a "wonderland." On my bike in my newly-adopted country, I no longer rode filled with the type of ever-present tension I'd had while biking in the States. For decades, I'd been forced to bike defensively as I constantly worried about the careless drivers with whom I shared the streets, which were designed for their maximum comfort and not mine.*

*But in the Netherlands, I easily and gratefully rode all over the nation - through cities, villages and the countryside - while being amazed by all the achievements that had been made to accommodate the cyclists.*

*When I began researching the history of cycling in the Netherlands, I was particularly surprised to learn about the longstanding anti-cyclist / pro-car attitude that prevailed among government officials in the mid-20th century. For example, in the late 1950s, when the mayor of Amsterdam explained why the planned IJ-tunnel would be accessible to motorists but not to cyclists, he said, "In twenty years, no one in Amsterdam will be riding a bike."*

*Fortunately, such short-sightedness no longer prevails. These days, it's terrific that such thoughts are no longer universally held among government officials. Over the past three decades, so much work has been accomplished at various levels of government to make the Netherlands the envy of residents of car-dependent countries around the globe. When I give bike tours to Americans or Brits, so often they express a common observation: "Dutch cyclists all seem so happy." In their home countries, where cyclists are still largely treated like second-class citizens, cycling can be a less-than-pleasant - even frustrating - manner of transport.*

*But I do have to admit that despite all the hard work that has gone into making the Netherlands a great place for cyclists, there is still more work to be done. The streets can be made even safer for cyclists. New routes/bridges can be realized to increase accessibility. Adequate bike parking facilities can become universal. There is still much to be done to make the Netherlands truly a fietsland.*

**Pete Jordan,**  
Auteur van "De Fietsrepubliek"



# PLEIDOOI VOOR NEDERLAND FIETSLAND

Nederland is een Fietsland. Maar we halen niet het onderste uit de kan en laten daarmee kansen liggen. Voor Nederland is de fiets vanzelfsprekend, maar zonder nieuwe impuls verliezen we onze internationale topositie. Die fiets lijkt iets kleins, maar het is een onmisbare schakel in de Nederlandse mobiliteit en onontbeerlijk voor de leefbaarheid van de Nederlandse stad.

[1] Investerings in de fiets dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteits-systeem en verhogen de efficiëntie van investeringen in het hoofdnetwerk. / p12

[2] Een groot deel van het fileverkeer op ringwegen is lokaal verkeer. Als deze automobilisten kiezen voor de fiets, is dat kosteneffectiever dan hoge investeringen in spitscapaciteit. / p16

[3] De fiets is een katalysator voor leefbare en veilige steden en dorpen: een basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven. / p20

[4] Met de snelle fiets wordt niet alleen de stad maar ook de regio bereikbaar. / p24

[5] Voor iedere euro die het Rijk uitgeeft aan de fiets, leggen de lagere overheden er vier bij. Dit hefboomeffect zorgt voor hogere investeringen en betere samenwerking. / p28

[6] Het rendement van investeringen in de fiets is hoog. De maatschappelijke baten overtreffen de kosten ruimschoots. / p32

[7] Fietsen is gezond. Dat weegt zwaarder dan de veiligheidsrisico's. Door meer te fietsen leven we langer en hebben we minder ziekteverzuim. / p36

[8] De fiets is een sleutel in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit en duurzame verstedelijking. / p40

[9] De fiets versterkt de ruimtelijk-economische structuur van steden en daarmee de concurrentiekracht van Nederland. / p44

Maar,

[10] De huidige verkeersmodellen kunnen de effecten van fietsmaatregelen niet voorspellen. Daarmee ontbreekt inzicht in de efficiëntie van de hele keten. / p48

[11] Investerings in fietsmaatregelen leveren veel op en kosten weinig. Dat laatste maakt echter dat we nauwelijks budget vrijmaken om er goed over na te denken. / p52

En tot slot,

[12] De fiets is een fantastisch exportproduct en een symbool voor onze nationale identiteit. / p56

Waarom de betrokkenheid van het Rijk? Is de fiets nu bij uitstek niet iets dat we decentraal kunnen regelen? Het gaat immers om relatief kleine vervoersbewegingen, meestal beperkt tot de schaal van de stedelijke regio. Deze lezing verhult echter het belang voor Nederland. En dat nationale belang is groot, in vele opzichten. Het Rijk kan het belang van de fiets agenderen, partijen bij elkaar brengen, de verschillende schaalniveaus aan elkaar verbinden en zorgvuldige planning op decentraal niveau stimuleren. Door goed stakeholderschap te tonen en met beperkte inspanning op de juiste plaatsen kan het Rijk op een kostenefficiënte wijze werken aan een gezond, duurzaam, bereikbaar, leefbaar en concurrerend Nederland Fietsland.

# INLEIDING

## **Achtergrond**

Het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid moet om. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte stelt een krachtige aanpak voor die ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Daarmee wordt gestreefd naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.<sup>1</sup>

‘Fietsland’ vertrekt vanuit de bredere opgave voor de duurzame verstedelijking van Nederland. Verstedelijking is van invloed op de wijze waarop wij ons verplaatsen. Tegelijk vormt infrastructuur de ruimtelijke drager voor verstedelijking. De stad en de stedelijke mobiliteit zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De drie belangrijkste opgaven op het gebied van stedelijke mobiliteit zijn de ontwikkeling van knooppunten (ook bij een vastgelopen vastgoedmarkt), de betere inpassing van bestaande ringwegen (die zijn gebouwd volgens de eisen van een andere tijd) en het verweven van deze landelijke netwerken met het onderliggende netwerk. De fiets vormt binnen deze laatste opgave een cruciale schakel.

## **Doelen en kansen**

Door de focus op verkeersveiligheid houdt het Rijk zich tot nog toe vooral bezig met de problemen rondom de fiets. Hiermee worden kansen op het gebied van volksgezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en concurrentiekracht gemist.

### *Nederland Gezond & Vitaal*

De gezondheidsvoordelen van fietsen zijn vele malen groter dan de nadelen door ongelukken. Fietsen verhoogt de arbeidsproductiviteit en verlaagt het ziekteverzuim. Bovendien blijven ouderen op de fiets langer vitaal. Een win-win voor zorgverzekeraars, werkgevers en de (Rijks)overheid. Binnen het Nationaal Programma Preventie speelt het onderwerp ‘bewegen’ een belangrijke rol, maar de fiets wordt niet genoemd.

### *Nederland Duurzaam*

De fiets speelt een belangrijke rol in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit. Het op lange termijn opraken van fossiele brandstoffen maakt dat duurzame mobiliteit meer aandacht krijgt en nieuwe vervoersmiddelen in opkomst zijn. Zeker in combinatie met het openbaar vervoer vormt de fiets een duurzame vervoersmodaliteit die kansen biedt om de stedelijke regio ook op lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden.

### *Nederland Bereikbaar*

Binnen de discussie over bereikbaarheid lag tot voor kort de eenzijdige nadruk op snelheid. Dat is aan het veranderen. Bereikbaarheid in brede zin gaat over het aantal banen, winkels en voorzieningen dat je binnen een bepaalde reistijd kunt bereiken.<sup>2</sup> Veranderende leefstijlen vragen om een grotere keuzevrijheid voor de reiziger op basis van goede reizigersinformatie, overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten en goed bereikbare voorzieningen.

### *Nederland Leefbaar*

De fiets levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving. Fietsen biedt nieuwe mogelijkheden voor verdichting van het stedelijk gebied en versterkt de economische potentie van winkelgebieden. Bovendien verbeteren fietsvriendelijke wijken de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving.

### *Nederland Concurrerend*

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's. Stedelijke regio's die goed scoren op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid bieden een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor kenniswerkers en bedrijven. De fiets versterkt de ruimtelijk-economische structuur van de stedelijke regio's en draagt zo bij aan de verbetering van Nederland als attractieve vestigingsplaats.

### **Rollen**

De fiets kan een effectieve bijdrage leveren aan deze nationale belangen. Het Rijk kan kiezen voor verschillende rollen en instrumenten. Er is reeds een kentering gaande van een dominant sectorale benadering naar een meer integrale en gebiedsgerichte aanpak. De fiets kan hierin stevig worden verankerd. De Rijksoverheid kan zowel haar systeemverantwoordelijkheid als beleidsverantwoordelijkheid<sup>3</sup> invullen vanuit haar rol als realisator, facilitator, regulator en communicator. Binnen deze vier dimensies is er een ruime keuzemogelijkheid aan instrumenten.

### *Realiseren*

Het Rijk kan bepaalde taken uitvoeren zoals het aanleggen van (fiets)infrastructuur, het uitvoeren van haalbaarheidsstudies, onderzoek, kennisontwikkeling, beleidsvorming, etc. Het Rijk kan de fiets als bereikbaarheidsalternatief meenemen in haar eigen MIRT onderzoeken, verkenningen en uitwerkingen.

### *Faciliteren*

De Rijksoverheid ondersteunt decentrale overheden bij de uitvoering van haar taken, bijvoorbeeld in de vorm van fietskennis, co-financiering bij de aanleg van snelfietsroutes, procesmanagement ter bevordering van regionale samenwerking, etc.

### Reguleren


De Rijksoverheid geeft via indirecte beïnvloeding sturing aan de maatschappij, bijvoorbeeld via wet- en regelgeving met betrekking tot de positie van de fietser in het verkeer of via fiscale stimuleringsmaatregelen ter bevordering van de overstap van de auto naar de fiets.

### Communiceren

De Rijksoverheid beïnvloedt het gedrag door te communiceren over haar standpunten zoals fietsstimuleringscampagnes waarbij het belang van fietsen voor de gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid wordt benadrukt.

Maar misschien is het wel het belangrijkste dat het Rijk het nationale belang van de fiets onderschrijft en met andere partijen in overleg treedt over de wijze waarop Nederland weer Fietsland nummer 1 kan worden.





**“SNELHEID IS NIET LOS TE ZIEN  
VAN DE MOGELIJKHEID OM TE  
KIEZEN TUSSEN VERSCHILLENDE  
VERVOERSWIJZEN: AUTO, OV, FIETSEN,  
LOPEN. DE BESCHIKBAARHEID  
VAN ALTERNATIEVEN MAAKT HET  
SYSTEEM FLEXIBEL EN BEPERKT DE  
AFHANKELIJKHEID VAN DE AUTO.”**

- DE MOBILE STAD, NAI010 UITGEVERS, 2012 -

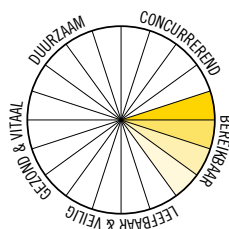


# [1] INVESTERINGEN IN DE FIETS DRAGEN BIJ AAN EEN ROBUUST EN SAMENHANGEND MOBILITEITSSYSTEEM EN VERHOGEN DE EFFICIËNTIE VAN INVESTERINGEN IN HET HOOFDNETWERK.

Er doet zich een trendbreuk voor in de manier waarop we ons verplaatsen. Steeds meer reizigers gebruiken niet één vervoermiddel, maar maken gebruik van verschillende manieren om van A naar B te komen. Auto, leenauto, trein, metro, tram, bus en fiets vormen een steeds sterker geïntegreerd netwerk waarbij keuzevrijheid en overstappen tussen verschillende modaliteiten voorop staan. Voor steeds meer mensen is niet het vervoermiddel of de afstand leidend. Reistijd, comfort en zekerheid komen hiervoor in de plaats. Door deze verschuivende motieven wordt de fiets voor steeds meer mensen een cruciale schakel in hun verplaatsingsketen.

Het succes van grote investeringen in rail- en weginfrastructuur is afhankelijk van het succes van de hele keten, en daarmee van het gebruik van de fiets. Het aantal reizigers in het openbaar vervoer neemt toe en daarmee wordt ook een groter beroep gedaan op het voor- en natransport. Dit vraagt niet alleen om goede aansluitende netwerken maar bijvoorbeeld ook om goede parkeergelegenheid voor de fiets.<sup>4</sup> Hoewel het Rijk verantwoordelijk is voor het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel, is die ene belangrijke schakel in het netwerk – de fiets – onderbelicht in het beleid.

Investeringen in de fiets verhogen de efficiëntie van het totale netwerk en de deur-tot-deurbereikbaarheid. Versterking van multimodale knooppunten met ruimte voor de fiets is noodzakelijk om capaciteitsverhogingen op het hoofdnetwerk te laten renderen.



## RIJKSDOELEN:

CONCURREND  
BEREIKBAAR

LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN



## De potentie van de fiets blijft vooral in het natransport onderbenut



Bron: Fietsberaad (2005)



- MINISTER MELANIE SCHULTZ VAN HAEGEN -



***“DE UITDAGING IS OM VOORAL IN DE SPITS  
ZOVEEL MOGELIJK AUTO’S UIT DE FILE TE  
KRIJGEN EN IK BEN ERVAN OVERTUIGD DAT  
DE FIETS DAARIN EEN BELANGRIJKE ROL  
KAN SPELEN.”***

MINISTER MELANIE SCHULTZ VAN HAEGEN, FIETSVERKEER NR. 33, NAJAAR 2013



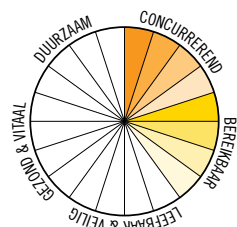
# [2] EEN GROOT DEEL VAN HET FILEVERKEER OP RINGWEGEN IS LOKAAL VERKEER. ALS DEZE AUTOMOBILISTEN KUNNEN KIEZEN VOOR DE FIETS, IS DAT KOSTENEFFECTIEVER DAN HOGE INVESTERINGEN IN SPITSCAPACITEIT.

Korte ritten zijn grote veroorzakers van files. Op knelpunten rondom veel steden bestaat ruwweg één derde van het autoverkeer uit lokaal verkeer, één derde uit regionaal verkeer en één derde uit doorgaand verkeer. Het terugdringen van de congestie op het wegennet en de verhoging van de capaciteit van het openbaar vervoer in de ochtendspits vergen flinke investeringen.

De fiets biedt een uitstekend alternatief voor verplaatsingen over afstanden tot 15 kilometer. Wanneer iedereen die op fietsafstand van zijn bestemming woont zou gaan fietsen, zou in één klap het capaciteitsprobleem op de weg en op het spoor zijn opgelost.<sup>6</sup> De fiets biedt dus een concrete oplossing voor capaciteitsproblemen op de hoofdnetwerken. Daarbij is fietsinfrastructuur vele malen kosteneffectiever dan weg- of spoorinfrastructuur.<sup>7</sup>

De groei van het fietsgebruik brengt specifieke ruimtelijke opgaven met zich mee. Fietspaden en –stallingen lopen tegen capaciteits- en doorstromingsgrenzen aan en door ruimtelijke barrières moet nu vaak worden omgereden. Snelfietsroutes<sup>8</sup>, meer oversteekplaatsen op hoofdroutes<sup>9</sup> en het verminderen van wachttijden bij verkeerslichten<sup>10</sup> verhogen de kwaliteit van het fietsnetwerk en stimuleren daarmee het gebruik van de fiets.

Het Rijk kan investeren in specifieke maatregelen waardoor keuzereizigers kunnen overstappen naar de fiets. Dat zorgt voor een substantiële afname van de piekbelasting in de drukste gebieden, een betere doorstroming en het verlaagt de noodzaak tot hoge investeringen in de spitscapaciteit.<sup>11</sup>

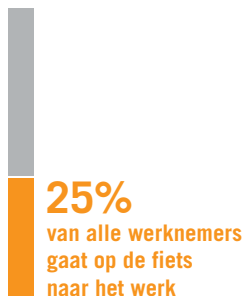


RIJKSDOELEN:  
CONCURREND  
BEREIKBAAR  
LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

RIJKSROLLEN:  
REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN


Er ligt een enorme kans voor een toename van het aantal fietsers in het woon-werk verkeer tot 15km

- snelfietsroutes (gerealiseerd en gepland)
- autosnelwegen
- filetrajecten (uit de filetop 50)



Bron: Fietsersbond (2013)





***“DE FIETS STIMULEERT NIET  
ALLEEN DUURZAME, MAAR OOK  
LEEFBARE VERSTEDELIJKING.”***

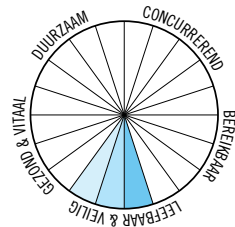
- MARCO TE BRÖMMELSTROET (UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM) -

# [3] DE FIETS IS EEN KATALYSATOR VOOR LEEFBARE EN VEILIGE STEDEN EN DORPEN: EEN BASISVOORWAARDE VOOR BURGERS EN BEDRIJVEN.

Er is een onlosmakelijke verbinding tussen leefbaarheid en fietsvriendelijkheid. Fietsvriendelijke steden scoren hoog op de lijst van meest leefbare steden ter wereld. De fiets draagt bij aan een schonere lucht, neemt minder ruimte in en veroorzaakt minder ongelukken. In een leefbare stad willen mensen blijven wonen, kunnen kinderen veilig buiten spelen en zijn voorzieningen bereikbaar. Fietsvriendelijke steden vormen een geliefde vestigingsplaats voor hoger opgeleiden en daarmee voor hoogwaardige dienstverlenende bedrijven. In achterstandswijken verbetert het dagelijks gebruik van de fiets niet alleen de leefbaarheid maar ook de gezondheid van de bewoners.<sup>12</sup>

Verkeersveiligheid is een vereiste voor een leefbare en veilige stad. Fietsvriendelijke wijken dragen bij aan een leefbare en veilige omgeving.<sup>13</sup> Doorgaande fietsroutes door woonwijken verkleinen de kans op dodelijke aanrijdingen tussen fietsers en auto's.<sup>14</sup>

Slimme verstedelijking en goede regels en richtlijnen voor fietsinfrastructuur versterken de positie van de fiets in het ruimtelijke domein. Hierdoor wordt bijgedragen aan een leefbare en veilige leefomgeving: een basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven.



## RIJKSDOELEN:

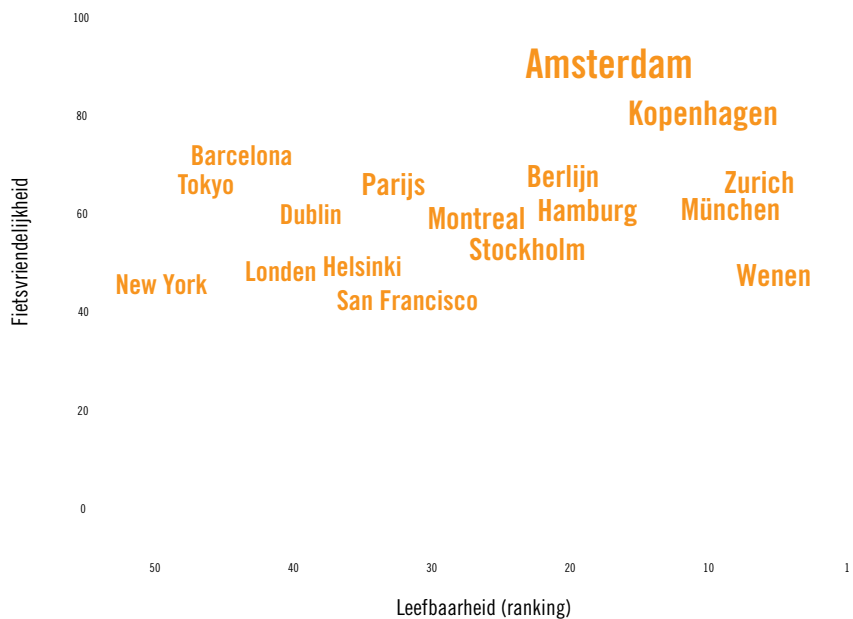
CONCURREND  
BEREIKBAAR

LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN

Fietsvriendelijke steden en steden met een progressief fietsbeleid scoren goed op de internationale ranglijst van leefbare steden



Bron: Copenhagenize (2013), Mercer (2012)



***“DE ELEKTRISCHE FIETS MAAKT EEN  
STIJGING VAN DE GEMIDDELDE AFSTAND  
MET 31% MOGELIJK.”***

- EEN TOEKOMSTAGENDA VOOR SNELFIETSRUTES, FIETSERBOND, 2013 -

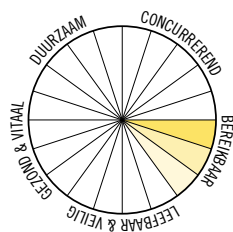


# [4] MET DE SNELLE FIETS WORDT NIET ALLEEN DE STAD, MAAR OOK DE REGIO BEREIKBAAR.

Niet alleen de lokale, maar in toenemende mate ook de regionale bereikbaarheid is gebaat bij de fiets. Bij de fiets zijn we geneigd te denken aan vervoer binnen buurt, wijk en het centrum van de stad. Maar dat verandert. Dankzij technische ontwikkelingen als de e-bike wordt ook voor grotere afstanden de fiets een steeds vanzelfsprekender alternatief. Uit marktonderzoek blijkt dat bij gebruik van de elektrische fiets de gemiddelde fietsafstand toeneemt van 6,3 naar 9,8 kilometer.<sup>15</sup> De actieradius van de fiets wordt bovendien vergroot door kwaliteitsverbetering van het netwerk, zoals de aanleg van snelfietsroutes. Het totale fietsverkeer in stedelijke regio's kan hierdoor met twintig procent toenemen.<sup>16</sup>

De fiets wordt daarmee een belangrijkere schakel in de regio. Dit geldt zeker voor de stedelijke regio's waar een steeds groter deel van het stedelijk netwerk tot de dagelijkse bestemmingen behoort. Maar ook buiten het stedelijk gebied levert de fiets een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zeker in krimpgebieden waar met een lage frequentie van het openbaar vervoer de bereikbaarheid voor niet-autogebruikers laag is.<sup>17</sup>

Veel gemeenten zijn goed op weg om hun netwerk op orde te krijgen en te houden. Wanneer projecten niet tot uitvoering komen, ligt dat vooral aan de complexiteit of de ligging aan de rand van gemeentegrenzen. Het Rijk kan de regionale samenwerking aanjagen, ondersteuning bieden bij complexe projecten en structureel bijdragen aan de aanleg van snelfietsroutes.<sup>18</sup>



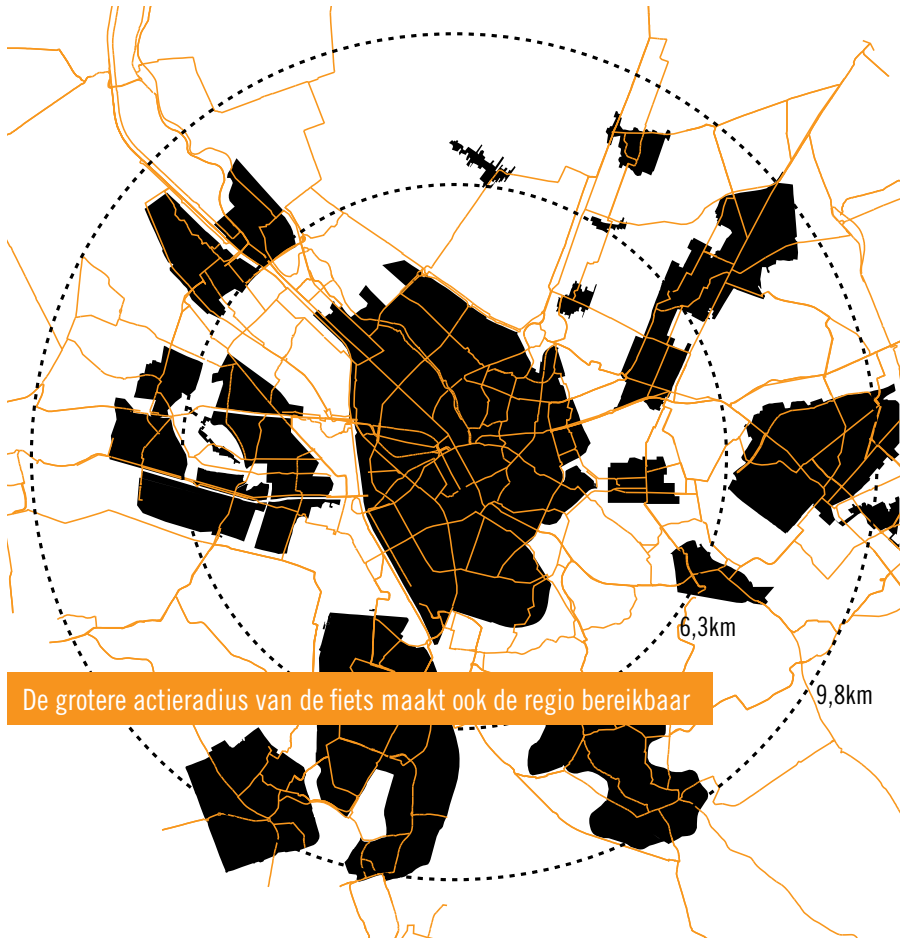
## RIJKSDOELEN:

CONCURREND  
BEREIKBAAR

LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN



Bron: Fietsvisie Regio Utrecht (2013)



***“INZET VAN HET RIJK HEEFT EEN  
MULTIPLIER-EFFECT OP DE INZET  
VAN LAGERE OVERHEDEN.”***

- SJORS VAN DUREN (STADSREGIO ARNHEM-NIJMEGEN) -



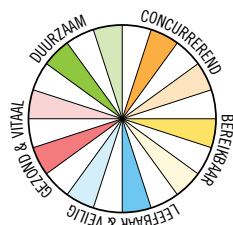
# [5] VOOR IEDERE EURO DIE HET RIJK UITGEEFT AAN DE FIETS, LEGGEN DE LAGERE OVERHEDEN ER VIER BIJ. DIT HEFBOOMEFFECT ZORGT VOOR HOGERE INVESTERINGEN EN BETERE SAMENWERKING.

Concrete maatregelen voor de fiets en de verbetering van de fietsinfrastructuur zullen veelal op regionaal of lokaal schaalniveau plaatsvinden. Toch is de rol van het Rijk hierbij niet onbelangrijk. De praktijk wijst uit dat voor iedere euro die het Rijk uitgeeft, de regio er vier bij legt.<sup>19</sup> Dit hefboomeffect laat zien dat het aan wil en draagvlak bij lokale en regionale overheden niet ontbreekt. Anderzijds maakt het ook duidelijk dat er soms een zetje nodig is.

Maar er is ook sprake van een mentale hefboom. Dat wat 'van bovenaf' belangrijk gevonden wordt, vraagt 'van onderaf' om een antwoord. Aandacht en urgentie voor het vraagstuk, en communicatie van het belang van het gebruik van de fiets door het Rijk, leidt tot verhoogde inzet bij decentrale overheden.

Het vooruitzicht van een Rijksbijdrage zorgt bovendien voor samenwerking op regionaal niveau. Zo is de mogelijkheid van een Rijksbijdrage de aanjager geweest om de haalbaarheid te onderzoeken van verschillende snelfietsroutes. Veel bestaande snelfietsroutes waren zonder Rijksbijdrage niet gerealiseerd.<sup>20</sup>

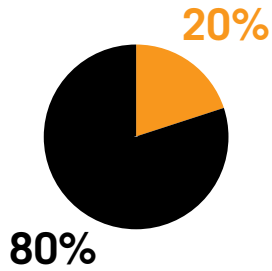
Het Rijk kan de investeringen in fietsinfrastructuur door lagere overheden actief stimuleren door zelf ook een kleine bijdrage te leveren. Met de inzet van relatief beperkte middelen kunnen al snel flinke resultaten worden geboekt.



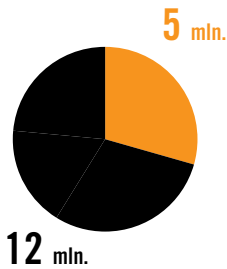
**RIJKSDOELEN:**  
CONCURREREND  
BEREIKBAAR  
LEEFAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAAL  
DUURZAAM

**RIJKSROLLEN:**  
REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN

Programma Fiets Filevrij

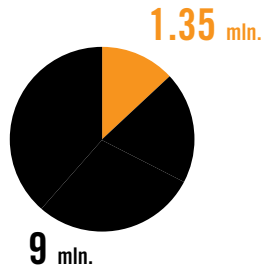


SFR RijnWaalpad



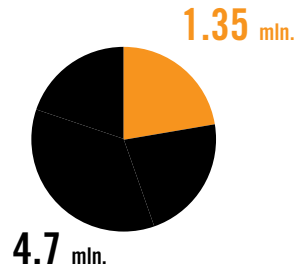
factor **2,4**

SFR Nijmegen - Beuningen



factor **6,7**

SFR Arnhem - Zevenaar



factor **3,5**

Bij de snelfietsroutes in de regio Arnhem-Nijmegen leggen de decentrale overheden 2,4 tot 6,7 keer de bijdrage van de Rijksoverheid bij

Kosten-batenanalyse nog in de kinderscho...

# Wat levert de



Ron Hendriks

Een autosnelweg kost enkele tientallen miljoenen per kilometer, een spitsstrook altijd nog pakweg drie miljoen euro. Maar voor een half miljoen leg je ook een volwaardig fietspad aan. Natuurlijk komt er veel meer kijken bij de afweging auto of fiets. Toch rijst de vraag of de fiets wel voldoende 'tussen de oren' zit bij de beleidsmakers. De ontwikkeling van een kosten-batenanalyse, ofwel een fiets-KBA, zou hieraan kunnen bijdragen.

em het programma Beter Benutten dat eind vorig jaar het  
zag. Tot en met 2023 trekt het kabinet 794 milio  
n de files op de drukste trajecten  
- de grote steden n  
aar no

# ***“FIETSPROJECTEN ZIJN VAAK ECONOMISCH RENDABEL EN HEBBEN EEN HOOG MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT.”***

- KEES VAN OMMEREN, WILLEM GOEDHART (DECISIO, TRANSACTION MANAGEMENT CENTRE) -

enen

## **fiets op?**

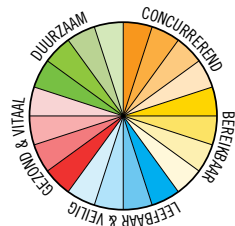


# [6] HET RENDEMENT VAN INVESTERINGEN IN DE FIETS IS HOOG. DE MAATSCHAPPELIJKE BATEN OVERTREFFEN DE KOSTEN RUIMSCHOOTS.

Dat fietsen goed is voor het milieu en de volksgezondheid was al langer bekend. Voor het eerst ontstaat nu ook zicht op de totale maatschappelijke baten, uitgedrukt in cijfers. De Quickscan MKBA Fiets die is gemaakt in opdracht van het Ministerie van I&M, laat zien dat investeringen in fietsmaatregelen zich vrijwel altijd terugverdienen. Voor iedere kilometer die in een drukke regio wordt afgelegd per fiets in plaats van met de auto verdienen we met elkaar 40 cent. Reistijdwinst is hierin een belangrijke factor. Ten opzichte van de bus scheelt het zelfs twee kwartjes. Zelfs wanneer voor de aanleg van een fietsbrug een complete school moet worden verplaatst blijken de baten ruimschoots op te wegen tegen de kosten. De maatschappelijke baten van fietsmaatregelen zijn enorm.<sup>21</sup>

Toch dringt dit besef maar langzaam door. Er is behoefte aan een middel om investeringen in openbaar vervoer, fiets en wegen vergelijkbaar te maken. Voor fietsprojecten wordt nu zelden een kosten-batenanalyse gemaakt. Ook worden investeringen in fietsmaatregelen zelden meegenomen als projectalternatief in bestaande MKBA's.<sup>22</sup> Met de MKBA-Fiets is een eerste stapje gezet, maar er ontbreekt nog veel kennis om de effecten van fietsmaatregelen goed in te schatten. Ook de decentrale evaluatie van nationale fietsroutes leidt tot op heden nog niet tot landelijke conclusies.<sup>23</sup>

De evidente maatschappelijke baten dalen lang niet allemaal neer bij die partij die de fietsmaatregelen moet bekostigen. Daardoor ontbreekt vaak een directe prikkel om te investeren. Het Rijk kan een grote bijdrage leveren aan de gezamenlijke kennis over effectiviteit van fietsmaatregelen. Op die manier worden kennislacunes gevuld en wordt het evidente maatschappelijke voordeel van fietsen zichtbaar.



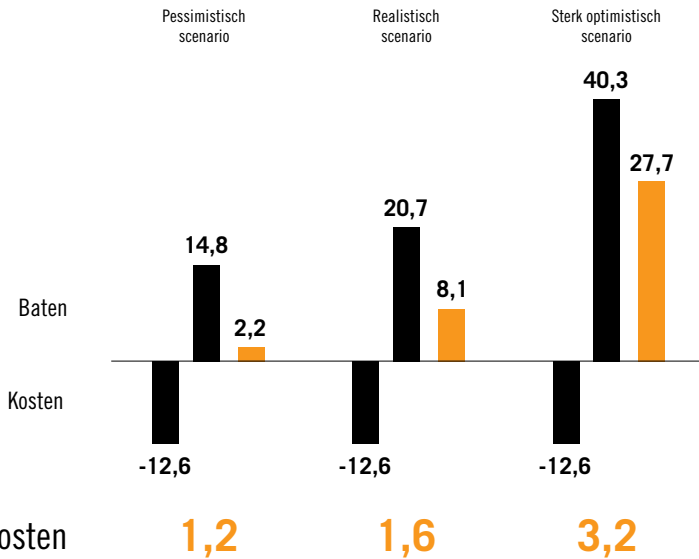
## RIJKSDOELEN:

CONCURREREND  
BEREIKBAAR  
LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN

Zelfs in het meest pessimistische scenario overtreffen de maatschappelijke baten de kosten



Bron: MKBA Snelfietsroute Cuijk - Nijmegen (Decisio, 2013)

**THIS ONE  
RUNS ON FAT  
AND SAVES YOU MONEY**



***“DE GEZONDHEIDSVOORDELEN VAN  
FIETSEN ZIJN VELE MALEN GROTER DAN  
DE NADELEN DOOR ONGELUKKEN.”***

- MINISTER MELANIE SCHULTZ VAN HAEGEN IN BUITENHOF, 3 NOVEMBER 2013 -

THEY  
THIS ONE  
RUNS ON MONEY  
AND MAKES YOU FAT

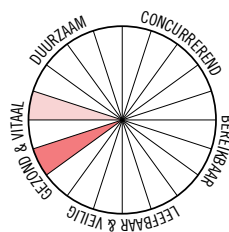


# [7] FIETSEN IS GEZOND. DAT WEEGT ZWAARDER DAN DE VEILIGHEIDSRISICO'S. DOOR MEER TE FIETSEN LEVEN WE LANGER EN HEBBEN WE MINDER ZIEKTEVERZUIM.

Nog vaak wordt de fiets gezien als een belangrijke veroorzaker van ongelukken. En inderdaad, wanneer fietsers bij ongelukken zijn betrokken loopt dat vaak niet goed af. Maar dat betekent niet dat fietsen moet worden ontmoedigd. Daarvoor wegen de voordelen te zwaar ten opzichte van de nadelen. Wel kunnen we alles in het werk stellen om het fietsen veiliger te maken.

Wie overstapt van de auto naar de fiets verhoogt de levensverwachting met 3 tot 14 maanden. De mogelijke verlaging van de levensverwachting door luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersongelukken (5-9 dagen) valt hierbij in het niet.<sup>24</sup> Wie dagelijks fietst naar het werk en de auto laat staan bespaart niet alleen 270 euro aan brandstof en 358 kilogram CO<sub>2</sub> per jaar, maar ook 26.100 kilocalorieën.<sup>25</sup> Werknemers die regelmatig fietsen verzuimen elk jaar 1 dag minder dan hun collega's die niet fietsen. Op dit moment fietst 25% van de mensen naar het werk. Als dat met 1% toeneemt, levert dat Nederland 27 miljoen euro op, nog los van de besparing op filekosten en lagere CO<sub>2</sub> uitstoot.<sup>26,27</sup>

Niet voor niets is in de meest recente Rijksgezondheidsnota, bewegen toegevoegd als speerpunt van het gezondheidsbeleid. Er lopen al samenwerkingen tussen gemeenten, werkgevers en zorgverzekeraars waarbij gezond gedrag wordt beloond. Door dergelijke projecten te stimuleren kan het Rijk de fiets inzetten als middel om de huidige en toekomstige zorguitgaven terug te dringen.

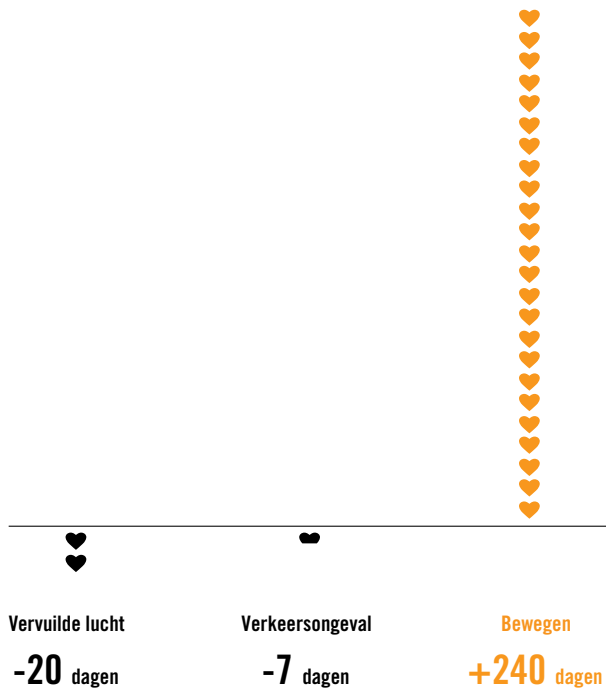


## RIJKSDOELEN:

CONCURREND  
BEREIKBAAR  
LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

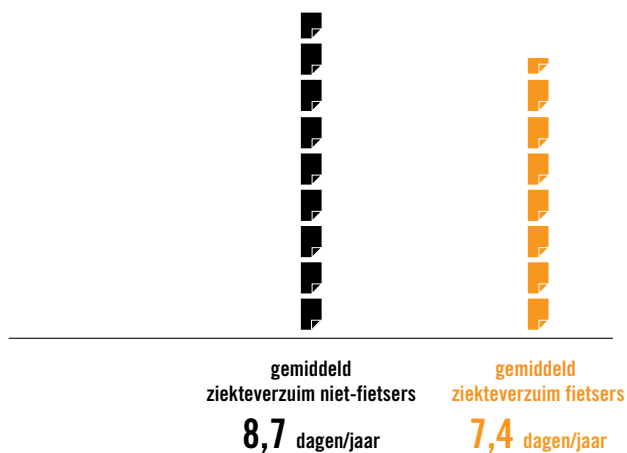
## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN



Bron: IRAS (2010)

Fietsen verhoogt de gezondheid en verlaagt het ziekteverzuim



Bron: TNO (2009)





***“HET LIJKT IETS KLEINS, MAAR DIE FIETSEN  
ZIJN BELANGRIJK.”***

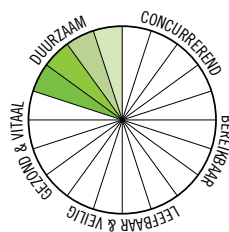
- “DUURZAAM, HET GEHEIME WAPEN VAN DE DENEN” (VOLKSKRANT, 05/12/2013) -

# [8] DE FIETS IS EEN SLEUTEL IN DE INTERNATIONALE A NAAR DUURZAME MOBILITEIT EN DUURZAME VERSTEDELIJING.

De fiets is voor Nederland een belangrijke kans in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving. Een hoger gebruik van de fiets draagt direct bij aan CO<sub>2</sub>-reductie en de afname van het gebruik van fossiele brandstoffen. Bovendien draagt de fiets als duurzame schakel in de mobiliteitsketen bij aan de toekomstbestendigheid van het mobiliteitssysteem als geheel.

Duurzame steden zijn steden waarin de plekken waar mensen werken, wonen en recreëren op een vanzelfsprekende fietsafstand liggen.<sup>28</sup> Wanneer we voor alle autoritten tot 7,5 kilometer de fiets zouden nemen, daalt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het autoverkeer met 6 procent, oftewel met 2,4 miljoen ton – 1/8 van de doelstellingen van het verdrag van Kyoto.<sup>29</sup> De fiets is niet alleen duurzaam, in de stad is de fiets ook het snelst en het meest betrouwbaar. De fietser is gemiddeld 5% sneller op de bestemming dan de automobilist, in grotere steden is dat zelfs meer dan 10% sneller.<sup>30</sup>

Door verdichting en functiemenging komen steeds meer voorzieningen op fietsafstand (binnen een straal van 15 km) te liggen en wordt voor meer mensen de fiets een aansprekend alternatief. Nederland heeft de ambitie om in 2040 een bepalende speler te zijn in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit.<sup>31</sup> De fiets is een belangrijke verbindende factor in de gecombineerde inzet op duurzame verstedelijking en mobiliteit.



## RIJKSDOELEN:

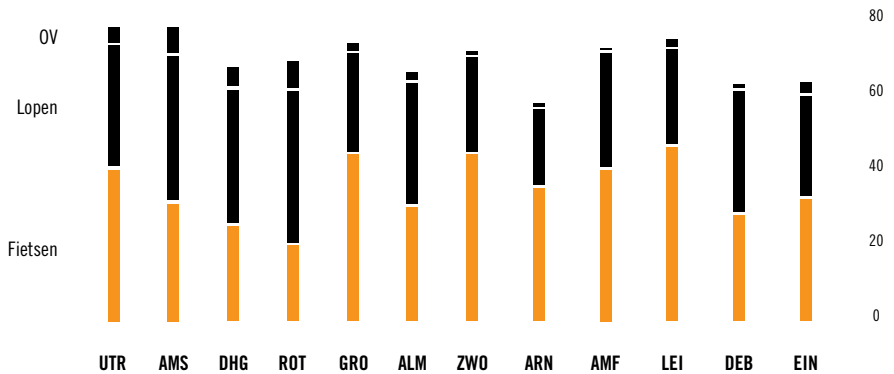
CONCURREREND  
BEREIKBAAR  
LEEFAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN

De fiets heeft een groot aandeel in duurzame mobiliteit, maar er zijn grote verschillen in het fietsaandeel tussen de steden in Nederland

Vertegenwoordiging duurzame mobiliteit per stad:



Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004)

***“IN NEDERLAND IS DE FIETS NODIG VOOR  
EEN HOOGSTEDELIJKE ECONOMIE.”***

- SJORS VAN DUREN (STADSREGIO ARNHEM-NIJMEGEN) -





Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer

# Vervoer naar retail

Is de vervoerswijze van invloed op het functioneren van winkelgebieden?  
Feiten en een plan van aanpak

oktober 2013

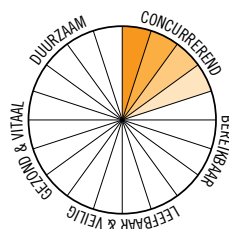


# [9] DE FIETS VERSTERKT DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR VAN STEDEN EN DAARMEE DE CONCURRENTIEKRACHT VAN NEDERLAND.

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's. Hier zijn de meeste bedrijven gevestigd, is het arbeidspotentieel het grootst en wordt de meeste kennis ontwikkeld. De meeste toegevoegde waarde wordt in de stad gecreëerd.<sup>32</sup> Voor de concurrentiekracht van Nederland is een goed vestigingsklimaat noodzakelijk: hoogwaardige ruimte, goede verbindingen, toegankelijkheid van voorzieningen. De fiets heeft bewezen hierin een belangrijke rol te spelen.

De fiets biedt kansen voor slimme verdichting en goede ontsluiting van steden. Waar bij andere modaliteiten intensiever gebruik van de stad en een aantrekkelijker verblijfsklimaat op gespannen voet staan, maken goede fietsroutes juist de combinatie mogelijk. De toegankelijkheid, het gebruik van voorzieningen en daarmee de omzet voor ondernemers kan concreet worden verhoogd met goede voorzieningen voor de fiets.<sup>33</sup>

Nederland wil in 2040 behoren tot de top tien van meest concurrerende economieën van de wereld met een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers.<sup>34</sup> De ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van onze steden is daarvoor van groot belang. De fiets draagt bij aan een intensiever gebruik en een goede bereikbaarheid van de plekken waar de economie floreert: de stedelijke regio's.



## RIJKSDOELEN:

CONCURREND

BEREIKBAAR

LEEFBAAR & VEILIG

GEZOND & VITAAAL

DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

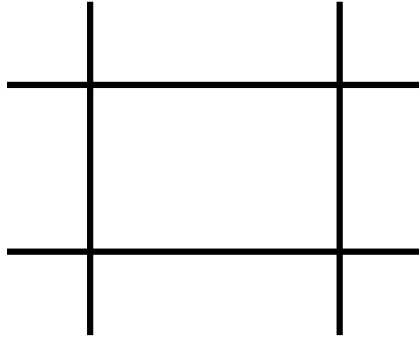
REALISEREN

FACILITEREN

REGULEREN

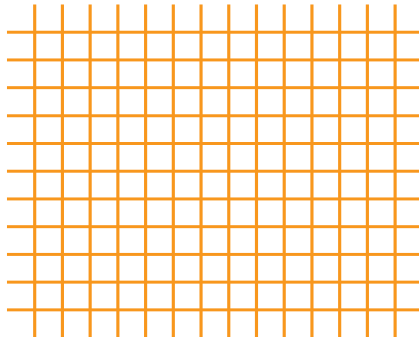
COMMUNICEREN

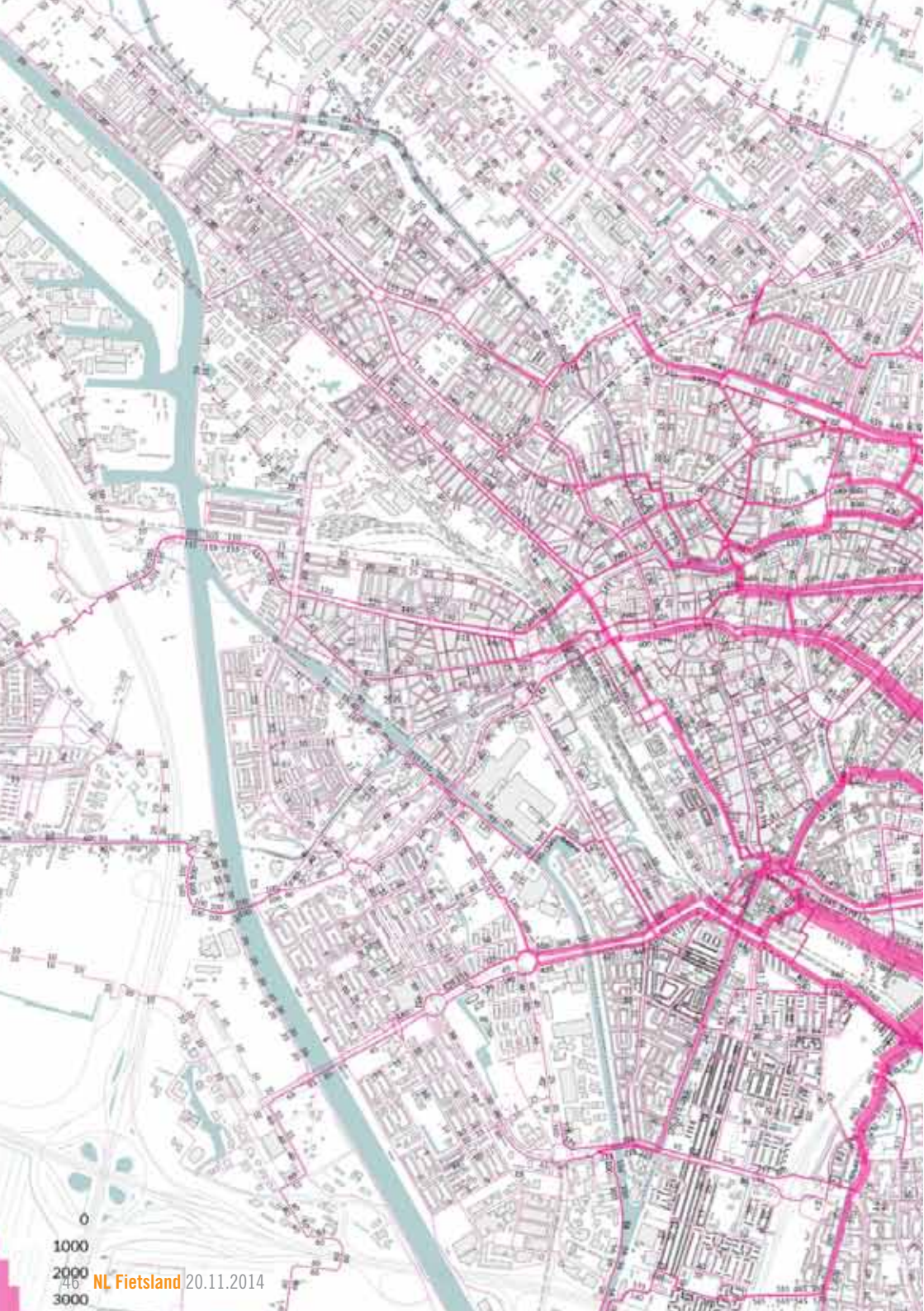
Grofmazig autonetwerk:



De fiets waarborgt de bereikbaarheid van hoogstedelijke gebieden door een fijnmazig netwerk en een goede ontsluiting in het vlak

Fijnmazig fietsnetwerk





0  
1000  
2000  
3000



***“DE HUIDIGE VERKEERSMODELLEN  
KUNNEN DE EFFECTEN VAN DE FIETS  
NIET VOORSPELLEN.”***

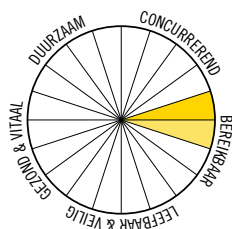
- HERBERT TIEMENS (TWITTERBERICHT 14 FEBRUARI 2013) -

# [10] DE HUIDIGE VERKEERSMODELLEN KUNNEN DE EFFECTEN VAN FIETSMATREGELEN NIET VOORSPELLEN. DAARMEE ONTBREEKT INZICHT IN DE EFFICIËNTIE VAN DE HELE KETEN.

De fiets is op dit moment niet adequaat verwerkt in gehanteerde verkeersmodellen. Het Landelijk Model Systeem, het Nieuw Regionaal Model en de Regionale Benuttingsverkenner, die door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten worden gebruikt bij besluiten over mobiliteitsinvesteringen, bevatten onvoldoende informatie over de fiets. De huidige modellen zijn niet gebouwd om beleidsmatig of verkeerskundig bruikbare informatie over het fietsgebruik te leveren. Ook effecten van andere maatregelen (wegennet, openbaar vervoer) op het gebruik van de fiets zijn niet bekend. Daarmee missen deze modellen een cruciale schakel in de keten van mobiliteit.

In bestaande verkeersmodellen speelt de capaciteit van de weg een grote rol: wanneer de weg 'vol' is, ontstaat een file en kiezen sommige automobilisten een andere weg. Maar voor de fiets gaat dat niet op. Een fietspad is zelden zo vol dat er fietsfiles ontstaan. Het gedrag van de fietser is fundamenteel anders dan dat van de automobilist.<sup>35</sup> Er is meer inzicht nodig in het gedrag van, en de effecten van maatregelen voor fietsers.

De Fietsersbond en Bestuur Regio Utrecht werken op dit moment aan een nieuw model. Ook de bereikbaarheidsindicator geeft inzicht in de kwaliteit van de multimodale bereikbaarheid. Het Rijk kan actief meewerken aan de doorontwikkeling van deze systemen tot een landelijk multimodaal verkeersmodel. Dat leidt tot meer inzicht, betere prognoses en efficiëntere investeringen.



## RIJKSDOELEN:

CONCURREND  
BEREIKBAAR

LEEFBAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN



Fietsbewegingen zijn veel complexer dan huidige verkeersmodellen toelaten

- Hoofd fietsroutes
- - - - - Fietsbewegingen



***“HET FIETSEN IS TE GOEDKOOP EN WORDT  
DAAROM NIET SERIEUS GENOMEN.”***

- HERBERT TIEMENS (BESTUUR REGIO UTRECHT) -

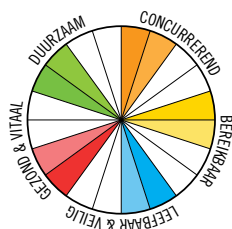


# [11] INVESTERINGEN IN FIETSMAT- REGELEN LEVEREN VEEL OP EN KOSTEN WEINIG. DAT LAATSTE MAAKT ECHTER DAT WE NAUWELIJKS BUDGET VRIJMAKEN OM ER GOED OVER NA TE DENKEN.

De efficiëntie van investeringen in de fiets is hoog, de fiets levert een belangrijke bijdrage aan het ruimtelijk-economisch functioneren van regio's. Toch staan er in Nederland 13,5 miljoen fietsers tegenover een heel klein groepje Rijksambtenaren. Op lagere schaalniveaus is dit niet anders. Binnen ambtelijke organisaties worden de proceskosten afgemeten aan de kostprijs van de projecten. De aanleg van een kilometer snelweg is gemiddeld 240 keer duurder dan de aanleg van een kilometer fietssnelweg.<sup>36</sup> Door de lage projectkosten ontbreekt het op alle schaalniveaus aan capaciteit om te werken aan een betere fietsinfrastructuur.

Als gevolg hiervan komt het belang van de fiets onvoldoende tot uiting in de plannen die we maken. In de MIRT-gebiedsagenda's heeft de fiets zelden een plek. Ook bestuurlijk lijdt de fiets soms onder haar lage kosten: de werkelijkheid is nu eenmaal vaak dat iets pas belangrijk wordt als het geld kost.

Binnen alle bestuurslagen is meer aandacht nodig voor de fiets. Het grote belang voor de mobiliteit in Nederland, de 13.5 miljoen gebruikers en de enorme kansen die er nog liggen, rechtvaardigen dat. Het Rijk kan daarbij het goede voorbeeld geven. En goed voorbeeld doet goed volgen.



## RIJKSDOELEN:

CONCURREREND  
BEREIKBAAR  
LEEFAAR & VEILIG  
GEZOND & VITAAL  
DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN  
FACILITEREN  
REGULEREN  
COMMUNICEREN



De huidige plancapaciteit is ontoereikend



1 rijksambtenaar

13,5 miljoen fietsers

## Veel reactie op uitzending

**LONDEN.** De BBC heeft meer dan 300.000 e-mails op zijn uitzending van het programma *Criminals* verdwenen na de afzending van de aflevering van McCann. In de afgelopen driejarige missie van de Portugese Aankomstland Yard, die de zaak heeft verrijkt, ontvoert de „ontvoerder“ voorafgevoerd, zoekt nu naar de nederlaag van de Nederlandse naviër. (A)

## FILIPPIJNEN Zwart tuint

**CEBU.** De centrum van de stad van de bevestigde schoolkerk

Adverteren

n

Door onze correspondent  
**Frank Kuin**

**G**ekleed in een zomerjurk en met veiligheidshelm op het fietspad fietst Adrianne Weremchuk langs 8th Avenue. Gele taxi's razen toeterend voorbij, voetgangers stappen op het fietspad zonder te kijken. Het deert de inwonster van Manhattan niet. Ze is er gewend aan.

## Fietsen in New York

Midden jaren 80 dreef Manhattan een fietsvrijheid vanwege onveiligheid. Nu liggen er honderden fietsen op straat.

A photograph of a cyclist riding across a suspension bridge, likely the Manhattan Bridge in New York City. The cyclist is in the foreground, wearing a red and white jersey and a yellow water bottle. The bridge's steel cables and structure are prominent, leading the eye towards a city skyline in the background under a clear sky.

**“HET IS OPMERKELIJK DAT STEDEN  
ALS LONDEN, PARIJS, NEW YORK  
EN WASHINGTON BEZIG ZIJN OM  
DE FIETS EEN PROMINENTE PLAATS  
TE GEVEN, TERWIJL WIJ OP ONZE  
LAUWEREN LIJKEN TE RUSTEN.”**

- FRANCINE HOUBEN (FINANCIEEL DAGBLAD, 2 NOVEMBER 2013) -

oom  
n

k  
igide in  
verbod  
d. Nu

van de cultuur. Wat dat betreft kunnen we  
een voorbeeld nemen aan Amsterdam.”

Met de aanleg van honderden kilometers  
fietspaden en de lancering van een groot  
leenfietsprogramma, naar het voorbeeld  
van andere wereldsteden (zie inzet), is New  
York bezig aan een transformatie tot een  
ware fietsstad.

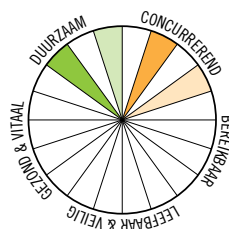
delen van Midtown Manhattan. Dat vo  
werd na demonstraties verworpen, m  
sen in de *Big Apple* was lang het domei  
zonderlingen. Volgens Jon Orcutt, bele  
recteur van het Departement van Verk  
New York, ging h **het omskot** riers en lief  
bers die onbevreesd genoeg waren on

# [12] DE FIETS IS EEN FANTASTISCH EXPORTPRODUCT EN EEN SYMBOOL VOOR ONZE NATIONALE IDENTITEIT.

Nederland staat internationaal bekend als fietsland. Nederlandse steden scoren al jaren hoog op de ranglijst van duurzame en fietsvriendelijke steden.<sup>37</sup> Dit is mede te danken aan een sterk fietsbeleid van het Rijk in de jaren negentig. Andere landen en steden ontdekken nu ook de potentie van de fiets. Door omvangrijke stimuleringsprogramma's wordt de eigen bevolking aangezet om meer te gaan fietsen, en wordt de stad internationaal geprofileerd als aantrekkelijke leefomgeving.

Het werkelijke gebruik van de fiets in Nederland is voornamelijk nog echter vele malen hoger dan in het buitenland. Ook de voorzieningen zijn aantoonbaar beter. We laten het alleen niet zien! Het lijkt erop dat we last hebben van de wet van de remmende voorsprong.<sup>38</sup> Want we laten kansen liggen. Wanneer we Nederland internationaal opnieuw zouden profileren als fietsland, heeft dat op vele fronten effect. Het geeft de fiets status, bevordert het gebruik, versterkt het internationale imago van de Nederlandse stad als een aantrekkelijk leefomgeving en versterkt bovendien de potentie van de fiets als exportproduct.

Het Rijk kan de promotie van Nederland Fietsland stimuleren door zich internationaal sterker te profileren als Fietsland nummer 1. Wanneer het Rijk blijft investeren in de fiets kan Nederland die eerste positie ook vasthouden.



## RIJKSDOELEN:

CONCURREREND

BEREIKBAAR

LEEFAAR & VEILIG

GEZOND & VITAAAL

DUURZAAM

## RIJKSROLLEN:

REALISEREN

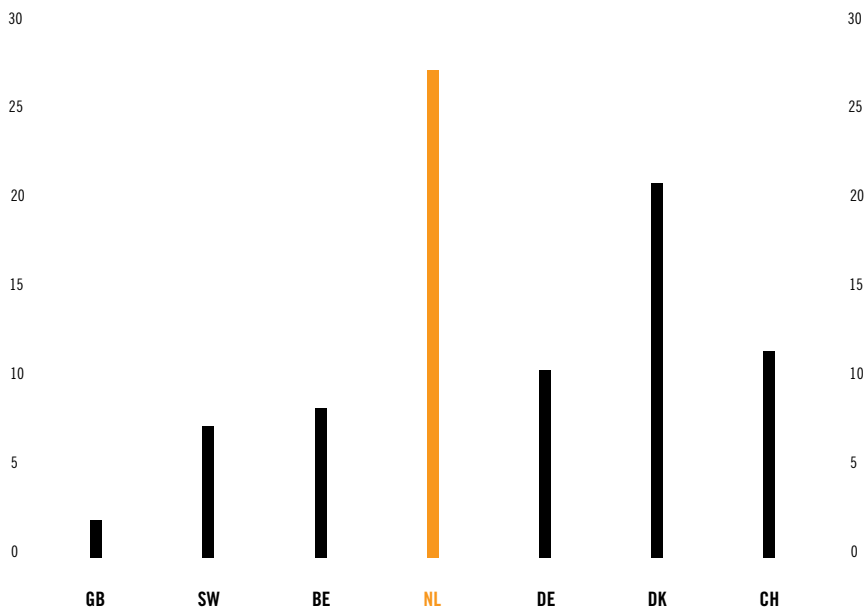
FACILITEREN

REGULEREN

COMMUNICEREN

Fietsaandeel Europese landen:

**NEDERLAND = FIETSLAND**



# BELEIDSAANBEVELINGEN

NL Fietsland is een onderzoek naar de bijdrage die de fiets, als onderdeel van een multimodaal netwerk, kan leveren aan de Rijksdoelstellingen zoals geformuleerd in de SVIR. Uit dit onderzoek blijkt dat de bijdrage van de fiets aan een economisch concurrerend, bereikbaar en leefbaar Nederland, positief en kostenefficiënt is. Ook blijkt dat Nederland rechts en links ingehaald wordt als het gaat om innovatie, fiets en stad en dat er veel ruimte is voor verbetering. Met NL Fietsland pleiten we daarom voor hernieuwde Rijksbetrokkenheid. In dit boekje hebben we de twaalf belangrijkste argumenten voor dit pleidooi op een rij gezet.

Meer betrokkenheid van het Rijk betekent niet dat we ervoor pleiten dat het Rijk zelf fietspaden gaat aanleggen. Het fietsbeleid is in de jaren '90 succesvol gedecentraliseerd naar de gemeentes. Maar decentralisatie betekent niet dat er geen rol meer is voor het Rijk. De optelsom van oplossingen op lokaal niveau leidt niet vanzelfsprekend tot de grootste bijdrage aan het nationale belang. Net zoals in de economie, waarin de markt zelf veel kan oplossen, maar sommige dingen ook nationaal gestimuleerd of gereguleerd moeten worden, loont het met betrekking tot de fiets om visie en kennis op te bouwen, zodat het Rijk initiatieven kan nemen die gericht zijn op het nationale belang.

Dat is extra belangrijk nu de maatschappelijke druk groeit: jongeren gebruiken de auto minder, het OV- en fietsgebruik nemen toe, fietspaden en stallingen lopen vooral in steden (onze economische hotspots) vol. Gemeentes kunnen deze opgave niet alleen aan en vragen het Rijk te helpen. Uit ervaring blijkt, dat aandacht vanuit het Rijk voor de fiets als een financiële en een mentale hefboom voor de decentrale overheden werkt; het leidt bij hen tot verhoogde inzet.

Het Rijk kan het nationale belang van de fiets benadrukken. Niet met een traditioneel beleidsprogramma, maar door kennis en visie op te bouwen, partijen bij elkaar te brengen, de verschillende schaalniveaus aan elkaar te verbinden, zorgvuldige planning op decentraal niveau te stimuleren én door experimenten te starten. Samen met decentrale overheden, marktpartijen en andere stakeholders kan het Rijk de reputatie van Nederland Fietsland versterken. Het Jaar van de Ruimte in 2015 en het Nederlands EU-voorzitterschap in 2016 bieden een uitgelezen kans om dat voor het voetlicht te brengen.

## Beleidsaanbevelingen:

- **Ondersteun de opbouw** van objectieve kennis over de fiets in relatie tot de Rijksdoelstellingen: economische concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Welke investering in het fietsnetwerk leidt tot welke prestaties?
  - Verzoek aan HID Water, Wegen en Leefomgeving Peter Struik en Directeur Strategie Emiel Reiding om alle bestaande kennis binnen het Rijk te bundelen en coördineren.<sup>39</sup>
  - Verzoek aan HID Water, Wegen en Leefomgeving Peter Struik om de fiets mee te nemen in de aanpassing van de dynamische verkeersmodellen.<sup>40</sup>
  - Voortzetting 'Fietscommunity' binnen VerDUS en stimulans kennisopbouw de fiets in Rijksperspectief binnen VerDUS SURF programma.<sup>41</sup>
  - Verdere ontwikkeling van het MKBA-instrument voor de fiets.
  
- De fiets als **integraal onderdeel van het MIRT** formaliseren bij de herziening van het MIRT: de fiets moet in elk MIRT-project als een serieuze oplossingsvariant bij bereikbaarheidsopgaven worden meegenomen.
  
- De fiets binnen het **RO-instrumentarium**: het Rijk kan het gebruik van de fiets stimuleren door slimme ruimtelijke-ordeningsregelregels te introduceren, bijvoorbeeld over fietsparkeren bij gebouwen, eisen aan het fietsnetwerk etc. De kwaliteit van het netwerk kan opgenomen worden in de Omgevingswet of in onderliggende regelgeving.
  
- **Fietsparkeren**: De fiets is belangrijk als voor- en natransport bij treinreizen. Door in 2020 te stoppen met de Rijksbijdragen voor stallingen, wordt de ruimtelijke ontwikkeling van knooppunten vertraagd en blijven investeringen in het spoor en stations onderbenut. De fiets verdient een stevige plek in de Lange Termijn Spooragenda, en zou een vast gespreksonderwerp aan de OV-tafels moeten zijn. Het Rijk moet zich ook na 2020 inzetten voor het leveren van bijdragen aan investeringen en een regierol nemen in het maken van robuuste afspraken met spoorpartijen en decentrale overheden.

- **Doorsnijdingen van fietsverbindingen door hoofdinfrastructuur:** bij aanpassingen van de hoofdinfrastructuur, moeten fietsbelangen standaard goed worden meegenomen. Prorail en RWS spelen hierin een belangrijke rol. Het Rijk kan omrijfactoren (fiets-verliesuren) aanreiken in de Omgevingswet of in onderliggende regelgeving.
- **Coördinatie tussen gemeentes:** Het Rijk kan een coördinerende rol spelen bij gemeente- of regio-overstijgende fietsplannen en –netwerken.
- Aandacht voor **fiets in stedelijke programma's** en **stedelijke innovatie:** Geef de fiets een volwaardige plaats in het programma Agenda Stad en in programma's rond Smart Cities. Schenk daarbij in het bijzonder aandacht aan de economische betekenis van de fiets.
- **Monitor** de fiets als essentieel onderdeel binnen de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte.
- **Monitor** de uitvoering van de mobiliteitsopgaven in het Energieakkoord en geef de fiets een plaats geven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).
- **Ondersteun** steden met een snel groeiend fietsaandeel in het innoveren van de infrastructuur voor de fiets.
- **Stimuleer snelfietsroutes:** mede uitvoering van de Toekomstagenda Snelfietsroutes van de Fietsersbond en de decentrale overheden verbetert de regionale bereikbaarheid, en biedt interessante alternatieven voor andere vervoersmodaliteiten.

- **Aanpassing financieringssystematiek** van het Rijk. De fiets blijkt zo kostenefficiënt dat het door de lage projectkosten op alle overheidsniveaus ontbreekt aan de capaciteit om te werken aan een betere fietsinfrastructuur.<sup>42</sup> Betaal ook mee aan fietsinvesteringen onder de MIRT-grens (BDU) wanneer dat bijdraagt aan Rijksbelangen. Recent empirisch onderzoek van het PBL onderschrijft de doelmatigheid van dergelijke investeringen.<sup>43</sup>
- **Stimuleer gezond gedrag:** stimuleer gezond gedrag en wijs op de enorme gezondheidswinst van dagelijks fietsen (en wandelen), samen met VWS, werkgevers, werknemers, zorgorganisaties, zorgverzekeringen, het RWS-project De gezonde stad en het convenant GezondGewicht.
- **Fiscale maatregelen.** Fiscale barrières staan stimulering door werkgevers in de weg. Bijvoorbeeld: bijtelling (en kilometeradministratie) voor leasefietsen, een parkeerplaats op afstand voor een bedrijf als loon. Samenwerking met Financiën.
- **EU-voorzitterschap 2016:** Geef de fiets onder meer een plek in het Sustainable Urban Mobility Package.

En tot slot:

- **Promoot, samen met de Ministeries van EZ en VWS, Nederland als hét Fietsland.** Nederland staat internationaal bekend als fietsland. Nergens ter wereld is de fiets onderdeel van de samenleving zoals hier. Wereldwijd wordt inmiddels de potentie van de fiets ontdekt. Met omvangrijke stimuleringsprogramma's worden steden zoals Kopenhagen internationaal geprofileerd als aantrekkelijke leefomgeving en wordt de bevolking aangezet om meer te fietsen. Op landelijk niveau kan echter niemand aan Nederland tippen. Maar omdat dit voor ons normaal is, zijn we er niet trots op en laten we het na nieuwe ambities te formuleren! Het Rijk kan de promotie van Nederland stimuleren door ons land internationaal sterker te profileren als Fietsland.

# EINDNOTEN

- 1 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.
- 2 Venhoeven T., Boomen T. van den (2012). *De mobiele stad; Over de wisselwerking van stad, spoor en snelweg*. Nai010 uitgevers.
- 3 SEO en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheiden twee Rijksverantwoordelijkheden: systeemverantwoordelijkheid en beleidsverantwoordelijkheid.
- 4 Bijvoorbeeld in Utrecht leidt dat nu al tot oncomfortabele situaties. Bestuur Regio Utrecht (2013). *Fietsvisie Regio Utrecht*.
- 5 XTNT, Tabula Rasa, & Morgen (2013). *Onderzoek Grip op Gedrag*. Utrecht
- 6 Movares (2011). *Analyse effecten maatregelpakket Kracht van Utrecht 2.0*.
- 7 Hendriks R. (2012). *Wat levert de fiets op?* Tijdschrift Fietsverkeer. Maart 2012, p. 32-35.
- 8 Bijvoorbeeld binnen de programma's VERDER en Fiets Filevrij.
- 9 Fietsersbond Noord-Brabant (2013). *Barrière-nota*.
- 10 Bendiks S., Degros A. (2013). *Fietsinfrastructuur*. Rotterdam. Nai010 uitgevers. p. 155.
- 11 Movares (2011). *Analyse effecten maatregelpakket Kracht van Utrecht 2.0*.
- 12 Fietsersbond (2010). *Wijken voor de Fiets*. Utrecht
- 13 Montgomery C. (2013). *The safest suburb in the world did it by ending the culture of cars*. <http://www.fastcoexist.com/3021483/the-safest-suburb-in-the-world-did-it-by-ending-the-culture-of-cars>
- 14 Schepers P. (2013). *A safer road environment for cyclists*. Proefschrift. TUDelft, SWOV
- 15 Hendriksen, I., Engbers, L., Schrijver, J., Gijlswijk, R. v., Weltevreden, J., & Wiltling, J. (2008). *Elektrisch Fietsen. Marktonderzoek en verkenning toekomstmogelijkheden*. TNO Kwaliteit van Leven.

- 16 Met de e-bike regeling wordt het gebruik van de elektrische fiets voor het woon-werk verkeer gestimuleerd. Werknemers uit de regio Arnhem-Nijmegen kregen een korting op een elektrische fiets van 30%, die kon oplopen tot maximaal 600 euro. Uit evaluatieonderzoek blijkt dat meer dan de helft van de deelnemende werknemers geen e-bike zou hebben gekocht zonder de stimuleringsregeling. Vóór aanschaf van de e-bike ging 62% van de werknemers met de auto naar het werk. Ná de aanschaf van de e-bike is dat nog maar 6%.
- 17 Fietsersbond (2013). *Een toekomstagenda voor snelfietsroutes*, p. 21.
- 18 Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum, gemeente Utrecht. (2010). *Het VERDERpakket 2010-2020*.
- 19 Drie snelfietsroutes in de regio Arnhem-Nijmegen zijn hierin als voorbeeld gebruikt. Te noemen: snelfietsroute RijnWaalpad, snelfietsroute Nijmegen – Beuningen en snelfietsroute Arnhem – Zevenaar. Voor de snelfietsroutes die zijn gerealiseerd binnen het programma FietsFilevrij be draagt de Rijksbijdrage ongeveer 20% van de totale uitgaven, Aldus Wim Bot (Fietsersbond). 11 december 2013.
- 20 Sjors van Duren (projectleider Stadsregio Arnhem – Nijmegen). 11 december 2013.
- 21 Ommeren, K. v., Lelieveld, M., Pater, M. d., & Goedhart, W. (2012). *Maatschappelijke kosten en baten van de fiets*.
- 22 Hendriks R. (2012). *Wat levert de fiets op?* Tijdschrift Fietsverkeer. Maart 2012, p. 32-35.
- 23 XTNT, Tabula Rasa, & Morgen (2013). *Onderzoek Grip op Gedrag*. Utrecht
- 24 Hartog J., Boogaard H., Nijland H., Hoek G. (2013). *Gezondheidsvoordelen van fietsen vele malen groter dan de gezondheidsrisico's*. Tijdschrift Vervoerswetenschap. 49/1. p. 24-45.
- 25 Fietscalculator, Fietsersbond. <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietscalculator>
- 26 Hierbij is uitgegaan van 35 per uur per werknemer aan productiviteitskosten en het bovengenoemde lagere verzuim van 1,3 dagen per jaar. Dit levert een kostenbesparing op van 368,- p.p./jaar. Bij een toename van het aantal regelmatige fietsers met 1%, uitgaande van een totale werkzame beroepsbevolking van 7.403.000, levert dit 27 miljoen euro op.

- 27 Hendriksen IJM (2009). *Regelmatig fietsen naar het werk leidt tot lager ziekteverzuim*. Factsheet. Leiden, TNO.
- 28 Brömmelstroet M. te (2012). *De fiets als maat voor stedenbouw*. Presentatie op het symposium 'Meer fiets, meer ruimte', 27 september 2012.
- 29 Wagendorp B. (2011). *Fietstopia ligt niet eens zo ver weg*. Volkskrant, 26 maart 2011.
- 30 Fietsersbond (2011). *Fietsen in cijfers*. <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietsen-cijfers>
- 31 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. p. 25.
- 32 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. p. 19.
- 33 Mingardo G., Spapé I., Stienstra S., Voerknecht H. (2013). *Vervoer naar retail*. Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Utrecht
- 34 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. p. 25.
- 35 *Uniek verkeersmodel in de maak*. Geraadpleegd op 9 december 2013, <http://www.verkeerskunde.nl/uniek-fietsverkeersmodel-in-de-maak.35029.lynx>
- 36 Schiller B. (2013). *Making the economic case for cycling-friendly cities with bikeonomatics*. Geraadpleegd op 15 november 2013, <http://www.fastcoexist.com/3021074/making-the-economic-case-for-cycling-friendly-cities-with-bikeonomatics>
- 37 *The Copenhagenize Index 2013. Bicycle Friendly Cities*. Geraadpleegd op 15 november 2013, <http://copenhagenize.eu/index/index.html>
- 38 Essen H. Van (2013). *Olympisch kampioen fietsbeleid*. Geraadpleegd op 4 november 2013. [www.binnenlandsbestuur.nl](http://www.binnenlandsbestuur.nl)

- 39 VerDuS draagt bij aan de opbouw van wetenschappelijke informatie, er is binnen de directie Wegen en Verkeersveiligheid veel kennis over fietsveiligheid, Beter Benutten heeft een MKBA-instrument voor de fiets laten ontwikkelen en RWS werkt als eigenaar van fietspaden aan een beleidsonderzoek naar de fiets. Deze kennis en de kennis en initiatieven van andere partijen is verstrooid en wordt daarom onderbenut. Het Rijk kan haar kennis beter coördineren en ontsluiten en koppelen aan de kennis van decentrale overheden. Zij weten waar op lokaal niveau behoefte aan is en waar de uitdagingen, de barrières en de kansen liggen.
- 40 Het gebruik van de fiets is op dit moment niet adequaat verwerkt in de veel gehanteerde verkeersmodellen. Het Landelijk Model Systeem, het Nieuw Regionaal Model en de Regionale Benuttingsverkenner, die door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten worden gebruikt om keuzes te maken, bevatten onvoldoende informatie over de fiets. De huidige modellen zijn niet gebouwd om beleidsmatig of verkeerskundig bruikbare informatie over het fietsgebruik op te leveren. Effecten van andere maatregelen (wegennet, openbaar vervoer) op het gebruik van de fiets zijn niet bekend.
- 41 Binnen het onderzoekprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF). Hierin staan de drijvende krachten achter stedelijke dynamiek (bereikbaarheid, agglomeratiekracht etc) en governance centraal.
- 42 Artgineering, Fietsland, p.52: 1 km snelweg is gem. 240 keer duurder dan 1 km fietssnelweg. De fiets valt daarmee vaak onder de BDU grens. Maar ook bij decentrale overheden zijn door de lage projectkosten weinig ambtenaren beschikbaar voor de fiets.
- 43 PBL: Kiezen én delen, 2014: 'Door gelden voor ruimte en infrastructuur meer integraal in te zetten kan beleid de meerwaarde van projecten waarin verstedelijking en infrastructuur worden afgestemd honoreren met een passend investeringsbudget. Tot op heden is de bekostiging van verschillende vormen van infrastructuur en ook van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling in Nederland echter sterk gescheiden. Daardoor wordt niet altijd de meest doelmatige oplossing gerealiseerd: zo is in een aantal gevallen investeren in een wijk die gebruikmaakt van bestaande infrastructuur of in fietsroutes in drukke binnensteden de beste oplossing voor een groter bereikbaarheidsprobleem. Het zou makkelijker moeten worden deze (soms relatief kleinschalige en goedkope) oplossingen te bekostigen uit de fondsen die nu voornamelijk worden ingezet voor (grootschalige en dure) auto- en ov-infrastructuur.'



# COLOFON

## **In opdracht van het College van Rijksadviseurs**

Rients Dijkstra (Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad)

Rick ten Doeschate

Tertius Hanekamp

Roderick van Klink

## **Projectteam ARTGINEERING**

Stefan Bendiks

Frank van Wijngaarden

Laurens Boodt

Frits Zijdeveld

## **Tekstredactie**

Jelte Boeijenga

## **Klankbordgroep**

Rico Andriess (Goudappel Coffeng)

Wim Bot (Fietzersbond)

Marco te Brömmelstroet (Universiteit van Amsterdam)

Sjors van Duren (Stadsregio Arnhem-Nijmegen)

Tom Godefrooij (Dutch Cycling Embassy)

Niels Hansen (BOVAG Fietsbedrijven)

Hillie Talens (CROW-Fietsberaad)

Miranda Thüsh (ThuisraadRO)

Herbert Tiemens (Bestuur Regio Utrecht)

Jan van der Waard (Kennisinstituut Mobiliteit)

## **Met dank aan**

Jan Klinkenberg (VerDuS)

Bert Zinn (Ministerie voor Infrastructuur en Milieu)

Hugo van der Steenhoven (Fietzersbond)

Willem Goedhart (Transaction Management Centre)

Kees van Ommeren (Decisio)

Jan Korff de Gidts (Kracht van Utrecht-initiatief)

Jan Fransen (Kracht van Utrecht-initiatief)

Bas Govers (Goudappel Coffeng)

NL Fietsland is een onderzoek naar de bijdrage die de fiets, als onderdeel van een multimodaal netwerk, kan leveren aan de Rijksdoelstellingen zoals geformuleerd in de SVIR. Uit dit onderzoek blijkt dat de bijdrage van de fiets aan een economisch concurrerend, bereikbaar en leefbaar Nederland, positief en kostenefficiënt is. Ook blijkt dat Nederland rechts en links ingehaald wordt als het gaat om innovatie, fiets en stad en dat er veel ruimte is voor verbetering. Met NL Fietsland pleiten we daarom voor hernieuwde Rijksbetrokkenheid. In dit boekje hebben we de twaalf belangrijkste argumenten voor dit pleidooi op een rij gezet en doen we concrete aanbevelingen voor beleid.

Het onderzoek is uitgevoerd door Artgineering in opdracht van het College van Rijksadviseurs. Het pleidooi en de beleidsaanbevelingen zijn opgesteld in samenwerking met betrokkenen van Rijk, Regio, kennisinstellingen, adviesbureaus en belangenorganisaties.

Rients Dijkstra,

Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad