

[venster sluiten](#)

BERT WAGENDORP – 26/03/11, 00:00

Het ideaal is natuurlijk een 'landelijk dekkend netwerk van fietssnelwegen', zegt Wim Bot van de Fietsersbond. Van comfortabel asfalt voorziene fietspaden waarover de fietser zich, ongehinderd door kruisingen en stoplichten, van A naar B kan bewegen. Maar de vijf fietssnelwegen die inmiddels functioneren (Rotterdam-Delft, Den Haag-Zoetermeer, Utrecht-Breukelen, Apeldoorn-Deventer en De Lier-Delft-Pijnacker-Nootdorp), de achttien andere die worden gerealiseerd én de vier die in de plannen staan, betekenen ook al een revolutie in het denken over de fiets als transportmiddel.

Het idee voor de fietssnelweg komt voort uit de manier waarop we in Nederland wonen en werken hebben gescheiden: gemiddeld wonen we 15 kilometer van ons werk, in een 'groeiern' uit de Derde Nota Ruimtelijke Ordening van 1974 of een vindex-locatie uit de Vi(erde) (N)ota Ruimtelijke Ordening (Ex)tra uit 1991. Die keuzes stimuleerden het autoverkeer, de fietssnelwegen zijn een poging dat negatieve effect te reduceren.

Begin maart kwamen bestuurders, onderzoekers en fietspadenbouwers in Den Haag bij elkaar voor het symposium 'Snelle fietsroutes als vitale mobiliteitsschakel'. Daar presenteerden de mobiliteitsonderzoekers van Goudappel Coffeng hun rapport Fietssnelwegen, wat levert het op?

Er werd gekeken naar 675 kilometer fietssnelwegen die in 2020 gereed moeten zijn. In een eerste model werd louter rekening gehouden met de fietssnelweg, in een tweede met de fietssnelweg én de hypothese dat in 2020 de helft van alle Nederlanders over een elektrische fiets beschikken.

Als de onderzoekers gelijk hebben, zijn de fietssnelweg en de e-bike een match made in heaven. De positieve effecten van de fietssnelweg verdubbelen als de opmars van de e-bike zich voortzet zoals wordt gehoopt. Door de e-bike zullen meer mensen er gebruik van maken, verwachten de onderzoekers. Zonder e-bike bedraagt de gemiddelde snelheid op de fietssnelweg 18 kilometer, met e-bike 24. Waarmee de reistijd verder wordt bekort.

Als de 675 kilometer prachtig fietsasfalt er liggen, zal het aantal autoritten met 0,7 procent dalen. Komt de e-bike erbij, dan wordt dat 1,6 procent. Het aantal fietsritten stijgt respectievelijk met 1,3 of 3,3 procent. Het openbaar vervoer levert 0,9 en 2,7 procent in.

Dat lijken geringe verschuivingen, maar ze hebben interessante gevolgen. Goudappel Coffeng paste het Health Economic Assessment Tool for cycling van de wereldgezondheidsorganisatie WHO toe, om de gezondheidsgevolgen van de fietssnelwegen te kunnen meten en kapitaliseren. De snelle routes zouden jaarlijks voor 95 miljoen euro aan besparingen zorgen in de gezondheidszorg (alleen de routes) of zelfs voor bijna 249 miljoen in de e-bike variant.

Die bedragen, gevoegd bij de gekapitaliseerde reistijdbesparingen voor automobilisten en de waarde van de CO2-besparingen, zorgen voor een 'opbrengst' van respectievelijk 144 en 358 miljoen euro per jaar, bij investeringen en afschrijvingen van ongeveer 100 miljoen per jaar.

De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden.