

Snelle fiets levert miljoenen op

Richard ter Avest
(rtavest@goudappel.nl)
is adviseur mobiliteit en
ruimte bij Goudappel
Coffeng.

Fietsstimuleringsbeleid is al jarenlang een ondergeschoven kindje, ondanks de enorme kansen voor het verbeteren van zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Gemeenten krijgen doelen domweg over de schutting gegooid, zonder de noodzakelijke middelen om daadwerkelijk aan de slag te gaan. Schrale troost: ons exportproduct 'fiets' floreert.

Wie de auto laat staan en gaat trappen belast lucht en klimaat stukken minder en doet geen beroep op schaarse fossiele brandstoffen. Toch nemen we voor 50% van de ritten korter dan 7,5 kilometer in het woon-werkverkeer nog steeds de auto. Het op de fiets krijgen van elke forens pakt dubbel uit: ook op de autowegen gaat het beter stromen. Het vervuilende en anderszins irritante filerijden wordt minder. En dat allemaal zonder de verbreding van de huidige snelwegen waar het kabinet nu fors op inzet. Doodzonde. Met alleen extra asfalt blijven de wegen compleet dichtslibben en blijven duurzaamheidsdoelstellingen mooie woorden.

Omslagpunt

Begrijp me niet verkeerd. Ook ik ben voor meer asfalt, fietsasfalt wel te verstaan. Geef de fietser ruim baan en het potentieel voor een fietsende forens neemt enorm toe. Bij

circa 30 minuten reistijd ligt een belangrijk omslagpunt. Wachten voor kruisingen schrikt fietsers af, feitelijk qua reistijd, emotioneel qua beleving. Fietssnelwegen - doorgaande voorrangsroutes zonder kruisingen - leveren een enorme tijdwinst op. Goed gekozen routes ontlasten het rijks- en stadswegennet en bestrijden daarmee files. Ze zijn daarnaast ook veiliger. Onderzoek van Goudappel Coffeng becijferde dat een investering van 100 miljoen in dit soort fietssnelwegen, voor 144 miljoen euro aan maatschappelijke baten oplevert (zie tabel 1), waaronder jaarlijks 80 miljoen kilogram minder CO₂-uitstoot. In combinatie met de elektrische fiets (e-bikes) is het fietsbereik nog meer op te rekken en stijgen de baten bij eenzelfde eenmalige investering tot € 358 miljoen. De aanleg van nieuwe fietssnelwegen zorgt bovendien voor 20.000 tot 25.000 manjaren aan werkgelegenheid in de bouw- en dienstensector (bron: Tauw).

Tabel 1: Baten-berekeningen fietssnelwegen bij investering van 100 miljoen euro (Goudappel Coffeng, 2011)

	Baten scenario fietssnelwegen	Baten scenario fietssnelwegen en e-bikes
Economie (minder files)	40 miljoen euro	100 miljoen euro
Gezondheid (meer vitaliteit)	100 miljoen euro	250 miljoen euro
Klimaat (compensatie CO ₂ -uitstoot)	4 miljoen euro	8 miljoen euro
Totaal	144 miljoen euro	358 miljoen euro

Beleid stagneert

Je zou verwachten dat deze cijfers met gejuich worden ontvangen, zeker in een land dat zijn Europese CO₂-doelstellingen bij lange na niet gaat halen en ook op het gebied van fijn stof bedroevend laag scoort ten opzichte van Europese burens. Toch stagneert het huidige fietsstimuleringsbeleid van onze rijksoverheid. Buiten het rijk om zijn enkele enthousiaste provincies, regio's en steden bezig met fietssnelwegen en snelfietsroutes, maar ieder op zijn eigen manier. Een coördinerende en stimulerende

Fietspad 2.0!

Tauw en Goudappel Coffeng hebben een concept ontwikkeld met haalbare maatregelen om nieuwe en bestaande fietspaden duurzaam in te richten. Doel is de maatschappelijke winst (profit) van investeringen in fietspaden te vergroten door het milieu te verbeteren (planet) en gebruikers een veilige en comfortabele infrastructuur te bieden (people).

Elementen van de aanpak zijn onder meer:

- voorkomen van gladheid met Koude Warmte Opslag → stralingsenergie van de zon wordt in de zomer opgeslagen in de ondergrond en in de winter benut om fietspaden zodanig te verwarmen dat er geen gladheid kan optreden;
- reflecterend rood asfalt à besparing op verlichting;
- hergebruik van grondstoffen à bijvoorbeeld geïmmobiliseerd baggerslib als fundering;
- besparing op CO₂-uitstoot à bijvoorbeeld met de toepassing van lage temperatuur asfalt of door bij de aanbesteding een transportplan te eisen en daarop te beoordelen (reductie van verkeersbewegingen tijdens de bouwfase).



Foto: Toma Tudor i.o.v. Regio Twente.

De wethouders verkeer van Enschede en Hengelo, resp. Hans van Agteren en Jan Bron, verrichten de opening van de fietssnelweg tussen Enschede en Hengelo.

rol van het rijk is gewenst. Bovendien kan een actieve fietshouding van het rijk gericht meehelpen om de files op rijkswegen in stedelijke agglomeraties te verminderen.

Het programma Fietsfilevrij, wegens succes onlangs met een jaar verlengd, is zeker een belangrijke stap. Gedragsbeïnvloeding van de mobilist is een tweede, minder bekend speerpunt van ons nationale mobiliteitsbeleid: uit de file door alternatieven. Een project als Spitsvrij Utrecht ('betalen wie de file mijdt') bevat bijvoorbeeld een grote educatiecomponent, inclusief een fietsrouteplanner. Maar toch: het rijk veronderstelt in de basis dat fietsen voor Nederlanders vanzelfsprekend is. Investeren is niet nodig en als dan toch, dan graag 'snel scoren' via eenvoudige fietsvoorzieningen. Het resultaat is: sobere en weinig wervende routes.

Kansen

Een grondige aanpak, zoals gepland in de regio Haaglanden en Twente met echt

goede fietssnelwegen, zet wel zoden aan de dijk.

Gemeente Den Haag stelt: 'Een stad waar veel gefietst wordt, is een gezonde stad. Gezond door lichaamsbeweging, maar ook omdat er minder autoverkeer is'. In de periode 2011-2020 zet de gemeente Den Haag in op een groei van het fietsgebruik van 30%.

Regio Twente mikt met haar fietssnelweg F35 op 10% minder autokilometers in de spits, oplopend tot 15% op de tracés met de grootst mogelijk winst (tijdverschil auto – fiets in de spits).

Grote kansen zijn er ook in de combinatie van trein-fiets door vanuit dorpen en verder weggelegen VINEX-locaties zonder station fietssnelwegen aan te leggen naar intercitystations. Maar voorlopig is het huidige budget bij het rijk een schamele 25 miljoen euro per jaar. Dat is slechts 1% van wat echt nodig is om de schaa sprong voor de snelle fiets maken!

Een blik op tabel 1 en de rijksbegroting laat een tweede verklaring zien waarom fietsstimuleringsbeleid een ondergeschoven kindje is. De baten en lasten zijn oneerlijk verdeeld. In het huidige Haagse klimaat is medefinanciering vanuit de ministeries van EL&I en VSWS niet de makkelijkste opgave. Toch zit daar de oplossing: gezien vanuit de voordelen voor economie en gezondheid getuigt medeinvesteren in het verbeteren van de fietsinfrastructuur van wijs beleid.

Gek genoeg timmert de Rijksoverheid (BuZa en EVD) op het gebied van promotie van de fiets in het buitenland juist wel ambitieus aan de weg. Terecht, want fietsen wint in buitenlandse steden snel aan populariteit. Zo zijn enkele Amerikaanse steden bezig met kleine en grote stappen ten aanzien van fietsinfrastructuur. Nederland kan ze helpen met integrale planvorming, netwerkontwerpen en overtuigende effectberekeningen voor de toekomst. Toch zie ik liever de aandacht weer terug op stimuleringsbeleid voor de kansrijke snelle fiets, te beginnen in Nederland.