

## 5. Fietsmaatregelen

Naam maatregel		Fietsmaatregelen
<b>Omschrijving van de maatregel</b>		
Beschrijving en definitie maatregel		<p>De aantrekkelijkheid van fietsen kan gestimuleerd worden door maatregelen te treffen die gemak en reistijd van fietsen verkorten.</p> <p>Het verbeteren van fietsroutes kan daarnaast een impuls geven aan het fietsgebruik en bijdragen aan het vervangen van korte autoritten door fietsritten. Met de ontwikkeling van snelfietspaden en het groeiende aandeel van de elektrische fiets, komt de fiets ook vaker in beeld als alternatief voor de auto op de middellange afstanden. In combinatie met goede stallingsvoorzieningen bij openbaarvervoerknoppunten vormt een goed fietsnetwerk ook een alternatief voor langere afstanden (Rijkswaterstaat, 2018h).</p> <p>Enkele voorbeelden van maatregelen zijn; het bevorderen van verkeerscirculatie ten gunste van fiets en ov (CE Delft, 2020a); het uitbreiden van fietspaden (CE Delft, 2020a); het aanleggen van metropolitane fietsroutes waarbij steden verbonden worden door hoogwaardige snelle fietspaden (snelfietspaden) (CE Delft, 2019a), deelfietsystemen en het uitbreiden van fietsenstallingen bij ov-knoppunten (Rijkswaterstaat, 2018h).</p>
Tijdpad voor invoering		Relatief kort, het aanbieden van leasefietsen kan enkele maanden in beslag nemen. Aanpassingen aan infrastructuur, zoals fietspaden, kunnen enkele jaren duren.
<b>Emissiereductie</b>		
Effect op CO <sub>2</sub>	+	<p>De modal shift van auto naar fiets zorgt voor CO<sub>2</sub>-reductie. Fietsmaatregelen, zoals hierboven aangegeven, kunnen de CO<sub>2</sub>-emissie van mobiliteit met 0 tot 1% afnemen.</p> <p>Voor de MRDH is een schatting gemaakt van de CO<sub>2</sub>-reductie van de aanleg van extra (snel) fietspaden (CE Delft, 2018b). Daarbij is verondersteld dat 10% van de extra fietsers op (snel) fietspaden afkomstig is uit de auto. Een toename van 1.500 km fietspad zou in dat geval leiden tot circa 20 kton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot (0,5% reductie op totale CO<sub>2</sub>-emissie van mobiliteit in de MRDH).</p>
Effect op luchtvervuilende emissies (PM, NO <sub>x</sub> )	+	Minder autokilometers zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit toeneemt. Echter kunnen ook reizigers overstappen van het ov naar de fiets voor korte ritten of gedeelten van de reis (multimodale reis). Het exacte effect op de reductie in luchtvervuilende emissies binnen een gemeente is niet bekend, daarom schatten we dat de reductie procentueel gelijk zal zijn aan die van CO <sub>2</sub> , zo'n 0 tot 1%.
<b>Overige effecten</b>		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	0	Extra fietskilometers leiden niet tot een significante groei in vraag naar duurzame energie. Elektrische fietsen zullen de vraag naar energie verhogen, echter zullen er ook reizigers overstappen van het ov naar de (elektrische) fiets.

Leefbaarheid	+	<p>Investeren in ov en fiets leidt (in tegenstelling tot investeren in de auto) tot een verbetering van de milieukwaliteit (minder emissies, minder geluid), tot lagere gebruikskosten, minder ruimtebeslag en positieve gezondheidsbaten (door meer fietsen). Daarnaast kan de kans op congestie afnemen waardoor de luchtkwaliteit verbeterd wordt.</p> <p>Een mogelijk negatief effect van extra fietsen is de overlast van foutief parkeren. Het stimuleren van fietsen zorgt ervoor dat er meer fietskilometers gemaakt worden en meer fietsen gebruikt worden. Het is van belang dat adequate fietsstallingsplekken worden aangelegd en duidelijk wordt aangegeven waar wel of geen fietsen geplaatst mogen worden.</p>
Bereikbaarheid	+	<p>Investerings in fietsinfrastructuur zorgen ervoor dat de fiets een alternatief vormt voor de auto en het ov op korte afstanden (Rijkswaterstaat, 2018b) en korte tot middellange afstand door metropolitane fietspaden en elektrische fietsen. Waar fietsbereikbaarheid al relatief goed is, is de absolute verbetering door investeringen kleiner (ruwweg 5% in plaats van 15% betere bereikbaarheid). Ook in die gevallen hebben investeringen in de fiets nog steeds meer effect dan investeringen in de auto (CE Delft, 2019b).</p>
Verkeersveiligheid	+	<p>Aanpassingen aan fietsinfrastructuur kunnen de verkeersveiligheid verhogen, zoals aparte (snelle) fietspaden. Hier vinden minder interacties plaats tussen modaliteiten (fiets, ov, auto). Echter, over het algemeen zal in het beginsel toename van meer fietsen de kans op ongelukken verhogen. Hier staan wel meer gezondheidsbaten tegenover op de lange termijn.</p>
Geluid	+	<p>Een verschuiving van auto naar fiets zorgt voor een afname van verkeersgeluid.</p>
<b>Draagvlak</b>		
Draagvlak bij sector	++	<p>Veel bedrijven stimuleren fiets- en ov-gebruik in hun bestaand beleid (CE Delft, 2020c). Onder andere in het programma Anders Reizen, waar 40 grote bedrijven aan meedoen, zijn diverse maatregelen tot fiets- en ov-gebruik opgenomen. Fietslease wordt ook in Nederland vaker toegepast.</p> <p>De aanbieders spelen in op de bijtelling op zakelijke fietsen die sinds 1 januari 2020 geldt. Met de nieuwe fiscale regeling is een fiets van de zaak een aantrekkelijke en voordelige optie, zowel voor werkgever als werknemer. Als de werkgever een fiets ter beschikking stelt, betaalt de werknemer zeven procent bijtelling en kan de fiets zowel zakelijk als privé worden gebruikt zonder ingewikkelde administratie (PON, 2020).</p>
Maatschappelijk/politiek	++	<p>Nagenoeg alle gemeenten voeren beleid voor het stimuleren van wandelen, fiets- en ov-gebruik, maar hier zijn vaak geen concrete doelstellingen voor de modal shift aan gekoppeld, zoals beoogd is in de maatregel uit het maatregelenpakket (namelijk 10% modal shift op korte ritten &lt; 15 km) (CE Delft, 2020a). Het stimuleren van fietsen kan rekenen op maatschappelijk draagvlak. Alleen bij het verhogen of ontmoedigen van autokosten of -gebruik kan er weerstand ontstaan bij autogebruikers.</p>
<b>Kosten</b>		
Implementatiekosten	€/€€€€	<p>Fietsmaatregelen, zoals een fiets van de zaak of km-vergoeding fiets, hebben relatief lage kosten (€). Investerings in infrastructuur hebben relatief hoge kosten, zoals fietspaden tot het creëren van grote infrastructuur uitbreidingen (€€€€). Als voorbeeld, de kosten van een fietspad bedragen binnen de bebouwde kom € 200.000 á € 225.000 per km, buiten de bebouwde kom € 150.000 per km (CE Delft, 2019c).</p>
<b>Overig</b>		
Overige aandachtspunten		<p>Het effect van maatregelen op het gebruik van fiets en ov, en daarbij vooral de combinatie van modaliteiten, wordt versterkt door het invoeren van meerdere maatregelen. Hierdoor wordt het gebruik van multimodaal vervoer versterkt, nemen reistijden af en worden alternatieve reismanieren aantrekkelijk ten opzichte van de auto.</p> <p>Het stimuleren van fietsen zorgt voor een verhoging van het aantal fietskilometers en het aantal fietsen. Het is van belang dat de infrastructuur (fietspaden, knooppunten, stallingen en handhaving) voldoende zijn om deze verhoging te faciliteren.</p>

## Bronnen

- CE Delft, 2018b. CO2-reductie mobiliteit regio Rotterdam - Den Haag. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019a. CO2-uitstoot mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam: Prognose van de uitstoot t/m 2030 en effecten van maatregelen. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019b. Een nieuwe kijk op bereikbaarheid. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019c. Energiebesparing verkeer en vervoer in de KEV2019. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2020a. CO2-reductie mobiliteit Haarlem: Verkenning kansrijke gemeentelijke maatregelen. Delft, CE Delft.
- PON. 2020. Werkend Nederland op de fiets met lease a bike [Online]. Available: <https://pon.com/nieuws/werkend-nederland-op-de-fiets-met-lease-a-bike/?cn-reloaded=1> [Accessed 22-3 2021].
- Rijkswaterstaat, 2018h. Factsheet fiets. Available: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/fiets>.

## CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

## Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

## Colofon

uitgave

CROW-KpVV, Ede

April 2021

productie

CROW

samenstelling

CE Delft

contact

CROW Klantenservice:

[klantenservice@crow.nl](mailto:klantenservice@crow.nl) of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via [www.crow.nl/publicaties/](http://www.crow.nl/publicaties/)