



BRUTO UTRECHTS FIETSPRODUCT

WAT LEVERT EEN
TOENAME VAN
FIETSGEBRUIK
DE STAD OP?

INHOUD

| | |
|--|-----------|
| VOORWOORD | 6 |
| INTRODUCTIE | 8 |
| DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE | 14 |
| TOTALE DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE | 20 |
| FIETSEN IN PLAATS VAN DE AUTO LEVERT LOKALE BANEN OP..... | 21 |
| UITGELICHT: DE UTRECHTSE RIJWIELENFABRIEK | 22 |
| SOCIAAL-ECONOMISCHE WAARDE | 24 |
| GEZONDHEID | 26 |
| LEEFBAARHEID/VESTIGINGSKLIMAAT | 30 |
| KOSTEN EN BEREIKBAARHEID | 34 |
| TOTALE SOCIAALECONOMISCHE WAARDE | 36 |
| BATEN VAN <u>ALLE</u> UTRECHTSE FIETSKILOMETERS | 38 |
| CONCLUSIE | 40 |
| MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT FIETSPROJECT | 42 |

'GELUKKIG ONDERKENNEN STEDEN DE LAATSTE JAREN STEEDS MEER DE WAARDE VAN DE FIETS, ZEKER UTRECHT.'

Van over de hele wereld komen wethouders, stadsplanners en ondernemers kijken naar het gebruik van de fiets in Utrecht. Voor veel steden is Utrecht, Amsterdam of Kopenhagen de benchmark. Voor Utrecht is de fietsstad echter nog niet af. Met het huidige Actieplan Fiets wil de gemeente nóg meer mensen (jong, oud, ervaren, beginner, toerist, werknemer, e-biker) op de fiets houden, krijgen, zien. Ook werd de Grand Départ in 2015 door de gemeente aangegrepen om het belang van de gewone fiets voor vele Utrechters te benadrukken en te verbeteren.

Wie door de ogen van een buitenlander naar de Nederlandse vervoerskeuze kijkt, ziet hoe bijzonder onze fietscultuur is. Een online filmpje van ex-gele truidrager, Engelsman en fietsambassadeur Chris Boardman op de fiets door Utrecht ging vorig jaar dan ook viral. Een mooi voorbeeld van hoe de positieve associatie en bekendheid van Utrecht groeit dankzij haar fiets.

Wie in Nederland opgroeit, beseft niet altijd hoe prominent en veilig de fiets aanwezig is. Een dagelijks leven zonder fiets is nauwelijks voor te stellen. De fiets is zo vanzelfsprekend geworden, dat het belang ervan soms werd onderschat. Ook op politiek en ambtelijk niveau. Dit is de laatste jaren aan het kantelen. De fiets staat politiek weer op de agenda als middel om de stedelijke leefbaarheid te vergroten. Bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur meten ambtelijke organisaties proceskosten af aan de kostprijs van projecten. De aanleg van een kilometer snelweg is gemiddeld 240 keer duurder dan de aanleg van een kilometer snelfietsroute¹. Het effect van de snelfietsroute is vaak – in elk geval relatief gezien – hoger dan dat van een snelweg, maar toch wordt er minder op ingezet. Onderwijl groeit het fietsgebruik gestaag verder. Het wordt drukker op de bestaande infrastructuur. Door achterblijvende investeringen komt de fietsveiligheid steeds verder in het geding, ontstaan fietsfiles en is er fietsparkeerleed. Ironisch genoeg leek de fiets aan het begin van deze eeuw politiek te lijden onder haar lage kosten.

¹ 'Making The Economic Case For Cycling-Friendly Cities With Bikeconomics', B. Schiller. Website *FastcoExist*. 5 november 2013.



Gelukkig onderkennen steden de laatste jaren wél de waarde van de fiets, zeker Utrecht. Er is in Utrecht dan ook een ambitieus fietsplan en de wethouder wil van Utrecht een wereldfietsstad maken. Om het fietsen naar een nog hoger plan te trekken is het belangrijk om het effect van fietsen inzichtelijk en meetbaar te maken. Dit om de effectiviteit van beleid te kunnen monitoren, om bij te sturen, maar ook om hen die het belang van de fiets voor Utrecht nog niet inzien te kunnen overtuigen. Omdat de fiets zoveel voordelen heeft die over verschillende beleidsterreinen uitgespreid liggen, is dit geen eenvoudige opgave. Het Bruto Utrechts Fietsproduct (BUF) is de eerste analyse die een totaalbeeld geeft van wat fietsen Utrecht oplevert aan economische en maatschappelijke effecten.

WAARDE VAN DE FIETS

De fiets heeft directe economische waarde doordat het werkgelegenheid creëert, bijvoorbeeld in de fietsproductie en –verkoop. De toename van het fietsgebruik heeft ook allerlei positieve maatschappelijke effecten. Fietsers zijn gezonder en productiever dan automobilisten en elke fietskilometer die een autokilometer vervangt is positief voor het milieu, de luchtkwaliteit en zorgt voor een afname van geluidsoverlast. Al deze maatschappelijke effecten hebben ook een economische waarde. Om deze analyse te maken is uitgegaan van de veranderingen in de modal split van vervoerskeuzes die begonnen of eindigden in Utrecht tussen 2010 en 2015². De cijfers laten het effect van beleid zien, zoals de investeringen in stallingen en snellere fietsverbindingen. Uiteraard is het effect van beleidskeuzes pas na enige tijd te meten, waardoor we deze effecten niet direct kunnen afzetten tegen de investeringen in een bepaald jaar.

² Gegevens uit OViN (CBS) Om de betrouwbaarheid van de data te vergroten is voor de analyses uit gegaan van gemiddelden over 2010/2011 en 2014/2015. Voor de leesbaarheid spreken we verder over 2010 en 2015.

Deze analyse is in die zin een nulmeting. Het BUF laat zien wat beleid voor de fiets kan doen en doet een aantal aanbevelingen om het Fietsproduct te vergroten. Daarbij hebben we ook de fietsende – en soms toch niet fietsende – Utrechter naar hun mening gevraagd. De fiets is een onmisbare en soms onzichtbare schakel in het totale mobiliteitssysteem van Utrecht, maar ook in de totale economie. En er is ruimte voor groei. Het BUF laat een verrassend beeld zien dat zelfs de meest verstokte automobilist kan overtuigen van de noodzaak voor meer investeringen in de fiets.

Frank Kwanten, februari 2017



'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 / Mecanoo –
Financiële Dagblad (2 november 2013)

BRUTO UTRECHTS FIETSPRODUCT

JAARLIJKSE DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE

FTE fietsindustrie

275

Assemblage
23.000
fietsen per jaar



Bikemotion

7FTE

30.000
bezoekers

€ 500.000,-
bestedingen

28

Fietskoeriers

De fietskoeriers in Utrecht houden dagelijks 10 vervuilende bestelbussen uit de stad

De directe economische waarde
(bijdrage aan het nationaal inkomen)
van de fiets in Utrecht bedroeg
in 2014 ruim

€ 38 MILJOEN

SOCIAAL-ECONOMISCHE WAARDE in miljoenen euro's

TOTAAL
€ 21,3

Gezondheid
€ 3,8

Leefbaarheid
€ 2,4

Kosten en
bereikbaarheid
€ 15,4

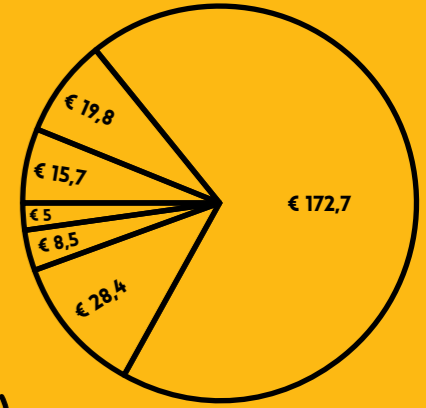
De opgetelde sociaal-economische
per Utrechter is ruim

€64

Utrechtse rijwielfabriek
heeft sinds 2010 meer dan
40 JONGEREN
kans gegeven op een
arbeidsplaats

TOTALE MAATSCHAPPELIJKE BATEN IN MILJOENEN EURO'S € 250,1*

| | |
|--|---------|
| Levensverwachting | € 15,7 |
| Klimaat en luchtkwaliteit | € 19,8 |
| Reistijd- en betrouwbaarheidswinst autoverkeer | € 172,7 |
| Verzuimreductie | € 28,4 |
| Geluid | € 8,5 |
| Besparing OV-subsidie | € 5,0 |
| Ongevallen | -€ 0,0 |



Van de berekende maatschappelijke
effecten komt het gros van de waarde
(**72%**)
aan automobilisten ten goede.

*indicatief beeld van de waarde van alle
Utrechtse fietskilometers opgeteld

UTRECHT FIETST

Van trips in Utrecht
tot 5 kilometer gaat bijna

50%
met de fiets

Elke binnen de bebouwde kom
gefietsde kilometer levert de
maatschappij **50 CENT** op



In 2015 zijn in Utrecht in totaal

53 MILJOEN

meer fietskilometers gemaakt dan in 2010



INTRODUCTIE

82%

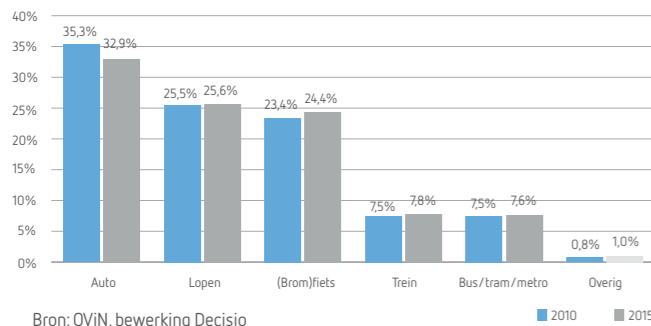
van de fietsers
op de universiteit geeft aan
dat de fiets het primaire
vervoersmiddel is

'Ik kom altijd op de fiets,
binnen Utrecht is het gewoon
het makkelijkst.'

Laura (23)

Gemiddeld fietst een Nederlander 2,9 km per dag (t.o.v. 3,1 km in Utrecht), legt 25% van de reizen naar werk met de fiets af en fietst zo 1.000 km per jaar. Een gemiddelde Nederlandse tiener fietst met 2.000 km per jaar zelfs het dubbele³. Het fietsgebruik stijgt gemiddeld nog steeds. Utrecht doet het vergeleken met andere grote steden in de Randstad erg goed. Het aandeel van de fiets in de *modal split* van ritten die in de gemeente Utrecht beginnen en/of eindigen is tussen 2010 en 2015 gestegen. Net als in verschillende andere steden stijgt het gemiddelde fietsgebruik. De gemiddelde afstand die dagelijks per Utrechter wordt gefietst, is sinds 2006 met gemiddeld 4% per jaar gestegen.⁴

MODAL SPLIT OP BASIS VAN AANTAL VERPLAATSINGEN IN UTRECHT IN 2010 EN 2015



Bron: OViN, bewerking Decisio

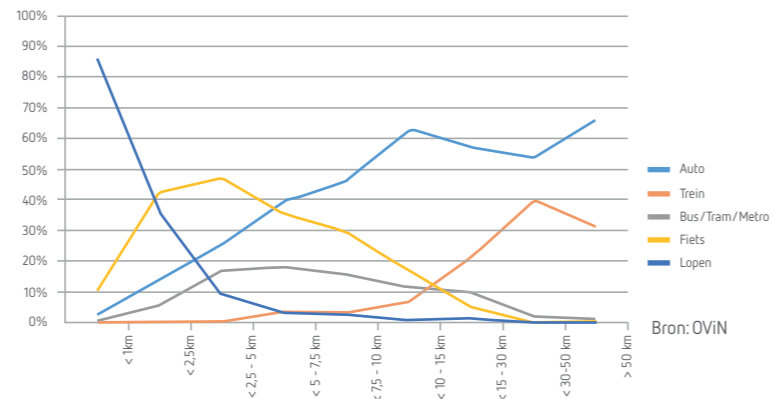
De toename van fietskilometers in Utrecht lijkt volledig te danken aan een overstap van automobilisten naar de fiets. Ook het OV-gebruik en trips te voet nemen toe terwijl het autogebruik daalt. Naast de gemiddelde fietsafstand per persoon per dag, steeg ook het inwoneraantal van Utrecht de laatste jaren; van 307 duizend in 2010 en 322 duizend in 2013, tot 334 duizend in 2015.

In 2015 werden er 53,2 miljoen fietskilometers meer gereden dan in 2010, een toename van bijna 10%⁵. Deze toename kunnen we, naast

³ Factsheet Nederland Fietsland, CBS. 2015.

⁴ Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN)

MODAL SPLIT VOOR RITTEN DIE BEGINNEN EN/OF EINDIGEN IN UTRECHT IN 2013 (N=3719).



Bron: OViN

als gevolg van inwonersgroei en andere autonome ontwikkelingen, ook zien als resultaat van gemeentelijk verkeer en vervoersbeleid.

De *modal split* laat zien dat de Utrechter de fiets vooral neemt voor ritten tot 15 km. Hierbij is de fiets bij ritten tussen 1 en 5 km duidelijk het favoriete vervoersmiddel. Kortere ritten worden wandelend afgelegd, voor de langere ritten zijn de auto en het stadsvervoer populaire substituten voor de fiets. In een compacte stad als Utrecht, waar zich veel voorzieningen binnen een straal van 10 km bevinden, is de fiets dus een antwoord op een groot deel van de vervoersvraag.

Aandacht van de gemeente voor de fiets uit zich het meest zichtbaar in de aanleg en het onderhoud van infrastructuur voor de fiets. Met 1.179⁶ fietskilometers per inwoner per jaar is de provincie Utrecht koploper qua fietskilometers. Dit schept duidelijk een behoefte aan fietsinfrastructuur, die gehoord wordt door de provincie en gemeenten; Utrecht bevindt zich in de top van de provincies wat betreft de dichtheid van het aantal aangelegde kilometers fietspad.

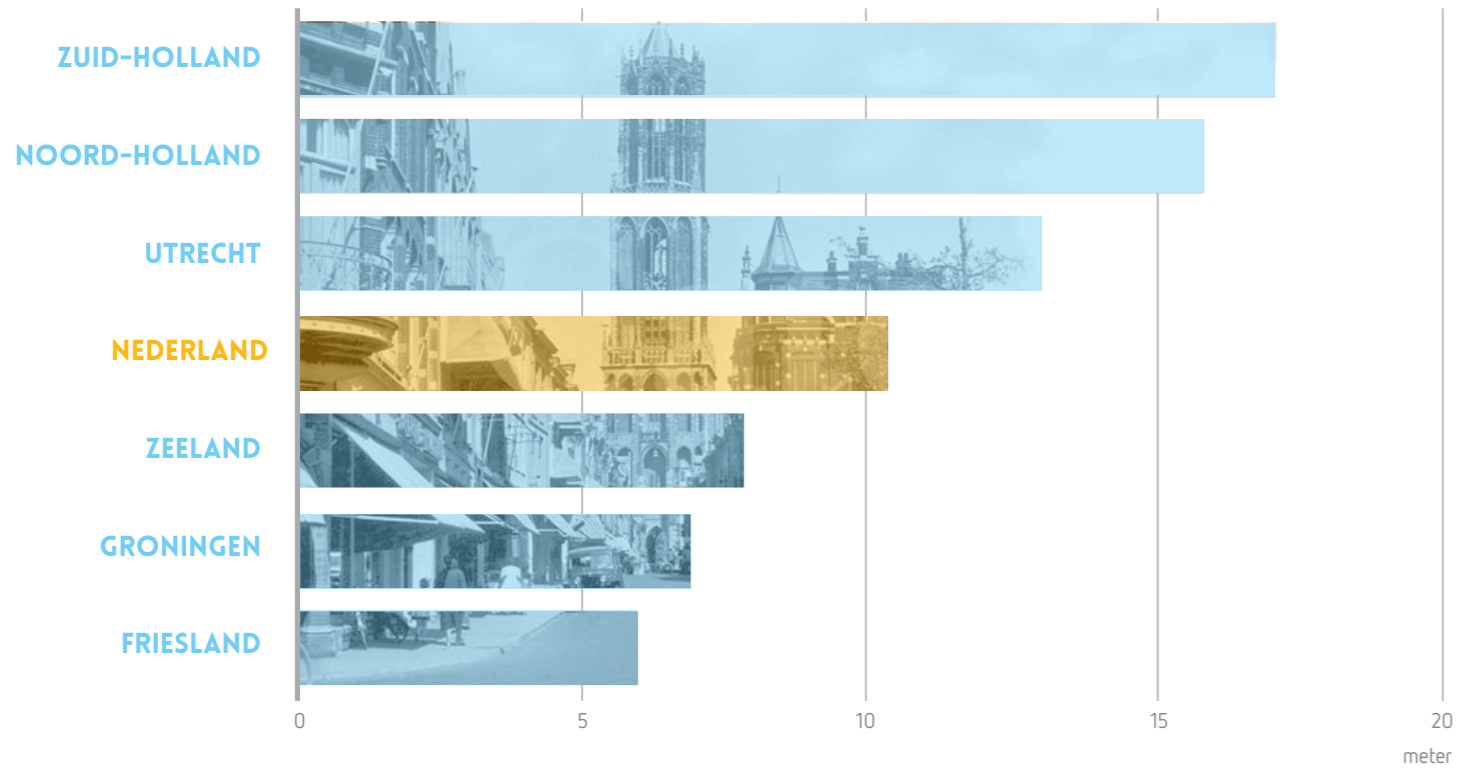
⁵ OViN; bewerking Decisio

⁶ Bron: BOVAG onderzoek 2014



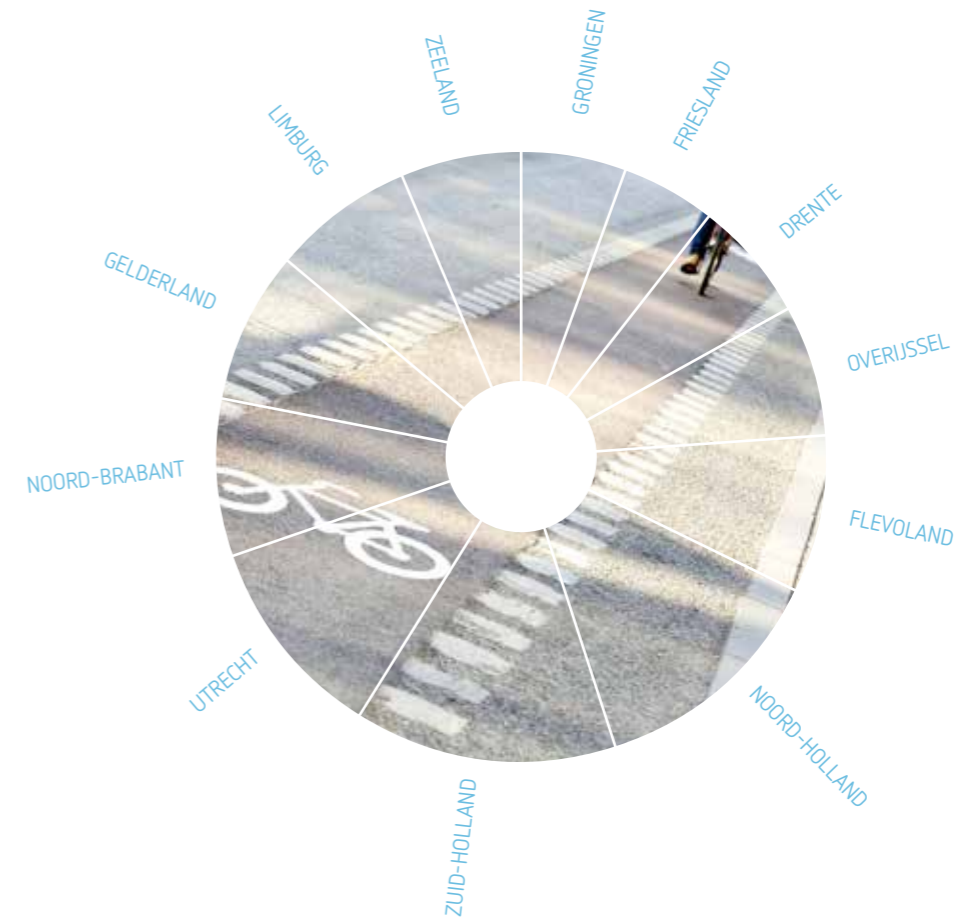
DE FIETS IS BIJ RITTEN TUSSEN 1 EN 5 KM DUIDELIJK HET FAVORIETE VERVOERSMIDDEL

PROVINCIES MET DE MEESTE EN MINSTE METERS FIETSPAD PER HECTARE LANDOPPERVLAK, 2013

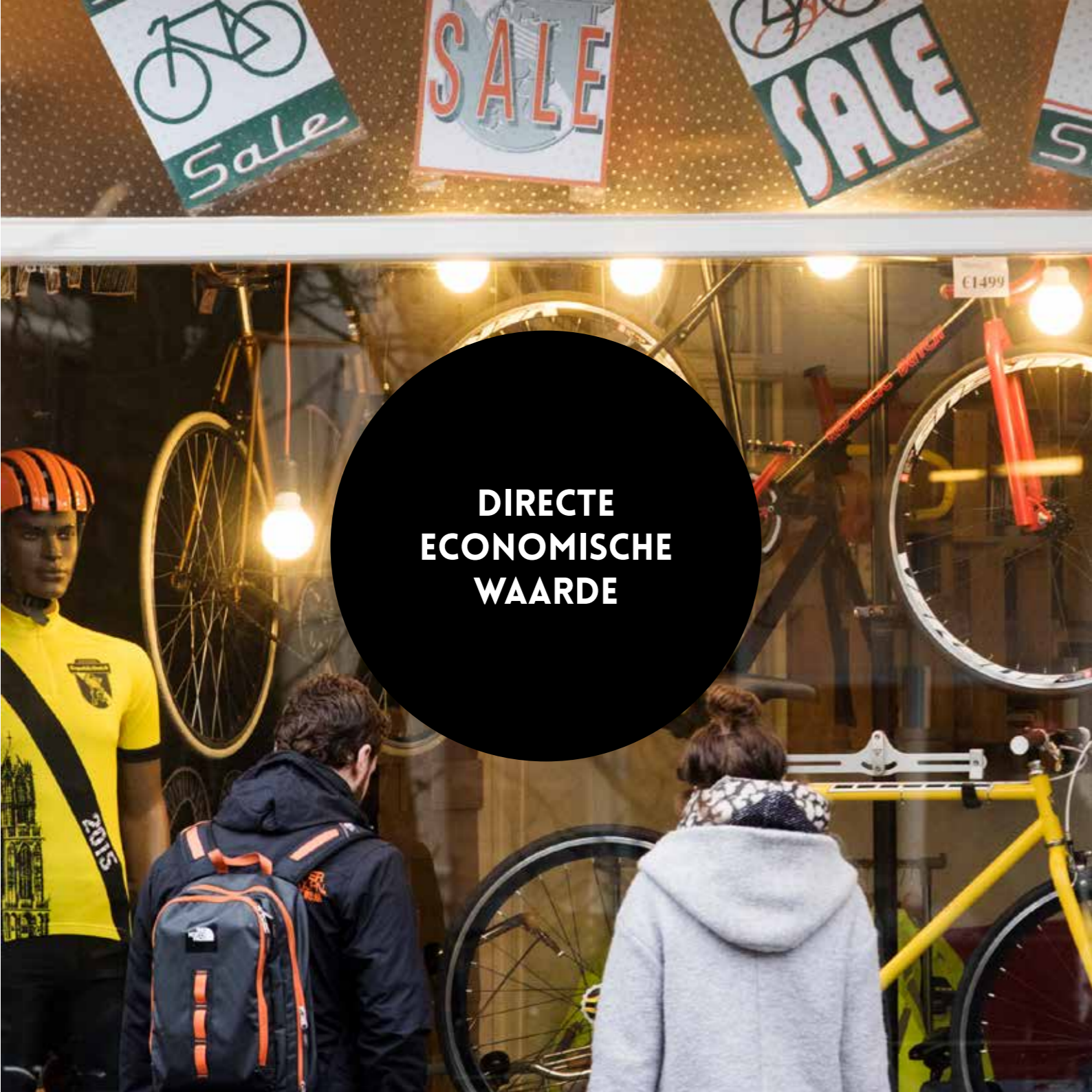


Bron: Fietsersbond, CBS

FIETSPAD PER HECTARE LANDOPPERVLAK



Bron: Fietsersbond, CBS



DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE

Een kwart van de Nederlandse reizen naar het werk gaat per fiets⁷, maar fietsen levert ook werk op. En het zijn niet alleen de fietsverkopers en fietsmakers die profiteren van fietsers. In Nederland Fietsland zijn er veel organisaties en bedrijven die direct of indirect aan fietsen verdienen. Nu de populariteit van de fiets groeit, neemt ook het aantal banen toe. In Europa levert de fietseconomie – bestaande uit fietsproductie, toerisme, retail, infrastructuur en dienstverlening – 655.000 banen op. Dat zijn veel meer banen dan er zijn in bijvoorbeeld de mijnbouw of staalindustrie⁸.

De fiets is ook belangrijk voor de lokale economie. Zo blijkt langzaam verkeer het meeste bij te dragen aan de omzet van supermarkten¹⁰. Hoewel het vervoer van boodschappen met de auto makkelijker is, komt een fietser vaker terug en besteedt zo uiteindelijk meer. Bovendien bieden vaker terugkerende klanten meer kansen op klantenbinding. Juist in een fietsvriendelijke binnenstad waar de fiets gewaardeerd wordt, levert dit kansen op. Denk hierbij aan het omhoog brengen van het serviceniveau door verschillende functies aan elkaar te koppelen.

Een goed voorbeeld hiervan is de winkel aan de Mariaplaats waar een fietsstalling gekoppeld wordt aan verhuur en service met onder andere buggy's voor kinderen en bakfietsen voor vervoer van spullen. Een ander mooi voorbeeld is de P-route fiets in Utrecht, een innovatief verwijssysteem voor fietsparkeren dat met digitale bordjes aangeeft hoeveel plaatsen er in de stallingen in het centrum en bij het station vrij zijn.

Van alle bezoekers aan Utrecht komt nu al 36% op de fiets, en door innovatie kan het aantal fietsers als klant voor de lokale economie alleen maar groeien¹¹.

IN NEDERLAND CREËERT HET GEBRUIK VAN DE FIETS:⁹

€ 1.3
MILJARD
OMZET
binnen de
fietsverkoop

6.500 BANEN
binnen de fietsverkoop

400.000
geprocuceerde fietsen

⁷ Factsheet Nederland Fietsland, CBS, 2015.

⁸ 'CYCLING WORKS: Jobs and Job Creation', European Cycling Federation, Oktober 2014.

⁹ Bovag Rai, aangenomen is dat fiets 80% van 'tweewielerbranche' vormt, brom- en snorfiets 20%

¹⁰ www.verkeersnet.nl/4004/langzaam-verkeer-geneert-meeste-omzet-supermarkt/

¹¹ 'Vindbaarheid Utrecht', Goudappel Coffeng, 2014.



16%

van de niet-fietsers
op de dag van de steekproef,
geeft aan wel regelmatig
in Utrecht te fietsen

'Alleen als ik in de binnenstad
moet zijn dan neem ik het OV,
mensen fietsen echt te gevaarlijk.
Verder fiets ik nog altijd.'

Maria (82)



De fietsensector maakt een relatief klein, maar groeiend deel uit van de Utrechtse economie (0,1%)¹².

- Er waren in 2013 55 fietsenwinkels in Utrecht en 5 groothandels, met in totaal 163 arbeidsplaatsen. Tussen 2004 en 2014 is het aantal arbeidsplaatsen gestegen met meer dan 50%.¹³
- Samen behaalden de Utrechtse fietsenmakers een geraamde omzet van € 31 miljoen.¹⁴
- De Fietskoerier Utrecht heeft momenteel 28 koeriers in dienst. Met deze koeriers fietsen ze jaarlijks 40.000 bezorgingen geheel duurzaam en CO2 neutraal in van en naar Utrecht en omgeving. De Fietskoerier Utrecht zet daarbij steeds vaker vrachtfietsen in, waardoor ook grotere zendingen schoon op de fiets kunnen worden bezorgd.

Hiermee houden ze 10 vervuilende bestelbussen de gehele dag uit de stad. Dit resulteert in aanzienlijk minder fijnstof en CO2 uitstoot en een betere doorstroom in het verkeer.¹⁵

- De jaarlijkse beurs voor sportieve fietsers Bike MOTION trekt een stabiel aantal van bijna 30.000 bezoekers naar Utrecht. Deze bezoekers geven gemiddeld € 17,50 uit tijdens hun bezoek aan de beurs. Het organiseren van Bike MOTION levert op jaarbasis 7 FTE werkgelegenheid op.¹⁶
- In 2013 waren er 16.500 bewaakte en onbewaakte stallingen in het stationsgebied. Daarnaast waren er in de historische binnenstad ongeveer 6.000 stallingsplaatsen en is de capaciteit met 15% toegenomen door oplevering van de stallingen onder het Vredenburg¹⁷. De exploitatie van deze fietsenstallingen door U-stal leverde € 312.000 aan baten

op, dit getal is zonder de kosten en daarnaast is de waarde van het kunnen stallen van je fiets nog groter dan de directe baten. De exploitatie leverde daarnaast zo'n 75 arbeidsplaatsen op²⁰. Later in dit document komen we nog uitgebreid terug op de waarde van de stalling onder het Jaarbeursplein.

- De Fietsersbond, die in Utrecht gevestigd is, levert op jaarbasis 19 FTE werkgelegenheid op.²¹
- Ook werden er meer dan 23.000 fietsen in Utrecht geassembleerd, goed voor meer dan 20 arbeidsplaatsen en € 6 miljoen omzet.²²
- De toekomst van deze assemblagebedrijven ziet er goed uit met een verwachte jaarlijkse groei in het aantal fietsen van meer dan 10%.

¹² Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020, Gemeente Utrecht 2015.

¹³ Bron: LISA

¹⁴ Bron: BOVAG RAI.

¹⁵ Bron: De Fietskoerier Utrecht

¹⁶ Bron: Bike MOTION Benelux

¹⁷ Bron: Nota stallingen en parkeren 2013, Gemeente Utrecht

¹⁸ Stadsblad Utrecht

¹⁹ 'Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit 2013 Utrecht'

²⁰ Bron: UB groep [Sociaal jaarverslag 2012 en interview]



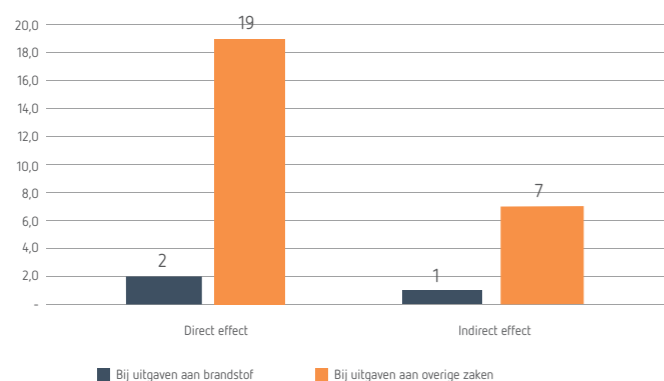
TOTALE DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE

De directe economische waarde (bijdrage aan het nationaal inkomen) van de fiets in Utrecht bedroeg in 2014 ruim € 38 miljoen. Hiermee hangt samen dat de fiets zorgde voor een werkgelegenheid ter grootte van 274 FTE.

DIRECTE ECONOMISCHE WAARDE IN FTE EN MILJOENEN EURO'S

| | |
|---|----------------|
| Omvang werkgelegenheid in FTE ²³ | 274 |
| Omzet tweewielerretail | € 31,31 |
| Omzet fietsproductie en –assemblage, fietskoeriersdienst en fietsenstallingen | € 6,83 |
| Uitgaven bezoekers Bike MOTION | € 0,50 |
| TOTAAL | € 38,64 |

AANTAL BANEN BIJ UITGAVEN AAN BRANDSTOF OF OVERIGE ZAKEN



Voor elke miljoen aan autokilometers die wordt vervangen door fietskilometers, levert dit € 80.000 aan de lokale productie, € 40.000 aan toegevoegde waarde en één arbeidsplaats op.

FIETSEN IN PLAATS VAN DE AUTO LEVERT LOKALE BANEN OP

In 2015 zijn in Utrecht in totaal 53 miljoen meer fietskilometers gemaakt dan in 2010, die voor een groot deel te danken zijn aan een overstap vanuit de auto. Uitgaande van € 0,106 aan brandstofkosten per kilometer zorgt dit voor een besparing aan brandstofkosten van € 1,4 miljoen op jaarbasis. ²⁴

Omdat brandstofkosten voor het grootste deel uit accijnzen, BTW en bijdragen voor de oliemaatschappijen bestaan, verdwijnt het merendeel van de bestedingen uit de lokale economie. Van de opbrengsten gaat slechts 4 procent naar de pomphouder en blijft daarmee in de Utrechtse economie. ²⁵ Voor het overige worden de brandstofbestedingen elders in Nederland of het buitenland opnieuw besteed. Het geld dat door reizigers niet aan brandstof wordt besteed wanneer zij meer fietsen, wordt deels aan overige (lokale) zaken uitgegeven, zoals bestedingen in de detailhandel en horeca. Hierbij blijft gemiddeld 32 procent in de lokale economie.

Een besparing op brandstof levert daardoor toegevoegde economische waarde voor de lokale economie. Dit levert een direct effect op voor de lokale productie van € 3,1 miljoen (verschil tussen uitgaven aan brandstof (€ 0,2 miljoen) en uitgaven aan overige zaken (€ 3,4 miljoen). Indirect levert dit ook een positief effect op, omdat lokale ondernemers door de extra bestedingen ook meer kunnen uitgeven. Dit leidt daarnaast tot een hogere toegevoegde lokale waarde en extra werkgelegenheid. In de berekeningen is verrekend dat ook de marge voor pomphouders in de lokale economie blijft.

Uit onderstaande figuur blijkt dat een stijging van het fietsgebruik ten koste van autokilometers een effect heeft op de lokale werkgelegenheid, omdat door effecten op de lokale productie sprake is van een toename in het aantal banen.

| Effecten | Lokale productie | Lokale toegevoegde waarde | Lokale werkgelegenheid |
|---------------|--------------------|---------------------------|------------------------|
| Direct | € 3.140.000 | € 1.730.000 | 23 |
| Indirect | € 1.220.000 | € 690.000 | 7 |
| TOTAAL | € 4.360.000 | € 2.420.000 | 30 |

²¹ Bron: Fietsersbond

²² Bron: DURF en Hei-bike

²³ O.b.v. gemiddeld aantal FTE per arbeidsplaats (CBS) en modaal inkomen (CPB) in 2013

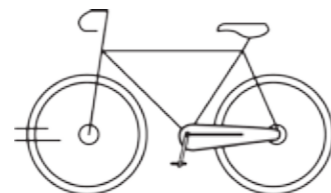
²⁴ Voor de berekening van de brandstofkosten per kilometer is uitgegaan van de gemiddelde brandstofprijs per liter (volgens CBS) en gemiddelde verbruik (volgens doorlopende monitor Autoweek). Hierbij is een gewogen gemiddelde genomen van diesel, benzine en LPG (op basis van CBS-cijfers over de samenstelling van het Nederlandse wagenpark).

²⁵ EIM (2011). Alleen dit deel blijft in de lokale economie circuleren.

UITGELICHT: DE UTRECHTSE RIJWIELENFABRIEK

'Als social firm combineren wij een duidelijke maatschappelijke doelstelling met een normale, op bedrijfsresultaat gerichte, bedrijfsvoering. In trajecten van 6 tot 18 maanden leiden wij jongeren met afstand tot de arbeidsmarkt op tot startklare arbeidskracht. Sinds 2010 hebben we zo al 40 jongeren een betere kans op de arbeidsmarkt kunnen geven. Met onze huidige business partner is een jaarlijkse groei van 30% zeer reëel voor de komende jaren – mooi voor de cijfers èn het aantal jongeren dat we kunnen helpen.'

Hans Hoogbergen – De Utrechtse RijwielFabriek





SOCIAAL- ECONOMISCHE WAARDE

'FIETSERS ZIJN GEZONDER EN PRODUCTIEVER DAN AUTOMOBILISTEN'

De toename van het fietsgebruik heeft allerlei positieve maatschappelijke effecten; fietsers zijn gezonder en productiever dan automobilisten en een fietskilometer die een autokilometer vervangt is positief voor het milieu, de luchtkwaliteit en zorgt voor een afname van geluidsoverlast. Al deze maatschappelijke effecten zijn uit te drukken in euro's. Dit leidt tot de sociaaleconomische of maatschappelijke waarde van het BUF voor 2015; het maatschappelijk-economisch effect van de kilometers die in 2015 in Utrecht meer werden gefietst ten opzichte van 2010²⁸. Overigens gaat het hier alleen om de effecten voor anderen dan de fietsers zelf: de maatschappij als geheel, werkgevers, verzekeraars etc. Effecten voor de fietsers zelf, zoals lagere reiskosten, betere gezondheid, flexibiliteit en minder reistijd zitten hier dus niet in.

Voor het berekenen van de sociaaleconomische waarde is data uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) gebruikt. Hieruit zijn alle fietsritten beginnend en/of eindigend in de gemeente Utrecht geselecteerd en omdat OVIN een steekproef is, worden deze fietsritten opgehoogd naar zowel het inwonertal van Utrecht als van reizigers daarbuiten (in Utrecht worden relatief veel fietsritten gemaakt door niet-Utrechters). De diverse maatschappelijke effecten die optreden wanneer fietskilometers in de plaats komen van autokilometers en OV-kilometers worden gewaardeerd met een kengetal per kilometer.²⁹

²⁸ Zoals eerder vermeld is voor de analyse uit gegaan van een gemiddelde over 2010/2011 en 2014/2015. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de fietskilometers bepaald door het verschil te nemen tussen de maatschappelijke kosten van een fietskilometer en een autokilometer/OV-kilometer.

²⁹ 'Maatschappelijke kosten en baten van de fiets', Decisio 2012. CE Delft (2014), Externe- en infrastructuurkosten van verkeer. Gebruikte kengetallen zijn geactualiseerd.

GEZONDHEID

Van alle voordelen die met de fiets geassocieerd worden is gezondheid waarschijnlijk de meest geaccepteerde. Fietsen heeft net zoals lopen het voordeel dat de eigen energie wordt gebruikt om vooruit te komen. Het is de beweging die goed is voor de mens. Fietsen wordt dan ook als 'medicijn' gezien tegen overgewicht, hart- en vaatziekten, diabetes, maar ook depressie.³⁰ Door bewegingsarmoede zijn wereldwijd 9% van alle sterfgevallen voortijdig. Mensen overlijden niet aan te weinig bewegen zelf, maar aan ziektes die daardoor ontstaan, zoals hart- en vaatziekten, suikerziekte en borst- en darmkanker³¹. Uit recent onderzoek van het 'Healthy Urban Living'-onderzoeksprogramma van de Universiteit Utrecht blijkt dat Nederlanders door hun gewoonte om te fietsen gemiddeld een half jaar langer leven dan de niet-fietsende wereld bevolking. Ook voorkomt fietsen 6500 doden in ons land.³²

Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) erkent het belang van beweging en vindt dan ook dat de directe leefomgeving van mensen meer zou moeten uitdagen tot bewegen. Begin 2007 publiceerde het instituut een lijst met aanbevelingen om stadsmensen in beweging te krijgen. Het stimuleren van fietsen wordt een aantal keer genoemd. 'Een gezonde buurt is een veilige buurt, waar ouders hun kinderen durven te laten fietsen omdat fietspaden bijvoorbeeld vrijliggend zijn,' schrijft het RIVM. En: 'Bewegen lukt het makkelijkst als het ingepast kan worden in de dagelijkse route'.

³⁰ 'Fietsen als Medicijn', Fietsersbond. 2009.

³¹ 'Physical Activity'. The Lancet. Geraadpleegd op 3 augustus 2015.

³² 'Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits', E. Fishman, P. Schepers & C.B.M. Kamphuis.



'De enorme gezondheidswinst -en daar aan gerelateerde financiële baten- laten zien dat een investering in bijvoorbeeld betere fietspaden zich eenvoudig terugverdient.'

Dr. Carlijn Kamphuis – Universiteit Utrecht (over het Utrechtse onderzoek naar de gezondheidsvoordelen van de Hollandse fietscultuur)

'De gezondheidsvoordelen van fietsen zijn vele malen groter dan de nadelen door ongelukken'

Minister Melanie Schultz van Hagen – Buitenhof
(3 november 2013)

34%

van de niet-fietsers noemt verbeterde verkeersveiligheid en/of parkeren als voorwaarden om de fiets als vervoersmiddel te overwegen

'Ik kom met de bus naar Utrecht Centraal omdat ik de fietspaden in de ochtendspits te gevaarlijk vind en het lastig parkeren is.'

Eva (20)



Fietsen brengt ook risico's met zich mee. Zo is er de kans op een verkeersongeluk en heeft de fietser direct last van luchtverontreiniging. Toch is dit geen reden om van fietsen af te zien, want daarvoor wegen de voordelen te hard op tegen de nadelen. Wanneer een automobilist overstapt naar de fiets verhoogt zijn of haar levensverwachting met 3 tot 14 maanden. Dit is veel hoger dan het mogelijke verlies van levensverwachting door luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersongelukken (5-9 dagen).³³ Ook is bekend dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik het ongevalsrisico voor fietsers gemiddeld bijna 20 procent lager ligt dan in gemeenten met een laag fietsgebruik.³⁴

Dagelijks fietsen naar het werk zorgt gemiddeld niet alleen voor een jaarlijkse besparing van € 270 aan brandstof, 358 kilogram minder CO₂-uitstoot, maar ook een verbranding van 26.100 kilocalorieën. Ook verzuimen fietsers elk jaar ruim 1 dag minder dan hun niet fietsende collega's. Wanneer 1% meer mensen naar het werk zouden fietsen levert dit Nederlandse werkgevers een besparing op van € 27 miljoen, los van de besparing op reiskosten, filekosten, parkeerkosten en CO₂-uitstoot.

Doordat het aantal in Utrecht gefietste kilometers tussen 2010 en 2015 met ruim 53 miljoen kilometer toe nam, is de collectieve gezondheid van deze fietsers toegenomen. Hun levensverwachting neemt toe, en de vraag naar zorg neemt af en ze verzuimen minder. Het effect op de verkeersveiligheid is minimaal. Als deze effecten in euro's uitgedrukt worden, dan zorgt de verbetering van gezondheid voor bijna € 4 miljoen aan maatschappelijke baten over de periode van 2010 tot 2015.

GEZONDHEID (IN MILJOENEN EURO'S)

| | |
|-------------------|--------------|
| Levensverwachting | € 1,4 |
| Verzuimreductie | € 2,5 |
| Ongevallen | -€ 0,0 |
| TOTAAL | € 3,8 |

³³ De Hartog, Boogaard, Nijland & Hoek. Gezondheidsvoordelen van fietsen vele malen groter dan de gezondheidsrisico's. Tijdschrift Vervoerswetenschap 49 (1), maart 2013, 24-45.

³⁴ Gebaseerd op 10 jaar 'Fietsbalans'. Website Verkeerskunde (3), 2010.

LEEFBAARHEID/VESTIGINGSKLIMAAT

Fietsvriendelijkheid en leefbaarheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In de lijsten van meest leefbare steden hebben de steden die hebben geïnvesteerd of investeren in de fiets vaak de hoge noteringen. Een algemeen geaccepteerde definitie van leefbaarheid is "de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften die er door de mens aan worden gesteld".³⁵ Voor niet elk mens is dit gelijk, maar de wensen wat betreft een fijne plek om te zijn en te wonen verschillen niet veel. Uiteindelijk komt de leefbaarheid tot uiting in hoe prettig mensen het vinden om ergens te wonen en de prijs die ze daarvoor bereid zijn te betalen³⁶. Het is een mix van fysieke en sociale kwaliteit uitgedrukt in sociale en economische waarde.

Het is niet vreemd dat de leefbare stad in de steeds verder verstedelijkende wereld een 'hot topic' is. Steden groeien en deze groei zorgt voor uitdagingen op het gebied van onder andere luchtkwaliteit, veiligheid en ruimte. In een leefbare stad willen mensen van verschillende leeftijden blijven wonen, kunnen kinderen veilig buiten spelen en is er genoeg prettige, groene publieke ruimte. Een stad die ruim baan geeft aan de fiets creëert hiermee deze randvoorwaarden voor een leefbare stad. In achterstandswijken verbetert het dagelijks gebruik van de fiets niet alleen de leefbaarheid maar ook de gezondheid van de bewoners³⁷.

Naast dat fietsen goed is voor de fietser zelf, treden er allerlei positieve effecten voor de omgeving op wanneer mensen hun auto verruilen voor de fiets. Er wordt minder CO₂ uitgestoten, wat goed is voor het klimaat. Naast CO₂ stoten auto's onder andere fijnstof en stikstof uit, wat de luchtkwaliteit doet afnemen op de plek waar deze stoffen in de lucht komen. Minder autokilometers in Utrecht betekent dus een verbetering van de luchtkwaliteit in de stad. Daarnaast zorgen auto's voor geluidsoverlast; mensen die aan een drukke weg wonen ondervinden hier gezondheidsschade van omdat het ontspanningsactiviteiten beperkt, gehoorschade en stressreacties kan opleveren en de kwaliteit van de nachtrust beïnvloedt³⁸. Een afname van autokilometers betekent een afname van geluidsoverlast.

LEEFBAARHEID (IN MILJOENEN EURO'S)

| | |
|---------------------------|--------------|
| Klimaat en luchtkwaliteit | € 1,7 |
| Geluid | € 0,7 |
| TOTAAL | € 2,4 |

³⁵ 'De Leefbaarometer: Leefbaarheid in Nederlandse wijken en buurten', RIGO Research en Advies BV & Stichting Atlas voor Gemeenten. Mei 2008, pagina 14.

³⁶ Leidelmeijer en Marlet, 2008

³⁷ Wijken voor de Fiets', Fietsersbond. 2012.

³⁸ CE Delft (2014), Externe- en infrastructuurkosten van verkeer



De leefbaarheid van straten, winkelgebieden en bedrijventerreinen is lastig te kwantificeren. Hiervoor is meer onderzoek nodig. Zoals ook naar de levendigheid op straat, die leidt tot sociale veiligheid en meer vrolijkheid op straat dan auto's of OV. Ook bedrijventerreinen en winkelgebieden verlevendigen door de inzet op de fiets, waardoor het vestigingsklimaat verbetert. Hierop is nog veel te winnen, zeker voor bedrijventerreinen waar momenteel sprake is van leegstand.

In de MKBA Fiets (2012) is een vergelijking gemaakt tussen de maatschappelijke kosten en baten van een fietskilometer ten opzichte van die van een buskilometer. Binnen de bebouwde kom levert elke kilometer die op de fiets gemaakt wordt, in plaats van in de bus, € 0,50 aan maatschappelijke baten op. Als 'voor- en natransport' van en naar het treinstation is de fiets dus vele malen gunstiger in vanuit economisch (subsidies OV), milieu (uitstoot) en gezondheidsaspectief.

32%

van de niet-fietsers
geeft aan geen alternatief
te zien voor de manier waarop
ze momenteel reizen

'Ik ga met de auto
naar het werk
(Utrecht-Amsterdam Zuid As),
de crèche gaat pas om
07.45u open en anders
kom ik te laat'

Asmara (35)



71%

van de fietsers op het
bedrijventerrein
geeft aan dat de fiets
het secundaire
vervoersmiddel is

'Ik ga vanaf Utrecht Centraal
met het OV naar mijn werk,
als het straks beter is geregeld
rond het station ga ik weer
op de fiets'

Jeroen (36)

KOSTEN EN BEREIKBAARHEID

Nu bedrijventerreinen door de groei van de stad steeds meer onderdeel worden van de stedelijke structuur, is ruimtebeslag ook een belangrijke factor voor de leefbaarheid³⁹. Auto's nemen nu eenmaal meer ruimte in beslag dan fietsen, zowel wanneer ze geparkeerd staan als wanneer ze rijden. Minder autoverkeer betekent op den duur dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn of zelfs minder uitbreidingen en verbredingen van de infrastructuur. Hiermee bespaart de gemeente kosten.

De grootste baten van meer fietsers worden behaald door automobilisten die vlotter door kunnen rijden. Minder autoverkeer in een compacte stad als Utrecht heeft een groot positief effect op de doorstroming van het verkeer. Hierdoor wordt veel tijdswinst behaald en neemt de betrouwbaarheid van de reistijd ('hoe zeker weet ik dat ik op tijd kom?') voor automobilisten neemt toe⁴⁰. Ook is de noodzaak om het openbaar vervoer uit te breiden minder groot, wat een besparing op OV-subsidies inhoudt.

KOSTEN EN BEREIKBAARHEID (IN MILJOENEN EURO'S)

| | |
|--|--------|
| Reistijd- en betrouwbaarheidswinst autoverkeer | € 14,9 |
|--|--------|

| | |
|-----------------------|-------|
| Besparing OV-subsidie | € 0,5 |
|-----------------------|-------|

| | |
|---------------|---------------|
| TOTAAL | € 15,4 |
|---------------|---------------|

Fietsvriendelijke steden trekken meer hoger opgeleiden aan en zij blijven ook langer in deze steden wonen. Hierdoor verbetert het vestigingsklimaat en trekken fietsvriendelijke steden ook meer hoogwaardige dienstverlenende bedrijven aan.

De leefbaarheid en het vestigingsklimaat van een stad verbeteren allereerst door de fysieke en sociale kwaliteiten die de fiets met zich meebrengt. Deze kwaliteiten hebben ook invloed op het imago van de stad. Het imago van een leefbare stad heeft op zich ook weer invloed op de leefbaarheid en het vestigingsklimaat. Inwoners zijn trots op hun stad en bedrijven vestigen zich graag in steden die prettig zijn voor hun klanten en werknemers.



RUIMTEBESLAG: FIETS VERSUS AUTO

Een auto neemt aanzienlijk meer vierkante meters in van onze kostbare ruimte dan een fiets. De jaarlijkse kosten (uitgaande van een rendement van 7%) voor het ruimtebeslag in Utrecht komen op een kleine vijftig euro per m². Als er meer mensen gaan fietsen en ze de auto laten staan, gaan delen of wegdoen dan levert die ruimte – op termijn – een kostenbesparing op. Een rijdende fiets in plaats van een rijdende auto zou daarmee een ruimtewinst opleveren van € 17 per dag (ervan uitgaande dat er de hele dag wordt gereden). Een geparkeerde fiets in plaats van een geparkeerde auto zou een ruimtewinst van € 2,30 per dag opleveren. Omdat het ruimtegebruik niet direct verandert met een verandering van de modal split (de vrijkomende ruimte kan niet direct op een andere manier worden gebruikt), is dit element niet opgenomen in de berekening van de maatschappelijke effecten van het extra fietsgebruik in het BUF.

'Expats komen graag naar fietsbare steden, maar vooral omdat deze steden als leefbaarder worden ervaren. Ook lijken er in veel steden signalen te zijn dat vooral jonge gezinnen graag in een fietsvriendelijk gebied wonen (met veilige infra en gemiddeld korte afstanden naar voorzieningen).'

Marco te Brömmelstroet –
Urban Cycling Institute

³⁹ 'Lage Weide op de Fiets', Fietsersbond. 2014.

⁴⁰ Voor de berekening van de bereikbaarheidseffecten voor autoverkeer is gebruik gemaakt van kengetallen uit een onderzoek in de omgeving Alkmaar, een vergelijkbaar verstedelijkt gebied als Utrecht.

TOTALE SOCIAALECONOMISCHE WAARDE

De economische waarde van de maatschappelijke effecten van het toegenomen fietsgebruik tussen 2015 en 2010 bedraagt € 21,3 miljoen. Om dat in perspectief te zetten: dat is ruim € 64 per Utrechter⁴¹.

Het is belangrijk om te beseffen dat het hier vooral om de waarde gaat voor de rest van de maatschappij, niet zozeer de waarde voor de fietser zelf (behoudens gezondheid, maar ook daar profiteren werkgevers en verzekeraars van). De waarde voor de fietser zelf, in termen van bespaarde reiskosten en reistijd, is nog niet in deze waarde verdisconteerd!

SOCIO-ECONOMISCHE WAARDE IN MILJOENEN EURO'S

| | |
|--------------------------|---------------|
| Gezondheid | € 3,8 |
| Leefbaarheid | € 2,4 |
| Kosten en bereikbaarheid | € 15,4 |
| TOTAAL | € 21,3 |

⁴¹ 0.b.v. inwoneraantal 1 januari 2015, CBS



BATEN VAN ALLE UTRECHTSE FIETSKILOMETERS

Bij de sociaaleconomische waarde hebben we gekeken naar de waarde van de jaarlijkse toename aan fietskilometers. Hiermee krijgen we deels inzicht in de effecten van investeringen. Door onder andere de groei van het aantal inwoners en de toename van fietsvoorzieningen neemt het fietsen dan ook jaarlijks hard toe.

In eerdere analyses worden de baten van de modal shift naar de fiets aangetoond en wordt alleen rekening gehouden met de toegenomen fietskilometers. Voor berekening van de economische waarde van alle fietskilometers wordt uitgegaan van het totaal aantal fietskilometers in 2015. In Utrecht werd in 2015 gemiddeld 3,1 kilometer per persoon per dag gefietst. Dit zijn dagelijks 1,8 miljoen fietskilometers, op jaarbasis goed voor een totaal van ruim 660 miljoen kilometers (bron: CBS, OVIn 2015). De fiets is een waardevol vervoermiddel voor de inwoners en bezoekers van Utrecht en levert een bijdrage aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Het dagelijks leven zonder fiets is bijna niet voor te stellen. De fiets is zo vanzelfsprekend geworden, dat het belang ervan soms wordt onderschat. We schetsen hier een hypothetisch scenario van de maatschappelijke kosten die zouden optreden als er helemaal niet meer gefietst wordt. Stel dat alle fietskilometers worden vervangen door ritten met de auto of het openbaar vervoer. Wat zouden daarvan de maatschappelijke effecten zijn? Hoewel een

dergelijke situatie in de praktijk ondenkbaar en onmogelijk is, omdat er veel te weinig ruimte is in Utrecht voor een dergelijk mobiliteitspatroon, geven we zo toch een indicatief beeld van de waarde van alle Utrechtse fietskilometers opgeteld. Daarbij geldt dat dit als absoluut minimum van de maatschappelijke effecten moet worden gezien.

De totale maatschappelijke baten van de fiets, in euro's uitgedrukt, komen op € 250,1 miljoen in vergelijking met wanneer de gefietste kilometers in 2015 per auto en openbaar vervoer afgelegd zouden zijn. Dit is echter een absoluut minimum, aangezien de gehanteerde waarderingskettingen marginale waarden zijn. Deze marginale waarden zullen veel groter worden bij grote veranderingen en zeker bij een extreem scenario zoals hier verondersteld. Dit geldt met name voor de reistijd- en betrouwbaarheidswinsten voor auto's en OV reizigers – veruit het grootste effect. In het hypothetische geval dat alle fietskilometers door autokilometers vervangen zouden worden, gelden de gebruikte marginale waarden voor de effecten op congestie niet meer. Het aantal auto's neemt dan dusdanig toe dat een verzadigingspunt bereikt wordt, waarbij het autoverkeer volledig tot stilstand komt. Maar ook voor luchtkwaliteit en geluid zullen de effecten extreem zijn. Utrecht zou veranderen in een onleefbare stad met een continu verkeersinfarct.

TOTALE MAATSCHAPPELIJKE BATEN IN MILJOENEN EURO'S

| € 250,1 | | | | | |
|--------------------------------|---------------|----------------------------------|---------------|--|----------------|
| GEZONDHEID IN MILJOENEN EURO'S | | LEEFBAARHEID IN MILJOENEN EURO'S | | MOBILITEIT IN MILJOENEN EURO'S | |
| Levensverwachting | € 15,7 | Klimaat en luchtkwaliteit | € 19,8 | Reistijd- en betrouwbaarheidswinst autoverkeer | € 172,7 |
| Verzuimreductie | € 28,4 | Geluid | € 8,5 | Besparing OV-subsidie | € 5 |
| Ongevallen | -€ 0,0 | | | | |
| TOTAAL | € 44,1 | TOTAAL | € 28,3 | TOTAAL | € 177,7 |





CONCLUSIE

Utrecht fietst en wil meer fietsen. De wethouder wil van Utrecht een wereldfietsstad maken. Er is een ambitieus actieplan 'Utrecht fietst!' ontwikkeld waarin de ambities en voorgenomen maatregelen om de fiets verder te stimuleren beschreven staan. De fiets heeft dan ook vele voordelen. Op het gebied van verkeersveiligheid en gezondheid, maar ook voor de leefbaarheid van de stad en de lokale economie. In het fietsplan staat de opdracht 'Maak fietsbaten versus investeringen zichtbaar'.⁴² Want hoewel iedereen het belang van de fiets kent, bleef de precieze omvang van dit belang lang onduidelijk. Het Bruto Utrecht Fietsproduct is de eerste analyse die een totaalbeeld geeft van wat fietsen Utrecht oplevert aan economische en maatschappelijke effecten.

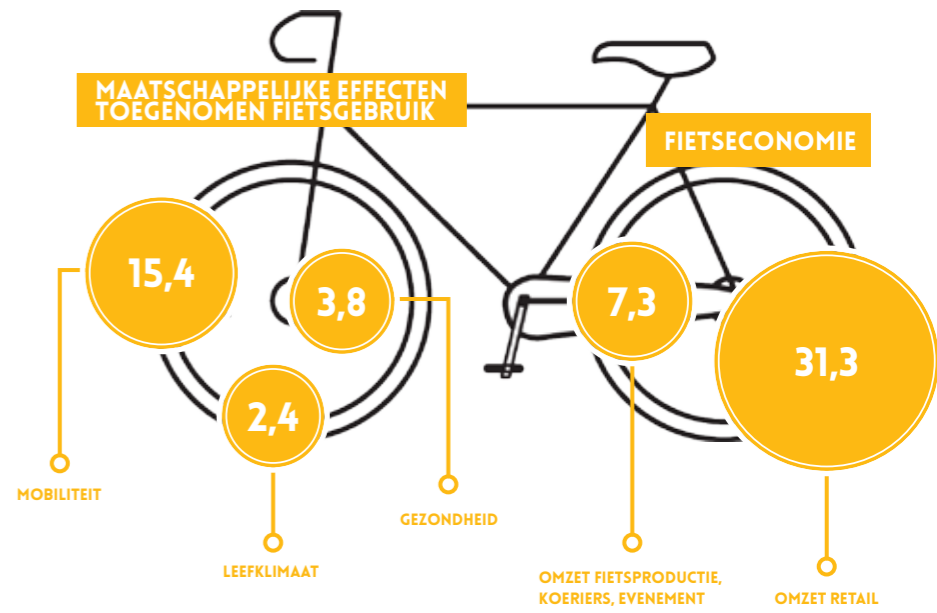
In de jaren 2010 t/m 2015 investeerde de Gemeente Utrecht jaarlijks gemiddeld € 15,5 miljoen in de fietsinfrastructuur⁴³. Fietspaden zijn verbeterd, fietsroutes sneller gemaakt met bruggen en tunnels en de fietsparkeermogelijkheden verbeterd in de binnenstad en rondom Centraal Station.

Hoewel hiervan de directe correlatie met de economische waarde van de fiets moeilijk vast te stellen is, kan wel worden gesteld dat dit geld goed besteed is geweest.

Als we alleen kijken naar de voordelen voor de nieuwe fietsers waren de baten in die periode € 21,3 miljoen en dat is slechts een klein percentage van het totaal aantal fietsers.



Bedragen in miljoenen euro's



⁴² Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020, Gemeente Utrecht 2015

⁴³ Fiets economie, Gemeente Utrecht 2015ww



MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT (FIETSPROJECTEN

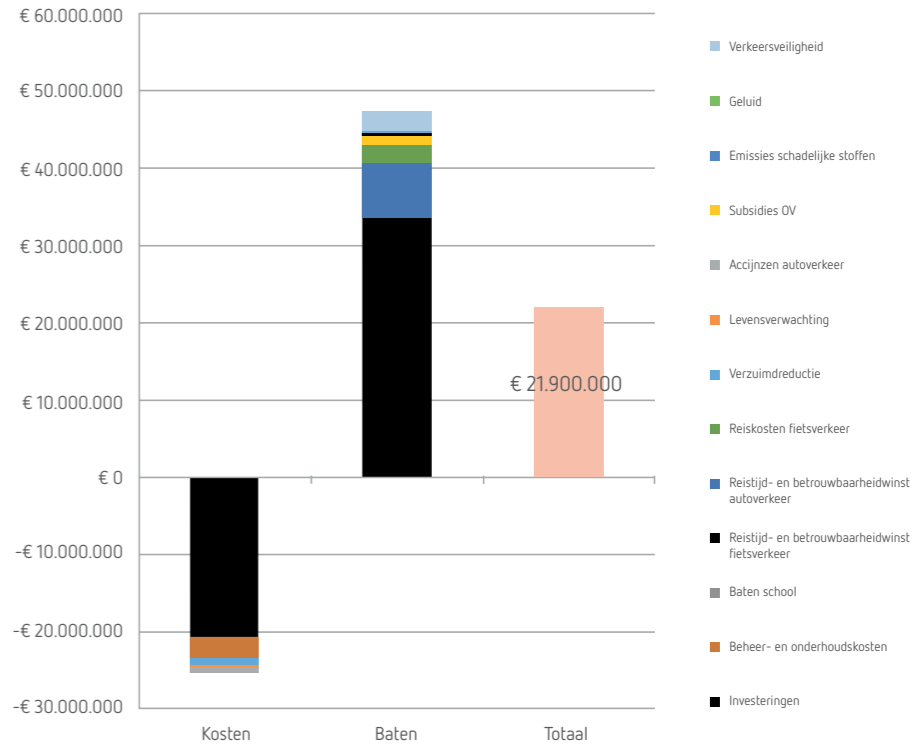
Om meer zicht te krijgen in de effecten van specifieke fietsinvesteringen kijken we naar de maatschappelijke kosten en baten van twee Utrechtse investeringen in de fiets.

CASUS 1: FIETSBRUG UTRECHT

Allereerst de maatschappelijke kosten en baten van de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Leidsche Rijn/Oog in AI (Dafne Schippers brug). Op dit moment (investeringen in bouw van de brug en verplaatsen van een school) en in de toekomst (beheer- en onderhoudskosten) kost de brug geld.²⁶

Tegenover deze kosten staan toekomstige maatschappelijke baten. De belangrijkste is dat naar verwachting voor ruim 7.000 fietsers per dag hun route met gemiddeld 700 meter verkort wordt. Hiermee besparen ze ruim drie minuten. Bij een reistijdwaardering van € 9 per uur zijn alleen al deze maatschappelijke baten in euro's uitgedrukt hoger dan de investeringskosten.

Een tweede belangrijke batenpost is de vermindering van de emissies. Die ontstaat door vervanging van het autoverkeer door fietsverkeer ten gevolge van de brug.



²⁶ Dit betreft de globale investeringskosten die zijn gebaseerd op de openbare informatie uit het (door)startdocument Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal van de gemeente uit mei 2011. Omdat het project nog in uitvoering is, is het exacte investeringsbudget niet openbaar en zijn de werkelijke investeringskosten nog niet bekend.

CASUS 2: FIETSPARKEREN BIJ STATIONS



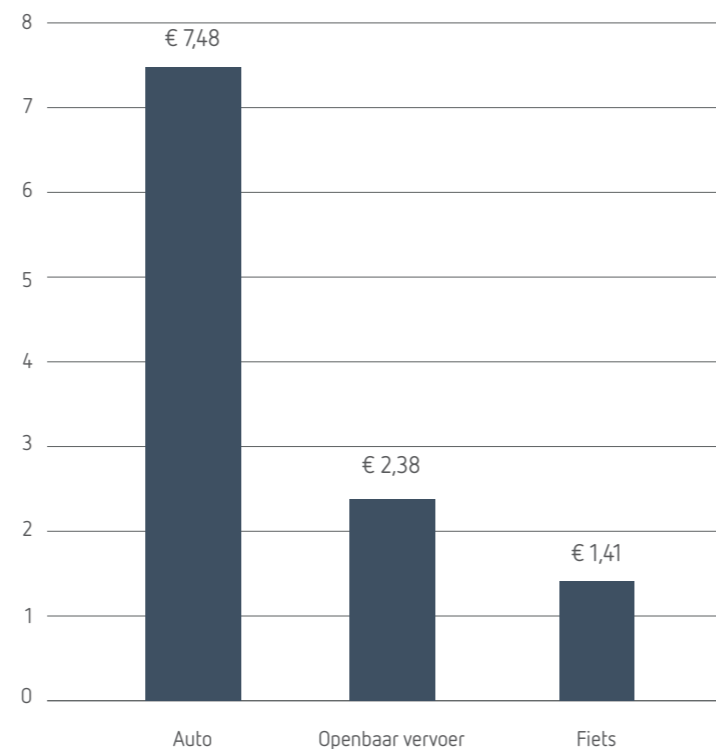
Naast verbindingen als een nieuwe fietsbrug investeert de gemeente ook flink in fietsparkeren, bijvoorbeeld rondom stations. Betere fietsparkeervoorzieningen zorgen er voor dat de combinatie fiets/OV aantrekkelijker wordt. Dit verbetert de bereikbaarheid van de hele stad.

We kijken naar de maatschappelijke kosten voor fietsparkeren bij een station en vergelijken deze met de maatschappelijke kosten voor andere vervoerswijzen. Als voorbeeld nemen we de fietsenstalling bij het Jaarbeursplein. Hier zijn 4200 stallingsplekken en kan de eerste 24 uur gratis gratis gestald worden.

KOSTEN

De totale jaarlijkse exploitatiekosten (inclusief huur) voor de Jaarbeursstalling door de gemeente Utrecht, NS en ProRail zijn € 2,2 miljoen. Als we die terugrekenen naar de kosten per gestalde fiets per dag, kost een stallingsplek € 1,45 per dag (er van uitgaande dat elke stalling gemiddeld 1 keer per dag wordt gebruikt). De gemeente Utrecht draagt hier een derde aan bij.

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN RETOUR NAAR HET STATION



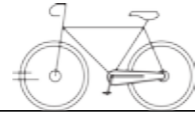
Een ritje van en naar het station met de fiets heeft lagere maatschappelijke kosten dan met de auto of het openbaar vervoer. De externe maatschappelijke meerkosten van het openbaar vervoer ten opzichte van de fiets zijn € 0,22 per reizigerskilometer. Voor de reiziger komen daar nog kosten van € 0,13 per kilometer bij via de OV chipkaart. Bij een gemiddelde enkele reisafstand van 3,4 kilometer worden de maatschappelijke meerkosten van een retour daarmee € 2,38 per persoon per dag. De externe maatschappelijke meerkosten van een rit per auto in plaats van de fiets bedragen € 0,36. Daar komt nog eens € 0,19 aan variabele autokosten per kilometer bij die de automobilist zelf betaalt.

In totaal bedragen de kosten van per auto gebracht en gehaald worden daarmee € 7,48, ervan uitgaande dat de reiziger wordt gebracht en gehaald. Als hij parkeert bij het station is het de helft, maar komen er de (maatschappelijke) kosten van parkeren bij. Uit deze cijfers blijkt dat investeren in fietsparkeren dus relatief heel aantrekkelijk is (zie figuur).

Daarbij komt nog dat een ritje naar het station met het OV en de fiets beduidend minder ruimtebeslag heeft dan een rit met de auto.

Hoewel niet alle baten direct gemonetariseerd kunnen worden, kunnen deze wel worden beschreven en gekwantificeerd. Zo levert de stalling reistijdwinst op voor reizigers. Naar schatting ligt deze reistijdwinst op drie minuten per dag. Daarnaast zorgt de gratis stalling ervoor dat de ruimte eromheen open en leefbaar blijft: fietsers zullen sneller geneigd zijn deze in de stalling te plaatsen wanneer ze niet hoeven te betalen. Dit levert een besparing op aan handhavingskosten. Ook worden mensen gestimuleerd om gebruik te maken van de fiets in plaats van bijvoorbeeld de bus, wat leidt tot een minder grote noodzaak om OV uit te breiden (en dus een besparing op ov-subsidies) en gezondheidswinst.





Een aantal belangrijke en opvallende effecten zijn de volgende:

- In de fietsgerelateerde economie in Utrecht ging in 2014 € 38,6 miljoen om;
- In 2015 werden ruim 53 miljoen méér fietskilometers afgelegd dan in 2010. Er treden positieve maatschappelijke effecten als gezondheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op dan in het geval dat deze kilometers per auto afgelegd zouden zijn. Uitgedrukt in monetaire waarde staat dit gelijk aan € 21,6 miljoen (Jaarlijks is dat € 5,4 miljoen, oftewel € 16 per Utrechter).
- De effecten voor de fietser zelf (bespaarde kosten en reistijd) zijn niet in dit bedrag meegenomen, het gaat om de waarde voor de rest van de stad. Elke binnen de bebouwde kom gefietste kilometer levert de maatschappij 50 cent op.
- Het fietsbeleid dat Utrecht heeft gevoerd tussen 2010 en 2015 leidde (naast autonome ontwikkelingen) tot een groei in fietskilometers dat tot de hoogste in Nederland behoort.

- Van de berekende maatschappelijke effecten komt het gros van de waarde (72%) aan automobilisten ten goede. Automobilisten kunnen sneller doorrijden en de betrouwbaarheid van hun reistijd neemt toe dankzij reizigers die de rijbaan voor auto's verruilen voor het fietspad. In het hypothetische geval dat alle fietskilometers door autokilometers vervangen zouden worden, wordt een verzadigingspunt bereikt waarbij het autoverkeer volledig tot stilstand komt.
- Tot slot zullen ook de effecten voor luchtkwaliteit en geluid extreem zijn in het hypothetische geval dat alle fietskilometers door autokilometers vervangen zouden worden. Utrecht zou veranderen in een onleefbare stad met een continu verkeersinfarct.
- Investeren in fietsen loont, ook economisch.

Utrecht wil verder en meer. De fiets is geen doel, maar een middel. Een middel dat Utrecht nog succesvoller, gezonder, en leefbaarder kan maken voor alle Utrechters. De kansen zijn er, vooral in de buurten waar nog relatief weinig wordt gefietst door het opzetten van kleinschalige, locatie-specifieke programma's. Door betere afstemming tussen snelfietsroutes en OV-knelpunten, met name in het natransport van OV-reizigers.⁴⁴ Door nog beter de relatie tussen fietsgebruik en de lokale economie te onderzoeken en in beleid om te zetten.

Utrecht kiest voor de fiets, voor duurzame mobiliteit. De sociaaleconomische effecten hiervan zijn aanzienlijk. Door bij investeringen in mobiliteit voorrang te blijven geven aan de fiets (boven de auto of OV), wordt Utrecht niet alleen een wereldfietsstad, maar ook de prettigste, gezondste en gelukkigste stad van de wereld, vooral voor alle Utrechters en in Utrecht gevestigde bedrijven.

⁴⁴ Interview Marco te Brömmelstroet.

TOT EN MET ONTWERPEN

CREATIVE DIGITAL AGENCY

Tot en met ontwerpen luistert, bedenkt, ontwerpt en geeft vorm in woord en beeld. T/M is tevens initiatiefnemer van Soigneur Cycling Journal, een internationaal platform dat de wereldwijde liefde voor (race)fietsen in beeld brengt via print en web.

Contactgegevens

Tot en met ontwerpen

Marconistraat 85 (Westzijde)
3029 AJ Rotterdam
+31 (0) 6 1894 9224

Jeroen Boot
jeroen@totenmetontwerpen.nl

totenmetontwerpen.nl



FIRST ECHELON

CYCLING CONCEPTS (ENGAGEMENTS)

Opererend vanuit het land van wind en fiets wil First Echelon een gids zijn voor iedereen die kansen ziet in de populariteit en aansprekendheid van de fiets als prachtige sport en duurzame vorm van mobiliteit.

Contactgegevens

FIRST ECHELON

Cycling Concepts & Engagements

Rubensstraat 3, 3817EA Amersfoort
06 5578 5086

Frank Kwanten
frank@first-echelon.com

first-echelon.nl



DECISIO

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Decisio is een economisch onderzoeks- en adviesbureau dat gespecialiseerd is in (ruimtelijk-) economische vraagstukken

Contactgegevens

DECISIO

Economisch Onderzoek & Advies

Valkenburgerstraat 212, 1011 ND Amsterdam
020 6700562

Kees van Ommeren
c.vanommeren@decisio.nl

decisio.nl





**UTRECHT KIEST
VOOR DE FIETS,
VOOR DUURZAME
MOBILITEIT**