



Een schaalsprong in fietsgebruik: ambities en kosten 2020-2027

Samenvatting

Dit onderzoek is uitgevoerd door TRIDÉE in opdracht van de Tour de Force. Voor dit onderzoek hebben negen van de zeventien F10-steden inzicht gegeven in hun plannen en ambities voor de fiets in de jaren 2020-2027: Amersfoort, Apeldoorn, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Zwolle. Dit resulteerde in drie lijsten: een lijst **planning** (geplande projecten komende 3-5 jaar waar budget voor is), een lijst **wens** (projecten die qua budget of capaciteit net buiten de planning vallen) en een lijst **ambitie** (maatregelen die grote knelpunten oplossen en zo voor een schaalsprong in fietsgebruik kunnen zorgen, maar waar geen budget voor is). Steden hebben we (willekeurig) Stad A t/m I genoemd omwille van de politieke gevoeligheid van de cijfers.

In dit onderzoek hebben we kosten voor beheer, exploitatie en klein (jaarlijks) onderhoud niet meegenomen, omdat deze uitgaven op dit moment al structureel gefinancierd worden en omdat de toename in deze kosten als we kijken naar een schaalsprong niet zó groot is dat daar de grote opgave in zit.

De totale en gemiddelde kosten van de negen steden voor de drie lijsten in een overzicht:

	Planning	Wens	Ambitie
Totaal 9 steden	279 mln	216 mln	518 mln
Gemiddeld per stad	31 mln	24 mln	57 mln

De verdeling tussen de steden van de totale kosten van de drie lijsten, en de kosten per inwoner is te zien in onderstaande grafieken.



Figuur 1. Overzicht van de totale kosten van geplande, gewenste en ambitie-projecten.



Figuur 2. Overzicht van de kosten per inwoner.

Zowel op het vlak van totale kosten, als op dat van kosten per inwoner zien we grote verschillen. Daarbij is geen goede conclusie te trekken over de *verhouding* tussen de drie categorieën, behalve dat deze ook erg verschilt. De pot ambitie is bij de meeste steden wel de grootste van de drie categorieën.

Planning

De verdeling van budget *per jaar* in geplande projecten wordt getoond in onderstaande tabel. Aan geplande projecten is dus per inwoner per jaar een gemiddeld budget van €35,- beschikbaar. Dit bedrag is meestal deels door externe bronnen gefinancierd. Daarover in Financiering meer.

	infrastructuur	parkeren	overig	totaal	per inwoner
Stad A	4,1	5,5	0,2	9,9	€43,-
Stad B	7,3	6,7	0,03	14,0	€65,-
Stad C	7,6	2,9		10,5	€85,-
Stad D	2,7	2,3	0,01	3,0	€19,-
Stad E	26,9	0,5		27,3	€51,-
Stad F	0,9	0,1	0,2	1,2	€10,-
Stad G	2,7	0,5		3,2	€21,-
Stad H	2,6	0,4		3,0	€19,-
Stad I	1,4	0,4		1,8	€3,-
				gemiddeld	€35,-

Tabel 1. Budget per jaar voor geplande projecten. Getallen in miljoenen, behalve dat per inwoner.

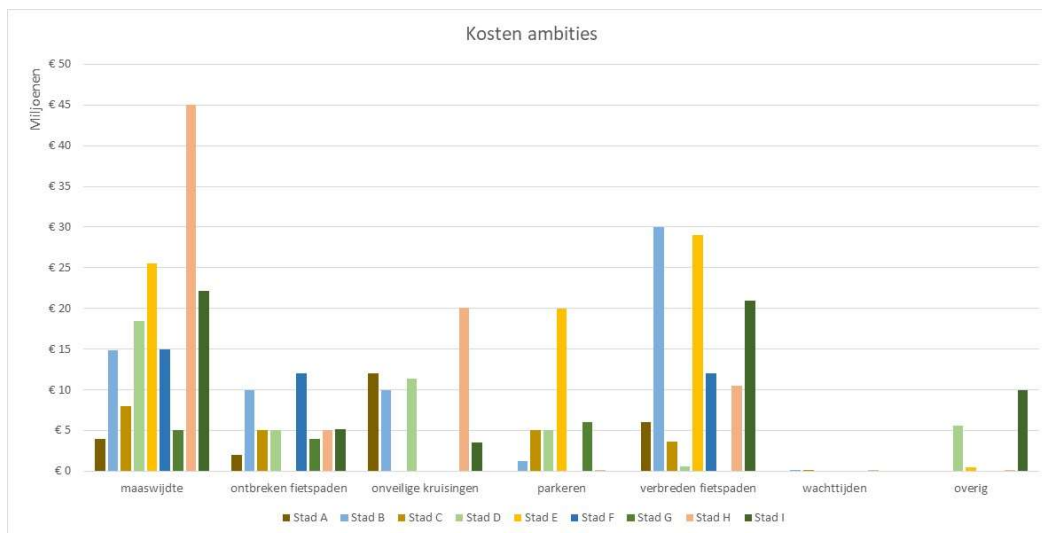
Wensen

Projecten op de lijst 'wens' vallen voor veel steden nu net buiten de planning in termen van budget en capaciteit. De projecten zouden in een volgende periode opgepakt kunnen worden. De geschatte kosten van de wensenlijst voor de negen steden lopen uiteen van 0,157 miljoen euro (Stad A) tot 77 miljoen euro (Stad E). Gemiddeld gaat het om een bedrag van 24 miljoen euro. Per inwoner is dit gemiddeld €90,-. Let wel: dit bedrag zou over meerdere jaren gespreid worden.

Ambities

Ambitieprojecten hebben we geïnventariseerd aan de hand van zes categorieën. In Figuur 3 laten we de verdeling zien van geschatte kosten per stad over deze categorieën.

- **Maaswijdte:** het oplossen van grote barrières of ontbrekende schakels in het netwerk als gevolg van een snelweg, spoor of waterloop: zowel in kwantiteit als in kwaliteit. Voor deze categorie wordt relatief veel budget ingeschat.
- **Ontbreken van fietspaden** op 50km-wegen die hoofd fietsroute zijn. Het geschatte budget voor deze categorie is relatief klein, steden hebben nog weinig van deze knelpunten over.
- **Te lange wachttijden** op kruisingen. Veel steden zijn momenteel al bezig met innovatieve oplossingen voor verbetering van wachttijden voor fietsers (bijvoorbeeld met iVRI's), dit maakt de opgave die overblijft in ambitie klein. Daarbij zijn de kosten die met dit soort maatregelen gemoeid zijn relatief veel kleiner dan infrastructurele oplossingen.
- **Te kleine fietspaden** op routes. Er ligt nog een opgave in deze categorie, en steden zien de noodzaak ervan. Ze ervaren echter ook een gebrek aan ruimte in de oplossing van dit soort knelpunten. Een oplossing als de binnenstad autoluw of autovrij te maken en her-intoerichten tot fietsstraat is voor veel steden nog een stap te ver. Niettemin worden er wel voorzichtige stapjes in die richting gezet.
- **Onveilige kruisingen** in fietsroutes zijn er niet veel meer in de meeste steden. Steden zien het wel als een prioriteit om maatregelen te nemen op dit vlak.
- Er is een duidelijke noodzaak voor **inbandige/ondergrondse oplossingen voor fietsparkeren** in veel steden. De meeste hebben ook al relatief veel maatregelen hiervoor ingepland. Als steden bovenop deze geplande maatregelen nog een ambitie hebben, dan is het voor nóg meer uitbreiding van het aantal plekken, maar ook het verbeteren/moderniseren van de faciliteiten.



Figuur 3. Verdeling geschatte kosten ambities in categorieën, per stad.

Voor de periode 2020-2027 bedraagt de opgave die deze negen steden zien voor schaa sprongprojecten in totaal 518 miljoen, dus ruim een half miljard, euro. **Per inwoner per jaar** komt hier een gewogen gemiddeld bedrag van **€27,70** uit. Als we dit doortrekken naar de rest van de top50-steden dan komen we uit op een **totaalbedrag van 1,773 miljard euro** voor de ambitie 2020-2027 voor de top50-steden + F10-steden buiten de top50.

	Totale ambitie	Per jaar	Per inwoner per jaar
Stad A	24,0	3,0	€ 13,-
Stad B	66,4	8,3	€ 39,-
Stad C	21,3	2,7	€ 21,-
Stad D	46,0	5,8	€ 37,-
Stad E	75,0	9,4	€ 18,-
Stad F	39,0	4,9	€ 39,-
Stad G	15,0	1,9	€ 12,-
Stad H	80,7	10,1	€ 63,-
Stad I	150,6	18,8	€ 29,-
totaal	518	gewogen gemiddelde	€ 27,70

Tabel 2. Schatting kosten ambitie periode 2020-2027. Kosten in miljoenen, behalve de kosten per inwoner.

	Inwoners (2018)	Ambitie per jaar per inwoner	Totale ambitie 2020-2027
F10 steden	4.194.440	€27,70	0,929 miljard
Overige top50-steden	3.826.644		0,848 miljard
Totaal	8.021.084		1,773 miljard

Tabel 3. Schatting totale kosten ambitieprojecten 2020-2027 top 50 gemeentes + F10-steden buiten top 50.

Voor het totaalplaatje over de periode 2020-2027 hebben we tenslotte ook nog een grove schatting gemaakt van het totaalbedrag aan geplande en gewenste projecten voor alle top 50 gemeentes samen. Dat globale totaaloverzicht ziet er dan als volgt uit:

	Planning	Wens	Ambitie
Totaal top 50	0,9 miljard	0,6 miljard	1,8 miljard

Financiering

Veel steden kampen met een tekort aan budget als het gaat om investeringen in fietsprojecten. In de meeste steden wordt momenteel van de *geplande* projecten tussen de 40 en 60% door externe bronnen gefinancierd. De provincie is daarvan een van de grootste geldschieters. Maar is dit in de toekomst ook een geschikte financieringsbron als we kijken naar de schaalprongopgave?

In het rapport *Financiering fietsopgaven Tour de Force*, dat Berenschot in opdracht van de Tour de Force in september 2016 vervaardigde werden vijf (innovatieve) financieringsvormen uitgewerkt. We denken dat de situatie nu niet aanzienlijk veranderd is, dus herhalen we de belangrijkste conclusies voor mogelijke financieringsbronnen:

1. *Crowdfunding*. Veel mensen investeren een klein bedrag.
2. *Gebiedsexploitatie*. Alle kosten en baten, ook van openbare ruimte en infrastructuur, samennemen in één geheel van grondexploitatie.
3. *Preventiefonds*. Een beter fietsklimaat en meer fietsgebruik kan besparingen geven op terreinen die nu nog niet met het fietsbeleid verbonden zijn.
4. *Onderdeel OV-concessie*. Stimulering van fietsgebruik in de OV-keten vanuit de partijen die een OV-concessie uitbaten.
5. *Herallocatie van middelen*. Gemeenten reserveren meer geld voor fietsinfrastructuur – en dus minder voor iets anders. De sterkste logica zou een herallocatie hebben als de besparingen plaatsvinden op terreinen waar fietsbeleid relaties mee heeft: andere delen van het mobiliteitsbeleid, duurzaamheid/milieu, gezondheid.
6. *Bijdragen van Rijk en provincies*. Deze traditionele weg moet zeker genoemd worden als mogelijke toekomstige bron van financiering.