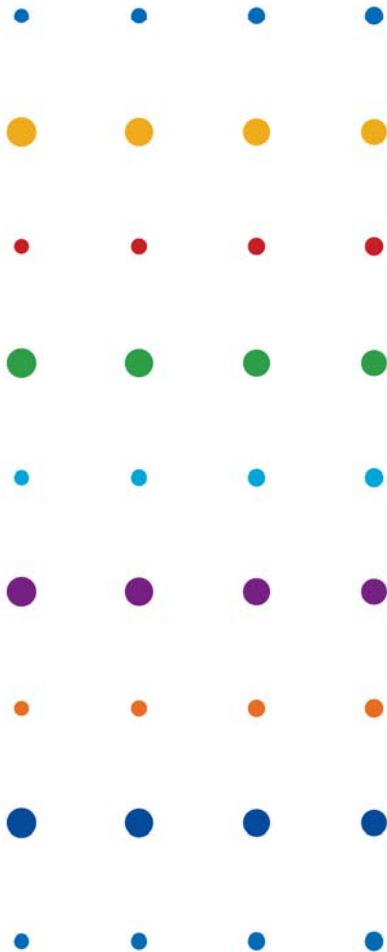


Duurzaam op weg



Duurzaamheidsagenda Fietsen:

*Naar een volwaardige plaats van het fietsen
in de mobiliteit*

BOVAG en RAI Vereniging

26 januari 2009

Samenvatting (1)

Fietsen is belangrijk voor Duurzame Mobiliteit

- BOVAG en RAI Vereniging hebben een “Duurzaamheidsagenda Fietsen” opgesteld. De totstandkoming is begeleid door DHV. De standpunten zijn geformuleerd in een aantal workshops met een begeleidingsgroep vanuit BOVAG en RAI Vereniging (zie colofon) en met medewerking van de Fietsersbond.
- Aanleiding voor het opstellen van de agenda is het toenemende belang van het thema duurzame mobiliteit. BOVAG en RAI Vereniging hanteren als definitie voor duurzame mobiliteit: “zuinig, schoon, veilig, stil, bereikbaar, ruimte-efficiënt, comfortabel, gezond en bedrijvig voor nu en in de toekomst”. BOVAG en RAI Vereniging willen proactief bijdragen aan het verduurzamen van de mobiliteit.
- Fietsen bieden een groot potentieel voor het verduurzamen van de mobiliteit. BOVAG en RAI Vereniging hebben voor fietsen een visie geformuleerd ten aanzien van (de transitie naar) duurzame mobiliteit, met passende standpunten en kansen voor de branche. Tot nu toe was al een visie neergelegd in een drietal eerdere duurzaamheidsagenda's: voor Personenauto's, Vrachtwagens, bestelwagens en bussen en voor gemotoriseerde tweewielers.
- BOVAG en RAI constateren dat vergroting van het aandeel fietsverplaatsingen bijdraagt aan:
 - Reductie van de emissies (klimaat-effect en luchtkwaliteit);
 - Verbeteren van de bereikbaarheid;
 - Vermindering van geluidsbelasting en ruimtegebruik;
 - Meer bewegen, leidend tot een betere gezondheid.

Samenvatting (2)

Eenderde van alle verplaatsingen kan per fiets

- BOVAG en RAI Vereniging zien het bevorderen van fietsen als de centrale opgave. De ambitie van BOVAG en RAI Vereniging is om het aandeel van de fiets te vergroten van een kwart van alle verplaatsingen nu, naar een derde in 2020. *Dit komt overeen met een groei van het aandeel van de fiets van 35% van de verplaatsingen tot 7,5 km nu naar 45% in 2020.*

Beslissende acties voor het bereiken van deze centrale opgave zijn:

Met name door de overheid:

- Infrastructuur en ruimtelijk beleid in heel Nederland naar het niveau brengen van de top 5 fietsgemeenten. Dit kan alleen met landelijke financiële ondersteuning die recht doet aan de potentie fiets voor totale Duurzame Mobiliteit. Een extra stap is nodig voor fietsparkeren en diefstalpreventie.
- Gericht doelgroepenbeleid voeren, gericht op de schoolgaande jeugd, forenzen en ouderen. In het bijzonder: verleiden van forenzen door voordelen van fietsen voor gezondheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en klimaat en luchtkwaliteit financieel te waarderen.

Met name door de private sector:

- Ontwikkelen van diensten (publiek/privaat) leidend tot een probleemloze en aantrekkelijke beschikbaarheid van een fiets op ieder gewenst moment, op iedere plaats.
- Verder ontwikkelen van de fiets zelf en mogelijkheden voor uitrol van innovaties zoals de E-bike.

1. Inleiding	6
2. Visie op duurzame mobiliteit	7
3. Centrale opgave	10
4. Standpunten per thema	14
5. Effecten van groei fietsaandeel	21
6. Maatregelen	25
7. Op weg naar een actieplan	41

Bijlagen Duurzaamheidsthema's:

1. Klimaatverandering	43
2. Luchtkwaliteit	48
3. Veiligheid	55
4. Geluid	63
5. Bereikbaarheid en ruimtegebruik	69
6. Gezondheid	74

Bijlagen Aangrijpingspunten voor actie:

7.	Imago van het fietsen	80
8.	De gebruiker	86
9.	Diensten	97
10.	Innovatie van de fiets	101
11.	Infrastructuur	111
12.	Ruimtelijke inrichting	121
13.	Selectiecriteria voor maatregelen	123
	Samenstelling begeleidingsgroep	127
	Colofon	128

1. Inleiding

BOVAG en RAI Vereniging staan voor een pro-actieve aanpak

Mobiliteit draagt bij aan verschillende milieuproblemen. De omvang en urgentie daarvan leiden tot overheidsmaatregelen, die vaak een direct gevolg hebben voor de mobiliteitsbranche. Deze maatregelen vertonen in de ogen van BOVAG en RAI Vereniging niet altijd de gewenste samenhang.

BOVAG en RAI Vereniging hebben daarom zelf een visie geformuleerd ten aanzien van (de transitie naar) duurzame mobiliteit, met daarin passende standpunten, waarbij ook de kansen voor de branche worden benut. Die visie is neergelegd in een tweetal duurzaamheidsagenda's, namelijk voor:

1. Personenauto's;
2. Vrachtwagens, bestelwagens en bussen.

Een agenda voor de fiets ontbrak tot op heden, terwijl de fiets bij uitstek een duurzaam vervoermiddel is, dat verdere stimulering verdient. BOVAG en RAI Vereniging vullen deze leemte met de onderhavige agenda in. Zij hebben DHV gevraagd wederom te assisteren bij het opstellen van deze agenda, met assistentie van het IVDM en met de actieve participatie van een begeleidingsgroep van BOVAG en RAI Vereniging en de Fietsersbond. De Fietsersbond ondersteunt hiermee ook de agenda.

De agenda is qua opbouw gelijk aan de eerste drie: een langjarige visie gebaseerd op facts & figures, met een praktische invulling op korte termijn, die op draagvlak kan rekenen van de achterban.

BOVAG en RAI Vereniging willen daarmee in beeld komen bij stakeholders en beslissers met name aan overheidszijde, en in samenwerking met andere brancheverenigingen en NGO's een positief kritische bijdrage leveren aan de transitie naar duurzame mobiliteit.

2. Visie

BOVAG en RAI Vereniging stellen duurzame mobiliteit centraal

Ook in deze agenda voor de fiets gaan BOVAG en RAI Vereniging uit van hun eerdere definities en standpunten ten aanzien van duurzame mobiliteit:

- Duurzame mobiliteit is van economisch belang en geeft blijvend bestaansrecht aan de branche en waarborgt de continuïteit op lange termijn.
- Mobiliteit draagt bij aan verschillende milieuproblemen, met name het broeikaseffect, de slechte luchtkwaliteit, geluidshinder en de uitputting van eindige energiebronnen.
- Nederland neemt, samen met andere sterk verstedelijkte gebieden in Europa, een speciale positie in, omdat door de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge mobiliteitsgraad de milieuproblemen sterk worden gevoeld.
- De maatschappij is sterk in beweging om deze problemen aan te pakken:
 - Het publiek is steeds kritischer op gezondheid en leefkwaliteit;
 - Duurzame Mobiliteit wordt steeds meer onderdeel van MVO;
 - Steeds meer wordt het principe van “de vervuiler betaalt” toegepast.
- De omvang en urgentie van de problematiek vragen om een grote inspanning van alle partijen, zowel overheden als marktpartijen.
- **De branche stelt het bereiken van duurzame mobiliteit centraal: duurzaamheid is een voorwaarde voor mobiliteit op lange termijn.**
- Doel van die inspanning is te komen tot (een transitie naar) duurzame mobiliteit: “Nederland zorgeloos in beweging: zuinig, schoon, veilig, stil, bereikbaar, comfortabel en bedrijvig”.
- De branche wil bijdragen aan het tot stand komen en uitvoeren van een effectieve en samenhangende aanpak in de internationale context.
- Daarmee wil de branche ook nieuwe kansen scheppen voor de bedrijfstak op lange termijn.
- BOVAG en RAI Vereniging onderschrijven het rapport “Mobility 2030: meeting the challenges to sustainability” van de WBCSD 2004*

*) World Business Council On Sustainable Development

2. Visie

BOVAG en RAI Vereniging sluiten aan bij de visie van de WBCSD *)

Advies- en ingenieursbureau



By “sustainable mobility” the project means “the ability to meet the needs of society to move freely, gain access, communicate, trade and establish relationships without sacrificing other essential human or ecological values today or in the future.”

The goals are:

- Reduce conventional emissions from transport so that they do not constitute a significant public health concern anywhere in the world.
- Limit greenhouse gas (GHG) emissions from transport to sustainable levels.
- Reduce significantly the number of transport-related deaths and injuries worldwide.
- Reduce transport-related noise.
- Mitigate traffic congestion.
- Narrow “mobility divides” that exist within all countries and between the richest and poorest countries.
- Improve mobility opportunities for the general population in developed and developing societies.

Mobility 2030 is the final report of the WBCSD's Sustainable Mobility project. Twelve international companies – eight automobile, two oil and two large suppliers – are behind the initiative.

www.wbcd.org; executive summary *Mobility 2030*.

To achieve this and thereby to achieve sustainability, *Mobility 2030* asserts that all elements in society will need to come together. Political, social and economic considerations will be crucial but human ingenuity will also be important. Major changes in transport use will be involved, and it is probable that different countries will adopt different approaches according to individual circumstances.

In this scenario the role of industry will be central and critical.

A mass of challenges, spelled out in the report, must be overcome to make new technologies and fuels acceptable and affordable to potential users. The most likely way ahead, according to the report, is the development of a combination of technologies. At this point, estimates of the performance attributes and/or cost characteristics of such innovations are regarded by the member companies as too speculative to be useful.

A key to achieving sustainable mobility will be the involvement of the developing world. By 2030 half the global population will be living in urban areas in developing countries, creating huge new demands for mobility. Such countries will account for most of the net increase of the world's motor vehicle fleet over this period, resulting in a significant growth in GHG emissions.

Mobility 2030 argues that improvements in access to advanced vehicle technologies, as well as global regulatory changes, will narrow the performance gap between vehicles in developed and developing countries. But without a strong political commitment from developing countries, sustainable mobility on a global scale will not be possible.

Much of the report is given over to an evaluation of where the world stands in terms of each of the seven identified sustainable mobility goals. *Mobility*

BOVAG en RAI Vereniging streven naar zuinige, schone, veilige en stille mobiliteit

BOVAG en RAI Vereniging hanteren als definitie voor duurzame mobiliteit: zuinig, schoon, veilig, stil, bereikbaar, ruimte-efficiënt, comfortabel, gezond en bedrijvig voor nu en in de toekomst.

BOVAG en RAI Vereniging zien de noodzaak voor het aanpakken van de negatieve effecten voor mens en milieu van gemotoriseerde vormen van mobiliteit:

- BOVAG en RAI Vereniging constateren dat bestrijding van het **broeikas**effect de grootste uitdaging vormt die vanaf heden aandacht vereist;
- BOVAG en RAI Vereniging constateren dat de **luchtkwaliteitsproblematiek** actueel en urgent is, maar sneller dan het broeikas effect kan worden opgelost;
- BOVAG en RAI Vereniging vinden dat de aanpak van **geluidsemmissieproblematiek** onderbelicht is en mogelijkheden biedt om stappen te zetten op korte termijn;
- BOVAG en RAI Vereniging zien dat de verbetering van de **veiligheid** van het verkeer blijvend aandacht verdient;
- BOVAG en RAI Vereniging zien dat **bereikbaarheid** onder druk blijft staan en dat verbetering daarvan ook bijdraagt aan vermindering van milieueffecten;
- BOVAG en RAI Vereniging zien dat de problematiek van **ruimtebeslag** door motorvoertuigen op termijn aan belang wint.

Voor bovenstaande geldt dat BOVAG en RAI Vereniging **duurzaam veranderd gedrag van mobilisten** als een voorwaarde beschouwen om duurzame mobiliteit te bereiken.

Het streven naar duurzame mobiliteit is gebaat bij het bevorderen van het fietsen:

- **Fietsen levert een uitstekende bijdrage aan alle punten;**
- **De massale beschikbaarheid van de fiets en het grote aantal verbeteringsmogelijkheden rond het fietsen bieden daar uitstekende kansen voor.**

3. Centrale opgave

Vergroten fietsgebruik als centrale opgave

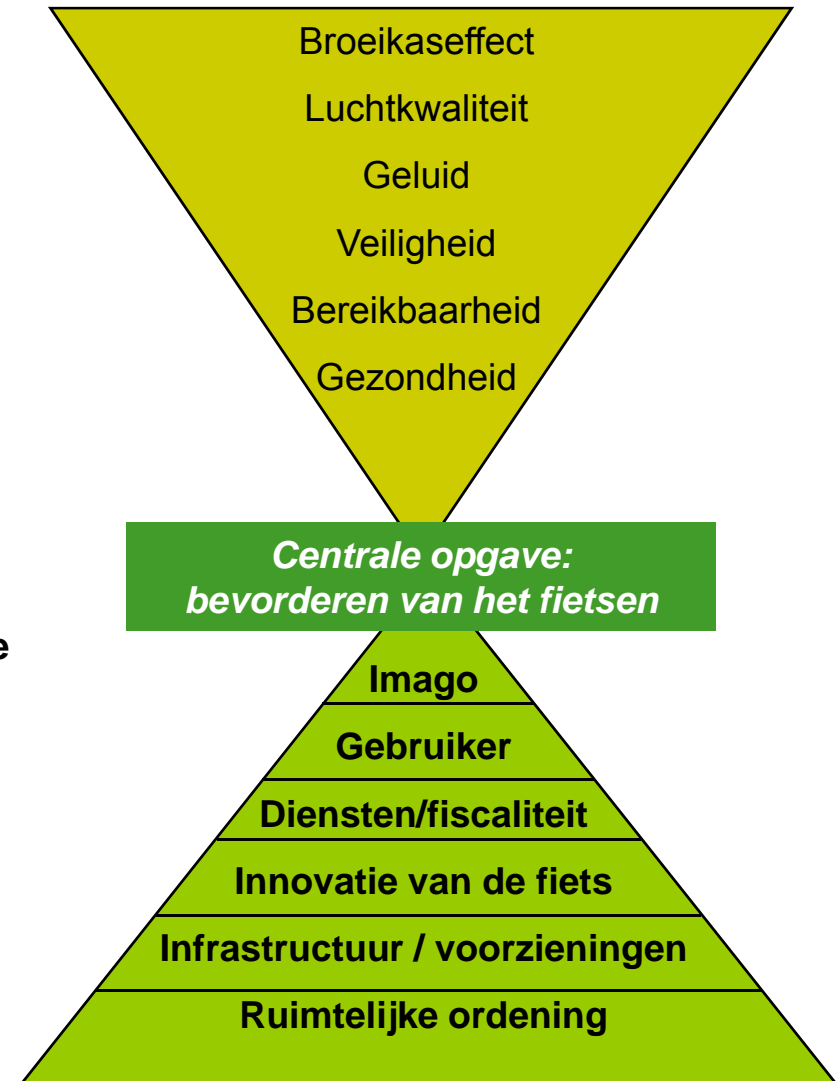
BOVAG en RAI constateren dat vergroting van het aandeel fietsverplaatsingen bijdraagt aan:

- Reductie van de emissies (klimaat effect en luchtkwaliteit);
- Verbeteren van de bereikbaarheid;
- Vermindering van geluidsbelasting en ruimtegebruik;
- Meer bewegen, leidend tot een betere gezondheid.

Bevorderen van het fietsen is daarmee de centrale opgave van de Duurzaamheidsagenda Fietsen.

Daarvoor zijn maatregelen nodig op 6 samenhangende gebieden: een integrale aanpak

- Imago van het fietsen
- Gebruikers
- Diensten (incl. fiscaliteit)
- Innovatie van de fiets
- Infrastructuur / voorzieningen
- Ruimtelijke ordening



3. Vergroten fietsgebruik als centrale opgave

Ambitie: van een kwart naar eenderde fietsaandeel in 2020

De ambitie van BOVAG en RAI Vereniging is een groei van het aandeel van de fiets te bereiken van een kwart naar eenderde van alle verplaatsingen in 2020.

Dat komt overeen met een groei van het aandeel van 35% naar 45% in het aantal fietsverplaatsingen tot 7,5 km.

Onderbouwing:

- 70% van alle verplaatsingen (alle vervoerwijzen) is korter dan 7,5 km;
- daarvan wordt 35% per fiets afgelegd en 37% per auto.
- 92% van de fietsverplaatsingen is korter dan 7,5 km: de fiets leent zich bij uitstek voor deze afstanden.
- Gezien het aandeel van 37% per auto is er op deze afstand dus ook nog een fors groeipotentieel.
- De ambitie om het aandeel van de fiets om de korte afstand te laten groeien van 35% naar 45% betekent een relatieve daling van het aandeel van de auto met ca 25% en een relatieve stijging van het aandeel van de fiets met ca 29% op de korte afstand.
- Voor alle verplaatsingen zou het aandeel fietsverplaatsingen daarmee groeien van 25% naar 31,5%.
- Daarnaast kan het fietsaandeel enkele procenten stijgen door:
 - groei van het aandeel fietsverplaatsingen op de langere afstand door een groeiend gebruik van de e-bike en comfortabele lange afstand fietsroutes;
 - ruimtelijke ordening waardoor veel activiteiten op korte afstand van woongebieden gelegen zijn.
- Het huidige fietsgebruik in gemeenten in Nederland varieert tussen 15% en 35%. De ambitie betekent dus een landelijk aandeel fietsverplaatsingen rond die van de top-fietsgemeenten.

3. Vergroten fietsgebruik als centrale opgave

Met een integrale aanpak is de ambitie haalbaar

Fietsgebruik stimuleren is noodzakelijk voor de bereikbaarheid in Nederland.

Zonder het huidige massale fietsgebruik zou Nederland een enorm bereikbaarheidsprobleem hebben. Stedelijke regio's zouden te maken krijgen met een verdubbeling van autoverplaatsingen. De capaciteit van het stedelijk en regionaal wegennet alsmede het openbaar vervoer zou volstrekt ontoereikend zijn. Regio's waar het snelwegennet voor korte verplaatsingen wordt gebruikt (voorbeelden: Eindhoven, Utrecht, Amsterdam, Amersfoort) zouden te maken krijgen met een aanzienlijke filetoename op het snelwegennet.

Met een integrale aanpak kan het fietsgebruik omhoog:

- Het aandeel fietsgebruik verschilt tussen gemeenten van rond de 15% tot rond de 35%. De verschillen zijn goed verklaarbaar en voor een belangrijk deel te beïnvloeden met ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoersbeleid. Succesvoorbeelden als Zwolle, Groningen, Houten en Veenendaal laten zien dat langjarige inspanning leidt tot hoog fietsgebruik.
- Er kan nog meer bereikt worden door naast infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling ook actie te ondernemen op een aantal andere gebieden:
 - Gericht beleid op ouderen, kinderen in de basisschoolleeftijd, forenzen en nieuwkomers;
 - Aanbod van diensten gericht op het op maat beschikbaar maken van een fiets op ieder gewenst moment en het prikkelen van fietsgebruik;
 - Verdere ontwikkeling van de fiets zelf (voorbeeld E-bike).

3. Vergroten fietsgebruik als centrale opgave

Toekomstbeelden voor 2020

- *Naast particulier fietsbezit nemen fietsgebruikconcepten een steeds belangrijkere plaats in. Er is probleemloos een fiets beschikbaar waar en wanneer men wil.*
- *Fietsen neemt een prominente rol in de gedachten van beleidsmakers stedenbouwers en ondernemers in. Door fietsgebruik aantrekkelijk te maken, is de stad leefbaar en aantrekkelijk. Bovendien komt er door de afgenomen automobiliteit veel ruimte vrij. Fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen zijn prominent zichtbaar. Belangrijke bestemmingen liggen standaard op fietsafstand.*
- *Op de korte afstand is het gebruik van de fiets vanzelfsprekend. Slechts in uitzonderingssituaties wordt de auto gebruikt. Er wordt door jong en oud gefietst, gestimuleerd door een goed imago en aangepaste infrastructuur, voorzieningen en fietsen.*
- *De mobiliteitsbranche wordt gedomineerd door ondernemingen die integrale vervoersconcepten aanbieden. Hiertoe behoren toegang tot OV, auto en fiets en excellente informatie en transferpunten.*
- *Fietsen is business voor uiteenlopende bedrijfstakken. Leasebedrijven bieden een auto met vouwbare e-bike aan en belonen fietskilometers. Zorgverzekeraars promoten actief fietsgebruik en stellen gratis fietsen en kortingen op de premie beschikbaar voor fietsgebruikers. Werkgevers belonen werknemers die op de fiets komen: dat scheelt ziekteverzuim en bespaart ruimte en CO₂-uitstoot.*
- *Stevige regionale mobiliteitsbudgetten leiden ertoe dat stedelijke agglomeraties een krachtig fietsbeleid kunnen voeren en daarmee mobiliteitsproblemen op kunnen lossen. Dit beleid bestaat uit Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur en een sterke positie voor mobiliteitsondernemingen die slimme integrale concepten aanbieden.*

4. Duurzaamheidsthema's

- In de volgende paragrafen is een korte samenvatting gegeven van de uitdagingen op het gebied van de verschillende thema's van duurzame mobiliteit, waarvoor de maatschappij in de ogen van BOVAG en RAI Vereniging staat gesteld.
- Daarnaast zijn de standpunten van BOVAG en RAI Vereniging betreffende die thema's weergegeven en de bijdrage, die fietsen daaraan kan leveren.
- De volgende duurzaamheidsthema's zijn opgenomen:
 1. Klimaatverandering
 2. Luchtkwaliteit
 3. Veiligheid
 4. Geluid
 5. Bereikbaarheid en ruimtegebruik
 6. Gezondheid.
- Het laatste thema is als extra thema opgenomen, aangezien fietsen hieraan een zeer positieve bijdrage levert.
- Maatregelen gericht op een positieve bijdrage van het fietsen aan ieder van de thema's, zijn, in tegenstelling tot de eerdere duurzaamheidsagenda's, niet direct aan deze thema's gekoppeld, maar aan het "lagenmodel", zoals geschetst in hoofdstuk 3, "Centrale opgave". Zij zijn opgenomen in hoofdstuk 5.
- Een uitgebreidere beschrijving van de thema's is opgenomen in de bijlagen.

4. Standpunt per thema

4.1 Broeikaseffect

Problematiek

- Onbeperkte CO₂-uitstoot leidt tot onbeheersbare opwarming.
- De bijdrage door verkeer en vervoer is aanzienlijk, de CO₂-emissie neemt vooral toe door de groei van verkeer en vervoer.
- De fiets draagt niet tot nauwelijks (E-bike) bij aan de CO₂-emissie.
- Realisatie van de doelstelling om een derde van verplaatsingen met de fiets te gaan maken, levert een CO₂reductie op van minimaal 0,33 megaton/jaar (zie bijlage 1).

Standpunt

- De problematiek is nu urgent, een trendbreuk in CO₂ emissie is noodzakelijk.
- Massaal fietsgebruik levert een klimaatvoordeel, doordat gemotoriseerde ritten worden uitgespaard.

4. Standpunt per thema

4.2 Luchtkwaliteit

Problematiek

- Slechte luchtkwaliteit tast gezondheid aan, met name door de kleinste deeltjes.
- Knelpunten doen zich met name voor in stedelijke agglomeraties.
- De bijdrage door verkeer is aanzienlijk (30% fijnstofuitstoot door menselijke activiteiten, 60% NO_x).

Standpunt

- Het stimuleren van het fietsgebruik is een serieuze maatregel om stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren.
- Het effect is groter dan het uitsparen van een “gemiddelde autokilometer”: fietsen bespaart vooral korte ritten. Korte autoritten veroorzaken relatief veel uitstoot (de motor komt niet op temperatuur) en vinden vaak plaats in het stedelijk gebied.
- Ten aanzien van fietsen geven BOVAG en RAI Vereniging daarom prioriteit aan de verbetering van stedelijke luchtkwaliteit.

4. Standpunt per thema

4.3 Veiligheid

Problematiek

- Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn een belangrijk maatschappelijk probleem.
- De verkeersveiligheid (uitgedrukt als totaalrisico) van fietsen (over korte afstanden) is vergelijkbaar met die van de auto.

Standpunt

- De vaak gepercipieerde beperkte verkeersveiligheid van fietsen is geen argument fietsen niet te stimuleren. Meer fietsen is per saldo niet nadelig voor de verkeersveiligheid. Bij een juiste aanpak leidt meer fietsgebruik eerder tot een verbeterde dan een verslechterde verkeersveiligheid.
- De verkeersveiligheid en sociale veiligheid van fietsen kunnen en moeten verbeteren.

4. Standpunt per thema

4.4 Geluid

Problematiek

- Geluid van wegverkeer leidt tot gezondheidsproblemen.
- Fietsverkeer levert daaraan geen (negatieve) bijdrage.

Standpunt

- BOVAG en RAI Vereniging vinden dat meer fietsgebruik bijdraagt aan de reductie van verkeersgeluid in de bebouwde omgeving.

4. Standpunt per thema

4.5 Bereikbaarheid en Ruimtegebruik

Problematiek

- Filevorming en ruimtegebruik tasten mobiliteit aan.
- Filevorming en ruimtegebruik (ruimtegebrek) zullen toenemen.
- Gebrek aan bereikbaarheid is slecht voor de economie.
- De fiets levert een zeer positieve bijdrage voor bereikbaarheid en ruimtegebruik, vooral binnen agglomeraties.

Standpunt

- BOVAG en RAI Vereniging vinden meer fietsen essentieel voor het verbeteren van de totale bereikbaarheid en beperking van het ruimtegebruik, met name van en in steden. Het fietsen moet daarom worden bevorderd door o.a.:
 - wegnemen van belemmeringen voor het fietsen;
 - ruimtelijke ordening zo inrichten dat meer bestemmingen binnen fietsafstand komen te liggen;
 - diensten en innovaties, die gericht zijn op probleemloze ketenmobiliteit.

4. Standpunt per thema

4.7 Gezondheid

Fietsen draagt bij aan een goede gezondheid

- Fietsen is zeer effectief om door dagelijkse beweging de gezondheid te bevorderen: een paar keer per week enkele kilometers fietsen verbetert de conditie van ongetrainden al met zo'n 10% tot 13%. Dat is vergelijkbaar met regelmatig intensief sporten.
- Fietsen vermindert het risico van aandoeningen aan het hart, hoge bloeddruk, zwaarlijvigheid en de meest voorkomende soort diabetes.
- Fietsen is een goede manier van bewegen. Ouderen kunnen door fietsen lang in beweging blijven.
- Fietsen geeft opgroeiende kinderen de mogelijkheid tot zelfstandige mobiliteit, wat een positief effect heeft op hun ontwikkeling.

Standpunt

- Fietsen biedt goede kansen voor kruisbestuiving van de velden mobiliteit en gezondheid.

5. Effecten van groei fietsaandeel Wat levert het op? – een voorbeeldcase

BOVAG en RAI constateren dat vergroting van het aandeel fietsverplaatsingen bijdraagt aan:

- Reductie van de emissies (klimaatteffect en luchtkwaliteit);
- Verbeteren van de bereikbaarheid;
- Vermindering van geluidsbelasting en ruimtegebruik;
- Meer bewegen, leidend tot een betere gezondheid.

Conceptresultaten studie Fietsberaad

Naar de omvang van deze effecten wordt in opdracht van het Fietsberaad door DHV een studie uitgevoerd. In deze studie is gekeken naar de effecten van 10% en 20% meer fietsgebruik en 10% minder fietsgebruik op:

- het klimaatteffect;
- de luchtkwaliteit;
- de bereikbaarheid;
- de geluidsbelasting.

Ter vergelijking. De centrale ambitie van BOVAG en RAI Vereniging is om in totaal eenderde van de verplaatsingen per fiets te maken. Dit betekent een relatieve groei van het fietsverkeer met 29%. Dit is dus bijna 10% meer dan het 20%-scenario van de studie van het Fietsberaad.

In de studie is berekend hoeveel autoverkeer er minder komt en tot welke effecten dit leidt in 2020. Aanname is dat de extra ritten fietsritten een vervanging zijn van autoritten. De berekeningen zijn uitgevoerd voor een representatieve middelgrote stad, namelijk Alkmaar.

5. Effecten van groei fietsaandeel Wat levert het op? – voorbeeldcase Alkmaar

CO₂-uitstoot Alkmaar

(overgenomen uit conceptstudie door Fietsberaad)

10% meer fietsverkeer geeft daling van de CO₂ uitstoot van enkele procenten tot maximaal 10% (afhankelijk van wegtype).

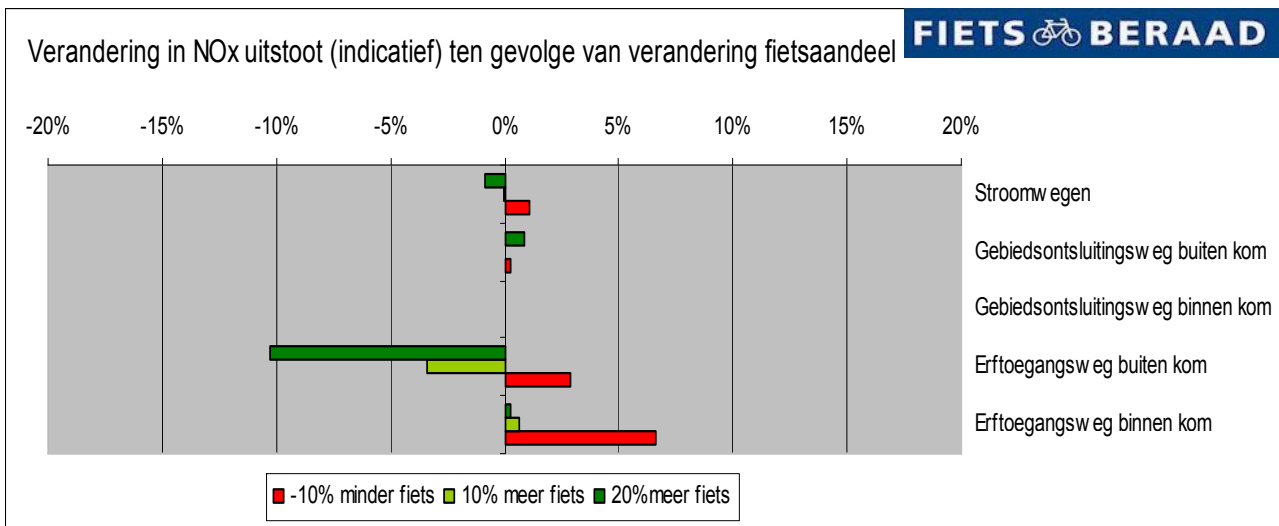
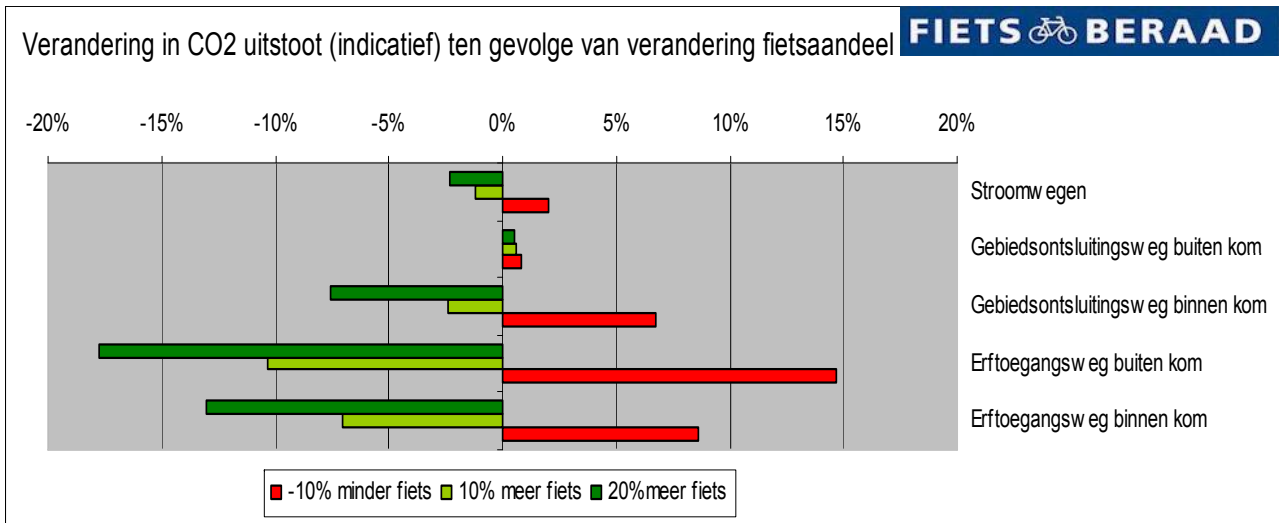
20% meer fietsverkeer geeft een daling van de CO₂-uitstoot tot 20% .

NOx-uitstoot Alkmaar

(overgenomen uit conceptstudie door Fietsberaad)

Reductie NOx door 20% meer fietsgebruik is 0% tot 10%.

Reductie is sterk afhankelijk van herverdeling verkeer.

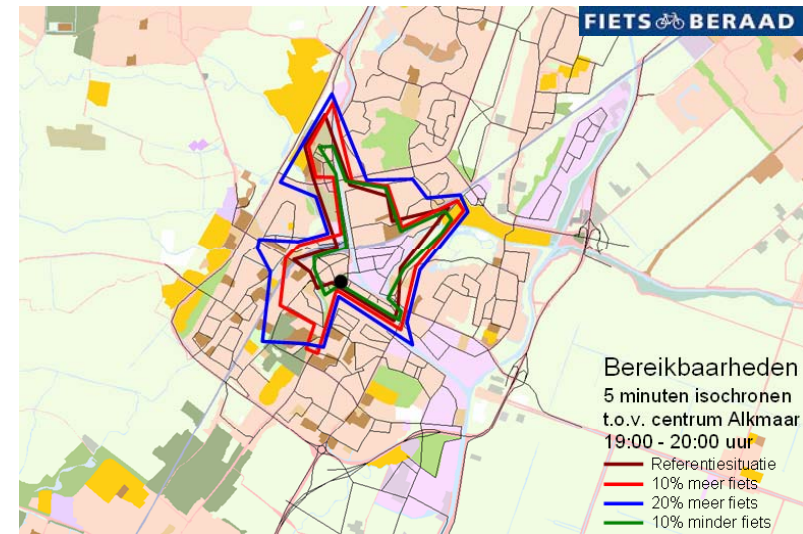


5. Effect van groei fietsaandeel Wat levert het op? – voorbeeldcase Alkmaar

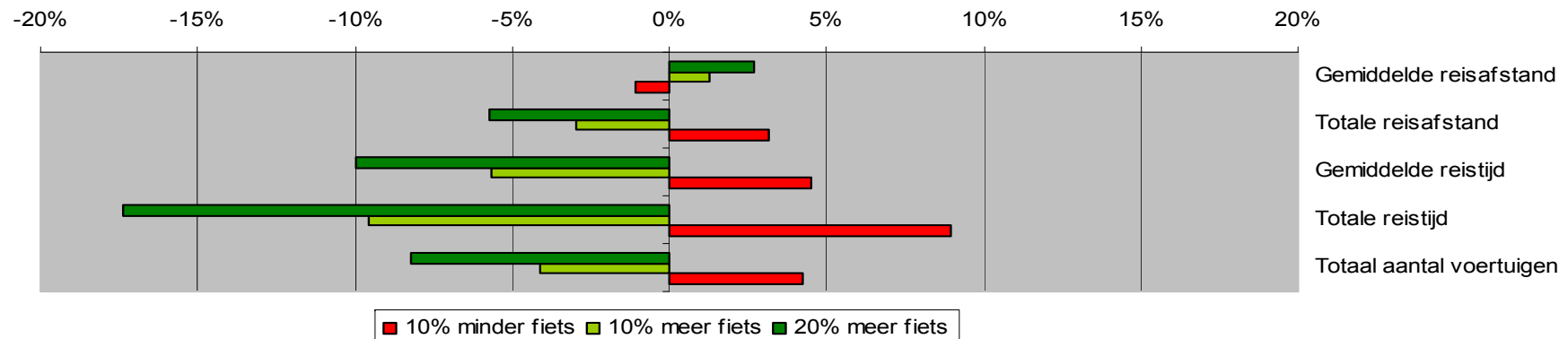
Verbetering bereikbaarheid Alkmaar

(overgenomen uit conceptstudie door fietsberaad)

- 20% meer fietsverplaatsingen leidt tot afname van het autogebruik.
- Gevolg is minder congestie waardoor de gemiddelde reistijd per auto met 10% afneemt.
- De autobereikbaarheid neemt toe.
- Binnen 5 minuten is een groter gebied bereikbaar.



Verandering bereikbaarheidsindicatoren ten gevolge van verandering fietsaandeel

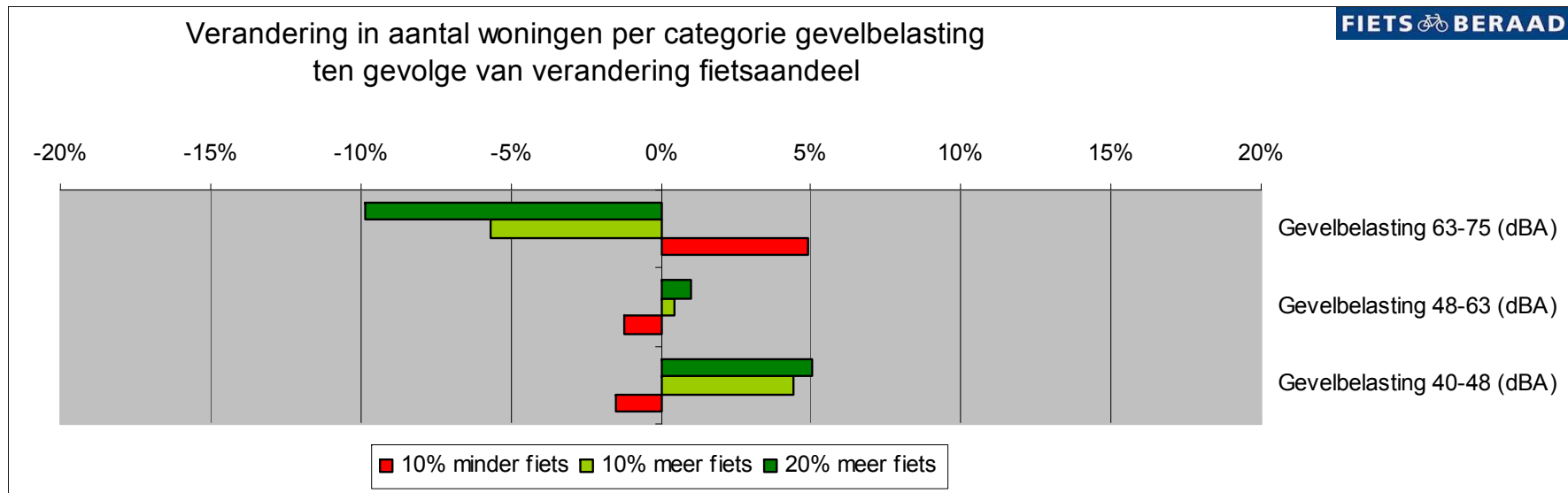


5. Effect van groei fietsaandeel Wat levert het op? – voorbeeldcase Alkmaar

Verbetering geluidssituatie Alkmaar

(overgenomen uit conceptstudie door Fietsberaad)

- 10% meer fietsverkeer geeft een daling van 6% van het aantal woningen in hoogste geluidsklasse.
- 20% meer fietsverplaatsingen geeft een daling in hoogste klasse van 10%.
- Het aantal woningen in de lagere geluidsklassen stijgt iets doordat woningen uit de hoogste klasse in de lagere klassen terecht komen.



6. Maatregelen

Aangrijpingspunten voor actie

Aangrijpingspunten

BOVAG en RAI Vereniging zijn van mening dat het potentieel van de fiets nog veel meer benut kan worden door maatregelen en initiatieven op een aantal gebieden:

1. Door verbetering van het **imago** van fietsen en door maximale aandacht voor de fiets op alle beleidsniveau's;
2. Door in te spelen op behoeften van **specifieke doelgroepen**;
3. Door **diensten** waarmee gemakkelijk en aantrekkelijk op ieder moment een fiets aanwezig is, inclusief fiscaliteit;
4. Door **innovatie van het vervoersmiddel fiets**;
5. Door regionaal en landelijk **verkeers- en vervoersbeleid** (infrastructuur, verkeersregeling);
6. Door een fietsvriendelijke **ruimtelijke ordening**.

Korte, middellange en lange termijn

- Op de korte termijn hebben vooral **diensten** en **innovatie van het vervoermiddel fiets** effect.
- Op de middellange termijn hebben **verkeers- en vervoersbeleid, doelgroepbeleid** en **imagoverbetering** effect
- Op de lange termijn heeft een fietsvriendelijke **ruimtelijke ordening** effect

Uiteraard moet en kan wel op korte termijn gestart worden met initiatieven op alle gebieden.

6. Maatregelen

6.1 Imago van de fiets (1)

- Fietsen wordt nu al herkend als een vervoerswijze zonder ergernissen en vertragingen waarmee je altijd onafhankelijk, flexibel en op tijd bent. De fiets scoort in de beleving minder op comfort, gemak, snelheid en veiligheid. Bovenal mist de fiets de juiste sexy uitstraling. Het is niet cool of onderscheidend om te fietsen.
- De fiets zelf heeft volgens BOVAG en RAI Vereniging nauwelijks een imago. Weinig mensen verbinden zich met hun fiets zoals dat bij een auto het geval is. Nog te vaak heeft de fiets een goedkoop imago in de verkeerde zin van het woord: een stationsfiets met een plastic zak over het zadel voor wie geen auto heeft.
- BOVAG en RAI Vereniging constateren dat bij beleidsmakers de positieve bijdrage aan duurzaamheid en bereikbaarheid van de fiets nog wel eens wordt onderschat. Zo is de modal split van de fiets voor een aantal belangrijke motieven hoog: bijvoorbeeld voor basisschool (50% tot 70%), winkelbezoek (28%) en woon-werkverkeer (24%). Daarbij is nog een groot potentieel voor groei.

6. Maatregelen

6.1 Imago van de fiets (2)

BOVAG en RAI Vereniging vinden een positief imago van het fietsen van belang om het aandeel van het fietsen in de mobiliteit te laten groeien. Daarom pleiten BOVAG en RAI Vereniging voor:

1. Geven van een prominente plek aan fietsen op alle beleidsniveau's. De fiets moet gewaardeerd en benut worden in landelijk, regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid. De eerste stap hierin is het onderkennen van de bijdrage van massaal fietsen aan alle thema's van Duurzame Mobiliteit inclusief het verbeteren van de bereikbaarheid.
2. Geven van een zichtbare prominente plek in de openbare ruimte aan de fiets en fietsinfrastructuur, inclusief hoogwaardige parkeervoorzieningen. De fiets moet niet worden "weggestopt".
3. Wegnemen van redenen om niet te fietsen door: verbeteren kwaliteit infrastructuur en stallingen, tegengaan diefstal, bevorderen verkeersveiligheid.
4. Opzetten van marketing campagnes, fiets-events en stimuleren van product- en dienstenontwikkeling die aansluiten bij maatschappelijke trends: gezondheid, individualiteit, kleinschaligheid. Specifieke aandacht voor trends en behoeften bij ouderen en kinderen in de basisschoolleeftijd.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (1) – basisschoolkinderen

- Fietsen in de basisschoolleeftijd is belangrijk:
 - Het leidt op latere leeftijd tot meer fietsgebruik;
 - Het geeft kinderen de vrijheid en onafhankelijkheid van eigen vervoer;
 - Het zorgt voor beweging en motorische ontwikkeling.
- Zelfstandig fietsen naar school staat onder druk doordat ouders de fietsroutes onvoldoende veilig vinden en het wegbrengen van kinderen vaker wordt gecombineerd met andere activiteiten waarvoor de auto nodig is.
- BOVAG en RAI Vereniging vinden het belangrijk de trend te keren dat kinderen op steeds latere leeftijd zelfstandig met de fiets naar school gaan. Daarom pleiten BOVAG en RAI Vereniging voor:
 1. Geven van meer aandacht aan fietsen en lopen naar school. Creëren van een reëel beeld bij school, ouders en overheid over de verhoudingen tussen de verschillende vervoerwijzen: slechts 15% van de kinderen wordt meestal met de auto naar de basisschool gebracht. Voor het overige wordt er gelopen of gefietst.
 2. Investeren in veilige routes naar school. Dit betekent in de praktijk niet alleen een verkeersveilige schoolomgeving maar vooral een verkeersveilige wijk.
 3. Massaal toepassen van succesvolle initiatieven waarin ouders, school, kinderen en overheid samen werken aan “veilig met de fiets naar school”.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (2) – forenzen

- Van de woon-werk verplaatsingen wordt 24% per fiets gemaakt. Belangrijke redenen om voor de fiets te kiezen zijn: gezond, leuk, goed voor milieu, snel door verkeer, veilig kunnen stallen en gewoonte.
- Belangrijke redenen om niet voor de fiets te kiezen zijn: slecht weer, makkelijk de auto parkeren, niet prettig in het donker fietsen, ketenverplaatsingen/zakelijke afspraken later op de dag.
- BOVAG en RAI vereniging pleiten voor het vergroten van de rol van fietsen in de woon-werk-verplaatsing door:
 1. Aanleg van comfortabele, directe fietsverbindingen door de overheid.
 2. Belonen van de werknemer door werkgevers en overheid. Fietsen naar het werk heeft vele voordelen (minder parkeerplaatsen, minder ziekteverzuim, ontstressen, betere (auto)-bereikbaarheid, verminderen CO₂-uitstoot). Deze voordelen kunnen financieel uitgedrukt worden en moeten als stimuleringsmaatregel deels ten goede komen aan de fietsende werknemer. Mobiliteitbudgetten en fiscale maatregelen moeten hierin faciliterend zijn.
 3. Stimuleren van het gebruik van de e-bike door promotie-acties, verdere innovatie van de fiets door de sector zelf en door verhoging van de fiscale vrijstelling door de overheid. Hierdoor wordt fietsen ook voor de langere afstand een optie.
 4. Afstemmen van de ruimtelijke ordening op de fiets door woon- en werkfuncties niet te ver uit elkaar te leggen. Flexwerken biedt nieuwe kansen voor de fiets als flexwerklocaties dichtbij woonlocaties worden gesitueerd.
 5. Aandacht geven aan gemakkelijke-beschikbaarheid-overal van de fiets door overheid en dienstverleners. Daardoor worden ketenverplaatsingen met de fiets gestimuleerd.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (3) – senioren

Senioren zijn de komende decennia de bepalende generatie. Aandeel en aantal nemen toe. De toekomstige senior is actief en betrokken en heeft impact op hoe de samenleving eruit ziet.

BOVAG en RAI Vereniging vinden het belangrijk om fietsgebruik voor senioren aantrekkelijk te maken door:

1. De aanleg van meer en het veiliger maken van fietsroutes door de overheid. Senioren waarderen gescheiden, comfortabele en brede fietspaden en veilige oversteekplaatsen.
2. Het beschikbaar maken van meer gemakkelijke en veilige parkeervoorzieningen door overheid en private bedrijven.
3. Verdere comfortverbetering en ontwikkeling van de fiets, ook van de e-bike, door de sector zelf.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (4) – nieuwkomers

- Het fietsgebruik onder allochtonen is lager dan onder autochtonen.
- Er zijn geen hard aanwijsbare oorzaken bekend, maar wel veronderstellingen. Het meest waarschijnlijk is combinatie van culturele factoren en een ander leef- en mobiliteitspatroon.
- Het aandeel fietsgebruik onder allochtonen hangt positief samen met het fietsgebruik in de woongemeente en de mate van inburgering in de Nederlandse samenleving.
- BOVAG en RAI Vereniging vinden het belangrijk om nieuwkomers in Nederland vertrouwd te maken met fietsgebruik. Dat kan bereikt worden door:
 - Werken aan het imago van fietsen bij nieuwkomers. Hiertoe worden reeds cursussen en programma's georganiseerd. Deze initiatieven verdienen ondersteuning.
 - Goede fietsvoorzieningen.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (5) – recreatieve fietsers

- Fietsen is een duurzame vorm van dagrecreatie en vakantie. Fietsen staat op de tweede plaats (na wandelen) voor buitenrecreatie en wordt met name als zeer geschikt ervaren voor dagtochten.
- BOVAG en RAI Vereniging willen recreatief fietsverkeer stimuleren door:
 1. Meer, beter onderhouden en veiliger fietsroutes (met name oversteken). Met name gescheiden, comfortabele en brede, vrijliggende fietspaden worden gewaardeerd.
 2. Verdere ontwikkeling van de fiets, toename van aantal e-bikes, aandacht voor comfort.
 3. Voorzien in ICT-voorzieningen (fietsrouteplanners, waterdichte navigatie-apparaten voor de fiets) met informatie over de omgeving.
 4. Aantrekkelijke fietsgebieden. Fietsen is een goede manier om verantwoord gebruik te maken van natuurgebieden.

6. Maatregelen

6.2 Gebruikers (6) – veilig gedrag

- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema van Duurzame Mobiliteit. De verkeersveiligheid kan met name verbeteren door goede infrastructuur. Ook met veilig gedrag kan een bijdrage worden geleverd.
- BOVAG en RAI Vereniging willen inzet voor:
 1. Gebruik van fietsverlichting.
 2. Sociaal gedrag van fietsers in het verkeer.
 3. Stimuleren van helmgebruik voor kinderen en sportief gebruik. Een verplichting is géén goede maatregel. Het risico op minder fietsgebruik is te groot.

6. Maatregelen

6.3 Diensten (1)

- Mobiliteitsdiensten, waarin de fiets een plaats heeft, vinden steeds meer toepassing:
 - In Nederland zijn de OV-fiets en initiatieven als “Trappers” daar goede voorbeelden van.
 - Ook in Frankrijk (Parijs), Spanje (Barcelona) en Denemarken (Odense) zijn succesvolle voorbeelden, die evenwel niet één op één in Nederland toepasbaar zijn.
- BOVAG en RAI Vereniging zien belangrijke voordelen van dergelijke concepten en daarmee kansen voor het bevorderen van fietsen:
 - Fietsen waar en wanneer je maar wilt;
 - Minimalisatie van rompslomp: opstappen en fietsen;
 - Krachtige stimulans van ketenmobiliteit;
 - Aantrekkelijke arrangementen mogelijk door veelzijdige businessmodellen;
 - Gelegenheid om groepen zonder fiets met fietsen in aanraking te brengen;
 - Efficiënt gebruik van stallingvoorzieningen;
 - Nieuwe kansen voor ondernemerschap.

6. Maatregelen

6.3 Diensten (2)

Succesvolle ontwikkeling van deze concepten vraagt om:

1. Integraliteit: infrastructuur, voorzieningen, dienst en vervoermiddel moeten op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Dit vraagt om publiek-private initiatieven waarbij privaat de gewenste diensten worden ontwikkeld en publiek wordt gezorgd voor infrastructuur, voorzieningen en afstemming met andere vervoersmogelijkheden.
2. Versterken detailhandel als aanbieder mobiliteitsoplossingen in plaats van verkoper technisch product.
3. Uitbreiden van dienstverlening t.a.v. fietsverhuur in steden, bij evenementen, voor bijzondere wensen (e-bikes, bakfietsen, tassen voor boodschappen of laptop), voor recreatie (mountainbikes, e-bikes) en t.a.v. ICT-voorzieningen.
4. Het opzetten van een projectaanjaagbureau voor innovatieve fietsprojecten; mogelijke projecten zijn:
 - Fiets VIP in de detailhandel, met prominente parkeerplaats, loyaltyprogramma en fietskassa;
 - Multifietsterminal (eigen fiets, huurfiets, leasefiets met “pech onderweg”-garantie);
 - P&R+Bike (P&R locaties, flexkantoren, hotels, OV-terminals).
5. Services die probleemloos functioneren t.a.v. beschikbaarheid, reserveringen, aansluitingen, etc.
6. Opnemen door werkgevers van de fiets in bedrijfsregelingen voor mobiliteit van hun werknemers. Daarbij kan worden aangehaakt op de diensten die in de markt worden aangeboden. De overheid zorgt voor een verhoging van de vrijstelling bij b.v. een langere woon-werkafstand dan 5 km.
7. Verzekeraars aanhaken bij de diensten door bonus/malusregelingen i.r.t. betere gezondheid.

6. Maatregelen

6.4 Innovatie van de fiets

- Productinnovaties kunnen een bijdrage leveren aan de groei van het fietsgebruik door de aantrekkelijkheid van vervoermiddel of gebruik te vergroten. De maatschappelijke behoefte aan duurzaamheid, en daarmee de behoefte aan duurzame mobiliteit, is onmiskenbaar een trend. Hierop inspelen biedt kansen voor ondernemers en levert een bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen.

- Duurzame innovaties kunnen gestimuleerd worden door:
 1. Ontwikkeling van de branche onder andere door opleiding en training van professionals.
 2. Ondersteuning aan essentiële innovaties. Hiertoe is door BOVAG en RAI Vereniging het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) in het leven geroepen.
 3. Publiek private samenwerking waarbij innovaties worden ingezet om een bijdrage te leveren aan maatschappelijke doelstellingen. Met publieke steun kunnen innovaties naar voren gehaald worden door randvoorwaarden te realiseren en in het eerste stadium een essentieel “duwtje in de rug” te geven.
 4. Realiseren van randvoorwaarden door de overheid, zoals snelle aanpassing van wetgeving voor nieuwe voertuigtypen.

6. Maatregelen

6.4 Innovatie van de fiets – e-bike

- De e-bike is dé fietsinnovatie van de afgelopen jaren. De fiets met trapondersteuning wordt met name gebruikt door ouderen en forenzen. Ouderen kunnen langer blijven fietsen. Dit biedt kansen om de groeiende groep mobiele en actieve ouderen aan de fiets te (blijven) binden. De e-bike wordt in het woon-werk verkeer ingezet voor langere afstanden. In het woon-werk verkeer tot 15 km is de e-bike bezig aan een opmars. De e-bike vervangt voor ca. 18% autoritten.
- BOVAG en RAI denken dat een verdere ontwikkeling van de fiets in combinatie met juiste (ook financiële) randvoorwaarden voor koop en gebruik, het fietsgebruik verder kan stimuleren. Dat kan bereikt worden door:
 1. Ontwikkelen volwaardige bewaakte fietsparkeerplaatsen inclusief oplaadpunten, bij bestemmingen (kantoren, winkels, stations, OV-haltes).
 2. Imago van e-bike ook afstemmen op jongere gebruiker voor woon-werk-verplaatsing.
 3. Werkgeversstimulering van e-bike mogelijk maken door onder voorwaarden van de fiscale vrijstelling te verhogen tot de aanschafprijs van de e-bike. Een voorwaarde kan bijvoorbeeld zijn een langere woon-werkafstand dan 5 km.
 4. Infrastructuur afstemmen op comfortabel rijden bij snelheden tot 25 km/uur.

6. Maatregelen

6.5 Infrastructuur en voorzieningen

- Het fietsgebruik tussen gemeenten verschilt sterk. Gemeenten in de top 5 realiseren een fietsgebruik van ongeveer 35% van alle verplaatsingen. Gemeenten waar weinig gefietst wordt, komen niet verder dan zo'n 15% tot 20%. Het verschil wordt in belangrijke mate verklaard door:
 - Kwaliteit van de fietsvoorzieningen;
 - Concurrentiepositie van de fiets;
 - Ruimtelijk structuur.
- BOVAG en RAI Vereniging pleiten voor een hoogwaardige infrastructuur en voorzieningen voor de fiets. BOVAG en RAI Vereniging willen dat voorzieningen en infrastructuur landelijk op het niveau van de top vijf gemeenten gebracht worden. Op het gebied van stallingen is nog een stap extra nodig. Zowel aan de woonzijde als de activiteitszijde is veilig en makkelijk stallen een noodzakelijke voorwaarde voor groei van het fietsgebruik. Dit kan bereikt worden door:
 1. Lokale en regionale overheid gaan door met het ontwikkelen van fietsbeleid. Fietsbeleid wordt voor zover nog niet het geval een integraal deel van het lokale en regionale mobiliteitsbeleid en ruimtelijke beleid.
 2. In dit beleid komt veel aandacht voor directe, veilige en comfortabele routes, weginrichting en verkeersregeling.
 3. Krachtige ondersteuning door het Rijk. In samenwerking met regionale overheden wordt gezocht naar een financieringsniveau dat passend is voor de potentie van het fietsverkeer om Duurzame Mobiliteit te realiseren.
 4. Opstellen innovatie- en implementatieprogramma voor veilig en gemakkelijk stallen bij huis en bij de bestemming.

6. Maatregelen

6.6 Ruimtelijke ordening

- De structuur van stad, dorp of omgeving is medebepalend voor het fietsgebruik. Omdat fietsgebruik voor een belangrijk deel gerelateerd is aan de afstand, is ruimtelijke ordening bepalend voor gebruik. Ruimtelijke ordening beïnvloedt ook de fietsbeleving: een uitnodigende omgeving leidt tot meer fietsgebruik.
- Ruimtelijke ordening afstemmen op de fiets vraagt om:
 1. Dagelijkse voorzieningen zoals school, winkel, publieke voorzieningen en werk op fietsafstand van de woning.
 2. Bestemmingen van morgen zoals flexkantoren situeren op fietsvriendelijke locaties.
 3. Met ruimtelijke ordening een positief imago van de fiets ondersteunen, door de fiets een prominente, zichtbare plek te geven de omgeving. Fietsverbindingen staan centraal in het stedenbouwkundig plan. Fietsenstallingen zijn centrale zichtelementen.
 4. Ontwikkeling van gebieden waarin het prettig fietsen is (met aantrekkelijke fietsroutes).
 5. Kansen bieden voor ketenmobiliteit door de ruimtelijke ordening af te stemmen op transferpunten.

6. Maatregelen

6.7 Selectiecriteria

Het is niet mogelijk voor langere tijd te voorzien wat de meest gewenste maatregelen en wat het standpunt zal zijn van BOVAG en RAI Vereniging ten aanzien van bepaalde maatregelen. Wel is het mogelijk toekomstige voor te stellen maatregelen te beoordelen aan de hand van een aantal criteria. De selectiecriteria zijn:

- Maatregelen moeten bijdragen aan het verduurzamen van de mobiliteit en branche.
- Maatregelen moeten passen binnen Europa en vormen maatwerk voor Nederland.
- Maatregelen moeten duidelijk zijn en samenhangend op korte en lange termijn.
- Maatregelen moeten kunnen rekenen op een breed draagvlak bij de achterban.
- Maatregelen moeten robuust zijn.

De selectiecriteria zijn uitgebreid beschreven in bijlage 13.

7. Op weg naar een actieplan (Eerste) acties van BOVAG en RAI Vereniging

- **BOVAG en RAI Vereniging zullen haar activiteiten op het gebied van Duurzaam op weg intensiveren en concretiseren in een plan van aanpak door:**
 - Draagvlak en consensus te bereiken over de visie met leden;
 - Coalities te vormen met leden, NGO's, belangenverenigingen (Fietzersbond, ANWB, Fietsberaad, Landelijk Fietsplatform, Stichting Natuur en Milieu), en de overheid op basis van de visie om (onderdelen van) maatregelen, die zij als wenselijk beschouwen samen op te pakken en zo te versnellen;
 - In gesprek met de overheid te bepalen of BOVAG en RAI Vereniging een actieve rol kunnen spelen in het opmaken van beleid;
 - De agenda uit te werken in een actieplan met concrete maatregelen en uit te breiden met concrete initiatieven, waaraan verschillende partners (bedrijven, overheden) aan deelnemen.
 - Het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse ten aanzien van voorgestelde maatregelen.
 - Een communicatieplan op te maken, in eerste instantie voor de leden van BOVAG en RAI Vereniging (als middel) en in tweede instantie voor haar coalities en overige externe stakeholders (als doel).
 - De eigen leden informeren, activeren en ondersteunen met opleidingen, zodat zij beter in staat zijn duurzaamheid te integreren in hun bedrijfsvoering en uit te dragen naar hun klanten: de gebruikers.

Duurzaamheidsthema's:

1.	Klimaatverandering	43
2.	Luchtkwaliteit	48
3.	Veiligheid	55
4.	Geluid	63
5.	Bereikbaarheid en ruimtegebruik	69
6.	Gezondheid	74

Aangrijpingspunten voor actie:

7.	Imago van het fietsen	80
8.	De gebruiker	86
9.	Diensten	97
10.	Innovatie van de fiets	101
11.	Infrastructuur	111
12.	Ruimtelijke inrichting	121
13.	Selectiecriteria voor maatregelen	123

Bijlage 1

Klimaatverandering

CO₂-uitstoot leidt tot onbeheersbare opwarming, problematiek is nu urgent

- Opwarming atmosfeer is natuurlijk proces, broeikaseffect gaat verder.
- Broeikaseffect is een mondiaal probleem.
- Maximaal verantwoorde temp. stijging is 2 °C, overeenkomend met 400 ppm (Niveau 1750: 280 ppm; Niveau 2005: 370 ppm; toename nu: 2 ppm / jaar).
- Benodigde uitstootreductie voor stabilisatie: 60-70%.
- Kyoto reductie doel is slechts 8%; China en India zijn uitgezonderd!
- Mondiale CO₂-uitstoot blijft toenemen.
- Effecten zijn zeespiegelstijging, aantasting van ecosystemen, zoetwatertekort en afname van landbouwproductiviteit.
- De urgentie bestaat nu reeds:
 - effecten zijn reeds merkbaar;
 - huidige broeikasgas emissies leiden tot effecten in komende decennia.

Hoe verandert ons klimaat in de toekomst?

In elk scenario komen een aantal kenmerken van de klimaatverandering in Nederland en omgeving naar voren:

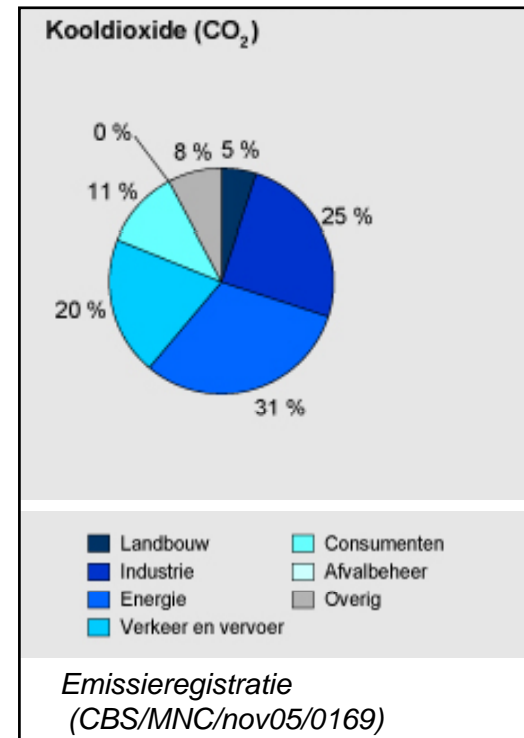
- ▶ de opwarming zet door; hierdoor komen zachte winters en warme zomers vaker voor;
- ▶ de winters worden gemiddeld natter en ook de extreme neerslaghoeveelheden nemen toe;
- ▶ de hevigheid van extreme regenbuien in de zomer neemt toe, maar het aantal zomerse regendagen wordt juist minder;
- ▶ de berekende veranderingen in het windklimaat zijn klein ten opzichte van de natuurlijke grilligheid;
- ▶ de zeespiegel blijft stijgen.

KNMI klimaatmodellen 2006

B1.Klimaatverandering

Bijdrage van verkeer is aanzienlijk: actie is gewenst

- De totale Nederlandse emissies van CO₂ in 2004 bedroeg ca. 218 mega ton (Milieubalans 2006).
- De emissie van CO₂ daalt in alle sectoren, echter de CO₂ emissie van sector verkeer en vervoer stijgt.
- De doelgroep Verkeer en Vervoer is verantwoordelijk voor ca. 36 mega ton, waarvan ca. 50% is toe te wijzen aan het personenauto's en 25% aan vrachtverkeer.



B1. Klimaatverandering

Toename van CO₂-emissie; een trendbreuk is noodzakelijk

Trend

- Door de toename in aantal, het aantal gereden kms en het gewicht van auto's is de absolute CO₂ - emissie met bijna 40% toegenomen.

Normen

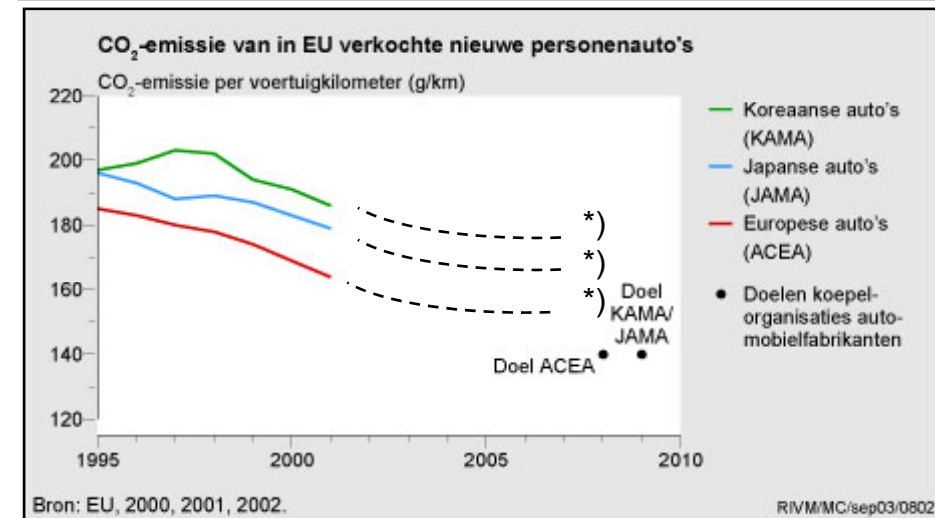
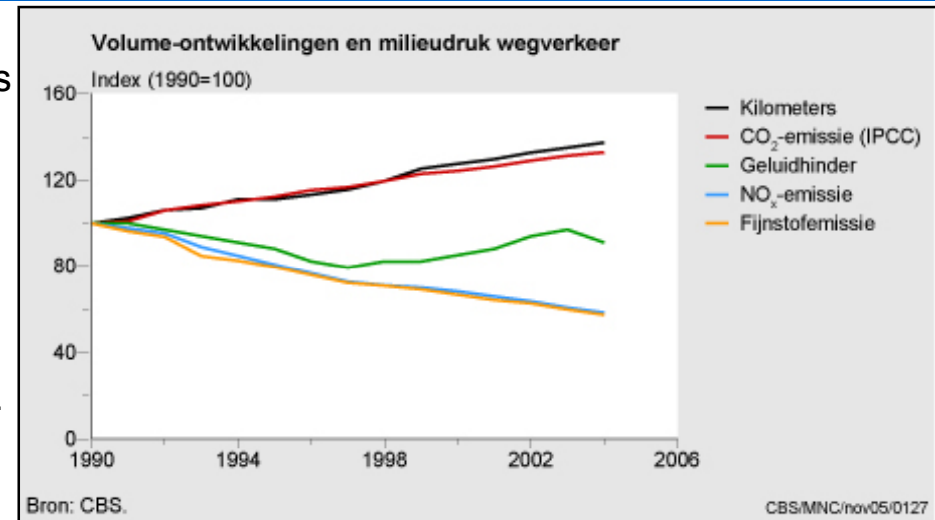
- Er bestaan geen wettelijke normen.

Beleidsdoelstelling

- Nederland wil in de periode 2008-2012 jaarlijks max. 220 Mton CO₂ equivalenten uitstoten (Kyoto).
- Streefwaarde voor CO₂-emissieniveau verkeer en vervoer is 38 Mton in 2010 (34 Mton voor wegverkeer) en 14 Mton in 2030.
- Een trendbreuk is noodzakelijk (ook om de 2 °C doelstelling te halen).

Vrijwillige afspraak autoindustrie

- Inspanningsverplichting om de gemiddelde CO₂ emissie/km van de door haar in de EU verkochte nieuwe personenauto's tussen 1995 en 2008 met 25% te verlagen (140 gram CO₂/km). Deze doelstelling wordt waarschijnlijk niet gehaald.

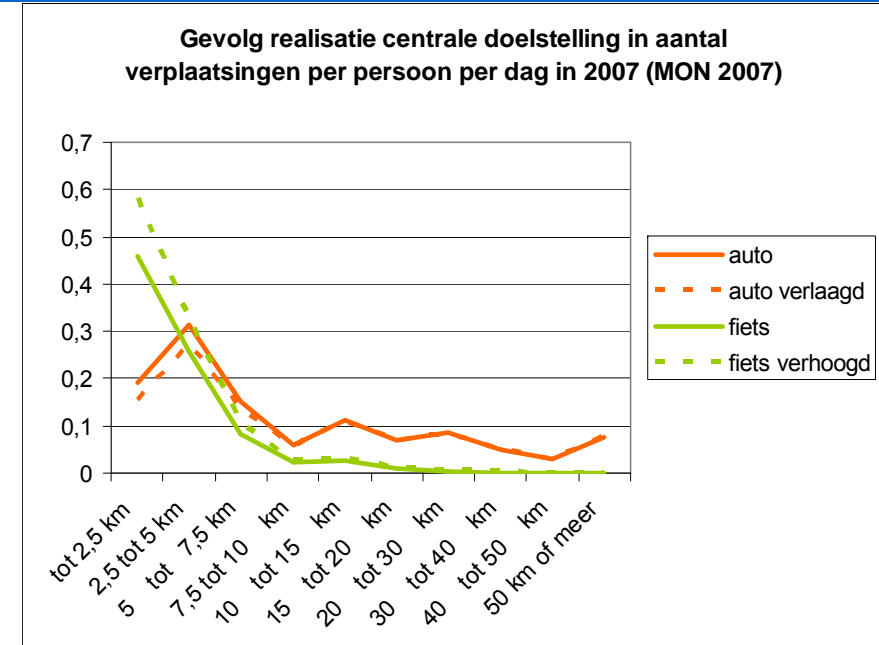


*) Indicatief: trends zetten niet door

B1. Klimaatverandering

Fietsverkeer helpt autokilometers voorkomen

- Fietsen levert geen tot vrijwel geen (E-bike) CO₂-uitstoot op.
- Fietsen kan een bijdrage leveren door autoverplaatsingen te vervangen.
- De CO₂ emissie kan verder dalen doordat de congestie afneemt. Wanneer het autoverkeer weer door kan rijden neemt de uitstoot per gereden kilometer af.
- Een gemiddelde personenauto in NL stoot 170 gram CO₂ per kilometer uit (RDW en Europese commissie 2008).
- De doelstelling om het aantal fietsverplaatsingen te laten stijgen van een kwart naar een derde leidt tot 2,1% minder autokilometers. Aanname hierbij is dat de extra fietsverplaatsingen op basis van het bestaande marktaandeel van de modaliteiten lopen, auto, fiets en OV worden herverdeeld. Dit gebeurt per kilometerklasse (zie figuur).
- Dit leidt tot 0,33 megaton reductie van de CO₂ uitstoot op jaarbasis.
- Dit effect wordt in de praktijk hoger omdat de reductie van het autoverkeer leidt tot minder filevorming. Hierdoor neemt de CO₂ uitstoot per kilometer af. Bovendien betreft het vooral een reductie van korte ritten: minder koude starts en daarmee minder CO₂ uitstoot.
- Het totaaleffect is daarom alleen met modelberekeningen vast te stellen (zie voorbeeldcase Alkmaar in agenda).



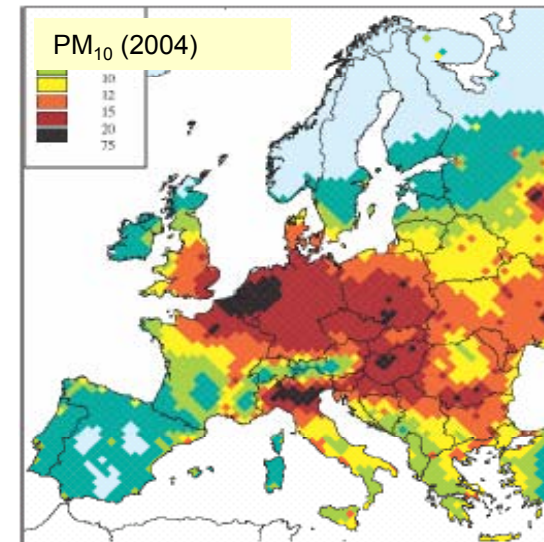
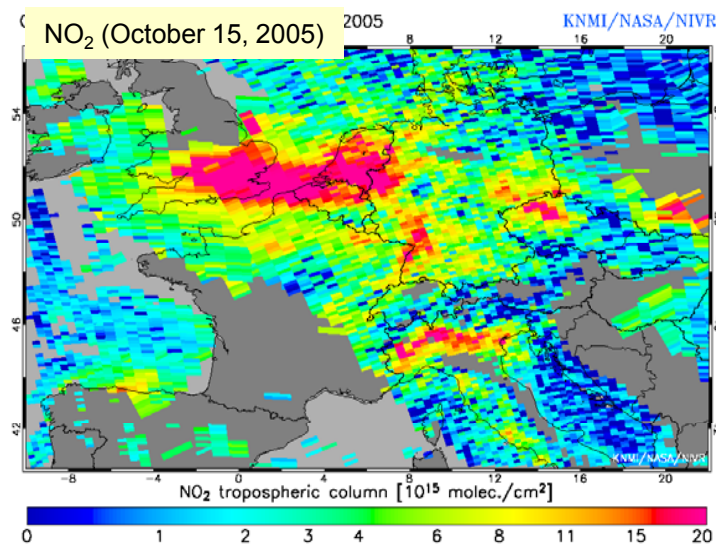
Bron: berekeningen DHV op basis van MON 2007

Bijlage 2

Luchtkwaliteit

B2.Luchtkwaliteit

Slechte luchtkwaliteit tast gezondheid aan



Facts & Figures

- Gezondheid is top 1 onderwerp voor mensen.
- De gezondheid wordt geschaad door fijn stof en NO_x in de lucht.
- Tussen 5.000 (kortdurende blootstelling) en 18.000 (langdurige blootstelling) mensen overlijden vroegtijdig (ca. 10 jaar) door fijn stof emissie (PM₁₀*) o.a. als gevolg van verkeer in Nederland per jaar.
- NO₂ heeft schadelijke gezondheidseffecten, met name bij kinderen en astmatische patiënten

* PM₁₀ is fijn stof met diameter 0-10 µm.

B2. Luchtkwaliteit

Knelpunten met name in stedelijke agglomeraties

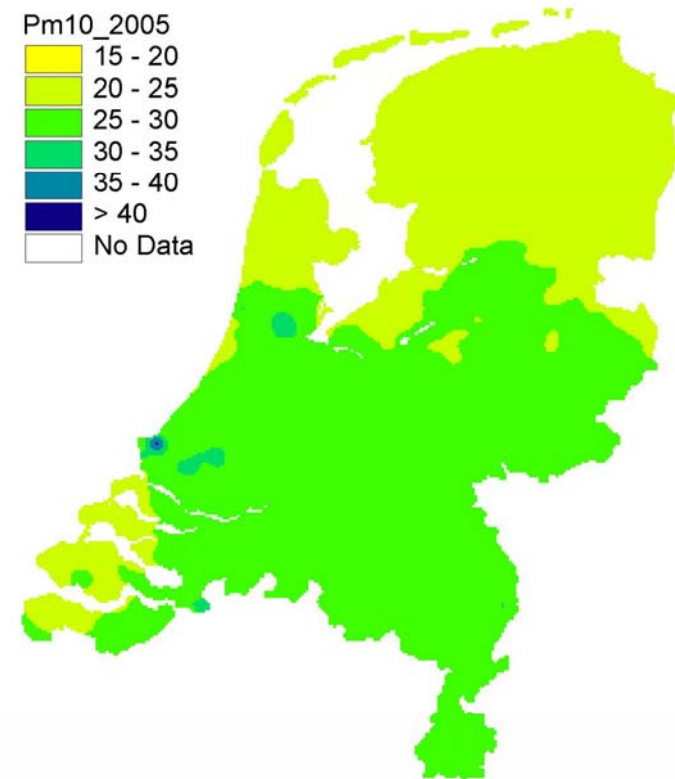
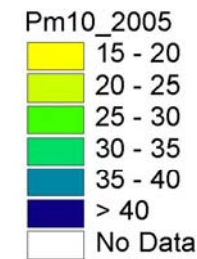
Concentratie fijn stof

Huidige inzicht fijn stof concentratie in Nederland:
knelpunten met name in de stedelijke agglomeraties.

Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit blijkt dat grenswaarden van fijn stof op grote schaal werden overschreden.

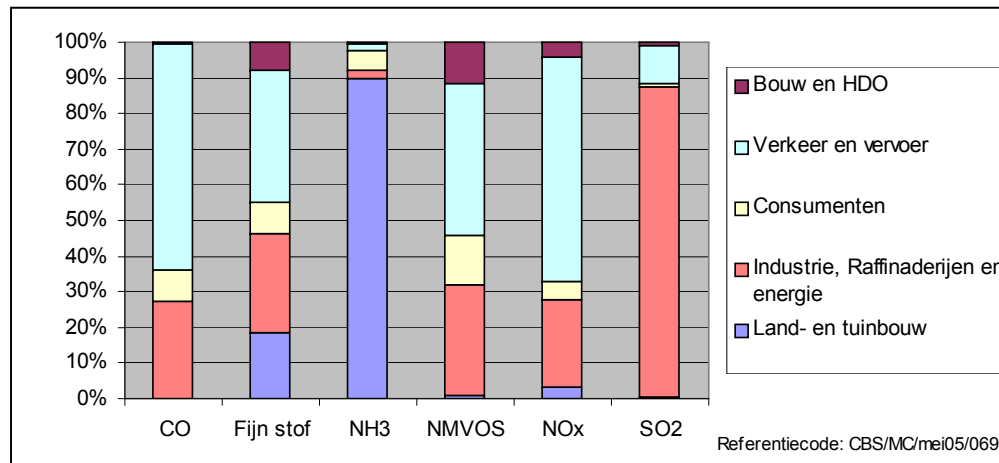
De nieuwste inzichten geven aan dat het aantal overschrijdingen sterk is afgenomen. De overschrijdingen concentreren zich met name op lokale knelpunten (i.p.v. een “deken” over Nederland).

Hierdoor is de mogelijke bijdrage van het verkeer bij het oplossen van de resterende knelpunten toegenomen.



B2. Luchtkwaliteit

Bijdrage verkeer is aanzienlijk; actie is gewenst



Beïnvloedbare deel

Huidige situatie

- Fijn stof-bijdrage verkeer is gemiddeld 6% van de totale fijn stof uitstoot, maar fijn stof ten gevolge van verkeer is ca. 30% van het door mensen veroorzaakte deel.
- NOx-bijdrage verkeer ca. 60%.
- Met name de veelvuldige overschrijdingen van de 24-uurs grenswaarde is zorgelijk.
- Vooral de kleinste roetdeeltjes, veelal uit verbrandingsprocessen, zijn schadelijk.
- Uitstoot door verkeer op leefniveau (emissie 1,5 meter boven de grond) leidt tot verhoogde kans op overlijden door wonen dichtbij een drukke weg (files zorgen voor veel meer uitstoot dan vrije afwikkeling).
- Impact van industrie is op leefniveau is minder door het emitteren op hoge afstanden (emissie bv middels schoorstenen).

B2. Luchtkwaliteit

De trend is positief, maar aanpak blijft nodig

Trends: positieve ontwikkeling

- Luchtkwaliteit is in 10 jaar met 25% verbeterd en verbetert verder door genomen maatregelen van overheid en industrie. Maatregelen hebben tijd nodig om effect te sorteren (bijvoorbeeld roetfilters, schone diesel, stimuleren fietsverkeer).
- Overschrijdingen van de norm doen zich met name voor op lokale (binnenstedelijke) knelpunten.
- Aanpak bijdrage verkeer wordt daardoor belangrijker (vooral voor de kleinste deeltjes).
- De industrie reduceert de uitstoot sneller (stationaire bronnen) waardoor het relatieve aandeel fijn stof NOx van verkeer stijgt (mobiele bronnen).
- Discussie verschuift steeds meer van PM10 naar fijner stof.

Regeringsbeleid: omvangrijke decentralisatie jaren

Concreet in relatie tot luchtkwaliteit:

- Strenge luchtkwaliteitseisen → Wet luchtkwaliteit → Stimuleren fietsverkeer als bronmaatregel.

Faciliteren fietsverkeer:

- Lange-afstands toeristische fietsroutes;
- Fietsparkeervoorzieningen bij stations;
- Centrale registratie van gestolen fietsen.

B2. Luchtkwaliteit

Decentrale overheden sturen op vergroten aandeel fietsen

Provincies/regio's stimuleren fietsverkeer in relatie tot luchtkwaliteit door:

- Subsidiering gemeentelijk fietsbeleid
- Regionale fietsroutenetwerken
- Fietsrouteplanners

Gemeenten stimuleren fietsverkeer in relatie tot luchtkwaliteit door:

- Iedere grote gemeente (ca. > 50.000 inw.) voert 'volwassen' fietsbeleid. Gemeenten zetten vooralsnog echter niet stevig in op fietsbeleid om de luchtkwaliteitsproblematiek een halt toe te roepen (fietsverkeer 20, okt. 2008).
- In de verschillende luchtkwaliteitsplannen staan echter wel de nodige maatregelen ter stimulering van het fietsverkeer o.a.:
 - Gemeente Den Haag streeft naar verbetering van het fietsnetwerk .
 - De gemeenten Heerlen en Hendrik-Ido-Ambacht leggen nieuwe fietspaden aan.
 - In Rotterdam is de uitvoering van het fietsbeleid voor de ontlasting van het verkeer op korte afstanden in de binnenstad en tussen de wijken van groot belang.
 - Gemeente Utrecht: omslag van auto naar fiets en openbaarvervoer (bewaakt fietsparkeren, verbeteren doorstroming en investeren in kwaliteit fietsnetwerk).
 - Luchtkwaliteitsplan Amsterdam met een sterke link naar het Meerjarenbeleidplan Fiets.

Vergroten aandeel fiets is belangrijke bronmaatregel voor een betere (binnenstedelijke) luchtkwaliteit

- Fietsverkeer belast de luchtkwaliteit niet. Fietsverplaatsingen ter vervanging van gemotoriseerd verkeer zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit.
- In binnenstedelijk verplaatsen, waarbij de fiets wordt gebruikt in plaats van de auto, levert het fietsverkeer een significante bijdrage aan een verbetering van de luchtkwaliteit (zie tabel).
- Verhoging van het fietsgebruik dient te worden gezien als een serieuze maatregel om de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren (bron: Den Breejen en Borgman, Tijdschrift Lucht, aug. 2007; Jr 3 nr 4).
- Fietsers en voetgangers krijgen lagere hoeveelheden schadelijke stoffen binnen van autoverkeer dan automobilisten (bron: A new deal for transport: Better for everyone. Ch 2 Sustainable transport, 1998).

	Voertuig niveau (per verplaatsing, binnenstedelijk)	Straat niveau (concentratieafname op drukke binnenstedelijke straat bij 10% minder auto's)	Landelijk niveau (emissievrachten bij 2,1% minder autogebruik, landelijk)
PM10	- 0,027 g/km	- 0,4 µg/m ³	- 0,9%
NO _x	- 0,5 g/km	n.v.t.	- 0,7%
NO ₂	n.v.t.	- 1,5 µg/m ³	n.v.t.
CO	- 5,0 g/km	- 50 µg/m ³	- 1,5%

- Voertuigniveau: emissiefactoren personenvoertuigen
- Straatniveau: binnenstedelijke weg met 20.000 voertuigen, stagnerend verkeer, open wegprofiel met hier en daar een boom.
- Landelijk niveau: totale uitstoot van het autoverkeer neemt met 2,1% af. Totaal is emissies van het Nederlandse wegverkeer (bron: www.cbs.nl).

Bijlage 3

Veiligheid

B3. Veiligheid

De verkeersveiligheid neemt toe

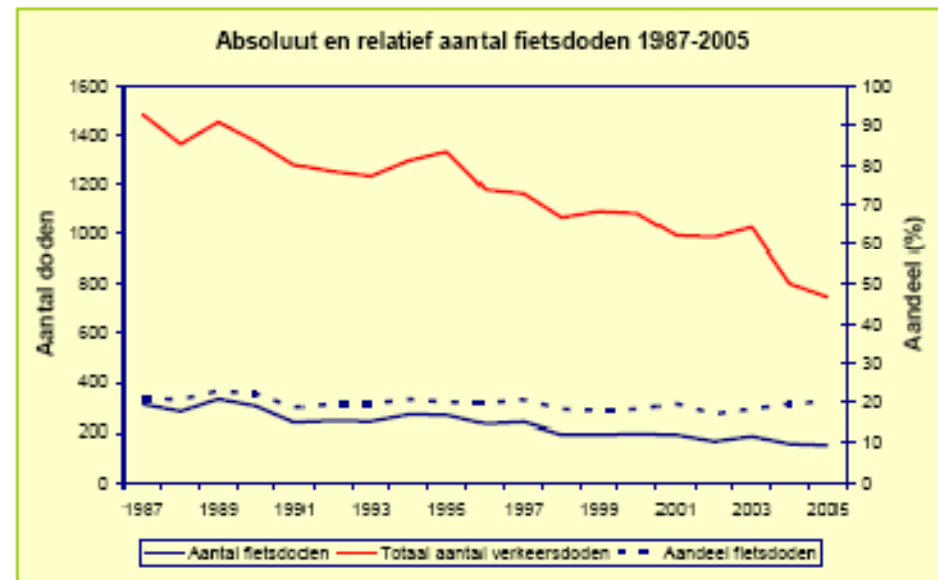
De statistieken laten zien dat toenemend auto- en fietsgebruik in het recente verleden is samengegaan met een afnemend aantal slachtoffers onder autoinzittenden en fietsers.

Bron: *Fietsverkeer nr 5, oktober 2002 pag. 1-4.*

Tabel 1. Aantal reizigerskilometers en aantal overleden fietsers en autoinzittenden in 1980 en 2001

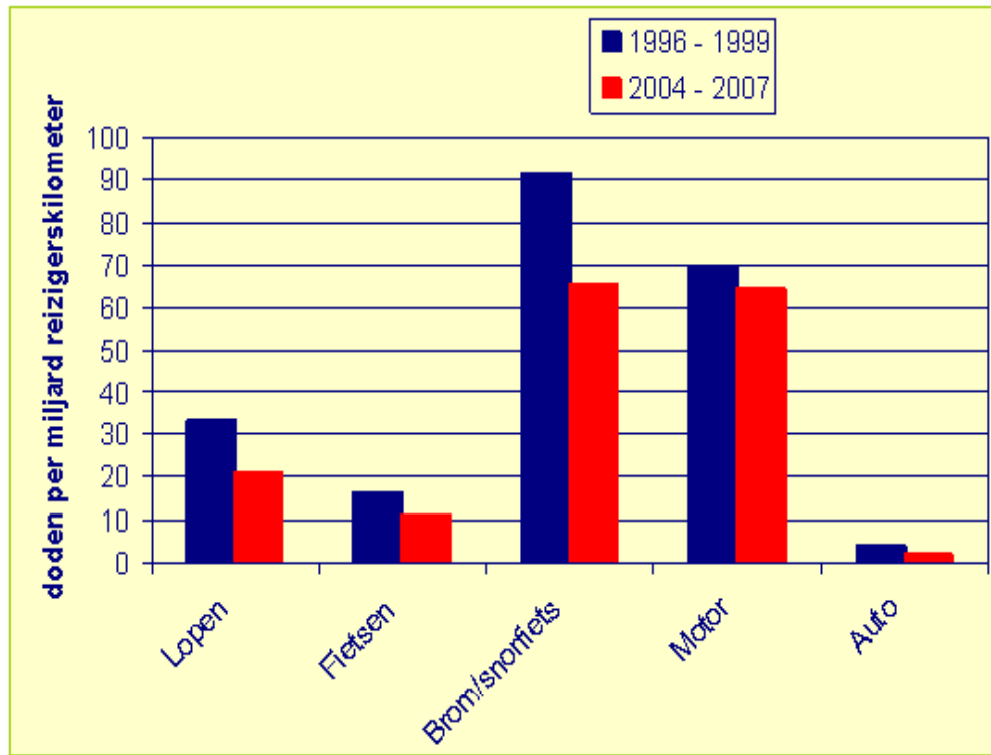
	1980	2001
Reizigerskm per fiets	9,9	13,1 miljard
Reizigerskm met de auto	107,1	141,6 miljard
Overleden fietsers	426	195
Overleden autoinzittenden	910	477

Bronnen: CBS-OVG en AVW-BG



Afbeelding 1. Bron: BRON (AVV).

Het ongevalrisico van de fiets is relatief hoog



Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer

- Met name onder 12-17-jarigen en onder 50+'ers vallen relatief veel slachtoffers.
- De meeste ongevallen met fietsers vinden plaats binnen de bebouwde kom (65% op kruispunten, 35% op wegvakken).
- Vaak gaat het om ongevallen waarbij fietsers en personenauto's elkaar kruisen.
- Voor de slachtoffers buiten de bebouwde kom geldt het tegenovergestelde, de meeste slachtoffers (58%) vallen op de wegvlakken en 42% op kruispunten.

Aantal verkeersdoden per miljard kilometer naar vervoerswijze. (Bron: SWOV)

B3. Veiligheid

Meer fietsen is niet onveiliger

- Zowel autoinzittenden als fietsers legden in 2001 in totaal 32% meer kilometers af dan in 1980. In diezelfde periode nam het aantal autoinzittenden dat overleed als gevolg van een verkeersongeval met 48% af en het aantal overleden fietsers met 54%. Meer verkeer betekent dus niet automatisch meer verkeersonveiligheid, noch voor fietsers, noch voor autoinzittenden.
- Bij ongevallen met personenauto's vallen ongeveer net zoveel ernstige slachtoffers onder de 'tegenpartij'. Bij botsingen met fietsers daarentegen, vallen nauwelijks slachtoffers onder de tegenpartij.

Bron: Fietsverkeer nr 5, oktober 2002 pag. 1-4.

- Van Boggelen & Everaars (2006) gebruiken, naast het slachtofferrisico, een tegen-partijrisico, gedefinieerd als de kans dat andere verkeersdeelnemers gewond raken. Het slachtoffer-risico voor fietsers is ruim een factor drie groter als voor de auto; voor het tegenpartijrisico geldt precies het tegenovergestelde: dat is voor de auto ruim drie keer zo groot als voor de fietser. Als het slachtofferrisico en het tegenpartijrisico bij elkaar opgeteld worden, ontstaat een totaalrisico. Om inzicht te krijgen in de gevolgen voor de verkeersveiligheid bij een verschuiving van autokilometers naar fietskilometers in een bepaalde gemeente, zetten Van Boggelen & Everaars (2006) per gemeente het totaalrisico van de auto uit tegen het totaalrisico van de fiets. Het blijkt dat voor gemeenten met min of meer een evenwicht tussen de totaalrisico's van fiets en auto geen gevolgen in de verkeersveiligheid te verwachten zijn.

Bron: http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Fietsers.pdf.

B3. Veiligheid

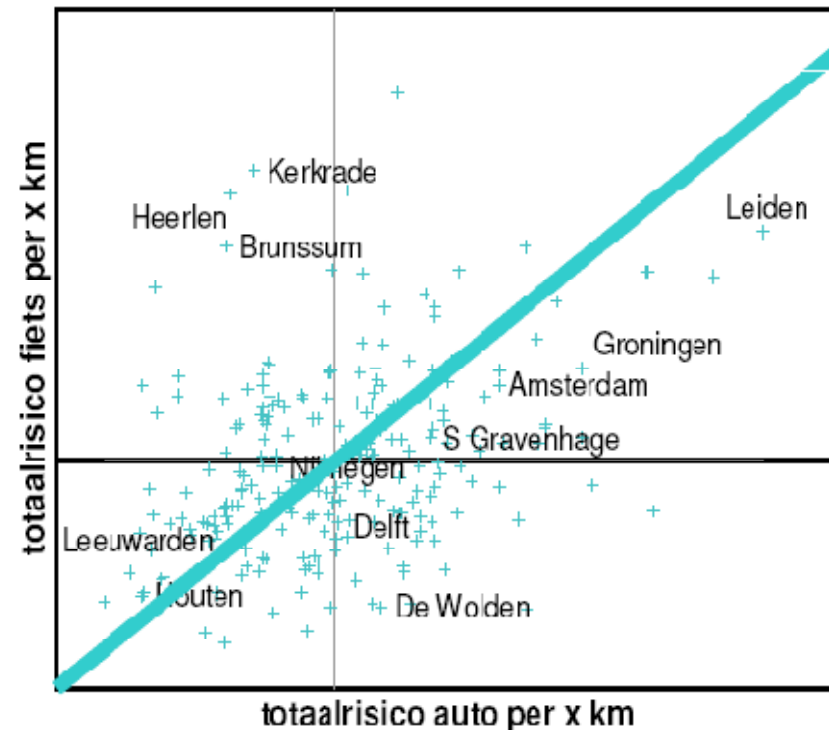
In gemeenten waar veel wordt gefietst, is totaalrisico van fietsers vaak lager dan van automobilisten

Advies- en ingenieursbureau



- Een hoog fietsgebruik is positief voor de veiligheid van fietsers. In gemeenten met een hoog fietsgebruik is de kans dat je als fietser gewond raakt bij een verkeersongeval gemiddeld 41 procent lager dan in gemeenten met weinig fietsers. In gemeenten met een hoog fietsgebruik vallen gemiddeld 98 gewonden per 100 miljoen fietskilometer. In de gemeenten met een laag fietsgebruik gaat het gemiddeld om 167 letselongevallen per 100 miljoen fietskilometers. Dit blijkt uit een analyse van de ongevallencijfers in 221 gemeenten, die de Fietsersbond presenteerde op het symposium *3 ½ jaar Fietsbalans* (10 december 2002).
- Voor gemeenten waar het totaalrisico van de auto groter is dan dat van de fiets, mag bij een verschuiving van autokilometers naar fietskilometers een afname van verkeersslachtoffers worden verwacht, dit in tegenstelling tot gemeenten waar het totaalrisico voor de auto kleiner is dan die van de fiets: hier zal een verschuiving van autokilometers naar fietskilometers tot meer verkeersslachtoffers leiden.

Bron: swov, factsheet veiligheid fietsers.



Figuur 6.4: Verband tussen het totaalrisico voor de auto en de fiets. In gemeenten boven diagonale lijn mag verwacht worden dat de overstap van auto naar fiets leidt tot meer verkeersslachtoffers.

Bron: Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, adviesdienst verkeer en vervoer

Veel effectieve maatregelen zijn beschikbaar

- Infrastructurele maatregelen, waarbij het fietsverkeer zo veel mogelijk wordt gescheiden van het gemotoriseerde verkeer zijn het meest effectief. Verder zijn verbeteringen aan het voertuig mogelijk (bijvoorbeeld de toepassing van reflectoren op de fiets en zichtveldverbeterende systemen op vrachtauto's). Ook educatieve maatregelen zijn erop gericht het ongevalsrisico voor fietsers te verminderen.
Bron: Factsheet verkeersveiligheid fietsers, SWOV.
- Verder kunnen maatregelen als een fietshelm, gesloten zijafscherming bij vrachtwagens en Intelligente Transportsystemen (ITS) de verkeersveiligheid van de fietser bevorderen.
Bron: Factsheet verkeersveiligheid fietsers, SWOV.
- De Fietzersbond is geen voorstander van een helmplicht. De bond verwacht dat dit tot een enorme afname van het fietsgebruik zal leiden. Dit gebeurde ook in andere landen waar de fietshelm verplicht werd.
De Fietzersbond is wel voorstander van goede voorlichting over de risico's van fietsen en het nut van het dragen van een fietshelm, zodat fietsers zelf kunnen kiezen of en wanneer zij een helm dragen.
Bron: Fietzersbond.

Voorbeelden van maatregelen

Initiatief: Auto aanpassen

Een fietser komt bij een aanrijding meestal over de motorkap heen, frontaal tegen de voorruit en de harde raamstijlen aan. Een zachtere voorruit, bijvoorbeeld door het plaatsen van een airbag die bij een botsing de harde randen of delen van de voorruit bedekt, kan tientallen dodelijke fietsslachtoffers per jaar schelen

Bron: TNO studie **Veiligheid van fietsers bij aanrijdingen door personenautos** C.Rodarius, J. Mordaka, T.Versmissen , TNO 2008, in: Fietsen in Nederland...een tandje erbij, Atsma, 2008)

Initiatief: Fietsverlichting

In de Deense fietsstad Odense is (...) een onderzoek afgerond waaruit blijkt dat permanente fietsverlichting veel brokken voorkomt. 2000 fietsers kregen fietsverlichting cadeau (een knipperlicht dat niet afhankelijk is van een dynamo of batterij). Gedurende een jaar werden de 2000 proeffietsers nauwlettend gevolgd en vergeleken met andere fietsers. En wat blijkt? Het aantal fietsongevallen is met bijna eenderde teruggelopen.

Bron: Fiets Actief, april 2007; geciteerd in: Fietsen in Nederland...een tandje erbij, Atsma, 2008)

Licht aan. Daar kun je mee thuiskomen

De landelijke campagne *Licht aan. Daar kun je mee thuiskomen* die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2003 en 2004 voerde, heeft ten doel gehad om de positieve houding ten aanzien van fietsverlichting en -reflectie te onderhouden, de subjectieve pakkans bij het rijden zonder fietsverlichting te vergroten, het gebruik van fietsverlichting te bevorderen en te stimuleren dat het algemeen publiek tijdig verlichting en reflectie aanschaft of repareert. Uit gedragsmetingen blijkt dat het aantal fietsers met brandende achterverlichting tussen de eerste meting begin 2003 en de laatste meting in januari 2006 is toegenomen van 52% via 61% naar 69%. Het gebruik van voorverlichting is gestegen van 57% via 66% en 73% naar 74%

Bron: Brink, 2006, in http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Fietsers.pdf.

Fietsen is per saldo niet nadelig voor de verkeersveiligheid; aanpassing infrastructuur is meest effectief

- Het risico van fietsers op een ongeval is relatief groot ten opzichte van autokilometers uitgedrukt in ongevalrisico per kilometer, echter:
 - In vergelijking met autoverplaatsingen in dezelfde afstandklasse is het verschil veel kleiner. Autoverplaatsingen over korte afstand zijn namelijk relatief vrij risicovol.
 - Vervangende autoverplaatsingen zijn vaak langer (omrijden, kiezen voor een grotere winkel verder weg, etc.) waardoor het ongevalrisico per verplaatsing gelijkwaardiger is.
 - Het risico dat een fietser zorgt voor slachtofferletsel bij de tegenpartij is zeer beperkt (tegenpartijrisico is zeer laag).
- Daardoor is meer fietsen per saldo niet nadelig voor de verkeersveiligheid.
- Bovendien:
 - De beleidsinvloed op verkeersveiligheid van de fietser is groot. Gemeenten waarin een consequent beleid voor verkeersveilig fietsen wordt gevoerd, laten veel fietsgebruik en een laag ongevalrisico zien.
 - Er is een interactie tussen verkeersveiligheid en fietsgebruik. Veilig fietsen leidt tot meer fietsen. Vooral van en naar school.
 - Effectieve maatregelen zijn met name gericht op de infrastructuur. Doel hierbij is scheiden van autoverkeer en fietsverkeer en het voorkomen van confrontaties tussen fietsers en autoverkeer op snelheid.

Bijlage 4

Geluid

B4. Geluid

Geluid van wegverkeer leidt tot gezondheidsproblemen

- 20 % van de bevolking van de Europese Unie (= 80 miljoen mensen) staat bloot aan onacceptabel hoge geluidsniveaus van meer dan 65 dB(A).
- Deze blootstelling leidt tot sterke hinder (= sociaal/psychologisch probleem) en slaapverstoring (= gezondheidsprobleem)
- 43% van de bevolking van de Europese Unie (= 170 miljoen mensen) ondervindt overdag hinder van geluid van 55 tot 65 dB(A).

Verkeer levert grootste bijdrage: actie is gewenst

- **Wegverkeer is belangrijkste producent van geluid:**
 - 90 % van de geluidbelasting boven 65 dB(A) wordt veroorzaakt door wegverkeer (spoorwegverkeer 1,7 %; vliegverkeer 1%).
 - Belangrijkste bronnen van geluid: aandrijfgeluid (lage snelheden 25%) en band-wegdek (hogere snelheden 75%).
 - Vrachtwagens produceren circa 10 x meer geluid dan personenauto's.
 - Eigenschappen 'Geluidarm', 'Schoon' en 'Veilig' zijn onafhankelijk, d.w.z. niet strijdig, maar ook niet automatisch gekoppeld.
- **De geluidemissie neemt toe:**
 - De toename van verkeer is veel sterker dan afname van geluidemissie per voertuig. Per saldo neemt geluidhinder toe.
 - "Mode" trends voor personenauto's leiden tot meer geluidsproductie.
- **Normen (ECE) zijn ineffectief voor reductie geluidsemmissie :**
 - Normering geluid voertuigen: passagetest. Dit is ineffectief door niet realistische meetmethode.
 - Normering geluid banden is ineffectief door te soepele eisen en is ineffectief door norm per breedte; terwijl banden breder worden.
 - Verdergaande normering: reeds 10 jaar in impasse tussen overheden en auto-industrie.

- **Oplossingsrichtingen:**
 - **Aan de bron is goedkoopste en meest effectief.**
 - Te weinig aandacht voor de mogelijkheid van minder gemotoriseerd verkeer door bevorderen van het fietsen.
 - Meeste aandacht gaat uit naar aanpak gemotoriseerd verkeer: band-wegdekgeluid stillere banden , strengere handhaving op illegale uitlaten, stiller wegdek
 - **Bij de “ontvanger” is duur, maar voorlopig enige alternatief.**
 - Afscherming
 - Isolatie woningen / gebouwen
- **Beleid Nederlandse overheid:**
 - Wet- en regelgeving:
 - Voornamelijk gericht op geluidbelasting. Nadeel: hoge kosten (€ 4 mrd) en reductie nuttige geografische ruimte.
 - Geluidemissie van voertuigen en banden: geregeld in Europese wetgeving en geïmplementeerd in Nederlandse wetgeving.
 - Overige maatregelen / acties:
 - Geluidarme wegdekken
 - Stimulering maatregelen aan de bon met Innovatie Programma Geluid.
 - Stimulering van verkoop van geluidarme voertuigen en geluidarme banden o.a. via convenanten met Kwikfit, Euromaster, Profile en Leaseplan.
 - Mogelijkheden fiscale stimulering worden onderzocht.

Meer fietsen is een belangrijke bronmaatregel

Standpunt:

- BOVAG en RAI Vereniging zetten in op bronbeleid (stillere auto's, banden en wegdek).
- Vergroten van het aandeel fietsen is een onderbelichte bronmaatregel.

2x zoveel verkeer staat gelijk aan 3 dB meer geluidsproductie. Een halvering betekent 3 dB minder. In de praktijk blijkt dat een toename of afname van 3 dB net hoorbaar is en dat een toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling van het geluid.

Ter vergelijking: stille banden schelen zo'n 2 dB (buiten de auto). Als 80% van de automobilisten gaat rijden met stille banden scheelt dat 50% van het geluid.

Bron: stilstaan bij geluid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Stille banden, je hoort het verschil; Rijkswaterstaat

Vermindering van het auto-verkeer

-10%	=	-0.5 dB
-20%	=	-1.0 dB
-30%	=	-1.5 dB
-50%	=	-3.0 dB
-75%	=	-6.0 dB

Wijziging verkeersintensiteit	Wijziging geluidsniveau
50% minder	-3 dB
30-40% minder	-2 dB
20% minder	-1 dB
10% minder tot 10% meer	0 dB
20-40% meer	+1 dB
50-70% meer	+2 dB
80-100% meer	+3 dB

Mogelijkheid van geluidsreductie door meer fietsen is het grootste in de binnenstad

Bij volledig voorkomen autoverkeer (bijvoorbeeld autovrij centrum):

- Zeer groot effect (immers geen auto's meer).
- Nuanceringen:
 - Bevoorrading zal moeten blijven plaatsvinden
 - Is een centrum gebaat met stilte?
 - ◇ De woonfunctie is beperkt, dus ook het aantal blootgestelden.
 - ◇ Uitgaanscentrum (lekker druk).
 - Maatregel heeft ook effect buiten centrum. Maatregel kan per saldo meer hinder opleveren.
 - Dit is zeer afhankelijk van structuur van de stad:
 - ◇ radiale structuur of ringstructuur;
 - ◇ routekeuze effceten.
- Maatregel vergt maatwerk en doorrekenen per case. Voorbeeld Alkmaar (zie agenda) geeft potentie aan.




Bijlage 5

Bereikbaarheid en ruimtegebruik

B5. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid staat onder druk

- **De bereikbaarheid staat sterk onder druk.**
- Het aantal voertuigverliesuren is in 7 jaar toegenomen van 100 naar 157 miljoen.
- Het aantal trajecten waarop de gewenste reistijd niet gehaald wordt is bijna verdubbeld (van 11% naar 20% in 7 jaar).
- De betrouwbaarheid van de reistijd is afgenomen.
- Geen van de centrale mobiliteitsdoelstellingen voor de landelijke bereikbaarheid in 2020 ligt op koers.
- Economische schade is groot
- De totale kosten van files op het hoofdwegennet werden in 2006 geschat op 2,6-3,4 miljard euro.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Doel	Koers ¹⁾
Voertuigverliesuren in files [in mln. uur/als index met 2000 = 100] ²⁾	30,8/ 100	36,1/ 117	33,1/ 107	34,0/ 110	36,7/ 119	39,6/ 129	44,0/ 143	48,4/ 157	18,5 mln uur/ index 60 in 2020 (niveau 1992)	
Trajecten met gewenste reistijd in de spits ³⁾	89%	86%	90%	87%	86%	86%	82%	80%	100% in 2020	
Betrouwbaarheid in de spits ⁴⁾	94%	93%	94%	93%	92%	92%	91%	90%	95% in 2020	

Tabel 3.1 Ontwikkeling bereikbaarheidsindicatoren wegverkeer hoofdwegennet

- ¹⁾ De Nota Mobiliteit gaat uit van realisatie van Anders betalen voor Mobiliteit. Einddoelen voor 2020 zijn inclusief dit beleid. De huidige koers is bepaald op basis van de trend 2000-2007. Het is niet mogelijk om tussentijds te beoordelen op de haalbaarheid van het einddoel.
- ²⁾ De hier weergegeven absolute aantallen zijn een rekenkundige benadering van het landelijk cijfer omdat het verkeer niet overal voldoende dicht gemeten wordt om voertuigverliesuren uit af te leiden.

- ³⁾ Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen van hele hoofdwegennet). Hiervan zijn 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits.
- ⁴⁾ Het percentage voor het gehele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De overige 82 trajecten zijn onbemeten, en daarom niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen. Deze 82 trajecten zijn het minst druk.

Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2008, V&W

Vergelijkbare problemen op onderliggend wegennet (bron: ontwikkelingen verkeer en vervoer 1990-2020, Rijkswaterstaat):

- Het ontbreekt aan een betrouwbaar beeld van de omvang van vertragingen op het onderliggend wegennet.
- Wel is in 2000 vastgesteld dat minstens de helft van het aantal voertuigkilometers op onderliggende wegen wordt afgelegd.
- Iets vergelijkbaars gaat op voor de verdeling van voertuigverliesuren over hoofd- en onderliggend wegennet: 50-75% van die uren ontstaan als gevolg van regionaal verkeer. De omvang van de vertraging op het onderliggend wegennet ligt dus mogelijk in dezelfde orde van grootte als die op het hoofdwegennet.

B5. Bereikbaarheid

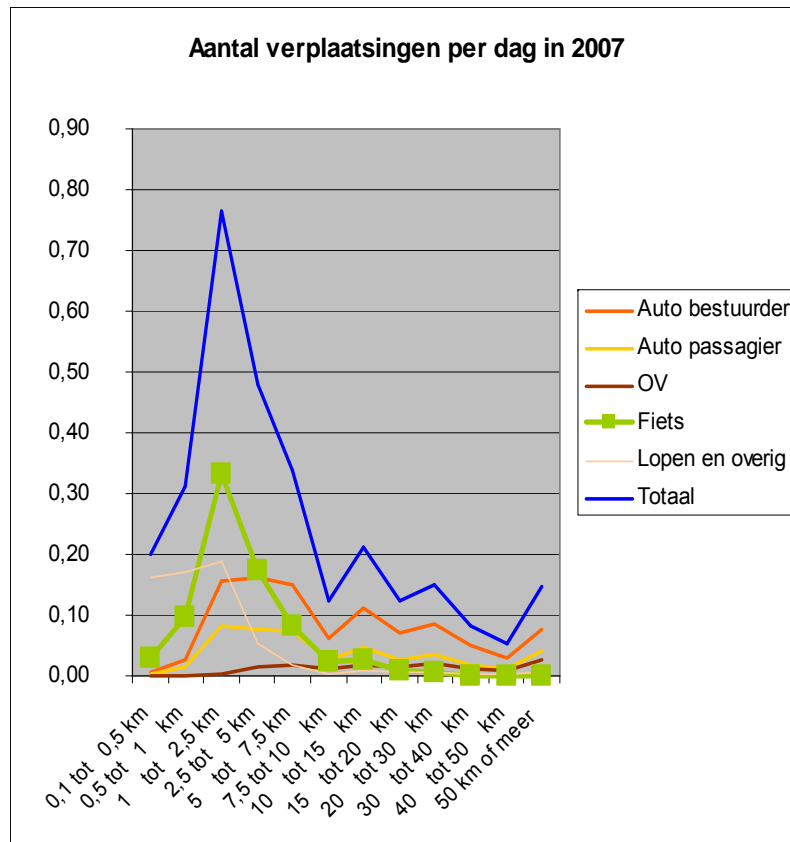
Fietsen is een effectief wapen tegen slechte bereikbaarheid

- De bereikbaarheidsproblemen concentreren zich aan de randen van de grote stad waar lokaal, regionaal en nationaal verkeer van hoofdwegen en onderliggende wegen samenkomen tijdens de spitsuren. De capaciteit van het onderliggende wegennet en de ringweg is niet voldoende om de pieken in de toe- en afvoer op te vangen (Commissie Mobiliteitsmarkt A4, 2003; Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2004; Twijnstra Gudde, 2004).
 - De afgelopen jaren is het autoverkeer op het hoofdwegennet bijna verdubbeld. In de spitsuren zijn delen van het hoofdwegennet in de regio in termen van intensiteit/capaciteit zwaar (over)belast.
 - De verwachting is dat ook het onderliggend en stedelijk wegennet te maken krijgt met een forse groei, mede door uitwijkgedrag binnen regio's waar het hoofdwegennet in de spits vol is.
 - Ook deze wegen krijgen meer en meer te maken met een scheve verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Omdat de vraag naar vervoer in alle regio's groter is (24 à 37%) dan het verwachte aanbod aan stroomwegen (hoofdwegen, provinciale wegen en stedelijke wegen), worden de bestaande netwerken zwaarder belast. Hiermee komt de bereikbaarheid in het gedrang, waar vooral regionale autoverplaatsingen last van zullen krijgen (50 à 75% van de verliestijden en 50 à 80% van de verlieskosten komen namelijk ten laste van het regionale verkeer).
- **Het merendeel van alle Nederlandse autoverplaatsingen (90%) is korter dan 30 kilometer. De helft is zelfs korter dan 5 kilometer.**
 - **Verplaatsingen zijn dus vooral lokaal en regionaal van aard.**
 - **Dit zijn bij uitstek verplaatsingen, die door de fiets vervangen kunnen worden.**
 - Slechts een beperkt deel van het aantal verplaatsingen, minder dan 10%, is doorgaand verkeer.

Citaten uit: ontwikkelingen verkeer en vervoer 1990-2020, Rijkswaterstaat

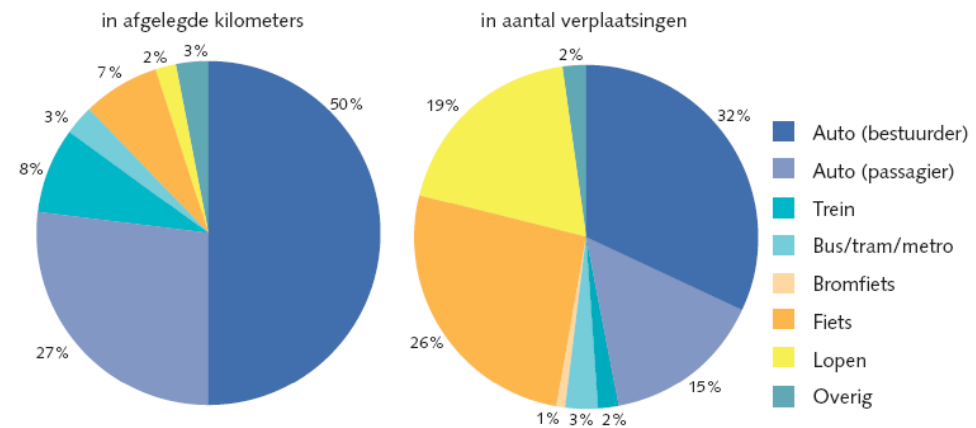
B5. Bereikbaarheid

Fietsgebruik levert substantiële bijdrage aan totale mobiliteit



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON 2007)

- 70 % van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 km.
- De fiets is het dominante vervoersmiddel voor verplaatsingen tot 5 km, en belangrijk voor verplaatsingen van 5 tot 7,5 km.
- In totaal 26% van alle verplaatsingen maken we met de fiets. Fietsen levert dus een substantiële bijdrage aan onze totale mobiliteit.
- 40% van de treinreizigers komen op de fiets naar het station.
- Fietsgebruik is beperkt in aandeel afgelegde kilometers, maar in Nederland in absolute termen groot: tussen 14 en 15 mrd km/jaar, ofwel 900 km per inwoner.



Figuur 2.8 De modal split in Nederland in 2007

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

- De Nederlander legt gemiddeld 3 verplaatsingen per dag af. Bijvoorbeeld dagelijks heen en weer naar het werk en om de dag een keer op visite.
- Wanneer op weg naar een bestemming van zowel de fiets als het OV gebruik gemaakt wordt, wordt dit gerekend als één verplaatsing. De “hoofdvervoerswijze” is dan bepalend.

B5. Ruimtegebruik

Fietsen leidt tot minder ruimtegebrek

- Wagenpark 2000; 6,3 miljoen personenauto's in 2020; 8,8 miljoen.
- Het vinden van een parkeerplaats voor deze voertuigen wordt in toenemende mate een probleem.
- Nederland telt tussen de 12,5 en 15,6 miljoen parkeerplaatsen, waarvan 8,8 miljoen openbaar toegankelijk en 1,7 miljoen gereguleerd.
- Ruimte voor infrastructuur in stedelijk gebied is steeds moeilijker te vinden.
- De trend is minder parkeren in binnensteden en meer in parkeergarages.
- Trend is minder parkeerplaatsen in nieuwbouwwijken (VINEX), want parkeerplaatsen zijn niet 'sexy' en wel duur:
 - Ontwikkelaars willen liever meer ruimte voor bebouwing en dus hogere opbrengsten.
 - Sstedenbouwundigen vinden dat parkeerplaatsen de blik afleiden van de beeldkwaliteit van de wijk.
 - Gemeenten geven liever meer aandacht voor groen, speellocaties e.d.
- Eén autoparkeerplaats is goed voor circa 8 fietsen.

Bijlage 6

Gezondheid

Gebrek aan beweging levert een gezondheidsrisico

- Physical inactivity is estimated to account for nearly 600 000 deaths per year in the WHO European Region.
- Tackling this leading risk factor would reduce the risks of cardiovascular diseases, non-insulin-dependent diabetes, hypertension, some forms of cancer, musculoskeletal diseases and psychological disorders.
- In addition, physical activity is one of the keys to counteracting the current epidemic of overweight and obesity that is posing a new global challenge to public health .
- In the 21st century, (...), everyday life offers fewer opportunities for physical activity, and the resultant sedentary lifestyles have serious consequences for public health.

uit: *Physical activity and health in Europe, evidence for action*, WHO 2006, N. Cavill, S. Kahlmeier and F. Racioppi

Table 2. Summary of the health effects associated with physical activity

Condition	Effect
Heart disease	Reduced risk
Stroke	Reduced risk
Overweight and obesity	Reduced risk
Type 2 diabetes	Reduced risk
Colon cancer	Reduced risk
Breast cancer	Reduced risk
Musculoskeletal health	Improvement
Falls in older people	Reduced risk
Psychological well-being	Improvement
Depression	Reduced risk

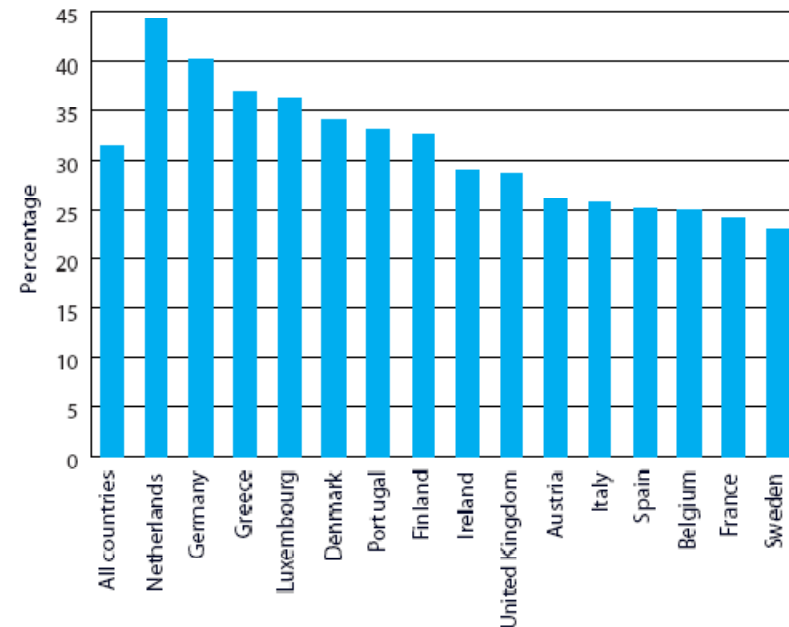
WHO beveelt fietsen aan voor voldoende lichaamsbeweging

- Two thirds of the adult population (people aged 15 years or more) in the European Union do not reach recommended levels of activity
- A potentially important way to respond to this challenge is the promotion of health-enhancing physical activity. This concept stresses the importance of physical activity as part of everyday life, not an optional extra to be added at the end of a busy day.
- Physical inactivity can be estimated to cost a country about €150–300 per citizen per year.
- The WHO recommends cycling for people of all age groups to reach the recommended levels of physical activity

uit: *Physical activity and health in Europe, evidence for action, WHO 2006*, N. Cavill, S. Kahlmeier and F. Racioppi

- Nederland scoort relatief goed t.o.v. andere Europese landen, mogelijk door meer fietsen.

Fig. 1. Proportion of adults (aged 15 years or over) in the EU classified as sufficiently active, 2002



Source: Sjöström et al. (8).

Fietsen naar het werk levert een forse bijdrage aan de gezondheid

- Tweederde van de Nederlanders beweegt voldoende. Echter, maar één op de zes volwassenen beweegt voldoende intensief. In 2000 was dit nog één op de vijf (TNO, Trendrapport Bewegen en Gezondheid 2006-2007).
- Nederlanders worden steeds zwaarder. Het gemiddelde gewicht van volwassenen neemt toe met 0,5 kg per jaar (Bemelmans et al., 2004). Als mensen vaker naar het werk fietsen, kan de stijging worden teruggedrongen, als zij het daardoor gestegen energieverbruik niet compenseren met een hogere energie-inname. Het subsidiëren en stimuleren van fietsen naar het werk wordt door het RIVM als een kansrijke maatregel gezien ter preventie van gewichtsstijging (Storm et al., 2006).
- Fietsen is een uitstekende manier van bewegen, die goed in te passen is in de dagelijkse routine. Met name het fietsen naar het werk creëert een mogelijkheid voor frequente gezondheidsbevorderende fysieke activiteit voor grote groepen werknemers (Oja et al, 1998).
- Een fietsrit van 15 minuten van en naar het werk (5x per week) verbrandt de equivalent van 11 pond vet in een jaar (Leeds cycling action group).
- Fietsen kan tevens helpen bij het behoud van kracht en coordinatievermogen bij ouderen.
- Een paar keer per week enkele kilometers fietsen verbetert de conditie van ongetrainden al met zo'n 10% tot 13% en dat is vergelijkbaar met regelmatig intensief sporten (Hendriksen, VU, 1996).

De gezondheidseffecten van fietsen zijn positief en leiden tot minder verzuim

- Werknemers die voldoende bewegen zijn gezonder, fitter, verzuimen minder en zijn minder vaak te dik (www.tno.nl).
- TNO beveelt voor werknemers met weinig beweging op het werk aan om te zorgen dat deze zich tijdens een 8 uur durende werkdag tenminste 30 minuten in behoorlijke mate fysiek inspannen, hetzij tijdens het werk, tijdens de lunchpauze of op weg naar en van het werk (TNO, Recommendations for sufficient physical activity at work, Commissaris e.a., 2007).
- TNO heeft zeer recent onderzoek gedaan naar het rendement van fietsen naar het werk. Hieruit blijkt dat werknemers die regelmatig van en naar het werk fietsen minder verzuimen dan niet-fietsers. Hoe frequenter men fietst en hoe groter de enkele reisafstand, hoe lager het verzuim (Hendriksen, 2008).
- De gezondheidswinst van het fietsen is groter dan de schade die je oploopt door het inademen van fijn stof (Bron: Vogelvrije Fietser maart/april 2008)
- Fietsers en voetgangers krijgen lagere hoeveelheden schadelijke stoffen binnen van autoverkeer dan automobilisten (Bron: A new deal for transport: Better for everyone. Ch 2 Sustainable transport, 1998).

Gemeenten, werkgevers en zorgverzekeraars stimuleren het fietsen

Initiatieven van gemeenten:

- Voorbeeld fietsbeleid met (beperkt) aandacht voor gezondheid: gemeente Groningen.
- Bij gemeenten in het fietsbeleid nadruk op luchtkwaliteitsdoelen, niet zozeer op bevorderen individuele gezondheid.

Werkgevers stimuleren fietsen door o.a.:

- Fiets “van de zaak” via fiets privé plannen;
- Fietsenmaker op het werk;
- Dienstfiets beschikbaar stellen ;
- “Trappers” (zie www.trappers.net);
- Fietsen Scoort (zie www.fietsenscoort.nl).

Zorgverzekeraars stimuleren fietsen door o.a.:

- Actief fietsgebruik door korting op fietsen te geven (vb: Unive);
- Noemen fietsen in het kader van het nut van gezond bewegen, met verwijzing naar fietsrouteplanner (vb: VGZ);
- Lang niet alle verzekeraars kennen zo`n stimulering en nog geen kortingen voor fietsers op premies gevonden.

Bijlage 7

Imago van het fietsen

B7. Imago van het fietsen

Fietsen wordt positief beleefd, vooral door fietsers zelf

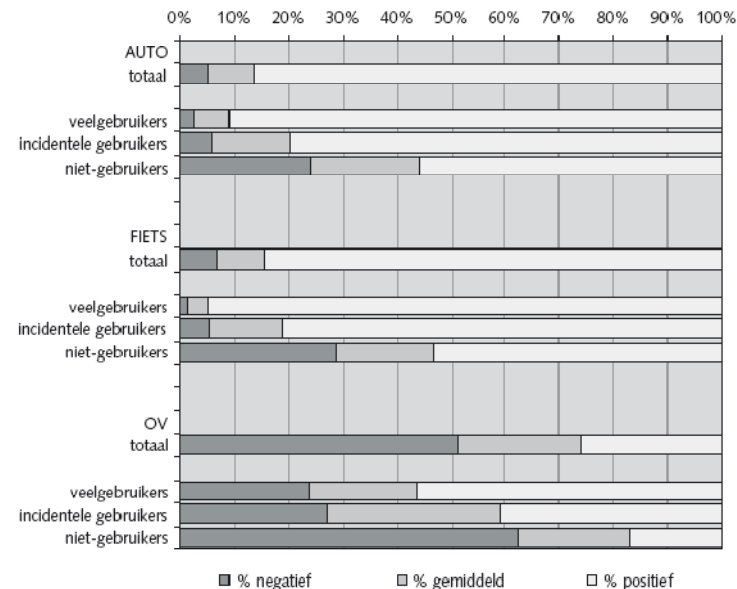
Tabel 2.3

Percentage dat vreugde en afkeer vindt passen bij auto, fiets en openbaar vervoer
 Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)

	auto	fiets	openbaar vervoer
% dat vreugde vindt passen bij ... naar gebruik			
veelgebruikers (meerdere keren per week)	56	76	13
niet-gebruikers (minder dan 1x per maand)	30	37	7
% dat afkeer vindt passen bij ... naar gebruik			
veelgebruikers (meerdere keren per week)	2	1	8
niet-gebruikers (minder dan 1x per maand)	11	8	26

Figuur 2.1

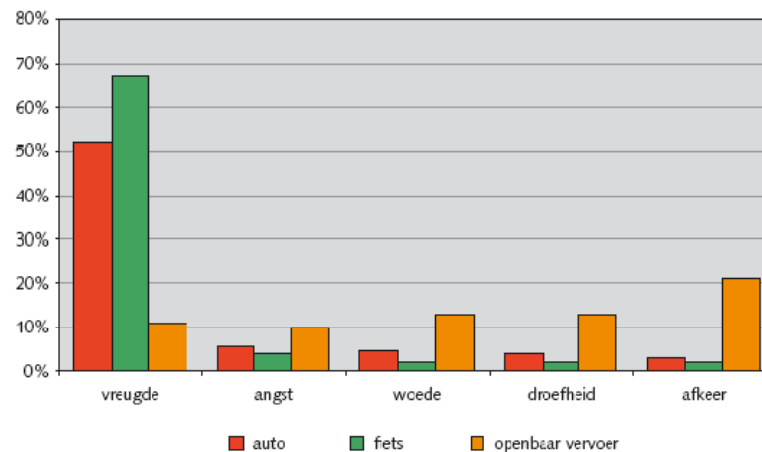
Oordelen over auto, fiets en OV naar mate van gebruik.
 Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)



- De fiets wordt geassocieerd met vreugde en heeft een positief totaaloordeel.
- Veel gebruikers zijn positiever dan niet-gebruikers.
- De fiets scoort vergelijkbaar met de auto en aanzienlijk beter dan het OV.

Figuur 2.9

Aandeel van de Nederlanders dat een vijftal emoties (erg + heel erg) vindt passen bij respectievelijk de auto, het openbaar vervoer en de fiets.
 Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)



Bron: Beleving en Beeldvorming Mobiliteit, KIM 2007.

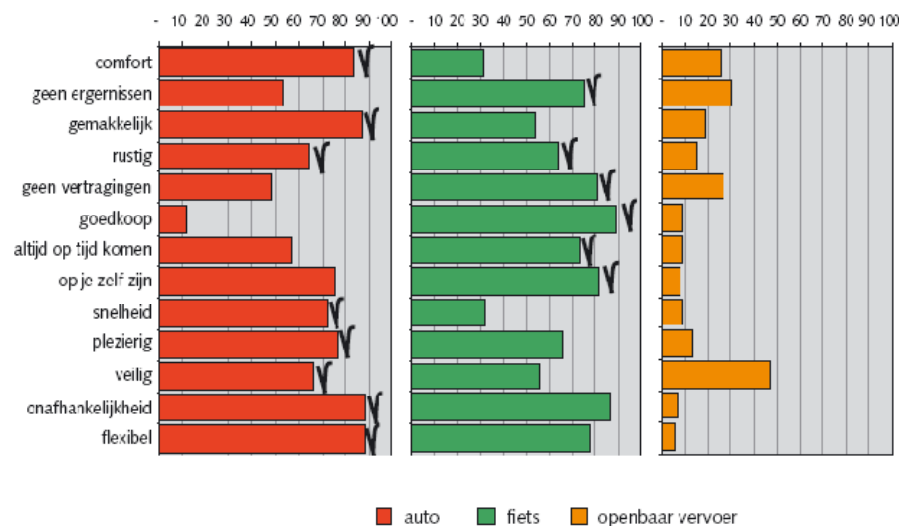
B7. Imago van het fietsen

Autonomie spreekt aan; comfort, gemak, snelheid en veiligheid kunnen beter

- Fietsen wordt herkend als een vervoerswijze zonder ergernissen en vertragingen waarmee je altijd onafhankelijk, flexibel en op tijd bent.
- De fiets scoort in de beleving minder op comfort, gemak, snelheid en veiligheid.
- Onder niet-gebruikers blijft de beleving achter op die van veelgebruikers in termen van comfort, gemak, rust, snelheid, plezier en veiligheid.
- Niet gebruikers associëren wel onafhankelijkheid, op jezelf zijn, goedkoop, geen vertragingen en geen ergernissen met fietsgebruik.

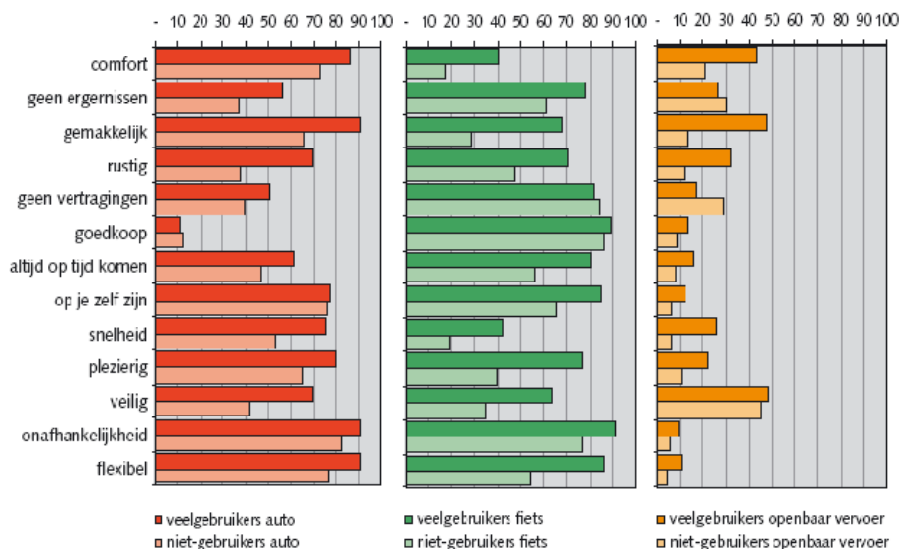
Bron: Beleving en Beeldvorming Mobiliteit, KIM 2007.

Figuur 3.3
Oordeel over 13 kwaliteitsaspecten van auto-, fiets-, en OV-gebruik voor woon-werkverplaatsingen (% dat kenmerk passend vindt).
Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)



∇ = per kenmerk de hoogste score over de drie vervoermiddelen

Figuur 3.5
Oordeel over 13 kwaliteitsaspecten auto-, fiets-, en OV-gebruik voor woon-werkverplaatsingen naar mate van gebruik (% dat kenmerk passend vindt).
Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)



B7. Imago van het fietsen

Fiets scoort op gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid

- In keuze voor fietsgebruik spelen argumenten “gezond”, “leuk”, “milieu”, “snel door druk verkeer” en “makkelijk” een belangrijke rol.
- Voor een aantal motieven is “gewoonte” en “veilig stallen” doorslaggevend.

Argumenten pro-fiets	Boodschappen N=591	Halen/brengen N=193	Sporten N=320	Uitgaan N=296	Woon-werk N=184	Totaal
<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gezond	77 % (1)	82 % (2)	78 % (1)	69 % (2)	81 % (1)	77 %
Fietsen is leuk	68 % (4)	77 % (3)	72 % (2)	57 % (5)	73 % (2)	69 %
Fietsen is goed voor 't milieu	70 % (2)	72 % (4)	70 % (3)	56 % (6)	63 % (4)	66 %
Met fiets snel door verkeer heen	61 % (5)	61 % (6)	48 % (6)	50 % (8)	59 % (6)	56 %
Fietsen is makkelijk (hoef auto niet te parkeren)	56 % (6)	51 % (7)	34 % (8)	51 % (7)	31 % (7)	45 %
Fietsen is goedkoop (geen parkeerkosten)	38 % (8)	28 % (10)	28 % (9)	38 % (9)	30 % (8)	32 %
Anderen fietsen ook	5 % (12)	6 % (11)	11 % (11)	38 % (9)	10 % (11)	14 %
<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gewoonte	47 % (7)		49 % (5)	36 % (11)	63 % (4)	49 %
Heb dan alleen fiets tot beschikking	22 % (11)		14 % (10)	9 % (12)	29 % (9)	19 %
<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kan fiets veilig stallen			70 % (3)	70 % (1)	73 % (2)	71 %
<i>Argumenten die voor 2 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Ik fiets samen met anderen			37 % (7)	68 % (3)		53 %
Met fietsen heb ik overzicht over verkeer	29 % (9)	34 % (9)				32 %
<i>Argumenten die voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kleine hoeveelheid boodschappen	69 % (3)					
Wil kinderen leren fietsen		83 % (1)				
Wil goed voorbeeld aan kinderen geven		72 % (4)				
Auto's zorgen (bij school) voor verkeersonveilige situaties		35 % (8)				
Kan biertje drinken				65 % (4)		
Krijg een vergoeding van Werkgever					16 % (10)	

Tabel 9.16: argumenten, per ritmotief, die doorslaggevend zijn om de fiets te nemen (het percentage personen dat dit argument als (zeer) belangrijk argument ervaart bij de keuze voor de fiets; en tussen haakjes de rangorde van het betreffende argument in relatie tot de andere argumenten bij dat betreffend ritmotief.

Bron: Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 km, AVV 2005.

B7. Imago van het fietsen

Wegverlichting, veiligheid en stalling zijn verbeterpunten

- Wanneer op de korte afstand voor de auto wordt gekozen dan gebeurt dit vanwege:
 - Slecht weer
 - Makkelijk parkeren
 - Gewoonte
 - Comfort
 - Duisternis
 - Voorkomen diefstal

- Voor een aantal motieven:
 - Meerdere bestemmingen
 - Veel spullen
 - Op tijd
 - Meerijden
 - Onveiligheid

Argumenten pro-auto	Boodschappen N=744	Haler/brengen N=237	Sporten N=329	Uitgaan N=427	Woon-werk N=191	Totaal
<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Slecht weer	79 % (2)	84 % (1)	81 % (1)	84 % (1)	72 % (1)	80 %
Kan makkelijk parkeren	70 % (3)	29 % (9)	60 % (3)	57 % (6)	57 % (3)	55 %
Te ver om te fietsen	49 % (7)	54 % (5)	64 % (2)	73 % (3)	29 % (10)	54 %
Gratis parkeren	58 % (4)	24 % (11)	48 % (7)	53 % (8)	47 % (6)	46 %
Gewoonte	33 % (9)	27 % (10)	34 % (9)	32 % (9)	30 % (9)	31 %
Auto staat voor de deur	26 % (10)	23 % (12)	25 % (12)	28 % (11)	24 % (12)	25 %
Anderen gaan ook met auto	3 % (13)	1 % (17)	2 % (13)	16 % (12)	4 % (17)	5 %
<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Comfortabel	53 % (6)	53 % (7)	58 % (5)	69 % (4)		58 %
In donker rijden met fiets niet prettig		64 % (4)	58 % (4)	56 % (7)	50 % (5)	57 %
Voorkomen fietsdiefstal		18 % (13)	30 % (11)	31 % (10)	21 % (13)	25 %
<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsmotief (meerdere bestemmingen)	55 % (5)	68 % (2)			60 % (2)	61 %
Veel spullen mee	90 % (1)		54 % (6)		47 % (7)	64 %
Wil/moet op tijd thuis zijn	43 % (8)	66 % (3)				55 %
Rij mee met anderen			46 % (8)	63 % (5)	20 % (14)	43 %
Verkeer onveilig om te fietsen	14 % (11)	50 % (8)			18 % (16)	27 %
Fietsen is niet leuk	10 % (12)	11 % (15)		12 % (13)		11 %
Geen (goede) fietsstalling		13 % (14)	31 % (10)		19 % (15)	21 %
<i>Argument dat voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk is genoemd</i>						
Ik vervoer meer kinderen		56 % (5)				
Kinderen vinden fietsen niet leuk		3 % (16)				
Als ik geen alcohol drink				75 % (2)		
Vanaf werk naar andere bestemmingen met auto					57 % (3)	
Moet netjes op werk verschijnen					38 % (8)	
Moet voor/na het werk kinderen brengen/halen					28 % (11)	

Tabel 9.17: argumenten, per ritmotief, die doorslaggevend zijn om de auto te nemen (het percentage personen dat dit argument als (zeer) belangrijk argument ervaart bij de keuze voor de fiet; en tussen haakjes de rangorde van het betreffende argument in relatie tot de andere argumenten bij dat betreffend ritmotief.

Bron: Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 km, AVV 2005.

B7. Imago van het fietsen

Fietsen verdient een beter imago

- Uit de workshops ter voorbereiding op de agenda komt naar voren dat het imago van de fiets op onderdelen niet goed is:
 - Fietsen wordt door beleidsmakers onvoldoende gezien als oplossing voor maatschappelijke problemen als klimaatverandering, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid.
 - Fietsen wordt teveel geassocieerd met “goedkoop” vervoer. Fietsen worden weggestopt en hebben geen prominente plaats in de openbare ruimte. Zeer weinig bedrijven hebben een prominente fietsenparkeergelegenheid met speciale plekken voor directie en bezoekers.
 - Een begrip als “stationsfiets” of “studentenfiets” geeft op zich al genoeg aan: fietsen wordt soms niet met kwaliteit geassocieerd. Te vaak wordt gekozen voor een stalling waarin fietsen opgepropt en weggestopt worden in plaats van een parkeervoorziening met ruimte en kwaliteit, op de juiste locatie en dichtbij de activiteit.
- Voor dit soort observaties is moeilijk een onderbouwing te vinden. Dat geldt ook voor het effect van een negatief imago op het fietsgebruik. Volgens BOVAG en RAI vereniging is dit effect substantieel en loont het om het imago te verbeteren, bij beleidsmaker en gebruiker.

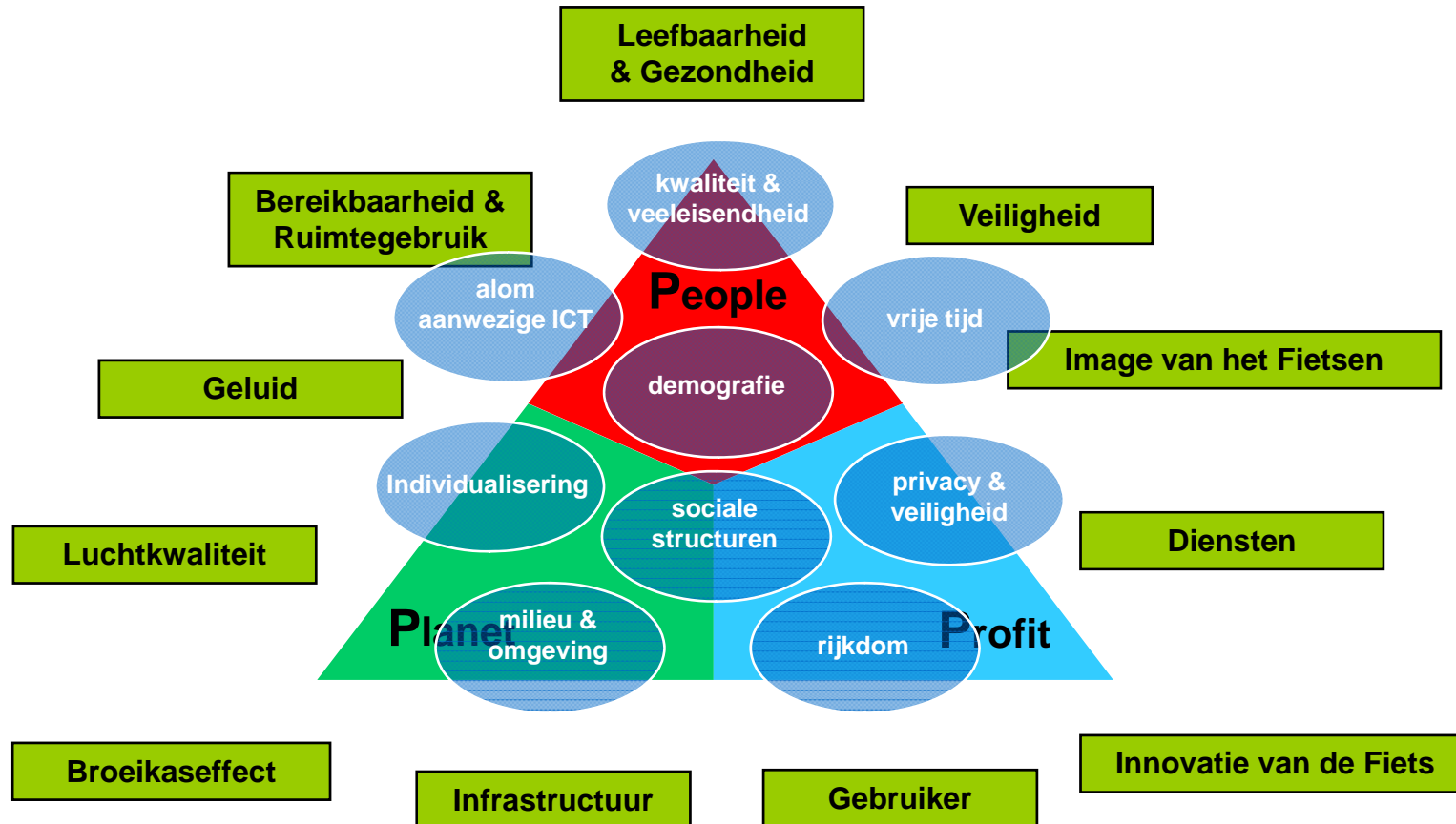
Bijlage 8

De gebruiker

B8. De gebruiker

Megatrends bepalen in verschillende mate het gedrag van groepen mobiliteitconsumenten

Advies- en ingenieursbureau



Naar: IvDM, 2008

Fietsen sluit aan bij trends individualisering en milieu & omgeving

alom aanwezige ICT spelen en gemak, persoonlijk, alles te vinden. Maar ook: 'naakt' en geobserveerd

"I want to be connected 24/7"

rijkdom kwaliteit van leven, meer en meer, en kunnen kiezen. Maar ook: meer verbruiken, vervuilen en de consequenties afkopen

"I want it and I want it now"

privacy en veiligheid veilig wonen, eten, leven en anderen observeren. Maar ook: risico-aversie en xenofobie

"Safety on the rise"

demografie gezamenlijk voedsel, water en energie moeten verdelen. Maar ook: ouder wordende rijke en jonger wordende arme landen

"Health is more important to me than ever before"

sociale structuren mensenrechten krijgen aandacht en zijn een bron van conflict. EVALution blijft zich ontwikkelen. Maar ook: verstikkende politieke 'correctheid'

"I want to take part"

individualisering mijn eigen, zelf, uniek, decentraal. Maar ook: eigen keuze en verantwoordelijkheid en ik wel en jij niet

"Empower me"

kwaliteit en veeleisendheid speciale zorg en eigen ontwikkeling. Producten voor iedereen. Maar ook: gebruiken en niet opbouwen, having and eating cake

"Life is too short for bad wine"

vrije tijd niet de hele tijd hoeven werken, machines en automatisering ten dienste van, patronen kunnen kiezen. Maar ook: nietwillen werken, geen loyaliteit geven, vluchtigheid

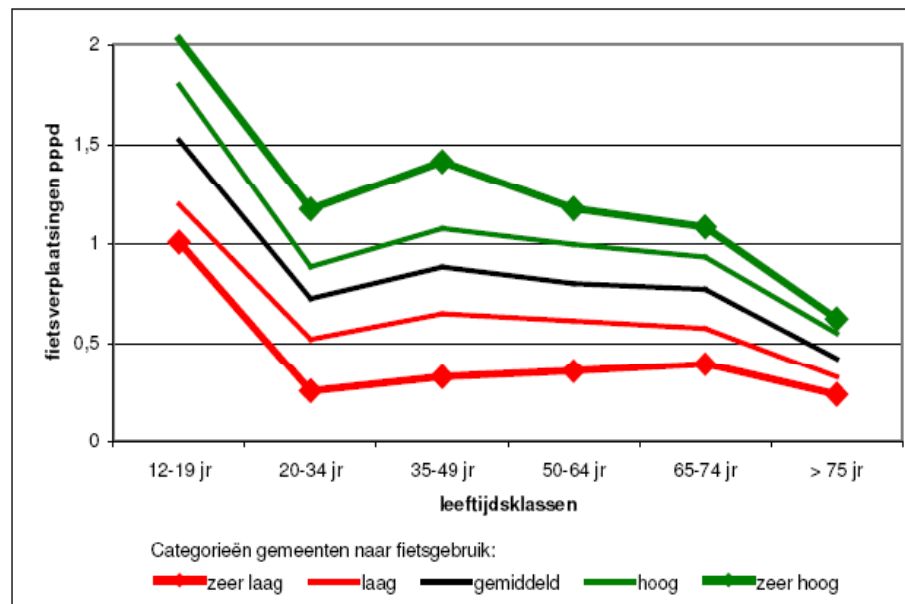
"Please destress me"

milieu en omgeving aandacht voor duurzaamheid, footprint en gebruik van resources. Maar ook: zorg en angst voor eigen milieu en strijd om resources

"Green is Cool"

Naar: The Bridge, 2008

Fietsgebruik daalt snel na bereiken meerderjarigheid



- Het hoogste fietsgebruik ligt bij de schoolgaande jeugd
- Stimuleringsmogelijkheden liggen bij:
 - Basisschool (eerder zelfstandig fietsen, minder per auto gebracht worden en daardoor ook op latere leeftijd meer fietsen);
 - Forenzen (verder en vaker fietsen);
 - Senioren (langer blijven fietsen);
 - Nieuwkomers (leren en vertrouwd worden met fietsen).

Figuur 2.1: het verband tussen leeftijd en fietsgebruik voor verschillende categorieën gemeenten (bron: MON, bewerkt Fietsberaad).

B8. De gebruiker

Fiets is de belangrijkste vervoermiddel naar de basisschool

Tabel 19 Percentage kinderen onderverdeeld naar leeftijd dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school reist.

dominante vervoerwijze naar school	Leeftijd								
	4 jaar	5 jaar	6 jaar	7 jaar	8 jaar	9 jaar	10 jaar	11 jaar	12 jaar
zelfstandig lopen	1%	3%	5%	15%	18%	26%	26%	28%	13%
begeleid lopen	29%	30%	29%	19%	19%	12%	8%	3%	-
zelfstandig fietsen	0%	1%	3%	12%	17%	29%	42%	53%	73%
begeleid fietsen	49%	41%	41%	37%	25%	20%	12%	6%	10%
met de auto	19%	23%	20%	17%	19%	12%	10%	8%	2%
op andere wijze	1%	3%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%

Tabel 14 Percentage kinderen dat **meestal** op een van onderstaande wijzen naar school gaat.

dominante wijze van vervoer	percentage kinderen
zelfstandig lopen	15%
begeleid lopen	18%
zelfstandig fietsen	21%
begeleid fietsen	28%
met de auto	15%
op andere wijze	2%
er is geen dominante wijze van vervoer ²³	1%

- De fiets is het belangrijkste vervoermiddel van en naar de basisschool. In 2002 kwam 49% van de kinderen meestal met de fiets naar school.
- 15% wordt meestal met de auto naar school gebracht.
- De leeftijd van het kind bepaalt voor een belangrijk deel het vervoer. Voor ongeveer driekwart van de kinderen ligt het moment dat ze voor het eerst zelfstandig naar school gaan tussen de 7 en de 10 jaar.

Bron: Reisgedrag kinderen basisschool, Traffic Test 2002

B8. De gebruiker

Veilige routes bevorderen eerder en meer fietsen naar school

Tabel 30 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind (soms) begeleid en niet zelfstandig naar school te laten gaan.

Reden	percentage kinderen ⁵⁰
omdat het kind te jong is om zelfstandig te gaan	64%
omdat de route naar school niet verkeersveilig is ⁵¹	38%
omdat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen	32%
omdat ik / andere volwassenen toch al meeding om een jonger kind te begeleiden	31%
andere reden dan genoemd in de vragenlijst ⁵²	10%
omdat de school op de route naar het werk ligt	7%
omdat ik / andere volwassene na het wegbrengen direct iets anders gingen doen	4%
omdat de route naar school niet sociaal veilig is	2%
omdat ik / andere volwassenen niet de hele dag thuis wilde zitten	1%
geen echte reden	0%

Tabel 32 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind altijd met de auto naar school te brengen.

Reden	percentage kinderen ⁵⁵
omdat school te ver weg is	53%
omdat de route naar school niet verkeersveilig is	47%
omdat de school op de route ligt naar het werk	27%
andere reden	20%
omdat de baby/peuter ook mee moest	18%
geen echte reden, het is gewoon het makkelijkst	14%
omdat ik/andere volwassene na het wegbrengen steeds direct iets anders ging doen	11%
omdat de route naar school niet sociaal veilig is	3%
omdat het kind geen fiets heeft	3%
omdat er geen goede fietsstalling bij de school is	1%
omdat het kind na schooltijd steeds zonder fiets weer ergens anders heen moest	1%
omdat ouder(s)/verzorger(s) geen fiets hebben	0%

- Meer fietsen naar school leidt tot meer fietsgebruik op latere leeftijd
- Maatregelen om het (zelfstandig) fietsen naar school fietsen te bevorderen moeten in combinatie worden genomen, gericht op:
 - directe en veilige routes (overheid);
 - veilig weggedrag(weggebruikers, deels ouders);
 - niet kiezen voor de auto (ouders);
 - gezamenlijke initiatieven met ouders en overheid (schoolleiding).

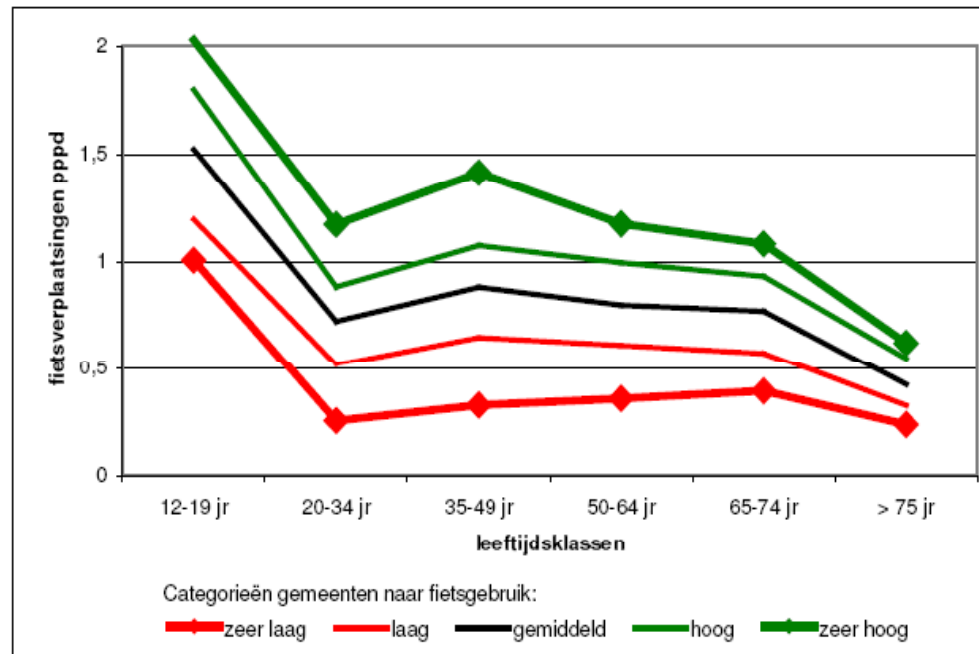
Bron maatregelen:

Kind staat centraal in Verkeerskunde 10-2008, Baaren, Godefrooij, van der Kallen.

Bron figuren: Reisgedrag kinderen basisschool, Traffic Test 2002.

B8. De gebruiker

Fietsgebruik onder senioren is redelijk constant



Figuur 2.1: het verband tussen leeftijd en fietsgebruik voor verschillende categorieën gemeenten (bron: MON, bewerkt Fietsberaad).

In de vorige paragraaf is op basis van onderzoek van Mu-Consult al geconstateerd het fietsgebruik van senioren de afgelopen 20 jaar redelijk stabiel gebleven is.

In werkelijkheid is het natuurlijk goed mogelijk dat het fietsgebruik van de gemiddelde senior zal veranderen als gevolg van allerlei (beleidsmatige) ontwikkelingen. Bijvoorbeeld:

- Ouderen blijven langer gezond, waardoor lichamelijke beperkingen minder vaak een reden zijn om niet meer te fietsen;
- Ouderen blijven langer actief (op de arbeidsmarkt), waardoor zij meer verplaatsingen maken. Een deel van de verplaatsingen zal per fiets worden afgelegd.
- Het toegenomen auto- en rijbewijsbezit kan op een gegeven moment toch ten koste van het fietsgebruik van ouderen gaan (hoewel dat in de afgelopen jaren dus niet het geval is geweest).
- Voortzetting of aanscherping van het fietsbeleid leidt tot betere fietsomstandigheden.

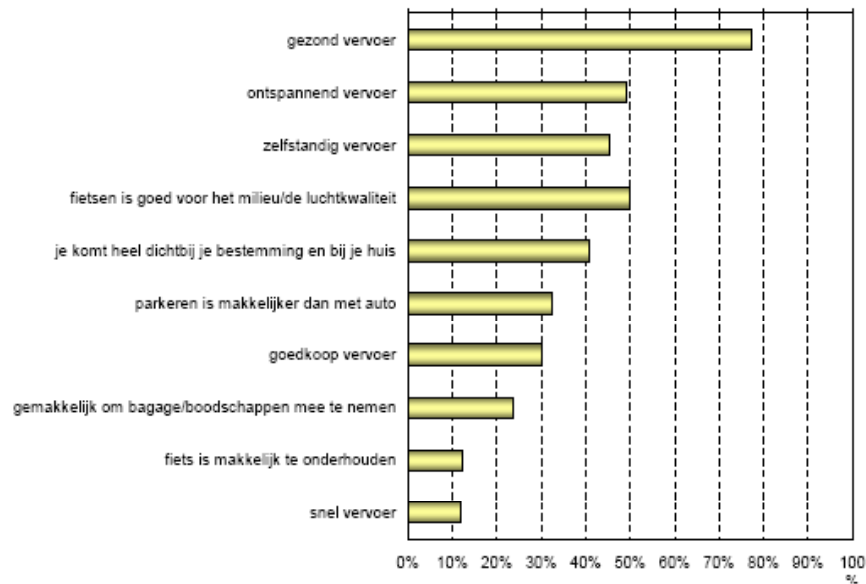
Al deze mogelijke ontwikkelingen zijn dus niet verwerkt in de prognoses. Het is moeilijk om echt grip te krijgen op deze ontwikkelingen. Voor het doel van de prognoses (een beeld krijgen van de orde van grootte) is het bovendien niet nodig.

Citaat: Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik. Fietsberaad 2005

B8. De gebruiker

Senioren denken positief over fietsen, maar willen comfort

Voordelen



Nadelen



Bron: Fietsen zolang het kan. Fietsersbond 2006

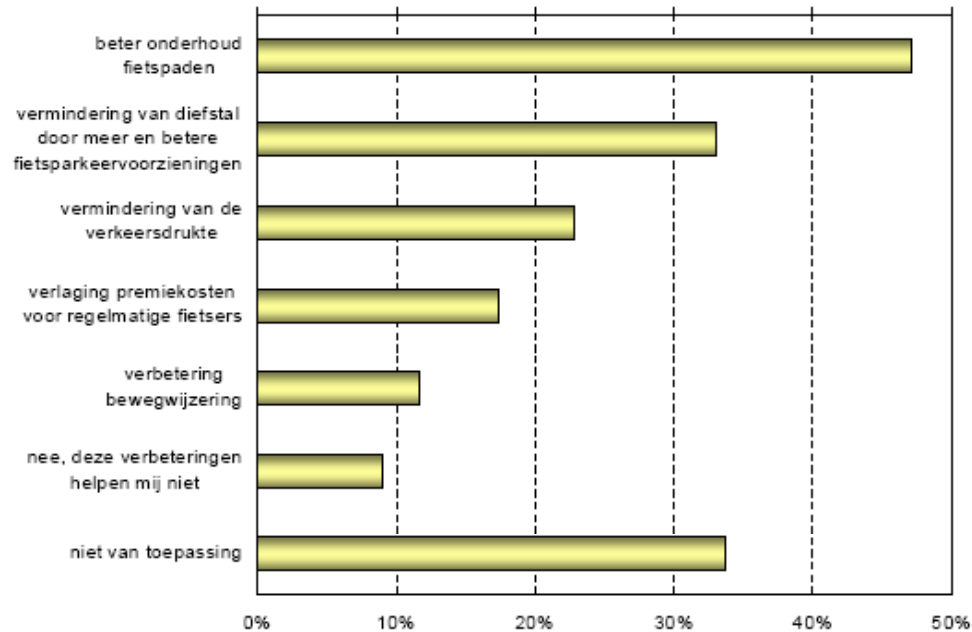
B8. De gebruiker

Fietsen door senioren is beïnvloedbaar door beter comfort en veiligheid

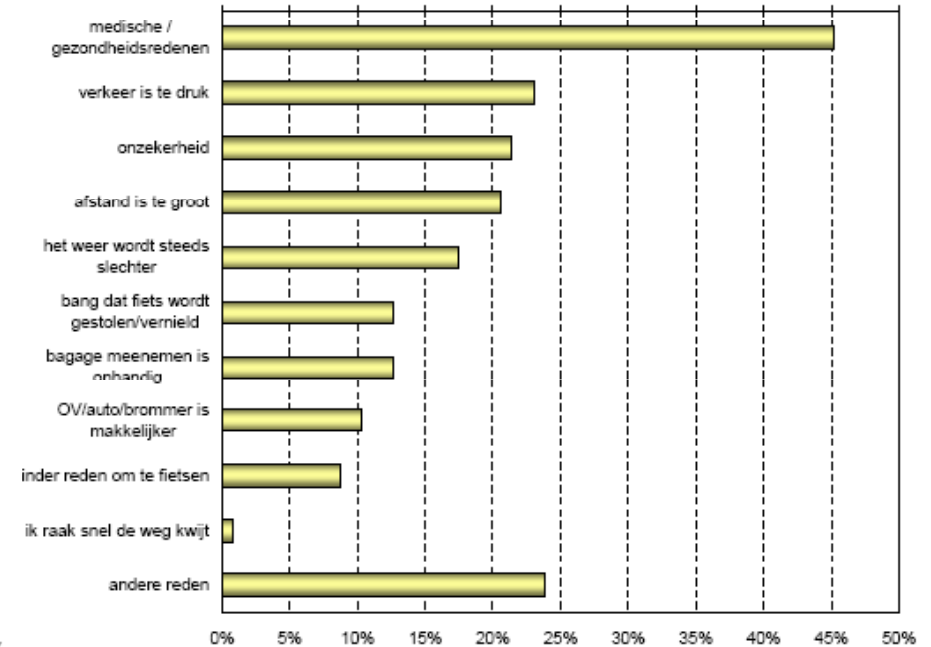
Advies- en ingenieursbureau



Welke verbeteringen waar anderen grotendeels verantwoordelijk voor zijn, zouden u helpen meer of weer te gaan fietsen?



De respondenten die minder zijn gaan fietsen of zijn gestopt, voeren hiervoor de volgende redenen op.



Bron: Fietsen zolang het kan. Fietsersbond 2006

- Ouderen stoppen vooral met fietsen om medische/gezondheidsredenen.
- Redenen die daarbij een rol spelen zijn verkeersdruk, onzekerheid, afstand, onhandig en stelen/vernielen van de fiets.
- Beleidsmakers kunnen helpen met: goede fietspaden, weinig verkeersdruk en vermindering van diefstal.

B8. De gebruiker

Het fietsgebruik van nieuwkomers ligt lager....

- Het fietsgebruik onder allochtonen is lager dan onder autochtonen.
- Er zijn geen hard aanwijsbare oorzaken bekend, maar wel veronderstellingen. Het meest waarschijnlijk is combinatie van culturele factoren en een ander leef- en mobiliteitspatroon.
- Het aandeel fietsgebruik onder allochtonen hangt positief samen met het fietsgebruik in de woongemeente en de mate van inburgering in de Nederlandse samenleving.

Zie tabellen deze en volgende pagina:

Fietsgebruik volgens het LAS'05, personen 20–65 jaar

	allochtonen				autochtonen
	turken	marokkanen	surinamers	antillianen	
fietsverplaatsingen pppd	0,13	0,17	0,26	0,26	0,58
fietsaandeel	8%	11%	13%	15%	26%
fietsverplaatsingen pppd excl respondenten die geen verplaatsing hebben gemaakt	0,22	0,29	0,36	0,36	0,74

Bron: Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik. Fietsberaad 2005

B8. De gebruiker

... maar is positief beïnvloedbaar door imago en voorzieningen

De SCP-verkenning biedt geen duidelijk antwoord op de vraag waarom allochtonen minder fietsen. In de verkenning en in andere onderzoeken wordt wel een aantal mogelijke redenen genoemd, zoals:

- in het land van herkomst wordt niet gefietst;
- men heeft nooit geleerd te fietsen;
- de aanschaf van een fiets is een grote financiële hobbel;
- de fiets heeft geen status of men is statusgevoeliger;
- de fiets heeft het imago van vervoermiddel voor de armen;
- de positie van de vrouw binnen de (islamitische) cultuur belemmert het fietsgebruik;
- angst voor verkeersonveiligheid.

Het verschil in attitude komt mooi tot uitdrukking in een onderzoek van Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdamⁱⁱⁱ, waarin jongeren een aantal stellingen werd voorgelegd. De resultaten in de volgende tabel spreken voor zich.

Attitude van jongeren (12 t/m 25 jaar) over fietsen (mee eens en helemaal mee eens, in procenten), 2003

	Allochtonen			Autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	
Fietsen past bij mij	39%	31%	34%	75%
Fietsen doe je alleen bij mooi weer	43%	43%	59%	23%
In mijn kennissenkring wordt veel gefietst	35%	31%	34%	84%

Bron: Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik. Fietsberaad 2005

Bijlage 9

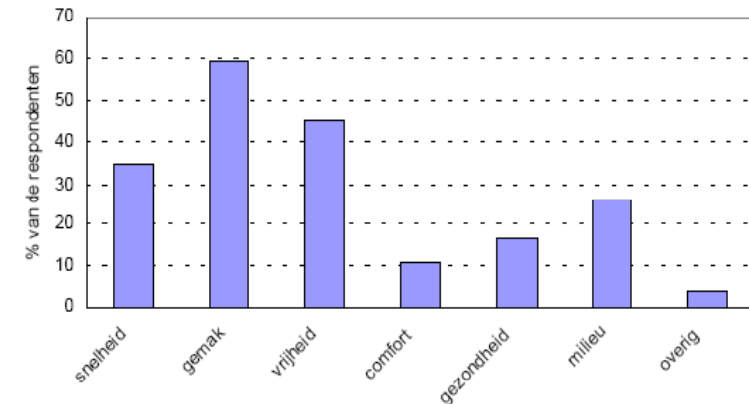
Diensten

B9. Diensten

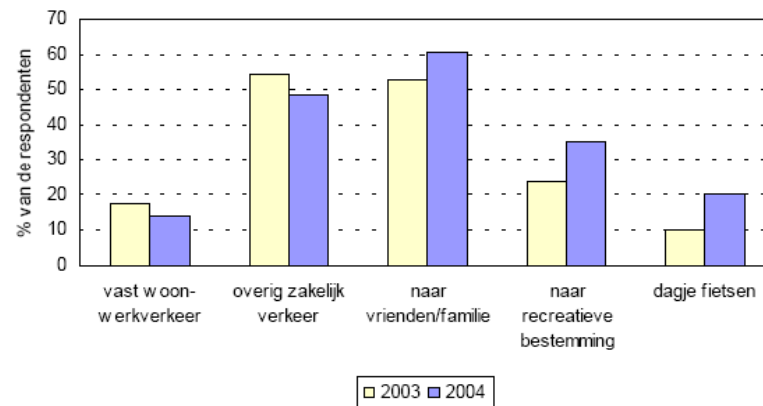
Gebruik OV-fiets groeit en leidt tot betere keten

- De OV-fiets wordt verhuurd op bijna 200 locaties .
- Uit onderzoek blijkt dat 36% van de pashouders sneller de trein neemt.
- 12% neemt dankzij de OV-fiets de trein in plaats van de auto.
- In 2005 is het aantal ritten bijna verdubbeld vergeleken met het voorgaande jaar. 2005 had 175.000 ritten.
- De OV-fiets wordt gebruikt vanwege het gemak en de vrijheid.

Tabel 3.2 Waarom gebruikt u de OV-fiets?



Grafiek 5.4 Waarvoor gebruikt u de OV-fiets?







- De OV-fiets wordt voornamelijk ingezet voor werk-werk verkeer en bezoeken aan vrienden/familie.
- Een OV-fiets huren kost 2,85 euro per keer.

Bronnen OV-fiets info: www.nspoort.nl , www.beleidsimpuls.nl en Hoe bevalt de OV-fiets?, Fietsersbond

- In een groot deel van de Nederlandse gemeenten is een fietsverhuur. In de toeristische gebieden is de concentratie hoger (bron: <http://www.ertussenuit.com>)

B9. Diensten

Fietsuitleensystemen succesvol in Europese steden

Nr	Naam systeem	Hoofdcategorie	Operationeel in	Beschrijving van het systeem	Unique Selling Points in combinatie met voor- en nadelen
1	Call-a-Bike 	<i>[compleet concept]</i> <i>[techniek in de fiets]</i> Kopieerbaar, niet door Call-a-bike zelf, maar het concept en de techniek zijn over te halen als ontwikkeltraject.	Duitsland: — München — Berlijn — Frankfurt — Cologne — Dresden — Brandenburg	Call-a-Bike is een van oorsprong Duits systeem, dat in samenwerking met de Duitse spoorwegen in de stad München is ontwikkeld en nu in meerdere grote Duitse steden operationeel is. De Call-a-Bikes zijn verspreid over de stad op de grotere kruispunten te verkrijgen en weer in te leveren. Het slot van de fietsen wordt geopend met een code, die de klant telefonisch kan opvragen.	<ul style="list-style-type: none"> — Biedt een netwerk voor ketenverplaatsingen en is flexibel in huren en betaling. — Fietsen hoeven niet op dezelfde plaats te worden opgehaald en ingeleverd. — Beproefd systeem dat in Duitsland zelfgedruipend is door marketinginkomsten (fiets als reclamezuil) — Geen stalling op straat nodig, fiets stalt zichzelf m.b.v. een elektronisch slot. — Flexibiliteit en daarmee klantvriendelijkheid — Geen waste stalling — Reclame-inkomsten dekken de exploitatie — Kosten voor opzetten van werkend systeem (veel high tech fietsen nodig voor een netwerk, plus kosten operationeel systeem) — Fietsen moeten om de zoveel tijd worden herverdeeld. — Diefstal was in de aanloopfase een probleem. Door verbeteringen in het slot is dit sterk afgenomen
2	Nextbike 	<i>[compleet concept]</i> <i>[techniek in de fiets]</i> Kopieerbaar, Nextbike zou eventueel in co-partnership een Nederlandse tak kunnen starten.	Duitsland: — Dresden, — Erlangen, — Heidelberg, — Leipzig, — Nurnberg, — Wiesbaden	De Nextbikes staan verspreid over (enkele) locaties en klanten kunnen dus op meerdere plaatsen de fietsen huren. Het slot wordt geopend met een code die de klant met een sms-je kan opvragen en ontvangen. De fietsen hebben een groot reclame oppervlak en kunnen door de reclame inkomsten (zeer) lage huurtarieven.	<ul style="list-style-type: none"> — Eenvoudig huren per SMS — Lage huurtarieven — Geen huurstations of uitleenpersoneel nodig — Snelle implementatie (binnen 4 weken Turn Key op locatie) — Groot reclameoppervlak op de fiets (Op 4 vlakken: grootste van alle systemen). — De klant koopt in principe een reclamemogelijkheid, die toevallig op een fiets is geprojecteerd. — Succesvol systeem, beproefd systeem — Hoge reclame(inkomsten). De fietsen worden actief aangeboden als reclameobject, met name voor plaatsen waar geen reclameborden kunnen komen. — Vrijwel geen netwerk, één-richtingshuren met wegbrengen is wel mogelijk, maar opstappen uiteraard niet.
3	Witte fietsen 	<i>[compleet concept]</i> <i>[techniek in de stalling]</i> Kopieerbaar en toepasbaar. In dit geval een 'gesloten' systeem: alleen voor bepaalde gebruikersgroep.	Nederland: — Philips Campus — Plaatsing bij ov-halte en op diverse plaatsen binnen de campus.	Aanbod van fietsen bij haltes van het openbaar vervoer en op diverse plaatsen binnen de Campus van Philips. De loopafstanden binnen de Campus zijn soms vrij groot. Door het inzetten van gratis fietsen wordt voorzien in een grote behoefte. Bedrijven (of terrein) betalen voor de fietsen (in dit geval Philips).	<ul style="list-style-type: none"> — Voorziet in een (praktische) behoefte (vanwege de grote afstanden binnen de campus) — Grans voor werknemers, onderdeel secundaire arbeidsvoorwaarden — Positief imago werkgever/bedrijf — Voorziet in een (praktische) behoefte, goedkoper dan autogebruik op het terrein — Specifiek ontwikkeld voor een bedrijvenlocatie, in samenwerking met Philips — Discipline werknemers: retour en omgang fietsen — Kost (schaarse) ruimte op een bedrijventerrein of in een bedrijvenpand. — Eenmalige investering in de bikedispenser(s) — Alleen bikedispenser fietsen kunnen in het systeem, geen privé fietsen.
4	City Bike Kopenhagen 	<i>[compleet concept]</i> <i>[techniek in de stalling]</i> Kopieerbaar. City Bike Kopenhagen is echter een sterk lokaal concept dat kan bestaan vanwege de maatschappelijk context in Scandinavië. Het is gekopieerd naar andere steden.	Denemarken: — Kopenhagen Vergelijkbare systemen in Aalborg (Denemarken) en Helsinki (Finland).	Het fietsenproject 'City Bike' is gestart in 1995 in de Deense hoofdstad Kopenhagen. Verspreid door de binnenstad, staan meer dan 100 fietsenstallingen speciaal bestemd voor de City Bikes. Vanaf het begin af aan wordt het City Bike project ondersteund door verschillende ministeries en belangengroepen die voor de nodige subsidies zorgen. Daarnaast wordt het grootste deel van de inkomsten door de adverteerders gegenereerd. City Bike is seizoensgebonden en alleen in de zomermaanden operationeel. Ook in andere Scandinavische steden zijn vergelijkbare projecten. Het project kent overeenkomsten met bekende Amsterdamse Witte fietsen project.	<ul style="list-style-type: none"> — Biedt een netwerk voor ketenverplaatsingen en verhuur is gratis. — Fietsen hoeven niet op dezelfde plaats te worden opgehaald en ingeleverd — Inkomsten vanuit reclame dekken deel kosten — (Werkend) instrument mobiliteitsbeleid en werkgelegenheidsbeleid gemeente Kopenhagen — Flexibiliteit — Klantvriendelijkheid — Grans — Deel kostendekking uit reclame — Vandalisme, diefstal en vernieling zijn een groot probleem. — Fietsen moeten om de zoveel tijd worden herverdeeld — Alleen in de zomermaanden operationeel

SOAB (2006), inventarisatie fietsleensystemen, geeft een overzicht van een 20tal operationele fietsleensystemen in Europa.

Mobiliteitsmanagement door bedrijven en overheden

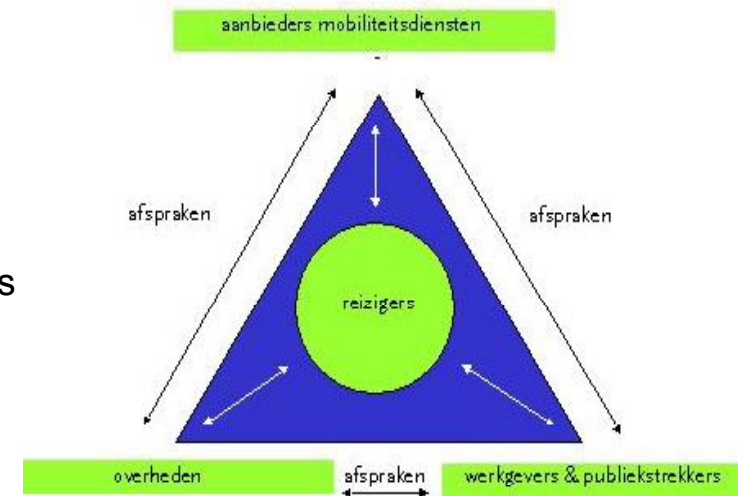
Fietsverkeer bevorderen door werkgevers door:

- Fietsvriendelijke reiskostenvergoeding (persoongebonden mobiliteitsbudget);
- Fiets van de zaak;
- Goede fietsvoorzieningen (oa. beveiligde stalling, douches en kleedruimten, fietspomp en reparatiemogelijkheden);
- Pool/leen/OV-fietsen;
- Regeling voor fietsparkeren bij bewaakte fietsstallingen treinstations

Bron: SenterNovem, vervoersmanagement met bedrijven.

Fietsreparatie

- Vrijwel ieder verkooppunt van fietsen repareert ook fietsen.
- Het aantal mobiele fietsenmakers is de afgelopen jaren toegenomen.



Bron: www.kpvv.nl

Bijlage 10

Innovatie van de fiets

B10. Innovatie van de fiets Markt groeit, met e-bike voorop

- De jaarmzet van de fietsindustrie was in 2006 bijna 1,6 miljard euro.
- De totale markt groeide van 2005 – 2006 met 7% en van 2006 – 2007 met 6%.

	2005	2006	Groei 05/06	2007	Groei 06/07
Totale markt	1.239.000	1.323.000	7%	1.400.000	6%
Vakhandel	988.000	1.064.000	8%	1.043.000	-2%
Branchevreemd	250.000	259.000	4%	357.000	38%

(Bron: RAI/GFK Marketing Services)

- De fietsbranche telt 1900 ondernemingen met ruim 2100 winkels.
- Hiermee is de fietsbranche goed voor 5800 voltijdbanen. Dit aantal is de afgelopen jaren gelijk gebleven.
- Het aantal vakbekwame instromers is waarschijnlijk niet voldoende vanwege de hoge uitstroom.
- Een toenemend gebruik van de e-bike kan voor een omzetstijging zorgen.

Bron: Atsma 2008, Fietsen in Nederland...een tandje erbij.

B10. Innovatie van de fiets

Groeipotentie: veel interesse, niet alleen bij senioren

- E-bike bezit in Nederland:
 - 2007 = 89.000 e-bikes
 - 2008 = 120.000 e-bikes
- Verdeling e-bike bezit en interesse bij doelgroepen (in %):

Doelgroep	Bezitters	Geïnteresseerd	Misschien geïnteresseerd	Niet geïnteresseerd
Forenzen	1,9	6,8	30,4	60,9
65-plussers	8,2	10,3	42,5	39
Overig	2,5	6,7	35,9	54,9
Totaal	3,1	7,3	33,8	55,7

- Better, faster, stronger:
 - 2x zoveel gebruikers rijdt harder dan 20 km/u.
 - Aantal afgelegde km/week neemt met 22% toe, onder forenzen 75%.
 - Woon-werk afstand neemt toe van 6,3 naar 9,8 km.
 - Fietsen wordt makkelijker:
 - ◇ voor mensen met een lichamelijke beperking;
 - ◇ tegen harde wind in;
 - ◇ berg op.

Bron: Elektrisch fietsen, TNO (2008).

B10. Innovatie van de fiets

E-bike is duurzame mobiliteit door vervanging van autoritten

- De e-bike is een vervanging voor:
 - 18% autoritten;
 - 34% fietsritten;
 - 1% bromfietsen veroorzaakt extra ritten.

- Elektrische fiets voorkomt:
 - emissies die voor de gezondheid schadelijk zijn (o.a. fijn stof, NO₂);
 - CO₂-emissie (reductiepotentieel is 110 – 280 kton/jaar);
 - alle CO₂-emissie bij gebruik groene stroom;
 - Verkeerslawaaï.

- De elektrische fiets is goed voor:
 - de leefbaarheid en luchtkwaliteit (m.n. in binnensteden);
 - extra fietskilometers → extra calorieverbruik → gezondheid;
 - de mentaliteit → met name voor personen met een slechte basis conditie.

- De fietsindustrie heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan het verbeteren van de prestaties van de e-bike:
 - actieradius en snelheid zijn verbeterd;
 - kosten zijn gedaald;
 - er zijn verschillende modellen voor verschillende doelgroepen beschikbaar.

Bron: Elektrisch fietsen, TNO (2008).

Aandachtspunten e-bike: prijs, parkeervoorzieningen, hogere snelheid en imago

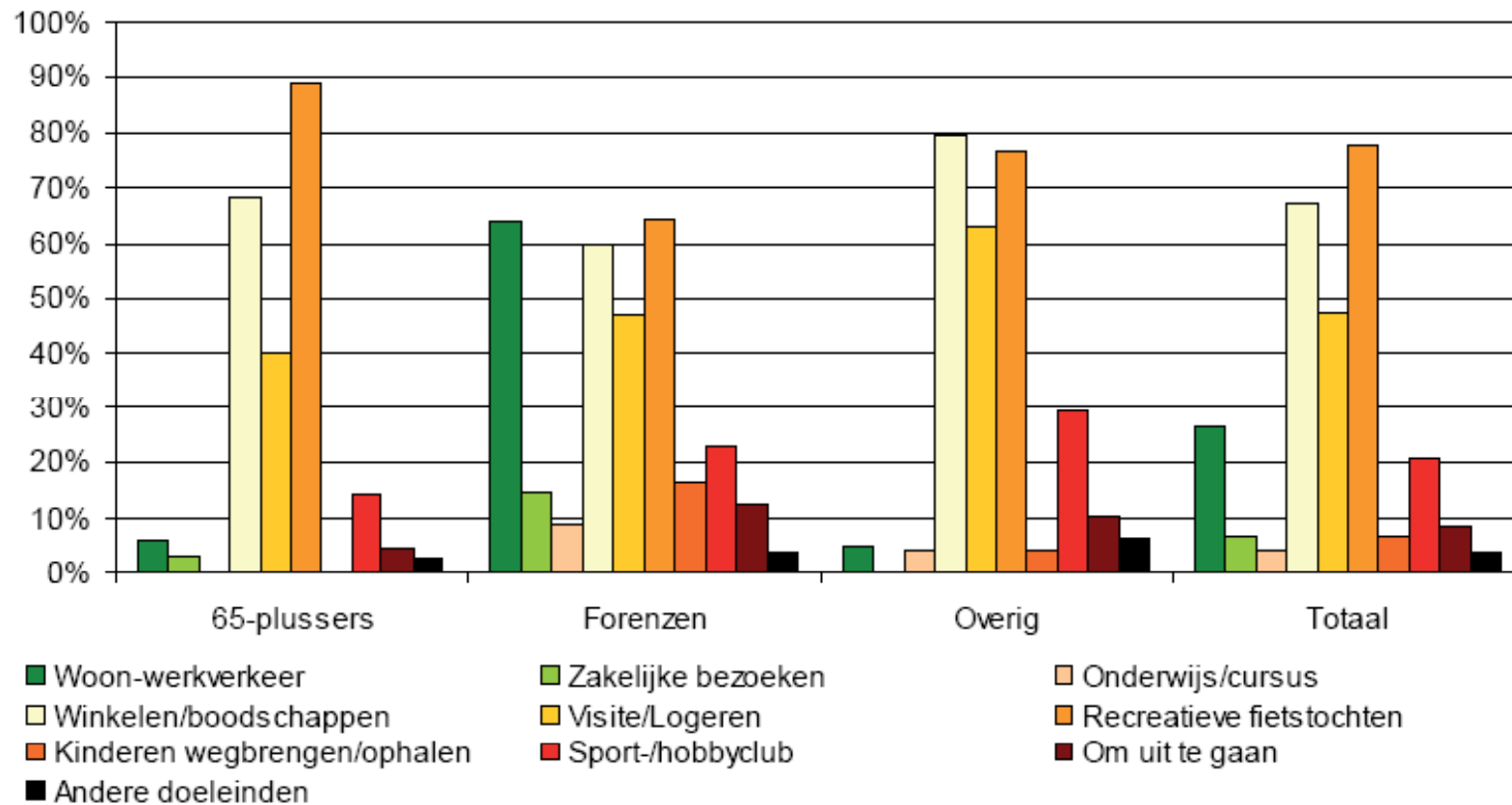
- Prijs varieert tussen €1000 - €3000, daardoor :
 - een relatief grote investering;
 - overdekte fietsstallingen gewenst;
 - wordt er absoluut gezien veel BTW betaald (19%).
- Diefstal van de e-bike (*bron: opgave door ENRA*):
 - Is lager dan bij gewone fietsen (diefstalfrequentie van e-bike is 2/3 van andere verzekerde fietsen).
 - Een verklaring voor deze lagere frequentie is dat veel e-bikes een meeneembare computerklok en goede sloten hebben.
 - De laatste twee jaar is echter een stijging van de diefstal van e-bikes zichtbaar.
 - Dit wordt toegeschreven aan een ander type gebruiker. Naast ouderen maken ook steeds meer forenzen en jongeren gebruik van de e-bike. De indruk bestaat dat die de e-bike vaker gebruiken en op riskantere plaatsen parkeren waardoor de kans op diefstal stijgt.
 - Mogelijkheden voor veilig stallen bij alle typen activiteiten zijn dus gewenst.
- De e-bike is relatief zwaar (ca. 10 kilo zwaarder).
 - Het parkeren van de fiets kan daardoor voor ouderen en mensen met een lichamelijke beperking problematisch zijn.
 - Er zijn dus goede parkeermogelijkheden vereist waarin de fiets soepel en zonder tillen en manoeuvreren gestald kan worden.
- De hogere snelheid van de e-bike (*bron: Mobicon, 2008*):
 - kan soms niet bereikt worden in binnensteden;
 - verhoogt het risico op ongelukken met slechte afloop;
 - kan alleen bereikt worden op goede fietspaden;
 - overigens maken lang niet alle gebruikers gebruik van de hogere snelheid.
- Nederland heeft een sterk ingebedde fietscultuur, waardoor:
 - de e-bike in de beeldvorming bedoeld lijkt voor ouderen en fysiek zwakkere medemens (imago);
 - de e-bike in veel gevallen concurreert met andere modaliteiten (o.a. fiets, auto en openbaar vervoer) (Vermie, 2003).
- Onbekendheid e-bike (Vermie, 2003).

B10. Innovatie van de fiets

Fiscale regeling voor fiets van de zaak is te beperkt voor e-bike

- Vergoeding van kosten E-bike door de werkgever is deels mogelijk (bron www.fietsvandezaak.com):
 - Het maximale bedrag voor de catalogusprijs van de fiets dat van belasting is vrijgesteld is maximaal 749 euro.
 - De werkgever mag deze regeling 1 x per 3 jaar toepassen.
 - De fiets moet gebruikt worden voor het woon-werkverkeer.
 - De werknemer moet verklaren de fiets minstens de helft + 1 van het aantal werkdagen te gebruiken in het woon-werkverkeer.
 - De fiets mag ook in het voor- of natransport worden gebruikt (naar de bus, de trein of naar de carpoolparkeerplaats).
- Aanschafkosten e-bike €1000 - €3000.

Geïnteresseerden gebruiken e-bike voor woon-werk, winkelen en recreatie



Bron: Elektrisch fietsen, TNO (2008).

B10. Innovatie van de fiets

Veel interesse voor e-bike, niet alleen bij ouderen

	Verplaatsingen p.p. per dag	Gemiddelde afstand per verplaatsing
Woon-werk	0,13	4,29 km/dag
Werk-werk	0,01	3,40 km/dag
Diensten	0,02	3,32 km/dag
Winkelen/boodschappen*	0,17	2,05 km/dag
Onderwijs	0,14	3,38 km/dag
Visite/logeren*	0,09	3,02 km/dag
Recreatief*	0,16	4,27 km/dag
Overige motieven	0,07	1,67 km/dag
Totaal	0,78	3,19 km/dag

* Top drie motieven voor elektrische fiets

Bron: MON 2007, CBS

- De e-bike heeft een relatief laag aandeel in de categorieën woon-werk en onderwijs terwijl de gemiddelde afstand per verplaatsing wel vrij hoog ligt in deze categorieën. Oorzaken zijn mogelijk onbekendheid en imago van de e-bike.

B10. Innovatie van de fiets

Potentie e-bike wordt opgepikt door beleidsmakers

- Nota fiets van Joop Atsma (2^e kamerlid CDA) besteedt nadrukkelijk aandacht aan e-bike.

- (Fiets)beleid steden:
 - Stadsregio Rotterdam → actief stimuleren e-bike.
 - Gemeente Amsterdam en Rotterdam gaan actief inzetten op elektrisch vervoer.

- Mogelijkheden voor de e-bike (fietsberaad):
 - Verankeren van de e-bike in lokaal en provinciaal beleid .
 - Positioneren van de e-bike in regionale netwerkanalyses. De e-bike heeft namelijk de potentie om de kosten op middellange afstand voor mobiliteit te verlagen.
 - Doorbreken van traditioneel fietsbeleid dat gericht is op verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

B10. Innovatie van de fiets

Infrastructuur en veiligheid aandachtspunten bij groei e-bike

Huidige fietsinfrastructuur is niet uitgerust op de e-bike:

- Overdekte en veilige fietsstallingen een must voor e-bike. Dit kan in de vorm van:
 - bewaakte fietsstallingen
 - fietstrommels
- De fietspaden zijn niet toegerust op gebruik e-bike vanwege:
 - de hoge snelheid;
 - de vele stop 'n' go's in binnensteden;
 - slechte fietspaden;
 - routes waar geen vrijliggend fietspad voor handen is.

Batterijen, opladen en oplaadpunten e-bike zijn aandachtspunt:

- Hoe zwaarder de gebruiker, hoe eerder een lege batterij;
- Verschillende merken, verschillende adapters;
- Nog geen landsdekkend netwerk.

Veiligheid is aandachtspunt:

- Fietspaden zijn niet toegerust op gebruik e-bike;
- Onverwacht hoge snelheid voor andere verkeersdeelnemers.

Bijlage 11

Infrastructuur

Fietsbeleid: decentraal wat kan, centraal wat moet

Regeringsbeleid: omvangrijke decentralisatie jaren

Het Rijk voert een beleid om fietsverkeer te faciliteren. Genoemd worden:

- Lange-afstands toeristische fietsroutes;
- Fietsparkeervoorzieningen bij stations;
- Centrale registratie van gestolen fietsen.

Provincies/regio's stimuleren van fietsverkeer in relatie tot luchtkwaliteit

Provincies en regio's faciliteren fietsverkeer door:

- Subsidiering gemeentelijk fietsbeleid;
- Regionale fietsroutenetwerken;
- Fietsrouteplanners.

Gemeenten stimuleren fietsverkeer

Primaire taakbezitter opstellen fietsplannen:

- Iedere grote gemeente (ca. > 50.000 inw.) voert 'volwassen' fietsbeleid (fietsverkeer 20, okt. 2008).
- Voor kleine gemeenten is het onduidelijk in hoeverre er sprake is van fietsbeleid.



Fietsgebruik verschilt sterk tussen gemeenten

- Het aandeel fietsverplaatsingen per gemeente varieert tussen 11% en 37%.
 - Gemeenten waar veel verplaatsingen met de fiets worden afgelegd zijn Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Leiden, Hengelo en Houten.
 - Gemeenten waar weinig verplaatsingen met de fiets worden afgelegd zijn: Almere, Sittard-Geleen, Rotterdam en Heerlen.
- Verklarende factoren voor die verschillen zijn:
 - Kwaliteit van de fietsvoorzieningen;
 - Concurrentiepositie van de fiets;
 - De ruimtelijk structuur;
 - “Externe” factoren (o.a. heuvelachtig landschap).

Tabel 1. Stedenvergelijking: verklaring van fietsgebruik in 40 steden

	inwoners	aandeel fiets in verplaatsingen, 1995-2002 (in %)	totaal	kwaliteit fietsvoorzieningen: fietsbeleid	concurrentiepositie van de fiets: verkeersbeleid	ruimtelijke structuur en ruimtelijk beleid	autonome factoren
Groningen	177.298	37,4	1	7	1	12	2
Leeuwarden	90.516	35,6	3	19	19	13	1
Zwolle	110.027	34,8	4	5	10	28	3
Leiden	117.732	33,6	2	27	2	1	4
Hengelo	80.958	32,1	17	17	3	37	22
Houten	41.254	31,6	7	4	15	8	38
Alkmaar	93.390	30,9	13	23	8	17	21
Apeldoorn	155.740	30,8	20	9	27	39	9
Deventer	87.529	30,7	14	21	9	32	6
Veenendaal	60.953	30,6	16	11	18	21	33
Enschede	152.311	30,2	5	3	17	10	17
Delft	96.606	30,0	6	13	6	11	26
Amersfoort	131.192	29,5	18	25	5	26	24
Ede	104.771	29,3	8	8	26	7	28
Utrecht	285.102	29,0	10	33	30	3	10
Emmen	108.214	28,4	27	10	33	36	8
Venlo	91.780	28,2	31	12	21	35	25
Nijmegen	156.308	27,6	39	31	23	38	32
Zaanstad	139.464	26,7	33	39	13	20	31
Roosendaal	78.110	26,2	36	36	29	30	12
Oss	76.184	25,7	28	34	20	22	16
Haarlem	147.097	25,6	23	38	32	5	14
Dordrecht	120.257	25,5	21	2	35	29	20
Tilburg	197.958	25,3	29	35	16	33	5
Amsterdam	736.045	25,0	15	15	34	6	29
Hilversum	83.306	24,8	11	26	4	16	13
Eindhoven	206.111	24,7	34	14	25	40	23
Breda	164.456	23,4	30	37	12	25	11
Helmond	84.233	22,4	26	22	28	27	15
Den Bosch	132.493	22,3	25	32	11	31	7
Zoetermeer	112.594	22,2	37	6	38	34	34
Maastricht	122.085	21,4	12	18	24	9	18
Arnhem	141.562	20,9	24	29	22	14	27
Haarlemmermeer	122.902	20,4	19	20	31	15	19
Den Haag	463.826	20,2	38	40	37	2	36
Schiedam	75.802	19,9	35	28	40	4	40
Almere	165.106	18,6	9	1	36	19	30
Sittard-Geleen	97.806	17,7	22	16	7	24	37
Rotterdam	599.651	12,7	40	24	39	23	35
Heerlen	93.969	10,7	32	30	14	18	39

■ zeer positief
 ■ positief
 ■ neutraal
 ■ negatief
 ■ zeer negatief

Rangschikking op fietsaandeel. Cijfers in de gekleurde cellen zijn de rangorde-nummers.

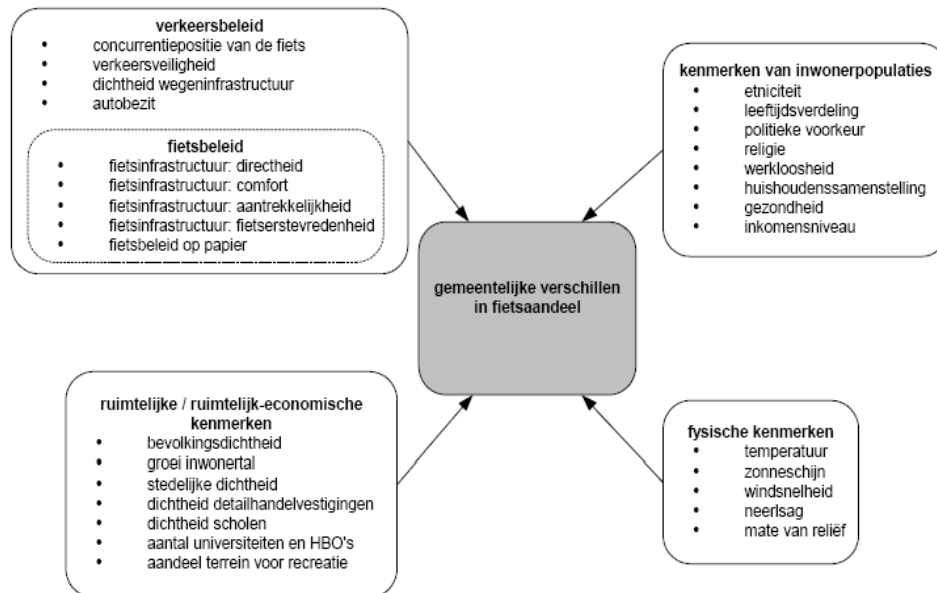
Bron: Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar. Analyse 40 grote steden (Fietsverkeer, 2005).

Goede infrastructuur en voorzieningen leiden tot hoog fietsgebruik

- Langjarig stimulerend fietsbeleid wordt verantwoordelijk gehouden voor het hoge aandeel fietsverplaatsingen in Houten, Veendendaal en Zwolle.

Bron: Fietsverkeer mei 2005, Fietsverkeer november 2005, Ligtermoet 2003 in Fietsverkeer.

Figuur 1 Schematische weergave van mogelijke invloedsfactoren



Bron: Research voor Beleid (2006).

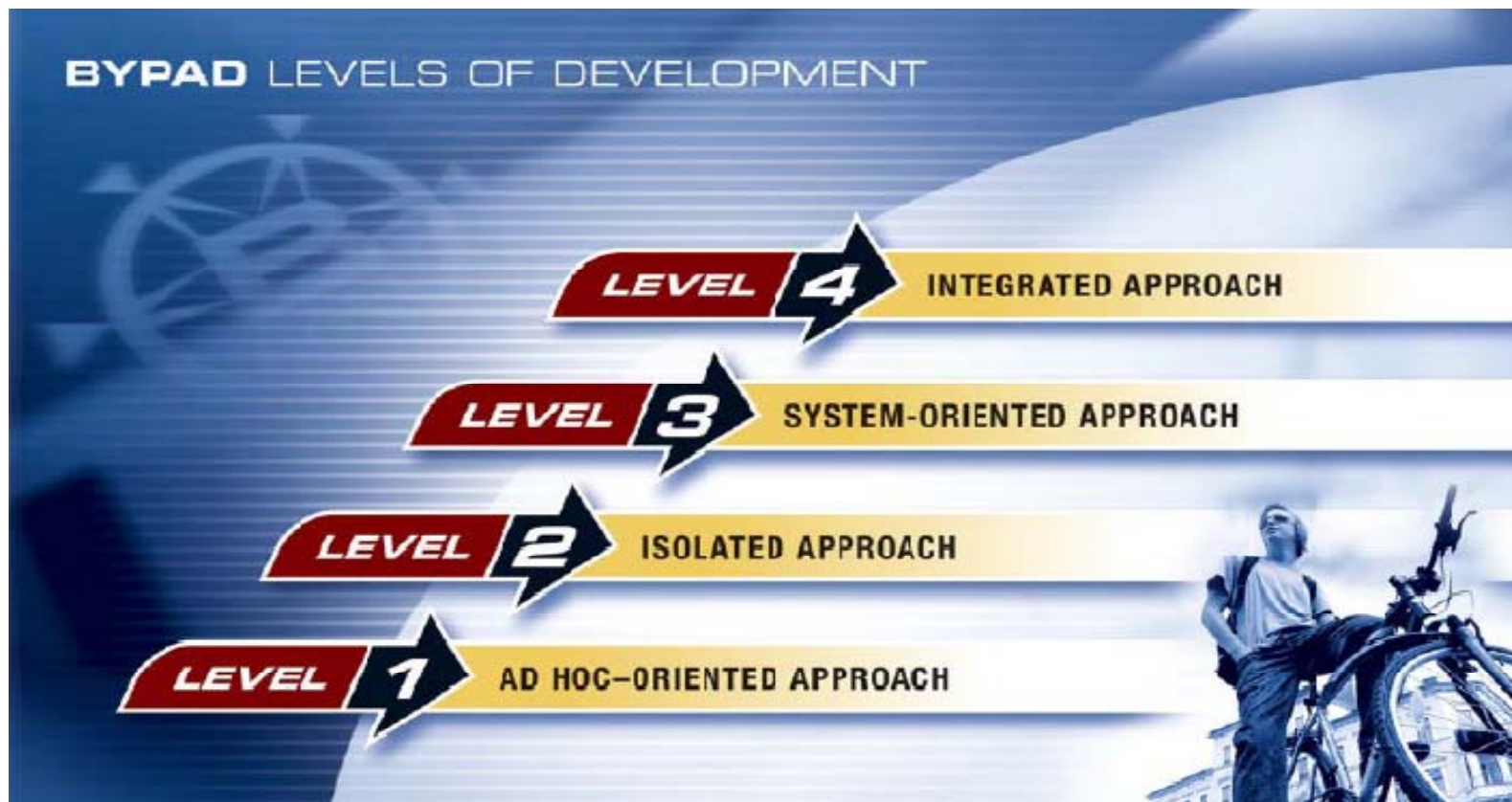
Vier velden en de 16 achterliggende factoren	
Kwaliteit fietsvoorzieningen: fietsbeleid	1. Omrijfactor voor fietsers (<i>Fietsbalans</i>) 2. Letselrisico (<i>Fietsbalans</i>) 3. Comfort van het wegdek (<i>Fietsbalans</i>) 4. Oponthoud (<i>Fietsbalans</i>)
Concurrentiepositie van de fiets: verkeersbeleid	5. Reistijdverhouding fiets/auto (<i>Fietsbalans</i>) 6. Autokosten i.r.t. inwoners (<i>Fietsbalans</i>) 7. BTM-aandeel 95-02
Ruimtelijke structuur en ruimtelijk beleid	8. Inwoners per km ² bebouwd gebied 9. Detailhandel-vestigingen per km ² bebouwd gebied 10. Deel werkgelegenheid binnen 1 km van centrum 11. Deel inwoners buiten 3 km van centrum 12. Aantal inwoners in de regio binnen 10 km
Autonome omstandigheden: externe factoren	13. Groei inwonertal 1900 - 2000 14. Aandeel studenten 15. Mate van reliëf (hellingen) in de stad 16. Aandeel niet-westerse allochtonen

Bron: Infoblad Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar, Fietsberaad

Integraal fietsbeleid zorgt voor brede aandacht voor de fiets als oplossing

- Fietsbeleid is een multidisciplinair onderwerp dat vele beleidsvelden raakt. Integraal fietsbeleid voorkomt reactief ad-hoc beleid, een eenzijdige focus en politieke onzichtbaarheid van het fietsbeleid.

Bron: Bypad (2008), Cycling the European Approach.



Barrières in fietsnetwerken en kwaliteit fietspaden zijn zorgpunten

Directe routes, barrières en ontbrekende links

- In steeds meer delen van Nederland bestaat er een fietsroutenetwerk, ook wel fietsknooppuntennetwerk genoemd. De plekken waar fietspaden elkaar kruisen hebben een nummer en worden fietsknooppunten genoemd. Met vierkante bordjes wordt de weg naar deze knooppunten gewezen (wikipedia).
- De fietsinfrastructuur kent echter vele barrières: snelwegen, spoorlijnen, vaarwegen
- Deze barrières zorgen voor:
 - verminderde samenhang fietsinfrastructuur;
 - langere routes;
 - minder aantrekkelijkheid (o.a. tunnel, saaie routes langs wegen);
 - slechtere verkeersveiligheid (noodzaak oversteken drukke wegen);
 - verminderd comfort (hoogteverschillen door viaducten en tunnels).

Kwaliteit fietspaden

- Het meldpunt 'Mijn slechtste Fietspad' van de Fietsersbond bestaat twee jaar. In deze periode kwamen er 15.000 meldingen over 5000 locaties binnen. De Fietsersbond stuurt alle klachten door naar de verantwoordelijke wegbeheerder. Zo zijn er inmiddels 1000 klachten opgelost.

Bron: fietsersbond.

Bewegwijzering

- Bewegwijzering voor fietsers was primair bedoeld voor de langere ritten en het recreatieve fietsverkeer.
- Gemeente Groningen heeft hier verandering in gebracht met een 'doordachte bewegwijzering die alle soorten fietsers helpt' (fietsberaad).

Voorbeelden van innovaties in infrastructuur:

- wachttijdvoorspeller
- fietsbox (voor veilig parkeren voor huis)
- fietsstraten (hoogwaardige fietsroutes door verblijfsgebieden)
- fietsroutes GPS
- oplaadpunten e-bike



Voorbeeldsteden: veel fietsgebruik in Kopenhagen met goede fietsinfrastructuur en city-bikes

Kopenhagen heeft een ware fietstraditie. Fietsgebruik is er wijdverbreid, onder alle groepen burgers. De verklaring zit voor een deel in de geschiedenis, maar Kopenhagen heeft de laatste jaren ook een systematisch en omvangrijk fietsbeleid.

In 1920 telde Kopenhagen 225.000 inwoners, in 1950 ruim 770.000. Sterke groei in een periode waarin de fiets beschikbaar was voor alle burgers en de auto nog niet is een belangrijk element in de verklaring van het hoge fietsgebruik. In 1934 had Kopenhagen al 130 km fietspad. Sinds de jaren '50 daalde, conform de algemene trend in Europa, het fietsgebruik sterk, maar vanaf begin jaren '80 is er weer een stijgende lijn. Het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen ligt de laatste jaren licht boven de 20%.

Voor de toekomst wil de gemeente met het Fietpadenprioriteitenplan 2001-2016 het stedelijke fietsroutenetwerk completeren door de laatste 51 km fietsvoorzieningen aan te leggen. Doelen zijn hogere snelheid, meer comfort, meer veiligheid en (mede of vooral daardoor) meer fietsgebruik realiseren.

Bijzonder zijn de “city-bikes” in Kopenhagen. De ‘witte fietsen’ (nu 2.000 stuks) zijn gratis beschikbaar op 110 locaties in de binnenstad, waar ze vrij gebruikt mogen worden; er is alleen een kleine borg nodig.

(Bron: “Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden”; Fietsberaad nr 7)

Voorbeeldsteden: echte fietscultuur in Bogota

Bogota, in Midden-Colombia, heeft met 7 miljoen inwoners, weinig hoogteverschillen, en een gemiddelde temperatuur van 14 C een groot fietspotentieel. In de stad is, aangemoedigd door het stadsbestuur, een echte fietscultuur ontstaan.

25 jr geleden startte het stadsbestuur "Ciclovía"; een autovrij programma voor de zondagen. Dit was één van de maatregelen om de vervuiling, een groot probleem in de stad, te verminderen. Diverse hoofdstraten zijn op zondagen gesloten voor auto's van 7:00u s morgens to 14.00u 's middags. Ook heeft Bogota na een succesvol verloop van de eerste Autovrije dag een referendum gehouden waarbij besloten is dit evenement te formaliseren en elk jaar te houden.

Met de introductie van een uitgebreid transport systeem, "Transmilenio", en de aanleg van meer dan 200 km van fietspaden, worden inwoners aangemoedigd de auto te laten staan. Deze fietspaden worden gescheiden van wegen aangelegd om fietsers te beschermen tegen het drukke straatverkeer en de snelheid waarmee gefietst kan worden te bevorderen.

Al met al is in Bogota een duidelijke ontwikkeling voor de toekomst in gang gezet.

Bron: [Juan Manuel Sáenz](#); oprichter en directeur van BICIBOGOTA, een community van fietsers in Bogotá sinds 2001, via <http://www.newcolonist.com/bogobike.html>

Photo: fietspad met fietser en fietstaxi in Bogota, van www.daylife.com/photo/08A17VY1Fh4yr



Voorbeeldsteden: Groningen heeft hoog fietsgebruik door decennialang beleid

In Groningen wordt heel veel gefietst: bijna 60% van alle verplaatsingen worden in de stad met de fiets gemaakt.

- De infrastructuur nodigt hiertoe uit; het leidende thema in de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen is het uitgangspunt van de compacte stad. Deze vorm van stadsplanning vormt de basis voor het fietsbeleid dat al decennia lang door het gemeentebestuur van Groningen wordt gevoerd.
- Er zijn veel speciale voorzieningen: fietspaden en fietsstroken, bewaakte fietsenstallingen, fietsbruggen en fietsvriendelijke verkeerslichten, maar ook fietscouriers en fietslessen voor nieuwe Nederlanders. Het college van B&W heeft al in 2000 een Beleidsnota Fietsverkeer uitgebracht met daarin tal van stimulerende maatregelen die de gekoesterde positie nog eens wil onderstrepen. De jarenlange inspanningen van de gemeente om de fiets tot een aantrekkelijk vervoermiddel te maken hebben in 2002 geleid tot de toekenning van de fietsprijs van de Fietsersbond.
- Voor de periode 2007– 2010 wil de gemeente nog eens € 11,0 mln. extra investeren in fietsmaatregelen in de stad. In de nieuwste fietsnota “Stap Op!” zijn enkele nieuwe accenten aan het fietsbeleid toegevoegd, zoals de fietsvriendelijkheid van verkeerslichten, het asfalteren van fietspaden, aandacht voor schoolomgevingen en het bevorderen van de zelfstandige fietsmobiliteit van basisschoolleerlingen. Kortom: een impuls voor de fietskwaliteit die ook bijdraagt aan het streven de meest duurzame stad van Nederland te worden.

(Bron: Fietsnota Stap Op!, “Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden” (Fietsberaad nr 7) en www.groningen.nl)

Bijlage 12

Ruimtelijke inrichting

B12. Ruimtegebruik

Fietsvriendelijke ruimtelijke inrichting helpt fietsgebruik

- “OVG-analyses laten zien dat mensen die binnen drie kilometer van stadscentra wonen, meer korte ritten maken die per fiets kunnen worden afgelegd.”

Bron: Verstandige stedenbouw maakt de markt voor fietsgebruik aanzienlijk groter, Fietsverkeer mei 2002.

- “Groningen is voor veel andere steden in binnen- en buitenland een voorbeeld wat betreft fietsklimaat en fietsgebruik. Hoe komt het dat beide daar zulke hoge ogen gooien? Het antwoord draait om drie sleutelwoorden: beleid, samenhang en continuïteit. Zo voert de gemeente een breed fietsbeleid, dat stevig is ingebed in het hele verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast richt het ruimtelijk beleid zich al decennialang met visie en vasthoudendheid op een **compacte stad**, waardoor de bewoners veel activiteiten goed per fiets kunnen bereiken.”

Bron: Boersma en van Alteren 2004 samengevat op www.fietsberaad.nl.

- “Houten is een van de gemeenten met een hoog fietsgebruik. **Ruimtelijke ordening** wordt ingezet om dit ook in nieuwe wijken te bereiken. In de nieuwe uitbreiding van Houten, genaamd Houten Vinex, ligt het primaat ook weer bij de fiets. Maar de fietspaden zijn aangepast aan de laatste stedenbouwkundige principes: lange rechtstanden en minder ‘sociaal onveilig’ groen. In het bestaande Houten worden straten omgebouwd tot fietsstraten, onder meer om de herkenbaarheid van de fietsroutes te vergroten.”

Bron: Fietsverkeer in Houten, in Fietsverkeer mei 2007.

- “Enorme aantallen fietsen bij het station een probleem? Zeker, het is lastig op een goede manier ruimtelijk te verwerken. Dat het toch primair als een succes gezien kan worden, toont Groningen. Realisatie, organisatie en gebruik van het nieuwe Stadsbalkon als schoolvoorbeeld voor Nederland. Dubbel grondgebruik was noodzakelijk om alle functies in het krappe stationsgebied kwijt te kunnen. Recht voor het stationsgebouw, op minimale afstand van de perrontoeegangen, is een bijzonder plein ontworpen, met daaronder een stalling voor 4150 fietsen: het Stadsbalkon. Kosten ruim 10 miljoen euro. In de herfst van 2006 was het werk grotendeels klaar; het laatste deel van de stalling is in januari 2007 open gegaan. En direct volkomen bezet op de drukste momenten! De laatste tellingen wijzen uit dat er bij het station inmiddels ruim 6.000 fietsen staan, waarvoor diverse rekken her en der (800 plaatsen) en de ‘volledige’ Stadsbalkon-stalling (4150) tezamen al lang niet meer volstaan. De perfecte kwaliteit van onbewaakte stallen lijkt inmiddels ook een merkbaar effect te hebben op de bewaakte stalling.”

Bron: Ligtermoet 2007 samengevat op www.fietsberaad.nl.

Bijlage 13

Criteria voor toekomstige maatregelen

BOVAG en RAI Vereniging stellen effectiviteit maatregelen centraal

Achtergrond

- Transitie naar duurzame mobiliteit is actueel en heeft een lange doorlooptermijn.
- Transitiepaden verlopen parallel.
- Het is niet mogelijk voor langere tijd te voorzien wat de meest gewenste maatregelen zijn en wat het standpunt zal zijn van BOVAG en RAI Vereniging ten aanzien van bepaalde maatregelen.
- Wel is het mogelijk toekomstige voor te stellen maatregelen dan wel te beoordelen aan de hand van een aantal criteria.

BOVAG en RAI Vereniging willen de volgende criteria hanteren:

Toetsingscriteria

- 1. Maatregelen moeten bijdragen aan het verduurzamen van de mobiliteit en branche**
 - BOVAG en RAI Vereniging streeft naar duurzame mobiliteit, waarbij zij zuinig, schoon, veilig en stil centraal stelt.
 - Maatregelen moeten bijdragen aan deze doelstelling.
 - Om dit te kunnen beoordelen moet het beoogde effect, in termen van de bijdrage aan het beoogde resultaat en de kosteneffectiviteit van de maatregel, voorspelbaar zijn.

B13. Criteria

Maatregelen moeten duidelijk zijn en passen binnen Europa(1)

2. **Maatregelen moeten passen binnen Europa en vormen maatwerk voor Nederland**

- Het dichtbevolkte Nederland is, samen met andere sterk verstedelijkte gebieden in Europa, een land waarin de milieudruk als gevolg van o.m. mobiliteit snel zichtbaar wordt en om oplossingen vraagt. Bij het formuleren van oplossingen streven BOVAG en RAI Vereniging naar maatwerk voor de Nederlandse situatie die past binnen de Europese context.
- Sterke marktverstoringen binnen de sector willen zij vermijden door het maken van een afweging van de (maatschappelijke) kosten en baten per maatregel(enpakket). Uitgangspunt bij deze (M)KBA is een “level playing field” waarbij de (het) voorgestelde maatregel(enpakket) voor iedereen zal gelden.

3. **Maatregelen moeten duidelijk zijn en samenhangend op korte en lange termijn**

- BOVAG en RAI Vereniging onderkennen het belang van het gedrag van mensen voor het bereiken van het beoogde effect van maatregelen. Dit stelt de volgende eisen aan maatregelen:
 - Maatregelen moeten samenhangend zijn en geen contraproductief effect hebben op a) een ander milieu thema en b) de korte en lange termijn.
 - Maatregelen moeten helder zijn voor gebruikers.
 - De looptijd en betrouwbaarheid van maatregelen en het tijdig aankondigen ervan is belangrijk. De effectiviteit verbetert als de branche zich kan voorbereiden.
 - Maatregelen moeten geëvalueerd worden; ineffectieve maatregelen moeten worden beëindigd.
 - De administratieve last moet minimaal zijn gegeven het effect van de maatregel.

B13. Criteria

Maatregelen moeten duidelijk zijn en passen binnen Europa(2)

4. **Maatregelen moeten kunnen rekenen op een breed draagvlak bij de achterban**
 - De impact van de maatregelen op de bedrijfsvoering van BOVAG en RAI leden mag niet zodanig zijn dat op hun draagvlak niet meer kan worden gerekend.

5. **Duurzaam (robuust) beleid vraagt om duurzame maatregelen**
 - Beleid en de daaraan gekoppelde investeringsbereidheid van de marktsector vraagt om duurzame maatregelen welke een gegarandeerde duurzame, solide en langjarige financieringsgrondslag vereisen.

Samenstelling begeleidings- en projectgroep

Begeleidingsgroep

BOVAG en RAI Vereniging

Leo Bingen
Jack Duis
Michel van Lindert
Maurice Manders
Bert Piëst
Stef Stock
René Takens
Jaap Tuinstra
Hans van Vliet
Wim van Vliet
Edwin Woudt
Bart Zwager



Fietsersbond

Hugo van der Steenhoven



Projectgroep

DHV-projectteam

Pieter Tanja (projectmanager)
Manus Barten
Mara Francken

Met bijdragen van:
Jaap Willems

Instituut voor Duurzame Mobiliteit

Tjeerd W. Hobma
Paul Hoffschult
Inge Buth



Project

Duurzaamheidsagenda Fietsen BOVAG en RAI Vereniging

Projectreferentie

C0585.01.001

Documentreferentie

MD-SU2009011

Project manager

Pieter Tanja

Auteur

Manus Barten, Pieter Tanja

Bijdragen

DHV: Mara Francken, Jaap Willems
IVDM: Tjeerd W. Hobma

Datum

26 Januari 2009