



**Maatschappelijke Waarde en Investerings-
agenda Fietsen**

Verantwoordingsrapportage

OPGESTELD IN OPDRACHT VAN:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Tour de Force

OPGESTELD DOOR:



Adres: Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020 - 67 00 562

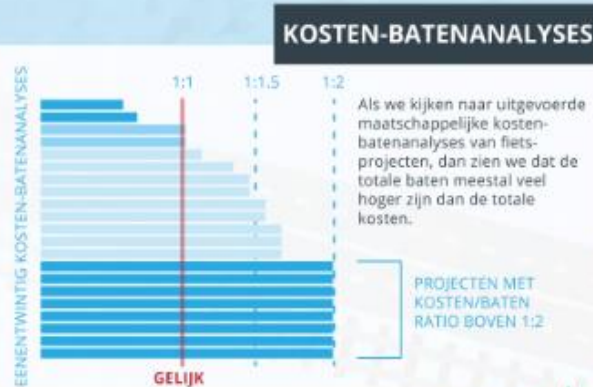
Fax: 020 - 47 01 180

E-mail: info@decisio.nl

Website: www.decisio.nl

Investeren in fietsen: Hoog rendement!

Deze infographic laat zien dat investeren in fietsen in de stad een hoog maatschappelijk rendement oplevert. Of je nu kijkt naar een gemiddelde afgelegde kilometer in de stad, naar individuele investeringen of naar de kosten van infrastructuur, de conclusie is dat een euro geïnvesteerd in fietsen dubbel en dwars uitbetaalt.



RENDEMENT VAN DRIE INVESTERINGS-PROJECTEN



FIETSBRUG IN DEN HAAG

De investeringen van dit deel van de snelfietsroute in Den Haag bedragen bijna €12 miljoen. Maar deze fietsbrug over de A12 en het spoor levert zoveel voordeel op voor fietsers, dat de totale opbrengsten ruim €28 miljoen bedragen.

(MAATSCHAPPELIJKE) BATEN EN KOSTEN VAN EEN KILOMETER REIZEN DOOR DE STAD

Reizen in de stad kost geld en tijd voor de reiziger. Pak je de fiets, dan vallen deze kosten weg tegen diverse positieve maatschappelijke effecten, bijvoorbeeld op congestie, emissies, gezondheid, subsidies, geluid, ruimte en veiligheid. Pak je daarentegen de auto of de bus dan is er juist sprake van negatieve effecten.

REISTIJD EN REISKOSTEN



MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN



FIETSPARKEREN UTRECHT

De jaarbeursstalling in Utrecht is een efficiënt fietsen-hotel. Er is dan ook behoorlijk in geïnvesteerd. Maar de maatschappelijke kosten hiervan zijn nog steeds relatief laag.



VRIJE FIETSPARKEERPLEK AMSTERDAM

Een verwijsstelsel dat € 20.000 per jaar kost, levert een veelvoud op aan maatschappelijk rendement.



FIETSFRASTRUCTUUR IS KOSTENEFFECTIEF

Fietsen is goedkoop, ook de infrastructuur. Vergelijk de jaarlijkse uitgaven aan infrastructuur maar met die van andere vervoersmodaliteiten.



2 Inleiding

Tour de Force is een initiatief van VNG, IPO, vervoerregio's, Unie van Waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tour de Force 2020 is de Agenda Fiets van de gezamenlijke overheden in Nederland. In het kader van de investeringsagenda fiets van Tour de Force wil de tourleiding graag een beeld kunnen geven van de maatschappelijke baten van die agenda. De investeringsagenda bestaat uit drie delen:

1. Investerings in fietsparkeren bij stations;
2. Investerings in snelfietsroutes;
3. Investeringsagenda steden. Deze valt uiteen in opheffen van fysieke barrières, verbeteren netwerk (kwaliteit en ontbrekende schakels), fietsparkeren (anders dan bij stations) en onderhoud.

Decisio heeft in het kader van deze investeringsagenda onderzoek gedaan dat bestaat uit twee onderdelen:

1. Het maken van een infographic waar de maatschappelijke baten van investeringen in de fiets centraal staan. Decisio heeft veel onderzoek gedaan op het gebied van bikonomics en ook een groot aantal maatschappelijke kosten-batenanalyses van fietsinvesteringen uitgevoerd. Daarbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van wetenschappelijke onderzoeksbronnen. De infographic staat op de eerste pagina van dit rapport.
2. Een schatting van de omvang van de investeringen die nodig zijn binnen steden (de derde van de bovengenoemde drie delen). Daartoe is van een aantal ambitieuze steden (de kandidaatsteden voor de verkiezing Fietsstad van het Jaar 2016) bepaald welke investeringsprogramma en investeringswensen ze op fietsgebied hebben. Door dit te extrapoleren naar andere steden is een schatting gemaakt van het totale investeringsbedrag dat in Nederlandse steden nodig is om een forse kwaliteitsslag wat betreft fietsinfrastructuur te maken.

In deze rapportage geven we de onderbouwing bij beide onderdelen van dit onderzoek.

3 Achtergrond informatie Infographic

De achtergronden bij de infographic beschrijven we in de volgorde van de 'route' die met pijlen in de infographic is weergegeven.

(Maatschappelijke) baten en kosten van een kilometer reizen door de stad

Bij het reizen van een kilometer door de stad zijn er effecten voor de reiziger zoals reistijd en reiskosten en effecten voor de maatschappij zoals congestie, luchtkwaliteit, gezondheid, veiligheid en subsidie. In de infographic is er, om zo het begrijpelijk mogelijk te houden, geen onderscheid gemaakt tussen de interne effecten (de effecten voor de reiziger zelf, zoals reiskosten, reistijd en een deel van de gezondheidseffecten en verkeersveiligheidseffecten) en de externe effecten (de effecten voor de rest van de maatschappij (zoals emissies, geluid, congestie en een ander deel van de gezondheids- en verkeersveiligheidseffecten).

De waarde van deze effecten zijn gebaseerd op de volgende onderzoeken:

- 'Maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de fiets' door Decisio (2012)
- 'Effecten en infrastructuurkosten van verkeer. Een overzicht voor Nederland in 2010' door CE Delft (2014)
- 'Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles' door Stefan Gössling en Andy S. Choi (2015)
- CBS en KiM data.

Door de verschillende bronnen te combineren is de vergelijking niet helemaal zuiver. Hij moet daarom als indicatief worden beschouwd, maar ons inziens is de vergelijking voldoende robuust voor de infographic.

Uit de analyse blijkt dat de kosten voor de reiziger in de vorm van reistijd en reiskosten bij fietsen het grootst zijn. Deze bedragen namelijk 67 eurocent. Terwijl dat voor de auto 58 eurocent is en voor de bus 53 eurocent. Maar als we ook kijken naar de maatschappelijke effecten, blijkt dat deze voor de fietser 68 eurocent positief zijn. Terwijl er voor de auto en bus negatieve maatschappelijke effecten zijn van respectievelijk 37 eurocent en 29 eurocent.

Persoonlijke en maatschappelijke effecten van een kilometer reizen door de stad met fiets, auto of bus

	Fiets	Auto	Bus
Reistijd en reiskosten	-€ 0,67	-€ 0,58	-0,53
Maatschappelijke effecten	€ 0,68	-€ 0,37	-€ 0,29
<i>Totale kosten en baten</i>	€ 0,01	-€ 0,95	-€ 0,82

In de onderstaande tabel hebben we ingezoomd op de individuele effecten.

Effecten in € per rkm	Fiets (16 km/u)			Auto (35 km/u)				Bus (25 km/u)		
	Intern	Extern	Totaal	Intern	Extern	Accijnzen	Totaal	Intern	Extern	Totaal
Reistijd	0,625	0	0,63	0,285	0	0	0,29	0,40		
Reiskosten	0,044	0	0,04	0,296	0	-0,032	0,26	0,13	0,12	0,12
Levensduur	-0,358	0,008	-0,35	0	0	0	0,00	0	0	0
Gezondheid	-0,149	-0,242	-0,39	0	0	0	0,00	0	0	0
Verkeersveiligheid	0,062	0	0,06	0	0,063	0	0,06		0,06	0,06
Luchtkwaliteit	0	0	0,00	0	0,004	0	0,00		0,01	0,01
Klimaatverandering	0	0	0,00	0	0,005	0	0,01		0,01	0,01
Geluid	0	0	0,00	0	0,011	0	0,01		0,01	0,01
Wegonderhoud	0	0	0,00	0	0,034	0	0,03		0,077	0,077
Congestie	0	0	0,00	0	0,25	0	0,25		0,002	0,002
Totaal	0,224	-0,234	-0,01	0,581	0,367	-0,032	0,92	0,53	0,289	0,289

Voor de reistijdwaardering zijn we uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 16 km/u voor de fiets, 25 km/u voor de bus en 35 km/u voor de auto en van een gemiddelde reistijdwaardering (KiM). Voor de reiskosten hebben we aangesloten bij het Deense onderzoek, behalve voor de bus, waar we zijn uitgegaan van een gemiddelde rit in Utrecht.

Voor betreft de gezondheidseffecten hebben we ook de Deense waarden genomen. Deze zijn hoger dan de MKBA fiets uit 2012, mede omdat ook de interne effecten bij de Denen in beschouwing zijn genomen. Voor de overige waarden hebben we aangesloten bij het onderzoek van de VU/CE Delft, waarbij zo nodig bewerkingen zijn toegepast zoals in de MKBA fiets zijn gedaan. Het gaat dus om geactualiseerde waarden ten opzichte van MKBA fiets.

Kosten-batenanalyses

Voor het maken van het overzicht van de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) hebben we gebruik gemaakt van de baten/kosten ratio's van de MKBA's voor fietsprojecten die door Decisio zijn uitgevoerd. Het gaat hierbij om projecten voor de aanleg van fietspaden, bruggen, snelfietsroutes, fietsparkeervoorzieningen, handhaving en een fietsstraat. De ratio's lopen uiteen, maar voor het grootste deel van de projecten zijn dat de totale maatschappelijke baten voor fietsprojecten duidelijk hoger dan de totale maatschappelijke kosten. Het investeren in fietsen levert dus een hoog maatschappelijk rendement op. Nota bene, de niet gekwantificeerde baten zijn uiteraard niet in de saldi opgenomen. In de meeste gevallen betekent dit dat de baten/kosten verhouding nog beter is dan uit de grafiek blijkt.

Kosten fietsinfrastructuur

De kosten voor fietsinfrastructuur zijn gebaseerd op uit het rapport 'Externe en infrastructuurkosten van verkeer. Een overzicht voor Nederland in 2010' van CE Delft en de Vrije Universiteit (2014). De totale kosten zijn gedeeld door 17 miljoen Nederlandse inwoners om de gemiddelde infrastructuurkosten per persoon per jaar te berekenen. Uit de analyse blijkt dat gemiddelde infrastructuurkosten voor de fiets per reizigerskilometer 3 eurocent bedragen. Vergelijken met de infrastructuurkosten per reizigerskilometer van respectievelijk 10 eurocent, 14 eurocent en 18 eurocent voor de auto, bus en trein is dit dus aanzienlijk lager. Per persoon (voor elk van de 17 miljoen inwoners van ons land) bedragen de kosten voor fietsinfrastructuur gemiddeld 33 euro per jaar. Voor de auto, trein en bus zijn

infrastructuurkosten 342 euro, 133 euro en 26 euro per persoon per jaar. Ook vanuit dit perspectief zijn de kosten voor fietsinfrastructuur dus relatief laag.

MKBA cases

In de infographic zijn drie voorbeelden opgenomen van analyses waarin de maatschappelijke kosten en baten met elkaar zijn vergeleken.

1. Case: Fietsbrug Den Haag

Tussen Leiden en Den Haag ligt de Velostrada; een snelfietsroute die in Leiden begint en in Den Haag uitkomt bij station Mariahoeve. Deze route is gerealiseerd binnen het Fietsplan van de provincie Zuid-Hollands uit 2008. Samen met de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag is de mogelijkheid onderzocht deze route te verlengen tot aan station Den Haag Hollands Spoor. De beoogde effecten met een verlenging van de Velostrada zijn reistijdwinst voor bestaande fietsers (en wandelaars), een comfortabelere route voor de fietser en een *modal shift* van auto en OV naar fiets (en wandelen)

Hoewel de aanleg van de Verlengde Velostrada om een aanzienlijke investering vraagt, wegen de baten op tegen de kosten van het project. De grootste baat is de kortere reistijd voor fietsers en voetgangers, die met name wordt veroorzaakt door de brug over de A12/sporenbundel. Daarnaast wordt de route comfortabeler voor fietsers, waarvoor een waardering per gefietst uur geldt. De modal shift die optreedt van de auto naar de fiets, zorgt voor minder auto's op de weg en daarmee voor een betere doorstroming voor het blijvende autoverkeer. Hierdoor ontstaat een reistijd- en betrouwbaarheidswinst voor autoverkeer. De afname van autokilometers geeft echter wel minder accijnsinkomsten door een afname van brandstofverbruik. Die modal shift van de auto naar de fiets zorgt er bovendien voor dat de voormalige automobilisten gezonder en productiever worden en dat positieve externe effecten (minder milieu- en luchtvervuiling en geluidsoverlast) optreden.

Naast deze kwantitatieve effecten spelen nog een aantal effecten die we niet hebben kunnen kwantificeren. Zo zorgt het voor een betere verkeersveiligheid voor de fietser en voetganger. Daarnaast is de brug over de A12/sporenbundel een belangrijke verbinding voor de (her)ontwikkeling van de Binckhorst, die de komende jaren zal plaatsvinden. Het is onvoorspelbaar welk effect de verbinding precies op de vastgoedwaarden in het gebied heeft, maar dat dit een positief effect is staat vast. Een tweede ruimtelijke ontwikkeling die invloed ondergaat van de Verlengde Velostrada is de nieuwbouwlocatie op het terrein waar nu het voormalige CBS-kantoor staat.

Tabel: MKBA-resultaten fietsbrug over de A12 en het spoor (contante waarde)

Koningin Wilhelminalaan - Holland Spoor			
	Kosten	Baten	Totaal
Investeringen	-€ 11.690.000		
B&O kosten	-€ 1.670.000		
Reistijdwinsten fietsers		€ 14.320.000	
Comfortwinst fietsers		€ 1.680.000	
Reistijd- en betrouwbaarheidswinsten auto's		€ 7.510.000	
Reiskostenreductie fietsers		€ 890.000	
Verzuimreductie		€ 990.000	
Gezondheidseffecten		€ 550.000	
Accijnzen autoverkeer	-€ 1.210.000		
Externe effecten		€ 2.700.000	
Totaal	-€ 14.570.000	€ 28.640.000	€ 14.070.000
B/K - verhouding			2,05

Niet-gekwantificeerde effecten		
	Kosten	Baten
Verkeersveiligheid		+
Ruimtelijke ontwikkeling		++

Case: Fietsparkeren Utrecht

De analyse gaat over de nieuwe fietsenstalling bij het Jaarbeursplein in Utrecht, waar plek is voor 4200 fietsen. De eerste 24 uur kan de fiets gratis gestald worden. De totale jaarlijkse exploitatiekosten (inclusief huur) voor de Jaarbeursstalling door de gemeente Utrecht, NS en ProRail zijn €2,2 miljoen. Als dit bedrag gedeeld wordt door het aantal plekken (4200) en het aantal dagen per jaar (uitgaande van 365 dagen), komt dit uit op een bedrag van €1,45 per fiets per dag. In deze berekening is er vanuit gegaan dat elke plek in de stalling elke dag door één fietser wordt gebruikt. Er is geen rekening gehouden met de gemiddelde bezettingsgraad (denk hierbij aan lege plekken, maar ook aan plekken die meerdere keren per dag worden gebruikt), omdat daarover onvoldoende informatie beschikbaar is.

Een ritje van en naar het station met de fiets heeft lagere maatschappelijke kosten dan met de auto of het openbaar vervoer. De gemiddelde maatschappelijke meerkosten van het openbaar vervoer ten opzichte van de fiets zijn €0,40 per reizigerskilometer¹. In Utrecht ligt dit bedrag lager door de relatief lage benodigde subsidie per kilometer: inclusief kapitaallasten komt de subsidie uit op 12 cent in plaats van 29 cent. De maatschappelijke meerkosten van het openbaar vervoer in Utrecht zijn daarmee €0,22 per reizigerskilometer ten opzichte van een fietskilometer. Daar komen dan de kosten van de reiziger nog bij op. Deze bedragen € 0,13 per kilometer via de OV chipkaart. Bij een gemiddelde

¹ Op basis van MKBA fiets 2012 (Decisio), maar met actuele kengetallen.

enkele reisafstand van 3,4 kilometer worden de maatschappelijke meerkosten van een retour daarmee € 2,38 per persoon per dag. De externe maatschappelijke meerkosten van een rit per auto in plaats van de fiets bedragen € 0,36. Daar komt nog eens €0,19 aan variabele autokosten per kilometer bij die de automobilist zelf betaalt (uitgaande van een compacte auto met een jaarkilometrage van 10.500, volgens cijfers van Nibud). In totaal bedragen de kosten van per auto gebracht en gehaald worden daarmee € 7,48, ervan uitgaande dat de reiziger wordt gebracht en gehaald. Als hij parkeert bij het station is het de helft, maar komen er de (maatschappelijke) kosten van parkeren bij.

Bij deze vergelijking hebben we geen rekening gehouden met verschillen in reistijd. Het gaat in deze case niet om een MKBA, dus de maatschappelijke baten van de fietsparkeervoorziening, zoals kwaliteit van de openbare ruimte, comfort- en reistijdwinst voor fietsers zijn niet in de analyse meegenomen.

Case: Vrije fietsparkeerplek Amsterdam

Dankzij een fietsdetectiesysteem volstaan in een nieuw te bouwen in pandige fietsenstalling 1.350 stallingsplaatsen waar anders 1.500 stallingsplaatsen nodig waren geweest. De besparing van deze 150 plaatsen à 3.000 euro per stuk – oftewel 450.000 euro – weegt ruimschoots op tegen de benodigde investeringen van 135.000 euro. Het fietsdetectiesysteem levert bovendien zoektijdswinst ter waarde van 40.000 euro per jaar op, verhoogt de betrouwbaarheid, verlaagt de handhavingskosten en biedt een kwaliteitsimpuls voor het fietsparkeren in de stad.

Met een fietsdetectiesysteem wordt in fietsenstallingen elektronisch geregistreerd of een fietsparkeerplaats bezet is. Dankzij zo'n systeem wordt het effectieve gebruik van de stalling verbeterd. In een fietsenstalling blijft namelijk de laatste paar procent van de beschikbare plaatsen ongebruikt omdat deze niet gevonden worden. Met een detectiesysteem zijn er minder plaatsen nodig om hetzelfde aantal fietsen te kunnen stallen. Dit voordeel kan oplopen tot 10 procent minder benodigde plaatsen. We berekenen het voordeel in een fictieve stalling in Amsterdam. In deze stalling van 1.500 plaatsen kunnen zonder detectiesysteem evenveel fietsen gestald worden als in een stalling van 1.350 plekken met fietsdetectiesysteem. Uitgaande van een investeringskosten van 3.000 euro per fietsparkeerplaats betekent dit een investeringsbesparing van 450.000 euro. Uiteraard vraagt een fietsdetectiesysteem ook om investeringen. Deze zijn circa 100 euro per fietsparkeerplaats^[1]. Voor een stalling met 1.350 plaatsen komt dit dus neer op 135.000 euro. De financiële baten/kosten-verhouding is in deze casus dus 3,3.

Naast de positieve financiële effecten op de benodigde investeringen biedt een fietsdetectiesysteem meer voordelen. Doordat elektronische verwijzing naar vrije plaatsen mogelijk wordt, besparen fietsers tijd met het zoeken. Als we voor de casus aannemen dat elke stallingsplaats 1,1 keer per dag gebruikt wordt zijn er dagelijks 1.485 bezoekers. Aangenomen dat zij allemaal een halve minuut zoektijd besparen en hun tijdswaardering 9,25 euro per uur is, zijn de maatschappelijke baten ruim 40.000 euro per jaar.

[1] Naast de investeringen brengt een fietsdetectiesysteem (beperkte) beheer- en onderhoudskosten met zich mee. Deze bedragen maximaal circa enkele euro's per stallingsplaats per jaar.



Een baten/kostenverhouding van de maatschappelijke effecten kan ook berekend worden. Hiervoor is het nodig om te bekijken wat de jaarlijkse effecten zijn investeringsverschillen. We nemen hiervoor aan dat het fietsdetectiesysteem in 10 jaar afgeschreven is en de jaarlijkse kosten 5 euro per fietsparkeerplaats zijn. De jaarlijkse kosten daarmee uit op ruim 20.000 euro. De jaarlijkse baten van de minder benodigde fietsparkeerplaatsen zijn circa 15.000 euro (uitgaande van afschrijven in 30 jaar). Per saldo zijn de jaarlijkse maatschappelijke baten dus circa 35.000 euro. De maatschappelijke baten/kosten-verhouding is 2,7.

De voorgerekende casus is een vereenvoudiging van de werkelijke kosten en baten van een fietsdetectiesysteem. Er zijn verschillende financiële en maatschappelijke voordelen die niet in de berekening opgenomen zijn. Dit zijn onder ander een hogere betrouwbaarheid van de tijd die het kost om je fiets te stallen, een besparing op handhaving van de maximale parkeerduur (deze wordt minder intensief), meer/beter inzicht in het gebruik van de stalling (belangrijk voor verbetering van het fietsparkeerbeleid) en een algemene kwaliteitsimpuls fietsparkeren (belangrijk voor het fietsgebruik). Tegelijkertijd dient vermeld te worden dat een aantal criteria voldoen moet zijn om de genoemde baten op te laten treden. Een fietsdetectiesysteem om te beginnen alleen van nut in stallingen die 'vol' staan. Daarnaast zijn de inrichting van de stalling (waaronder het aantal etages), de routing door de stalling en de omvang van de stalling bepalend voor de mate waarin de aangenomen 10 procent betere benutting en 30 seconden bespaarde zoektijd van toepassing zijn.

4 Investeringsagenda's van acht gemeenten

In opdracht van Tour de Force heeft Decisio een schatting gemaakt van de omvang van het benodigde investeringsprogramma van fietsen in steden (fietsinfrastructuur inclusief stallingen met uitzondering van stationsstallingen). Deze extra investeringen zijn nodig door de groei van het aantal fietskilometers in steden, maar ook doordat de algehele stedelijke mobiliteit groeit en de wens is om dit niet ten koste te laten gaan van de leefbaarheid.

Decisio heeft een inventarisatie uitgevoerd onder een aantal ambitieuze fietssteden van verschillende omvang (de kandidaat-steden voor fietsstad van het jaar 2016). Daarbij is gekeken naar de jaarlijkse uitgaven aan fietsinfrastructuur en naar de geplande en gewenste investeringen de komende jaren.

Opvallend is dat deze steden per inwoner jaarlijks gemiddeld bijna €80 aan fietsinfrastructuur *uitgeven*, terwijl dit gemiddeld €33 is per Nederlander. Ten opzichte van de infrakosten van andere modaliteiten is dit overigens nog steeds een relatief laag bedrag, ook als je het per gereisde kilometer bekijkt.

Als we kijken naar de omvang van geplande en gewenste *investeringen* in fietsinfrastructuur, dan komt dit in deze steden neer op gemiddeld €750,- per inwoner. Niet al deze investeringen kunnen overigens de komende vier jaar worden gerealiseerd, er zijn ook investeringen tussen die een langere voorbereidings- en uitvoeringstijd hebben. Dit bedrag van €750,- per capita hebben we vermenigvuldigd met het aantal mensen dat in Nederland in of rond een stad woont. Daarmee komen we tot de schatting dat de omvang van het gewenste investeringsprogramma voor fietsen in alle Nederlandse steden €10 miljard bedraagt.

Voor de investeringsagenda van Tour de Force is het belangrijk om een schatting te maken van de omvang van investeringen in fietsen die in de Nederlandse steden moet worden gedaan om het fietsen een kwaliteitsimpuls te geven en de groei van het fietsen te accommoderen. Het accommoderen van de groei van fiets is in de grote steden overigens een randvoorwaarde om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden. Het gaat dan om investeringen in een betere kwaliteit van drukke stedelijke fietsroutes (opheffen van fysieke barrières; verbetering doorstroming, veiligheid en comfort) en in fietsparkeervoorzieningen (grotere en kleinere stallingen) in stadscentra en bij publiekstreckende voorzieningen.

Om hier een schatting van te maken hebben we de afgelopen weken de steden benaderd die zich hebben gekandideerd voor de verkiezing tot fietsstad van het jaar 2016 van de Fietzersbond. De gedachte hier achter is dat dit ambitieuze steden zijn waar het om fietsen gaat (anders zouden ze zich niet kandideren), die bovendien goed in beeld hebben hoeveel ze de afgelopen tijd in fietsen hebben geïnvesteerd en ook hebben nagedacht over benodigde investeringen in de toekomst.

Uiteindelijk is het gelukt om van de gemeenten Goes, Purmerend, Oss, Haarlem, Nijmegen, Groningen en Utrecht de investeringsbedragen in kaart te brengen. En ook van Amsterdam (geen kandidaatsfietsstad) hebben we een schatting van de gewenste investeringen gekregen.

Van deze steden hebben we in kaart gebracht:

- Hoeveel hebben de gemeenten de afgelopen jaren aan fietsen uitgegeven;
- Hoeveel ze de komende vier/vijf jaren van plan zijn te investeren, bovenop de reguliere uitgaven aan fietsen (beheer en onderhoud, exploitatie, kleinere investeringen);
- Welke investeringen ze de komende vier/vijf jaren zouden willen doen, maar niet kunnen financieren (wensenlijst).

Deze bedragen hebben we teruggerekend naar bedragen per jaar en per inwoner. Opvallende conclusie is dat niet alleen de grote steden relatief veel (willen) investeren in fiets, maar ook kleine ambitieuze steden per hoofd van de bevolking tot aanzienlijke investeringsbedragen per inwoner komen.

Als we kijken naar de bestedingen van deze ambitieuze fietsgemeenten per hoofd van de bevolking, dan is dit met bijna *tachtig euro per jaar* aanzienlijk hoger dan wat er gemiddeld per hoofd van de Nederlandse bevolking aan fietsinfrastructuur wordt uitgegeven (€33,-). Overigens is dit nog altijd veel minder dan er in Nederland jaarlijks per inwoner aan weg- en spoorinfrastructuur wordt uitgegeven. En dit geldt ook als we kijken naar de uitgaven per reizigerskilometer.

Jaarlijkse uitgaven aan infrastructuur in Nederland

	Per persoon	Per reizigerskilometer
Fiets (bebouwde kom)	€ 33	€ 0,03
Personenauto	€ 342	€ 0,09
Trein	€ 133	€ 0,18
Bus	€ 26	€ 0,14

Bron: VU/CE Delft², CBS, bewerking Decisio

In de analyse van de geplande investeringen en wensenlijsten is Amsterdam per hoofd van de bevolking een duidelijke uitschieter naar boven. Een kleinere gemeente stak juist aan de onderkant uit, met een investeringsbedrag van gemiddeld negen euro per inwoner per jaar. Dus ver beneden de €33 per inwoner die gemiddeld aan fietsinfrastructuur wordt uitgegeven. Als we deze twee uitschieters buiten beschouwing laten, resulteert het beeld in de onderstaande tabel. In de tabel staan de gemiddelde geplande investeringen per inwoner in de komende vier jaar en de gewenste extra investeringen de komende jaren (waarvoor de bevroegde steden geen financiering hebben kunnen vinden). Bij elkaar opgeteld komt dit neer op gemiddeld ruim €750 aan extra investeringen per inwoner in de komende jaren. Als we dat bedrag vermenigvuldigen met de stedelijke bevolking in Nederland, dan komen we op een bedrag aan extra investeringen van ruim 9 miljard euro. Dit bedrag zal niet in zijn geheel in de komende vier jaren kunnen worden geïnvesteerd omdat het voor een deel om grote projecten gaat die een langere periode van planvorming tot en met uitvoering vereisen.

² Externe en infrastructuurkosten van verkeer (2010). Vrije Universiteit en CE Delft, 2014.

Schatting omvang benodigde extra investeringen voor fietsen in de stad in de komende jaren

	Investeringsbe- drag
<i>Geplande</i> investeringen fietssteden per inwoner	€ 314
<i>Gewenste</i> extra investeringen fietssteden per inwoner	€ 439
Totale benodigde investeringen per inwoner	€ 753
Bevolking in stad en ommeland (miljoenen)	12,58
Totale investeringssom (miljarden)	€ 9,4

Dit gaat dus om investeringsbedragen bovenop de reguliere uitgaven aan fietsen (beheer en onderhoud, exploitatie, kleine investeringen). Uiteraard is dit een grove schatting, gebaseerd op een klein aantal steden.