

## E.10 Stimuleren actieve mobiliteit

| Naam type maatregel                                   |   | Stimuleren actieve mobiliteit  |
|---|---|--|
| <b>Omschrijving van het type maatregel</b>            |   |  |
| Algemene beschrijving en definitie type maatregel     | <p>Onder actieve mobiliteit verstaan we fietsen en lopen. De aantrekkelijkheid van fietsen kan gestimuleerd worden door maatregelen te treffen die gemak en reistijd van fietsen verkorten. Fietsmaatregelen zorgen ervoor dat fietsen een alternatief wordt op de korte afstand tot middellange afstand (elektrische fiets, metropolitane fietsroutes) voor auto en ov.</p> <p>Enkele voorbeelden van maatregelen zijn; het bevorderen van verkeerscirculatie ten gunste van fiets en ov (CE Delft, 2020a); het uitbreiden van fietspaden (CE Delft, 2020a); het aanleggen van metropolitane fietsroutes(CE Delft, 2019b), leasefietsen en het uitbreiden van fietsenstallingen bij ov-knooppunten en in stadscentra. Deze maatregelen zorgen voor een reductie in autokilometers en een shift naar fiets.</p> |  |
| Maatregelen die hieronder vallen                      | Uitbreiding en verbetering (regionaal) fietsroutenetwerk, fietsvriendelijk wegontwerp, uitbreiding/optimalisatie fietsstallingen, verkeersmaatregelen fiets (korte wachttijden bij VRI's), benutten fietskennis (CE Delft, 2018c), fiets van de zaak, Tour de Force, verkeerscirculatie ten gunste van fiets en ov, metropolitane fietsroutes.  |  |
| Indicatie invoeringstermijn                           | Relatief kort, het aanbieden van lease fietsen kan enkele maanden in beslag nemen. Aanpassingen aan infrastructuur, zoals fietspaden, kunnen enkele jaren duren.  |  |
| Indicatie zichtbaarheid effecten                      | Verschuiving van autokilometers naar fiets en daardoor een hoger aantal fietskilometers. Lagere CO <sub>2</sub> -emissie, minder congestie en verbeterde leefbaarheid. Gezondheidsbaten van medewerkers door vaker gebruik van fiets. Eventueel meer overlast door (foutief) parkeren/stallen van (deel-/lease-) fietsen. Mogelijk in het beginsel meer congestie bij gemotoriseerd vervoer door het voorrang geven aan fietsers.   |  |
| <b>Categorie</b>                                      |   |  |
| Thema   | 5. Fiets, ov en innovatieve mobiliteit.   |  |
| Type  | Stimuleren actieve mobiliteit   |  |
| Trias Mobilica  | Veranderen  |  |
| <b>Gebiedstypologie</b>                               |   |  |
| Randvoorwaarden voor slagen                           | Participerende bedrijven aan werkgeversaankpak en toereikende fietsinfrastructuur zoals fietspaden en fietsstallingen. Mogelijk dienen fietspaden uitgebreid te worden, kruispunten opnieuw ingericht worden of nieuwe vormen van fietspaden (metropolitane fietspaden) worden gebouwd. Daarbij moet gekeken worden of de veiligheid gewaarborgd blijft wanneer er meer fietskilometers gemaakt worden.   |  |
| Metropolitaan   | ++  | Fietsmaatregelen zijn toepasbaar in alle gebieden. Voornamelijk korte afstanden en multimodale reizen (waarbij de fiets in dit geval onderdeel van uitmaakt) zijn geschikt voor deze maatregelen. In stedelijke gebieden zal er een groter effect plaatsvinden, echter wordt hier al vaker ingezet op multimodale reizen, waardoor het potentieel effect lager ligt. |
| Stedelijk   | ++  |  |
| Landelijk   | ++  |  |
| <b>Emissiereductie</b>                                |   |  |
| Effect op CO <sub>2</sub>                             | 21 ± 9 kton CO <sub>2</sub>   |  |
| Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)         | Het uitgangspunt van de berekeningen is dat door deze maatregel in 2030 20% meer wordt gefietst en 15% meer wordt gewandeld. Deze getallen zijn een inschatting van CE Delft, waarbij gekeken is naar bestaande initiatieven zoals 'Tour de Force' en 'Ruimte voor Lopen'.  |  |
| <b>Overige effecten</b>                               |   |  |
| Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES) | 0   | Extra fietskilometers leiden niet tot een significante groei in vraag naar duurzame energie. Elektrische fietsen zullen niet de vraag naar energie verhogen, aangezien o.a. elektrische auto kilometers zullen afnemen.  |

| Naam type maatregel  |   | Stimuleren actieve mobiliteit  |
|--|---|--|
| <b>Omschrijving van het type maatregel</b>   |   |  |
| Leefbaarheid   | +   | Investeren in ov en fiets leidt (in tegenstelling tot investeren in de auto) tot een verbetering van de milieukwaliteit (minder emissies, minder geluid), tot lagere gebruikskosten, minder ruimtebeslag en positieve gezondheidsbaten (door meer fietsen). Daarnaast kan de kans op congestie afnemen waardoor de luchtkwaliteit verbeterd wordt.<br>Een mogelijk negatief effect van extra fietsen is de overlast van foutief parkeren. Het stimuleren van fietsen zorgt ervoor dat er meer fietskilometers gemaakt worden en meer fietsen gebruikt worden. Het is van belang dat adequate fietsstallingsplekken worden aangelegd en duidelijk wordt aangegeven waar wel of geen fietsen geplaatst mogen worden. |
| Bereikbaarheid   | +   | Reizen met de (elektrische) fiets kan een alternatief worden voor de auto en het ov op korte afstanden. Metropolitane fietspaden en elektrische fietsen kunnen op middellange afstanden een alternatief vormen. Waar fietsbereikbaarheid al relatief goed is, is de absolute verbetering door investeringen kleiner (ruwweg 5% in plaats van 15% betere bereikbaarheid). Ook in die gevallen hebben investeringen in fiets nog steeds meer effect dan investeringen in de auto (CE Delft, 2019b).  |
| Verkeersveiligheid   | +   | Aparte snellere fietspaden zorgen voor hogere verkeersveiligheid, hier vinden minder interacties tussen voertuigsoorten plaats. Echter, over het algemeen zal in het beginsel toename van meer fietsen de kans op ongelukken verhogen. Hier staan wel meer gezondheidsbaten tegenover op de lange termijn.   |
| Geluid   | +   | Een verschuiving van auto naar fiets zorgt voor een afname van verkeersgeluid.   |
| <b>Verantwoordelijkheid</b>  |   |  |
| Bestuurlijk  | Gemeente en provincie   |  |
| Verantwoordelijkheden  | In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (bijvoorbeeld visie voor het gebied formuleren, afstemmen tussen verschillende gemeenten + provincie + Rijkswaterstaat) + aanbesteding voorbereiden. In de uitvoeringsfase aanbesteden en toezien op correcte uitvoering project. In het geval van een prestatiegericht contract toezien op naleving contract. In het geval van eigen beheer het onderhouden van fietspaden, bewegwijzering aanbrengen, etc. |  |
| Partners/Stakeholders  | Bedrijven, Rijkswaterstaat.   |  |
| <b>(Implementatie-) kosten (€/CO<sub>2</sub>-reductie)</b>   |   |  |
| Overheid (implementatiekosten)   | €€€   | Het investeren in nieuwe fietsinfrastructuur en capaciteitsverhoging brengt hoge publieke kosten met zich mee. Een fiets van de zaak of lease fietsen hebben lagere implementatiekosten. Gebruikers hebben baat bij de toename van gezondheidseffecten en een afname aan reiskosten van fietsen in plaats van auto of ov. Het toepassen van fietsmaatregelen verandert niet richting 2030.   |
| Nationale kosten   | €€€   |  |
| Kosten eindgebruiker   | -€  |  |
| <b>Overig</b>  |   |  |
| Mogelijke maatschappelijke baten   | Verbeterde leefbaarheid; Reductie in luchtvervuilende emissies, in geluid en een verbeterde bereikbaarheid. Gezondheids- en welzijnsbaten voor fietsgebruikers en minder congestie.   |  |
| Mogelijke maatschappelijk kosten   | Mogelijke overlast door toename van aantal geparkeerde fietsen, wanneer fietsstallingcapaciteit ontoereikend is.  |  |
| Overige aandachtspunten  | Geen.   |  |
| <b>Bronnen</b>   |   |  |
| (CE Delft, 2018c, CE Delft, 2019b, CE Delft, 2020a)  |   |  |
| <p style="text-align: center;"><i>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect;</i><br/> <i>-€ = &lt;0 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; € = 0-10 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€€ = &gt;100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie</i></p> |   |  |