



VERKENNING

Ruim baan voor snelfietsbanen

Snelfietspaden kennen veel voordelen, maar toch blijft de aanleg ervan vooralsnog achter bij de ambitie. Oorzaken hiervan zijn onder meer de financiering en de onderbouwing. Kan een maatschappelijke kosten-batenanalyse een beter inzicht geven in de meerwaarde van snelfietspaden?

ERNST BOS

Onderzoeker
bij Wageningen
Economic Research

LINDA FRINKING

Procesmanager bij
Metropoolregio
Rotterdam Den
Haag

MERTEN NEFS

Projectleider bij
Vereniging Delta-
metropool

Snelfietspaden zijn erg in opkomst. De afgelopen jaren zijn er in Nederland enkele honderden kilometers van deze paden aangelegd. De provincie Zuid-Holland is hierin een van de koplopers. Maar ook de Metropoolregio Amsterdam heeft plannen om flink te investeren in hoogwaardige fietsroutenetwerken (Omgevingsweb, 2018). Een snelfietspad onderscheidt zich van een regulier fietspad door het exclusieve karakter: uitsluitend voor fietsers, minimaal oponthoud, een goed wegdek en geen verkeerslichten. Hierdoor kan de fietser een hogere gemiddelde snelheid bereiken (www.fietsnelwegen.nl). Bovendien zouden snelfietspaden een duurzaam, gezond en filevrij alternatief kunnen zijn voor het vervoer over de korte en middellange afstand. Ondanks de ambitie van diverse stedelijke regio's blijft de aanleg achter bij de doelstelling om in 2025 minstens twee keer zoveel snelfietspaden te hebben gerealiseerd. Oorzaken zijn onder meer zowel de financiering als de onderbouwing (Bot et al., 2016). Een *maatschappelijke kosten-batenanalyse* zou daarom een bijdrage kunnen leveren aan de onderbouwing van de meerwaarde van snelfietspaden.

CONCEPTUEEL KADER MKBA

De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een informatie-instrument dat de voor- en nadelen van een beleidsmaatregel systematisch in beeld brengt en waardeert. Dit ondersteunt de besluitvorming over een nieuwe maatregel, zodat keuzes zo veel mogelijk op objectieve gronden kunnen worden gemaakt (Romijn en Renes, 2013).

Vergeleken bij transportvoorzieningen als wegen, spoorlijnen, havens en luchthavens staan MKBA's voor de fietsinfrastructuur nog in de kinderschoenen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt wel al aan een MKBA voor de fiets (Decisio, 2017a), maar voor snelfietspaden is de ontwikkeling van de methodologie nog in de

beginfase. Omdat snelfietspaden niet alleen meerwaarde hebben ten opzichte van reguliere fietspaden, maar ook een serieus alternatief kunnen zijn voor andere vervoersmiddelen, is het tijd om die maatschappelijke meerwaarde in beeld te gaan brengen. We bekijken de meerwaarde vanuit het perspectief van de recreatieve fietser, de utilitaire fietser (zoals woon-werkverkeer) en de *modal shift* (effect op vervoerskeuze).

MEERWAARDE VOOR DE FIETSER

De belangrijkste meerwaarde van snelfietspaden voor utilitaire en recreatieve fietsers is dat het comfortabele, veilige en meer non-stoproutes mogelijk maakt. Tevens zijn rijtijd-winst, een hogere beleving van de omgeving en meer omzet voor de horeca mogelijke effecten. We nemen deze effecten hier nader onder de loep.

Reistijdwinst

Utilitaire fietsers waarderen de reistijdwinst aanzienlijk hoger dan recreatieve fietsers, omdat hun voornaamste doel de verplaatsing van A naar B is. Toch is tijdswinst ook relevant voor recreatieve fietsers, omdat het aannemelijk is dat vermeden oponthoud, door voorrang op het kruisend verkeer en de verbreding van paden, ook door hen positief gewaardeerd zal worden. Er is overigens grote onzekerheid hoe fietsers de reistijd waarderen (Decisio en Transaction Management Centre, 2012).

Comfort en veiligheid

Fietsers vinden comfort en veiligheid belangrijk (Blauw research, 2016). Een comfortabele snelfietsroute betekent vooral dat deze non-stop, veilig en met zo veel mogelijk voorrang is. Uit een studie blijkt dat zowel recreatieve als utilitaire fietsers een comfortabele snelfietsroute significant hoger waarderen dan een standaardroute (Van Ginkel, 2014). Maar utilitaire fietsers waarderen comfort en veiligheid meer dan recreatieve fietsers, hoewel dit verschil minder groot is dan bij reistijdswinst.

Landschapsbeleving

Voor recreatieve fietsers kan ook de beleving van het landschap nog een mogelijk effect zijn. Dit is het geval als investeringen in snelfietspaden deze landschapsbeleving vergro-

MKBA voor snelfietspad Trambaanpad

KADER 1

De casus Trambaanpad betreft een indicatieve, op beschikbare kengetallen gebaseerde MKBA voor een concreet plan om een snelfietspad aan te leggen tussen Hellevoetsluis en Spijkenisse. Het doel is om met een rekenvoorbeeld de samenhang tussen kengetallen en aannames te illustreren, om zo een eerste indruk te geven van mogelijke kosten en baten van een snelfietspad. Daarbij worden de kengetallen voor effecten en modal shift gecombineerd met de aantallen voor de casus. Voor deze casus zijn er vervoergegevens beschikbaar.

In de huidige situatie is het Trambaanpad – lengte 14,4 kilometer – al te fietsen, maar kent veel onduidelijke kruisingen, heeft een gebrek aan continuïteit en is op sommige punten te smal. In het planscenario zullen het comfort en de veiligheid verbeterd worden, onder meer doordat er wordt ingezet op voorrang op het kruisend verkeer en ook omdat het pad wordt verbreed. Daarnaast is de intentie om de beleving van het landschap te versterken door de inrichting van het fietspad en de route (West 8, 2016).

De basis voor de baatberekeningen vormen de aantallen recreatieve en utilitaire fietsers, en het aantal auto- of ov-deelnemers voor wie er een modal shift wordt verwacht. Dergelijke gegevens zullen uit verkeerstellingen of verkeersmodellen moeten worden verkregen. Effecten worden in geldeenheden uitgedrukt door de aantallen te vermenigvuldigen met de waarden per eenheid: oftewel $P \times Q$. Vervolgens worden de kosten en baten per jaar verdisconteerd en afgezet tegen de investerings- en onderhoudskosten.

Kosten en baten

De investeringskosten worden door West 8 (2016) geschat op 5,1 miljoen euro. De onderhoudskosten van het snelfietspad worden geschat op 51.000 euro per jaar.

Het huidige Trambaanpad wordt zowel voor recreatieve als voor utilitaire fietsers gebruikt. Dit valt af te leiden uit de telgegevens van het telprogramma fietsnetwerk van de Metropoolregio Rotter-

dam Den Haag. Voor werkdagen worden tellingen gedurende de ochtendspits, lunchtijd en avondspits toegeschreven aan utilitair gebruik en de rest aan het recreatieve gebruik. Hiervan uitgaande zou 62,6 procent van de doordeweekse telgegevens utilitaire fietsers betreffen en 37,4 procent recreatieve fietsers. Wat betreft de zaterdagen wordt er voor het utilitaire deel uitgegaan van de fietsers tussen 5.00 en 8.30 uur. Door dit aantal met 2 te vermenigvuldigen wordt de terugreis meegenomen. Daarmee wordt ingeschat dat gemiddeld 12,1 procent van de tellingen op zaterdagen utilitaire fietsers betreft en 87,9 procent recreatief. Voor de zondag wordt er verondersteld dat 3 procent van de tellingen utilitair is en 97 procent recreatief. Door vervolgens de tellingen op het Trambaanpad te combineren met deze indicatoren voor het aandeel utilitair en recreatief, worden de schattingen voor de aantallen fietsers per type gebruik op het huidige Trambaanpad verkregen.

Wat betreft de reistijdwinst veronderstellen we op basis van Goudappel Coffeng (2010) dat het planscenario ertoe leidt dat de gemiddelde snelheid op het Trambaanpad ten minste 5 km/u hoger is dan onder de referentiesituatie. Een tracé van 14,4 kilometer waar fietsers eerst 15 km/u reden en na implementatie van het planscenario 20 km/u, genereert een reistijdwinst van 0,24 uur (14,4 minuten). Uitgaande van een reistijdwaarde van 6,65 euro per uur voor recreatieve fietsers (Decisio en Transaction Management Centre, 2012), impliceert dit een batenpost van 1,6 euro per tocht op een tracé van 14,4 kilometer. Op analoge wijze wordt de reistijdwinst voor utilitaire fietsers gewaardeerd op 3,37 euro per tocht, uitgaande van een reistijdwaarde van 14,03 euro per uur.

We gaan er voor recreatieve fietsers van uit dat zij een comfortabele snelfietsroute 2,69 euro per uur hoger waarderen dan een standaardroute (Van Ginkel, 2014). Voor forensen ligt deze waarde nog hoger, namelijk 3,63 euro per uur hoger in vergelijking met de standaardroute. We veronderstellen dat het beschikbare kental voor de waardering van de landschapsbeleving door recreatieve fietsers indicatief van aard is – het Ministerie van

Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid gaat uit van 0,50 euro per dagtocht (LNV, 2007).

Vervolgens is het de vraag op welk van de huidige reizigers men de genoemde overstapperspercentages zou kunnen projecteren. In samenspraak met de gemeente Nissewaard is het autoverkeer genomen ten noorden en ten zuiden van het Trambaanpad, die elkaar vervolgens kruisen bij Zuidland. Voor beide verkeerstromen gaat het om een afstand van ruim tien kilometer. Vanwege het *Kentekenonderzoek doorgaand verkeer landelijk gebied Nissewaard* van Dufec (2016) zijn hier voertuigtellingen voor beschikbaar. Ervan uitgaande dat ten gevolge van het snelfietspad 1,4 procent overstapt op de fiets (Goudappel Coffeng, 2011), worden dan 1.056 automobilisten fietser. Voor het ov zijn dergelijke gegevens omtrent lokale vervoersstromen vooralsnog niet beschikbaar. Uitgaande van de waardering van effecten van fietsen autoverkeer van Decisio (2017b) en de getallen voor onze casus, komt men tot de waardering van de modal shift zoals weergegeven in tabel 1.

De baten van de modal shift zijn relatief bescheiden, omdat het Trambaanpad is gesitueerd nabij autowegen met een zeer beperkte verkeersintensiteit. Indien men snelfietspaden dusdanig strategisch zou aanleggen dat ze tot substituten zouden worden van grote verkeersaders, dan wordt de modal shift vele malen hoger. Denk bijvoorbeeld aan een noordelijker op Voorne-Putten gelegen weg als de N218, die een verkeersintensiteit heeft van enkele tienduizenden voertuigen per etmaal. In dat geval zouden de totale verdisconteerde baten van de modal shift op enkele miljoenen euro's uitkomen.

Resultaten

Het Trambaanpad genereert totaal bijna tien miljoen euro aan verdisconteerde netto-baten (tabel 2). Voor zowel recreatieve als utilitaire fietsers zijn de reistijdwinst, het comfort en de veiligheid daarbij verreweg de belangrijkste batenposten. Uitgaande van totale jaarlijkse netto-baten van 1.085.975 euro, zijn de investeringskosten van 5,1 miljoen euro binnen 4,7 jaar terugverdiend.

Baten modal shift¹⁾

TABEL 1

	Effecten in euro
Reistijd	-48.960
Reiskosten	31.680
Levensduur	50.400
Gezondheid	56.160
Verkeersveiligheid	0
Luchtkwaliteit	0
Klimaatverandering	1.440
Geluid	1.440
Wegonderhoud	4.320
Congestie	36.000
Totaal	132.480

1) Verdisconteerde baten (tijdschizont van 20 jaar en discontovoet van 4,5 procent) bij 1.056 overstappers van auto naar fiets (gebaseerd op Decisio, 2017b)

Kosten en baten van MKBA Trambaanpad¹⁾

TABEL 2

Kosten		Baten	
Investeringskosten	5.100.000	Reistijdwinst recreatieve fietsers	2.503.080
Onderhoud fietsbanen	693.258	Comfort en veiligheid recreatieve fietsers	3.034.984
		Belevingswaarde recreatieve fietsers	782.212
		Totale baten recreatief gebruik	6.320.277
		Reistijdwinst utilitaire fietsers	5.101.889
		Comfort en veiligheid utilitaire fietsers	3.951.312
		Totale baten utilitair gebruik	9.053.201
		Totale baten modal shift	132.480
Totale kosten	5.793.258	Totale baten	15.505.958
MKBA saldo: 9.712.700			

1) Verdisconteerde waarden belangrijkste kosten en baten in euro's voor snelfietspaden op het Trambaanpad Voorne-Putten (tijdschizont van 20 jaar en discontovoet van 4,5 procent)

Bron: eigen berekening

ten, bijvoorbeeld als fraaie landschappen worden ontsloten of beter zichtbaar worden gemaakt. Maar of beleving bij utilitair gebruik van belang kan zijn, is discutabel.

Onbekende of onduidelijke effecten

Verder zou een toename van de waardering per tocht door de verandering in een snelfietspad ertoe kunnen leiden dat recreanten meer tochten gaan maken. Ofwel omdat bestaande fietsers de route nu vaker zouden afleggen, ofwel omdat mensen die hier eerst niet fietsten dat nu wel gaan doen. Of dit ook extra baten genereert, zoals betere gezondheid en meer bestedingen, is niet zonder meer duidelijk. Immers, als meer fietsen vanwege het snelfietspad ertoe zou leiden dat men andere activiteiten, zoals hardlopen door het bos, minder zou doen, dan is er slechts sprake van een herverdelingseffect.

VERSCHUIVEND VERVOERSGEBRUIK

De aanleg van snelfietspaden kan er tevens toe leiden dat meer mensen de fiets pakken, in plaats van een ander vervoermiddel. Deze zogenaamde *modal shift* kan tal van aanvullende effecten generen. Denk aan verminderde reiskosten en verbeterde gezondheid voor de gebruiker zelf, maar ook aan baten voor de maatschappij, zoals minder geluidshinder en congestie. De onderzoeksresultaten van zo'n modal shift voor snelfietspaden zijn zeer beperkt. Een van de weinige studies waarin getallen over de modal shift worden gepresenteerd, is die van Goudappel Coffeng (2011). Volgens deze studie zouden investeringen in snelfietspaden tot gevolg hebben dat verplaatsingen met de auto met 1,4 procent afnemen, ov-verplaatsingen met 2,3 procent afnemen, en verplaatsingen met de fiets met 2,2 procent toenemen.

POSITIEF SALDO VOOR MKBA SNELFIETSPAD

Een indicatieve MKBA voor een snelfietspad op Voorne-Putten toont dat snelfietspaden een maatschappelijke meerwaarde hebben (kader 1). De baten zijn in deze casestudie ruim twee en een half keer zo hoog als de kosten (tabel 2). Hoewel de uitkomsten van de casestudie als indicatief dienen te worden beschouwd, gaat het waarschijnlijk om een voorzichtige schatting. Zo kon de meerwaarde van snelfietspaden voor e-bikes niet goed in euro's worden uitgedrukt, en ontbreekt er voor deze casus inzicht in de modal shift vanuit het ov. Verder is het waarschijnlijk dat de totale modal shift en de daaruit voortkomende baten in meer urbane gebieden aanzienlijk hoger kunnen uitvallen, en zijn de mogelijke baten van het landschap als vestigingsfactor hierbij niet opgenomen (Vereniging Deltametropool, 2017).

CONCLUSIES

Snelfietspaden kunnen een aanzienlijke maatschappelijke meerwaarde generen, met name in urbane gebieden. De overheid zou er dus verstandig aan doen om ruim baan te geven aan het snelfietspad als een gezond, duurzaam en filevrij vervoermiddel. Verder onderzoek is nodig om meer en ontbrekende kengetallen te achterhalen teneinde nauwkeuriger de meerwaarde van snelfietspaden te kunnen bepalen. Dit geldt met name voor onderzoek naar reistijdwaardering, de meerwaarde van snelfietspaden voor e-bikes en de modal shift.

LITERATUUR

- Blauw research b.v. (2016): *Recreatief fietsen in Nederland*.
- Bot, W., W. Goedhart en R. van Noortwijk (2016) *Eindrappport snelle regionale routes Tour de Force*. Rapport te vinden op www.fietsberaad.nl.
- LNV (2007) *Investeren in het Nederlandse landschap; Opbrengst: geluk en euro's*. Rapport te vinden op www.Rijksoverheid.nl
- Decisio (2017). *Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the-art*.
- Decisio (2017b) *Maatschappelijke waarde en investeringsagenda fietsen*. Verantwoordingsrapportage te vinden op tourdeforce2020.nl.
- Decisio en Transaction Management Centre (2012) *Maatschappelijke kosten en baten van de fiets*. Quick scan te vinden op www.fietsberaad.nl.
- Definitie fietssnelwegen te vinden op www.fietssnelwegen.nl
- Dufec (2016) *Kentekenonderzoek doorgaand verkeer landelijk gebied Nissewaard*.
- Ginkel, J. van (2014) *The value of time and comfort in bicycle appraisal*. Master thesis, Universiteit Twente. Te vinden op www.utwente.nl.
- Goudappel Coffeng (2010) *Onderzoek fietspotentie F59 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss*. Rapport te vinden op www.fietssnelwegen.nl.
- Goudappel Coffeng (2011) *Fietssnelwegen: wat leveren ze ons op? De maatschappelijke baten in kaart gebracht*.
- Omgevingsweb (2018) *Overheden Metropoolregio Amsterdam bundelen investeringen voor hoogwaardig fietsroutenetwerk*, 7 februari. Bericht te vinden op www.omgevingsweb.nl.
- Romijn, G. en G. Renes (2013) *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse*. CPB Boek, 10. Den Haag: CPB/PBL.
- Vereniging Deltametropool (2017) *SPOT ON – het landschap als vestigingsvoorwaarde*. Rotterdam: Vereniging Deltametropool.
- West 8 (2016) *Hollandse Banen, Versie 1.1*

In het kort

- ▶ De realisatie van snelfietspaden blijft achter bij de ambitie; ondermeer door gebrek aan een onderbouwing van de meerwaarde.
- ▶ Een snelfietspad levert fietsers tijdwinst en meer comfort en veiligheid en kan mensen verleiden tot wisselen van vervoersmiddel.
- ▶ Een indicatieve MKBA voor een snelfietspad op Voorne-Putten toont dat de baten bijna een factor drie hoger zijn dan de kosten.