

Integratie van maatschappelijke voordelen in het planningsproces van een stedelijk fietsbeleid
Korte naam: Duurzaam fietsbeleid

Projecteigenaar, of -opdrachtgever

Universiteit Gent

Projectomgeving

Fietsbeleid op basis omvattende beoordeling op duurzaamheid.

Projectonderzoeker of -uitvoerder

Tymen Vererfven

Trekker Fietscommunity

Rob van der Bijl

Tweede contact

Universiteit Gent

Trigger

Hoe kunnen de maatschappelijke voordelen van fietsen beter geïntegreerd worden in een stedelijk planningsproces? Het project geeft aan hoe een kaartbeeld kan gebruikt worden om fietsen in de stad te faciliteren en binnen de dimensies van duurzame mobiliteit te kaderen.

Domeinen

(E3) Economie
(E4) Milieu
(E5) Sociale cohesie

Kringen

(C1) Bovenbouw

Onderzoekstypen

(R2) Toegepast wetenschappelijk
(R4) Toegepast beleidsmatig



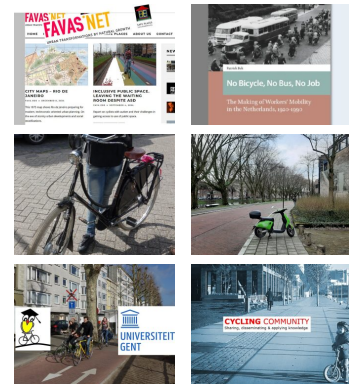
Summer Update Cycling Community

🕒 2023-07-26



10 jaar Fietscommunity

🕒 2023-06-12



REDACTEUREN



FC RED.

published 68 articles



BELLA BLUEMINK

published 65 articles



ARJEN KLINKENBERG

published 46 articles



ROBVDBIJL

published 6 articles

Samenvatting

Fietsen heeft vele maatschappelijke voordelen die zowel vanuit

sociaal, economisch als ecologisch standpunt benaderd kunnen worden. Waar mobiliteitsplanners vroeger beoogden de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer te optimaliseren door het eenzijdig focussen op economische voordelen als gevolg van vermindering van de verplaatsingstijd, heeft duurzame mobiliteit nu een plaats in de stad. Het objectief van duurzame mobiliteit is niet meer louter economisch maar gaat ook over levenskwaliteit, gezondheid, milieu en sociale gelijkheid. Voor het evalueren van fietsprojecten en beleidsmaatregelen geven traditionele methodes zoals marginale kosten-baten analyse slechts een beknopte weergave van de werkelijkheid. Voor de selectie van maatschappelijk interessante projecten kan men de traditionele methodes aanvullen met kaartbeelden die planners een breed overzicht geven van het potentieel binnen de sociale, ecologische en economische dimensies. Een voorwaarde voor een goede selectie van fietsprojecten is dat er informatie vergaard wordt van stakeholders die ruimtelijk verspreid zijn binnen de stad. Een finaal objectief van een dergelijk systeem is het compileren van verschillende waarden voor economisch, ecologisch en sociaal potentieel op verschillende plaatsen binnen de stad.

Domeinen		E 1				E 2				E 3			
	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kringen		C 1 Bovenbouw				C 2 Middenveld				C 3 Basis			

Uw tags

Mobiliteitsplanning, MKBA, MCA

Beschrijving

Doel en opzet

Doel is bijdragen aan de totstandkoming van duurzame mobiliteitsplanning aan de hand van casus 'fietsen'.

Mobiliteitsplanners hebben door het eenzijdig focussen op de korte termijn en objectieven die enkel ingrijpen op het tijdsaspect zoals doorstroming, snelheid en capaciteit voor wegverkeer, toegelaten dat dit probleem steeds kon groeien. Een alternatief voor dit traditioneel planningssysteem is duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Het concept van duurzame stedelijke

mobilitieitsplanning onderzoekt de complexiteit van de stad en legt beter het verband tussen transport en het gebruik van ruimte (Banister, 2008). Het objectief van duurzame mobiliteit is niet meer louter economisch maar gaat ook over levenskwaliteit, milieu, sociale gelijkheid en gezondheid (Wefering, Rupperecht, Bührmann, & Böhler-Baedeker, 2013). Bovendien wordt gebruik gemaakt van een bottom-up aanpak waarbij meerdere stakeholders ideeën kunnen inbrengen. Er is binnen de Europese Commissie brede consensus over de belangrijkste elementen van een duurzaam mobiliteitsplan. Geïntegreerde ontwikkeling van alle vervoerswijzen met onder andere aandacht voor niet gemotoriseerd vervoer zoals fietsen en wandelen is er één van (Europese Commissie, 2013).

Wat het fietsen betreft, bestaat er echter controverse over hoe de evaluatie van een fietsbeleid moet worden uitgevoerd. In landen waar fietsen geen groot deel uitmaakt van de 'modale verdeling' wordt een kwantitatieve methode zoals kosten-baten analyse zelden gebruikt. Eventuele fietsprojecten worden er louter gemotiveerd door gezondheids- en milieuoverwegingen. Fietsen wordt dus niet als een heuse concurrent gezien voor andere transportmiddelen. Nochtans heeft fietsen vele maatschappelijke voordelen die zowel vanuit sociaal, economisch als ecologische standpunt benaderd kunnen worden. Landen waar wel veel gefietst wordt zoals Nederland en Denemarken gebruiken wel kwantitatieve methodes hetzij niet op consistente basis. Door dit gebrek aan accurate en kwantitatieve methodes om beslissingen te maken omtrent een fietsbeleid is er een risico dat er te weinig geïnvesteerd wordt in bepaalde projecten waardoor mogelijke voordelen onbenut blijven (Van Wee & Börjesson, 2015). De vraag die hierdoor ontstaat, is of er een mogelijkheid is om de maatschappelijke voordelen van fietsen concreter te gebruiken in het planningsproces.

Organisatie en financiering

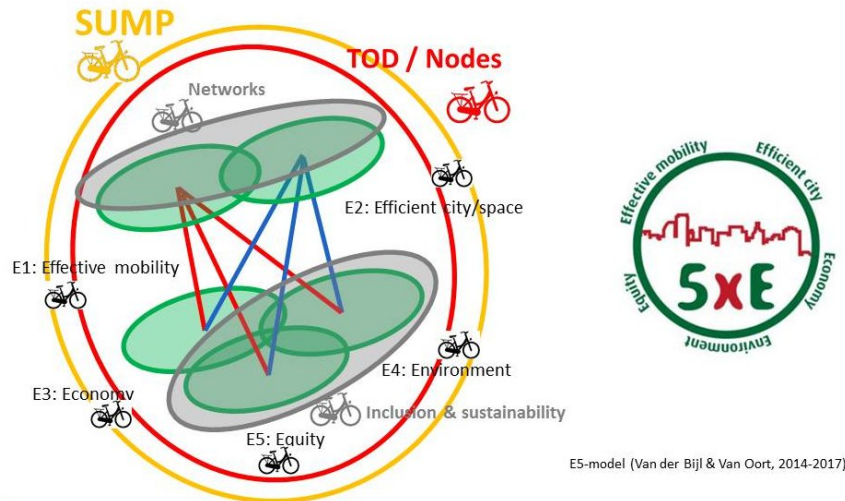
Gefinancierd door Universiteit Gent in het kader van het college Mobiliteitsplanning (2018-2019).

Periode en beschikbaarstelling

Het onderzoek is afgerond in januari 2019.

Werkpakketten

Iets is pas echt duurzaam als rekening wordt gehouden met de relaties tussen de drie dimensies van duurzaamheid: 'economic', 'environmental', 'social'.



Prof. dr. ir. Rob A. J. van der Bijl – Mobility & Space



Dit principe kan ook toegepast worden op mobiliteitsbeleid of projecten en dusdanig zouden we de maatschappelijke baten van fietsen kunnen categoriseren binnen een specifieke dimensie en de relatie met de andere dimensies duidelijk maken. Deze dimensies kunnen ook kaderen binnen een ander model zoals het 5E-model (van Oort, van der Bijl, & Verhoof, 2017) dat ook het ruimtelijk stedelijke aspect behandelt en bovendien aandacht besteed aan de effectiviteit van de vervoersmodaliteit. In het onderzoek zijn de voordelen van de fiets in de stad binnen elke dimensie aangehaald.

Toepassingen

Verbeterde MKBA's en MCA's. Algemeen: beleidsondersteuning.

Overige

N.v.t.

Achtergronden

Aanvullingen

Investerings in stedelijke mobiliteit werden in de meeste Europese landen slechts gebaseerd op 'harde' economische criteria, waardoor er voornamelijk gefocust werd op het verbeteren van de verkeersdoorstroming voor auto's. Fietsen daarentegen

wordt vaak genegeerd omdat stedelijke planners gebonden zijn door investeringsbeslissingen.

Landen zoals Nederland en Denemarken tonen echter dat fietsen wel een plaats heeft in de stad. Indien de voordelen van fietsen binnen een bredere sociale, economische en ecologische context kunnen worden gekaderd, hebben planners meer slagkracht om belangrijke investeringsbeslissingen te nemen die het fietsen en duurzame mobiliteit in zijn geheel kunnen faciliteren. Om deze te capteren voordelen in beeld te brengen, is het aangewezen een methode gebaseerd op multi-criteria analyse te gebruiken om de huidige situatie van een stedelijk gebied te beschrijven. Dit kan ervoor zorgen dat planners specifieke objectieven binnen de stad kunnen viseren die beter de voordelen van de fiets kunnen realiseren. Het is ook noodzakelijk dat van meerdere stakeholders informatie wordt vergaard zodat planners de nodige steun genieten en de situatie binnen de stad zo correct mogelijk kunnen visualiseren, daar input van meerdere bronnen tot een correcter model leiden. De visualisatie laat planners toe gevoelsmatig projecten te selecteren die toch logisch onderbouwd zijn en rekening houden met alle dimensies binnen de volledige stad.

Een eerder traditionele methode zoals kosten-baten analyse kan ondanks zijn beperkingen in een latere fase van het planningstraject ook zeker nuttig zijn. Hoewel kosten-baten analyse slechts tot op zekere hoogte sociale en ecologische aspecten kan verwerken, kan de methode mits een goede waardering van verschillende kosten en baten gebruikt worden om aan te tonen dat ecologische en sociale voordelen ook vanuit economische oogpunt interessant zijn, wat de politieke wil om te investeren mogelijk kan verhogen.

Publicaties en referenties

- Van Wee, B., & Börjesson, M. (2015). How to make CBA more suitable for evaluating cycling policies. *Transport Policy*, 44, 117–124. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.07.005>
- van Oort, N., van der Bijl, R., & Verhoof, F. (2017). The wider benefits of high quality public transport for cities. Barcelona: Association for European Transport.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

- te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>
- European Commission. (2011). WHITE PAPER: Road Map to a Single European Transport Area -Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System. Brussels

Betrokken maatschappelijke partijen

www.favas.net

Gerelateerde projecten

Doust, K. (2014). Toward a typology of sustainability for cities. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 1(3), 180–195. [https://doi.org/10.1016/S2095-7564\(15\)30102-1](https://doi.org/10.1016/S2095-7564(15)30102-1)

Ken Doust schreef over het toepassen van een strategische scan van de stad om de duurzaamheid te kunnen beoordelen. Hierbij werden methodes gecreëerd om uit verschillende data de zuilen van duurzaamheid te kunnen visualiseren. Doust toont ook concreet hoe bepaalde maatstaven kunnen berekend worden.

Gerelateerde toepassingen

PM

Vervolgonderzoek

PM

Links

[Download het onderzoeksrapport
INTEGRATIE VAN MAATSCHAPPELIJKE VOORDELEN IN HET
PLANNINGSPROCES VAN EEN STEDELIJK FIETSBELEID](#)

Andere media

PM

Tekst- en beeldrechten

Tymen Vererfven & Fietscommunity

Contactgegevens

Tymen Vererfven

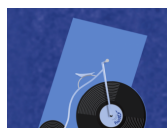
tymen.vererfven@me.com



MCA

MKBA

MOBILITEITSPLANNING



« **PREVIOUS**

Cycling safe and
sound

NEXT »

Fietscommunity
met Smart Cycling
Futures en de Tour
de Force



[FIETSCOMMUNITY 3.0](#)

[AGENDA](#)

[CONTACT](#)

[CYCLING COMMUNITY](#)

© Fietscommunity 2013-2023