

# Fietsen geeft een nieuwe betekenis aan reizen

Rick Lindeman – Rijkswaterstaat – rick.lindeman@rws.nl  
Klaartje Arntzen – Rijkswaterstaat – klaartje.arntzen@rws.nl  
Mirella Schutgens – Rijkswaterstaat – mirella.schutgens@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
25 en 26 november 2021, Utrecht

## Samenvatting

Teresie fietst van Kaapstad naar de Noordkaap. De Noorse was ooit voor studie in Zuid-Afrika beland, maar wilde niet meer vliegen. Het klimaat immers. Tijdens reis ontmoet ze mensen van Botswana tot Oostenrijk (Eén van de auteurs kwam haar tegen op duikvakantie in Egypte). Ondertussen legde ze aan schoolklassen over de hele route het belang van klimaatneutraal reizen uit. Als er één reis betekenis heeft, dan is dat misschien een dergelijke reis. Maar als de afgelopen jaren ons iets hebben geleerd is het dat ook onze dagelijkse fietstochtjes waarde en betekenis hebben.

Over de effecten van mobiliteit zijn boeken volgeschreven. Betekenis gaat over meer: over een doel hebben, het ergens bij horen, verhalen, en het onderdeel zijn van iets groters. En daarom moeten we breder kijken dan alleen reistijdverlies. De term 'voertuigverliesuren' kan op de schop, deze gaat immers uit van een negatieve of ten hoogste neutrale waarde van reistijd. Andersoortige effecten zijn hiermee onvoldoende in beeld. En ook de betekenis van de ene vorm van reizen als belangrijk onderdeel van een reis met een andere modaliteit is ook vaak onderbelicht. Zo is fietsen de grotere drijfveer achter het treingebruik in ons land.

Een bredere scope leidt tot andere waardering en afwegingen bij investeringen in ons mobiliteitssysteem, en past beter bij het streven naar brede welvaart en sustainable development goals.

Dat fietsen gezond is weet iedereen. Vooral de fysieke aspecten zijn meetbaar, maar de sociale en mentale aspecten zijn vaak nog onderbelicht. De waarde van ontmoetingen en sociale interactie wordt maar zelden meegenomen in afwegingen. Dit terwijl fietsen een van de weinige manieren van vervoer is, wat zowel als middel fungeert om ergens te komen, als ook een doel op zichzelf kan zijn. En zelfs een middel voor het geestelijk verwerken van zowel heftige gebeurtenissen als creatieve hersenspansels.

Fietsen heeft ook betekenis in de zin dat het een onderdeel is van de identiteit. Het gaat dan zowel om de identiteit van personen als van onze sociale samenleving als geheel. Initiatieven als 'Doortrappen' zorgen ervoor dat ouderen langer blijven fietsen en sociaal actief kunnen blijven. Maar ook voor Nederlandse kinderen is de fiets een perfecte manier om mee te doen en de actieradius stap voor stap te laten groeien. Mits ze daar de ruimte voor krijgen van andere weggebruikers... Wielrenners zijn inmiddels een kop van jut geworden. Met welke 'betekenis' richten we de stad in met elkaar? En begrijpen we de motivatie van de verschillende vormen van reizen?

Welzijnseffecten die niet resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit of langer leven, maar bijvoorbeeld in geluk, speelplezier en zingeving zijn vooralsnog niet kwantificeerbaar en te moneteriseren. Daarnaast is de invloed op het mentale welzijn iets dat moeilijk grijpbaar is. Inbreng van het goede verhaal is dan minstens zo belangrijk als de getallen. In dit kampvuur / panel discussie bespreken we deze niet-meetbare betekenis van reizen en meer specifiek van fietsen. Hoe geven we mentale en sociale gezondheidsbaten van fietsen een plek in onze instrumenten en in de besluitvorming over mobiliteit?

## 1. Inleiding

*Teresie fietst van Kaapstad naar de Noordkaap. De Noorse was ooit voor studie in Zuid- Afrika beland, maar wilde niet meer vliegen. Het klimaat immers. Tijdens reis ontmoet ze mensen van Botswana tot Oostenrijk (Eén van de auteurs kwam haar tegen op duikvakantie in Egypte). Ondertussen legde ze aan schoolklassen over de hele route het belang van klimaatneutraal reizen uit.*



In het boek "The Power of Meaning" geeft Emily Esafani Smith (2017) lading aan de term betekenis. In haar werk beschrijft ze dat geluk misschien niet is waar we naar moeten streven, maar naar het betekenis geven aan de dingen die we doen.

Smith onderscheidt 4 aspecten.

1. Allereerst willen we ergens bijhoren (beloning).
2. Ook geeft hebben van een doel (purpose) onze zaken betekenis.
3. Het vertellen van verhalen (story telling) bij de koffieautomaat is van wezenlijk belang.
4. Tenslotte beschrijft Smith transcendente ervaringen, die het normale overstijgen. We willen het gevoel hebben dat we behoren tot iets dat groter is dan onszelf, alsof we de grenzen van onze dagelijkse en persoonlijke bestaan overstijgen en onderdeel worden van iets dat groter is dan onszelf.

Nu lijken deze termen als je ze op reizen toepast in eerste instantie meer te passen bij de hippie die door India reist op zijn blote voeten, of als je van Kaapstad naar de Noordkaap fietst, maar dat is niet zo. Juist als je naar fietsen kijkt zie je deze elementen terug, en ook bij andere vervoerswijzen is betekenis een aspect dat je niet moet onderschatten, en aan verandering onderhevig is. In deze paper laten een aantal elementen zien hoe we in de transitie naar duurzame mobiliteit dit element betekenis kunnen en moeten gebruiken.

Betekenis is hier dan ook aan de ene kant de betekenis die mensen hier zelf aangeven, aan de andere kant de waarde van het duurzaam reizen voor thema's als bredere welvaart.

## 2. Meaning

### *2.1 Belonging – Doortrappen & Wielrenners*

De vergrijzing zal een steeds grotere wissel trekken op onze samenleving. Wanneer ouderen niet meer kunnen fietsen, valt een belangrijk deel van hun sociale netwerk weg. Deze ouderen hebben dan soms het gevoel dat ze niet meer bij de samenleving horen. De vervoersplanner gaat er vaak van uit dat deze mensen dan of minder reizen of met de auto reizen. Van het regionale openbaar vervoer (koud, lage frequentie, brutale jongeren) verwacht de oudere immers ook weinig meer.

Om ouderen zo lang mogelijk te laten fietsen, is het ministerie van I&W het programma doortrappen gestart. Ouderen worden samengebracht om met elkaar veilige en fijne doortraproutes samen te laten stellen. Tijdens deze gezellige bijeenkomst trainen we tevens de 'skills' om veilig en langer te kunnen fietsen. We betrekken lokale netwerken om het verhaal te vertellen en het netwerk uit te breiden. Deelnemende ouderen zijn vaak zelf ook enthousiaste ambassadeurs van Doortrappen. Inmiddels zijn alle 12 de provincies aangehaakt en doen 156 gemeenten mee.

Ook voor jongeren is het essentieel om erbij te horen. De fiets speelt hierin wederom een prominente rol. Deze maakt het mogelijk voor hen om stapsgewijs hun actieradius zelfstandig te verkennen en de wereld om hen heen te ontdekken. In landen waarin fietsen minder gangbaar is, moeten jongeren worden gehaald en gebracht totdat zij zelf oud genoeg zijn voor een rijbewijs en auto. Nederlandse kinderen hoeven dat voor dichterbij gelegen bestemmingen niet. Niet voor niets behoren zij tot de meest gelukkige kinderen ter wereld zoals de Vlaamse professor Kris Peeters al in 2017 op Velocity ons voorspiegelde. Autonomie, vrijheid en sociale interactie zijn immers belangrijke bepalende factoren voor geluk.

Waar mensen ergens bij horen, wordt ook juist mensen buitengesloten. Amateurwielrenners zijn inmiddels een kop van jut geworden. Dit heeft in potentie consequenties voor de balans in het mobiliteitssysteem. Eén van de krachten die dit in balans houden is namelijk dat elke automobilist ook wel eens voetganger of fietser is. Hij of zij kan zich dus de situatie van de andere voorstellen.

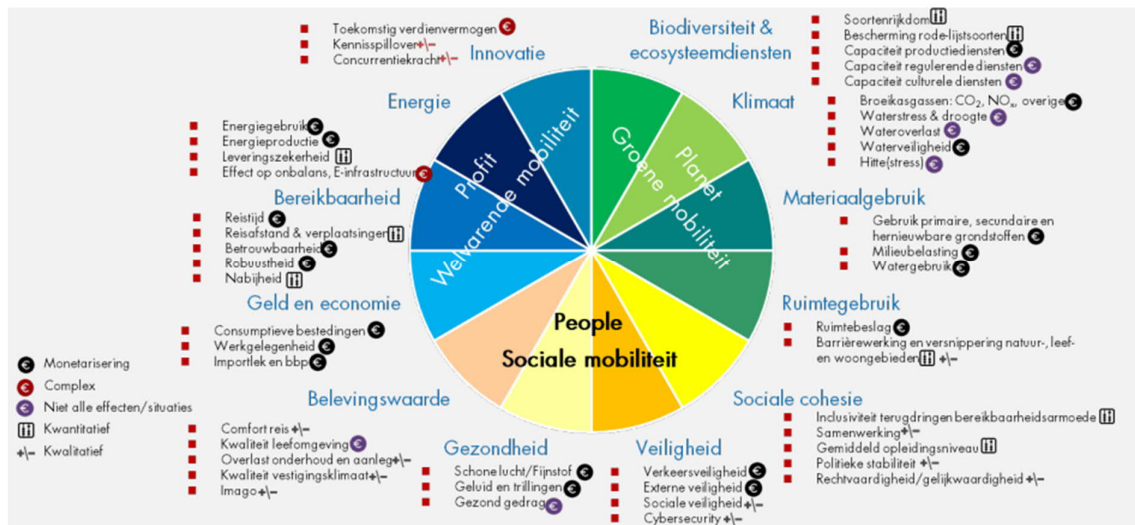
Bovendien komt hier een andere vorm van de betekenis aan het licht: van wie is de schaarse openbare ruimte in Nederland eigenlijk. Wanneer er zoveel doelen op dezelfde plek moeten plaatsvinden, gaat het een gevoel van het recht hebben ergens op. Ook dat is een vorm van betekenis. Dit zien we niet alleen terug tussen verschillende verkeersstromen maar ook op het fietspad zelf. Het project 'samen op het fietspad' van de UvA en BAM voert momenteel hier pilots over uit.

## 2.2 Purpose – MKBA & Ketenreizen

Veel fietsers zullen als je het ze vraagt zeggen dat fietsen goed is voor een betere wereld, schonere lucht of hun gezondheid. Dit is inderdaad kwantificeerbaar. In 2017 heeft Rijkswaterstaat, samen met het ministerie de deze baten proberen te bepalen (Lelieveld e.a., 2017). Deze baten blijken groot, maar komen vaak ten goede aan andere domeinen dan mobiliteit. Bovendien is het lastig keuzes te maken: een bakje koffie meer in Drenthe is misschien wel een recreatieve bate vanwege fietsen, maar er wordt dan elders minder koffie gedronken.

Een dergelijke bredere manier van kijken brengt andere waardering en afwegingen bij investeringen in ons mobiliteitssysteem naar voren dan nu gebruikelijk is. Het past bij actuele ontwikkelingen als het streven naar brede welvaart, de 'sustainable development goals' en begrippen als de donut economie. En wat als we niet focussen op mobiliteit met zo min mogelijk impact op de leefomgeving, maar investeren in een woon- en leefklimaat met zo min mogelijk impact op de mobiliteitsbehoefte?

Door RWS is onlangs verkend wat kosten en baten zijn van een duurzaam mobiliteitssysteem en gekeken naar ook baten en vermeden kosten die in huidige afwegingen nog niet worden meegenomen (2021, Stratelligence). Maatschappelijke kosten en baten sturen immers in belangrijke mate de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem, maar investeringen in duurzame oplossingen worden nu veelal afgewezen omdat de afweging in de huidige systematiek negatief uitvalt. Gekeken is naar de volle breedte in aspecten van ons mobiliteitssysteem (zie figuur 1) en hoe deze complexiteit enigszins hanteerbaar te maken. Ook is gekeken naar de gekozen invalshoek: wat als we niet alleen kijken naar het voldoen van infrastructuur voor het faciliteren van de mobiliteitsvraag, maar naar investeren in ons leefklimaat waarbij we toch de mobiliteit kunnen faciliteren.



Figuur 1: overzicht bekeken aspecten in verkenning naar kosten en baten van een duurzaam mobiliteitssysteem, stratelligence 2021

Een eerste conclusie is in elk geval dat breder kijken een ander perspectief geeft op gewenste investeringen. Het roept op om naast kosten, ook goed te kijken naar baten en

vermeden kosten. Een breder blikveld geeft ook meer zicht op andersoortige instrumenten en financieringsbronnen voor ons mobiliteitssysteem. Hiermee vormt het een bouwsteen in het operationaliseren van het begrip brede welvaart voor ons werkdomein. Ook noopt het tot nadere discussie over hoe breed of smal we willen afwegen en waar verder onderzoek nodig is voor het benodigde cijfermateriaal. Er is nog een flinke weg te gaan om de gemaakte grove aannames nader te onderbouwen.

Voor Ketenreizen gold de complexiteit ook lang als een drempel om meer grip op de effecten krijgen. Terwijl de combinatie van fiets en trein juist dé manier is waarop veel Nederlanders aan hun doel bijdragen. De fietsrit zelf bespaart dan relatief weinig CO<sub>2</sub>, maar de combinatie met de treinrit erna des te meer. De Tour de Force heeft begin 2021 studio Bereikbaar samen met Decisio onderzoek laten doen over hoe groot die bijdrage daadwerkelijk is. Ook door de nieuwe bereikbaarheidskaart van de BUAS neemt het inzicht toe.

### *2.3 Storytelling - Strava*

Boudewijn de Groot had het al over "De eenzame fietser" in zijn klassieker "Jimmy" uit 1973. Het vertellen van verhalen over fietsen is al zo oud als het rijwiel zelf. Wielrennen is de sport gebleken waar de meeste verhalen uit voortkomen, met zelfs een eigen literair tijdschrift. Maar ook het dagelijks klagen over tegenwind hoort hierbij, net als het klagen over files. Het vertellen van verhalen over het reizen geeft betekenis aan het forenzen. De forens is dan niet meer zomaar iemand, maar iemand met een verhaal.

Een goed verhaal wordt ondersteund door bewijsstukken. Hierbij wordt de fietsers steeds meer ondersteunt door allerlei apps. Het parcoursrecord (KOMmetje) op Strava bijvoorbeeld, een app voor sportieve fietsers, is iets waar veel fietsers trots over vertellen, zelfs in hun woonwerk verkeer. Of de resultaten van een fietsstimulerings app als B-riders. Vertellen dat jouw afdeling meer heeft bereikt (meer fietsdagen) dan de burens is natuurlijk altijd prettig. Andersom leveren die apps dan weer informatie voor de beleidsmedewerkers.

### *2.4 Transcendence – Professor Feringa*

In november 2017 kreeg Ben Feringa zijn eigen parkeerplaats, voor zijn fiets bij het RUG. "Gereserveerd voor Nobelprijswinnaars" staat er op. Voor Nobelprijswinnaars wordt vaak de rode loper uitgelegd, maar Feringa ging nu eenmaal met de fiets. De meeste van zijn theorieën bedacht hij tijdens het fietsen. Mensen komen tot grote gedachten wanneer ze licht fysieke activiteit als fietsen of douchen uitvoeren. De mentale focus is dan op één activiteit gericht, maar nog genoeg hersenruimte die speeltijd krijgt.

Voor velen is de fiets een manier om het hoofd leeg te maken na een drukke ochtend, of een volle werkdag. Ook in de file staan heeft voor veel mensen ook een positieve kant in het kader van de verwerking. De betekenis hiervan is duidelijk. Zelfs onze nationale politie zet bewust in op fietsstimulering onder medewerkers gezien de bijdrage aan de

verwerking van heftige gebeurtenissen. Veel mentale problemen worden op die manier voorkomen.

De waarde hiervan is lastig te berekenen, maar moeilijk de onderschatten. Een nobelprijs betekent veel voor de mensheid, en straalt af op het organiserende instituut. Nederland heeft inmiddels 19 nobelprijzen gewonnen. Vele ideeën erachter zullen bedacht zijn op de fiets. De kosten voor geestelijke gezondheidszorg reizen al jaren de pan uit. Moeten we niet meer gaan investeren in preventie (meer bewegen) i.p.v. investeren op de gevolgen (zorg)? En hoe maken we deze effecten zichtbaar?

### 3. Een nieuw discours

#### *3.1 Value of Time for mental wellbeing*

Bij de meeste genoemde onderdelen, blijkt de tijd die mensen besteden aan reizen helemaal niet nutteloos. Het uitgangspunt van Voertuigverliesuren, dat die de economie per definitie geld kosten is dan ook niet meer hanteerbaar. Er worden in de reistijd briljante ideeën bedacht, gezondheidskosten bespaard en dagen verwerkt.

Soms wordt gedacht om ook fietsverliesuren te definiëren, om de fiets als modaliteit serieuzer te laten nemen, maar in het kader van het bovenstaande lijkt dit niet verstandig. Ook de tijd in de trein wordt steeds 'nuttiger' besteed, met werken. Ook deze tijd dient opnieuw gewaardeerd te worden.

De wet van Brever, die er vanuit gaat dat het reisbudget constant is (75 minuten per dag), en dat alleen de afstand verandert zou hiermee kunnen veranderen op den duur. Wanneer door de werktijd het gevoel over de reistijd verandert zou het reisbudget kunnen worden vergroot.

Het KIM is al een aantal jaren bezig met de voorbereiding van nieuwe studie over de Value of Time, de waarde van de tijd. Deze ging er altijd vanuit dat we slechts tijd verloren. Deze tijdwaarde werd dan met het aantal 'voertuigverliesuren' vermenigvuldigd om te komen tot de schade van files. Dat was dan weer de basis om te komen tot knelpunten in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Deze eenzijdige benadering heeft geleid tot een mobiliteitssysteem dat gericht is op doorstroming van auto's.

Juist de winst voor het mentale welzijn van de mensen door het reizen zelf: de ontdekking van Feringa, het bijkomen van een drukke ochtend vol kinderen, de verhalen over tegenwind, laten ons zien dat die meerwaarde er is. Nu is het moment om die te vangen.

#### *3.2 Co-mobiliteit, hub en meer*

De waarde zit vaak ook in de combinatie van vervoermiddelen. Onderzoek naar OV-fietsgebruik toonde eerder al aan dat in combinatie met de OV-fiets de trein ineens wel een alternatief blijkt voor bepaalde autoritten. Studio Bereikbaar en Decisio (Kager en Lelieveld, 2021) hebben hier in opdracht van de Tour de Force gedetailleerd onderzoek

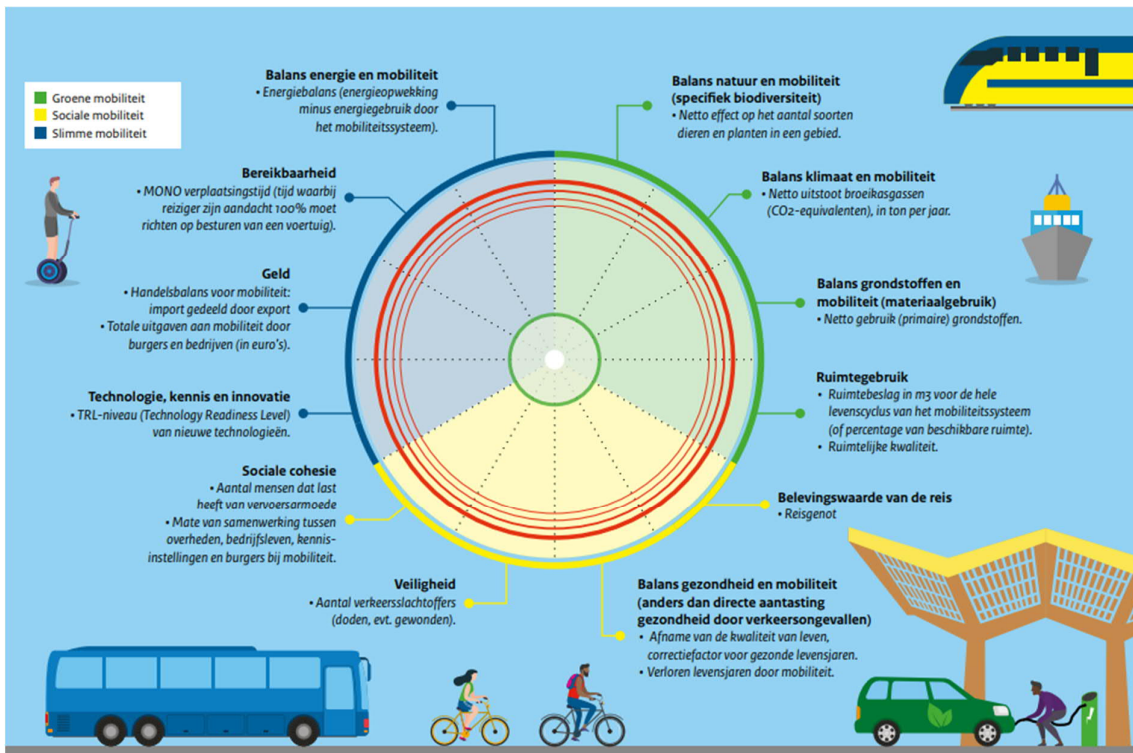
naar gedaan. Ook is er nu stations-fietsbereikbaarheidskaart ontworpen door de BUAS (De Kruijff, 2021) die hier een mooi beeld van geeft. Multimodale ritten zullen naar verwachting een prominentere rol gaan spelen in ons mobiliteitssysteem. Steeds meer steden duwen automobilititeit naar de rand van de stad in verband met ruimtedruk en leefbaarheid. Goede multimodale hubs zijn dan nodig om je reis te vervolgen stad in dan wel stad uit. Over behoeften bij en waarde van een gecombineerde reis, moeten we nog wel het nodige ontdekken. Net als een goede manier om de essentiële onderdelen in een dergelijke reis op waarde te kunnen schatten. Binnen afwegingskaders zal hier meer ruimte voor moeten komen. Integrale mobiliteit moet meer zijn dan alleen een nietje tussen sectorale plannen. Het mobiliteitssysteem van de toekomst zal bestaan uit een enorme fix. Binnen fietsdata wordt hierop aangesloten door bijvoorbeeld deelfietsen aan te sluiten op MaaS.

### *3.3 Gesprekswijzer duurzame mobiliteit*

Binnen RWS proberen we met de gesprekswijzer duurzame mobiliteit het brede begrip duurzame mobiliteit hanteerbaar te maken. Wat verstaan we onder duurzame mobiliteit? Welke aspecten zijn daarbij van belang? Wanneer is zo'n aspect duurzaam? De gesprekswijzer biedt een instrument om op een gestructureerde manier duurzame mobiliteit concreet te maken en het effect van maatregelen integraal te beoordelen. Het fungeert als een soort gezelschapsspel om met een groep mensen of collega's te bespreken hoe te streven naar een volhoudbare gezonde balans tussen mobiliteit, mens en milieu. Dit aan de hand van 12 uitgewerkte aspecten (figuur 2, aspecten gesprekswijzer duurzame mobiliteit). Naast een goed gesprek kan het tevens helpen als kompas (vaststellen van de grenzen van de groene cirkel), beoordelingskader (beoordelen van de impact van maatregelen of ontwikkelingen) of monitor (volgen van de score van de indicatoren).

Hiermee kan binnen en buiten RWS een breder gesprek worden gevoerd en bredere welvaart een plek krijgen bij interne afwegingen. Voor een verandering van beleid is immers ook een verandering van het systeem nodig.

*Figuur 2: aspecten gesprekswijzer duurzame mobiliteit*



### 3.3 IMA gebaseerd op nieuwe uitgangspunten

In juli is de nieuwe integrale mobiliteitsanalyse gepubliceerd. Deze opvolger van de NMCA houdt voor het eerst rekening met veel meer doelstellingen. Het is echter nog wel worstelen. De aannames van de 'machine' zijn nog gedeeltelijk in stand. Tijd is nog steeds een verloren waarde. De IMA 2.0 kan daarin een slag maken.

Positief is dat binnen de uitgangspunten van de IMA, zoals verwoord in haar aanbieding aan de tweede kamer, zaken als duurzaamheid en nabijheid genoemd werden. De "proof of the pudding is in the eating". We weten pas echt in hoeverre deze uitgangspunten uit de modellen tevoorschijn komen, wanneer de IMA in gebruik is.

### 4. Conclusie : Van verliesuren naar mentaal welzijn

Als we weten wat de betekenis van reizen voor de mens is en deze centraal stellen kunnen we de juiste mobiliteit daarbij faciliteren. Het mobiliteitssysteem is immers een middel om betekenis te realiseren. Een smalle blik met focus op voertuigverliesuren is niet toereikend hiervoor. Vooral welzijnseffecten blijven daarmee onderbelicht.

Breder rekenen aan wenselijke scenario's is een mooie eerste stap. Monetarisering en kwantificering zijn (nog) niet voor alle effecten mogelijk. Dit geldt onder andere voor belevingswaarde, sociale cohesie en mentale gezondheidsvoordelen. Dit soort welzijnseffecten die niet resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit of langer leven, maar bijvoorbeeld in geluk, speelplezier en zingeving zijn vooralsnog niet



kwantificeerbaar en te moneteriseren. Het gevolg is dat MKBA's van reguliere mobiliteitsprojecten vaak niet alle effecten in beeld brengen en dat duurzame (mobiliteits)projecten of alternatieven die meer gericht zijn op het verbeteren van de leefkwaliteit onvoldoende credit krijgen voor de baten die ze creëren, en worden afgewezen ten gunste van een minder welvaartsoptimaal alternatief.

In dit kampvuur / panel discussie bespreken we deze niet-meetbare betekenis van reizen en meer specifiek fietsen. Hoe geven we mentale en sociale gezondheidsbaten van fietsen een plek in onze instrumenten en in de besluitvorming over mobiliteit? Moeten we het verhaal een minstens zo belangrijke rol geven als de harde getallen, zodat de niet-monetariseerbare effecten niet buiten beeld blijven? Of zou het kunnen helpen om welzijnspunten te hanteren? Zoals biodiversiteit via natuurpunten wordt gewaardeerd, is het wellicht mogelijk om welzijnspunten te definiëren die de zaken die niet te moneteriseren zijn, kunnen wegen.

#### Literatuur of Referenties

- Kruijff, J. de, (2021), Bereikbaarheidskaart, BUAS, Breda
- Lelieveld e.a. (2017), State of the Art Waarderingsgetallen Fiets", Decisio, RWS, Ministerie I&W, Den Haag
- Smith, Emily Esfahani, (2017) "The Power of Meaning", the true route of happiness.
- Stratelligence met bijdragen van Ecorys en WB de Ruimte, (2021), "Een duurzaam mobiliteitssysteem maakt ruimte: een verkenning van de kosten en de baten",
- Kager, Lielieveld, Studio Bereikbaar, Decisio (2021), Fiets in de Keten (Data en Baten), Tour de Force, Den Haag