



KWANTIFICERING VAN DE EFFECTEN VAN FIETSSTIMULERINGSPROJECTEN ‘CITY DEAL FIETSEN VOOR IEDEREEN’

DEFINITIEF, 27 JUNI 2025

DECISIO

TITEL

Kwantificering van de effecten van fietsstimuleringsprojecten 'City Deal Fietsen voor Iedereen'

DATUM

27 juni 2025

STATUS RAPPORT

Definitief

OPDRACHTGEVER

City Deal Fietsen voor Iedereen

PROJECTTEAM DECISIO

Kees van Ommeren

Simone Vos

Max Celant

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1. Inleiding	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Doel- en vraagstelling	7
1.3 Aanpak	8
1.4 Indicatieve schatting	8
1.5 Leeswijzer	9
2. Algemene effecten	10
3. Fietsles in Zwolle	15
3.1 Achtergrond fietsles in Zwolle	15
3.2 Effectenschema brede welvaart	17
3.3 Kwantificering	19
3.4 Kosten	24
3.5 Barrières	25
3.6 Conclusie	26
4. Fietsles en fietsbank in Rotterdam	28
4.1 Achtergrond/context casus	28
4.2 Effectenschema brede welvaart	31
4.3 Kwantificering	33
4.4 Kosten	41
4.5 Barrières	43
4.6 Conclusie	43
5. Fietsles in Den Haag	46
5.1 Achtergrond/context casus	46
5.2 Effectenschema brede welvaart	48
5.3 Kwantificering	50
5.4 Kosten	55
5.5 Barrières	56

5.6	Conclusie	57
6.	Fietsles in Haarlem	59
6.1	Achtergrond/context casus	59
6.2	Effectenschema brede welvaart	61
6.3	Kwantificering	62
6.4	Kosten	67
6.5	Barrières	67
6.6	Conclusie	68
7.	Werkwijzer monitoring	69
8.	Conclusie en aanbevelingen	73
9.	Technische uitleg kwantificering	75
10.	Bijlage: bibliografie	78

Samenvatting

Nederland is een fietsland; er zijn meer fietsen dan inwoners. Deze fietsen zijn alleen niet gelijkmatig verdeeld. Ruim 10 procent van de bevolking heeft geen fiets en ongeveer 20 procent van de mensen fietst (bijna) nooit. Het gaat hier vooral om personen met een migratieachtergrond, (relatief) laag inkomen en/of praktisch geschoolden. Fietsen levert veel maatschappelijke baten op (betere gezondheid, individuele ontplooiing, bewegingsvrijheid etc.); mensen die niet kunnen fietsen of geen fiets hebben lopen dit mis. Daarom hebben verschillende partners, onder de naam 'City Deal Fietsen voor Iedereen', de handen ineengeslagen om het fietsgebruik ook onder deze groepen te verhogen.

Met behulp van City Deal Fietsen voor Iedereen worden verschillende fietsstimuleringsprojecten opgezet. Het is bekend dat investeringen in fietsbeleid tot maatschappelijke baten leiden, maar hoe groot zijn deze baten? En wegen deze op tegen de kosten van deze projecten? Voornamelijk als we kijken naar sociale effecten/participatiemogelijkheden is dit nog nauwelijks onderzocht. Door deze baten te kwantificeren geven we meer inzicht in de omvang van de sociale effecten van fietsinvesteringen en kan beter worden overwogen of deze projecten door de overheid moeten worden gefinancierd.

In opdracht van City Deal Fietsen voor Iedereen kwantificeerden we de sociale en overige maatschappelijke effecten van vier fietsstimuleringsprojecten in verschillende gemeenten. Het gaat om de volgende casussen :

- 1) Fietslessen in Zwolle. Deze fietslessen zijn opgezet voor iedereen die wil leren fietsen en die hierbij een extra steuntje in de rug kan gebruiken. In de praktijk zijn het voornamelijk vrouwen met een niet-Westerse migratieachtergrond die meedoen met de fietslessen.
- 2) Fietslessen en een fietsenbank in Rotterdam. Met het geven van fietslessen en aanbieden van (tweedehands) fietsen via een fietsenbank probeert de gemeente Rotterdam vervoersarmoede onder groepen in Rotterdam-Zuid te verminderen.
- 3) Fietslessen in Den Haag. Het gaat in Den Haag met name om personen met een niet-Westerse migratieachtergrond in Den Haag Moerwijk die vanwege financiële omstandigheden, culturele achtergronden en/of ontbrekende fietsvaardigheden en vertrouwen, niet (zelfstandig) gebruik kunnen maken van de fiets óf dit niet durven.
- 4) Fietsles voor kinderen in Haarlem. Op dit moment leren kinderen op steeds latere leeftijd fietsen. Daarom is START Fietsen bezig om kinderen (met

name) in de voorschool en groep 1 en 2 van de basisschool te leren fietsen.

Belangrijke effecten die ontstaan bij fietsstimuleringsprojecten zijn: het vinden van een (betere) baan, het kunnen volgen van onderwijs, gezondheid, zelfontplooiing, sociale cohesie, verkeersveiligheid en bespaarde reistijd en kosten.

Per casus konden onze gesprekspartners geen kwantitatieve uitspraken doen over voor welk deel van de deelnemers de verschillende effecten optreden. Daarom maakten we, op basis van het algemene beeld dat de gesprekspartners gaven, zelf een schatting over de hoeveelheid deelnemers die bepaalde effecten ondervinden. De resultaten in dit onderzoek zijn daarmee een **indicatieve schatting**.

Een andere belangrijke kanttekening is dat we de maatschappelijke baten kwantificeren voor één jaar. In werkelijkheid treden de effecten voor een (veel) langere periode op. Dit terwijl de kosten eenmalig zijn. De volgende pagina's geven per casus een samenvatting van de baten en kosten weer. Uit de resultaten komt naar voren dat de maatschappelijke baten aanzienlijk hoger uitvallen dan de kosten die gepaard gaan met het organiseren en geven van de fietslessen en/of fietsenbank.

Factsheet - Fietsles in Zwolle

Indicatieve baten (jaarlijks) en kosten van fietsles voor circa 70 deelnemers in 2024



Fietsen verlaagt de drempel in het vinden van een baan, een hoger inkomen en daarmee meer belastinginkomsten en minder uitkeringskosten voor de overheid. Dit levert jaarlijks een totale waarde op van €54.000.



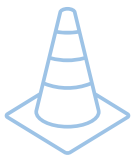
Fietsen verlaagt de drempel voor individuen bij het halen van een startkwalificatie in onderwijs, met als gevolg een hoger behaald bruto loon. De baten hiervan zijn gelijk aan circa €19.000.



Fietsen is gezond. Het leidt o.a. tot een langere levensduur, verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten en ziektelast. Samen leidt dit tot circa €68.000 aan gezondheidsbaten.



Fietsen draagt bij aan sociale cohesie en zelfontplooiing, waarmee zelfvertrouwen, trots, vrijheid en zelfstandigheid vergroot wordt. Daarnaast leren de deelnemers van de lessen een nieuwe vaardigheid.



Fietsen is voor het individu onveilig(er) dan verplaatsen met auto of openbaar vervoer, maar voor de totale veiligheid is het beter als mensen fietsen. In deze casus kijken we naar kosten van verminderde individuele verkeersveiligheid. Dit is gelijk aan circa €10.500.



Op korte afstanden is de fiets sneller en goedkoper dan openbaar vervoer. Fietsen leidt tot circa €24.500 reistijdbaten en circa €25.000 minder reiskosten.



Het geven en organiseren van fietsles kost geld. Coördinatie van de fietslessen door de gemeente en het opknappen van de fietsen vormt (naar verwachting) de grootste kostenpost. De totale kosten zijn gelijk aan circa €120.000. Met baten van ongeveer €180.000 betekent dit een terugverdientijd van 8 maanden.

'De fietslessen zijn echt belangrijk voor de mensen; op zo veel maatschappelijke vlakken biedt het kansen voor het individu en samenleving'

Betrokken welzijnswerker in Zwolle

Fietsles in Zwolle voor ongeveer 70 deelnemers levert circa **€180.000** aan (gekwantificeerde) jaarlijkse baten op



Factsheet – Fietsles en fietsenbank in Rotterdam

Indicatieve baten (jaarlijks) en kosten van fietsles en fietsenbank voor circa 1.700 deelnemers



Fietsen verlaagt de drempel bij het vinden van een baan, een hoger inkomen en daarmee meer belastinginkomsten en minder uitkeringskosten voor de overheid. Dit levert een totale waarde op van circa €479.000.



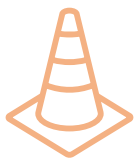
Fietsen verlaagt de drempel voor individuen bij het halen van een startkwalificatie in onderwijs, met als gevolg een hoger behaald bruto loon. De baten hiervan zijn gelijk aan circa €119.000.



Fietsen is gezond. Het leidt o.a. tot een langere levensduur, verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten en ziekte last. Samen leidt dit tot circa €877.000 aan gezondheidseffecten.



Fietsen draagt bij aan zelfontplooiing en verbetert sociale cohesie, waarmee zelfvertrouwen, vrijheid, trots en zelfstandigheid vergroot worden.



Fietsen is voor het individu onveilig dan verplaatsen met auto of openbaar vervoer, maar voor de totale veiligheid is het beter als mensen fietsen. In deze casus kijken we naar kosten van individuele verkeersveiligheid. Dit is gelijk aan circa €174.000.



Op korte afstanden is de fiets sneller en goedkoper dan openbaar vervoer. Fietsen leidt tot circa €406.000 aan reistijdbaten en circa €418.000 aan minder reiskosten.

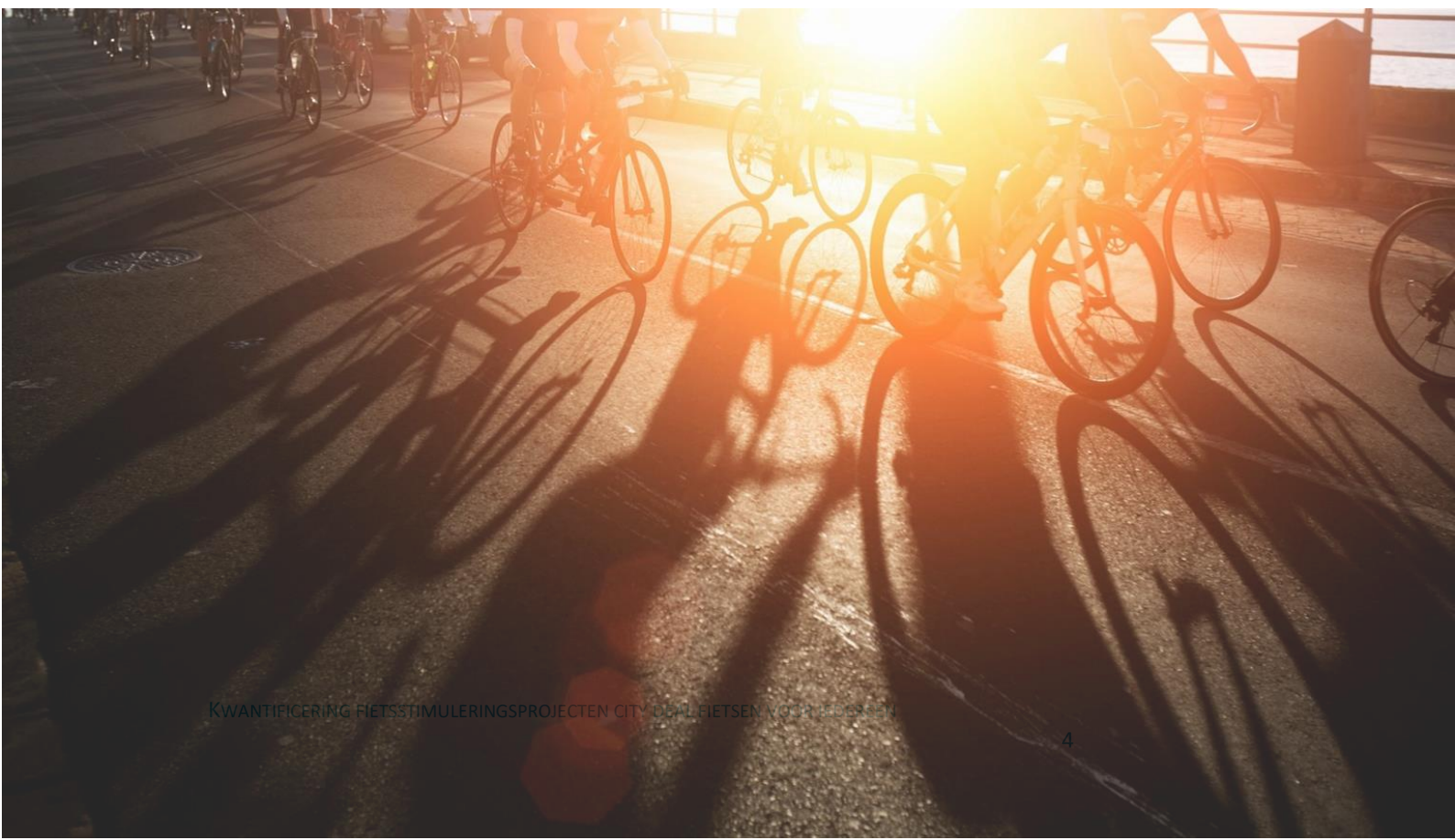


Het geven van fietsles en fietsen aan inwoners kost geld. De totale kosten voor het geven van fietsles zijn circa €105.000 tot €130.000. De totale kosten van het faciliteren en organiseren van een fietsenbank bedraagt ongeveer €330.000 tot €370.000. Met baten van ongeveer €2.125.000 betekent dit een terugverdientijd van ongeveer 3 maanden.

'Het regelmatig nemen van het OV kost veel geld, dat is voor sommige groepen niet te betalen. Met de fiets verdwijnen deze kosten'

Beleidsmedewerker gemeente Rotterdam

Fietsles en fietsenbank in Rotterdam voor ongeveer 1.700 deelnemers levert circa **€2.125.000** aan (gekwantificeerde) jaarlijkse baten op



Factsheet - Fietsles in Den Haag

Indicatieve baten (jaarlijks) en kosten van fietsles voor circa 20 deelnemers vanuit Wijkcentrum Moerwijk in 2024



Fietsen verlaagt de drempel bij het vinden van een baan, een hoger inkomen en daarmee meer belastinginkomsten en minder uitkeringskosten voor de overheid. Dit levert een totale waarde van circa €27.000.



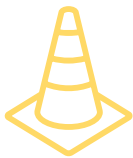
Fietsen verlaagt de drempel voor individuen bij het halen van een startkwalificatie in onderwijs, met als gevolg een hoger behaald bruto loon. De baten hiervan zijn gelijk aan circa €6.000.



Fietsen is gezond. Het leidt o.a. tot een langere levensduur, verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten en ziekte last. Samen leidt dit tot circa €18.000 aan gezondheidseffecten.



Fietsen draagt bij aan sociale cohesie en zelfontplooiing, waarmee zelfvertrouwen, trots en zelfstandigheid vergroot wordt. Tevens wordt een nieuwe vaardigheid aangeleerd.



Fietsen is voor het individu onveiliger dan verplaatsen met auto of openbaar vervoer, maar voor de totale veiligheid is het beter als mensen fietsen. In deze casus kijken we naar kosten van individuele verkeersveiligheid. Dit is gelijk aan circa €3.000.

Op korte afstanden is de fiets sneller en goedkoper dan openbaar vervoer. Fietsen leidt tot circa €6.000 aan reistijdbaten en circa €6.500 aan lagere reiskosten.



Het geven en organiseren van fietsles kost geld. Door het gebruik van vrijwilligers en tweedehands fietsen zijn de kosten (relatief) laag. Coördinatie van de fietslessen door de gemeente vormt (naar verwachting) de grootste kostenpost. De totale kosten zijn gelijk aan circa €2.300. Met baten van €60.500 betekent dit een terugverdientijd van ongeveer een maand.

'Na afronding van de fietslessen krijgt iedereen een fietsdiploma. Iedereen is bij ontvangst ontzettend trots en blij. Een overwinningsgevoel overheerst. Deelnemers omhelzen en feliciteren elkaar, het is mooi om zo iets tot stand zien te komen'

Betrokken vrijwilliger fietsles

Fietsles in Den Haag Moerwijk voor 20 deelnemers levert circa **€60.500** aan (gekwantificeerde) jaarlijkse baten op



Factsheet - Fietsles in Haarlem

Indicatieve baten (jaarlijks) en kosten van fietsles voor kinderen in 2024



Fietsen geeft veel bewegingsvrijheid en is gezond. Op sociaal, maatschappelijk en economisch vlak biedt het kunnen fietsen baten voor het kind. We kijken in deze casus naar enkele belangrijke effecten: veiligheid, gezondheid, sociale cohesie en onderwijs.



Door de fietslessen van kinderen komen ouders en/of verzorgers (meer) in aanraking met fietsen. Dit kan leiden tot verhoogd fietsgebruik onder deze groep. De maatschappelijke effecten zijn vergelijkbaar met de vorige casussen.

'Kinderen zijn de toekomst. Fietsen is ontzettend belangrijk voor deze groep, zeker ook omdat de effecten nog zo lang doorwerken. Kinderen vinden het ook heel leuk om te leren en spelen met fietsen.'

Betrokkene fietsles Haarlem



Het vroeg kunnen fietsen zorgt ervoor dat kinderen op vroege leeftijd al meer fietskilometers maken. Over het algemeen geldt hoe meer fietskilometers worden gemaakt, hoe beter de fietsvaardigheid, met lagere kans op verkeersongevallen.



Fietsen is gezond. Het leidt o.a. tot een langere levensduur, verhoogde productiviteit, minder zorgkosten en ziekte last. Deze baten ontstaan ook voor ouderen die door het kind meer gaan fietsen.



Fietsen (en les) bevordert de motorische ontwikkelingen van kinderen en draagt bij aan het opdoen van sociale contacten.



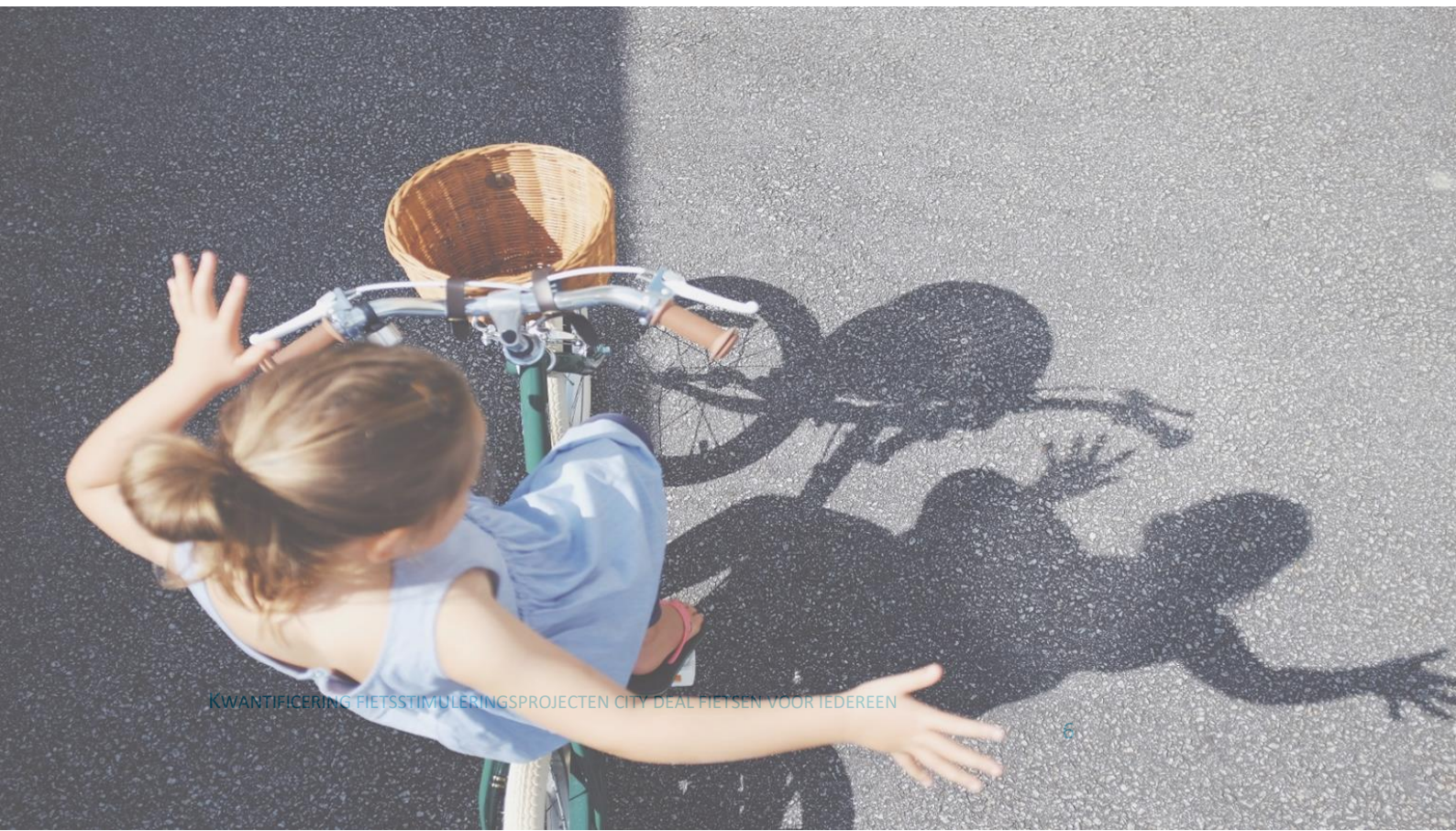
Fiets is op korte afstand (vaak) gemiddeld sneller dan OV of auto. Ook zijn de reiskosten van de fiets lager.



Fietsen vergroot de actieradius van kinderen waardoor er meer mogelijkheden ontstaan in het volgen van onderwijs.



Het geven en organiseren van fietsles aan kinderen kost geld. Het salaris van de fietstrainers vormen de grootste kostenpost. De totale kosten voor het geven van fietsles en het faciliteren van enkele fietsvoorzieningen op locatie zijn voor een basisschool en/of dagverblijf gelijk aan circa €7.000 tot €8.000.



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Een Nederlander fietst gemiddeld per jaar zo'n 1.065 kilometer, waarmee de fiets een belangrijk deel van alle verplaatsingen voor zijn rekening neemt¹. Deze forse fietsafstand is niet gelijkmatig verdeeld onder de bevolking. Zo heeft ruim 10 procent geen fiets en fietst ongeveer 20 procent van de mensen (bijna) nooit. Het gaat hier vooral om mensen met een migratieachtergrond, laag inkomen en/of praktisch geschoolden. Fietsen brengt veel (maatschappelijke) voordelen met zich mee, op het gebied van gezondheid, kansgelijkheid, ontplooiing, vrijheid, en toegang tot (meer) voorzieningen; doordat deze groep(en) minder of niet fietsen lopen ze de voordelen van fietsen mis².

Vanuit verschillende overheidslagen is in samenwerking met kennisinstellingen, private partners en maatschappelijke actoren de 'City Deal Fietsen voor Iedereen' gestart, met als doel toegang tot een veilige fiets voor iedereen en mensen de vaardigheid van het fietsen te leren.

1.2 Doel- en vraagstelling

Voor beleidsvorming is het van belang (verdere) inzichten te ontwikkelen in de impact van City Deal fietsprojecten. Veel onderzoeken laten zien dat het stimuleren van (regelmatig) fietsgebruik positieve bijdragen levert voor het individu én de maatschappij, maar tegelijkertijd bestaat ook het vermoeden dat veel kansen nog niet (volledig) benut worden. Zo komt naar voren dat fietsmaatregelen vaak te 'licht' worden onderbouwd, waardoor zinvolle investeringen wellicht onterecht afgewezen worden of onvoldoende zijn gericht om effect bij bepaalde doelgroepen te bereiken. Met name over de wisselwerking tussen fietsgebruik en de sociale effecten en participatiemogelijkheden is nog onvoldoende kennis beschikbaar. Inzicht in baten en kosten over deze effecten én handvatten hoe deze effecten 'in geld' uitgedrukt kunnen worden, kan bijdragen aan de onderbouwing (en ontwikkeling) van fietsprojecten. Tegen deze achtergrond heeft City Deal Fietsen voor Iedereen Decisio gevraagd onderzoek te doen naar baten en kosten van fietsstimuleringsprojecten, met de nadruk op de sociale effecten/participatiemogelijkheden. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan andere typen effecten, zoals gezondheid en bereikbaarheid. Per fietsproject (casus)

¹ CBS (2023) Hoeveel fietsen inwoners van Nederland?

² City Deal Fietsen voor Iedereen (2023) Dealttekst City Deal Fietsen voor Iedereen

brengen we de maatschappelijke effecten voor verschillende dimensies (gezondheid, persoonlijke ontplooiing, bereikbaarheid etc.) in kaart. Parallel daaraan werken we een werkwijzer uit waarmee gemeenten en andere initiatiefnemers aan de slag kunnen met het monitoren van projecten.

1.3 Aanpak

Het onderzoek naar de kosten en baten van fietsprojecten voerden we uit via de volgende stappen:

- Literatuuronderzoek te doen naar casus specifieke cijfers, achtergronden en inzichten
- Gesprekken met beleidsmedewerkers, vrijwilligers of medewerkers van maatschappelijke organisaties
- Het opstellen van een werkwijzer voor het monitoren van effecten die ontstaan bij fietsstimulering. Dit kan vervolgens gebruikt worden bij het kwantificeren en moneteriseren van effecten.
- Het uitwerken van effectenschema's, ter ondersteuning van het kwantificeren van baten en kosten. Een onderdeel hiervan was het invullen van een framework van Brede Welvaart, waarin we relevante brede welvaartsindicatoren identificeerden. We gebruiken hiervoor een 'long-list' van indicatoren, gebaseerd op vier dimensies, zoals gehanteerd door het PBL. Dit gaat om de dimensies leefomgeving, bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid.

1.4 Indicatieve schatting

De kwantificering van de sociale effecten is gedaan aan de hand van een literatuuronderzoek en verschillende gesprekken met betrokkenen van de casussen. Dit gaat zowel om medewerkers van de betreffende gemeenten als mensen die de fietsles geven. Tijdens het onderzoek hebben we een goed algemeen beeld gekregen van de verschillende effecten die ontstaan door de fietsprojecten. We merkten echter dat er nog geen precieze uitspraken over de effecten gedaan konden worden, bijvoorbeeld: voor hoeveel deelnemers speelt welk effect? We hebben daarom tijdens de kwantificering verschillende aannames moeten maken. De kwantificering in dit rapport moet dus gezien worden als **indicatieve schatting**.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee beschrijven we welke effecten we hebben gevonden in de onderzochte casussen. Vervolgens gaan we in hoofdstuk drie tot en met zes in op de resultaten per casus. Elk hoofdstuk bestaat uit een achtergrond en context van de casus, een uitgewerkt effectenschema en een indicatieve kwantificering. Hoofdstuk zeven bevat een werkwijzer die overheden kan helpen bij het zelf uitwerken en kwantificeren van effecten. Hoofdstuk acht bevat een conclusie aanbevelingen. Hoofdstuk negen geeft een technische uitleg van de kwantificering.

2. Algemene effecten

We hebben in dit project de baten en kosten van fietsstimuleringsprojecten onderzocht. Hierbij ligt de nadruk op de sociale effecten/ participatiemogelijkheden. Op basis van de case studies onderscheiden we de volgende zeven soorten effecten. In de casussen in de volgende hoofdstukken bespreken we in hoeverre van deze effecten sprake is.

1. **Werk en uitkeringen.**

Een gedeelte van de deelnemers is, om verschillende redenen, niet actief op de Nederlandse arbeidsmarkt. Deze groep ontvangt deels een bijstandsuitkering. Het ontbreken van voldoende verplaatsingsmogelijkheden (waaronder het niet kunnen fietsen) verkleint de kansen op de arbeidsmarkt.

Doordat deelnemers leren fietsen wordt hun actieradius verhoogd. Daarmee komen meer banen binnen bereik. Het is mogelijk dat een deelnemer die nu nog niet werkt een passende baan vindt doordat hij of zij heeft leren fietsen en een fiets heeft. Het beëindigen van een uitkering en het vinden van werk heeft maatschappelijke waarde: de overheid kan besparen op bijstandsuitkeringen; daarnaast draagt deze persoon een deel van zijn of haar bruto inkomen af als inkomstenbelasting aan de overheid. De maatschappelijke waarde van het vinden van een baan bepalen we door te kijken naar de bespaarde uitgaven op bijstandsuitkeringen en de opbrengsten van inkomstenbelasting voor de overheid. Indien het banen betreft die structureel moeilijk kunnen worden ingevuld, is er geen sprake van verdringing op de arbeidsmarkt. Dit geldt voor veel van de banen waar het in de casussen om gaat, zoals zorg, thuiszorg en schoonmaakwerk. In dat geval rekenen we ook het hogere inkomen van de deelnemer (boven de uitkering die hij daarvoor eventueel kreeg) tot de baten.

Daarnaast zorgt de grotere actieradius voor bereikbaarheid van meer banen. Het is daarom mogelijk dat deelnemers die al werken door het leren fietsen een beter passende baan kunnen vinden. Dit kan leiden tot een hogere arbeidsproductiviteit, een hoger salaris en hogere belastinginkomsten voor de overheid.

2. **Onderwijs.**

Een deel van de deelnemers aan de fietslessen heeft geen (Nederlandse) startkwalificatie voor bepaald werk. Dit komt omdat ze deze zelf nooit hebben behaald of omdat ze een opleiding in het buitenland hebben gedaan die in Nederland niet wordt erkend. Vervoersarmoede kan voor deze mensen de reden zijn waarom ze deze startkwalificatie niet kunnen halen. De kosten en reistijd van

het openbaar vervoer kunnen een onoverkomelijke drempel zijn. Door de fietslessen wordt deze drempel weggehaald, omdat ze nu de mogelijkheid hebben om met de fiets naar de onderwijsinstelling te gaan. Voor deelnemers aan de fietslessen kan dit de trigger zijn om hun startkwalificatie te halen.

De baten hiervan berekenen we door te kijken naar het verschil in het gemiddelde bruto loon dat verdiend wordt met en zonder startkwalificatie. We kijken naar het bruto loon, omdat dit de baten voor de gehele maatschappij weergeeft. Een deel hiervan zijn baten voor het individu (het nettoloon³) en een deel zijn baten voor de maatschappij (de belastingen).

3. Gezondheid.

Fietsen is goed voor de gezondheid. In de actualisatie MKBA Fiets 2023⁴ onderscheidt Decisio vijf verschillende gezondheidseffecten. Deze vijf gezondheidseffecten zullen we in dit onderzoek ook aanhouden. Het gaat hierbij om:

1. Zorgkosten
2. Ziektelast
3. Levensduur
4. Fitheid en arbeidsproductiviteit
5. Ziekteverzuim

De grootte van de gezondheidseffecten is afhankelijk van de initiële mate van beweging van de deelnemers. Deelnemers die minder actief zijn voordat ze met fietsen beginnen, hebben grotere gezondheidseffecten van een toename in beweging (in dit geval fietsen) dan deelnemers die actiever zijn. Iemand valt onder de categorie ‘inactief’ als ze minder dan 30 minuten per week fysiek actief zijn. Iemand is ‘matig actief’ als deze persoon 30 tot 150 minuten per week fysiek actief is. Iemand die meer dan 150 minuten per week fysiek actief is valt onder de categorie ‘actief’.

Daarnaast zijn de gezondheidseffecten ook afhankelijk van het soort fiets dat wordt gebruikt. Aan de ene kant zijn de gezondheidseffecten hoger met een ‘gewone’ stadsfiets zonder trapondersteuning. Aan de andere kant maakt een elektrische fiets het makkelijker om langere afstanden af te leggen. Aangezien het in de casussen vaak om groepen gaat die financieel kwetsbaar zijn gaan we ervan uit dat alle deelnemers een ‘gewone’ fiets hebben.

³ Geldt wanneer er geen sprake is van verdringing op de arbeidsmarkt; dit houdt in dat het vinden van een baan niet ten koste gaat van een baan van een ander werkend individu

⁴ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

4. **Zelfontplooiing.**

De fietslessen dragen bij aan zelfontplooiing van de deelnemers. Het leren en kunnen fietsen vergroot namelijk het zelfvertrouwen van de deelnemers. Daarnaast ervaren ze gevoelens van trots, vrijheid en zelfstandigheid. Ook leren ze een nieuwe vaardigheid wat bijdraagt aan zelfontplooiing. In het kader van zelfontplooiing is 'Wellbeing-Adjusted Life Year' (WELLBY) een mogelijk geschikte methode om te meten hoe een programma of interventie welzijn beïnvloedt⁵. De WELLBY-methode is een opkomende methodiek in Engeland, maar wordt nog niet toegepast in een Nederlandse context. Met een enquête wordt naar iemands levenstevredenheid op dat moment gevraagd. Veranderingen in welzijn in de loop van de tijd (op een schaal van 0 tot 10) worden gemonetariseerd. Eén WELLBY verandering (bv. van een zeven naar een acht) gedurende een jaar tijd wordt gewaardeerd op £13.000 (Britse Pond). Deze £13.000 is ongeveer gelijk aan 1/5 van de Britse QALY. De Nederlandse QALY is €75.000. De schatting is daarom dat de Nederlandse WELLBY ongeveer €75.000/5 = €15.000. De vraag in de enquête kan op een eenvoudige manier gesteld worden: "Over het algemeen, hoe tevreden bent u met uw huidige leven?⁶". Dit lijkt wellicht een erg simpele manier om welzijn te meten, maar onderzoek toont aan dat deze vorm van meten betrouwbaar is en bevolkingsgroepen ook onderling vergeleken kunnen worden. Landen met meer conflicten en armoede vertonen consequent lagere levenstevredenheid scores dan landen met betere levensomstandigheden. Wel geldt dat de berekende baten uit WELLBY-methode naar verwachting (deels) overlap heeft met andere effecten, zoals op het gebied van gezondheid.

5. **Sociale cohesie.**

Sociale cohesie gaat over de verbondenheid tussen mensen; zowel tussen als in een groep. De fietslessen helpen bij het bevorderen van de sociale cohesie, omdat de deelnemers elkaar leren kennen tijdens deze lessen. Dit zorgt voor contacten die zonder de fietslessen mogelijk nooit tot stand waren gekomen. Daarnaast geeft het kunnen fietsen de mogelijkheid om contacten op wat grotere afstand (frequenter) te bezoeken, wat de sociale cohesie ook verbetert. Ook hebben de fietslessen een signaalfunctie. Doordat de deelnemers naar de fietslessen komen, kunnen de fietsleraren achterhalen of de deelnemers nog op andere maatschappelijke vlakken hulp nodig hebben.

6. **Verkeersveiligheid.**

⁵ HM Treasury & SITF (2021) Wellbeing Guidance for Appraisal: Supplementary Green Book Guidance

⁶ In de praktijk zijn het vier vragen van deze strekking, ook over angstgevoelens en dergelijke.

Verkeersveiligheid is te onderscheiden in twee soorten, namelijk de objectieve verkeersveiligheid en de subjectieve verkeersveiligheid. Objectieve verkeersveiligheid gaat over het daadwerkelijke aantal ongevallen en hoeveel slachtoffers hierbij vallen. Subjectieve verkeersveiligheid gaat over hoe men de verkeersveiligheid ervaart.

Er is nog weinig bekend over de wijze waarop subjectieve verkeersveiligheid gemeten en gewaardeerd dient te worden. Voor dit onderzoek is de subjectieve verkeersveiligheid een randvoorwaarde voor mensen om te gaan fietsen. Het is belangrijk dat mensen zich veilig en comfortabel voelen op de fiets. Alle andere effecten vinden alleen plaats als aan deze randvoorwaarde is voldaan. Of de fietslessen de subjectieve verkeersveiligheid voor deelnemers vergroten of verkleinen is niet bekend. De fietslessen vergroten het verkeersinzicht en dit maakt deelnemers zekerder over hun fietsvaardigheid. Maar het oefenen in het verkeer kan de deelnemers ook bang(er) maken.

De fietslessen hebben invloed op objectieve verkeersveiligheid. Door de fietslessen zal modal shift ontstaan. Dit betekent dat er meer mensen gaan fietsen en minder mensen gebruik maken van het openbaar vervoer (of de auto). De fiets is voor de reiziger zelf een onveiligere vervoerskeuze dan het openbaar vervoer. Daarentegen is het voor de totale veiligheid over het algemeen beter als mensen fietsen. Naarmate er op een bepaalde plek meer fietsers zijn wordt het totale verkeer veiliger (safety by numbers)⁷. Omdat de fietslessen niet zullen leiden tot een grote verandering in het aantal fietsers kwantificeren we in dit rapport alleen het verschil in verkeersveiligheid van de deelnemers die nu fietsen in plaats van reizen met het openbaar vervoer of de auto.

7. Bespaarde reistijd en reiskosten.

Op korte afstanden is de fiets sneller dan het openbaar vervoer⁸. Dit zijn reistijdbaten. Met name in de spitsuren in drukke (stads)omgevingen kan de fiets wat snelheid betreft ook een goed alternatief vormen voor de auto⁹. De bespaarde tijd kan via waarderingskengetallen worden omgerekend in een geldwaarde. Reistijdbaten zijn een direct effect voor de deelnemers van de fietslessen.

Naast reistijdbaten zorgt fietsen ook voor lagere reiskosten. Doordat de deelnemers leren fietsen en aan het einde van de lessen (in veel gevallen) een fiets krijgen, zijn

⁷ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

⁸ CBS (2011) Automobilist het snelst op plaats bestemming

⁹ Fietsberaad (2018). Fiets is snelste tijdens de spits – Gent/Antwerpen/Brussel

ze niet meer afhankelijk van het openbaar vervoer of auto (indien een deelnemer deze bezit). Daarmee besparen de deelnemers kosten¹⁰.

‘Gemiddelde Nederlander’

Uit de verschillende interviews die zijn afgenomen tijdens dit onderzoek is niet duidelijk geworden hoe vaak/ hoe veel de deelnemers fietsen na het afronden van de fietslessen. Aan de ene kant is het mogelijk dat de deelnemers minder fietsen dan een gemiddelde Nederlander, omdat fietsen nieuw is voor hen. Aan de andere kant is de fiets vaak de enige modaliteit die voor hen beschikbaar is. Hierdoor is het ook mogelijk dat de deelnemers meer fietsen dan de gemiddelde Nederlander. Voor de kwantificering gaan we er gemakshalve vanuit dat het mobiliteitsgedrag van de deelnemers gelijk is aan die van de gemiddelde Nederlander. Daarnaast gaan we ervan uit dat alle verplaatsingen die nu met de fiets worden gedaan daarvoor met de bus, tram of metro worden en/of lopend werden gedaan.

¹⁰ Nibud (2024) Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

3. Fietsles in Zwolle

3.1 Achtergrond fietsles in Zwolle

In Zwolle wordt veel waarde gehecht aan fietsen als onderdeel van het mobiliteitssysteem. De gemeente heeft als ambitie om wereldfietsstad te zijn en te blijven, door in te zetten op 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Met het project 'Fietsen geeft Vrijheid' wordt bijgedragen aan deze doelstelling. 'Fietsen geeft Vrijheid' is een project waarbij deelnemers fietsles krijgen; in 2024 namen ongeveer 70 personen deel aan de lessen. Er is geen minimum of maximum aan het aantal fietslessen dat gevolgd kan worden. De lessen worden aangeboden totdat de fietsvaardigheid van de deelnemer op niveau is. Tijdens de lessen wordt niet alleen aandacht besteed aan het fietsen zelf. Er wordt ook theorieles gegeven over verkeersregels en -veiligheid. Daarnaast leren de deelnemers om eenvoudige reparaties aan de fiets zelf uit te voeren. Een motiverende factor voor het deelnemen aan deze lessen is dat deelnemers aan het eind van de lessen een eigen fiets krijgen (op voorwaarde dat men dit niet zelf niet kan betalen).

De fietslessen zijn opgezet voor iedereen die wil leren fietsen en die hier een extra steuntje in de rug bij kan gebruiken. In de praktijk zijn het voornamelijk vrouwen met een niet-Westerse migratieachtergrond die meedoen met de fietslessen. De fietslessen zijn laagdrempelig opgezet: de lessen kosten geen geld en aanmelden is niet verplicht. Hierdoor ligt het aantal deelnemers niet elke week vast. Uit het gesprek met de gemeente komt naar voren dat personen met een migratieachtergrond vaak voorzichtiger zijn met het delen van persoonlijke informatie, waardoor er weinig over de deelnemers bekend is.

Deelnemers aan het fietsen

Vanuit een verzamelpunt (vaak bij een buurthuis) begint de fietsles, onder begeleiding van een fietsdocent. Omdat de doelgroep nog niet (of onvoldoende) kan fietsen, ziet een deel van de groep in meer of mindere mate op tegen het starten met fietsles. Zeker ook omdat op het gebied van conditie en bewegen en vertrouwen in het gebruik van de fiets, grote stappen gezet kunnen worden. Een van de docenten gaf aan dat een groot deel van de groep (zo'n 90%) niet gewend is om langer dan 30 minuten (actief) te bewegen. Slechts 10% is in staat langer dan 30 minuten actief te bewegen. Gezondheidsvoordelen vormen daarmee een belangrijk positief effect van de fietslessen. Als de deelnemers eenmaal gestart zijn, worden de maatschappelijke effecten van de lessen snel zichtbaar: deelnemers die verhalen met elkaar uitwisselen, die blij zijn nieuwe contacten op te doen,

blijdschap, overwinningsgevoel en trots wanneer zelfstandig een stuk(je) gefietst kan worden en een verbeterend vertrouwen in alles wat bij het fietsen om de hoek komt kijken. Ook wanneer de deelnemers de fietslessen hebben afgerond en ze een eigen fiets ontvangen, komt dit gevoel naar voren. Nieuwe sociale contacten komen bij tal van deelnemers tot stand, tijdens en na de lessen.

'De fietslessen hebben een groot sociaal belang; er worden vriendschappen gesloten en er is veel plek voor humor. Ontmoeten staat centraal, dat draagt bij aan een welkom en veilig gevoel' ~ Betrokken welzijnsorganisatie

De deelnemers van de fietslessen in Zwolle zijn (voor een groot deel) personen met een migratieachtergrond en financieel kwetsbaar. Een gedeelte heeft geen baan, het betalen van reiskosten voor openbaar vervoer is (te) duur en op het gebied van onderwijs heeft een beperkt aantal een (voor)opleiding gehad. Zowel de welzijnsorganisatie als de gemeente Zwolle zeggen dat het kunnen fietsen veel positieve effecten op het gebied van werk en onderwijs heeft: ze kunnen straks op de fiets naar het werk. Voor een deel van de deelnemers kan dit betekenen dat ze daardoor een baan of een beter passende baan kunnen vinden of de mogelijkheid krijgen om naar onderwijsinstellingen te gaan:

'De fietslessen zijn echt belangrijk voor de mensen; op zo veel maatschappelijke vlakken biedt het kansen voor de individu en samenleving' ~ Betrokken welzijnswerker

Verschillende effecten treden voor iedereen op, zoals op het gebied van gezondheid, reizen en sociale cohesie. Andere effecten treden op voor een klein deel van de deelnemers, zoals op het gebied van werk en onderwijs. Omdat er weinig over de deelnemers bekend is, kunnen onze gesprekspartners geen precieze uitspraken doen over de effecten voor de deelnemers. Daarom hebben we, op basis van meegekregen inzichten van gesprekspartners en onze indruk, zelf een inschatting gemaakt van de effecten van de fietslessen voor de deelnemers in Zwolle. Dit indicatieve scenario staat in tabel 3.1.

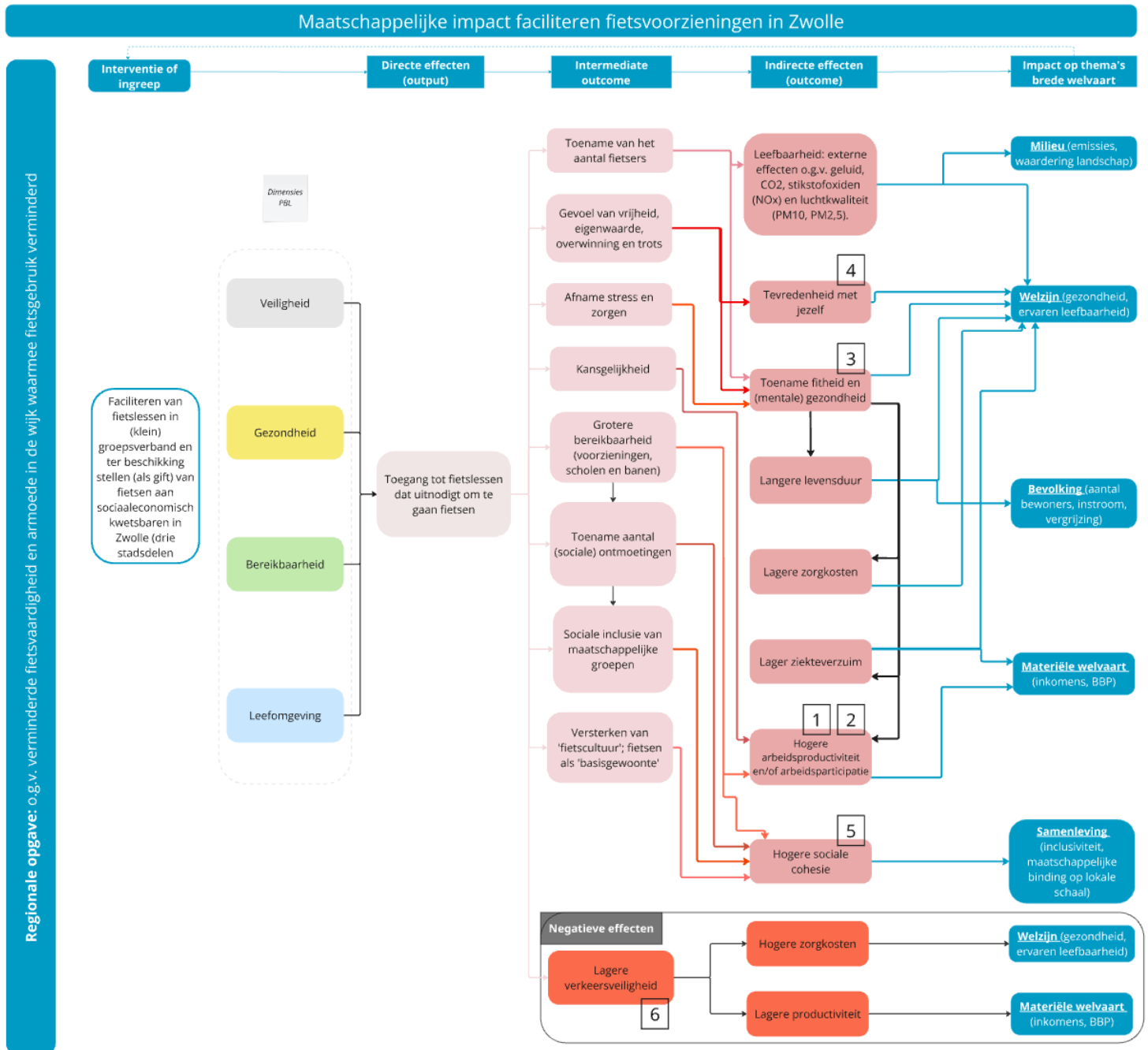
Tabel 3.1 Maatschappelijke effecten en doelgroep

Effect	Voor wie treed het effect op?
Werk en uitkeringen	We nemen aan dat 2 deelnemers werk vinden door de fietslessen en daarmee uit de bijstand raken; dit gaat om 2.5% van de deelnemers. Van alle deelnemers werken naar schatting 14 personen; dit gaat om 20%. Van de deelnemers die nu werken, vinden er 2 een betere baan door de fietslessen; dit is 15 procent van de werkende personen.
Onderwijs	We nemen aan dat drie van de deelnemers onderwijs gaat volgen. Dit is 4% van het totaal.
Gezondheid	Alle deelnemers zijn in beweging; gezondheidsvoordelen voor alle deelnemers. Specifiek voor werkenden geldt een effect op arbeidsproductiviteit door betere fitheid, en lager ziekteverzuim
Zelfontplooiing	Fietsles draagt bij aan persoonlijke ontplooiing voor alle deelnemers.
Sociale cohesie	Fietsles verhoogt de sociale cohesie bij bij alle deelnemers
Verkeersveiligheid	Fietsen is verkeersonveiliger dan openbaar vervoer of auto. Maar voor de (algehele) verkeersveiligheid is het beter dat mensen fietsen dan een auto of OV gebruiken. De kans op een ongeval neemt dus toe ten opzichte van OV of auto gebruik. Wel is het uiteraard veiliger als mensen na de fietslessen gaan fietsen dan wanneer iemand zonder fietsles gaat fietsen.
Bespaarde reistijd en- kosten	Een fietsverplaatsing van een deelnemer heeft lagere reiskosten en minder reistijd dan OV; treedt op voor alle deelnemers die fietsen en voorheen (vooral) met OV reisden.

3.2 Effectenschema brede welvaart

In deze paragraaf gaan we in op de effecten voor de deelnemers van 'Fietsen geeft vrijheid'. Dit gaat niet alleen om sociale effecten zoals in het vorige hoofdstuk beschreven, maar ook om andere effecten zoals milieu en gezondheid. Hiervoor gebruiken we een effectenschema dat laat zien welke directe effecten, intermediate outcomes, indirecte effecten en brede-welvaartsthema's bij deze interventie ontstaan. De cijfers in dit schema (1 tot en met 6) komen overeen met de effecten in hoofdstuk 2 'algemene effecten'.

Figuur 3.2 Effectenschema casus Zwolle



3.3 Kwantificering

De fietslessen die in Zwolle worden gegeven zorgen voor verschillende (sociale) effecten voor de deelnemers. In dit hoofdstuk kwantificeren we een zo groot mogelijk deel van deze sociale effecten¹¹. Deze effecten zijn ingeschat voor één jaar, maar zullen in werkelijkheid meerdere jaren doorwerken. Daarnaast gaat het om een **indicatieve schatting**, omdat onze gesprekspartners geen precieze uitspraken konden doen over de kenmerken van de deelnemers.

1. Werk en uitkeringen.

In dit rekenvoorbeeld gaan we ervan uit dat 2,5% van de deelnemers een baan vindt doordat ze leren fietsen, en daarmee geen uitkering meer nodig hebben. Hiermee wordt voor 2 personen bespaard op een bijstandsuitkering. We nemen verder aan dat beide personen samenwonend zijn¹². De totale besparing per jaar op bijstandsuitkeringen bedraagt hiermee circa €44.000¹³. Belastinginkomsten van de overheid nemen toe, doordat meer personen actief zijn op de arbeidsmarkt en inkomstenbelasting betalen. Uitgaande van een salaris met minimumloon, levert dit ruim €1.000 belastinginkomsten per jaar op. Beide effecten komen ten goede voor de maatschappij.

Deelnemers van de fietslessen zijn veelal actief bij praktisch geschoolde banen (zorg, schoonmaak, horeca etc.). Binnen deze sectoren geldt een tekort aan arbeidskrachten. Toetreding tot de arbeidsmarkt gaat naar verwachting niet ten koste van het hebben van een baan van andere personen in de maatschappij. Daarom nemen we het verschil tussen een bijstandsuitkering en salaris mee als maatschappelijke baat. Het gaat hier om een individueel effect van €500 per jaar. Daarnaast kunnen deelnemers door het fietsen een beter betaalde baan vinden. We nemen aan dat 15 procent van de personen die werken (14 personen) een betere baan kan vinden; dit gaat om 2 personen. Dit levert voor het individu circa €4.300 op. Totaal voor 2 personen die een betere baan vinden, levert dit circa €8.600. Het totale effect (besparing op uitkeringen, toename inkomstenbelasting, toename inkomen door werken en toename inkomen door betere baan) is gelijk aan circa €54.000.

¹¹ In dit gehele hoofdstuk is het prijspeil 2024

¹² Een bijstandskering in 2024 voor alleenstaanden bedroeg €1.283 per maand; voor samenwonenden was dit gelijk aan €1.834 per maand (Rijksoverheid, 2025).

¹³ Bij deze berekeningen hebben we rekening gehouden met het feit dat er ook een aantal deelnemers zijn die niet in de bijstand zitten, omdat ze samenwonend zijn en hun partner te veel verdient om in aanmerking te komen voor deze uitkering.

2. Onderwijs.

Om de baten van onderwijs te bepalen vergelijken we het gemiddelde bruto uurloon van iemand zonder startkwalificatie met het gemiddelde bruto uurloon van iemand met startkwalificatie¹⁴. Vanuit de gesprekken met gemeente Zwolle krijgen we de indruk dat de deelnemers voornamelijk onderwijs volgen en werken in de sector zorg. We kijken daarom bij het berekenen van de baten naar het loon in de categorie 'Overheid en zorg' van het CBS¹⁵. Als we ervan uitgaan dat iemand in de zorg 32 uur per week werkt, dan zijn de baten per persoon per jaar afgerond €6.300. Als we dit doortrekken naar de 3 personen die naar inschatting vanwege de fietslessen onderwijs gaan volgen, dan zijn de jaarlijkse baten gemiddeld €18.900. Wel geldt dat aan het volgen van onderwijs ook kosten verbonden zitten. Dit zijn kosten voor het volgen van onderwijs en het mislopen van inkomen, omdat de uren die in onderwijs worden gestopt niet aan werk kunnen worden besteed. Deze kosten worden gedurende de onderwijsjaren gemaakt, terwijl de baten over een langere periode in de toekomst optreden.

3. Gezondheid.

Zorgkosten

Meer bewegen (in dit geval fietsen) leidt tot minder ziekte en daarmee minder zorgkosten. Voorbeelden van ziekten waarbij fietsen voor een reductie in zorgkosten kan leiden zijn depressie, dementie, coronaire hartziekten, beroerte, diabetes, osteoporose, darmkanker, borstkanker, hartfalen en net- en rugklachten¹⁶. De kostenbesparing op zorgkosten voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,29 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,09. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €300 aan baten per jaar heeft. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 70 deelnemers dan zijn de besparing van zorgkosten gemiddeld €21.000 per jaar.

Ziektelast

Naast de zorgkosten zorgt bewegen ook voor een daling in de ziektebelasting. Dit wil zeggen dat de kwaliteit van leven stijgt door het bewegen. Fysieke activiteit heeft namelijk een positief effect op bepaalde ziektebeelden. De baten van een afname in ziektebelasting voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,46 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,14. Deze baten ervaart de gehele groep aan deelnemers. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €450 aan baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 70 deelnemers dan zijn de baten van een afname van de ziektebelasting gemiddeld €31.500 per jaar.

¹⁴ Zie hoofdstuk 8 voor een uitgebreidere uitleg van de berekeningen.

¹⁵ CBS Statline (2025) VSV werkzaam als werknemers; uurloon na verlaten onderwijs

¹⁶ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

Levensduur

Door de fietslessen gaan deelnemers meer fietsen. Deze extra beweging leidt tot een langer leven. De baten van een toename in levensduur voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,20 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,06. Deze baten ervaart de gehele groep aan deelnemers. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €200 aan baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 70 deelnemers dan zijn de baten van een toename van levensduur gemiddeld €14.000 per jaar.

Fitheid en arbeidsproductiviteit

De fietslessen bevorderen de hoeveelheid tijd dat de deelnemers bewegen (in dit geval fietsen). Door deze beweging wordt zowel de fysieke als mentale fitheid vergroot. Dit werkt door in de productiviteit. Hiermee wordt bedoeld de gemiddelde productiviteit in de uren dat er wordt gewerkt (dus exclusief ziekteverzuim). Dit effect treedt dus alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. In het geval van Zwolle gaan we ervan uit dat 14 van de 70 deelnemers werken.

In de Actualisatie MKBA Fiets 2023 wordt er aangegeven dat fietsen €0,10 per kilometer oplevert aan arbeidsproductiviteit voor een inactief persoon en €0,03 per kilometer voor een gemiddeld persoon. In een groep waarbij 90% inactief is en 10% gemiddeld actief is gaat het dus om een toename van de arbeidsproductiviteit van €0,09 per gefietste kilometer¹⁷. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €100 aan productiviteitsbaten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar 14 deelnemers dan zijn de productiviteitsbaten gemiddeld €1.400 per jaar.

Ziekteverzuim

Bewegen (in dit geval fietsen) verlaagt het ziekteverzuim. Dit effect treedt ook alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. Volgens de 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' levert dit €0,06 per gefietste kilometer op voor een inactief persoon en €0,02 per kilometer op voor een gemiddeld actief persoon. In een groep waarbij 90% inactief is en 10% gemiddeld actief is gaat het dus om €0,06 aan ziekteverzuim baten per gefietste kilometer¹⁸. Dit zou betekenen dat een deelnemer afgerond €50 aan ziekteverzuim baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar de 14 werkende deelnemers in Zwolle dan zijn de baten gemiddeld €700 per jaar.

¹⁷ Dit bedrag is gebaseerd op een gemiddelde arbeidsproductiviteit van €30 per uur. Het is mogelijk dat de arbeidsproductiviteit bij deze groep lager ligt. Dit zou betekenen dat de baten ook lager liggen. Hier kunnen wij echter geen uitspraken over doen.

4. Zelfontplooiing en welzijn.

Fietslessen dragen bij aan zelfontplooiing van de deelnemers, waarmee het zelfvertrouwen, trots, vrijheid en zelfstandigheid vergroot wordt. Daarnaast leren de deelnemers van de lessen een nieuwe vaardigheid. In het kader van zelfontplooiing is 'Wellbeing-Adjusted Life Year' (WELLBY) een mogelijk geschikte methode om te meten hoe een programma of interventie zijn of haar welzijn beïnvloed¹⁸. In onderstaand kader lichten we een praktisch rekenvoorbeeld toe, wanneer we deze methode toepassen voor fietsles in Zwolle.

Praktisch rekenvoorbeeld 'Wellbeing-Adjusted Life Year' voor fietsles in Zwolle
Het aantal deelnemers van de fietslessen bedraagt 70. Stel, uit een enquête onder deelnemers een jaar later blijkt dat door het nemen van fietslessen de levensvreugden gemiddeld met 0,1 WELLBY-punt is gestegen. De monetaire waarde per hele WELLBY is gelijk aan €15.000. Dan wordt de monetaire waarde van de toename in welzijn door het programma berekend door eerst de WELLBY toename te vermenigvuldigen met €15.000 en vervolgens met het aantal deelnemers. De baten van toename in welzijn door het geven van fietsles is dan voor een jaar gelijk aan $0,1 \times €15.000 \times 70 = €105.000$. Wel geldt dat de berekende baten uit de WELLBY-methode naar verwachting (deels) overlap hebben met andere effecten, zoals gezondheid.

5. Sociale cohesie.

Sociale cohesie gaat over de verbondenheid van groepen mensen. Er zijn verschillende manieren waarop de fietslessen de sociale cohesie bevorderen.

- **Contact tijdens de fietslessen.** De deelnemers leren elkaar kennen tijdens de lessen. Dit zorgt voor contacten die zonder de fietslessen mogelijk nooit tot stand waren gekomen.
- **Bereikbaarheid sociale contacten.** Fietsen vergroot de bereikbaarheid van de deelnemers. Hierdoor is het mogelijk om contacten op wat grotere afstand (frequenter) te bezoeken.
- **Signaalfunctie.** De fietslessen hebben een signaalfunctie. Als deelnemers naar de fietslessen komen kunnen de fietsleraren achterhalen of de deelnemers nog op andere maatschappelijke vlakken hulp nodig hebben.
- **Levendigheid in de wijk.** Door de fietslessen stappen meer mensen op de fiets. Dit zorgt voor meer levendigheid in de wijk doordat direct contact mogelijk, in tegenstelling tot wanneer mensen in de auto zitten.

¹⁸ HM Treasury & SITF (2021) Wellbeing Guidance for Appraisal: Supplementary Green Book Guidance

Een aantal sprekende voorbeelden van de voordelen van fietslessen zijn:

Er was een vrouw uit Irak. Haar schoonzus woonde al heel lang in Nederland. Het meisje was heel schuw en verlegen. En zij was ongelooflijk trots op zichzelf dat ze de fietslessen had gehaald en een fiets kreeg. Ze kon eindelijk fietsen. Ze ging haar kinderen naar school brengen.

Er was een man die heel graag met zijn vrouw wilde fietsen. De man vroeg daarom of zijn vrouw fietsles kon krijgen zodat de man en vrouw samen konden fietsen.

Deelnemers die ontdekken hoe mooi Zwolle is doordat ze nu ook voor hun plezier en ontspanning kunnen rondfietsen.

6. Verkeersveiligheid

Als iemand op de fiets stapt bestaat de verkeersveiligheid uit twee componenten: de fietser kan zelf iemand aanrijden en daarmee schade veroorzaken en de fietser kan zelf gewond raken door een ongeval. Het gebeurt niet vaak dat de fietser ernstig letsel bij een ander veroorzaakt, maar heeft zelf wel relatief vaak letselschade. De fiets is daarmee een onveiligere vervoerskeuze voor het individu dan het openbaar vervoer en auto. Er zullen dus verkeersveiligheidskosten ontstaan in plaats van baten. De 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' van Decisio raadt aan om voor projecten die fietsgebruik stimuleren de marginale kosten van verkeersonveiligheid per reizigerskilometer te gebruiken. Deze kosten zijn afhankelijk van de locatie van het fietsen. We gaan er hierbij vanuit dat de meeste kilometers binnen de bebouwde kom worden gefietst. Binnen de bebouwde kom zijn de marginale kosten van verkeersonveiligheid €0,09 voor de OV-bus en €0,24 voor de fiets per reizigerskilometer. In het berekenen van de verkeersveiligheidskosten maken we geen vergelijking met de auto; dit omdat het autobezit onder de deelnemers (vrij) laag is.

Het verschil tussen de marginale kosten van verkeersonveiligheid van de fiets en de OV-bus zijn €0,15 per reizigerskilometer. Het effect van verkeersonveiligheid is daarmee gemiddeld €150 per persoon. Als we dit doortrekken naar de hele groep van 70 deelnemers zijn deze kosten gemiddeld €10.500.

7. Bespaarde reistijd en kosten

Bespaarde reistijd¹⁹

Om de reistijdwinst te berekenen kijken we naar het verschil in reistijd tussen de bus, tram en metro en de fiets. Gemiddeld gezien bespaar je 7,5 minuut per dag door de fiets te pakken in plaats van de bus, tram en metro²⁰. De reistijdwinst per uur voor de bus, tram en metro is €7,64²¹. Dit betekent dat de deelnemers per jaar per deelnemer afgerond €350 euro besparen doordat ze niet meer met het openbaar vervoer hoeven. Als we dit doortrekken naar alle 70 deelnemers is dit €24.500.

Bespaarde reiskosten

Uit onderzoek van het Nibud²² komt naar voren dat de kosten van een fiets ongeveer €10,55 per maand bedragen voor volwassenen en kinderen ouder dan 12 jaar. Dit is zowel de afschrijving als het onderhoud van een degelijke stadsfiets. Als we dit doortrekken naar een geheel jaar, dan zijn de jaarkosten van een fiets gemiddeld €125.

Voor de kosten voor de bus, tram en metro gebruikt het Nibud een opstaptarief van €1,08 en een mediaan tarief van €0,187 per kilometer. We gaan ervan uit dat alle verplaatsingen die nu met de fiets worden gedaan eerst met de bus, tram en/of metro gedaan zouden zijn. Dit betekent dat de gemiddelde kosten van de bus, tram en metro per jaar €485 zijn.

In dit rekenvoorbeeld kost de fiets dus €125 per jaar en de bus, tram en metro kosten €485. Hier zit een verschil in van €360 per persoon per jaar. Als we dit doortrekken naar alle 70 deelnemers van de fietslessen dan zijn de baten van reiskosten gemiddeld €25.000 per jaar.

3.4 Kosten

Het bekostigen van de fietslessen gebeurt vanuit verschillende subsidies van de gemeente. Deze bedragen worden niet volledig ingezet voor de fietslessen, maar hebben ook andere doeleinden. Het is daarom niet duidelijk welk deel van de kosten exact van de fietslessen zijn. Er wordt daarom een schatting gemaakt van de kosten.

¹⁹ Zie het hoofdstuk 'Technische uitleg kwantificering' voor een uitgebreidere uitleg.

²⁰ CBS (2011) Automobilist het snelst op plaats bestemming

²¹ KiM (2023) Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort

²² Nibud (2024) Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

De fietslessen worden gegeven en begeleid door medewerkers van een welzijnsorganisatie. Het aantal lessen bedraagt gemiddeld twee per week. Een les (en voorbereiding) neemt ongeveer een ochtend in beslag; hiermee zijn de medewerkers een dag in de week bezig met fietsles en voorbereiding. De fietslessen worden in drie verschillende wijken in Zwolle gegeven. We nemen daarom aan dat het totaal aantal uren besteed aan fietslessen circa 3 dagen in de week bedraagt. Volgens de nationale beroepengids bedraagt het salaris van een gezondheidscoach tussen €2.500 en €3.700 per maand (o.b.v. 40 uur); gemiddeld gezien €3.100 per maand. Gemiddeld genomen wordt hiermee €1.860 van het salaris van een medewerker ingezet voor fietslessen.

Tabel 3.3 Overzichtstabel kosten fietslessen in Zwolle

Kosten	Orde van grootte
Salariskosten medewerkers welzijnsorganisatie	Coördineren fietslessen valt binnen taken van welzijnsmedewerker(s); kosten bedragen gemiddeld €1.860 per maand. Dit is gemiddeld €22.000 per jaar.
Beleidsmedewerker gemeente Zwolle	Coördineren valt binnen taken van gemeentelijke ambtenaar; directe kosten zijn hiermee (relatief) laag. Uitgaande van 6 uur per week bedragen de kosten circa €250 per week. Voor een jaar komt dit uit op circa €13.000.
Coördinator Fietsen geeft Vrijheid	Er is een coördinator voor Fietsen geeft Vrijheid. Deze taak neemt ongeveer 10 uur per week in beslag. Voor een jaar komt dit uit op circa €22.000.
Aanschaf, reparatie en onderhoud fietsen	Reparatie en onderhoud wordt uitgevoerd door personen met afstand tot de arbeidsmarkt. Er wordt per jaar €63.000 subsidie gegeven voor Vakmensen.

3.5 Barrières

Het nemen van fietslessen is niet voor iedereen vanzelfsprekend. Sommige personen ervaren barrières die hen tegenhouden om deel te nemen aan de fietslessen. Een aantal barrières die in de gesprekken met Zwolle naar voren zijn gekomen zijn:

- **Gezondheidsproblematiek.** Een groot deel van de vrouwen heeft overgewicht. Dit maakt dat de eerste paar weken fysiek en mentaal zwaar/spannend kunnen zijn voor de deelnemers.

- **Cultuur.** Personen met een migratieachtergrond kunnen een culturele barrière ervaren. Hierbij kan gedacht worden aan culturen waarbij vrouwen normaliter niet fietsen, maar alleen de man. Er zijn ook vrouwen die zijn besneden waardoor het voor hen niet fijn is om voor langere tijd op een zadel te zitten. Daarnaast zijn de vrouwen niet altijd gekleed voor het fietsen (lange rokken).
- **Schaamte.** Sommige mensen schamen zich dat ze niet kunnen fietsen. Hierdoor durven ze niet op de fiets te stappen, omdat ze bang zijn dat andere mensen een oordeel hierover vormen.

3.6 Conclusie

Maatschappelijke kosten en baten

Het project 'Fietsen geeft Vrijheid' in Zwolle heeft als doel om de mobiliteit en participatie van deelnemers, voornamelijk vrouwen met een niet-Westerse migratieachtergrond, te verbeteren door het aanbieden van laagdrempelige fietslessen. In deze casus onderzochten we (zo veel als mogelijk kwantitatief) de maatschappelijke effecten van het geven van fietslessen in enkele wijken in Zwolle. Uit de resultaten komt naar voren dat de maatschappelijke baten aanzienlijk hoger uitvallen dan de kosten die gepaard gaan met het organiseren en geven van de fietslessen. Vooral op het gebied van gezondheid, arbeid en reizen is de maatschappelijke waarde van fietslessen groot. Zeker ook omdat veel maatschappelijke effecten niet eenmaal, maar ook in toekomstige jaren, optreden. Investeren in fietsmobiliteit onder kwetsbare doelgroepen draagt bij aan brede (sociale) ontwikkeling van het individu.

Tabel 3.4 Totaaloverzicht kosten en baten

Maatschappelijke kosten en baten van het geven van fietsles in Zwolle	
Bedrag in euro's	
Kosten	Bedrag
Salaris medewerkers welzijnsorganisatie	€22.000
Salaris beleidsmedewerker gemeente	€13.000
Coördinator Fietsen geeft Vrijheid	€22.000
Aanschaf en onderhoud fietsen	€63.000
Totaal kosten	€120.000
Baten	
Werk en uitkeringen	€54.000
Onderwijs	€19.000
Gezondheid	€68.000
Zelfontplooiing	+ PM

Sociale cohesie	+ PM
Verkeersveiligheid	€ -10.500
Reistijd en kosten	€49.500
Totaal baten	€ 180.000

Nota bene: De baten van de deelnemers keren jaarlijks terug, terwijl de kosten van de fietslessen eenmalig zijn. De verhouding tussen baten en kosten is dus nog aanzienlijk gunstiger dan uit bovenstaand overzicht lijkt.

Baten en kosten: terugverdientijd

De terugverdientijd laat zien hoe lang het duurt voordat een investering zichzelf heeft terugverdiend via de maatschappelijke baten van het project. In het geval van Zwolle liggen de kosten op ongeveer €120.000 terwijl de baten gemiddeld €180.000 zijn. Dit betekent dat de terugverdientijd 8 maanden is.

Lessen uit Zwolle

Gemeente Zwolle heeft een aantal tips meegegeven die helpen bij het uitrollen van fietslessen in andere gemeenten. Essentieel is het samenwerken met andere partijen; de gemeente kan de uitvoering niet zelfstandig vormgeven. Voorbeelden van partijen waar de gemeente mee samen werkt zijn welzijnsorganisaties, onderwijsinstellingen (Hogeschool Windesheim), Tour de Force, buurtsportcoaches, vakmensen en AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale). Daarnaast is het laagdrempelig aanbieden van de lessen een succesfactor. Door het ontbreken van een deelnemersbijdrage blijven personen langer betrokken. Zeker als men te horen krijgen dat ze een fiets krijgen als de fietslessen zijn afgerond (en deze zelf niet kunnen betalen). Als laatste werd meegegeven dat reparatieopties belangrijk zijn. Anders is het voor personen met een laag inkomen lastig om voor een lange(re) periode te blijven fietsen.

4. Fietsles en fietsbank in Rotterdam

4.1 Achtergrond/context casus

In verschillende stadsdelen in Rotterdam-Zuid (Charlois en Feyenoord) ligt het gemiddelde fietsgebruik van inwoners lager. Een van de factoren die hieraan bijdraagt is het ontbreken van voldoende mobiliteitsalternatieven en bewegingsvrijheid voor verschillende groepen; vaak door financiële beperkingen, maar ook vanuit culturele achtergronden en de kwaliteit en inrichting van de gemeentelijke infrastructuur. Hiermee is het risico op vervoersarmoede onder (delen van) de bevolking groter. De gemeente Rotterdam zet in op het verbeteren van mobiliteitsgelijkheid en probeert dus vervoersarmoede te verminderen. Vervoersarmoede is een breed begrip; het gaat niet alleen over het bezitten en kunnen gebruiken van een modaliteit, maar ook over het vertrouwen in een modaliteit en beschikken over de juiste vaardigheden.

Met het geven van fietslessen en aanbieden van (tweedehands) fietsen via een fietsenbank probeert de gemeente Rotterdam vervoersarmoede onder groepen in Charlois, Feyenoord en andere 'aandachtswijken' te verminderen. De fietslessen (gemiddeld 12 per persoon) vinden plaats in groepsverband (circa 10 tot 12 personen per les) en zijn tweewekelijks. In 2024 waren ongeveer 200 deelnemers voor de fietslessen. Bij de fietsenbank kunnen inwoners uit verschillende wijken een (tweedehands) fiets aanvragen. Voorwaarde is dat het inkomen maximaal 130% van het wettelijk sociaal minimum (bijstandsnorm) is.

De fietslessen zijn opgezet voor iedereen die niet (voldoende) kan fietsen; de fietsenbank voor personen die vanwege financiële redenen niet een fiets kunnen kopen. In de praktijk zijn het vooral personen met een niet-Westerse migratieachtergrond en (in mindere mate) arbeidsmigranten uit Oost-Europa die meedoen met de fietslessen. De doelgroep van de fietsenbank is (doorgaans) wat breder.

Deelnemers aan het fietsen

De fietsles begint op een ontmoetingsplek, meestal bij een buurthuis (Huizen van de Wijk) onder begeleiding van een ervaren fietsdocent. Voor verschillende deelnemers was het een drempel om met de fietslessen te beginnen; vooral door het ontbreken van een goede lichamelijke conditie. Voor circa 80 procent van de deelnemers van de fietslessen is langer dan 30 minuten fietsen (conditioneel) te

veel. Hiermee zijn de gezondheidsvoordelen van fietsen een groot maatschappelijk effect.

Dit geldt ook voor deelnemers van de fietsenbank. Maar de gezondheidseffecten zijn voor deze groep naar verwachting lager; deze doelgroep is breder en gemiddeld (wat) actiever. We nemen aan dat circa 40 procent van deze groep beperkt actief is. In 2024 gaf de fietsenbank ongeveer 1.500 fietsen aan deelnemers in Rotterdam. In een tussenevaluatie van de gemeente over de fietsenbank in 2020 kwam naar voren dat 64 procent van de deelnemers een structurele gedragsverandering doormaakte. Dit is in het onderzoek een deelnemer die van drie keer per week of minder naar meer dan 3 keer per week fietsen is gegaan. In het berekenen van de maatschappelijke effecten van de fietsenbank gaan we uit van deze 64-procent (960 deelnemers) die een gedragsverandering doormaakte.

Naast de gezondheidseffecten komen meer maatschappelijke effecten van de fietslessen en fietsbank naar voren: bewegingsvrijheid met de fiets, een toename van actieve mobiliteit, voorzieningen die makkelijker, goedkoper en sneller bereikt kunnen worden, blijdschap, contact en tevredenheid over het fietsen en ontplooiing op het gebied van werk en studeren in de gemeente. Door het kunnen fietsen en hebben van een fiets kunnen deelnemers op de fiets naar werk of onderwijsvoorzieningen in of rondom Rotterdam. Dit brengt op het gebied van arbeidsontplooiing een belangrijk effect met zich mee; zeker omdat niet iedereen van de doelgroep een opleiding heeft behaald of actief is op de arbeidsmarkt.

Figuur 4.1 Enkele sprekende voorbeelden van effecten in Rotterdam

'Het regelmatig nemen van het OV kost veel geld, dat is voor sommige groepen niet te betalen. Met de fiets verdwijnen deze kosten' ~ Beleidsmedewerker gemeente Rotterdam
'Ik gebruik de fiets voor cateringwerk via het uitzendbureau, sommige plekken zijn onbereikbaar met het OV. Die klussen kan ik nu toch aannemen. Als ik beschikking zou hebben over een e-bike kan ik ook klussen aannemen die nog verder weg zijn' ~ Deelnemer Fietsenbank
'Mijn kinderen zitten in Barendrecht op school, 50 minuten lopen maar 20 minuten fietsen' ~ Deelnemer Fietsenbank

Verschillende effecten treden voor iedereen op, zoals op het gebied van gezondheid, reizen en cohesie. Andere effecten treden op voor een kleiner deel van de deelnemers, zoals op het gebied van onderwijs en werk. Omdat er weinig bekend is over de deelnemers, kunnen betrokkenen geen precieze uitspraken doen over de effecten voor de deelnemers. Daarom hebben we, op basis van onze indruk, zelf een inschatting gemaakt van de effecten van de fietslessen voor de deelnemers in Rotterdam. Dit indicatieve scenario staat in tabel 4.2.

Tabel 4.1 Maatschappelijke effecten en doelgroep

Effect	Voor wie treed het effect op?
Werk en uitkeringen	Van alle deelnemers nemen we aan dat drie personen door de fietslessen uit de bijstand raakt; voor de fietsenbank gaat het om 14 deelnemers. Dit gaat om een aandeel van 1,5%. We nemen verder aan dat 40 personen van de fietslessen werkt en 192 van de fietsenbank. Voor beide aantallen gaat het om een percentage van 20%. Van de deelnemers die nu werken, nemen we aan dat 4 personen van de fietslessen een betere baan vindt; bij

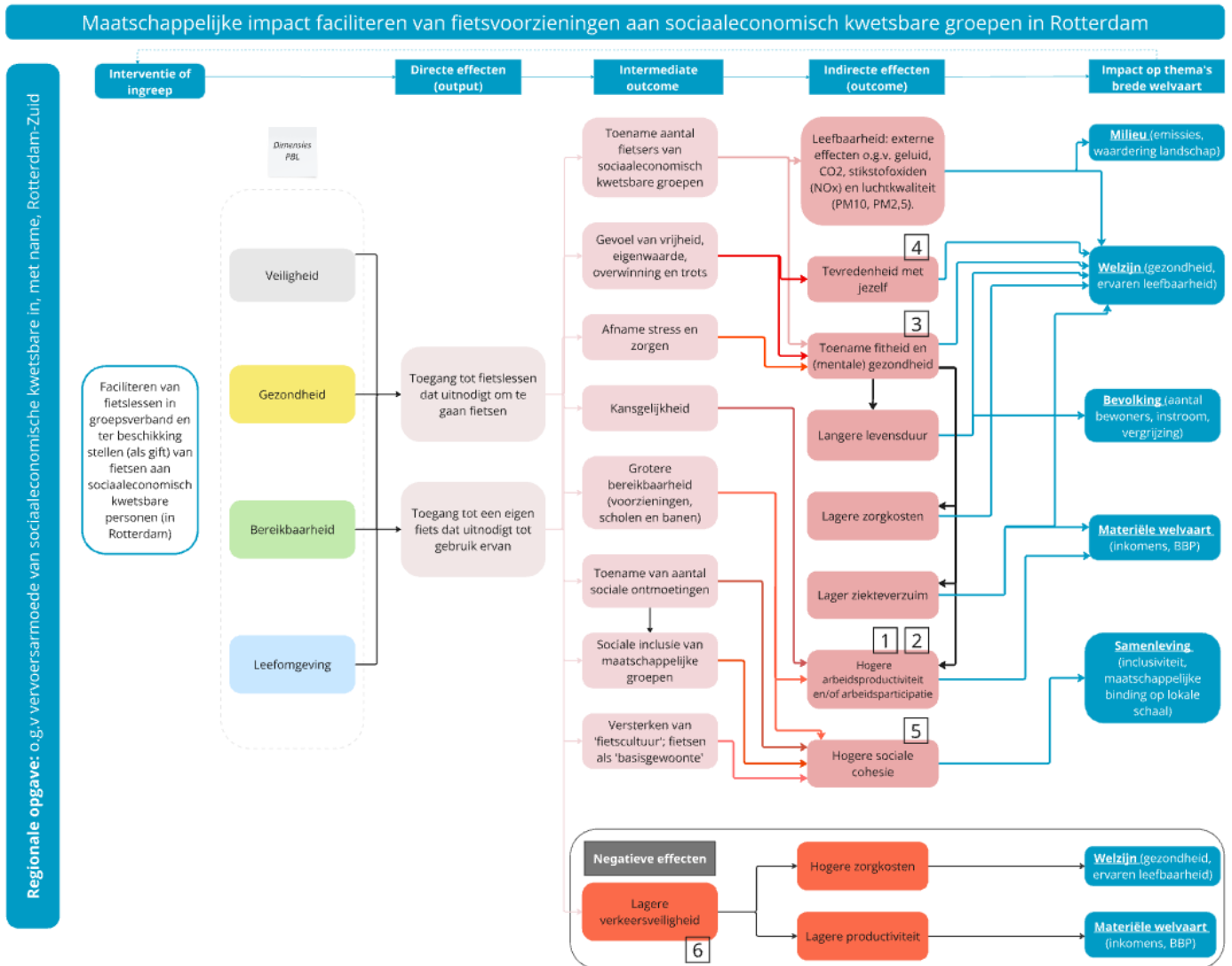
	de fietsenbank 19 personen. Voor beide aantallen gaat het om een percentage van 10%.
Onderwijs	Van alle deelnemers volgt naar verwachting 2% onderwijs doordat ze fietslessen hebben gevolgd; dit gaat om 4 personen bij de fietslessen en 19 personen bij de fietsenbank. We nemen aan dat 4 personen bij de fietslessen en 19 personen bij de fietsenbank onderwijs volgt. Dit gaat voor beide aantallen om een percentage van 2%.
Gezondheid	Alle deelnemers zijn in beweging; gezondheidsvoordelen voor alle deelnemers. Specifiek voor werkenden geldt een effect op arbeidsproductiviteit door betere fitheid, en lager ziekteverzuim. Gebruikers van de fietsbank zijn gemiddeld actiever dan van deelnemers aan de fietslessen, waarmee gezondheidsvoordelen (licht) lager uitvallen.
Zelfontplooiing	Fietsles en fietsenbank draagt bij aan persoonlijke ontplooiing voor alle deelnemers.
Sociale cohesie	Fietsles en fietsenbank draagt bij aan de sociale cohesie bij alle deelnemers.
Verkeersveiligheid	Fietsen is verkeersonveiliger dan openbaar vervoer. Maar voor de (algehele) verkeersveiligheid is het beter dat mensen fietsen dan een auto gebruiken. De kans op een ongeval neemt dus toe ten opzichte van OV gebruik. Wel is het uiteraard veiliger als mensen na de fietslessen gaan fietsen dan wanneer iemand zonder fietsles gaat fietsen.
Bespaarde reistijd en- kosten	Een fietsverplaatsing van een deelnemer leidt tot lagere reiskosten en minder reistijd; dit effect treedt op voor deelnemers van fietslessen en fietsenbank die blijven fietsen.

4.2 Effectenschema brede welvaart

In deze paragraaf geven we weer welke effecten ontstaan door het geven van fietslessen en aanbieden van tweedehands fietsen via een fietsenbank. Het schema laat zien welke directe effecten, intermediate outcomes en indirecte effecten ontstaan, en op welke brede-welvaartsthema's deze effect hebben. De cijfers in dit schema (1 tot en met 6) komen overeen met de effecten in hoofdstuk 2

‘algemene effecten’. In dit schema staan niet alleen de sociale effecten, maar ook andere effecten zoals milieu en gezondheid.

Figuur 4.2 Effectenschema casus Rotterdam



4.3 Kwantificering

Zowel de fietslessen als de fietsenbank zorgen voor verschillende (sociale) effecten voor de deelnemers. In dit hoofdstuk kwantificeren we een zo groot mogelijk deel van deze maatschappelijke effecten²³. Hierin maken we onderscheid tussen de fietslessen en de fietsenbank, omdat het om twee verschillende groepen gaat. Deze effecten zijn ingeschat voor één jaar, maar zullen in werkelijkheid meerdere jaren doorwerken. Daarnaast gaat het om een **indicatieve schatting**, omdat onze gesprekspartners geen precieze uitspraken konden doen over de kenmerken van de deelnemers.

1. Werk en uitkeringen.

Fietslessen

We nemen aan dat ongeveer 1,5% van de deelnemers in Rotterdam een baan vindt doordat ze leren fietsen; dit gaat om 3 deelnemers. Deze groep maakt hierdoor geen gebruik meer van een bijstandsuitkering. We nemen verder aan dat de groep samenwonend is met een partner²⁴. De totale besparing per jaar op bijstandsuitkeringen bedraagt hiermee circa €66.000²⁵. Daarnaast nemen ook de belastinginkomsten van de overheid toe, doordat deelnemers toetreden tot de arbeidsmarkt en inkomstenbelasting (gaan) betalen. Uitgaande van een salaris met minimumloon, levert dit ruim €1.500 belastinginkomsten per jaar op. Beide effecten komen ten goede voor de maatschappij.

Deelnemers van de fietslessen zijn veelal actief bij praktisch geschoolde banen (zorg, schoonmaak, horeca etc.) Binnen deze sectoren geldt een tekort aan arbeidskrachten. Toetreding tot de arbeidsmarkt gaat naar verwachting niet ten kosten van het hebben van een baan van andere personen in de maatschappij. Daarom nemen we het verschil tussen een bijstandsuitkering en salaris mee als maatschappelijke baat. Dit gaat om een effect van circa €700.

Daarnaast kunnen deelnemers door het fietsen een beter (passende) baan vinden. We nemen aan dat 10 procent van de personen die werken (40 personen) een betere baan kan vinden; dit gaat om 4 personen. Dit levert voor het individu circa €4.300 op. Totaal voor 4 personen die een betere baan vinden, levert dit circa €17.200 op. Het totale effect (besparing op uitkeringen, toename

²³ In dit gehele hoofdstuk is het prijspeil 2024

²⁴ Een bijstandskering in 2024 voor alleenstaanden bedroeg €1.283 per maand; voor samenwonenden was dit gelijk aan €1.834 per maand (Rijksoverheid, 2025).

²⁵ Bij deze berekeningen hebben we rekening gehouden met het feit dat er ook een aantal deelnemers zijn die niet in de bijstand zitten, omdat ze samenwonend zijn en hun partner te veel verdient om in aanmerking te komen voor deze uitkering.

inkomstenbelasting, toename inkomen door werken en toename inkomen door betere baan) is gelijk aan circa €85.000.

Fietsenbank

Voor de fietsenbank nemen we hetzelfde percentage daling in uitkeringen aan en hetzelfde percentage van deelnemers die een betere baan vinden. Het aantal verminderde uitkeringen bedraagt 14, waarvan 1 persoon alleenstaand is. De totale besparing per jaar op bijstandsuitkeringen bedraagt dan circa €302.000. De extra belastinginkomsten voor de overheid bedragen circa €7.200. De baten van extra (netto) inkomen door werken is gelijk aan circa €3.100. De baten van het vinden van een beter (passende) banen schatten we op circa €82.000. Het totale effect van de fietsenbank is circa €394.000.

2. Onderwijs.

Om de baten van onderwijs te bepalen, vergelijken we het gemiddelde bruto uurloon van iemand zonder startkwalificatie met het gemiddelde bruto uurloon van iemand met startkwalificatie²⁶. Vanuit de gesprekken met Rotterdam is geen informatie bekend over de sector waarin deelnemers onderwijs volgen en/of werken. We kijken daarom bij het berekenen van de baten naar het loon in de categorie 'Alle economische activiteiten' van het CBS²⁷. Uitgaande van een 32-urige werkweek, zijn de baten per persoon per jaar afgerond €5.200. Wel geldt dat aan het volgen van onderwijs ook kosten verbonden zitten. Dit zijn kosten voor het volgen van onderwijs en het mislopen van inkomen, omdat de uren die in onderwijs worden gestopt niet aan werk kunnen worden besteed. Deze kosten worden gedurende de onderwijsjaren gemaakt, terwijl de baten over een langere periode in de toekomst optreden.

Fietslessen

Als we de baten per persoon doortrekken naar de 4 personen die naar inschatting vanwege de fietslessen onderwijs gaan volgen, dan zijn de jaarlijkse baten €20.800.

Fietsenbank

De baten worden ervaren door personen die door de fietsenbank onderwijs zijn gaan volgen. We gaan ervan uit dat dit 19 personen zijn. De jaarlijkse baten zijn dan €98.800.

²⁶ Zie hoofdstuk 8 voor een uitgebreidere uitleg van de berekeningen.

²⁷ CBS Statline (2025) VSV werkzaam als werknemers; uurloon na verlaten onderwijs

3. Gezondheid.

Zorgkosten

De deelnemers aan de fietslessen en een groot deel van de personen die een fiets ontvangen gaan meer bewegen. Meer fietskilometers (en dus bewegen) leidt tot minder ziekte en daarmee een afname in zorgkosten. Een aantal voorbeelden van ziekten die verminderd kunnen worden zijn depressie, dementie, coronaire hartziekten, beroerte, diabetes, osteoporose, darmkanker, borstkanker, hartfalen en net- en rugklachten²⁸. De kostenbesparing op zorgkosten voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,29 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,09.

Fietslessen

In een groep waarbij 80% inactief is en 20% gemiddeld actief is gaat het om een gemiddelde afname van de zorgkosten van €0,25 per gefietste kilometer. Dit betekent dat een deelnemer gemiddeld €250 aan baten per jaar heeft. Voor alle 200 deelnemers gezamenlijk komt dit neer op een besparing van gemiddeld €50.000 per jaar aan zorgkosten.

Fietsenbank

In een groep waarbij 60% inactief is en 40% gemiddeld actief gaat het om een gemiddelde afname van de zorgkosten van €0,21 per fietskilometer. Dit zijn gemiddeld €200 aan baten per persoon per jaar. Voor alle 960 personen die een structurele verandering in fietsgedrag laten zien gaat het om jaarlijkse baten van €192.000.

Ziektelast

Ziektelast wil zeggen dat de kwaliteit van leven stijgt door het bewegen (in dit geval fietsen). Fysieke activiteit heeft namelijk een positief effect op bepaalde ziektebeelden. De baten van een afname in ziektebelasting voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,46 per fietskilometer. Voor een gemiddeld actief persoon gaat het om €0,14.

Fietslessen

In een groep waarbij 80% inactief is en 20% gemiddeld actief is gaat het dus om een gemiddelde afname van de ziektebelasting van €0,40 per gefietste kilometer. Dit betekent dat een deelnemer gemiddeld €400 aan baten per jaar heeft. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 200 deelnemers dan is de besparing in de ziektebelasting gemiddeld €80.000 per jaar.

²⁸ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

Fietsenbank

Bij de fietsenbank nemen we aan dat 60% van de groep inactief is en 40% gemiddeld actief. Dit betekent een afname van de ziektelast van €0,33 per fietskilometer. De baten zijn hierbij afgerond €350 per persoon per jaar. Voor de hele groep van 960 personen zijn de baten afgerond €336.000.

Levensduur

Beweging leidt tot een langer leven. De baten van een toename in levensduur voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,20 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,06.

Fietslessen

In een groep waarbij 80% inactief is en 20% gemiddeld actief is gaat het om een gemiddelde toename van de levensduur van €0,18 per gefietste kilometer. Dit betekent dat een deelnemer gemiddeld €200 aan baten per jaar heeft. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 200 deelnemers dan zijn de besparing van zorglasten gemiddeld €40.000 per jaar.

Fietsenbank

In een groep waarbij 60% inactief is en 40% gemiddeld actief gaat het dus om gemiddelde baten van een toename in levensduur van €0,15 per fietskilometer. Per persoon per jaar zijn de baten €150. Als we dit doortrekken naar de hele groep van 960 personen dan zijn de baten afgerond €144.000.

Fitheid en arbeidsproductiviteit

Beweging bevordert zowel de fysieke als mentale fitheid. Dit werkt door in de productiviteit. Hiermee wordt bedoeld: de gemiddelde productiviteit in de uren dat wordt gewerkt (dus exclusief ziekteverzuim). Dit effect treedt alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. In de Actualisatie MKBA Fiets 2023²⁹ wordt aangegeven dat fietsen €0,10 per kilometer oplevert aan arbeidsproductiviteit voor een inactief persoon en €0,03 per kilometer voor een gemiddeld persoon.

Fietslessen

In een groep waarbij 80% inactief is en 20% gemiddeld actief is gaat het om een toename van de arbeidsproductiviteit van €0,08 per gefietste kilometer³⁰. Dit

²⁹ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

³⁰ Dit bedrag is gebaseerd op een gemiddelde arbeidsproductiviteit van €30 per uur. Het is mogelijk dat de arbeidsproductiviteit bij deze groep lager ligt. Dit zou betekenen dat de baten ook lager liggen. Hier kunnen wij echter geen uitspraken over doen.

betekent dat een deelnemer afgerond €100 aan productiviteitsbaten heeft per jaar. Voor de 40 werkende deelnemers gezamenlijk zijn de productiviteitsbaten gemiddeld €4.000 per jaar.

Fietsenbank

We gaan ervan uit dat 60% van de personen inactief is en dat 40% gemiddeld actief is. Dit betekent een gemiddelde toename in de arbeidsproductiviteit van €0,07 per fietskilometer. Daarmee zijn de baten per persoon per jaar afgerond €100. Voor 192 werkende deelnemers gezamenlijk zijn de productiviteitsbaten €19.200 per jaar.

Ziekteverzuim

Meer activiteit door fietsen verlaagt het ziekteverzuim. Dit effect treedt ook alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. Volgens de 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' levert dit €0,06 per gefietste kilometer op voor een inactief persoon en €0,02 per kilometer op voor een gemiddeld actief persoon³¹.

Fietslessen

In een groep waarbij 80% inactief is en 20% gemiddeld actief is gaat het dus om €0,06 aan ziekteverzuim baten per gefietste kilometer. Dit betekent dat een deelnemer gemiddeld €50 aan ziekteverzuim baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar de 40 werkende deelnemers in Rotterdam dan zijn de baten gemiddeld €2.000 per jaar.

Fietsenbank

In een groep waarbij 60% inactief is en 40% gemiddeld actief gaat het om €0,05 aan baten per fietskilometer. Per persoon per jaar gaat het dus om baten van circa €50. Als we dit doortrekken naar alle 192 werkende personen dan zijn de baten per jaar €9.600.

4. Zelfontplooiing

Fietslessen en het faciliteren van tweedehands fietsen dragen bij aan zelfontplooiing van de deelnemers, waarmee het zelfvertrouwen, trots, vrijheid en zelfstandigheid vergroot wordt. Daarnaast leren de deelnemers van de lessen een nieuwe vaardigheid. In het kader van zelfontplooiing is 'Wellbeing-Adjusted Life Year' (WELLBY) een geschikte methode om te meten hoe een programma of interventie zijn of haar welzijn beïnvloed³¹. Onderstaand kader bevat een praktisch

³¹ HM Treasury & SITF (2021) Wellbeing Guidance for Appraisal: Supplementary Green Book Guidance

rekenvoorbeeld, wanneer de WELLBY-methode voor fietsles en de fietsenbank in Rotterdam wordt toegepast.

Praktisch rekenvoorbeeld 'Wellbeing-Adjusted Life Year' voor fietsles en geven van fietsen via een fietsbank in Rotterdam

Het aantal deelnemers van de fietslessen bedraagt 200; het aantal deelnemers met een ontvangen fiets waar een gedragsverandering optrad bedraagt 960 (uitgangspunt). Stel, uit een enquête onder deelnemers een jaar later blijkt dat door het nemen van fietslessen de levenstevredenheid gemiddeld met 0,1 WELLBY-punt is gestegen. De monetaire waarde per hele WELLBY is gelijk aan €15.000. Dan wordt de monetaire waarde van de toename in welzijn door het programma berekend door eerst de WELLBY toename te vermenigvuldigen met €15.000 en vervolgens met het aantal deelnemers. De baten van toename in welzijn door het geven van fietsles is dan voor een jaar gelijk aan $0,1 \times €15.000 \times (200+960) = €1.740.000$. Wel geldt dat de berekende baten uit de WELLBY-methode naar verwachting (deels) overlap hebben met andere effecten, zoals gezondheid.

5. Sociale cohesie

Sociale cohesie gaat over de verbondenheid van groepen groep mensen. Er zijn verschillende manieren waarop de fietslessen de sociale cohesie bevorderen.

- **Contact tijdens de fietslessen.** De deelnemers leren elkaar kennen tijdens de lessen. Dit zorgt voor contacten die zonder de fietslessen mogelijk nooit tot stand waren gekomen.
- **Bereikbaarheid sociale contacten.** Fietsen vergroot de bereikbaarheid van de deelnemers. Hierdoor is het mogelijk om contacten op wat grotere afstand (frequenter) te bezoeken.
- **Signaalfunctie.** De fietslessen hebben een signaalfunctie. Als deelnemers naar de fietslessen komen kunnen de fietsleraren achterhalen of de deelnemers nog op andere maatschappelijke vlakken hulp nodig hebben.
- **Levendigheid in de gemeente.** Door de fietslessen en de fietsenbank stappen er meer mensen op de fiets. Dit zorgt voor meer levendigheid in de gemeente.

Een aantal sprekende voorbeelden van de voordelen van fietslessen/fietsenbank zijn:

"Door de fiets kan ik meer werk aannemen via het uitzendbureau. Ik ben flexibeler qua tijdstip en locatie waar ik werk kan aannemen."

"Voordat ik een fiets van de Fietsenbank had kwam mijn broer altijd naar mij toe, nu kan ik hem ook bezoeken. Soms kwam hij mij ook halen en brengen, maar dat is toch niet fijn. Ik voel me dan afhankelijk en een last."

"Dan ben je gezellig op visite, dan kijk je -oh, de laatste bus komt zo, dan moet je gaan opschieten"

"Een mevrouw gaf aan dat ze nu ook zwaardere boodschappen op de fiets kan tillen, zonder dat ze hiervoor met de auto moet."

"De fiets geeft mij het gevoel dat ik kan gaan en staan waar ik wil. Dit geeft mij vrijheid en energie"

6. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid brengt kosten met zich mee brengen in plaats van baten, omdat de fiets een onveiligere vervoerskeuze is dan het openbaar vervoer. Om deze kosten te berekenen raadt de 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' aan om de marginale kosten van verkeersonveiligheid per reizigerskilometer te gebruiken. Deze marginale kosten worden gebruikt voor projecten waarbij fietsen wordt gestimuleerd. De kosten van verkeersonveiligheid zijn afhankelijk van de locatie van het fietsen. We nemen in deze casus aan dat de meeste kilometers binnen de bebouwde kom worden gefietst. Binnen de bebouwde kom zijn de marginale kosten van verkeersonveiligheid €0,09 voor de OV-bus en €0,24 voor de fiets per reizigerskilometer. Het verschil tussen de marginale kosten van verkeersonveiligheid van de fiets en de OV-bus zijn €0,15 per reizigerskilometer. Het effect van verkeersonveiligheid is daarmee gemiddeld €150 per persoon per jaar. In het berekenen van de verkeersveiligheidskosten maken we geen vergelijking met de auto; dit omdat het autobezit onder de deelnemers (vrij) laag is.

Fietslessen

Als we deze €150 doortrekken naar de hele groep van 200 deelnemers zijn de kosten gemiddeld €30.000 per jaar.

Fietsenbank

Als we deze €150 doortrekken naar alle 960 personen die structureel hun fietsgedrag veranderen omdat ze een fiets hebben ontvangen dan zijn de kosten gemiddeld €144.000 per jaar.

7. Bespaarde reistijd en kosten

Bespaarde reistijd³²

Bij het berekenen van de reistijdwinst kijken we naar het verschil in reistijd tussen de bus, tram en metro en de fiets. Per dag bespaar je gemiddeld 7,5 minuut door de fiets te pakken in plaats van de bus, tram en metro. De reistijdwaardering per uur voor de bus, tram en metro is €7,64³³. Dit betekent dat de reistijdwinst per jaar per deelnemer €350 euro bedraagt.

Fietslessen

Als we de baten van €350 per persoon doortrekken naar de hele groep van 200 deelnemers dan zijn de baten gemiddeld €70.000 voor de hele groep.

Fietsenbank

Als we deze €350 doortrekken naar alle 960 personen die structureel hun fietsgedrag veranderen omdat ze een fiets hebben ontvangen dan zijn de baten gemiddeld €336.000 per jaar.

Bespaarde reiskosten

Uit onderzoek van het Nibud³⁴ komt naar voren dat de kosten van een fiets ongeveer €10,55 per maand bedragen voor volwassenen en kinderen ouder dan 12 jaar. Dit is zowel de afschrijving als het onderhoud van een degelijke stadsfiets. Als we dit doortrekken naar een geheel jaar, dan zijn de jaarkosten van een fiets gemiddeld €125.

Voor de kosten voor de bus, tram en metro gebruikt het Nibud een opstaptarief van €1,08 en een mediaan tarief van €0,187 per kilometer. We gaan ervan uit dat alle verplaatsingen die nu met de fiets worden gedaan eerst met de bus, tram en/of metro gedaan zouden zijn. Dit betekent dat de gemiddelde kosten van de bus, tram en metro per jaar €485 zijn.

In dit rekenvoorbeeld kost de fiets dus €125 per jaar en de bus, tram en metro kosten €485. Hier zit een verschil in van €360 per persoon per jaar.

³² Zie het hoofdstuk 'Technische uitleg kwantificering' voor een uitgebreidere uitleg.

³³ KiM (2023) Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort

³⁴ Nibud (2024) Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

Fietslessen

Als we deze baten van €360 per persoon doortrekken naar alle 200 deelnemers dan zijn de baten gemiddeld €72.000 voor de hele groep.

Fietsenbank

Als we deze €360 doortrekken naar alle 960 personen die structureel hun fietsgedrag veranderen omdat ze een fiets hebben ontvangen dan zijn de baten gemiddeld €345.600 per jaar.

4.4 Kosten

De fietslessen worden gegeven en begeleid door vrijwilligers, in samenwerking met enkele trainers van een sportbedrijf in Rotterdam. De grootste kostenpost betreft de coördinatie van de fietslessen, met name door de gemeente en trainers. Daarnaast is het werven van vrijwilligers een kostenpost.

Tabel 4.3 Kosten van fietslessen in Rotterdam

Kosten	Orde van grootte
Salariskosten en werving fietstrainers	Coördineren fietslessen valt binnen taken van sporttrainers en vrijwilligers; kosten voor werven vrijwilligers. Dit komt neer op ongeveer €70.000 tot 80.000 per jaar
Beleidsmedewerker gemeente Rotterdam	Coördineren valt binnen taken van gemeentelijke ambtenaar; directe kosten zijn (relatief) laag. Uitgaande van 4 uur per week bedragen de kosten circa €150 per week. Voor een jaar komt dit uit op circa €8.000.
Aanschaf fietsen	Een deel van de fietsen zijn tweedehands/hergebruikte fietsen. Daarnaast worden er enkele nieuwe fietsen aangeschaft. De kosten liggen op ongeveer €25.000 tot 35.000 per jaar.
Middelen voor de fietslessen.	Tijdens fietslessen is er materiaal nodig om de fietslessen in goede orde te laten verlopen. Denk hierbij aan hesjes, bidons, pionnen, naamkaartjes, etc. De kosten hiervan liggen op ongeveer €2.000 tot €4.000
Reparatie en onderhoud fietsen (reparatie banden, ketting, remmen etc.)	Reparatie en onderhoud wordt uitgevoerd door personen met afstand tot de

arbeidsmarkt. Kosten per uur gelijk aan
minimumloon.

De kosten van de fietsbank bestaan voornamelijk uit het gereed maken van de tweedehands fietsen, die door bewoners zijn afgegeven; dit is voor 1.500 fietsen circa €120.000 tot €135.000. Daarnaast bestaan de kosten uit controle, materialen en opslag van de fietsen. Deze kosten vormen de directe handelingskosten. Aanvullend zijn er kosten die afhankelijk zijn van het schaalniveau en gekozen organisatie: kosten projectleiding, eventuele inkoop van (extra) fietsen en daaraan verbonden kosten voor logistiek en opslag en kosten voor inzamelingscampagnes en communicatiemiddelen. In totaal komen de kosten voor de fietsenbank ongeveer uit op €330.000 tot 370.000

Tabel 4.4 Kosten van fietsbank in Rotterdam (1.500 fietsen)

Kosten	Orde van grootte
<i>Kosten afhankelijk van</i>	-PM
<i>schaalniveau en</i>	
<i>organisatie:</i>	
Aanvullende kosten	-PM
projectleiding	
Eventuele inkoop van	-PM
fietsen en daaraan	
verbonden kosten van	
logistiek en opslag	
Inzamelingscampagnes	-PM
en communicatie	
 <i>Directe</i>	
<i>handelingskosten:</i>	
Arbeid en reparatie ³⁵	€120.000 tot €135.000
Aanschaf fietsslots	€7.500 tot €22.500
Controle en	€7.500 tot €22.500
administratie	
Uitgifte en servicebeurt	€7.500 tot €22.500
Materialen	€3.750 tot €11.250
Transport	€3.000 tot €9.000
Opslag	€1.500 tot €4.500

³⁵ Arbeid en reparatie wordt uitgevoerd door personen van de sociale werkplaats. Mogelijk dat personen kunnen doorstromen naar ander type werk. Ook dit is een maatschappelijke baat.

Totaal	€ 330.000 tot € 370.000
--------	-------------------------

Prijs per stuk is gebaseerd op aankoop van 60 fietsen. Prijspeil is 2024

4.5 Barrières

De deelnemers van de fietslessen ervaren barrières die ze aanvankelijk weerhielden van het meedoen aan de fietslessen. Een aantal voorbeelden van deze barrières die in de gesprekken met Rotterdam naar voren zijn gekomen zijn:

- **Conditie.** Voor een deel van de groep was het een drempel om mee te doen met de fietslessen, omdat ze geen goede conditie hebben.
- **Verkeersveiligheid.** De buitenruimte en de beleving kan ook een belemmering vormen. Op dit moment zijn er bijvoorbeeld mensen die zelfs als ze een fiets zouden hebben niet zouden gaan fietsen. Dit komt deels omdat het daadwerkelijk heel druk is op de weg. In andere gevallen gaat het meer om de subjectieve verkeersveiligheid: ze denken dat het niet veilig is. Dit tweede punt heeft ook met zelfvertrouwen te maken.
- **Cultuur.** Mensen met een migratieachtergrond kunnen een culturele barrière ervaren. Hierbij kan gedacht worden aan culturen waarbij vrouwen normaliter niet fietsen, maar alleen de man.
- **Schaamte.** Sommige mensen schamen zich dat ze niet kunnen fietsen. Hierdoor durven ze niet op de fiets te stappen, omdat ze bang zijn dat andere mensen het raar vinden.
- **Vertrouwen.** Er zijn deelnemers die eerder een val hebben gehad waardoor ze nu niet meer op de fiets durven te stappen. Deze deelnemers hebben weer vertrouwen nodig.

4.6 Conclusie

De fietslessen en fietsen van de fietsenbank in Rotterdam hebben als doel om vervoersarmoede onder sociaaleconomisch kwetsbare groepen in de gemeente te verminderen; het gaat hier vooral om personen met een niet-Westerse migratieachtergrond. In deze casus onderzochten we voor (zo veel als mogelijk kwantitatief) beide interventies de maatschappelijke effecten en kosten. De fietslessen en fietsbank in Rotterdam zijn aantrekkelijk voor personen die niet of onvoldoende kunnen fietsen. De maatschappelijke effecten zijn hiermee groter dan de kosten. Hierbij speelt ook dat de effecten jaarlijks optreden en (breed) bijdragen aan ontwikkeling van de deelnemers.

Tabel 4.5 Totaaloverzicht kosten en baten

Maatschappelijke kosten en baten van het geven van fietsles en fietsen in Rotterdam	
Bedragen in euro's	
Kosten fietsles	Bedrag
Salariskosten en werving fietstrainers	€ 70.000 tot € 80.000
Beleidsmedewerker(s) gemeente	€ 8.000
Aanschaf fietsen	€ 25.000 tot € 35.000
Middelen voor fietsen	€ 2.000 tot € 4.000
Onderhoud fietsen	€ - PM
Kosten fietsenbank	
Projectleiding, inkoop fietsen en daaraan verbonden kosten voor logistiek/transport, campagne en communicatie	€ - PM
Arbeid en reparatie	€ 120.000 tot € 135.000
Slot	€ 7.500 tot € 22.500
Controle en administratie	€ 7.500 tot € 22.500
Uitgifte en servicebeurt	€ 7.500 tot € 22.500
Materialen	€ 3.750 tot € 11.250
Transport	€ 3.000 tot € 9.000
Opslag	€ 1.500 tot € 4.500
Totaal kosten fietsbank	€ 330.000 tot € 370.000
Baten	
Werk en uitkeringen	€ 479.000
Onderwijs	€ 120.000
Gezondheid	€ 877.000
Zelfontplooiing	+ PM
Sociale cohesie	+ PM
Verkeersveiligheid	€ - 174.000
Reistijd en kosten	€ 824.000
Totaal baten	€ 2.125.000

Nota bene: De baten van de deelnemers keren jaarlijks terug, terwijl de kosten van de fietslessen eenmalig zijn. De verhouding tussen baten en kosten is dus nog aanzienlijk gunstiger dan uit bovenstaand overzicht lijkt.

Baten en kosten: terugverdientijd

De terugverdientijd laat zien hoe lang het duurt voordat een investering zichzelf heeft terugverdiend via de maatschappelijke baten van het project.

In het geval van Rotterdam liggen de kosten van de fietslessen tussen de €105.000 en €130.000. De baten van de fietslessen zijn gemiddeld €394.000. Dit betekent dat de terugverdientijd van de fietslessen ongeveer 4 maanden is.

Voor de fietsenbank liggen de kosten tussen de € 330.000 en €370.000 terwijl de baten op ongeveer €1.731.000 liggen. Dit betekent een terugverdientijd van de fietsenbank van ongeveer 3 maanden.

Lessen uit Rotterdam

Uit gesprekken met de gemeente Rotterdam, kwam naar voren dat samenwerking tussen gemeente en maatschappelijke organisaties van belang is voor de uitvoering. Samen met onder andere een sportbedrijf in Rotterdam wordt de uitvoering van het project vormgegeven. Dit biedt meer maatwerk voor deelnemers, dan wanneer de gemeente zelfstandig optrekt. Daarnaast kunnen investeringen in fietsinfrastructuur in de gemeente bijdragen om personen vaker en meer te laten fietsen. In verschillende wijken in de stad is de fietsinfrastructuur nog onvoldoende van kwaliteit, waardoor fietsen door velen ook als minder veilig en niet prettig ervaren kan worden. Investerings in verkeersvriendelijke fietsinfrastructuur (meer ruimte voor de fiets) kan bijdragen aan een toename van het aantal fietskilometers.

5. Fietsles in Den Haag

5.1 Achtergrond/context casus

Net als in Rotterdam ligt het fietsgebruik van bepaalde groepen in Den Haag onder het gemeentelijk gemiddelde. Het gaat bij deze casus met name om personen met een niet-Westerse migratieachtergrond in Den Haag Moerwijk die vanwege financiële omstandigheden, culturele achtergronden en/of ontbrekende fietsvaardigheden en vertrouwen, niet (zelfstandig) gebruik kunnen maken van de fiets óf dit niet durven.

De gemeente Den Haag zet in op een toename van het aantal fietsbewegingen en afgelegde fietskilometers onder de bevolking, ook onder deze doelgroep. Gemiddeld één keer per week wordt door één of twee vrijwilligers in (klein) groepsverband fietsles in Moerwijk vanuit het Wijkcentrum Moerwijk gegeven³⁶. Per les zijn er gemiddeld vier of vijf deelnemers. Deelnemers volgen gemiddeld 15 lessen; voor deelname geldt een kleine bijdrage, circa 20 euro totaal. De groep maakt kennis met fietsen en alles wat bij veilig fietsen komt kijken; het gaat dus ook over het leren van en kennis maken met verkeersveiligheid en- regels. De fietslessen zijn circa 1,5 jaar geleden gestart; sinds de start hebben 18 deelnemers de fietslessen afgerond.

Deelnemers aan het fietsen

Vanuit een wijkcentrum in Moerwijk starten de fietslessen onder begeleiding van een of twee ervaren fietsdocenten (vrijwilligers). Voor de les wordt (kort) aandacht besteed aan verkeerstheorie (onder andere verkeersregels- en borden) en verkeersveiligheid. Na afloop hiervan maakt de groep kennis met het gebruik van loopfietsen. Na een aantal lessen leert men het kunnen gebruiken van pedalen. Pas als men voldoende vaardig is (remmen, hand uitsteken, omkijken, sturen etc.) fietst de groep onder begeleiding door de wijk. Voor deelnemers die niet (voldoende) kunnen fietsen, is een eerste fietsles een spannend moment. Vertrouwen ontbreekt regelmatig, en ook voor de deelnemers in Moerwijk zijn stappen te zetten op het gebied van conditie en bewegen, waarmee de gezondheidseffecten een belangrijk effect vormen. Langer dan 30 minuten aan een stuk door fietsen is vaak (door een matige conditie) lastig voor de doelgroep.

³⁶ In Moerwijk wordt ook vanuit andere wijkcentra fietsles aan maatschappelijke groepen gegeven. In deze casus richten we ons op de deelnemers die fietsles volgen vanuit het Wijkcentrum Moerwijk.

De fietslessen zijn laagdrempelig, en door de fietsdocenten wordt regelmatig benadrukt dat iedereen meedoet om te leren en dat fouten maken hierbij hoort. Dit zorgt ervoor dat de deelnemers (vrij) snel aan vertrouwen, veiligheidsgevoel en 'durf en lef' winnen tijdens de lessen. Dit uit zich ook in de omgang tussen de groep en de docenten: deelnemers lachen om zijn of haar eigen (wat) onhandige fietsacties, leggen contact met andere deelnemers en laten doorzettingsvermogen zien om te kunnen fietsen. Ook na het afronden van de lessen zijn er grote maatschappelijke effecten: voorzieningen op het gebied van werk en onderwijs zijn makkelijker, sneller en beter te bereiken; maar ook allerlei andere en familie/vrienden kunnen (gemakkelijker) bereikt worden. Dat deelnemers winnen aan vertrouwen, trots en overwinningsgevoel, wordt ook na afloop van de lessen duidelijk, wanneer een deelnemer een fietsdiploma ontvangt.

'Verschillende deelnemers hebben nog nooit eerder een diploma ontvangen. Na afronding van de fietslessen krijgt iedereen een fietsdiploma. Iedereen is bij ontvangst ontzettend trots en blij. Een overwinningsgevoel overheerst. Deelnemers omhelzen en feliciteren elkaar, het is mooi om zoiets tot stand zien komen' ~ Betrokken vrijwilliger van de fietsles

Verschillende effecten treden voor iedereen op, zoals op het gebied van gezondheid, reizen en cohesie. Andere effecten treden op voor een klein deel van de deelnemers, zoals op het gebied van werk en onderwijs. Er is weinig over de deelnemers bekend, betrokkenen kunnen geen precieze uitspraken doen voor hoeveel deelnemers bepaalde effecten zullen gelden. Daarom hebben we, op basis van onze indruk, zelf een inschatting gemaakt van de effecten van de fietslessen voor de deelnemers in Den Haag, vanuit het wijkcentrum Moerwijk. Dit indicatieve scenario staat in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Maatschappelijke effecten en doelgroep

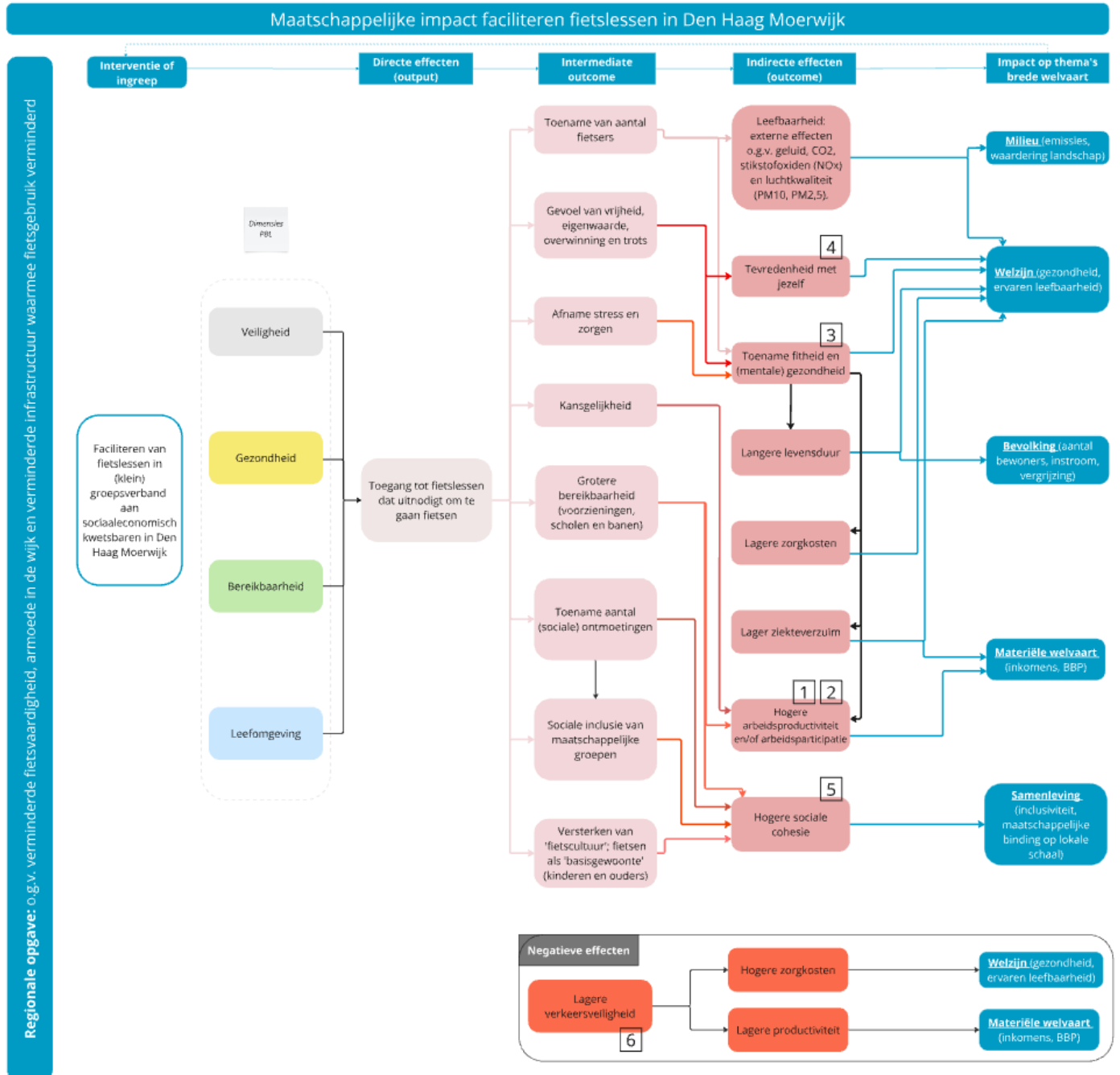
Effect	Voor wie treedt het effect op?
Werk en uitkeringen	We nemen aan dat 1 persoon door de fietslessen werk vindt en uit de bijstand raakt. Dit gaat om een percentage van 5%. Verder nemen we aan dat 4 personen werken, een aandeel van 20%. Van de deelnemers die werken, vindt 1 persoon een betere baan. Dit gaat om 25%.
Onderwijs	We nemen aan dat 1 persoon onderwijs volgt, door het volgen van fietsles. Dit gaat om een percentage van 5%.

Gezondheid	Alle deelnemers zijn in beweging; gezondheidsvoordelen voor alle deelnemers. Specifiek voor werkenden geldt een effect op arbeidsproductiviteit door betere fitheid, en lager ziekteverzuim
Zelfontplooiing	Fietsles draagt bij aan persoonlijke ontplooiing voor alle deelnemers.
Sociale cohesie	Fietsles verhoogt de sociale cohesie bij alle deelnemers
Verkeersveiligheid	Fietsen is verkeersonveiliger dan openbaar vervoer. Maar voor de (algehele) verkeersveiligheid is het beter dat mensen fietsen dan een auto gebruiken. De kans op een ongeval neemt dus toe ten opzichte van OV gebruik. Wel is het uiteraard veiliger als mensen na de fietslessen gaan fietsen dan wanneer iemand zonder fietsles gaat fietsen.
Bespaarde reistijd en- kosten	Een fietsverplaatsing van een deelnemer heeft lagere reiskosten en minder reistijd; treedt op voor alle deelnemers

5.2 Effectenschema brede welvaart

In deze paragraaf kijken we naar de effecten van de fietslessen in Den Haag. Hierbij gaat het niet alleen om de sociale effecten, maar worden ook effecten op het gebied van milieu en gezondheid meegenomen. Het schema laat zien welke directe effecten, intermediate outcomes en indirecte effecten ontstaan, en op welke brede-welvaartsthema's deze effect hebben. De cijfers in dit schema (1 tot en met 6) komen overeen met de effecten in hoofdstuk 2 'algemene effecten'.

Figuur 55.2 Effectenschema casus Den Haag



5.3 Kwantificering

In dit hoofdstuk kwantificeren we de verschillende (sociale) effecten die optreden doordat er in Den Haag fietsles wordt gegeven³⁷. Deze effecten zijn ingeschat voor één jaar, maar zullen in werkelijkheid meerdere jaren doorwerken. Daarnaast gaat het om een **indicatieve schatting**, omdat onze gesprekspartners geen precieze uitspraken konden doen over de kenmerken van de deelnemers.

1. Werk en uitkeringen.

In dit rekenvoorbeeld gaan we ervan uit dat 1 van de deelnemers een baan vindt doordat hij/zij leert fietsen, en daarmee geen uitkering meer nodig heeft. We gaan ervan uit dat deze persoon samenwonend is³⁸. De totale besparing per jaar op bijstandsuitkeringen bedraagt hiermee circa €22.000. Doordat deze persoon belasting betaald over zijn of haar inkomsten, nemen de belastinginkomsten van de overheid jaarlijks toe met circa €500. Beide effecten zijn voordelig voor de maatschappij.

Deelnemers van de fietslessen zijn veelal actief bij praktisch geschoolde banen (zorg, schoonmaak, horeca etc.) Binnen deze sectoren geldt een tekort aan arbeidskrachten. Toetreding tot de arbeidsmarkt gaat naar verwachting niet ten kosten van het hebben van een baan van andere personen in de maatschappij. Daarom nemen we het verschil tussen een bijstandsuitkering en salaris mee als maatschappelijke baat. Het gaat hier om een individueel effect van €230 euro per jaar. Daarnaast kunnen deelnemers door het fietsen een beter (passende) baan kan vinden. We nemen aan dat 1 persoon een betere baan vindt. Dit levert voor het individu circa €4.300 op. Het totale effect (besparing op uitkeringen, toename inkomstenbelasting, toename inkomen door werken en toename inkomen door betere baan) is gelijk aan circa €27.000.

2. Onderwijs.

Om de baten van onderwijs te bepalen vergelijken we het gemiddelde bruto uurloon van iemand zonder startkwalificatie met het gemiddelde bruto uurloon van iemand met startkwalificatie³⁹. Vanuit de gesprekken met Den Haag krijgen we de indruk dat een groot deel van de deelnemers voornamelijk onderwijs volgen en werken in de sector zorg. We kijken daarom bij het berekenen van de baten naar het loon in de categorie 'Overheid en zorg' van het CBS⁴⁰. Als we ervan uitgaan dat iemand in de zorg 32 uur per week werkt, dan zijn de baten per persoon per jaar afgerond

³⁷ In dit gehele hoofdstuk is het prijspeil 2024

³⁸ Een bijstandskering in 2024 voor alleenstaanden bedroeg €1.283 per maand; voor samenwonenden was dit gelijk aan €1.834 per maand (Rijksoverheid, 2025).

³⁹ Zie hoofdstuk 8 voor een uitgebreidere uitleg van de berekeningen.

⁴⁰ CBS Statline (2025) VSV werkzaam als werknemers; uurloon na verlaten onderwijs

€6.300. Onze inschatting is dat één persoon onderwijs gaat volgen vanwege de fietslessen. De jaarlijkse baten voor de hele groep zijn daarmee dus ook €6.300. Wel geldt dat aan het volgen van onderwijs ook kosten verbonden zitten. Dit zijn kosten voor het volgen van onderwijs en het mislopen van inkomen, omdat de uren die in onderwijs worden gestopt niet aan werk kunnen worden besteed. Deze kosten worden gedurende de onderwijsjaren gemaakt, terwijl de baten over een langere periode in de toekomst optreden.

3. Gezondheid.

Zorgkosten

Meer bewegen (in dit geval fietsen) leidt tot minder ziekte en daarmee minder zorgkosten. Voorbeelden van ziekten waarbij fietsen voor een reductie in zorgkosten kan leiden zijn depressie, dementie, coronaire hartziekten, beroerte, diabetes, osteoporose, darmkanker, borstkanker, hartfalen en net- en rugklachten⁴¹. De kostenbesparing op zorgkosten voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,29 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,09. In een groep waarbij 90% inactief is en 10% gemiddeld actief is gaat het dus om een afname van de zorgkosten van €0,27 per gefietste kilometer. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €300 aan baten per jaar heeft. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 18 deelnemers dan zijn de besparing van zorgkosten gemiddeld €5.400 per jaar.

Ziektelast

Naast de zorgkosten zorgt bewegen ook voor een daling in de zorglast. Dit wil zeggen dat de kwaliteit van leven stijgt door het bewegen. Fysieke activiteit heeft namelijk een positief effect op bepaalde ziektebeelden. De baten van een afname in ziektebelasting voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,46 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,14 per fietskilometer. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €450 aan baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar alle 18 deelnemers dan zijn de baten van een afname van de ziektebelasting gemiddeld €8.100 per jaar.

Levensduur

Door de fietslessen gaan deelnemers meer fietsen. Deze extra beweging leidt tot een langer leven. De baten van een toename in levensduur voor een inactief persoon zijn volgens 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' gemiddeld €0,20 per fietskilometer. Voor een gemiddeld persoon gaat het om €0,06. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €200 aan baten heeft per jaar. Als dit wordt

⁴¹ Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

doorgetrokken naar alle 18 deelnemers dan zijn de baten van een toename van levensduur gemiddeld €3.600 per jaar.

Fitheid en arbeidsproductiviteit

De fietslessen bevorderen de hoeveelheid tijd dat de deelnemers bewegen (in dit geval fietsen). Door deze beweging wordt zowel de fysieke als mentale fitheid vergroot. Dit werkt door in de productiviteit. Hiermee wordt bedoeld de gemiddelde productiviteit in de uren dat er wordt gewerkt (dus exclusief ziekteverzuim). Dit effect treedt dus alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. In het geval van Den Haag gaan we ervan uit dat 4 van de 18 deelnemers werken.

In de Actualisatie MKBA Fiets 2023⁴² wordt er aangegeven dat fietsen €0,10 per kilometer oplevert aan arbeidsproductiviteit voor een inactief persoon en €0,03 per kilometer voor een gemiddeld persoon. In een groep waarbij 90% inactief is en 10% gemiddeld actief is gaat het dus om een toename van de arbeidsproductiviteit van €0,09 per gefietste kilometer⁴³. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €100 aan productiviteitsbaten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar de 4 werkende deelnemers dan zijn de productiviteitsbaten gemiddeld €400 per jaar.

Ziekteverzuim

Bewegen (in dit geval fietsen) verlaagt het ziekteverzuim. Dit effect treedt ook alleen op voor de deelnemers die al werk verrichten. Volgens de 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' levert dit €0,06 per gefietste kilometer op voor een inactief persoon en €0,02 per kilometer op voor een gemiddeld actief persoon. In een groep waarbij 90% inactief is en 10% gemiddeld actief is gaat het dus om €0,06 aan ziekteverzuim baten per gefietste kilometer⁴³. Dit zou betekenen dat een deelnemer gemiddeld €50 aan ziekteverzuim baten heeft per jaar. Als dit wordt doorgetrokken naar de 4 werkende deelnemers in Den Haag dan zijn de baten gemiddeld €200 per jaar.

4. Zelfontplooiing

Fietslessen dragen bij aan zelfontplooiing van de deelnemers, waarmee het zelfvertrouwen, trots, vrijheid en zelfstandigheid vergroot wordt. Daarnaast leren de deelnemers van de lessen een nieuwe vaardigheid. In het kader van zelfontplooiing is 'Wellbeing-Adjusted Life Year' (WELLBY) een geschikte methode om te meten hoe een programma of interventie zijn of haar welzijn beïnvloed. In onderstaand kader

⁴² Decisio (2023) Actualisatie MKBA Fiets 2023

⁴³ Dit bedrag is gebaseerd op een gemiddelde arbeidsproductiviteit van €30 per uur. Het is mogelijk dat de arbeidsproductiviteit bij deze groep lager ligt. Dit zou betekenen dat de baten ook lager liggen. Hier kunnen wij echter geen uitspraken over doen.

lichten we een praktisch rekenvoorbeeld toe, wanneer we deze methode toepassen voor fietsles in Den Haag.

Praktisch rekenvoorbeeld 'Wellbeing-Adjusted Life Year' voor fietsles in Den Haag
Het aantal deelnemers van de fietslessen bedraagt circa 20. Stel, uit een enquête onder deelnemers een jaar later blijkt dat door het nemen van fietslessen de levenstevredenheid gemiddeld met 0,1 WELLBY-punt is gestegen. De monetaire waarde per hele WELLBY is gelijk aan €15.000. Dan wordt de monetaire waarde van de toename in welzijn door het programma berekend door eerst de WELLBY toename te vermenigvuldigen met €15.000 en vervolgens met het aantal deelnemers. De baten van toename in welzijn door het geven van fietsles is dan voor een jaar gelijk aan $0,1 \times €15.000 \times 18 = €27.000$. Wel geldt dat de berekende baten uit de WELLBY-methode naar verwachting (deels) overlap hebben met andere effecten, zoals gezondheid.

5. Sociale cohesie

Sociale cohesie gaat over de verbondenheid van groepen groep mensen. Er zijn verschillende manieren waarop de fietslessen de sociale cohesie bevorderen.

- **Contact tijdens de fietslessen.** De deelnemers leren elkaar kennen tijdens de lessen. Dit zorgt voor contacten die zonder de fietslessen mogelijk nooit tot stand waren gekomen.
- **Bereikbaarheid sociale contacten.** Fietsen vergroot de bereikbaarheid van de deelnemers. Hierdoor is het mogelijk om contacten op wat grotere afstand (frequenter) te bezoeken.
- **Signaalfunctie.** De fietslessen hebben een signaalfunctie. Als deelnemers naar de fietslessen komen kunnen de fietsleraren achterhalen of de deelnemers nog op andere maatschappelijke vlakken hulp nodig hebben.
- **Levendigheid in de gemeente.** Door de fietslessen stappen er meer mensen op de fiets. Dit zorgt voor meer levendigheid in de gemeente.

Een aantal sprekende voorbeelden van de voordelen van fietslessen zijn:

'We waren net met de les begonnen toen een vrouw op een fiets ons passeerde en mij aansprak. Ze vroeg of we bezig waren met fietsles en zei vervolgens dat ze een tijdje geleden ook hier fietsles heeft gehad. Ze fietste elke dag en kon tot wel 10 kg boodschappen meenemen op de fiets. En dat vertelde ze met een grote lach op haar gezicht'. ~ Quote van vrijwilliger ~

'Op dagen dat ik fietsles heb gehad, slaap ik altijd heel lekker' ~ Quote van deelnemer ~

'Na afloop van de lessen, wanneer deelnemers een diploma ontvangen, omhelst iedereen elkaar en zie je trots, overwinning en blijdschap zo mooi naar voren komen' ~ Quote van vrijwilliger ~

6. Verkeersveiligheid

De fiets is een onveiligere vervoerskeuze dan het openbaar vervoer. Er zullen dus verkeersveiligheidskosten ontstaan in plaats van baten. De 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' van Decisio raadt aan om voor projecten die fietsgebruik stimuleren de marginale kosten van verkeersonveiligheid per reizigerskilometer te gebruiken. Deze kosten zijn afhankelijk van de locatie van het fietsen. We gaan er hierbij vanuit dat de meeste kilometers binnen de bebouwde kom worden gefietst. Binnen de bebouwde kom zijn de marginale kosten van verkeersonveiligheid €0,09 voor de OV-bus en €0,24 voor de fiets per reizigerskilometer.

Het verschil tussen de marginale kosten van verkeersonveiligheid van de fiets en de OV-bus zijn €0,15 per reizigerskilometer. Het effect van verkeersonveiligheid is daarmee gemiddeld €150 per persoon. Als we dit doortrekken naar de hele groep van 18 deelnemers zijn deze kosten gemiddeld €2.700 per jaar.

7. Bespaarde reistijd en kosten

Bespaarde reistijd⁴⁴

Fietsen is op korte afstanden sneller dan het openbaar vervoer. Daarom kijken we bij het berekenen van de reistijdwinst naar het verschil in reistijd tussen de bus, tram en metro en de fiets. Per dag bespaar je gemiddeld 7,5 minuut door de fiets te pakken in plaats van de bus, tram en metro. De reistijdwinst per uur voor de bus,

⁴⁴ Zie het hoofdstuk 'Technische uitleg kwantificering' voor een uitgebreidere uitleg.

tram en metro is €7,64⁴⁵. Dit betekent dat de deelnemers per jaar per deelnemer €350 euro besparen doordat ze niet meer met het openbaar vervoer hoeven. Als we dit doortrekken naar alle 18 deelnemers is dit gemiddeld €6.300.

Bespaarde reiskosten

Uit onderzoek van het Nibud⁴⁶ komt naar voren dat de kosten van een fiets ongeveer €10,55 per maand bedragen voor volwassenen en kinderen ouder dan 12 jaar. Dit is zowel de afschrijving als het onderhoud van een degelijke stadsfiets. Als we dit doortrekken naar een geheel jaar, dan zijn de jaarkosten van een fiets gemiddeld €125.

Voor de kosten voor de bus, tram en metro gebruikt het Nibud een opstaptarief van €1,08 en een mediaan tarief van €0,187 per kilometer. We gaan ervan uit dat alle verplaatsingen die nu met de fiets worden gedaan eerst met de bus, tram en/of metro gedaan zouden zijn. Dit betekent dat de gemiddelde kosten van de bus, tram en metro per jaar €485 zijn.

In dit rekenvoorbeeld kost de fiets dus €125 per jaar en de bus, tram en metro kosten €485. Hier zit een verschil in van €360 per persoon per jaar. Als we dit doortrekken naar alle 18 deelnemers van de fietslessen dan zijn de baten van reiskosten gemiddeld €6.500 per jaar.

5.4 Kosten

Het organiseren en faciliteren van fietslessen in Den Haag Moerwijk gaan gepaard met verschillende soorten kosten. We maken onderscheid tussen kosten voor het individu (in dit geval deelnemers van de fietslessen) en kosten gedragen door de organisatie (bestaande uit gemeente Den Haag en vrijwilligers). Om deel te kunnen nemen aan de fietslessen geldt een eigen bijdrage van €20. Kosten voor de gemeente Den Haag bestaan vooral uit salariskosten voor een coördinator, toezichthouder voor de fietslessen. Daarnaast ontvangen de (twee) vrijwilligers een vrijwilligersvergoeding van maximaal €5,60 per uur. De looptijd van het geven van fietslessen is nu circa 1,5 jaar, waarmee de totale vergoedingskosten uitkomen op circa €1.180. De kosten van aanschaf en onderhoud van fietsen en overig materiaal (fluorhesjes, helmen en pionnen) zijn laag.

⁴⁵ KiM (2023) Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort

⁴⁶ Nibud (2024) Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

Tabel 5.3 Overzichtstabel kosten fietslessen Den Haag

Kosten	Orde van grootte
<i>Individu:</i>	
Bijdrage deelname fietslessen	€20 voor alle lessen
<i>Organisatie:</i>	
Salaris coördinator fietslessen gemeente Den Haag	Coördineren valt binnen taken van gemeentelijke ambtenaar; directe kosten zijn hiermee (relatief) laag.
Vrijwilligersvergoeding (twee vrijwilligers)	Maximaal €5,60 per uur per vrijwilliger ⁴⁷ ; totale vrijwilligersvergoeding gedurende looptijd gelijk aan circa €1.180.
Aanschaf fietsen	We gaan uit van gemiddeld €150 per fiets. Voor totaal van zes fietsen komt dit neer op €900.
Aanschaf overig materiaal (fluorhesjes, pionnen, helmen etc.)	Fluorescerend hesje en fietshelm circa €20- €30 totaal; set pionnen circa €8. ⁴⁸
Onderhoud fietsen (reparatie banden, ketting, remmen etc.)	Reparatie en onderhoud wordt uitgevoerd door vrijwilligers; kosten onderhoud bestaan hiermee enkel uit kosten voor aanschaf fietsonderdelen. We gaan uit van 200 euro.

5.5 Barrières

Verschillende factoren kunnen een belemmering vormen voor de continuïteit van het geven van fietslessen in Den Haag. Concreet gaat het hierbij om de volgende uitdagingen:

- **Randvoorwaarden niet altijd voldoende op orde:** vrijwilligers zijn vaak verantwoordelijk voor het onderhoud van de fietsen, wat een uitdaging kan zijn. Niet alle vrijwilligers beschikken over volledige technische kennis of ervaring die nodig is om het onderhoud uit te voeren. Bovendien, dit kan ook een negatieve impact hebben op aanwas van nieuwe vrijwilligers.
- **Werven van nieuwe vrijwilligers mogelijk lastig:** op dit moment worden de fietslessen in Moerwijk door twee vrijwilligers verzorgd. Op het moment dat een of beide vrijwilligers wegvallen, bestaat het risico dat de fietslessen voor bepaalde tijd niet door kunnen gaan omdat de gemeente opzoek

⁴⁷ Belastingdienst (2025). Vrijwilligersvergoedingen

⁴⁸ Decathlon (2025). Fietsartikelen

moet naar nieuwe vrijwilligers. Dit beïnvloedt de continuïteit van de fietslessen.

5.6 Conclusie

Het doel van de fietslessen in Den Haag is om het fietsgebruik onder, met name, personen met een migratieachtergrond te vergroten. De fietslessen zijn laagdrempelig, en dragen snel bij aan het winnen van vertrouwen om zelfstandig te fietsen. In deze casus onderzochten we voor (zo veel als mogelijk kwantitatief) de maatschappelijke effecten en kosten van het geven van fietslessen in Den Haag Moerwijk. Het aantal deelnemers is in Den Haag lager dan in Rotterdam en Zwolle, maar ook in deze casus zijn de maatschappelijke baten groter dan de kosten. De kosten voor het organiseren van de fietslessen zijn beperkt, en leveren veel op aan jaarlijks terugkerende baten. Hiermee hebben de fietslessen een belangrijke betekenis voor de doelgroep.

Tabel 5.4 Maatschappelijke effecten in Den Haag

Maatschappelijke kosten en baten van het geven van fietslessen in Den Haag	
Bedrag in euro's	
Kosten	Bedrag
Vergoeding vrijwilligers	€ 1.200
Beleidsmedewerker(s) gemeente	€ - PM
Aanschaf fietsen	€ 900
Onderhoud fietsen	€ 200
Totaal kosten	€ 2.300
Baten	
Werk en uitkeringen	€ 27.000
Onderwijs	€ 6.000
Gezondheid	€ 18.000
Zelfontplooiing	+ PM
Sociale cohesie	+ PM
Verkeersveiligheid	€ -3.000
Reistijd en kosten	€ 12.500
Totaal baten	€ 60.500

Nota bene: De baten van de deelnemers keren jaarlijks terug, terwijl de kosten van de fietslessen eenmalig zijn. De verhouding tussen baten en kosten is dus nog aanzienlijk gunstiger dan uit bovenstaand overzicht lijkt.

Baten en kosten: terugverdiendtijd

De terugverdientijd laat zien hoe lang het duurt voordat een investering zichzelf heeft terugverdiend via de maatschappelijke baten van het project. In het geval van Den Haag liggen de kosten op ongeveer €2.300 terwijl de baten gemiddeld €60.500 zijn. Dit betekent een terugverdientijd van ongeveer een maand.

Lessen uit Den Haag

Fietslessen worden gegeven door vrijwilligers; zonder vrijwilligers kan er geen fietsles worden gegeven. Het is daarom belangrijk om de (belangrijkste) randvoorwaarden op orde te hebben. Het gaat hier dan om onderhoud en beheer van de fietsen en overig materiaal. Dit wordt nu gedaan door de vrijwilligers, maar kan een negatief effect hebben op het aantrekken van nieuwe vrijwilligers. Om continuïteit van de fietslessen in de toekomst te garanderen, is het volgens de organisatie van belang dat deze taken door derden uitgevoerd worden. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door personen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast wordt na afloop van de fietslessen een fietscertificaat (diploma) aan de deelnemers uitgedeeld. Dit is van te voren bekend; dit leidt tot een 'win' moment voor de deelnemers wanneer ze dit bereiken, met trots en een overwinningsgevoel. Dit geeft voor een doelgroep, waar het behalen van een diploma niet vanzelfsprekend is, extra motivatie om deel te nemen aan de fietslessen.

6. Fietsles in Haarlem

6.1 Achtergrond/context casus

Voor kinderen is het (als kind en als ze groter zijn) belangrijk om te bewegen en zich zelfstandig te kunnen verplaatsen. Op dit moment leren kinderen op steeds latere leeftijd fietsen. Ook voor volwassenen (ouders) biedt fietsen op het gebied van gezondheid, reistijd en kosten etc. maatschappelijke baten. Daarom is START Fietsen bezig om te bouwen aan een duurzame fietscultuur, voor zowel kinderen (met name) in de voorschool en groep 1 en 2 van de basisschool als ouders.

START Fietsen is een project dat bestaat uit verschillende activiteiten om kinderen, en hun ouders te stimuleren om (vaker) te fietsen. Dit doen ze door fietsen aan scholen te leveren. Hierdoor kunnen kinderen bij ieder buiten-speelmoment een fiets pakken om te fietsen op het schoolplein. Daarnaast staat er een hometrainer in de klas zodat kinderen kunnen oefenen met trappen zonder dat er direct met het evenwicht geoefend hoeft te worden. Ook worden fietslessen gegeven aan de kinderen. Dit gebeurt vaak tijdens een wegbreng- of ophaalmoment zodat de ouders meteen betrokken kunnen worden bij de fietslessen. Als laatste focust START Fietsen op de belemmeringen die ouders ervaren bij het fietsen en bij het ondersteunen van hun kind bij het leren fietsen. START Fietsen organiseert activiteiten om deze belemmeringen weg te nemen, waardoor fietsgebruik onder ouders ook gestimuleerd wordt.

De tijdsduur van een project is ongeveer 3 maanden voor een basisschool en ongeveer 6 maanden voor een dagverblijf. In deze periode krijgen de kinderen enkele keren fietsles op het schoolplein. Per project worden gemiddeld 60 kinderen bereikt. Het gaat hier om kinderen zowel van ouders met een migratieachtergrond, als zonder migratieachtergrond. Het doel is dat zowel kinderen als ouders bereikt worden. In totaal worden per project ongeveer 120 personen bereikt.

Kinderen aan het fietsen

Op verschillende momenten maken kinderen kennis met fietsen. De activiteiten variëren dus van oefenen op de hometrainer in de klas, spelen met fietsen in de pauzes tot enkele keren fietsles van ervaren fietsdocenten op het schoolplein. De fietslessen zijn ingedeeld naar niveau, zodat elk kind op eigen tempo ervaring en vertrouwen kan opdoen: het eerste niveau is sturen en stoppen met een loopfiets; het tweede niveau is vaardigheden ontwikkelen op een fiets met trappers en het derde niveau is fietsvaardigheid in het verkeer. Bij het derde niveau komen alle onderdelen bij elkaar.

Een nieuwe vaardigheid leren op (hele) jonge leeftijd kan spannend zijn; daarom worden de activiteiten laagdrempelig georganiseerd zodat alle kinderen zich op hun gemak voelen. Dit kwam tijdens de fietslessen duidelijk naar voren bij een meisje in groep 2 dat stil en introvert was:

'Een meisje in groep 2 was heel stil en introvert; toen ze meedeed aan de fietslessen zag je heel goed dat ze in contact kwam met andere kinderen en zich op sociaal vlak ontwikkelde' ~ Betrokken vrijwilliger van de fietsles

Op jonge leeftijd in aanraking komen met fietsles (en het kunnen fietsen) kan ervoor zorgen dat kinderen vertrouwd raken met de fiets, een 'fietscultuur' ontwikkelen en in de toekomst vaker met de fiets naar onderwijs, werk of andere voorzieningen toe gaan. Dit biedt belangrijke gezondheidseffecten. Het kunnen fietsen biedt vrijheid, zelfstandigheid en keuze-opties waardoor kinderen nu al (zelf) op de fiets naar vriendjes of vriendinnetjes in de buurt toe kunnen:

'Door de fietsles kunnen verschillende kinderen nu zelfstandig naar vriendjes of vriendinnetjes in de buurt fietsen. Voorheen moesten ze gebracht worden door hun ouders' ~ Betrokken vrijwilliger van de fietsles

Omdat fietslessen vooral tijdens wegbreng en- ophaalmomenten worden gegeven, worden ouders en/of verzorgers ook betrokken. Dit vergroot de kans dat familieleden in de toekomst ook (meer) gaan fietsen. In een gesprek met een betrokkene van de fietsles kwam naar voren dat (meerdere) ouders positiever tegenover het fietsen staan:

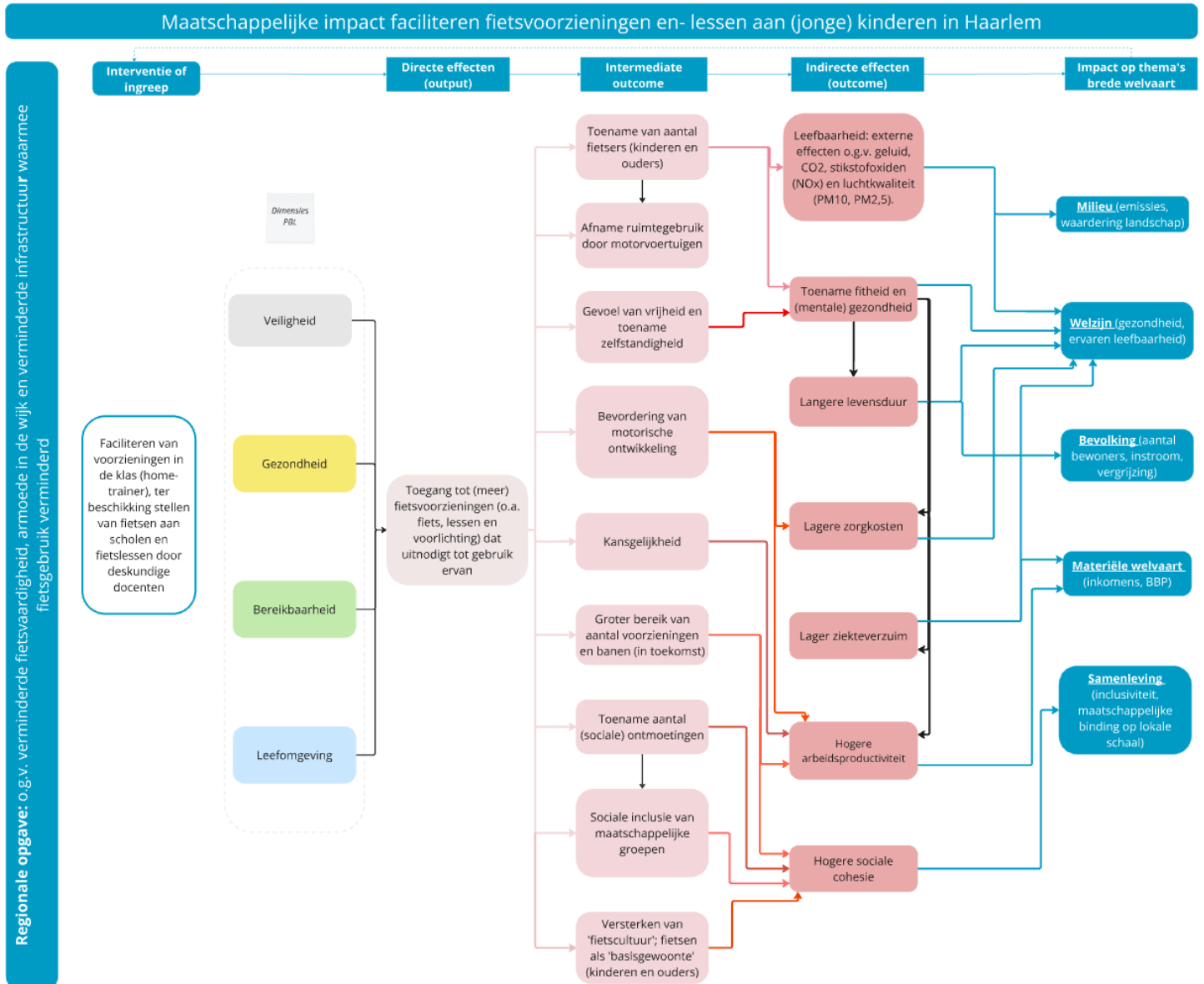
'Door de fietslessen op een slim tijdstip te organiseren, betrekken we de ouders in het proces. We hopen hiermee dat ouders (en andere familieleden) ook de fiets sneller als vervoersmiddel kiezen. We kregen al meerdere positieve reacties van ouders' ~ Betrokken partner van de fietsles

Verschillende effecten treden voor de kinderen en ouders op, zoals op het gebied van gezondheid, zelfstandigheid, zelfvertrouwen en sociale cohesie.

6.2 Effectenschema brede welvaart

In deze paragraaf geven we weer welke effecten ontstaan door het geven van de kinderfietslessen. Het schema laat zien welke directe effecten, intermediate outcomes en indirecte effecten ontstaan, en op welke brede-welvaartsthema's deze effect hebben. In dit schema staan niet alleen de sociale effecten, maar ook andere effecten zoals milieu en gezondheid.

Figuur 6.1 Effectenschema casus Haarlem



6.3 Kwantificering

De casus in Haarlem onderscheidt zich van de casussen in Zwolle, Rotterdam en Den Haag, aangezien het project zich uitgebreider richt op kinderen. Kinderen hebben nog meer levensjaren in het verschiep; veel effecten treden daarom voor een langere periode op. Het project in Haarlem is alleen wel relatief kort geleden

uitgevoerd, waardoor het nog onvoldoende duidelijk is hoe (bepaalde) effecten doorwerken en zich in de toekomst ontwikkelen.

Daarom werken we deze casus op een andere manier uit dan de andere casussen. We kijken eerst naar het effect op verkeersveiligheid. Omdat kinderen op jonge leeftijd leren fietsen, verbetert deze naar verwachting. Daarnaast kijken we naar de effecten voor het kind zelf en beantwoorden de volgende vraag: wat kan het leren fietsen op jonge leeftijd betekenen voor de toekomst van het kind? Aansluitend kijken we naar het effect op de ouders en/of verzorgers. Doordat kinderen vroeg leren fietsen worden ouders ook betrokken en aangemoedigd om meer en vaker de fiets als vervoersmiddel te kiezen.

Verkeersveiligheid

Door de fietslessen komen de kinderen op jongere leeftijd in aanraking met fietsen en wordt dit eerder aangeleerd. Zonder deze fietslessen had waarschijnlijk een deel van de kinderen op latere leeftijd leren fietsen, of zelfs helemaal niet. Het vroeg kunnen fietsen zorgt ervoor dat kinderen op jonge leeftijd al meer fietskilometers maken. Over het algemeen geldt hoe meer fietskilometers worden gemaakt, hoe beter de fietsvaardigheid. Dit verkleint de kans op verkeersongevallen. Bovendien fietsen de kinderen de eerste jaren in een veilige omgeving. Als ze later leren fietsen zal dit al veel sneller in het verkeer gebeuren.

In de 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' zijn de kosten per type ongeval berekend (tabel 6.1). Het productiviteitsverlies is naar verwachting een onderschatting; het gaat hier om een gemiddeld netto verlies. In deze casus gaat het om kinderen, waardoor ze hun hele verdere leven dit productiviteitsverlies zullen ervaren. Het voorkomen van gewonden of doden, bespaart de samenleving kosten.

Tabel 6.1. Kosten per type fietsongeval, prijspeil 2024 (in duizenden euro's, afgerond op dzd).

	Medisch	Netto productiviteitsverlies	Materieel	Administratief	Immateriële schade	Totaal
Doden	21	86	1-2	27	7.727	7.862
Ernstige Verkeersgewonden (MAIS3+)	16	32	1-2	9	1.287	1.345
Matig-ernstig verkeersgewonden (MAIS2)	8	15	1-2	9	625	659
Lichtgewonde/	1	1	0.2-0.4	2	55	59

SEH (< MAIS1)

Het kind

De kinderen ervaren baten doordat ze leren fietsen. Sommige baten zullen meteen ervaren worden (motorische ontwikkeling en gezondheid) en andere baten zullen voornamelijk later in het leven plaatsvinden (gemakkelijker in staat om scholen/werkplekken/sociale contacten te bereiken).

Motorische ontwikkeling

Bewegen bevordert de motorische ontwikkeling van kinderen. Bij de motorische ontwikkeling gaat het om het proces waarin een kind zijn spieren leert gebruiken en controle krijgt over het lichaam. Een lage motorische ontwikkeling heeft impact op de ontwikkeling van kinderen, het zorgt namelijk voor een lager lichaamsbesef. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over controle hebben over je lichaam. Kinderen met een lager lichaamsbesef hebben minder controle over hun lichaam en gaan onder andere wiebelen in de klas. Dit leidt af van luisteren, concentreren, etc. Daarnaast heeft lichaamsbesef ook te maken met het voelen van emoties in je lijf. Bij emoties krijg je vaak bepaalde fysieke verschijnselen (deze kunnen verschillen per persoon). Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat als je boos wordt dat je warm wordt en je hart sneller begint te kloppen. Als je geen lichaamsbesef hebt dan voel je deze fysieke verschijnselen niet/minder. Als je gefrustreerd bent of boos bent heb je geen idee hoe dat voelt. Hierdoor kan je ook deze verschijnselen niet vroegtijdig herkennen en vroegtijdig merken dat er iets de hand is. Ook hebben kinderen met een laag lichaamsbesef minder besef van hun eigen lichaam in relatie tot de ruimte. Dit alles heeft invloed op het leerproces van kinderen⁴⁹.

Daarnaast heeft een lage motorische ontwikkeling impact op de sociaal-emotionele vaardigheden van kinderen. Hierbij ontwikkelen kinderen hun eigen persoonlijkheid en leren ze omgaan met anderen. Ze hebben sociale interactie, ze sluiten vriendschappen, delen problemen met elkaar en vertellen elkaar geheimen. Een goede motoriek bevordert het sociaal contact.

Onderwijs

De fietslessen van START zorgen ervoor dat kinderen op jonge leeftijd leren fietsen. Door het leren fietsen wordt de mobiliteit van de kinderen vergroot. Hierdoor zijn er meer mogelijkheden voor het volgen van onderwijs. Daarnaast zorgt het fietsen voor een betere motorische ontwikkeling (zie vorige paragraaf). Dit bevordert het leerproces van kinderen. Het is daarom mogelijk dat een kind een hoger

⁴⁹ Bron: Gesprek met een beweegagoog. Een beweegagoog is een professional die mensen begeleidt en stimuleert om (meer) te bewegen, met als doel hun fysieke, mentale en sociale gezondheid te verbeteren.

onderwijsniveau behaalt (en volgt) door de fietslessen. Dit levert later in het leven in veel gevallen een hoger salaris op. Volgens het FNV is het gemiddeld salaris per opleidingsniveau als volgt:

Tabel 6.2. Gemiddeld salaris per opleidingsniveau

Opleidingsniveau	Gemiddeld salaris (bruto per jaar)
VMBO, HAVO- en VWO-onderbouw en MBO niveau 1	€27.100
Havo, VWO of MBO niveau 2, 3 of 4	€36.930
HBO of WO	€59.520

Bron: FNV, gemiddeld salaris Nederland

De baten van het volgen van onderwijs op een niveau hoger liggen daarmee tussen de €9.500 en €22.500 bruto per jaar. Hierbij is het wel zo dat de hoogte van het salaris van meer factoren afhankelijk is dan alleen de opleiding. Zo is de sector van het werk relevant, maar bijvoorbeeld ook de locatie en je eigen leeftijd.

Gezondheid

Bewegen is goed voor de gezondheid, ook voor kinderen. Op dit moment beweegt bijna de helft van de kinderen te weinig⁵⁰. Bewegen leidt tot lagere zorgkosten, lagere ziektelast en een langere levensduur. Lagere ziektelast wil zeggen dat de kwaliteit van leven stijgt door het bewegen. Fysieke activiteit heeft namelijk een positief effect op bepaalde ziektebeelden. Op het moment dat kinderen gaan werken heeft het ook invloed op arbeidsproductiviteit en ziekteverzuim. Fietsles kan eraan bijdragen dat het kind meer gaat fietsen. Tegelijkertijd is het ook mogelijk dat een kind dat geen fietsles heeft gehad, later alsnog gaat fietsen. Voor het berekenen van de gezondheidseffecten voor een kind kijken we daarom naar het aantal fietskilometers die iemand jaarlijks aflegt. We werken hierbij met drie scenario's: een persoon fietst het gemiddeld aantal fietskilometers (1.065 km), een persoon fietst 700 kilometer per jaar en een persoon fietst 300 kilometer per jaar. Daarnaast is er onderscheid gemaakt tussen iemand die zonder de fietslessen inactief, gemiddeld actief of actief is. Het effect op zorgkosten, ziektelast en levensduur laat zien dat er jaarlijkse gezondheidsbaten ontstaan door te fietsen en dat deze hoger worden des te meer personen gaan fietsen. Wel zijn de baten lager wanneer een persoon zonder fietsles al actiever is in het dagelijks leven.

⁵⁰ Rijksoverheid (2025) *Sporten en bewegen voor kinderen*.

Tabel 6.3. De baten van lagere jaarlijkse zorgkosten als gevolg van gefietste kilometers opgesplitst naar mate van activiteit.

Zorgkosten	Inactief	Gemiddeld	Actief
300 kilometer	€ 81,00	€ 24,00	€ 6,00
700 kilometer	€ 189,00	€ 56,00	€ 14,00
1.065 kilometer	€ 287,55	€ 85,20	€ 21,30

Tabel 6.4. De baten van lagere ziektelast voor gefietste kilometers opgesplitst op basis van initiële beweging (zonder de fietsles).

Ziektelast	Inactief	Gemiddeld	Actief
300 kilometer	€ 129,00	€ 39,00	€ 9,00
700 kilometer	€ 301,00	€ 91,00	€ 21,00
1.065 kilometer	€ 457,95	€ 138,45	€ 31,95

Tabel 6.5. De baten van langere levensduur voor gefietste kilometers opgesplitst op basis van initiële beweging (zonder de fietsles).

Levensduur	Inactief	Gemiddeld	Actief
300 kilometer	€ 57,00	€ 18,00	€ 3,00
700 kilometer	€ 133,00	€ 42,00	€ 7,00
1.065 kilometer	€ 202,35	€ 63,90	€ 10,65

Ouders

Er is door START voor gekozen om de fietslessen te geven tijdens wegbreng- of ophaalmomenten. Op deze manier worden de ouders betrokken bij de fietslessen. Dit stimuleert de ouders om zelf ook (weer) te gaan fietsen. Hierdoor krijgen de ouders ook de baten van fietsen. Deze baten zijn toegelicht in de vorige casussen; we lichten daarom alleen het effect op gezondheid en reistijd en reiskosten toe.

Gezondheid

Bewegen (in dit geval fietsen) is goed voor de gezondheid. In dit rapport onderscheiden we vijf verschillende gezondheidseffecten:

1. **Zorgkosten.** Fietsen leidt tot minder ziekte en daarmee minder zorgkosten. Voorbeelden van ziekten waarbij fietsen voor een reductie in zorgkosten kan leiden zijn depressie, dementie, coronaire hartziekten, beroerte, diabetes, osteoporose, darmkanker, borstkanker, hartfalen en net- en rugklachten.
2. **Ziektelast.** Fietsen zorgt voor een daling in de ziektelast. Dit wil zeggen dat de kwaliteit van leven stijgt door het bewegen. Fysieke activiteit heeft namelijk een positief effect op bepaalde ziektebeelden.
3. **Levensduur.** Fietsen leidt tot een langer gezond leven.

4. **Fitheid en arbeidsproductiviteit.** Door beweging wordt zowel de fysieke als mentale fitheid vergroot. Dit werkt door in de productiviteit. Hiermee wordt bedoeld de gemiddelde productiviteit in de uren dat er wordt gewerkt (dus exclusief ziekteverzuim).
5. **Ziekteverzuim.** Fietsen verlaagt het ziekteverzuim.

Reistijd en kosten

De fiets is op korte afstanden sneller dan het openbaar vervoer en auto. Met name in spitsuren in drukke (stads)omgevingen kan de fiets wat betreft snelheid een goed alternatief vormen voor de auto of openbaar vervoer. Zoals beschreven in de andere casussen bespaart een persoon circa 7,5 minuut per dag door te fiets te pakken in plaats van de bus, tram of metro. Op de fiets gaan bespaart zo afgerond €350 per jaar, uitgaande van een reistijdwinst per uur gelijk aan €7,64.

De fiets is goedkoper dan OV. Zoals beschreven in eerdere casussen zijn de jaarkosten van een fiets gemiddeld €125. De gemiddelde kosten van de bus, tram en metro is per jaar gelijk aan €485. Gemiddeld wordt €360 per persoon bespaart wanneer een persoon met de fiets verplaatst in plaats van met OV.

6.4 Kosten

De fietslessen aan kinderen worden gegeven door fietsdocenten. Per locatie (basisschool en dagverblijf) bedragen de totale kosten gemiddeld €7.000 tot €8.000. Dit bedrag bestaat uit kosten voor het geven van fietsles door docenten, en aankoop van materiaal (fietsen, hometrainer voor in de klas en overig benodigd lesmateriaal). Voor de basisschool worden de kosten verspreid over een duur van drie maanden; voor een dagverblijf is dit zes maanden.

Kosten	Orde van grootte
Fietsles basisschool (3 maanden)	€7.000 tot €8.000
Fietsles dagverblijf (6 maanden)	€7.000 tot €8.000

Toelichting: grootste deel van de kosten is bestemd voor de uurtijd van het geven van de fietslessen aan kinderen.

6.5 Barrières

Er zijn verschillende factoren die een belemmering vormen voor het leren fietsen van de kinderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- **Armoede:** Armoede is de belangrijkste reden dat ouders geen fiets kunnen kopen, en hiermee slecht kunnen fietsen. Dit heeft direct ook invloed op het fietsgebruik van de kinderen. Mensen die onder het minima zitten, zijn met andere zaken bezig. Voorbeeldgedachte: het regent nu, als mijn kind valt op de fiets gaan straks zijn spullen en/of kleding kapot, maar hier is geen geld voor. Vanuit deze gedachte wordt snel afgezien van fietsgebruik.
- **Tijdgebrek:** Daarnaast speelt tijdgebrek bij ouders ook een grote rol, waardoor ze kinderen niet meenemen in het zelf leren van fietsen. Het is makkelijk om het kind met de auto naar school te brengen.

6.6 Conclusie

Kinderen leren op steeds latere leeftijd fietsen. Dit is ongewenst omdat fietsen grote (persoonlijke en maatschappelijke) baten met zich meebrengt. Het doel van START is om kinderen op jonge leeftijd te leren fietsen en hiermee de duurzame fietscultuur in Haarlem te vergroten. In dit hoofdstuk hebben we de baten van de fietslessen uiteengezet. Deze baten worden door de kinderen vanaf jonge leeftijd ervaren. Hierdoor werken ze langer door dan bij de casussen waarbij personen op latere leeftijd leren fietsen.

Doordat kinderen op jonge leeftijd leren fietsen worden ze hier sneller bekwaam in. Dit zorgt voor een grotere verkeersveiligheid. Daarnaast bevordert het fietsen de motorische ontwikkeling van kinderen, de gezondheid en kan het ervoor zorgen dat ze later de best passende opleiding kunnen volgen. Ook stimuleert het ouders om (vaker) de fiets te pakken, waardoor zij ook de baten van fietsen ervaren.

7. Werkwijzer monitoring

Waarom deze werkwijzer?

Deze werkwijzer ondersteunt beleidsmakers bij het monitoren van elementen die nodig zijn voor de kwantificering van sociale effecten van fietsstimulering. Met deze werkwijzer kunnen overheden zelf beredeneren in hoeverre of in welke mate een fietsinvestering tot sociale effecten en participatiemogelijkheden leidt.

Voor wie is deze werkwijzer?

Deze werkwijzer is voor iedereen die actief bezig is met een fietsstimuleringsproject waarbij fietslessen of een fietsenbank centraal staan. De werkwijzer biedt ondersteuning voor het monitoren van elementen die nodig zijn voor kwantificering van brede welvaartseffecten.

Stappenplan

Het stappenplan bestaat uit 3 concrete stappen:



In het stappenplan focussen we op de effecten die in dit onderzoek ook centraal stonden, namelijk: werk en uitkeringen, onderwijs, gezondheid, persoonlijke

ontplooiing, sociale cohesie, verkeersveiligheid en baten van een verminderde reistijd en reiskosten.

Stap 1: Nulmeting

Om de effecten van een project te kunnen kwantificeren is een nulmeting essentieel. Wat is de situatie bij aanvang van het project? Denk hierbij bijvoorbeeld aan de kenmerken van de groep deelnemers of de barrières die mensen ervaren om wel of niet mee te doen. Een aantal aspecten die belangrijk zijn om te identificeren zijn:

- Algemeen
 - Hoeveel deelnemers doen mee aan het project?
 - Wat is de leeftijd van de deelnemers?
 - Wat is het geslacht van de deelnemer?
 - Wat is de belangrijkste reden om te willen leren fietsen?
- Werk en uitkeringen
 - Hoeveel van de deelnemers hebben bij aanvang werk? In welke sector werken ze? En hoeveel uur per week (betaald)?
 - Als deelnemers niet werken, ontvangen ze dan een bijstandsuitkering?
 - Hoeveel deelnemers wonen samen en hoeveel zijn alleenstaand?
 - Denken deelnemers dat het kunnen fietsen kan helpen bij het vinden van een (betere) baan?
- Onderwijs
 - Hoeveel deelnemers volgen onderwijs? En in welke sector?
 - Welke diploma's hebben de deelnemers?
 - Denken deelnemers dat het kunnen fietsen kan helpen bij het bereiken van een opleiding die ze willen volgen?
- Gezondheid
 - Hoeveel van de deelnemers bewegen bij aanvang van het project minder dan 30 minuten per week? En hoe actief zijn de resterende deelnemers?
- Zelfontplooiing
 - Over het algemeen, hoe tevreden bent u met uw huidige leven?
- Zijn er barrières die personen tegenhouden om mee te doen aan het project?

Het is hierbij belangrijk om te realiseren dat hoe meer van deze informatie opgehaald kan worden, hoe preciezer de baten berekend kunnen worden. In sommige gevallen kan ook van een onderbouwde aanname uitgegaan worden, maar dan is de kans groter dat de daadwerkelijke kosten en baten hoger of lager uitvallen.

Stap 2: Het project

In deze stap wordt het project uitgevoerd. De groep uit de nulmeting krijgt de fietslessen en/of krijgen een fiets vanuit de fietsenbank.

Stap 3: Eén-meting

De één-meting vindt plaats 1 à 2 jaar na het afronden van het project. Bij deze één-meting wordt achterhaald welke veranderingen in het leven van de deelnemer hebben plaatsgevonden vanwege de fietslessen en/of het ontvangen van een fiets. In de een-meting wordt dus gevraagd naar de huidige situatie, maar ook naar het verschil met de nulmeting. Indien de nulmeting niet is uitgevoerd, kan de een-meting ook zelfstandig worden uitgevoerd. In dat geval moet worden gevraagd naar de verschillen ten opzichte van de oude situatie voordat men fietsles volgde en/of een fiets ontving van de fietsenbank.

Doel is om in deze stap antwoord op de volgende vragen te krijgen:

- Werk en uitkeringen
 - Hoeveel personen hebben nu een baan doordat ze hebben leren fietsen en/of een fiets hebben ontvangen?
 - Hoeveel personen hebben een beter betaalde baan kunnen vinden doordat ze hebben leren fietsen en/of een fiets hebben ontvangen?
- Onderwijs
 - Hoeveel personen zijn onderwijs gaan volgen doordat ze hebben leren fietsen en/of een fiets hebben ontvangen?
 - In welke sector hebben zij onderwijs gevolgd?
- Zelfontplooiing
 - Over het algemeen, hoe tevreden bent u met uw huidige leven?
- Gezondheid
 - Hoeveel minuten per week beweegt de deelnemer sinds hij of zij fietsles heeft gehad en/of een fiets heeft ontvangen?
- Verkeersveiligheid
 - Hoeveel kilometer fietst de persoon sinds hij of zij fietsles heeft gehad en/of een fiets heeft ontvangen?
 - Fietst een deelnemer voornamelijk binnen of buiten de bebouwde kom?
- Baten van lagere reistijd en reiskosten
 - Hoeveel verplaatsingen met de fiets heeft een persoon per dag (of week/maand/jaar)
 - Hoe lang zijn deze verplaatsingen gemiddeld (in kilometer)?

Al deze informatie is nodig om te kunnen berekenen wat de baten zijn van een fietsstimuleringsproject. Het geeft inzicht in het aantal mensen waarbij een gedragsverandering heeft plaatsgevonden doordat ze fietsles hebben gehad en/of een fiets hebben ontvangen.

Naast het aantal mensen waarbij er gedragsverandering heeft plaatsgevonden is het ook belangrijk om te weten wat de baten zijn van deze gedragsveranderingen. In dit onderzoek worden verschillende voorbeelden gegeven hoe dit berekend kan worden. Bij deze berekeningen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen uit de literatuur. Bijvoorbeeld het onderzoek 'Actualisatie MKBA Fiets 2023' van Decisio of bronnen vanuit de Rijksoverheid en het CBS.

In deze stap wordt ook naar de kosten van een fietsstimuleringsproject gekeken. Zodra dit inzichtelijk is kan deze namelijk naast de baten worden neergezet om een compleet plaatje te creëren.

Conclusie

Aan de hand van de voorgaande stappen kan een conclusie worden getrokken over het project. Er kan gekeken worden of de baten hoger of lager liggen dan de kosten. Daarnaast kan er gekeken worden of er barrières aanwezig zijn die mogelijk weggehaald kunnen worden om op die manier de baten van de projecten te verhogen.

8. Conclusie en aanbevelingen

Het doel van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de sociale effecten van fietsstimuleringsprojecten. Specifiek keken we naar de volgende effecten: het vinden van een (betere) baan, het kunnen volgen van onderwijs, gezondheid, zelfontplooiing, sociale cohesie, verkeersveiligheid en bespaarde reistijd en kosten.

Voor vier casussen hebben we deze effecten gekwantificeerd. We maakten hierbij gebruik van literatuuronderzoek en voerden gesprekken met beleidsmedewerkers, vrijwilligers of medewerkers van maatschappelijke organisaties. De casussen laten zien dat de maatschappelijke baten aanzienlijk hoger uitvallen dan de kosten die gepaard gaan met het organiseren en geven van de fietslessen en/of fietsenbank. Het is hier wel belangrijk om mee te geven dat de kwantificering gezien moet worden als **indicatieve schatting**.

Daarnaast is het belangrijk om te beseffen dat we de maatschappelijke baten als jaarlijks effect berekenen voor de casussen. In werkelijkheid treden de effecten ook in toekomstige jaren op. Terwijl de kosten voor een groot deel eenmalig zijn.

Aanbevelingen

Dit onderzoek laat (indicatief) zien hoe groot de effecten zijn die ontstaan bij fietsstimuleringsprojecten. Om deze kwantificering verder te brengen doen wij een aantal aanbevelingen:

- **WELLBY's.** In dit onderzoek keken we, in het kader van zelfontplooiing, naar de 'Wellbeing-Adjusted Life Year' (WELLBY). Dit is mogelijk een geschikte methode om te meten hoe een programma of interventie welzijn beïnvloedt. Dit is een opkomende methodiek in Engeland. In Nederland is er nog (bijna) geen onderzoek naar gedaan. Naar verwachting kan deze methodiek van toegevoegde waarde zijn bij het kwantificeren van zelfontplooiing. Mogelijk dat vragen vanuit de WELLBY-methodiek een geschikte toevoeging aan de werkwijzer kunnen zijn om op deze manier meer inzicht te krijgen in het welzijn van deelnemers.
- **Monitoring.** In dit rapport hebben wij verschillende aannames moeten maken over het aantal deelnemers die bepaalde effecten ondervinden. Door de monitoring van projecten kan er bij de kwantificering meer en beter gebruik gemaakt worden van daadwerkelijke aantallen in plaats van aannames. Een hulpmiddel hierbij is de werkwijzer uit hoofdstuk 7.

Daarnaast volgt uit het onderzoek een aantal aanbevelingen voor het uitrollen van fietsstimuleringsprojecten in andere gemeenten.

- **Samenwerken met partijen.** Vanuit meerdere gemeenten komt het signaal dat de samenwerking met verschillende partijen essentieel is voor een succesvol project. De gemeente kan de uitvoering niet zelfstandig vormgeven. Voorbeelden van partijen waar mee wordt samengewerkt zijn: welzijnsorganisaties, onderwijsinstellingen, Tour de Force, vakmensen, sportbedrijven en AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale).
- **Het laagdrempelig aanbieden van fietslessen.** De deelnemers van fietslessen hebben in veel gevallen een laag besteedbaar inkomen. Om de fietslessen aantrekkelijk te maken en deelnemers langer betrokken te laten blijven wordt vanuit de casussen aangeraden om (bijna) geen deelnemersbijdrage te vragen.
- **Reparatieopties.** Door een laag besteedbaar inkomen is het voor deelnemers niet altijd mogelijk om naar de fietsenmaker te gaan en hun fiets te laten repareren. Het is daarom belangrijk om de deelnemers te leren hoe ze basisreparaties kunnen uitvoeren of om een centraal punt op te stellen waar de fiets voor een relatief laag bedrag gerepareerd kan worden.
- **Fietscertificaat.** In Den Haag wordt na afloop van de fietslessen een fietscertificaat (diploma) aan de deelnemers uitgedeeld. Dit is van te voren bekend; dit leidt tot een 'win' moment voor de deelnemers wanneer ze dit bereiken, met trots en een overwinningsgevoel. Dit geeft voor een doelgroep, waar het behalen van een diploma niet vanzelfsprekend is, extra motivatie om deel te nemen aan de fietslessen.

9. Technische uitleg kwantificering

De 'gemiddelde Nederlander'

In dit onderzoek gaan we ervan uit dat de groep deelnemers dezelfde hoeveelheid en afstand fietst als een gemiddelde Nederlander. Maar hoeveel fietst een gemiddelde Nederlander?

Gemiddeld fietsen mensen in Nederland 1.065 kilometer per jaar⁵¹. De gemiddelde Nederlander legt 0,73 verplaatsing per dag met de fiets af. De gemiddelde afstand per verplaatsing bedraagt 4 kilometer⁵². 82 procent van de fietsverplaatsingen zijn korter dan 5 kilometer, 11 procent is tussen de 5 en 10 kilometer en 7 procent van de fietsverplaatsingen is meer dan 10 kilometer^{53,54}.

Op korte afstanden is het gebruik van de fiets gemiddeld sneller dan het openbaar vervoer⁵⁵ (zie figuur 9.1). Het is wel belangrijk om te vermelden dat dit onderzoek uit 2011 komt. Het is dus mogelijk dat de reistijden en verschillen (licht) veranderd zijn. Aan de ene kant wordt steeds meer ingezet op fietsmobiliteit, waardoor fietsinfrastructuur verbeterd. Aan de andere kant geldt dit ook voor het openbaar vervoer, met als gevolg betere OV-verbindingen. Het is in deze context onduidelijk wat het mogelijke effect hiervan is.

Figuur 9.1 Gemiddelde reistijd fiets ten opzichte van openbaar vervoer in stedelijk gebied (CBS, 2011)

<i>Fietsrit van</i>	<i>Gemiddelde reistijd fiets</i>	<i>Gemiddelde reistijd bus, tram en metro</i>	<i>Verschil ten opzichte van bus, tram en metro</i>
<i>Tot 5 kilometer</i>	<i>11 min</i>	<i>23 min</i>	<i>-12 min</i>
<i>5 tot 10 kilometer</i>	<i>29 min</i>	<i>34 min</i>	<i>-5 min</i>
<i>10 tot 15 kilometer</i>	<i>48 min</i>	<i>45 min</i>	<i>+3 min</i>

Notitie: De reistijd van de bus, tram en metro is inclusief de wachttijd op de halte en de reistijd naar de halte toe.

Onderwijs

Om de baten van onderwijs te bepalen vergelijken we het gemiddelde bruto uurloon van iemand zonder startkwalificatie met het gemiddelde bruto uurloon van iemand met startkwalificatie⁵⁶. Hiervoor gebruiken we de statistieken van de

⁵¹ CBS (2023) Hoeveel fietsen inwoners van Nederland?

⁵² CBS (2024) Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 - Plausibiliteitsrapportage

⁵³ KiM (2023) Fietsfeiten 2023

⁵⁴ KiM (2020) Fietsfeiten: nieuwe inzichten

⁵⁵ CBS (2011) Automobilist het snelst op plaats bestemming

⁵⁶ Zie hoofdstuk 8 voor een uitgebreidere uitleg van de berekeningen.

schoolverlaters in het schooljaar 2011-2012 (CBS, 2025). Er is voor dit schooljaar gekozen, omdat het bij dit schooljaar mogelijk is om te kijken wat het effect is 10 jaar na het verlaten van het onderwijs. We kijken hierbij naar een totaal van alle onderwijssoorten (voortgezet onderwijs, middelbaar beroepsonderwijs, bol, bbl, etc.).

Afhankelijk van de casus kijken we bij het berekenen van de baten naar het loon in de categorie ‘Overheid en zorg’ of ‘Alle economische activiteiten’ van het CBS⁵⁷. Figuur 9.2 geeft weer wat het gemiddelde (bruto) uurloon is van iemand met een startkwalificatie en iemand zonder startkwalificatie:

Figuur 9.2 Gemiddelde uurloon zonder en met startkwalificatie in de sector ‘overheid en zorg’ en ‘alle economische activiteiten’ periode 2011-2012 (prijspeil = 2024)

	Overheid en zorg			Alle economische activiteiten		
	Zonder startkwalificatie	Met startkwalificatie	Vershil	Zonder startkwalificatie	Met startkwalificatie	Vershil
Direct na verlaten onderwijs	€ 14,18	€18,06	€3,88	€10,08	€13,03	€2,95
1 jaar na verlaten onderwijs	€14,34	€18,87	€4,53	€11,53	€14,95	€3,42
2 jaar na verlaten onderwijs	€15,36	€19,05	€3,69	€12,83	€15,71	€2,89
3 jaar na verlaten onderwijs	€16,95	€20,24	€ 3,29	€14,36	€17,04	€2,69
4 jaar na verlaten onderwijs	€18,18	€21,33	€3,15	€15,42	€18,23	€2,81
5 jaar na verlaten onderwijs	€18,67	€21,97	€3,30	€16,16	€19,00	€2,84
10 jaar na verlaten onderwijs	€21,58	€25,92	€4,34	€19,97	€23,47	€3,49

Bron: Statline (2025), bewerking Decisio

Als we ervan uitgaan dat iemand in de zorg 32 uur per week werkt, dan zien de baten er als volgt uit:

⁵⁷ CBS Statline (2025) VSV werkzaam als werknemers; uurloon na verlaten onderwijs

Figuur 9.3 Jaarlijkse baten van een startkwalificatie in de sector 'overheid en zorg' en 'alle economische activiteiten' voor een 32-urige werkweek (210 werkbare dagen)

	Baten overheid en zorg	Baten 'alle economische activiteiten'
Direct na verlaten onderwijs	€ 6.520,00	€ 4.950,00
1 jaar na verlaten onderwijs	€ 7.610,00	€ 5.740,00
2 jaar na verlaten onderwijs	€ 6.200,00	€ 4.850,00
3 jaar na verlaten onderwijs	€ 5.530,00	€ 4.510,00
4 jaar na verlaten onderwijs	€ 5.300,00	€ 4.730,00
5 jaar na verlaten onderwijs	€ 5.540,00	€ 4.780,00
10 jaar na verlaten onderwijs	€ 7.300,00	€ 5.870,00

Als we het gemiddelde pakken over 10 jaar dan zijn de gemiddelde baten per jaar per persoon voor de categorie 'overheid en zorg' €6.335 en voor de categorie 'alle economische activiteiten' €5.160

10. Bijlage: bibliografie

- Belastingdienst. (sd). *Vrijwilligersvergoedingen*. Opgehaald van Belastingdienst:
[https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/werk_en_inkomen/werken/werken-als-vrijwilliger/vrijwilligersvergoedingen/vrijwilligersvergoedingen#:~:text=In%202025%20krijgt%20u%20een,2023%20%E2%82%AC%201.900\)%20per%20jaa](https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/werk_en_inkomen/werken/werken-als-vrijwilliger/vrijwilligersvergoedingen/vrijwilligersvergoedingen#:~:text=In%202025%20krijgt%20u%20een,2023%20%E2%82%AC%201.900)%20per%20jaa)
- CBS. (2013, juli 8). *Automobilist het snelst op plaats bestemming*. Opgehaald van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2013/28/automobilist-het-snelst-op-plaats-bestemming#:~:text=Op%20vrijwel%20alle%20afstanden%20was,ongeveer%20twee%20keer%20zoveel%20tijd>.
- CBS. (2024, juli 4). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 - Plausibiliteitsrapportage*. Opgehaald van <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-plausibiliteitsrapportage?onepage=true>
- CBS. (2024, september 27). *VSV werkzaam als werknemers; uurloon na verlaten onderwijs*. Opgehaald van StatLine: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84534NED/table?ts=1748341374467>
- CBS. (sd). *Hoeveel fietsen inwoners van Nederland?* Opgehaald van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/fietsen#:~:text=In%202023%20was%20de%20fiets,26%20keer%20met%20de%20fiets>.
- City Deal Fietsen voor Iedereen. (2023, november 13). *Dealtekst City Deal Fietsen voor Iedereen 9 oktober 2023*. Opgehaald van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/13/bijlage-6-dealtekst-city-deal-fietsen-voor-iedereen>
- Decathlon. (sd). Opgehaald van <https://www.decathlon.nl/>
- Decisio. (2023). *Actualisatie MKBA Fiets 2023*.
- Fietsberaad. (2018, april 24). *Fiets is snelste tijdens de spits – Gent/Antwerpen/Brussel*. Opgehaald van Fietsberaad: <https://fietsberaad.be/nieuws/fiets-is-snelste-tijdens-de-spits-gent-antwerpen-brussel/>
- HM Treasury & SITF. (2021). *Wellbeing Guidance for Appraisal: Supplementary Green Book Guidance*. Crown.
- KiM. (2020, oktober). *Fietsfeiten: nieuwe inzichten*. Opgehaald van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:

<https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/10/12/fietsfeiten-nieuwe-inzichten>

KiM. (2023, november). *Fietsfeiten 2023*. Opgehaald van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:

<https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/11/28/fietsfeiten-2023>

KiM. (2023, december 4). *Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort*. Opgehaald van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Nibud. (2024). *Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024*.

Rijksoverheid. (2024, januari 1). *Uitkeringsbedragen per 1 januari 2024*. Opgehaald van Rijksoverheid.

Rijksoverheid. (sd). *Sporten en bewegen voor kinderen*. Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/sport-en-bewegen/sporten-en-bewegen-voor-kinderen>