

Op weg naar brede welvaart

De kracht van lopen, fietsen en e-bikes in bereikbaarheid

Ontdek hoe data-gedreven inzichten beleidsmakers helpen om actieve mobiliteit te stimuleren en daarmee brede welvaart tastbaar te verbeteren – van schonere steden tot gelijke kansen voor iedereen. In deze whitepaper verkennen we de cruciale rol van lopen, fietsen en e-bikes in het versterken van brede welvaart. Brede welvaart draait niet alleen om economische groei, maar ook om gezondheid, leefbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid. Actieve mobiliteit draagt op al deze vlakken bij, zeker als we slimme, datagedreven analyses gebruiken om de bereikbaarheid van voorzieningen inzichtelijk te maken en gerichte beleidskeuzes te onderbouwen. Aan de hand van praktijkvoorbeelden, zoals de Digital Twin van Argaleo en Dutch Cycling Intelligence, laten we zien hoe nieuwe technologieën beleidsmakers ondersteunen om de mobiliteitstransitie vorm te geven – van visie naar uitvoering.

Brede welvaart en mobiliteit: meer dan economische groei

Het begrip brede welvaart gaat verder dan alleen economische groei en inkomen. Het omvat ook zaken als gezondheid, leefomgeving, sociale cohesie en gelijkwaardige kansen. Mobiliteit speelt hierin een sleutelrol: het stelt mensen in staat om belangrijke bestemmingen te bereiken – van werk en school tot winkels en zorg – en zo volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Maar mobiliteit is geen doel op zich; het is een middel om welzijn te vergroten.

Beleidsvisies zoals de *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)* benadrukken daarom dat we mobiliteit moeten benaderen in dienst van brede welvaart. Concreet betekent dit dat we kiezen voor duurzame vormen van vervoer (lopen, fietsen, openbaar vervoer), die bijdragen aan een gezonde leefomgeving en gezonde leefstijl.

Brede welvaart in mobiliteitsbeleid draait om het zorgvuldig afwegen van verschillende maatschappelijke waarden: bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving. Dit biedt kansen voor beleid dat enerzijds de *bereikbaarheidsongelijkheid* aanpakt (zodat iedereen, ongeacht bijvoorbeeld inkomen of regio, toegang heeft tot belangrijke voorzieningen) en anderzijds de schadelijke effecten van met name autoverkeer op milieu en veiligheid vermindert. Met andere woorden: mobiliteitsinvesteringen moeten niet alleen reizen versnellen, maar ook bijdragen aan een schonere lucht, minder verkeersslachtoffers en een hogere levenskwaliteit voor iedereen.



Actieve mobiliteit verbetert gezondheid, inclusiviteit en leefbaarheid

Actieve mobiliteit – zoals lopen en fietsen – is bij uitstek een vorm van vervoer die brede welvaart bevordert. Wanneer we kiezen voor actieve vervoerswijzen, profiteren we van verschillende voordelen:



Gezondheidsvoordelen

Dagelijks fietsen of lopen verlengt de levensverwachting en helpt welvaartsziekten voorkomen. Volgens het RIVM haalt slechts 44% van de Nederlanders de aanbevolen dagelijkse beweging - actieve mobiliteit kan dit percentage verhogen.



Schonere leefomgeving

Elke rit die per fiets of te voet wordt afgelegd in plaats van met de auto, vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof en stikstofdioxide die bijdragen aan gezondheidsproblemen en vroegtijdige sterfte.



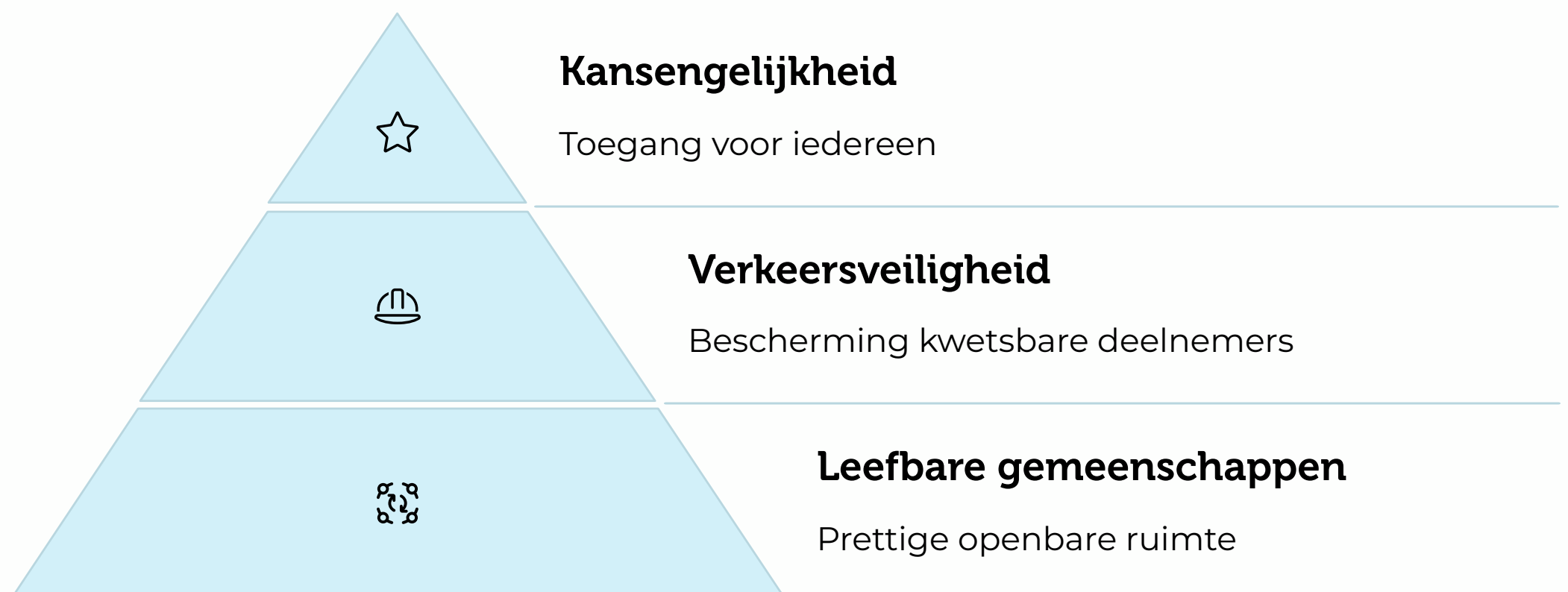
Verhoogde leefkwaliteit

Meer fietsers en voetgangers betekenen minder files, minder geluidsoverlast en leefbaardere straten en wijken. Verkeerslawaai door auto's veroorzaakt stress, terwijl actieve mobiliteit bijdraagt aan rustigere en aangenaamere leefomgevingen.

Inclusiviteit en veiligheid door actieve mobiliteit

Cruciaal is ook het inclusieve karakter van lopen en fietsen. Goede fiets- en voetpaden maken mobiliteit toegankelijk voor vrijwel alle leeftijdsgroepen en inkomensklassen. Kinderen kunnen zelfstandig veilig naar school lopen of fietsen; ouderen behouden hun bewegingsvrijheid in de buurt; en mensen zonder auto of rijbewijs (bijvoorbeeld vanwege financiële redenen of omdat ze te jong/oud zijn) kunnen toch bij winkels, onderwijs en banen komen. Zo voorkomt een fijnmazig netwerk van loop- en fietsroutes vormen van *vervoersarmoede* en vergroot het de kansengelijkheid. Iedereen krijgt meer gelijkwaardige kansen als essentiële voorzieningen binnen een haalbare afstand bereikbaar zijn, ongeacht of men een auto heeft. Dit principe sluit aan bij het *STOMP*-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-auto) waar steeds meer steden hun mobiliteitsplanning op baseren – eerst de voetganger en fietser, dan pas het openbaar vervoer en de auto.

Tot slot verhoogt actieve mobiliteit de verkeersveiligheid op termijn. Infrastructuur die gericht is op lopen en fietsen (brede trottoirs, vrijliggende fietspaden, veilige oversteekplaatsen) maakt steden veiliger voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook automobilisten passen hun gedrag aan in een stad die "op ooghoogte" van de fietser en voetganger is ontworpen. Dit sluit aan bij Vision Zero-doelstellingen en draagt bij aan zowel objectieve als subjectieve veiligheid (mensen voelen zich prettiger op straat als de omgeving voetgangersvriendelijk is). Kortom, investeren in lopen en fietsen is investeren in gezondere, inclusievere en leefbare gemeenschappen – precies waar brede welvaart om draait.





E-bike als gamechanger voor afstand en toegankelijkheid

In de afgelopen jaren is de e-bike sterk in opkomst en deze speelt een belangrijke rol in het verbinden van brede welvaart met bereikbaarheid. De technische voordelen van de elektrische fiets bieden meer comfort en vergroot de actieradius van fietsers aanzienlijk: waar de helft van de mensen voor een gemiddelde rit op een gewone fiets iets meer dan 10 minuten wil afleggen, is dit cijfer met de e-bike bijna 15 minuten. Gemiddeld beschouwen Nederlanders zo'n 9,5 km als een acceptabele afstand om te fietsen met een e-bike voor werk of opleiding – beduidend meer dan bij een gewone fiets. Dit betekent dat dankzij de technische voordelen van de e-bike veel meer bestemmingen binnen bereik komen zonder auto. Sterker nog, uit mobiliteitsdata blijkt dat 58% van de woon-werkritten binnen die 9,5 km liggen, terwijl ongeveer 30% daarvan nu nog met de auto wordt gedaan. Hier ligt dus een enorm potentieel: als we zorgen voor veilige snelle fietsroutes, kunnen e-bikes een flink deel van deze autoritten vervangen, met alle positieve gevolgen van dien (minder CO₂, gezondere mensen, minder files).

Voor ouderen en mensen met beperkte conditie biedt de e-bike extra voordelen op het gebied van inclusiviteit. Waar een rit van 5 kilometer op een reguliere fiets voor sommigen te ver zou zijn, maakt trapondersteuning het mogelijk dat ook deze groepen blijven meedoen. De e-bike verlengt als het ware het zelfstandig mobiel zijn van senioren en vergroot de vrijheid van bewegen van bijvoorbeeld mensen in buitenwijken of het platteland, waar afstanden groter zijn. Daarmee verbindt de e-fiets ook minder dichtbebouwde gebieden met economische kernzones op een duurzame manier. Overheden erkennen dit potentieel: in diverse regio's wordt geïnvesteerd in zogeheten doorfietsroutes (of snelfietsroutes) zodat ook langere regionale afstanden tussen steden en de omliggende regio aantrekkelijk per (elektrische) fiets af te leggen zijn. Deze investeringen in hoogwaardige fietsinfrastructuur sluiten aan bij de ambities voor duurzame mobiliteit en helpen klimaatdoelen te halen, terwijl tegelijk de bereikbaarheid hoog blijft.

Data-gedreven inzicht in bereikbaarheid van voetgangers en fietsers

Om gerichte verbeteringen te kunnen doorvoeren in loop- en fietsinfrastructuur, is inzicht in de huidige bereikbaarheid essentieel. Hier komen de datagedreven bereikbaarheidsanalyses van onder andere *Argaleo*, *Stratopo* en *Dutch Cycling Intelligence (DCI)* om de hoek kijken. Deze initiatieven zetten grote hoeveelheden mobiliteitsdata om in bruikbare informatie voor beleidsmakers. In plaats van te vertrouwen op onderbuikgevoel of incidentele tellingen, kan men nu objectief zien hoe toegankelijk verschillende plekken zijn te voet, per fiets of e-bike.

Een voorbeeld hiervan is de *Digital Twin*-technologie van *Argaleo*, toegepast in samenwerking met *Dutch Cycling Intelligence*. In deze digitale kaartomgeving worden tal van databronnen gecombineerd en gevisualiseerd om de bereikbaarheid in beeld te brengen

Maar wat betekent bereikbaarheid hier precies? Joost de Kruijf (trekker van het Kennis- en Innovatielab Mobiliteitstransitie en initiatiefnemer van het *Dutch Cycling Intelligence* gedachtegoed) legt uit: "*Met bereikbaarheid geven we aan hoe makkelijk of moeilijk we van A naar B komen*". In de praktijk wordt dit gemeten aan de hand van factoren als afstand/reistijd, reisbereidheid van mensen en het aanbod aan bestemmingen binnen bereik.

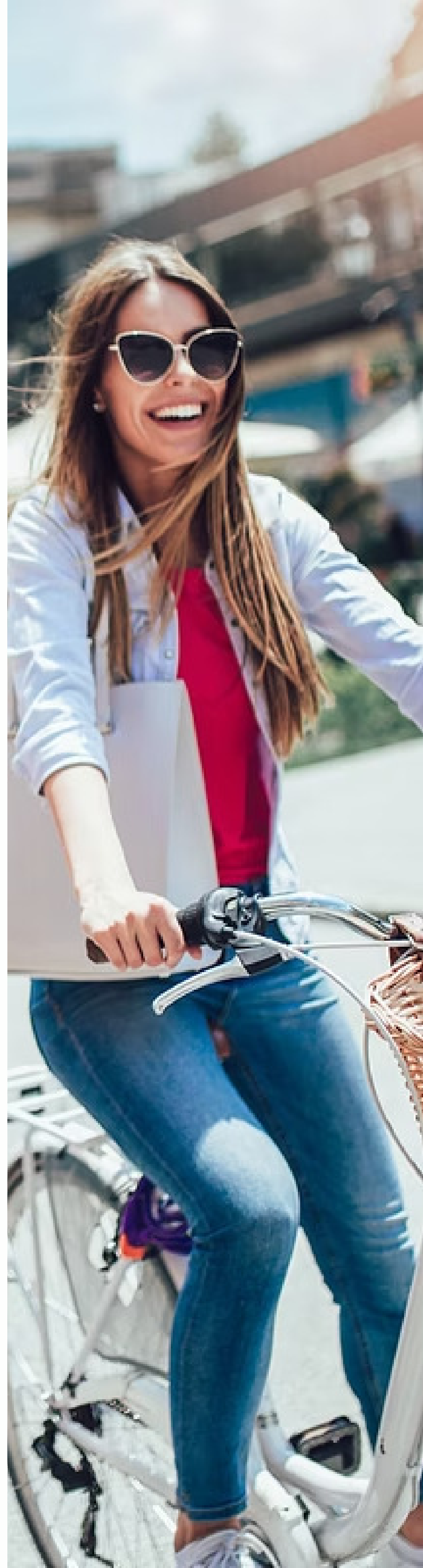


Reisbereidheid en bereikbaarheids-analyse

Reisbereidheid wil zeggen: hoe ver of lang zijn mensen bereid te lopen, te fietsen of gebruik te maken van de e-bike voor een bepaalde bestemming? Dit verschilt per persoon en per type bestemming. De data bevestigen bijvoorbeeld dat mensen voor dagelijkse voorzieningen een kortere reistijd accepteren dan naar het werk. Met andere woorden, vrijwel niemand fietst een halfuur om naar een buurtsupermarkt te gaan, maar naar het werk of naar school is dat wél gangbaar. Tot op heden was het inzicht in de reisbereidheid per motief beperkt of bruikbaar op gemiddelden.

Op basis van het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN, CBS 2024) zijn inmiddels zogenaamde reistijdvervalcurven berekend, waardoor inzichtelijk is geworden hoelang mensen bereid zijn de fiets en/of e-bike te gebruiken voor bepaalde doeleinden. Ook kan bijvoorbeeld inzichtelijk worden gemaakt wat het verschil is in reisbereidheid tussen mensen die in de stad wonen of in een meer landelijk gebied. Door met de reisbereidheid te werken, kan inzichtelijk worden gemaakt of een voorziening *feitelijk* bereikbaar is voor de meeste mensen.

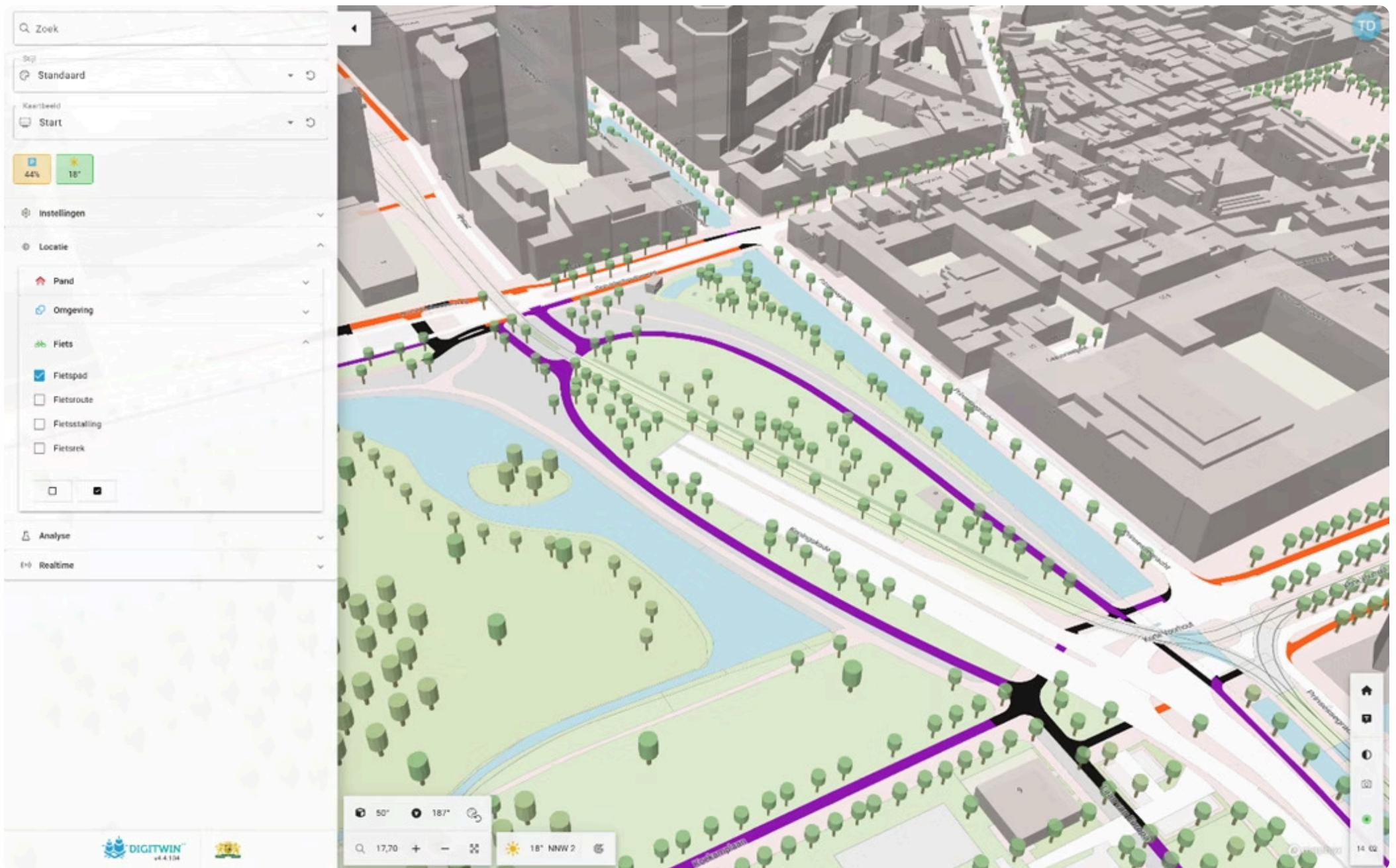
Naast reisbereidheid kijken de analyses naar het aantal voorzieningen binnen bepaalde straal of reistijd. Denk aan: hoeveel supermarkten zijn er op 10 minuten lopen? Hoeveel banen zijn er op 30 minuten fietsen beschikbaar vanuit wijk X? Hoe ver is het naar de dichtstbijzijnde huisartsenpost per e-bike? Dergelijke vragen kunnen dankzij koppeling van geo-data met voorzieningenregisters snel beantwoord worden. Het resultaat is een rijk beeld van de omgeving van elke buurt: waar zitten de "witte vlekken" (gebieden met weinig voorzieningen in de buurt) en waar is juist een overvloed?



Wat visualiseren we in de Digital Twin ?

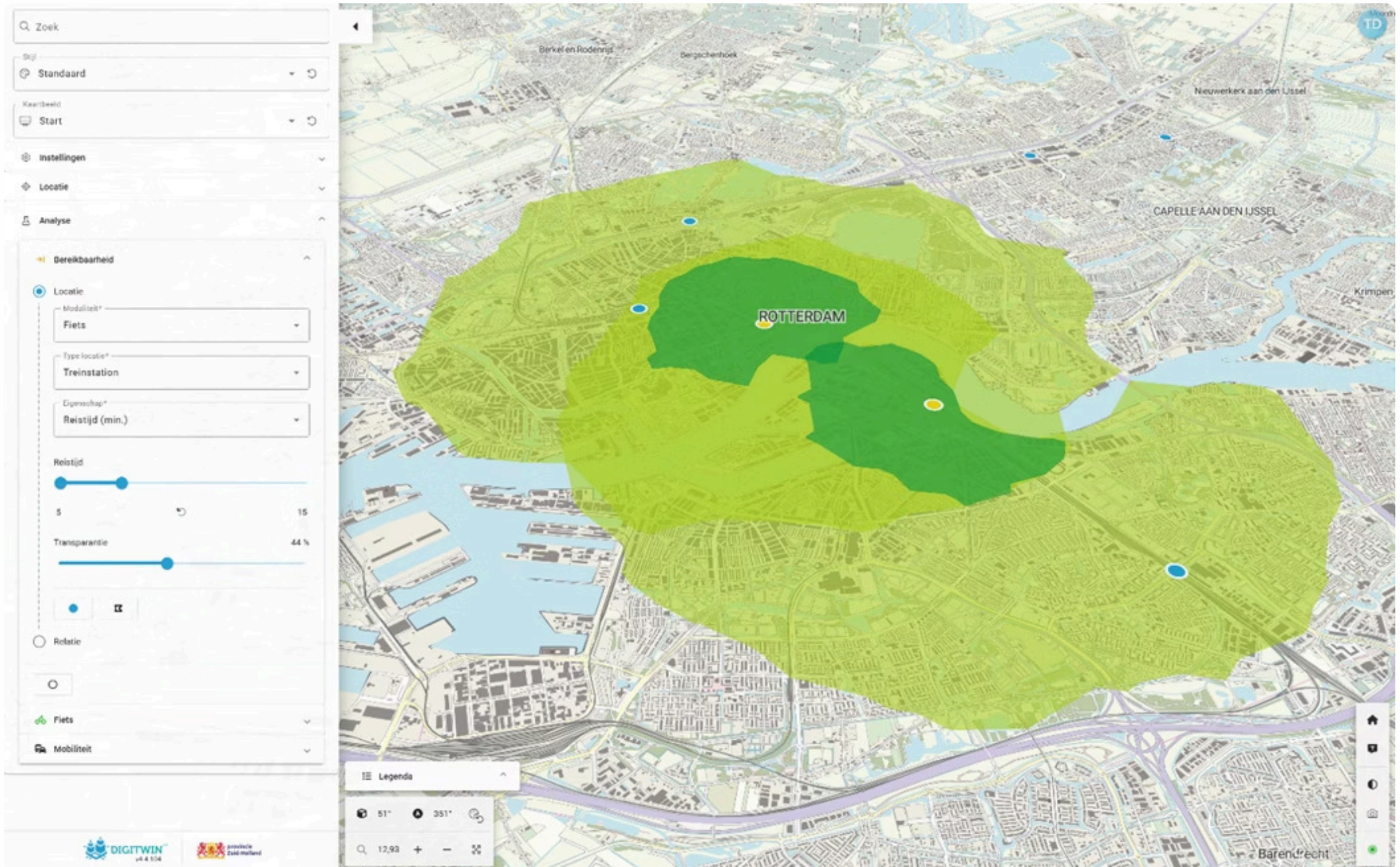
De Digital Twin voor fietsbeleid illustreert mooi welke datalagen er zoal gecombineerd worden. Het dashboard biedt onder andere inzicht in:

Infrastructuur: het exacte netwerk van fietspaden, plus locaties van relevante objecten zoals verkeerslichten en drempels. Ook belangrijke bestemmingen (stations, scholen, bedrijventerreinen) worden op kaart gevisualiseerd. Dit vormt de basiskaart: waar kan men fietsen en waar moet men zijn?



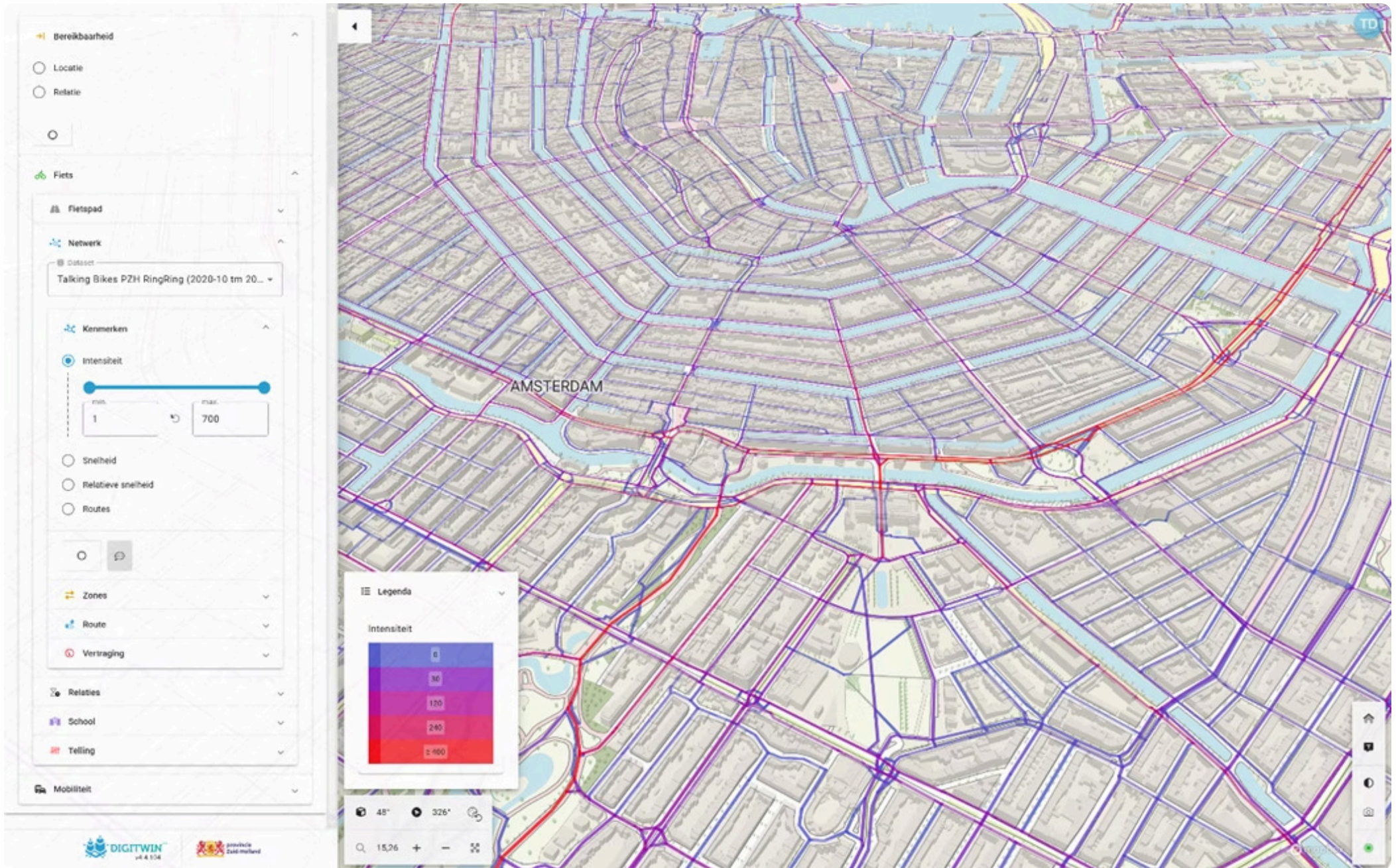
Bereikbaarheidsanalyses

Bereikbaarheid: de fietsbereikbaarheid van belangrijke locaties, bijvoorbeeld hoeveel minuten kost het om van elk adres naar het dichtstbijzijnde station of school te fietsen. Hierbij wordt ook informatie getoond over het aantal faciliteiten binnen een bepaalde reistijd (bijv. hoeveel winkels of sportvoorzieningen liggen er binnen 20 minuten fietsen). Ook kunnen demografische gegevens worden gekoppeld: het aantal potentiële gebruikers in een gebied (inwonersaantallen, leeftijdsopbouw) – zo zie je bijvoorbeeld hoeveel ouderen er baat hebben bij een betere stoep naar het winkelcentrum.



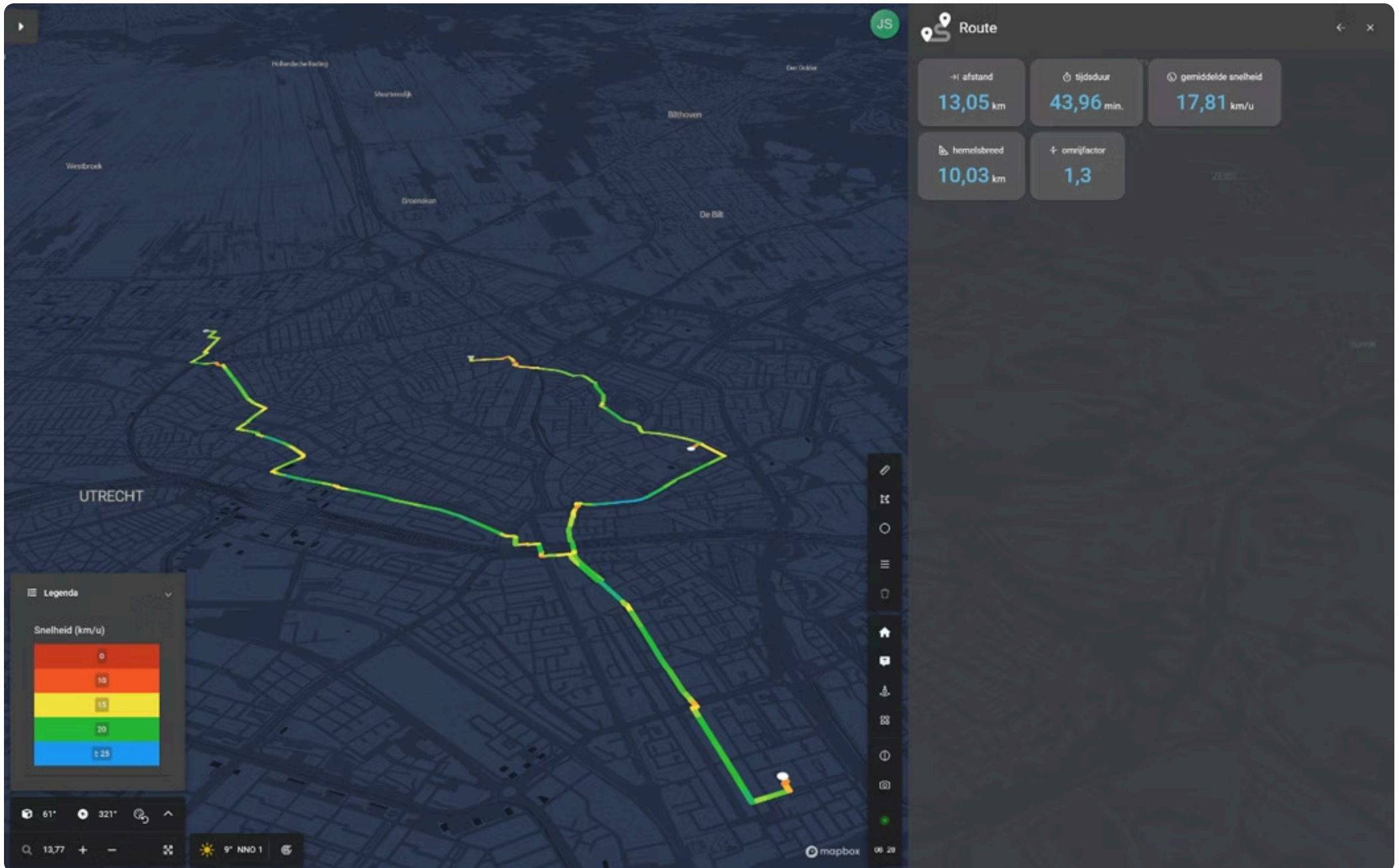
Fietsnetwerkgebruik

Fietsnetwerkgebruik: inzicht in de benutting en prestatie van het netwerk. Met GPS-data van fietsers wordt zichtbaar welke routes populair zijn en hoe snel/langzaam fietsers zich ergens verplaatsen. Zo worden knelpunten duidelijk: plekken waar veel vertraging optreedt, omwegen gekozen worden of onveiligheid ervaren wordt. De DigiTwin toont bijvoorbeeld per wijk waar de grootste bottlenecks in het fietsroutenetwerk zitten.



Reistijden en routes

Reistijden en routes: een geïntegreerde routeplanner laat de snelste en kortste routes zien tussen punten. Hiermee kan men scenario's testen, bijv. "Wat als we deze nieuwe fietsbrug realiseren, hoeveel tijd besparen fietsers dan van wijk A naar station B?". Ook kan men de *omrijfactor* (hoeveel omweg t.o.v. de kortste route) analyseren, wat inzicht geeft in waar routes suboptimaal zijn.



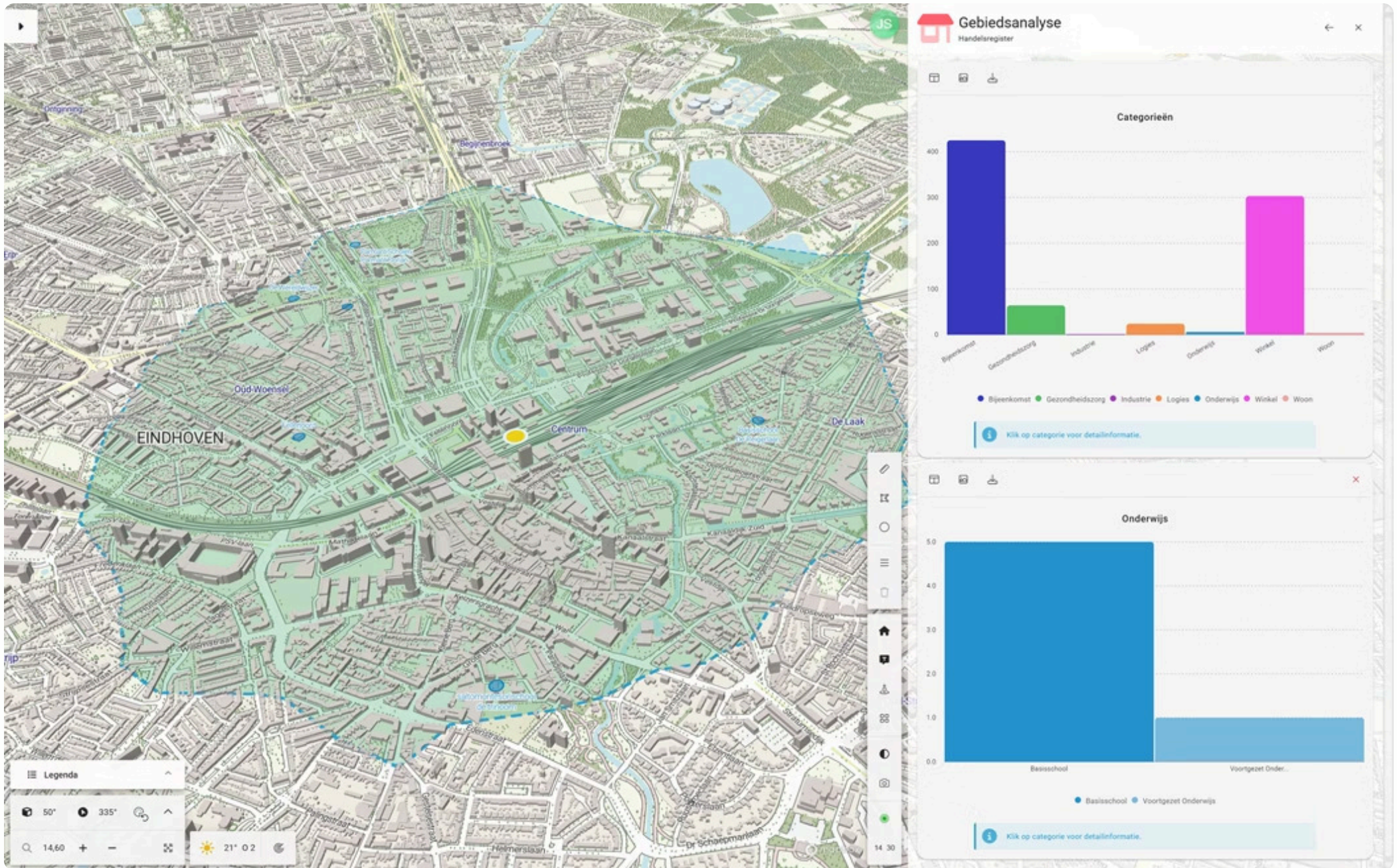
Telgegevens en trends

Telgegevens en trends: als er fietstellers of telapps-data zijn, kunnen ook fietsaantallen en ontwikkelingen in gebruik worden gevisualiseerd. Hiermee zie je bijvoorbeeld groeiend e-bike gebruik op bepaalde trajecten of effecten van seizoenen.



Voorzieningen

Voorzieningen: inzicht in de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals basisscholen, supermarkten en huisartsen. De Digital Twin laat bijvoorbeeld zien hoeveel basisscholen er binnen 15 minuten fietsen liggen vanuit elke buurt, en waar witte vlekken ontstaan waar kinderen een langere reistijd hebben. Door deze informatie te combineren met demografische gegevens, zoals het aantal gezinnen met jonge kinderen, kunnen gemeenten gericht investeren in nieuwe scholen of betere fietsverbindingen om de toegankelijkheid te verbeteren.



Gebiedsgerichte presentatie van mobiliteitsdata

Al deze informatie wordt gebiedsgericht gepresenteerd: men kan inzoomen op het niveau van provincie, gemeente, wijk of zelfs straat. In de digital twin is het bijvoorbeeld mogelijk om te bekijken hoe goed verschillende voorzieningen als scholen of bedrijventerreinen per fiets bereikbaar zijn in een bepaalde stad. Dit gebeurt op basis van de werkelijke fietssnelheden en routes die mensen kiezen, gemeten via GPS-data, in plaats van theoretische aannames. Daarmee ontstaat een realistisch beeld: als veel fietsers omrijden om een onprettige route te vermijden, ziet de data dat terug.

Variatie in gedrag wordt ook meegenomen. De Kruijff nuanceert dat een bereikbaarheidsscore nooit voor iedereen gelijk is – *"De ene fietser is de andere niet. Waar de een het prima vindt om twintig minuten te moeten trappen, is dat voor een ander een brug te ver"*. Toch zijn de inzichten uit de data waardevol, juist omdat ze gecombineerd worden met andere bronnen en grote aantallen gebruikers. De sterkte van deze datagedreven aanpak is dat het daadwerkelijk gedrag weerspiegelt en niet puur theoretisch is. En naarmate er meer data beschikbaar komen (bijv. via smartphone-apps, e-bike sensoren, etc.), worden de analyses nog nauwkeuriger.

Provincieniveau

Vergelijking tussen regio's en identificatie van regionale knelpunten in het fietsnetwerk

Gemeenteniveau

Analyse van bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties binnen gemeentegrenzen

Wijkniveau

Gedetailleerde informatie over lokale bereikbaarheid en identificatie van ontbrekende verbindingen

Straatniveau

Specifieke knelpunten en verbetermogelijkheden voor individuele routes en kruispunten

Visualisaties ondersteunen beleid en besluitvorming

Een belangrijk aspect van de data-analyse is hoe de resultaten gepresenteerd worden. Cijfers en tabellen op zichzelf inspireren beleidsmakers niet altijd, maar visualisaties doen dat wel. In de dashboards van Argaleo en DCI worden alle inzichten weergegeven op intuïtieve kaarten, grafieken en 3D-visualisaties.

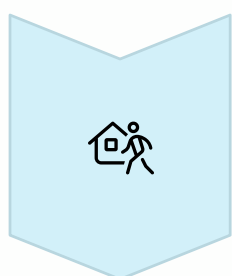
De inzet van zulke interactieve kaarten – een soort digitale tweeling van de stad – helpt beleidsmakers en bestuurders om data écht te begrijpen. Een kaart waarop je kunt klikken en exact zien hoeveel mensen er binnen 10 minuten fietsen van een bibliotheek wonen, of welke buurten geen supermarkt op loopafstand hebben, vertelt een verhaal dat een rapportcijfer nooit kan. Bovendien zijn deze visualisaties uitstekende communicatiemiddelen richting inwoners en politieke organen.

Een wethouder kan in de raadszaal met één beeld laten zien *"kijk, dit groene gebied laat zien dat 80% van onze kinderen veilig kan fietsen naar school, maar zie dat gele stuk op de kaart – daar is een gat in de verbinding"*. Dat maakt de urgentie van een bepaald project heel tastbaar.



Scenario-analyse voor toekomstige ontwikkelingen

Een van de ontwikkelingen in Argaleo's 3D-dashboard techniek laat zelfs toe om het effect van scenario's inzichtelijk te maken. Beleidsmakers kunnen daarmee virtueel aan de knoppen draaien: *Wat gebeurt er met de bereikbaarheid als we een nieuwe woonwijk toevoegen hier? Wat als we die doorfietsroute realiseren?* Zo'n instrument is enorm waardevol in de huidige tijd van grote ruimtelijke opgaven. Bijvoorbeeld: Nederland staat voor een forse *woningbouwopgave*, maar het risico bestaat dat nieuwe woningen worden gebouwd op locaties waar vervolgens iedereen de auto nodig heeft. Met de beschikbare tools kan men dit voorkomen: planners kunnen vooraf toetsen of een locatie wel structureel duurzaam bereikbaar zal zijn met OV en fiets. Zo niet, dan kan tijdig worden bijgestuurd (bijvoorbeeld door toch een station in de buurt te plannen, of extra fietspaden aan te leggen). Deze koppeling van mobiliteitsdata aan ruimtelijke planning is precies wat de NOVI voorstaat – integrale gebiedsontwikkeling waarin wonen, werken, groen en mobiliteit samen worden bekeken.



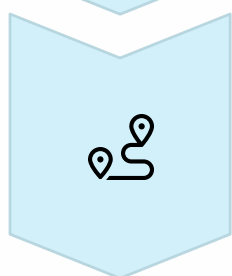
Woningbouwlocatie plannen

Identificeren van potentiële locaties voor nieuwe woningen



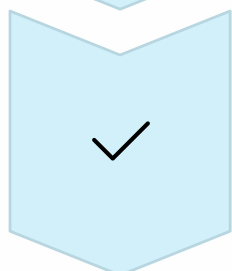
Bereikbaarheid analyseren

Doorrekenen van fiets- en OV-bereikbaarheid van voorzieningen



Infrastructuur aanpassen

Toevoegen van nieuwe fietsverbindingen waar nodig



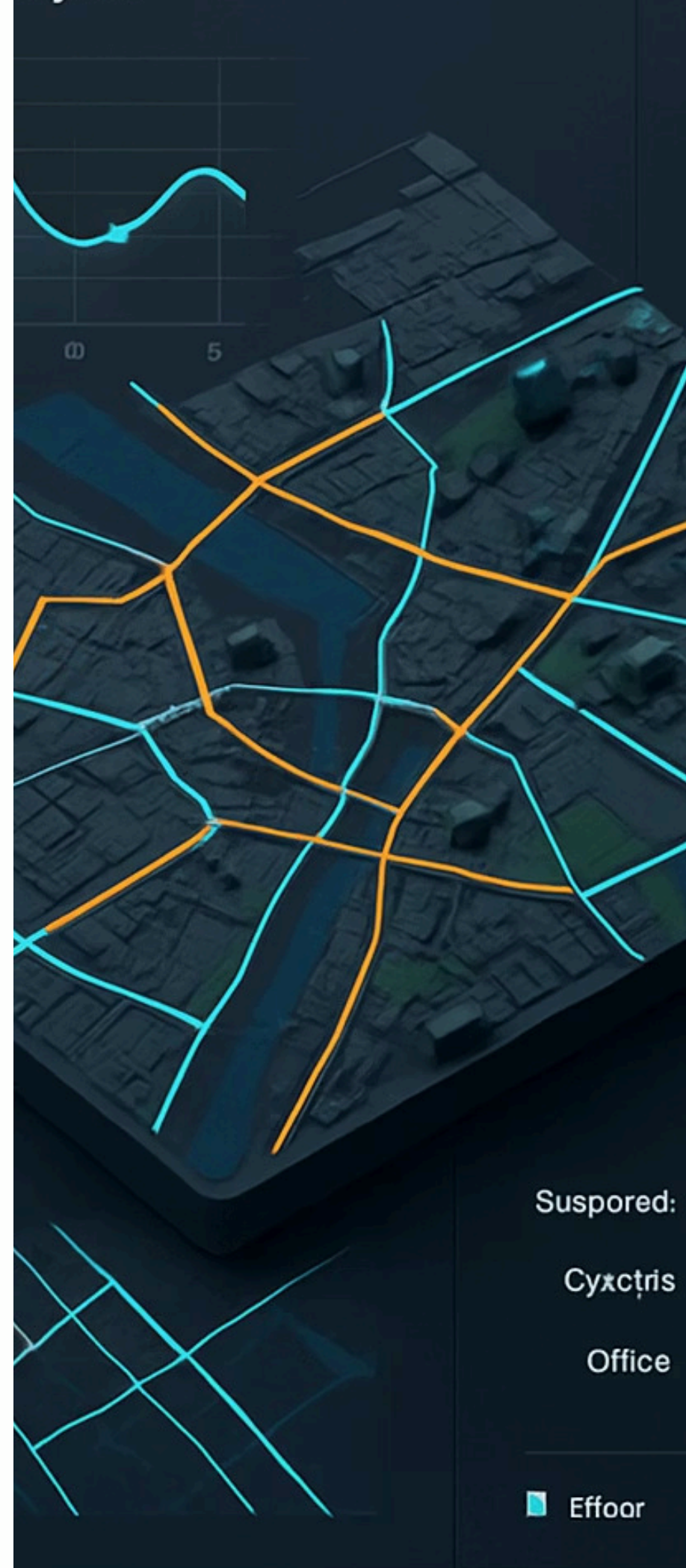
Duurzame mobiliteit borgen

Zorgen dat nieuwe bewoners niet afhankelijk worden van de auto

Van data naar actie: gericht beleid voor duurzame bereikbaarheid

De inzichten uit bovenstaande analyses zijn geen academische oefening; ze worden al actief ingezet bij overheden om beleid te vormen en beslissingen te onderbouwen. Zo wil de Provincie Zuid-Holland zich profileren als "de best bereikbare fietsprovincie" van Nederland. In samenwerking met Argaleo, SmartwayZ.NL en Breda University heeft Zuid-Holland een digital twin-dashboard ontwikkeld om haar fietsbeleid te ondersteunen. Dit dashboard toont onder meer de fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen, OV-haltes en scholen in de provincie en brengt ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan het licht. Met behulp van deze data kunnen de provincie en gemeenten heel gericht maatregelen plannen. *"Deze informatie helpt ons om alternatieve routes af te wegen en zo de meest effectieve verbeteringen te kiezen"*, zegt Ron van Noortwijk, fietsbeleidsadviseur bij de provincie. Concreet betekent dit dat als het dashboard laat zien dat route A veel omrijden en vertraging oplevert voor fietsers richting een bepaalde werkgever, terwijl route B sneller kan met een kleine ingreep, de provincie haar middelen op route B inzet. Zo wordt besluitvorming op het gebied van fietsinfra een stuk scherper en beter onderbouwd.

analysis



Provinciale fietsnetwerken en MIRT-overleg

Een soortgelijk verhaal zien we bij de Provincie Noord-Brabant, waar men met data-analyse tot nieuwe inzichten is gekomen voor het fietsnetwerk. Rogier Heijltjes, programmaleider Fiets bij de provincie, geeft aan: *"Met een data-gedreven aanpak hebben we de afgelopen jaren een beter inzicht gekregen in de kansen voor verbetering en uitbreiding van een hoogwaardig fietsnetwerk"*

Dit heeft geresulteerd in een uitvoeringsprogramma waarin duidelijk prioriteit wordt gegeven aan bepaalde doorfiets- of snelfietsroutes en ontbrekende verbindingen tussen dorpen en steden. Door te kwantificeren hoeveel fietsers er gebruik zouden maken van een nieuwe route (en hoeveel automobilisten daarmee wellicht uit de auto te krijgen zijn), kon Brabant in het MIRT-overleg met het Rijk sterk pleiten voor co-financiering. Immers, wat goed is voor bereikbaarheid én duurzaamheid én gezondheid, scoort hoog op brede welvaart – en dat is precies de richting waarin het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (*MIRT*) zich beweegt. Steeds vaker worden projecten niet alleen beoordeeld op reistijdwinst voor auto's, maar op hun bredere maatschappelijke baten.

Brede welvaart is zo langzamerhand verankerd in de taal van beleidsmakers. Termen als *kansengelijkheid, leefbaarheid* en *duurzame mobiliteit* duiken op in mobiliteitsvisies op alle niveaus. In de recente *fietsambitie* van het Rijk (2022-2025) is expliciet aandacht voor het vergroten van de fietsmodal share met het oog op klimaat én inclusie.



Regionale samenwerking en gebiedsgerichte aanpak

Bij de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen (BO) MIRT tussen Rijk en regio is de fiets inmiddels een vast agendapunt, resulterend in extra middelen voor regionale fietsroutes. Gemeenten werken gebiedsgericht samen in vervoerregio's om knelpunten aan te pakken met ondersteuning van data. Een goed voorbeeld van zo'n gebiedsgerichte aanpak is te zien in de digital twin: een analyse voor de stad Breda bleek met relatief weinig moeite uit te breiden naar heel Brabant, dankzij de schaalbaarheid van het systeem. Dit betekent dat wat in één gemeente geleerd wordt, snel regionaal opgeschaald kan worden precies de *learning community*-gedachte die Argaleo en DCI voorstaan.

Belangrijk is dat die data-analyses niet op de plank blijven liggen, maar daadwerkelijk leiden tot actie. Gelukkig zien we dat overheden dat oppakken: meerdere gemeenten hebben al beleidsplannen opgesteld waarbij ze expliciet verwijzen naar uitkomsten van bereikbaarheidsscans. In diverse workshops hebben gemeenten samen met de Breda University of applied sciences nagedacht over het Bicycle Oriented Development (BOD) concept. Zo kan een gemeente aantonen: *"Onze wijk Noord scoort onder het gemiddelde qua aantal voorzieningen binnen 1 km wandelafstand; we gaan investeren in een buurtsupermarkt of beter OV voor die wijk."* Of: *"Uit de data blijkt dat het oosten van de stad geen middelbare school binnen 20 minuten fietsen heeft, we onderzoeken de komst van een nieuwe school of snelle fietsroute daarheen."* Dit soort besluiten raken direct aan kansengelijkheid – de data helpen om te zien welke groepen of gebieden benadeeld zijn in bereikbaarheid en dus in brede welvaart. Door die transparant te maken, kunnen bestuurders gericht ingrijpen.

Een ander aspect is het monitoren van voortgang. Omdat de digital twins real-time (of zeer frequent) data kunnen verversen, kunnen overheden zien of hun maatregelen effect hebben. Wordt de bereikbaarheidsscore van die wijk inderdaad beter na de opening van de nieuwe fietsbrug? Nemen fietsstromen toe waar gepland? Brede welvaart is immers ook een langetermijnvisie: continue monitoring helpt om bij te sturen en successen te vieren. De visualisaties dienen hierbij wederom als communicatiemiddel, zowel intern als naar burgers toe, om te laten zien: *kijk, we hebben deze investering gedaan en nu kunnen 20% meer mensen binnen een kwartier bij een gezondheidscentrum komen – brede welvaart in actie!*

Fiets- en loopinfrastructuur als investering in brede welvaart

Uit al het bovenstaande blijkt dat goede fiets- en voetgangersinfrastructuur geen luxe is, maar een randvoorwaarde voor brede welvaart. De maatschappelijke baten zijn divers: gezondere inwoners, minder ongelijkheid tussen wie wel of geen auto heeft, aantrekkelijkere openbare ruimte, en bijdragen aan klimaatdoelen. Toch werd in het verleden bij investeringen niet altijd op die manier gekeken. Lange tijd lag de nadruk eenzijdig op traditionele bereikbaarheid (auto- en OV-reistijden). Het concept van brede welvaart wint gelukkig binnen het mobiliteitsdomein steeds meer terrein, ook op het gebied van fietsbeleid.

Onderzoek in opdracht van kennisplatform CROW laat zien dat fietsinvesteringen aantoonbaar positief bijdragen aan brede welvaart, maar dat de effecten ervan vaak onderbelicht blijven in besluitvorming. Hierdoor worden fietsmaatregelen in kosten-batenanalyses soms te licht gewaardeerd, en kan het gebeuren dat er voorrang wordt gegeven aan bijvoorbeeld een nieuwe autoweg boven een fietspad, terwijl de brede-welvaartwinst van dat fietspad eigenlijk groter zou zijn. Om dit te doorbreken is een *werkwijzer* ontwikkeld die helpt explicieter te maken hoe een fietsinterventie (bijv. een nieuwe snelfietsroute of fietsparkeervoorziening) bijdraagt aan doelen als gezondheid, sociale participatie en milieu. Dergelijke tools en kennisuitwisseling (via Tour de Force, CROW Fietsberaad, etc.) sluiten naadloos aan op de datagedreven-aanpak: waarbij gestreefd wordt om het verhaal van de fiets in cijfers en kaarten te vatten, zodat het een volwaardige plaats krijgt aan de beleidstafel.

Het is dan ook bemoedigend dat brede welvaart steeds explicieter genoemd wordt in mobiliteitsnota's. In de regio Amsterdam bijvoorbeeld heeft men een *Brede Welvaart & Mobiliteit*-benchmark opgezet om te zien hoe gemeenten scoren en van elkaar te leren. Ook is in het *Verstedelijkingsbeleid* (NOVI-gebieden) afgesproken dat effecten op brede welvaart een ijkpunt moeten zijn bij de planvorming – en dat nieuwe stadswijken goed bereikbaar per fiets, te voet en OV moeten zijn om toekomstbestendig te zijn. Fietsen en lopen worden daarmee niet langer gezien als bijkomstig, maar als volwaardig onderdeel van de oplossing.



Gezondheidswinst

Regelmatige beweging door actieve mobiliteit vermindert risico op welvaartsziekten



Sociale inclusie

Toegankelijke mobiliteit voor alle leeftijden en inkomensgroepen



Milieuvoordelen

Minder uitstoot en geluidsoverlast door vermindering autogebruik



Economische baten

Lagere zorgkosten, minder filekosten en hogere arbeidsproductiviteit

Conclusie: van visie naar uitvoering

De relatie tussen brede welvaart en bereikbaarheid te voet, per fiets en e-bike is evident en sterk. Nu komt het erop aan om van visie naar uitvoering te gaan.

Brede welvaart door actieve mobiliteit

Waar automobilititeit ons in het verleden welvaart bracht in de vorm van economische groei, brengen lopen en fietsen ons de brede welvaart van de 21e eeuw: gezondere mensen, gelukkiger gemeenschappen, gelijkere kansen, groenere steden.

De 15-minuten-stad op z'n Nederlands

Dit sluit aan bij het principe van de 15-minuten-stad, maar dan op z'n Nederlands: dorp, stad én platteland breed welvarend door slimme, duurzame bereikbaarheid. De recente uitbreiding naar een 30-minuten-stad onderschrijft het belang van regionale bereikbaarheid per fiets en e-bike.

Data-gedreven besluitvorming

Data-gedreven analyses zoals die vanuit de Dutch Cycling Intelligence gedachten zijn ontwikkeld bewijzen hun waarde door abstracte begrippen om te zetten in concrete informatie. Ze laten zien *waar* we moeten ingrijpen voor maximale impact.

Van visie naar uitvoering

Door te investeren in goede fiets- en voetgangersinfrastructuur, ondersteund door datagedreven inzicht en aantrekkelijke visualisaties, kunnen we keuzes maken die onze maatschappij niet alleen efficiënter, maar vooral gezonder, eerlijker en gelukkiger maken.

Brede welvaart mag dan een breed begrip zijn – de weg ernaartoe begint verrassend genoeg op iets heel basaals: de stoep en het fietspad.

Bronnen

De gebruikte inzichten en citaten zijn afkomstig uit openbare bronnen en samenwerkingen, waaronder Argaleo, Dutch Cycling Intelligence, Breda University of applied sciences, dashboards en artikelen, beleidspublicaties (CROW, PBL, CBS) en praktijkvoorbeelden van provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, om de koppeling tussen data, mobiliteit en brede welvaart te onderbouwen. Deze geïntegreerde aanpak laat zien hoe Nederland met stappen en trappen op weg is naar een nog welvarender en duurzamer toekomst.