

# Waar komen al die fietsers vandaan?

Ron Hendriks

In de grote steden lijkt het meer dan ooit te krioelen van de fietsers. En bij veel stations moet je je een weg banen door een zee van fietsers om bij de trein te komen. Waar komen al die fietsers plotseling vandaan? Enkele recente studies van de Universiteit van Amsterdam en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid werpen wat meer licht op deze ontwikkelingen.

'Files op het fietspad', kopten de kranten. En 'Fietsenchaos rond station'. Het lijkt alsof er een fiets-tsunami aan de gang is die niemand heeft zien aankomen. In ieder geval hebben de officiële CBS-statistieken geen voorwaarschuwing afgegeven.

Want de officiële cijfers over de fiets melden weliswaar dat het aantal fietskilometers landelijk gezien de afgelopen 12 jaar met 15 procent steeg, de piek zat vooral tussen 2000 en 2005. De laatste paar jaar laten de CBS-cijfers nauwelijks een toename zien.

Lokale tellingen laten echter een ander beeld zien. In Rotterdam steeg het fietsgebruik de laatste tien jaar met 20 procent. Den Haag meldt 10 procent meer fietsers in 2010 dan in 2006. En Amsterdam illustreert de groei met de constatering dat de fiets sinds 2008 het meest gebruikte vervoermiddel binnen de ring is.

## Meer inwoners

De ontwikkelingen lijken strijdig met elkaar. Maar dat zijn ze niet. Ze geven vooral aan dat het landelijke beeld niet overeenkomt met het lokale beeld, in ieder geval in de grote steden.

Dat blijkt ook uit recente analyses van de Universiteit van Amsterdam (UvA) [1] en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) [2]. Daaruit valt af te leiden dat er twee hoofdoorzaken zijn van de groei van het fietsgebruik en vooral de

sterke groei in de steden.

In de eerste plaats het simpele feit dat de bevolking is toegenomen. Sinds het midden van de 80-er jaren met 13 procent. Parallel daaraan kiezen steeds meer mensen voor wonen in de stad in plaats van in het landelijk gebied. Midden jaren '90 woonde 39 procent van de Nederlandse bevolking in de stad, nu is dat 48 procent.

Als je dat doortrekt naar het fietsgebruik, zou dat volgens het UvA-onderzoek hebben geleid tot een toename van het aantal fietsers in stedelijke gebieden met 22 procent, en een afname in het landelijk gebied met 9 procent.

## Meer jongeren in de stad

Dat zou de fietsfiles in de stad kunnen verklaren, maar er is een aantal andere factoren in het spel waardoor de cijfers over de bevolkingsgroei en de trek naar de stad in werkelijkheid niet één op één te vertalen zijn naar evenredig meer fietsers c.q. fietsgebruik, zo blijkt uit zowel de UvA- als de KiM-studie.

Zo is de afgelopen jaren de leeftijdsopbouw van de bevolking veranderd. Er zijn inmiddels minder jongeren en meer ouderen. Vooral in het landelijk gebied groeit het aandeel ouderen. En ouderen fietsen in verhouding minder. In de stad is het aandeel jongeren juist toegenomen. Die fietsen meer en bovendien kiezen jongeren vaker voor de fiets in plaats van voor de auto.

Daarnaast is het fietsgebruik voor bepaalde motieven aan het schuiven, blijkt uit de KiM-studie. Er wordt bijvoorbeeld vaker en verder naar het werk gefietst. Vooral vrouwen zijn door de toegenomen arbeidsparticipatie meer gaan fietsen. En kinderen fietsen meer naar school, waarschijnlijk als gevolg van toegenomen afstanden door de concentratie van scholen. Verder speelt in de grote steden dat het aantal immigranten is gegroeid, en die fietsen gemiddeld minder.

Zo noemen de UvA- en KiM-studie een scala aan ontwikkelingen die het fietsgebruik beïnvloeden. Sommige daarvan worden in de studies cijfermatig onderbouwd, andere alleen



*Vier van de tien treinreizigers komen met de fiets naar het station.*



*De e-fiets is goed voor 12 procent van alle fietskilometers.*

gesignaleerd. Maar de wetenschappers zijn het er wel over eens dat de bevolkingsgroei en de trek naar de stad het leeuwendeel van de groei voor hun rekening nemen.

#### **Verder met de elektrische fiets**

En dan is er natuurlijk de elektrische fiets. Het KiM stelt dat een groot deel van het toegenomen fietsgebruik voor rekening komt van de e-fiets. Inmiddels telt ons land 1 miljoen e-fietsen, goed voor 12 procent van het totale aantal afgelegde fietskilometers. Het zijn vooral ouderen die de e-fiets veel gebruiken. De gemiddelde afstand per trip is 6,3 kilometer, tweemaal zoveel als op een gewone fiets. Uit eerder onderzoek van het Fietsberaad kwam dat een e-fietsbezitter gemiddeld 31 kilometer per week fietst tegen iets meer dan 18 km met een gewone fiets.

Dat betekent echter nog niet dat daardoor evenredig veel meer wordt gefietst. De VU Amsterdam vroeg 22 relatief nieuwe e-fietsgebruikers in Amsterdam, Utrecht, Groningen en het Engelse Oxford naar hun drijfveren om te gaan e-fietsen. Daaruit blijkt dat e-fietsers mensen zijn die graag willen blijven fietsen maar om een of andere reden niet meer uit voeten kunnen met een gewone fiets of langere afstanden willen afleggen. Ofwel, e-fietsers gebruikten voorheen regelmatig de auto, een gewone fiets of het ov. Desalniettemin draagt de elektrische fiets sterk bij aan de groei van het fietsgebruik. Het Fietsberaad schatte eerder dat tweederde van de 15 procent groei in het fietsgebruik sinds 2000 voor rekening komt van de elektrische fiets.

#### **Invloed fietspromotie**

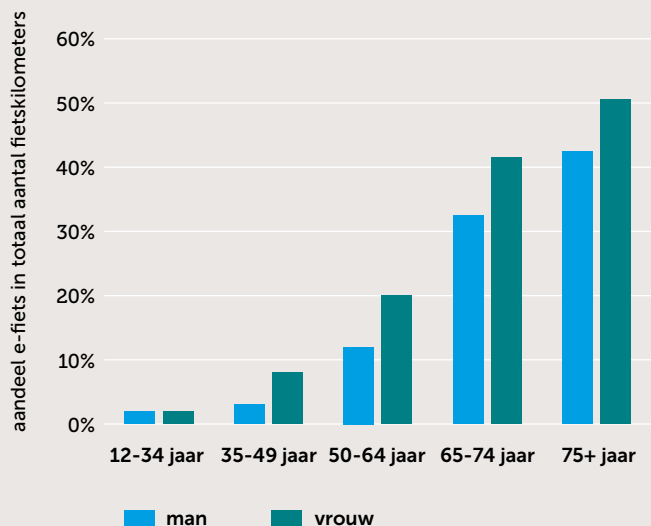
Interessant is natuurlijk ook de vraag in hoeverre fietsbeleid c.q. fietspromotie heeft bijgedragen aan de groeicijfers. De UvA bekeek voor 22 gemeenten of de ontwikkeling van betere infrastructuur - meer fietspaden, meer voorrang op fietspaden - tot meer fietsers leidt. En ook of het effect van

educatie, voorlichting en marketing zichtbaar is en of het wat uitmaakt of het fietsbeleid goed georganiseerd wordt in de vorm van fietsplannen, inbreng van belangengroepen en dergelijke.

De onderzoekers concluderen in het algemeen dat betere infrastructuur met meer (gescheiden) fietspaden en fietsoversteken met voorrang merkbaar zoden aan de dijk zet. Een goede organisatie van het fietsbeleid - met inbreng van burgers - werpt eveneens haar vruchten af. Vooral in steden met nog een laag fietsaandeel helpt ook het afremmen van het autogebruik met hogere parkeertarieven en uitbreiding van de zones met betaald parkeren. In Amsterdam wordt dat laatste punt zelfs als hoofdoorzaak aangemerkt van de sterke groei van het fietsgebruik. Omdat het voor inwoners steeds duurder is om de auto buiten het eigen vergunninggebied te parkeren, pakt men vaker de fiets. Dat blijkt uit het feit dat voor korte ritten binnen de ring het fietsgebruik veel meer is toegenomen voor mensen met een auto, dan voor mensen zonder auto.

*Er zijn meer immigranten, die fietsen gemiddeld minder.*





**Aandeel van de e-fiets in het totaal aantal fietskilometers naar leeftijd en geslacht.**

Bron: CBS OViN 2013; bewerking KiM.

Effecten van 'zachte' maatregelen - educatie, voorlichting, marketing - komen in het UvA-onderzoek nauwelijks naar voren. Maar dat kan ermee te maken hebben dat dergelijke maatregelen in de onderzochte gemeenten te weinig zijn ingezet om effecten te kunnen meten. Alleen marketingcampagnes lijken een beetje effect te sorteren.

**Stormloop op de stations**

Zijn voornoemde factoren ook de reden dat vooral het aantal fietsen rondom stations zo sterk toeneemt? Duidelijk is in ieder geval dat het combinatiegebruik van fiets en ov in stedelijke gebieden als kool groeit. Ook hier ontbreken precieze cijfers. Maar door een aantal onderzoeken te combineren, komt de UvA erop uit dat van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers ongeveer 40 tot 45 procent met de fiets naar het station komt. Vanaf het station pakt ongeveer 11 procent de fiets.

Als je fiets-ov als één systeem beschouwt, is de laatste drie

jaar sprake van een toename van maar liefst 20 tot 25 procent van het aantal fiets-ov-reizigerskilometers in de grote steden. Over dezelfde periode is het gebruik van andere vervoerwijzen stabiel of nam juist af.

Maar daarmee weten we nog niet waarom dat zo is. Van voorgaande jaren is bekend dat de studentenjaarkaart een boost gaf aan het fietsgebruik richting station. Het fietsgebruik naar stations steeg tussen 2000 en 2005 met bijna 50 procent, zo blijkt uit Fietsberaadpublicatie 12 uit 2007. Vooral de toename van het aantal studenten dat langer thuis woont bleek van invloed.

In sessies met vervoerexperts die de UVA hield komt een aantal mogelijke verklaringen voor de groei gedurende het recente verleden naar voren. Behalve de al eerder aangehaalde toenemende verstedelijking zou ook de flexibilisering van de arbeidsmarkt een rol spelen. Die vraagt om een flexibelere inzet van vervoermiddelen waar de combinatie fiets-ov mooi op aansluit. Daarnaast is de trein een beter product geworden, je kunt internetten met je laptop of smartphone, er zijn stiltecoupés, er zijn nieuwe verbindingen, meer stations, hogere frequenties en uitgebreidere abonnementsvormen. Reisinformatie is overal en altijd beschikbaar en ook voorzieningen op en rond stations zijn sterk verbeterd.

- 1 Zie ook: Fietsberaad publicatie 26, Fietsen in Nederland, patronen, trends en beleid. Samenvattingen van wetenschappelijke artikelen van Lucas Harms, Luca Bertolini en Marco te Brömmelstroet, Roland Kager (Universiteit van Amsterdam), Tim Jones, Eva Heinen (University of Cambridge).
- 2 Mobiliteitsbeeld 2014, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM.



**De combinatie fiets-ov groeit in populariteit.**