

4.1 Ontwikkeling fietsgebruik

Het bevorderen van het gebruik van de fiets was het belangrijkste doel van het MPF. Meer fietsgebruik op zichzelf was echter niet zozeer het streven; het gaat om de overstap van auto naar fiets. Dat was dan ook de benaming van het MPF-speerpunt op dit terrein.

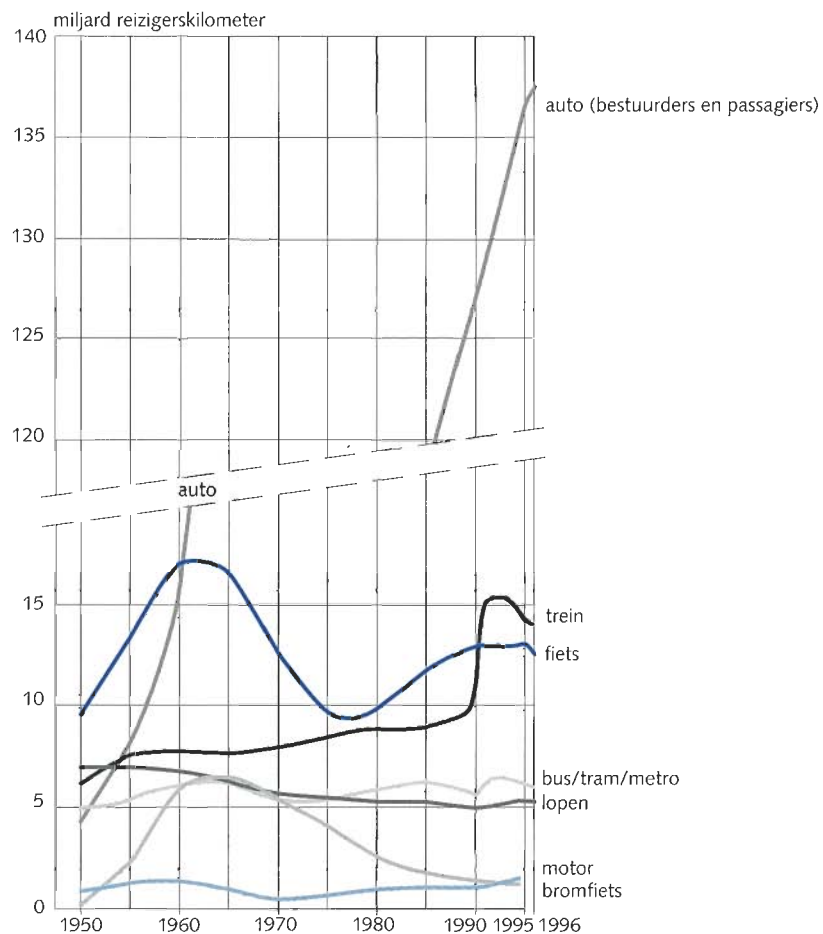
Belangrijkste referentiekader voor dit onderdeel gedurende de MPF-periode was het streefbeeld uit de *Beleidsnotitie* om tussen 1986 en 2010 een toename van 3,5 miljard reizigerskilometer per fiets (dertig procent) te realiseren. Deze toename moest worden verwezenlijkt bij verplaatsingen tot vijftien kilometer en bij alle ritmotieven: werken, winkelen, en sociaal-recreatief. Een dergelijke toename levert een bijdrage van 8,75 procent aan de gewenste reductie van de groei van het autogebruik.

Een ander streefbeeld uit de *Beleidsnotitie* scherpt deze doelstelling aan: in 2010 moet het aantal verplaatsingen per fiets in het woon-werkverkeer ten opzichte van 1986 met vijftig procent zijn toegenomen.

4.1.1 Cijfers fietsgebruik

De ontwikkeling van het fietsgebruik, gerekend in reizigerskilometers - de rekeneenheid van het belangrijkste MPF-streefbeeld - is weergegeven in tabel 7 vanaf 1978. Ter vergelijking zijn de ontwikkeling voor auto, trein, bus/tram/metro en lopen ernaast opgenomen. Figuur 9 gaat verder terug, tot 1950.

Figuur 9
Ontwikkeling van het gebruik van verschillende vervoerwijzen in Nederland, in reizigerskilometer, 1950-1996.



Bron: CBS en AVV.

Tabel 7

Ontwikkeling van het fietsgebruik in Nederland, in vergelijking met andere vervoerwijzen, 1978-1996 (in reizigerskilometer, 1986=100).

	Fiets		Personenauto bestuurder		Personenauto passagier		Trein		Bus/tram/metro		Lopen	
	miljard km	index	miljard km	index	miljard km	index	miljard km	index	miljard km	index	miljard km	index
1978	8,8	74					8,1	91	5,6	90		
1979	9,1	76					8,5	96	5,8	94		
1980	9,9	83					8,9	100	5,9	95		
1981	10,6	89					9,2	103	6,1	98		
1982	11,1	93					9,4	106	6,1	98		
1983	11,6	97					9,1	102	6,0	97		
1984	11,7	98					8,8	99	6,2	100		
1985	11,8	99	65,9	95	44,3	95	9,0	101	6,4	103	5,1	104
1986	11,9	100	69,6	100	46,5	100	8,9	100	6,2	100	4,9	100
1987	11,2	94	72,0	103	47,0	101	9,4	106	6,0	97	5,0	102
1988	11,8	99	76,4	110	46,0	99	9,7	109	5,9	95	4,8	98
1989	12,8	108	78,6	113	48,0	103	10,2	115	5,8	94	5,0	102
1990	13,0	109	78,2	112	48,4	104	11,1	125	5,7	92	5,0	102
1991	12,8	108	80,2	115	49,5	106	15,2	171	6,4	103	5,2	106
1992	12,9	108	82,4	118	49,5	106	15,0	169	6,3	102	5,2	106
1993	12,6	106	82,4	118	49,0	105	14,8	166	6,2	100	5,2	106
1994	13,1	110	85,9	123	51,6	111	14,4	162	6,2	100	5,7	116
1995	13,2	111	86,5	124	51,6	111	14,0	157	6,3	102	5,6	114
1996	12,5	105	86,3	124	51,1	110	14,1	158	6,2	100	5,5	112
2010 (Streefbeeld)	15,5	130	94,0	135								

Bronnen: fiets: CBS-OVG; streefbeeld uit *Beleidsnotitie Masterplan Fiets*;bestuurder: CBS/Personen Auto Panel (PAP) (Nederlandse auto's in Nederland, op alle wegtypen en alle weekdays); streefbeeld uit *SVV-III*;

passagier: CBS-OVG;

trein: CBS/NS;

Bus/tram/metro: CBS.

De cijfers over fietsgebruik zijn sinds 1978 beschikbaar op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS-OVG). De trends die nu relevant zijn, startten natuurlijk al eerder. Voor en na de Tweede Wereldoorlog was de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Tot 1960 legden Nederlanders meer kilometers af per fiets dan per auto. Daarna nam het autogebruik explosief toe en tegelijkertijd daalde het fietsgebruik sterk. In 1974 was het weer terug op het niveau van 1950. Omstreeks 1975 trad een kentering op in het fietsgebruik: het begon weer toe te nemen. De periode 1980-1990 laat een groei in fietskilometers zien van dertig procent. Sinds 1990 is het fietsgebruik niet meer gegroeid. Stabilisatie is de trend. Het fietsbezit is ondertussen blijven toenemen. Geraamd wordt dat Nederland tussen 1950 en 1960 vijf à zes miljoen fietsen telde. In 1980 was het aantal opgelopen tot meer dan tien miljoen. Momenteel heeft 85 procent van de Nederlanders minstens één fiets en is het totale aantal bruikbare fietsen ongeveer even groot als de totale bevolking: bijna zestien miljoen. Fietsgebruik omvat daarmee bijna automatisch alle sociale en inkomensgroepen - zij het de ene groep wat meer dan de andere.

Ter vergelijking: het aantal personenauto's in Nederland groeide van 139.000 in 1950 tot 5,6 miljoen in 1995. In 1986 - het referentiejaar van het SVV - was dat nog 4,6 miljoen (CBS, 1996a). In tien jaar tijd zijn er dus een miljoen personen-



auto's bijgekomen. Dat verklaart voor een groot deel de groei in autokilometers. Per auto neemt het gebruik nauwelijks meer toe. Momenteel beschikt 77 procent van alle huishoudens over minstens één auto.

Zowel voor de trein als voor bus, tram en metro gelden in het SVV-beleid aanzienlijke groei-doelstellingen, maar nu al is duidelijk dat bus, tram en metro moeite moeten doen om het aantal reizigerskilometers op peil te houden. Het aantal kilometers met deze vervoerwijzen dreigt zelfs overvleugeld te worden door het aantal kilometers dat voetgangers afleggen. Het aantal reizigerskilometers per trein heeft sinds 1986 een explosieve groei vertoond, maar die is grotendeels te danken aan de introductie van de OV-studentenkaart. Na 1991 liep het aantal treinkilometers langzaam terug.

De schommelingen in het aantal jaarlijks per fiets afgelegde kilometers, en vooral de daling van 1995 naar 1996, die volledig op het conto van recreatief fietsgebruik komt, maken een beoordeling van de trend moeilijk. Als de score van 1995 de ontwikkeling juist aangeeft, ligt het fietsgebruik zo ongeveer op koers naar het streefbeeld voor 2010. Als daarentegen de score van 1996 een juist beeld blijkt te geven voor de langere termijn zal dat streefbeeld bij lange na niet worden gehaald.

Voor het halen van het streefbeeld spreekt het huidige verkeersbeleid in veel gemeenten en het feit dat nieuw beleid doorgaans een jarenlange incubatietijd kent: de zegeningen van het SVV-II kunnen pas na verloop van tijd worden geteld.

Een pessimistische kijk op deze zaak is ook mogelijk. Uit prognoses voor 2020 van de AVV en het Centraal Planbureau (CPB) blijkt bijvoorbeeld dat voor het fietsverkeer geen autonome groei meer is te verwachten, althans, in een 'beleidsarme omgeving'.

Het MPF heeft doorgaans niet het aantal afgelegde kilometers maar het aantal verplaatsingen gehanteerd als indicator voor het gebruik van verschillende vervoerwijzen. Willen mensen, bedrijven en organisaties kunnen deelnemen aan allerlei activiteiten, dan is voor hen de mogelijkheid om verplaatsingen te maken, de mobiliteit dus, belangrijker dan de lengte van die verplaatsingen; die speelt vooral een rol bij de keuze van de vervoerwijze. Verplaatsingen in plaats van kilometers zijn dan ook continu als rekeneenheid gehanteerd in de communicatie-activiteiten van de projectgroep.

Als de ontwikkeling van het gebruik van de verschillende vervoerwijzen wordt



uitgedrukt in het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag ontstaat een heel ander beeld van het relatieve belang van de verschillende vervoerwijzen voor het personenvervoer (tabel 8).

Tabel 8

Ontwikkeling van de verdeling van alle verplaatsingen in Nederland van personen van twaalf jaar en ouder over verschillende vervoerwijzen, 1980-1996 (in procent).

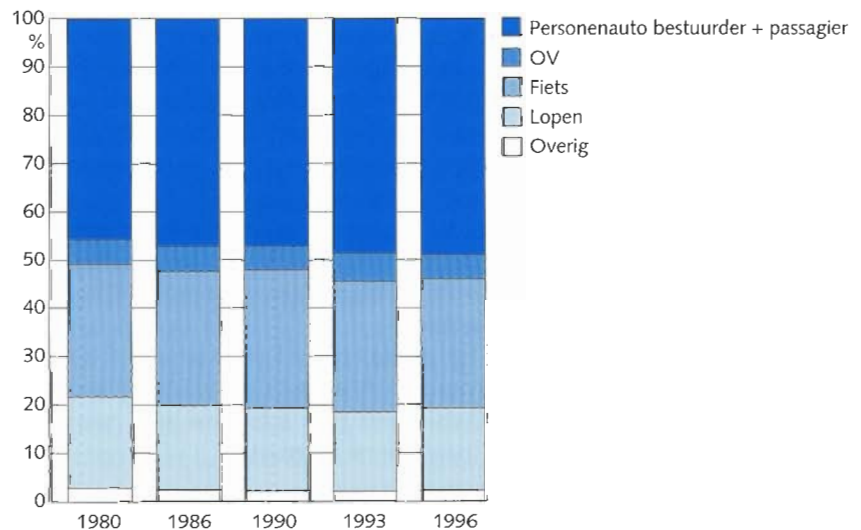
	Fiets	Personenauto bestuurder	Personenauto passagier	OV	Lopen	Overig
1980	27,5	samen 45,7		5,2	18,8	2,9
1986	27,8	33,3	13,8	5,3	17,5	2,7
1990	28,7	34,3	12,8	5,0	17,1	2,2
1991	27,4	33,9	13,6	5,9	16,9	2,0
1992	27,7	34,5	13,3	5,9	16,4	2,0
1993	27,1	35,0	13,6	5,9	16,4	2,0
1994	27,7	34,0	14,0	5,3	17,3	2,0
1995	27,8	35,0	13,2	5,3	16,6	2,1
1996	26,8	36,2	12,7	5,1	17,0	1,9

Bron: CBS-OVG.

Ook in het aantal verplaatsingen is de auto het meest gebruikte vervoermiddel. Het verschil met andere vervoermiddelen is echter veel kleiner dan de verschillen in afgelegde afstanden. Het aandeel in de modal split van autobestuurders en -passagiers is maar iets groter dan dat van voetgangers en fietsers samen. De fiets komt als vervoerwijze op de tweede plaats, in het stedelijk verkeer echter ook vaak op de eerste, omdat veel verplaatsingen er kort en dus goed befietsbaar zijn. In enkele middelgrote steden loopt het fietsaandeel in de verplaatsingen van de inwoners zelfs op tot vijftig procent. Gerekend over alle verplaatsingen in Nederland, is het belang van het openbaar vervoer gering. Tabel 8 is gevisualiseerd in figuur 10. Dat geeft vooral een beeld van stabiliteit. Het is niet zo dat de auto (nog) terrein wint, het is niet zo dat de fiets (nog) terrein verliest.

Figuur 10

Ontwikkeling van de verdeling van alle verplaatsingen in Nederland van personen van twaalf jaar en ouder over verschillende vervoerwijzen, 1980-1996.



Bron: CBS-OVG.

4.1.2 Analyse fietsgebruik

Om een goed beeld te krijgen van de mogelijkheden voor automobilisten om voor een deel van hun autoritten over te stappen op de fiets, is het goed begrippen als 'de' mobiliteit en 'het' fietsverkeer nader te beschouwen.

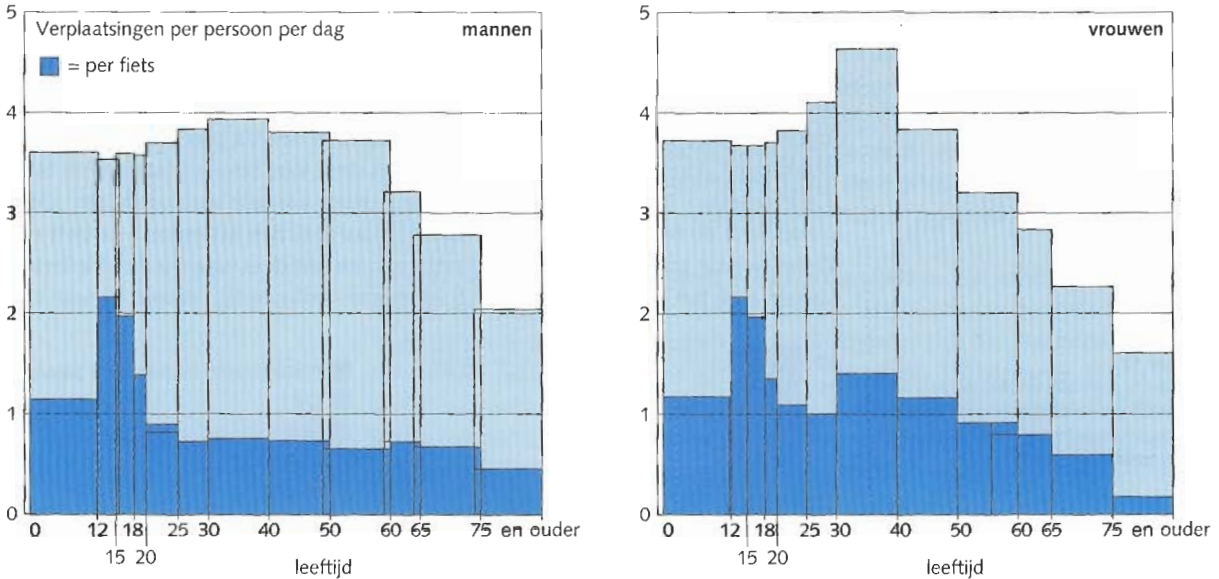


Fietsgebruik naar leeftijd en geslacht

In Nederland fietsen de meeste mensen, jong en oud, man en vrouw, arm en rijk. Maar er zijn wel verschillen tussen bevolkingsgroepen als het gaat om de frequentie waarmee ze de fiets gebruiken en het belang van de fiets voor hen in vergelijking met andere vervoerwijzen.

.....
Figuur 11

Fietsgebruik naar geslacht en leeftijd (gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag), 1995.



Bron: CBS, 1996b.

Jongeren fietsen gemiddeld vaker dan volwassenen en gebruiken de fiets voor een groter deel van hun verplaatsingen. Dat ligt voor de hand: er zijn voor hen minder alternatieven beschikbaar. Zodra de leeftijd is bereikt dat alternatieven als bromfiets en auto beschikbaar komen, neemt het fietsgebruik aanzienlijk af. Bij jongeren tot twintig jaar is er geen verschil tussen jongens en meisjes in de frequentie van fietsgebruik. Vanaf die leeftijd ontstaan verschillen: volwassen vrouwen verplaatsen zich meer en fietsen gemiddeld aanzienlijk vaker dan mannen uit dezelfde leeftijdscategorieën. Hoe ouder des te kleiner het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag. Die afname is sterker bij vrouwen dan bij mannen. Uiteindelijk verplaatsen mannen van zestig jaar en ouder zich frequenter dan vrouwen en vanaf 65 jaar ook vaker per fiets dan vrouwen. Bij vergelijking van het aandeel verplaatsingen per fiets in 1990 en 1995 blijkt dat er bij de jongeren niets is veranderd. Bij volwassenen wel: geringe verschillen die, voorzichtig geïnterpreteerd, zouden kunnen duiden op een lichte afname van het fietsgebruik bij jongvolwassenen en het wat kleiner worden van de verschillen in fietsgebruik tussen de mannen en vrouwen van dertig tot zestig jaar.

Ontwikkeling verplaatsingsafstanden

De af te leggen afstand speelt een belangrijke rol bij de keuze van de vervoerwijze voor een bepaalde verplaatsing. Lopen komt bijna alleen in aanmerking op de zeer korte afstanden, de fiets op afstanden daarboven. Op de langste afstanden kunnen alleen auto en trein een rol spelen. Daartussenin spelen bus, tram en metro mee.

Tabel 9

Verdeling van alle verplaatsingen in Nederland van personen van twaalf jaar en ouder over hoofdvervoerwijzen en afstandsklassen, 1995 (in procent).

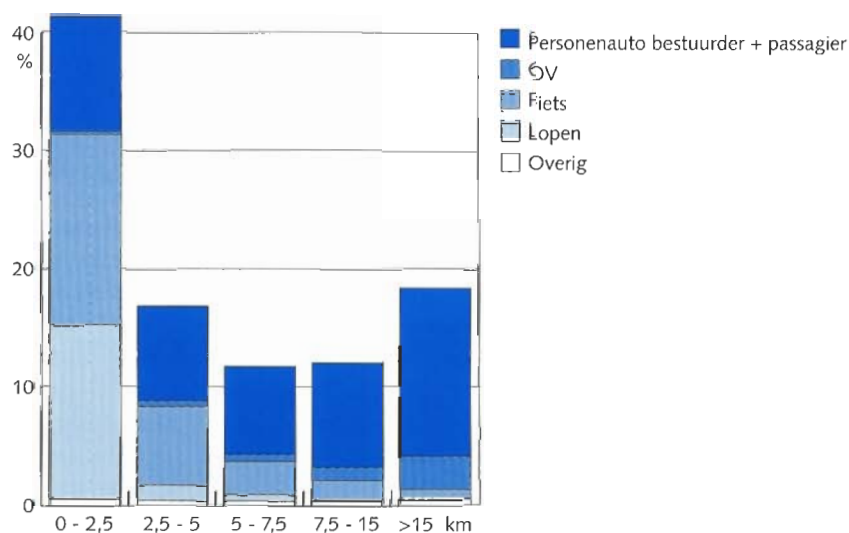
	Fiets	Personenauto bestuurder	Personenauto passagier	OV	Lopen	Overig	Totaal
0 - 2,5 km	16,1	7,4	2,3	0,3	14,6	0,6	41,3
2,5 - 5 km	6,6	5,9	2,1	0,5	1,3	0,4	16,7
5 - 7,5 km	2,8	5,4	2,0	0,6	0,5	0,4	11,8
7,5 - 15 km	1,6	6,6	2,2	1,1	0,1	0,4	12,0
>15 km	0,7	9,7	4,5	2,8	0,1	0,5	18,2
Totaal	27,8	35,0	13,2	5,3	16,6	2,1	100

Bron: Hague Consulting Group (HCG), 1997, op basis van CBS-OVG.

De meeste verplaatsingen zijn kort (tabel 9). Het 'domein' van de vervoerwijze lopen - 0 tot 2,5 kilometer - omvatte in 1995 ruim veertig procent van alle verplaatsingen. Bij de afstanden waarop de fiets sterk kan zijn - globaal van 0 tot 7,5 kilometer - gaat het om zo'n zeventig procent van alle verplaatsingen. De markt voor de trein - globaal de afstanden boven vijftien kilometer - betreft een kleine twintig procent van alle verplaatsingen en het deel waarop de efficiëntie van de auto het grootst is - vanaf 7,5 kilometer - zo'n dertig procent (figuur 12).

Figuur 12

Verdeling van alle verplaatsingen in Nederland van personen van twaalf jaar en ouder over hoofdvervoerwijzen en afstandsklassen, 1995.

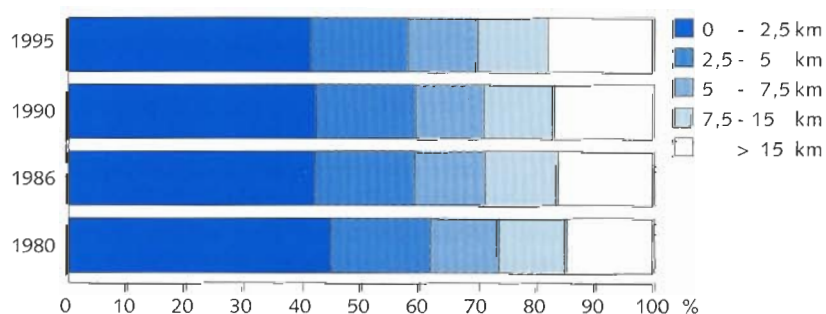


Bron: HCG, 1997, op basis van CBS-OVG.

In de verplaatsingsafstanden zijn door de jaren heen duidelijke ontwikkelingen zichtbaar (figuur 13). Er worden geleidelijk aan steeds iets minder verplaatsingen tot 2,5 kilometer gemaakt. De markt voor lopen krimpt dus enigszins. Die voor fiets, bus, tram en metro blijft stabiel. Groei zit in de verplaatsingen boven de vijftien kilometer: de markt voor auto en trein.

Figuur 13

Ontwikkeling van de verdeling van alle verplaatsingen in Nederland van personen van twaalf jaar en ouder over afstandsklassen, 1980, 1986, 1990, 1995.



Bron: CBS-OVG.



Verschillende factoren veroorzaken dit beeld van toenemende verplaatsingsafstanden. Het aantal woningen blijft toenemen en de gemiddelde bezetting van een woning blijft afnemen. Onder meer deze ontwikkelingen hebben bijgedragen aan de sterke groei van de omvang van het bebouwde gebied in Nederland en daarmee aan langere verplaatsingsafstanden. Andere processen versterken deze ontwikkeling. Bijvoorbeeld de aanzienlijke schaalvergroting bij nagenoeg alle maatschappelijke instellingen: enigzins bij bedrijven, maar vooral bij alle vormen van onderwijs, ziekenhuizen, instituten en winkels. Alleen het gezin vormt een uitzondering. Ook de toegenomen specialisatie bij personen en bedrijven heeft er in het algemeen toe geleid dat steeds meer mensen zich over steeds grotere afstanden (moeten) verplaatsen.

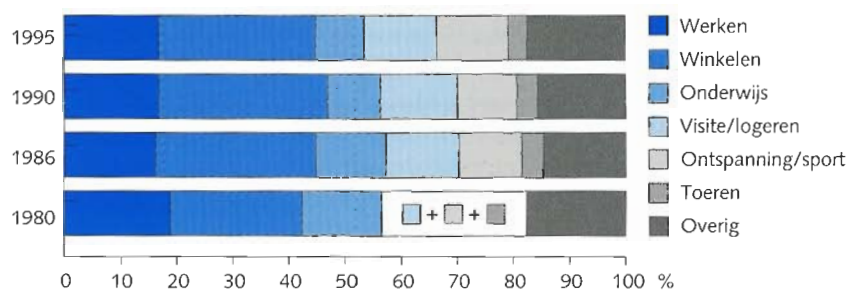
Ondanks de geleidelijke toename van de gemiddelde verplaatsingsafstand is het auto-aandeel in de vervoerwijzeverdeling de afgelopen vijftien jaar weinig toegenomen en houden de vervoerwijzen fietsen en lopen hun aandeel op peil (tabel 8).

De fiets heeft in de loop der jaren in elke afstandsklasse zijn aandeel vastgehouden, zowel daar waar de fiets sterk is (van alle verplaatsingen per fiets betrof in 1995 92 procent afstanden tussen 0 en 7,5 kilometer) als daar waar de fiets een minder belangrijke rol kan spelen, namelijk boven 7,5 kilometer. Dit toont aan dat de fiets een stevige positie heeft in het Nederlandse verkeer. Dat die positie desondanks kan worden aangetast naarmate meer verplaatsingen over moeilijker te befietsten afstanden gaan, is duidelijk. De fiets kan echter ook nog volop winst boeken, namelijk bij de autoritten tussen 0 en 7,5 kilometer. Dat zijn ruim de helft van alle autoritten en een kwart van alle verplaatsingen in Nederland (tabel 9, figuur 12).

Ontwikkeling fietsgebruik naar reismotief

Behalve de te overbruggen afstand is ook de reden om te verplaatsen, het reismotief, van invloed op de keuze van de vervoerwijze. Omdat mogelijkheden voor beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze met het reismotief samenhangen, wordt er nader op ingegaan. Allereerst informatie over de reismotieven voor fietsgebruik (figuur 14).

Figuur 14
Ontwikkeling van de verdeling van verplaatsingen per fiets van personen van twaalf jaar en ouder over verschillende reismotieven, 1980, 1986, 1990, 1995.



Bron: CBS-OVG.

De fiets blijkt vooral gebruikt te worden voor woon-werkverkeer (17 procent in 1995), winkelverkeer (28 procent) en sociaal verkeer (visite plus fietsen naar ontspannings- en sportfaciliteiten: 26 procent). Twee reismotieven die vaak overheersend worden geacht, blijken een beperkte rol te spelen in fietsgebruik. Het is niet zo dat de fiets vooral door jongeren wordt gebruikt om naar school te gaan; het motief onderwijs omvat maar bijna negen procent van alle fietsverplaatsingen van personen van twaalf jaar en ouder. Het is evenmin zo dat de fiets vooral recreatief gebruikt wordt; het motief toeren omvat slechts circa drie procent van alle fietsverplaatsingen, zij het dat het doorgaans wel om langere verplaatsingen gaat.

Alle 'utilitaire' motieven tezamen (werken, winkelen, onderwijs) omvatten in 1980 56,4 procent van alle fietsverplaatsingen, in 1995 53,3 procent. De daling wordt geheel veroorzaakt doordat er minder wordt gefietst naar onderwijsinstellingen. Dat valt vrijwel volledig toe te schrijven aan demografische ontwikkelingen en het langer worden van de verplaatsingen in het woon-schoolverkeer, ondermeer door concentratie van scholen.



Per reismotief laat het aandeel van de fiets in de loop van de tijd weinig verandering zien, behalve bij onderwijs. Nederlanders van twaalf jaar en ouder pakten in 1995 voor ruim de helft van de verplaatsingen naar school de fiets. In 1980 was dat nog zestig procent. Van de honderd keer dat Nederlanders boodschappen gaan doen, pakken ze 32 keer de fiets. Als ze gaan werken, nemen ze in 27 procent van de gevallen de fiets.

In tabel 10 is de ontwikkeling van het fietsaandeel bij de belangrijkste reismotieven gerelateerd aan de ontwikkeling in verplaatsingsafstanden.

Tabel 10

Ontwikkeling van het aandeel van de fiets bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer, en het aandeel van verplaatsingen tot 7,5 kilometer op het totaal van verplaatsingen door personen van twaalf jaar en ouder, bij de vier belangrijkste reismotieven, 1982-1995 (in procent).

	Fietsaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer				Aandeel van verplaatsingen tot 7,5 kilometer op totaal van verplaatsingen			
	1982-1984	1986	1990	1995	1982-1984	1986	1990	1995
Werken	42,0	41,9	45,4	46,7	59,9	57,0	55,1	52,2
Winkelen	34,8	36,1	38,3	36,5	87,3	84,6	86,3	84,6
Onderwijs	72,2	72,0	69,2	71,0	68,9	63,8	63,2	61,0
Visite/logeren	29,5	30,3	33,2	32,6	65,6	64,6	63,9	64,0

Bron: CBS-OVG.

Er tekenen zich in tabel 10 enkele ontwikkelingen af die in de voorgaande analyses nog niet zo duidelijk zichtbaar waren:

- Bij het motief winkelen en het motief visite/logeren is het fietsaandeel bij verplaatsingen op fietsafstand sinds begin jaren tachtig vrijwel gelijk gebleven. Met ongeveer dezelfde schommelingen is ook het aandeel verplaatsingen op fietsafstand binnen het totale aantal verplaatsingen gelijk gebleven. Met als resultaat dat het fietsaandeel over alle verplaatsingen voor deze motieven sinds begin jaren tachtig vrijwel gelijk is gebleven.



- Bij het motief onderwijs is het fietsaandeel bij verplaatsingen op fietsafstand ongeveer gelijk gebleven. Tegelijk is echter het totale aandeel korte verplaatsingen duidelijk afgenomen. Tezamen heeft dat een dalend aandeel van de fiets bij het reismotief onderwijs tot gevolg.
 - Bij het motief werken zijn twee duidelijke ontwikkelingen zichtbaar:
 - Op fietsafstand (0 tot 7,5 kilometer) is het fietsaandeel toegenomen; er zijn meer mensen die naar het werk gaan fietsen als de afstand dat toelaat.
 - Het aandeel verplaatsingen op fietsafstand is aanzienlijk afgenomen; steeds meer mensen kunnen niet fietsend naar het werk omdat de afstand te groot is of als te groot wordt ervaren.
- De combinatie van deze twee ontwikkelingen maakt dat het fietsaandeel in het woon-werkverkeer stabiel is.

In tabel 11 is de ontwikkeling van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer onderverdeeld naar fijnere afstandsklassen.

Tabel 11

Ontwikkeling van het aandeel van de fiets in verplaatsingen in het woon-werkverkeer, per afstandsklasse, 1982-1995 (in procent).

	1982-1984	1986	1990	1995
0 - 2,5 km	47,9	48,1	49,4	52,1
2,5 - 5 km	43,1	45,2	51,4	51,1
5 - 7,5 km	27,4	27,1	31,0	32,5
7,5 - 10 km	19,7	21,2	22,9	24,2
> 10 km	4,3	4,6	3,6	4,2
Totaal	27,7	26,8	27,9	27,4

Bron: CBS-OVG.

Het is duidelijk dat het goed gaat met fietsgebruik in het woon-werkverkeer. De fiets blijkt sinds 1982 in bijna elke afstandsklasse aandeel te hebben gewonnen. Boven 2,5 kilometer zal dat vooral winst ten koste van de auto zijn. Desondanks neemt het totale fietsaandeel in het woon-werkverkeer niet toe, omdat er steeds meer lange verplaatsingen worden gemaakt. Dit is deels een gevolg van ruimtelijk beleid en deels van moeilijk stuurbare maatschappelijke trends rond beroepenspecialisatie en veranderingen in samenstelling van huishoudens.

De ontwikkeling van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer geeft aan dat bij een effectief ruimtelijk beleid het fietsgebruik een belangrijke bijdrage kan leveren aan de doelstellingen van het mobiliteits- en milieubeleid. Er is bepaald reden om aandacht te besteden aan dit aspect van het ruimtelijk beleid. Immers, als de trend van toenemende verplaatsingsafstanden doorgaat, wordt geen gebruik gemaakt van de potentiële winst in fietsgebruik - en zal het fietsgebruik mogelijk zelfs gaan dalen.

Verschillen tussen provincies en steden

De voorgaande analyses laten zien dat ruimtelijke-orderingsbeleid van invloed is op fietsgebruik. Er zijn ook duidelijke aanwijzingen dat verkeersbeleid, al dan niet lokaal, terdege invloed heeft op het fietsgebruik. Feit is namelijk dat het fietsgebruik sterk verschilt tussen steden - in binnen- en buitenland -, regio's en provincies. Verschillen die ook optreden bij steden en gebieden die qua morfologie (elementen als heuvels en rivieren), ruimtelijke en economische structuur vergelijkbaar zijn. De verschillen tussen provincies zijn niet te wijten aan het feit dat de ene meer befietsbare afstanden zou hebben dan de andere. Bij fietsafstanden (tot 7,5 kilometer) vertonen de provincies namelijk dezelfde onderlinge variaties als bij alle verplaatsingen (figuur 15).