

> Waarom (niet) fietsen naar het werk?

*Dr. Bas de Geus en Prof. Dr. Romain Meeusen
Vrije Universiteit Brussel - Faculteit LK
Vakgroep Menselijke Fysiologie & Sportgeneeskunde*

In Vlaanderen werd een groep volwassenen de vraag voorgelegd waarom ze al dan niet op de fiets naar het werk gaan. Met als opvallende resultaat dat vooral de psychosociale factoren daarbij de doorslag geven. Een verslag uit Vlaanderen, met een Nederlandse kanttekening.

In Europa en Noord-Amerika leidt een groot deel van de bevolking een zittend leven. Ondertussen zijn er al geruime tijd duidelijke bewijzen ten aanzien van de negatieve invloed van fysieke inactiviteit op de gezondheid. Mensen van alle leeftijdsgroepen kunnen hun fysieke conditie, hun fysieke en mentale gezondheid verbeteren door minimaal 30 minuten per dag aan lichaamsbeweging te doen. Het is aangetoond dat een verbetering van de gezondheid door fysieke activiteit enkel beklijft als deze activiteit geïntegreerd wordt in de dagelijkse routine. Fysiek actief pendelen naar het werk is een mogelijke 'bewegingsinterventie' die voor een groot deel van de bevolking makkelijk uitvoerbaar is. Pendelen naar het werk met de fiets en 'verplaatsingsfietsen' in het algemeen moet gestimuleerd worden omwille van de positieve effecten op de fysieke en mentale gezondheid van het individu en de ontlasting van het verkeersnet en het milieu voor de samenleving. Het fietsen naar het werk zal sterk beïnvloed worden door omgevingsfactoren, zoals (verkeers)veiligheid, de aanwezigheid van fietspaden en dergelijke. Verder zullen psychosociale factoren, zoals sociale steun van familie en collega's, ook een belangrijke rol spelen. Ecologisch modellen - waarin de interactie tussen het individu en de omgeving centraal staan - suggereren dat de combinatie van omgevingsfactoren en psychosociale factoren het beste de deelname aan fysieke activiteit verklaren.

Modelfunctie

Aan de Vrije Universiteit Brussel is een studie verricht om de invloed van psychosociale en omgevingsfactoren bij het woonwerkfietsen nader te onderzoeken. Daarvoor is een steekproef gehouden onder 343 Vlaamse volwassenen (55% mannen), wonende op maximaal tien kilometer van hun werk. Aan de hand van een vragenlijst zijn de zelfgerapporteerde karakteris-

Mensen die naar het werk fietsen hebben vaker een fietspartner en worden ook vaker aangemoedigd door hun omgeving.



tieken van pendelen met de fiets, demografische en psychosociale variabelen, self-efficacy (kort gezegd: het geloof in eigen kunnen), bevorderende en belemmerende factoren en omgevingsfactoren (bestemming, verkeersvariabelen en faciliteiten op de werkplaats) onderzocht. Zowel mensen die regelmatig naar het werk fietsen (F) als mensen die nooit fietsen naar het werk (NF) zijn bevraagd. Dit was belangrijk omdat we de mening van beide groepen met elkaar wilden vergelijken.

Modelleren - wat is het effect van het gedrag van 'belangrijke anderen' op het gedrag van het ondervraagde individu: de vraag luidde hoeveel 'belangrijke anderen', zoals familieleden of vrienden, fietsen zonder jou - en de mate van sociale steun - de mate van waargenomen steun van deze 'belangrijke anderen' - verschillen sterk tussen F en NF. Mensen die nu al fietsen hebben vaker een fietspartner en worden ook vaker aangemoedigd. Familie en vrienden spelen daarbij een belangrijkere rol dan collega's. Mensen die nooit fietsen lijken, op sociaal vlak, minder steun te krijgen van hun omgeving. Mensen die al fietsen voelen een grotere mogelijkheid om zichzelf als doeltreffend te beschouwen wanneer ze nooit, soms of altijd fietsen. Zij zullen zich dus minder vaak laten ont-

In hoeverre zijn Vlaanderen en Nederland vergelijkbaar?

De resultaten van het onderzoek fietsen in Vlaanderen komen grotendeels overeen met de tot nu toe veronderstelde en gedeeltelijk in andere (internationale) onderzoeken gevonden relaties. Het verschil tussen NF en F ten aanzien van het belang van fietsen, de ecologische norm, de instelling ten opzichte van fietsen (attitude) en de ingeschatte mogelijkheid om te kunnen fietsen komt vaker terug [1,4,5].

Hoewel volgens De Geus & Meeusen vrienden en familie belangrijker zijn in de keuze om te gaan fietsen dan collega's, hebben Dill & Voros [3] gevonden dat mensen vaker naar hun werk fietsen als collega's dit ook doen. In Nederland is hierover slechts beperkte kennis vergaard.

Hoewel in Vlaanderen geen verband is gevonden tussen de afstand tot winkels en fietsgebruik, is dit verband in de VS wel gevonden [2]. Voor de Nederlandse context lijken door de meer overeenkomstige ruimtelijke en sociale context de bevindingen uit Vlaanderen in eerste instantie logischer.

Fietsers voelen zich ook in Nederland in het algemeen veilig in het verkeer. Opvallend genoeg zijn volgens De Geus en Meeusen fietsers wel bang voor een ongeluk met een motorvoertuig. Door de andere inrichting van de ruimte, de aanwezigheid van fietsinfrastructuur en de grotere hoeveelheid fietsers in Nederland zou deze vrees ten opzicht van Vlaanderen kleiner kunnen zijn.

Fietsers zijn dan weliswaar bang voor een ongeluk met een ander voertuig, bij de meeste fietsongelukken is

slechts één voertuig betrokken. Dit gebrek aan kennis bij fietsers is als voordeel te beschouwen: de kans op een ongeluk zou indien deze kennis bekend is een belangrijkere reden kunnen vormen om niet te fietsen.

Het verschil in de perceptie van de veiligheid in de omgeving tussen F en NF is vaker geconstateerd. Onduidelijk is de reden hiervoor. Is de omgeving bij NF onveilig en wordt daarom niet gefietst, of is het puur psychologisch of onervarenheid?

Studies bevestigen het belang van stalling. Veilige interne stalling wordt logischerwijze beter gewaardeerd dan geen stalling. In het onderzoek van De Geus en Meeusen is het echter onduidelijk of er een stalling is omdat meer mensen fietsen binnen het bedrijf of dat mensen fietsen omdat er een stalling is. De aanwezigheid van een stalling wijst mogelijkerwijze ook op een positievere houding van de werkgever richting fietsen.

De aanbevelingen van De Geus en Meeusen vind ik niet alle van toepassing op de Nederlandse context. Dit komt doordat de situatie in Nederland verschilt met die van België in de omvang, type en kwaliteit van de (fiets)infrastructuur, de financiële tegemoetkoming voor, de mentaliteit tegenover, de sociale steun richting en het aanzien van de fiets. (En dus niet door tekortschieting van het onderzoek.) Doordat de sociale steun in Nederland voor fietsen al hoog is, lijkt het verhogen van deze steun in Nederland niet direct nodig. Beeldverandering onder



moedigen door interne (vermoeidheid, vroeger opstaan, enz.) en externe factoren (slecht weer, boodschappen doen, enz.) dan mensen die nooit fietsen. Ecologisch-economisch bewustzijn en het 'gebrek aan tijd en interesse' waren duidelijk van invloed op het woon-werkfietsen en varieerden in belang tussen F en NF.

Persoonsgebonden voor- en nadelen

De voordelen die mensen ondervinden wanneer ze fietsen zijn persoonsgebonden (dat wil zeggen een voordeel voor de persoon zelf), zo blijkt uit het onderzoek: (1) voordeel voor het milieu, (2) goed voor de fysieke fitheid, (3) niet in de file staan, (4) in de frisse lucht zijn, en (5) de longen en de conditie van het hart worden beter. De hindernissen zijn ook persoonsgebonden: (1) gebrek aan tijd om te fietsen, (2) te slecht weer, (3) gebrek aan zelfdiscipline om te fietsen, (4) boodschappen doen, en (5) gebrek aan energie om te fietsen.

Gebrek aan tijd, zelfdiscipline en energie zijn met de goede (organisatorische) maatregelen en gerichte informatie aan te pakken. Schrik voor blessures en verkeersongevallen lijken geen hindernis.

De afstand tussen huis en essentiële faciliteiten (bakker,

slager) is geen belemmerende factor voor het gebruik van de fiets, gezien het feit dat de meeste van deze faciliteiten zich op minder dan tien minuten fietsen van huis bevinden. Mensen die nooit fietsen, schatten de afstand naar het werk en andere faciliteiten veel langer in dan mensen die de afstand aan den lijve ondervinden. Dit moet een sterke boodschap zijn naar de NF.

Mensen (zowel F als NF) voelen zich over het algemeen niet veilig op de fiets. Ze zijn bang voor een ongeval met een gemotoriseerd voertuig, ze vinden dat er te veel drukke kruispunten zijn in de buurt van hun huis en dat de automobilisten te hard rijden wanneer zij in de buurt van een fietser komen. Ook hier denken de utilitaire fietsers er anders over. Ze gaan minder akkoord met de stelling dat de omgeving rond hun huis en de weg naar het werk onveilig is om te fietsen.

Uit de studie blijkt ook dat er een verband bestaat tussen de aanwezigheid van fietsstallingen en douches op het werk en het aantal fietsers. Bedrijven waar fietsvoorzieningen aanwezig zijn hebben over het algemeen meer fietsers onder hun werknemers. Dit is een belangrijke boodschap voor de bedrijven. Een financiële vergoeding lijkt mensen ook aan te sporen om met de fiets te gaan. Er is namelijk een sterk verband

Is er een stalling omdat meer mensen fietsen binnen een bedrijf,
of fietsen mensen omdat er een stalling is?

bepaalde groepen, waaronder allochtonen, zou wel nuttig kunnen zijn.

De overige door De Geus genoemde aanbevelingen zouden ook in Nederland kunnen bijdragen tot een verhoogd fietsaandeel (voor woon-werkverkeer). Promotiecampagnes om de self-efficacy ten aanzien van fietsen of het ecologisch en economische bewustzijn te vergroten, leiden waarschijnlijk ook in Nederland tot meer fietsgebruik.

Het blijft natuurlijk de vraag of investeren in promotiecampagnes het meest efficiënt is. Hoewel in Nederland internationaal gezien relatief veel fietsinfrastructuur ligt, zou een verbetering van deze infrastructuur toch kunnen leiden tot meer fietsgebruik. Naast de verkeersveiligheid speelt ook de sociale veiligheid een grote rol. Betere verlichting en zichtbaarheid voor andere weggebruikers zou bovendien een positieve invloed kunnen hebben net als een verbeterde doorstroming. Om alle energie en financiële middelen in te zetten op promotiecampagnes lijkt door de verschillen met Vlaanderen en door de veelheid en complexiteit van redenen die fietsgebruik beïnvloeden in Nederland een voorbarige conclusie.

Eva Heinen

Onderzoeker bij de Technische Universiteit Delft / Onderzoeksinstituut OTB met als specialisatie fietsgebruik in het woon-werkverkeer.



- 1 Bamberg, S. & Schmidt, P. (1994), Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 46(1): 80-102.
- 2 Cervero, R. & Duncan, M. (2003), Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area, Journal of Public Health 93(9): 1478-1483.
- 3 Dill, J. & Voros, K. (2007), Factors affecting bicycling demand: Initial survey findings from the Portland region, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- 4 Gatersleben, B. & Uzzell, D. (2007), Affective appraisals of the daily commute. Comparing perceptions of drivers, cyclist, and users of public transport, Environment and Behavior 39(5): 416-431.
- 5 Hunecke, M., Blöbaum, A., Matthies, E. & Höger, R. (2001), Responsibility and environment. Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior, Environment and Behavior 33(6): 830-852.

gevonden tussen het aantal fietsers en het bestaan van een financiële vergoeding voor diegene die met de fiets komt. De € 0,15 per gereden kilometer naar het werk die de federale overheid in België sponsort, lijkt echter niet voldoende om mensen over de brug te halen om met het fietsen naar het werk te starten.

Sociale steun

De resultaten tonen aan dat individuele determinanten (psychosociaal, self-efficacy, gepercipieerde bevorderende en belemmerende factoren) sterkere predictoren zijn voor het gebruik van de fiets dan omgevingsfactoren. Toch moeten we hier twee belangrijke kanttekeningen bij maken. Ten eerste moeten we er rekening mee houden dat de studie in Vlaanderen heeft plaatsgevonden. Vlaanderen heeft een relatief goede fietsinfrastructuur in vergelijking met bijvoorbeeld de VS of Engeland, maar minder goed dan bijvoorbeeld Nederland. Een tweede bedenking is dat de resultaten, zoals ze hier besproken zijn, een afweging zijn van de F ten opzichte van de NF. Dit heeft tot gevolg dat enkel de verschillen tussen F en NF significante resultaten geven. Wanneer we naar de individuele resultaten van de F en NF kijken zien we dat beide groepen

eigenlijk niet tevreden waren over bijvoorbeeld de kwaliteit en kwantiteit van de fietspaden.

Duidelijk is wel dat promotiecampagnes zich moeten toespitsen op het verhogen van sociale steun door het 'samen fietsen', verhogen van de self-efficacy, toename van het ecologisch en economisch bewustzijn, verminderen van het gebrek aan tijd en interesse en het creëren van faciliteiten voor fietsers op de werkplaats.

> **Of iemand naar het werk fietst hangt ook af van de steun van familie en collega's.**
