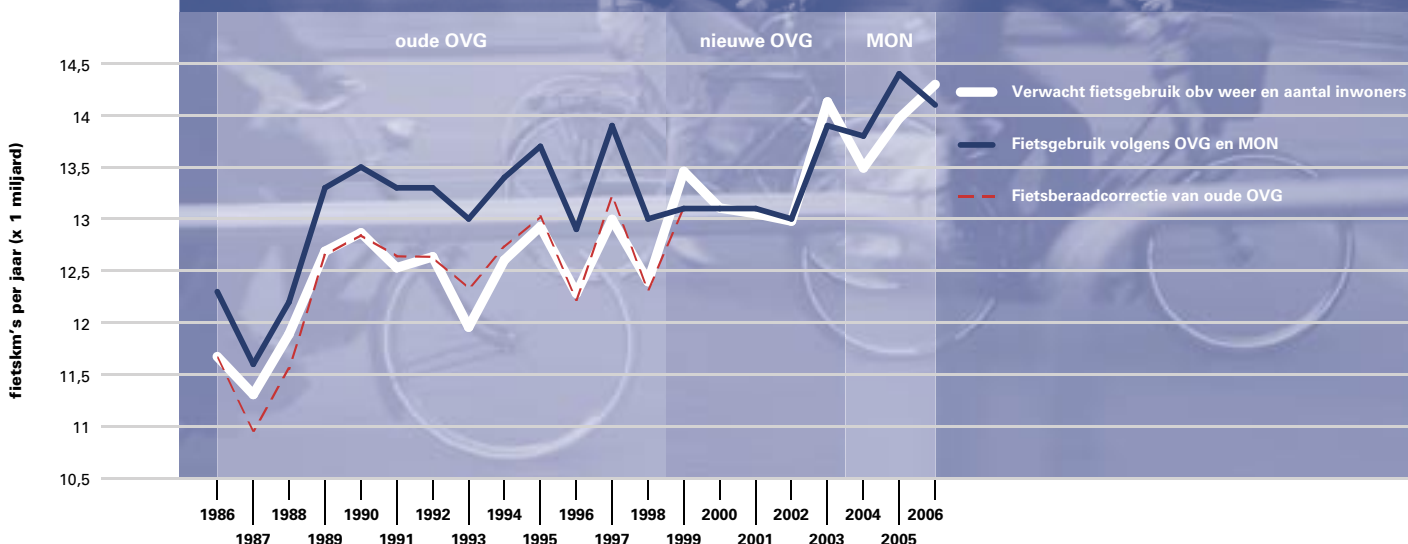


## > Fietsgebruik sterker gestegen dan CBS-cijfers vertellen

Het fietsgebruik volgens het CBS en de gecorrigeerde gegevens van het Fietsberaad. De rode stippellijn in de grafiek geeft het fietsgebruik weer als het oude OVG op de 'juiste' manier gecorrigeerd wordt.



Otto van Boggelen, Fietsberaad

**De afgelopen twintig jaar is het totale fietsgebruik in Nederland meer toegenomen dan het CBS heeft berekend, zo blijkt uit berekeningen van het Fietsberaad. Toen in 1999 een andere onderzoeksmethode werd ingevoerd, zijn de voorgaande jaren niet goed gecorrigeerd. Dat heeft consequenties voor trendanalyses over fietsgebruik die de laatste jaren zijn uitgevoerd.**

Al enkele decennia wordt de mobiliteit geschat op basis van enquêtes onder een groot aantal Nederlanders. Respondenten houden in een dagboekje bij welke verplaatsingen zij op een dag maken met de verschillende vervoerwijzen. Vroeger deed het CBS dat in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). Tegenwoordig voert de Adviesdienst Verkeer en Vervoer het onderzoek uit onder de naam Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON).

In de jaren negentig daalde de respons in het OVG langzaam maar gestaag. Reden voor het CBS om een verbeterde onderzoeksmethode in te voeren. Het nieuwe OVG leidde echter tot een forse trendbreuk in de jaarreeksen. Volgens het nieuwe OVG is de gemiddelde Nederlander iets minder mobiel dan werd gedacht op basis van het oude OVG. Dit komt vooral doordat de respondenten die op de dag van de enquête geen enkele verplaatsing hebben gemaakt, beter vertegenwoordigd zijn in het nieuwe OVG. De gemiddelde verplaatsingsafstand per inwoner daalt hierdoor.

### Fiets onvoldoende gecorrigeerd

Om toch ontwikkelingen over een lange periode te kunnen analyseren, heeft het CBS de oude OVG-cijfers met terugwerkende kracht gecorrigeerd, zodat ze weer in lijn zijn met het

## Invloed weer

Het fietsgebruik fluctueert van jaar tot jaar behoorlijk. Een toe- of afname van vijf procent komt regelmatig voor. Deze schommelingen in het fietsgebruik zijn grotendeels te verklaren door de wisselende weersomstandigheden per jaar. Uit een analyse die destijds is gemaakt over de periode 1986-1999 bleek dat meer dan 80 procent van de fluctuaties hiermee was te verklaren. Met name veel warme zomerse dagen in een jaar gaan gepaard met een flinke toename van het fietsgebruik. Dergelijke analyses zijn nuttig om te kunnen bepalen of het fietsgebruik ook groeit als gecorrigeerd wordt voor de invloed van het weer. Zo kan beter zicht verkregen worden op het effect van beleid.

Dit voorjaar heeft het Fietsberaad geprobeerd de analyse uit 1999 uit te breiden voor de periode 1999-2006. Dit bleek niet zondermeer mogelijk omdat er volgens de CBS-cijfers na 1999 veel minder gefietst is dan was te verwachten op basis van de weersomstandigheden. Dat leidde uiteindelijk tot de opsporing van de foutieve trendbreukcorrectie.

Met de 'juiste' correctie van het oude OVG is de relatie



Met mooi weer wordt meer gefietst. Wil men fluctuaties in het fietsgebruik verklaren, dan moet men daar rekening mee houden.

tussen het fietsgebruik en de weersomstandigheden grotendeels hersteld. Alleen voor de laatste jaren blijven nog wel enkele vraagtekens bestaan. In 2004 en 2005 is er volgens de CBS-statistiek substantieel meer gefietst dan verwacht zou mogen worden op basis van het weer. Hier is (nog) geen duidelijke verklaring voor. Zou de start van het MON in 2004 eveneens tot een trendbreuk geleid hebben? Of is het weer dusdanig aan het veranderen dat andere weersvariabelen, bijvoorbeeld een warm voorjaar, belangrijker worden?

Als een jaar 1 extra dag telt met:	neemt het fietsgebruik in dat jaar toe of af met:
een maximumtemperatuur hoger 25°C	0,21%
meer dan 6 uur neerslag	-0,16%
een maximumtemperatuur lager dan 0°C	-0,20%

nieuwe OVG. Uit onderzoek van het Fietsberaad (zie kader) blijkt dat de trendbreukcorrectie voor het fietsgebruik niet voldoende is geweest. Volgens de gecorrigeerde CBS-cijfers is het fietsgebruik in de periode 1986-1999 structureel hoger, dan verwacht zou mogen worden op basis van de weersomstandigheden in die jaren.

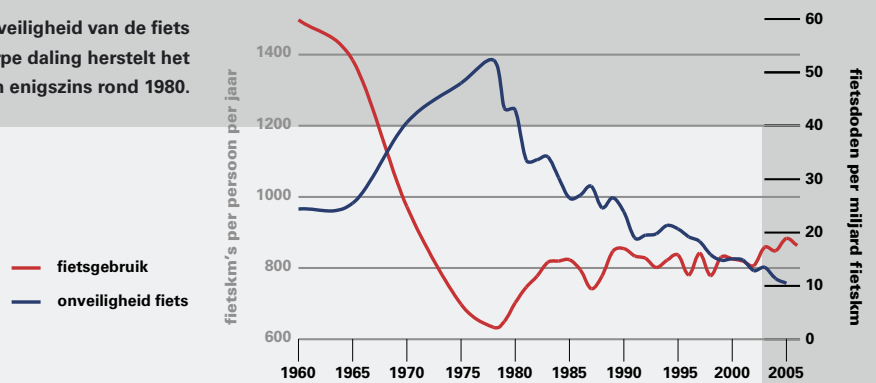
De afgelegde afstand moet met nog eens circa 5 procent verlaagd worden. De rode stippellijn in de grafiek geeft het fietsgebruik weer als het oude OVG op de 'juiste' manier gecorrigeerd wordt. De fout in de trendbreukcorrectie kon waarschijnlijk makkelijk onopgemerkt blijven doordat het in 1998 erg slecht fietsweer was, terwijl de weersomstandigheden in 1999 juist goed waren.

Richard Konen, die indertijd bij het CBS de trendbreukcorrectie heeft uitgevoerd, vindt de bovengenoemde correctie op basis van de weersomstandigheden 'zeer plausibel'. Uit eigen onderzoek weet hij bijvoorbeeld dat ook het motorgebruik goed

is te voorspellen op basis van het weer. Konen benadrukt echter dat in de trendbreukcorrectie is gekozen voor een uniforme methodiek voor alle vervoerwijzen. Het is een gulden middenweg die voor de ene vervoerwijze beter uitpakt dan voor de andere. Een extra complicatie bij de fiets is dat de respondenten in het oude OVG gevraagd werd zelf de verplaatsingsafstanden te schatten. Uit onderzoek van de SWOV was echter gebleken dat fietsers zelf de afgelegde afstand gemiddeld 20 procent te hoog schatten. In het nieuwe OVG wordt de afgelegde afstand afgeleid van de reistijd. In de trendbreukcorrectie is wel gecorrigeerd voor de overschatting van de afgelegde afstand in het oude OVG, maar kennelijk niet voldoende.

Konen voelt er op voorhand weinig voor om de fietsgebruikcijfers van de periode vóór 1999 nog een keer te corrigeren. Het zou ten koste gaan van de heldere uniforme correctiemethodiek. Bovendien staat het onderzoekers vrij om de cijfers te corrigeren volgens de nieuwste inzichten, aldus Konen.

Het fietsgebruik en de onveiligheid van de fiets sinds 1960. Na een scherpe daling herstelt het fietsgebruik zich enigszins rond 1980.



## Gebruik en veiligheid van de fiets sinds 1960

De schommelingen in het fietsgebruik uit de afgelopen twee decennia vallen in het niet bij enorme veranderingen die zich in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw voordeden. In eerste decennia na de oorlog werd fietsen ongekend populair. De gemiddelde Nederlander legde in de jaren vijftig bijna twee keer zoveel kilometers af op de fiets als de huidige Nederlander: meer dan 1500 kilometers per jaar. In de jaren zestig en zeventig daalde het fietsgebruik dramatisch snel. Dit was het gevolg van het toenemende autobezit, de suburbanisatie en een sterk autogericht verkeersbeleid. De auto heeft de toekomst, was de heersende opinie, en daar moest alles voor wijken. De sterke groei van het autogebruik veroorzaakte grote verkeersonveiligheid voor fietsers. De kans op een fataal ongeval steeg in korte tijd met maar liefst 40 procent.

Aan het eind van de jaren zeventig doet zich een sterke kentering voor in beide ontwikkelingen. Beleidsmatig tekende deze ommezwaai zich al aan het begin van de jaren zeventig af. In veel steden ontstonden actiegroepen tegen grote verkeersdoorbraken. Verkeersonveiligheid werd een belangrijk politiek issue. In 1975 werd de Fietzersbond opgericht (destijds de E.N.W.B). En de eerste gemeentelijke fietsbeleidsplannen zagen het daglicht.

Het duurde tot het eind van de jaren zeventig voordat deze omslag in het denken zich ook vertaalde in het fietsgebruik en de verkeersveiligheid. Rond 1980 weet het fietsgebruik zich weer een beetje te herstellen. In de daaropvolgende twee decennia blijft het fietsgebruik redelijk stabiel, ondanks het nog steeds groeiende autobezit en de toenemende verplaatsingsafstanden. Dit wordt gecompenseerd door structurele aandacht voor de fiets in het beleid. Bovendien krijgen de positieve aspecten van het fietsen weer een kans in de beeldvorming: gezond, sportief en handig. En sinds de eeuwwisseling stijgt het fietsgebruik weer licht door de (structurele?) weersverbetering.

De kentering in de verkeersveiligheid heeft eveneens rond 1980 plaats. Het aantal fietsers dat jaarlijks omkwam in het verkeer daalde al sinds 1970, maar aanvankelijk was deze daling vooral te danken aan de afname van het fietsgebruik. Pas na 1978 nemen de veiligheidsrisico's voor fietsers ook daadwerkelijk af, maar dan ook in een rap tempo. De kans op fataal letsel per fietskilometer is met 80 procent afgenomen. De verklaring moet gevonden in een combinatie van factoren. Naast een sterke verbetering van de fietsinfrastructuur (fietspaden, rondwegen, enzovoort) hebben bijvoorbeeld ook de handhaving en de verbetering van de medische zorg daaraan bijgedragen.

### Trendanalyses

De 'juiste' correctie van het fietsgebruik in het oude OVG kan gevolgen hebben voor alle trendanalyses die de laatste jaren gemaakt zijn over het fietsgebruik in (delen van) Nederland. Uit de nu door het Fietsberaad gecorrigeerde cijfers blijkt dat het fietsgebruik de afgelopen twee decennia sterker is gestegen dan aanvankelijk gedacht. In de afgelopen twintig jaar is het fietsgebruik van alle Nederlanders gezamenlijk langzaam maar gestaag toegenomen met 19 procent, in plaats van 12 procent. De toename is grotendeels toe te schrijven aan de bevolkingsgroei. Maar ook de gemiddelde Nederlander is meer gaan fietsen. De gemiddelde fietsafstand per persoon per dag is met ongeveer 6 procent gestegen. Met name de warme zomers en zachte winters na de eeuwwisseling pakken gunstig uit voor het fietsgebruik. Verwacht mag worden dat het broeikas-effect deze trend in de toekomst zal versterken.

En welk effect heeft het beleid nu gehad op het fietsgebruik? Na correctie voor bevolkingsgroei en weersinvloeden blijkt dat het fietsgebruik constant is gebleven. Daaruit zou je kunnen concluderen dat alle beleidsinspanningen geen effect hebben gehad. Een wat positievere benadering is ook mogelijk: ondanks de toename van het autobezit, de toename van de verplaatsingsafstanden, de afname van het aantal jongeren, de toename van het aantal allochtonen en de invoering van de OV-studentenkaart is het fietsgebruik op peil gebleven. Het fietsbeleid van gemeenten zal daar zeker aan bijgedragen hebben.

- > **Het fietsgebruik is volgens berekeningen van het Fietsberaad de afgelopen twee decennia sterker gestegen dan uit de CBS-cijfers blijkt. Voor langetermijnanalyses met betrekking tot fietsgebruik moet men de cijfers corrigeren.**