

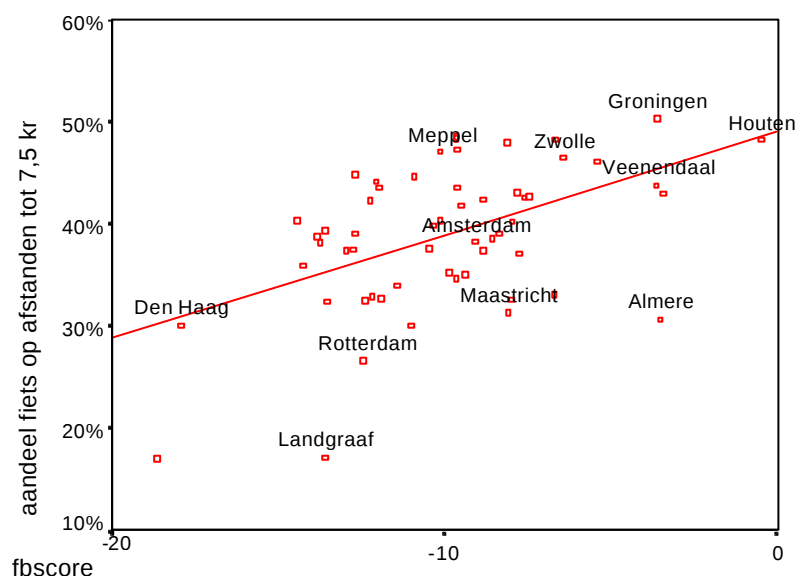
Goed gemeentelijk fietsbeleid doet fietsgebruik fors groeien

Otto van Boggelen in De Ketting 162 (Oktober 2001), het kaderblad van de Fietzersbond

De Fietsbalans heeft unieke databestanden over het fietsen in Nederland opgeleverd. Vorig jaar hebben we bijna 60 gemeenten doorgemeten. Niet eerder werden zoveel objectieve gegevens over het fietsen verzameld. Inmiddels heeft het benchmarkingsteam (tussen alle andere werkzaamheden door) enkele analyses gemaakt. In deze Ketting: waarom wordt er in de ene gemeente meer gefietst dan in de andere? En leidt een goede score op de Fietsbalans ook tot een hoger fietsgebruik?

Zoals bekend beoordeelt de Fietsbalans elke onderzochte gemeente op tien verschillende aspecten: directheid, comfort (hinder), comfort (wegdek), verkeersveiligheid, fietsgebruik etcetera. Om te onderzoeken of er een verband is tussen de meetresultaten en het fietsgebruik zijn de scores op alle aspecten (behalve natuurlijk het fietsgebruik) bij elkaar opgeteld tot een ongewogen totaalscore, de zogenaamde Fietsbalansscore of fbscore. Een gemeente die gemiddeld op alle aspecten aan de norm voldoet, heeft een fbscore 0. Houten komt het dichtst in de buurt met een fbscore van -0,5. In de achterhoede zitten gemeenten met een fbscore van rond de -18.

Fig. 1. Verband tussen Fietsbalansscore (2000) en fietsgebruik (1996-1998)



In figuur 1* is de fbscore afgezet tegen het aandeel van de fiets op alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Elk punt geeft een gemeente weer. Het verband is duidelijk en statistisch significant: hoe hoger de fbscore, hoe hoger het fietsgebruik. De lijn in de grafiek geeft het wiskundige verband weer. Volgens deze vergelijking mag in een gemeente die op alle aspecten aan de norm voldoet (fbscore = 0) een fietsaandeel van 48 % verwacht worden. Wanneer de fbscore 1 punt zakt, daalt het aandeel fiets met 0,75 procentpunt. Er is een voorzichtige schatting gemaakt wat het effect zou zijn alles alle gemeenten aan de Fietsbalansnormen

* Deze figuur en de bijbehorende analyse is gebaseerd op fietsgebruikcijfers over de periode 1996-1998. In 1999 heeft het CBS echter de onderzoeksmethode veranderd. Daardoor daalde het gemiddeld fietsgebruik op de korte afstand van 39% naar 34%.

Volgens de nieuwste cijfers kan het fietsgebruik met 18% toenemen, als alle gemeenten in Nederland voldoen aan de normen uit de Fietsbalans. Het fietsaandeel groeit met 6 procentpunten van 34 naar 40%. Fietsbeleid blijft lonen.

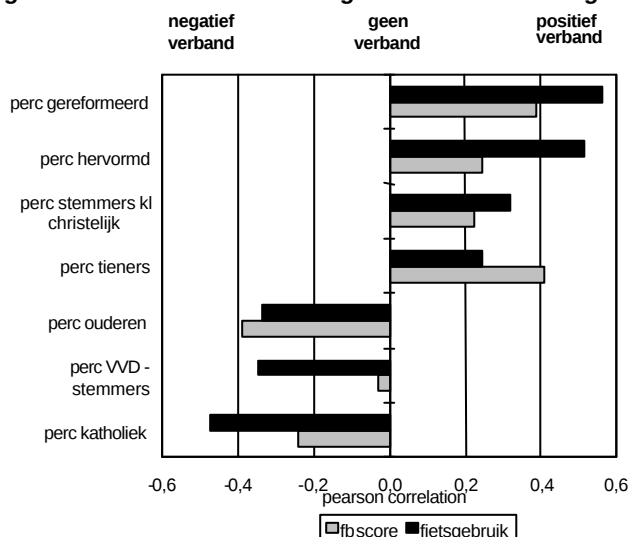
zouden voldoen. Het fietsgebruik in gemeenten met meer dan 20.000 inwoners stijgt dan met 19 procent (7 procentpunten). Goed fietsbeleid loont!

Bij deze optimistische conclusie passen twee kanttekeningen. Ten eerste geeft de computer helaas niet aan wat oorzaak is en wat gevolg. Het is mogelijk dat goede fietsvoorzieningen inderdaad leiden tot meer fietsgebruik. Maar andersom kan ook: het hoge fietsgebruik heeft een andere oorzaak en gemeenten met veel fietsers besteden gewoon meer aandacht aan hun fietsvoorzieningen. De tweede kanttekening is, dat 'slechts' 20 procent van de verschillen tussen gemeenten verklaard wordt door de fbscore (als alle punten op één lijn liggen is 100 procent verklaard). Reden om op zoek te gaan naar andere oorzaken voor verschillen in het fietsgebruik tussen gemeenten. Om te beginnen is de invloed van het openbaar vervoer onderzocht. In tegenstelling tot de auto-concurrentie is de ov-concurrentie in de Fietsbalans niet gemeten. De invloed van het ov kan alleen indirect worden geschat. Dan blijkt dat het uitgebreide aanbod van bus-, tram- en metrovoorzieningen in de grote steden (en Almere) inderdaad grotendeels ten koste gaat van het fietsgebruik. Een voorzichtige schatting is dat 100 extra ov-ritten tot gevolg hebben dat er 75 fietsritten minder worden gemaakt. Nadat een correctie is toegepast voor de ov-concurrentie komt bovendien het Fietsbalansaspect 'Concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto' als sterke verklarende factor bovendrijven. De concurrentiepositie ten opzichte van de auto blijkt ruim drie keer zo zwaar mee te wegen als de andere Fietsbalansaspecten. In de ongewogen fbscore wegen alle aspecten even zwaar mee.

Calvinisten en Bourgondiërs

In de zoektocht naar verklaringen is vervolgens van zo veel mogelijk bevolkingskenmerken de correlatie met het fietsgebruik onderzocht: leeftijd, inkomen, percentage alloctonen, etcetera. Alleen de bevolkingskenmerken die te maken hebben met de kerkelijke gezindte, de politieke voorkeur en de leeftijd van de inwoners hebben een significante correlatie met het fietsgebruik (zie figuur 2).

Fig. 2. Verband tussen bevolkingskenmerken en fietsgebruik



De kerkelijke gezindte heeft de sterkste correlatie: hoe hoger het percentage protestanten, hoe hoger het aandeel van de fiets. Voorbeelden zijn Meppel, Zwolle, Middelburg. En de andere kant van dezelfde medaille: hoe meer katholieken, des te lager het fietsgebruik. Voorbeelden: Landgraaf, Maastricht, Den Bosch. Wat zit daar achter? Waarschijnlijk niet de verschillen in geloofsleer of de erkenning van de paus als kerkvader. De kerkelijke gezindte moet worden gezien als indicator voor de cultuur of mentaliteit van een bepaalde streek. Calvinistisch en meer principieel enerzijds, Bourgondisch en 'waarom moeilijk doen als het makkelijk kan' anderzijds.

Opvallend is dat gemeenten met een protestants-christelijke traditie niet alleen een hoger fietsgebruik hebben, ook de fbscore is significant hoger. De protestantse volksaard beïnvloedt kennelijk ook de beslissingen van gemeentebesturen en de beleidsmakers. Het beleid van de gemeenten boven de grote rivieren heeft geresulteerd in meetbaar betere omstandigheden voor fietsers. Ook hier zijn oorzaak en gevolg moeilijk te ontvlechten.

Het tweede bevolkingskenmerk dat sterk correleert met het fietsgebruik is de leeftijdsopbouw. Het zal niemand verbazen dat een hoog aandeel tieners goed is voor het fietsgebruik. Opmerkelijker is dat de fbscore nog sterker samenhangt met het percentage tieners. Wederom dus een sterke verwevenheid tussen fietsgebruik, fietsomstandigheden en bevolkingskenmerk. De meest plausibele verklaring is dat gezinnen met kinderen kiezen voor een fietsvriendelijke omgeving. De dominante aanwezigheid van ouders met kinderen heeft weer zijn uitwerking op de besluiten van het gemeentebestuur.



Het stemgedrag bij de laatste Tweede-Kamerverkiezingen is het laatste significante bevolkingskenmerk. Hoe meer VVD-stemmers, hoe lager het fietsgebruik. Hier is geen verwevenheid met de fbscore zichtbaar. De fietsomstandigheden in de liberale gemeenten zijn niet slechter dan gemiddeld. Er moeten dus andere redenen zijn waarom bewoners van gemeenten met veel VVD-ers minder vaak de fiets pakken. Aan de fietsvoorzieningen kan het niet liggen.

Een zichzelf versterkend proces

Na toevoeging van de significante bevolkingskenmerken, ov-concurrentie en een zwaarder gewicht voor auto-concurrentie is nogmaals geschat wat het effect is als alle gemeenten zouden voldoen aan de normen uit de Fietsbalans. De uitkomst is nu 12 procent groei van het fietsgebruik. Lager dan de eerdere schatting, maar nog steeds substantieel. Conclusie: er is een wederzijds verband is tussen fietsgebruik en fbscore. Goede fietsomstandigheden leiden tot hoger fietsgebruik. En andersom: gemeenten met veel fietsers voeren een effectiever fietsbeleid. Een zichzelf versterkend proces. Vanwege de verwevenheid van de verschillende factoren mag ervan worden uitgegaan dat het fietsgebruik met 12 tot 19 procent zal toenemen, wanneer alle gemeenten op alle aspecten aan de norm voldoen. Kleine steden kunnen relatief eenvoudig winst boeken door de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van auto te verstevigen. Bijna de helft van de groei van het fietsgebruik kan hier worden geïncasseerd door te voldoen aan de normen voor autoparkeertarieven en de reistijdverhouding fiets/auto. In de grote steden ligt de uitdaging vooral bij het veraangename van het fietsen: meer doorstroming, minder verkeershinder en minder herrie. Verder staat het gemeenten natuurlijk vrij om hun ambitie boven de norm te leggen. Graag zelfs.