TRENDY OP DE FIETS

20 goede redenen om de fiets te nemen

trendy travel

www.trendy-travel.eu

supported by Intelligent Energy Europe

Contactadres voor vragen en suggesties:

Karl REITER
Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23
E-Mail: reiter@fgm.at

Conceptuele planning en ontwikkeling:
Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM,
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Marta Carvalho

Editie: Maart 2010

Graag willen we erop wijzen dat deze publicatie en de inhoud auteursrechtelijk zijn beschermd.
Alle rechten zijn voorbehouden aan de uitgever

Deze publicatie is een van de resultaten van het Europese project Trendy Travel en het betreft een vertaling van de brochure "21 Gute Gründe Rad zu Fahren" gemaakt door de stad Graz. Gebruik van de teksten is toegestaan met als bronvermelding www.trendy-travel.eu.

VOORWOORD

Fietsen is na lopen de meest eenvoudige, natuurlijke manier om je van A naar B. Eigenlijk is fietsen zo natuurlijk dat veel steden vaak vergeten hiermee rekening te houden. Deze brochure is bedoeld om opnieuw stil te staan bij de voordelen van fietsen en argumenten te onderbouwen met analysen en feiten.

Het is verbazingwekkend hoeveel voordelen fietsen biedt:

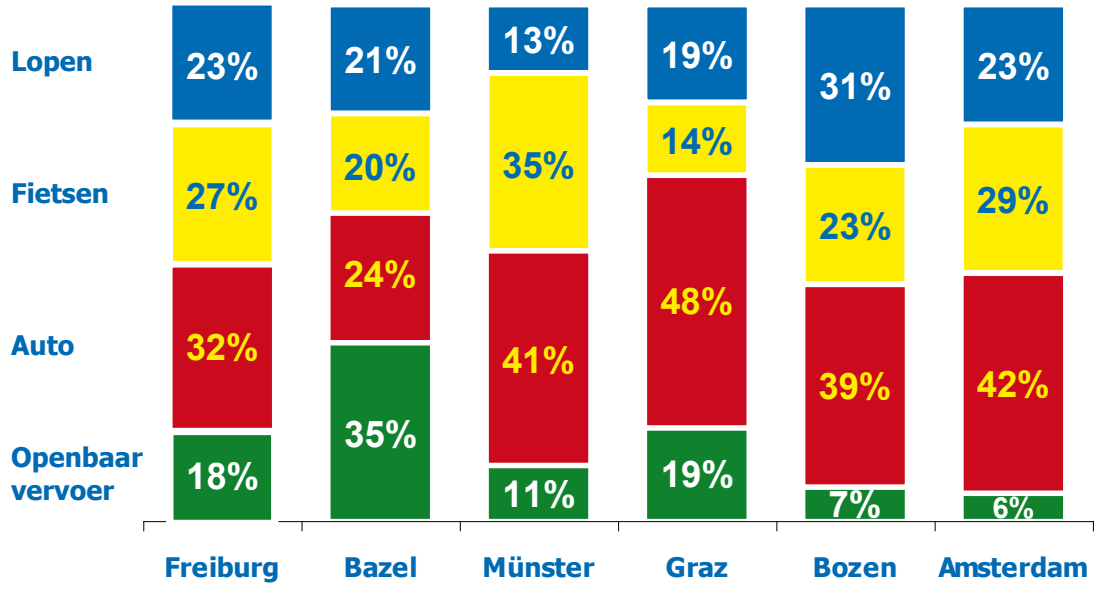
- Regelmatig fietsen verbetert de gezondheid en verlengt de levensverwachting.
- Voor fietsen zijn geen fossiele brandstoffen nodig, alleen uw eigen vet wordt verbrand.
- Fietsen besparen ruimte, maken geen lawaai en verplaatsen zich zonder vervuilende stoffen uit te stoten.
- Onze kinderen zijn dol op fietsen als we hun de kans geven.
- De bevordering van het fietsverkeer kost weinig, maar heeft een hoog rendement: elke investering van 3 euro levert een voordeel van 5 euro op.

Iedereen die wel eens een plaats met veel fietsers heeft bezocht, is zich ervan bewust dat veel fietsverkeer een positieve invloed heeft op het sociale klimaat en het woongenot.

Iedereen die geïnteresseerd is in een dergelijke ontspannen vakantie, adviseren we ten zeerste om de steden Groningen, Odense (Denemarken), Ferrera en Bolzano (Italië) te bezoeken. U zult merken hoe rustig het daar is in vergelijking met steden vol auto's.

Naast alle goede argumenten in deze brochure, die is bedoeld om het fietsverkeer te bevorderen, dient u te beseffen dat fietsen in de eerste plaats neerkomt op één ding:

"Fietsen is emotie" - iets wat gelukkig niet in cijfers is te vangen!

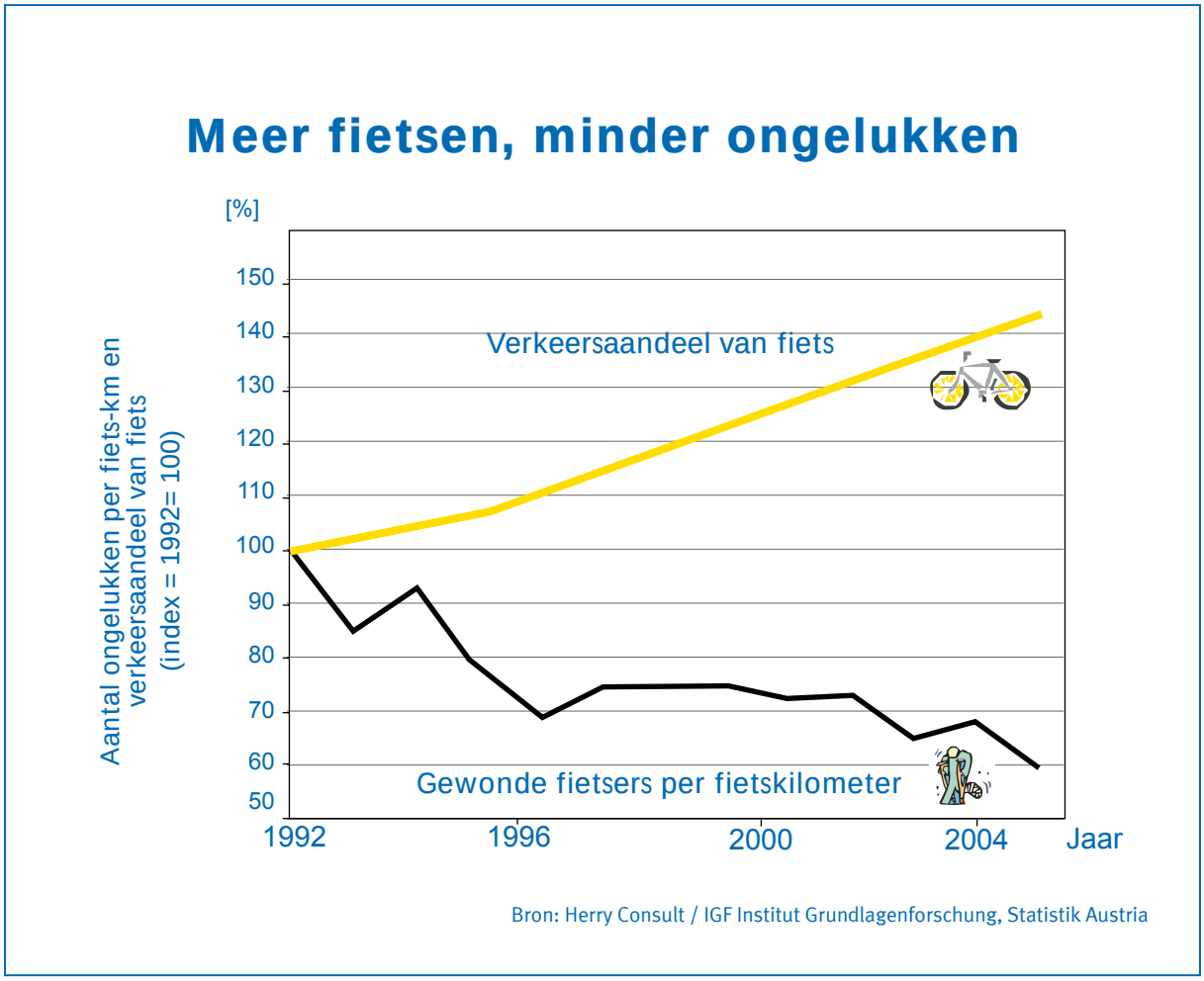


Bron: Sammer/Röschel, Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, 2003/2004; Amtsblatt der Stadt Freiburg, 2005. Stadtplanungsamt Münster, 2001.

Feit: Een fietsvriendelijke politiek vergroot het fietsersaandeel in het verkeer

Tussen 1982 en 1998 lukte het Graz om het aandeel van het fietsverkeer met 75% te verhogen. In Graz is het aandeel van het fietsverkeer het grootst in de binnenstad, waar 19% van alle ritten per fiets wordt afgelegd.

Een positieve houding ten aanzien van fietsen kan bewust worden gestuurd. Enkele goede voorbeelden hiervan zijn Freiburg (Duitsland) en Bolzano (Italië). Door fietsen actief te bevorderen werd het in Freiburg mogelijk om het aandeel van het fietsverkeer in slechts 20 jaar te verdubbelen. Op dit moment ligt het percentage op 28%. Tegelijkertijd is ook het aandeel van het openbaar vervoer verdubbeld. In Bolzano kon het aandeel van het fietsverkeer in slechts drie jaar worden verhoogd van 17,5 tot 22,7%. Dit werd gerealiseerd met innovatieve en creatieve marketing, de vorming van een corporate identity en een samenhangend netwerk van fietspaden.



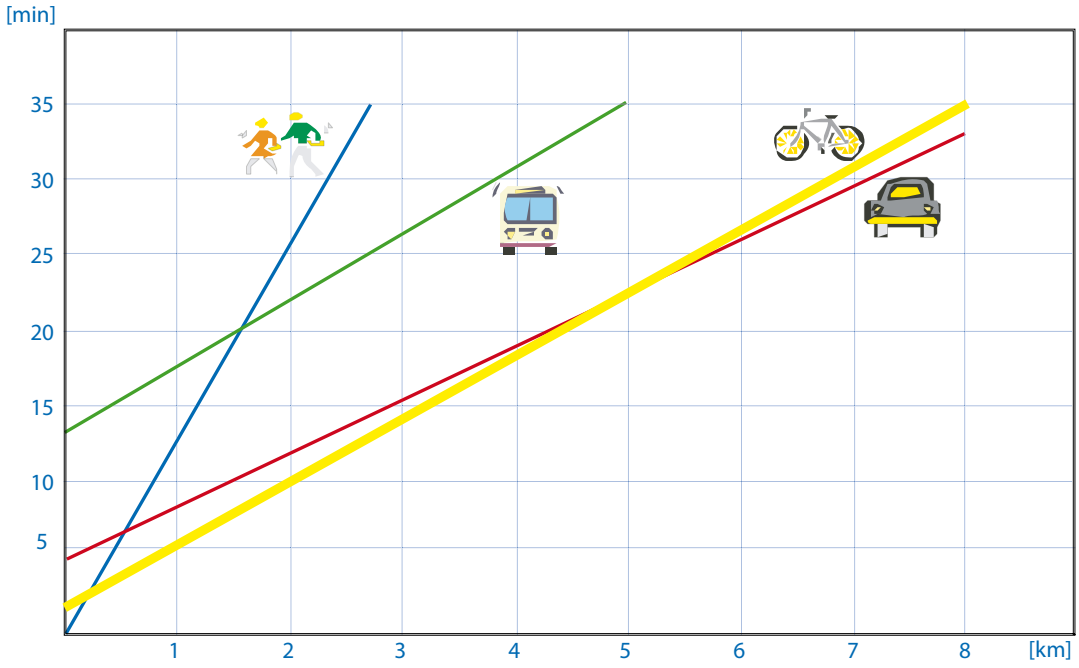
Feit: „Minder is meer“ is niet van toepassing op fietsen

Het zou eerder „meer is minder“ moeten zijn. Het blijkt dat bij een hoger gebruik van fietsen de kans op ongelukken afneemt.

Uit een onderzoek in Salzburg tussen 1992 en 2004 bleek dat het fietsverkeer procentueel met 40% was gestegen, terwijl het aantal gewonde personen per fietskilometer was afgenomen met ongeveer 40%. Uit de bovenstaande grafiek blijkt duidelijk dat de kans op fietsongelukken is afgenomen terwijl het fietsverkeer is toegenomen.

3 ALLEEN VLIEGEN IS SNELLER!

Alleen vliegen is sneller



Bron: Transport and Road Research Laboratory (TRRL), onderzoek naar wegverkeer, Londen

Feit: Niet alleen is aangetoond dat de fiets in de stad het snelste vervoermiddel is bij afstanden tot 5 km.

Ook is de fiets flexibeler dan welk vervoermiddel ook. Stelt u zich eens voor: u kunt naar het centrum rijden en stoppen voor elke winkel. Ga iets drinken in uw favoriete café en rijd verder naar uw volgende afspraak, zonder dat u naar een parkeerplaats hoeft te zoeken of u zorgen hoeft te maken over vertragingen door files en vertrektijden van het openbaar vervoer.... Dit is allemaal mogelijk met de fiets.

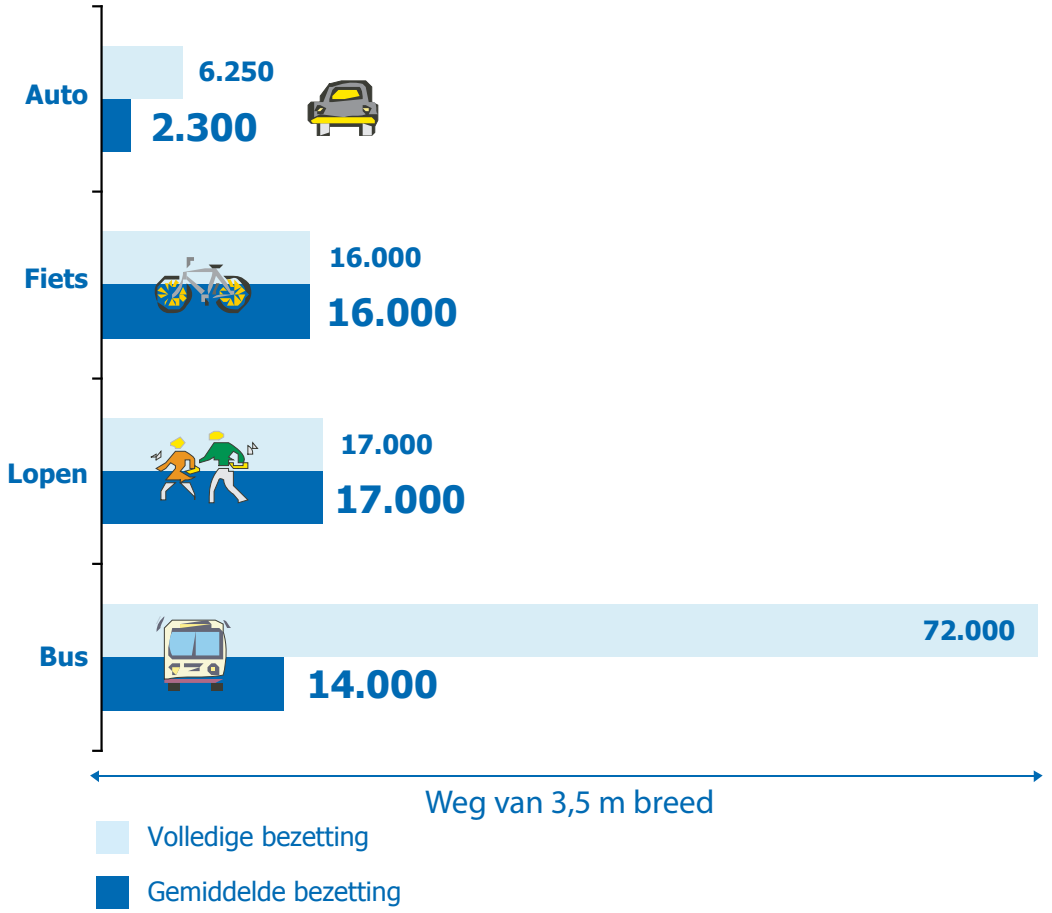
Actieradius

Bron: “Brochure Nahmobilität” AGSF - Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (DE, 2008)

Feit: Oudere mensen hebben een kleinere actieradius.

Het percentage ouderen neemt steeds meer toe in onze samenleving. In 2035 is meer dan de helft van de bevolking ouder dan 50 en tegen 2050 is 1 op de 3 personen in Duitsland ouder dan 75 jaar. Oudere burgers willen graag zo lang mogelijk (auto)mobiel blijven. Naarmate iemand echter ouder wordt, neemt het aantal verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer aanzienlijk toe. Er dient te worden opgemerkt dat de actieradius bij oudere mensen steeds meer afneemt. De actieradius ligt bij de beroepsbevolking op ongeveer 18 km, maar bij oudere burgers op slechts 5 km. Deze leeftijdsgebonden verandering in het mobiliteitsgedrag is een belangrijke factor waarmee rekening moet worden gehouden bij een vergrijzende bevolking.

Verschillende capaciteiten op dezelfde weg



* Capaciteit / persoon / uur

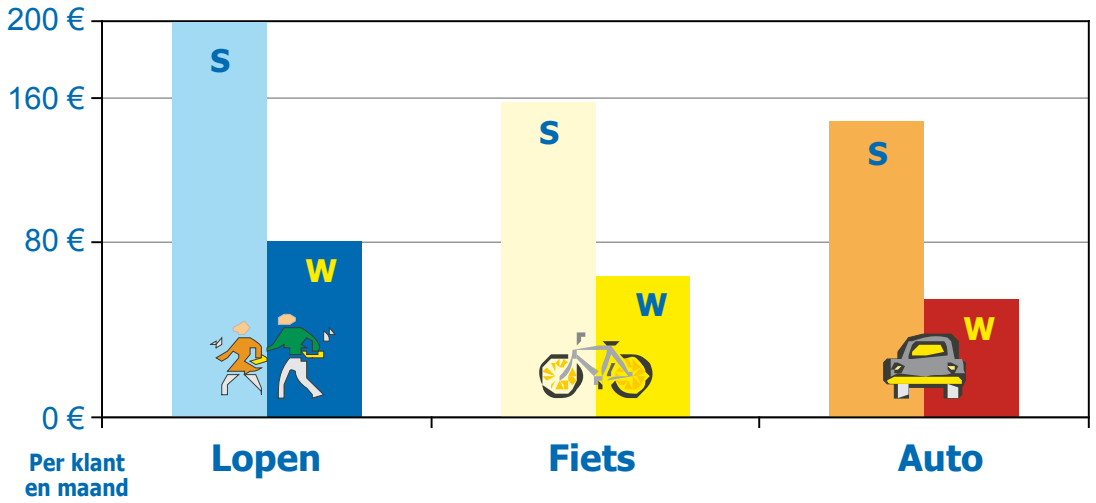
Bron: Monheim, Straßen für alle, Hamburg, 1990.

Feit: De fiets vergroot de wegcapaciteit.

Fietsverkeer heeft, samen met lopen en openbaar vervoer, een zeer hoge capaciteit. Het aantal mensen dat over wegen kan worden vervoerd, is een belangrijke indicatie voor deze capaciteit. Een weg van 3,5 m breed kan worden gebruikt door gemiddeld 2300 auto's per uur (met gemiddeld 1,3 passagiers). Dezelfde weg kan echter worden gebruikt door 16.000 fietsers of 17.000 voetgangers.

Zelfs als alle auto's helemaal vol zouden zitten, is het fietsverkeer nog altijd tweemaal zo efficiënt wat de benodigde ruimte voor ritten betreft. Absolute koploper blijft echter het openbaar vervoer wanneer alle zitplaatsen bezet zijn. Een bus heeft bijvoorbeeld een capaciteit van 72.000 mensen op dezelfde weg die hierboven is beschreven.

Omzet per vervoermiddel



S = supermarkt
W = warenhuis

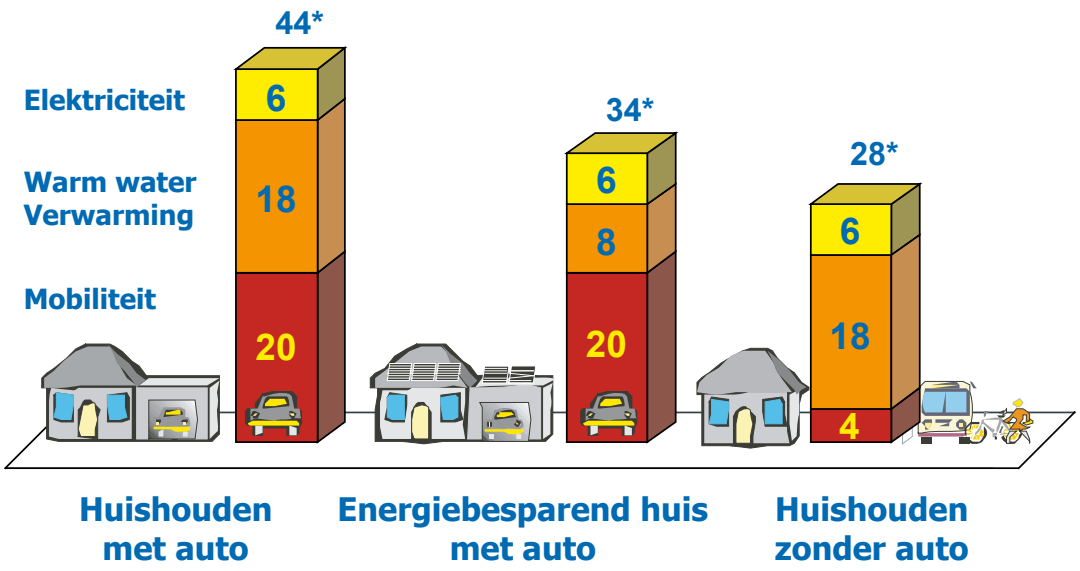
* in Münster

Bron: Wissenschaft & Verkehr, Nahversorgung versus Einkaufszentren, Wien, 1999.

Feit: Fietsers besteden meer.

Volgens onderzoeken kopen fietsers minder op een bepaald moment, maar bezoeken ze winkels vaker. Uit een onderzoek in Münster (Duitsland) is gebleken dat fietsers gemiddeld 10 euro per maand meer besteden dan automobilisten.

Uit een enquête onder 1200 personen in Bern is gebleken hoe de winkelwaarde verband houdt met de werkelijk benodigde parkeerplaatsen. De conclusie laat zien dat fietsers klanten zijn: met een gemiddelde besteding van 7500 euro per bezette parkeerplaats geven ze meer uit dan automobilisten, die gemiddeld 6625 euro per jaar besteden.

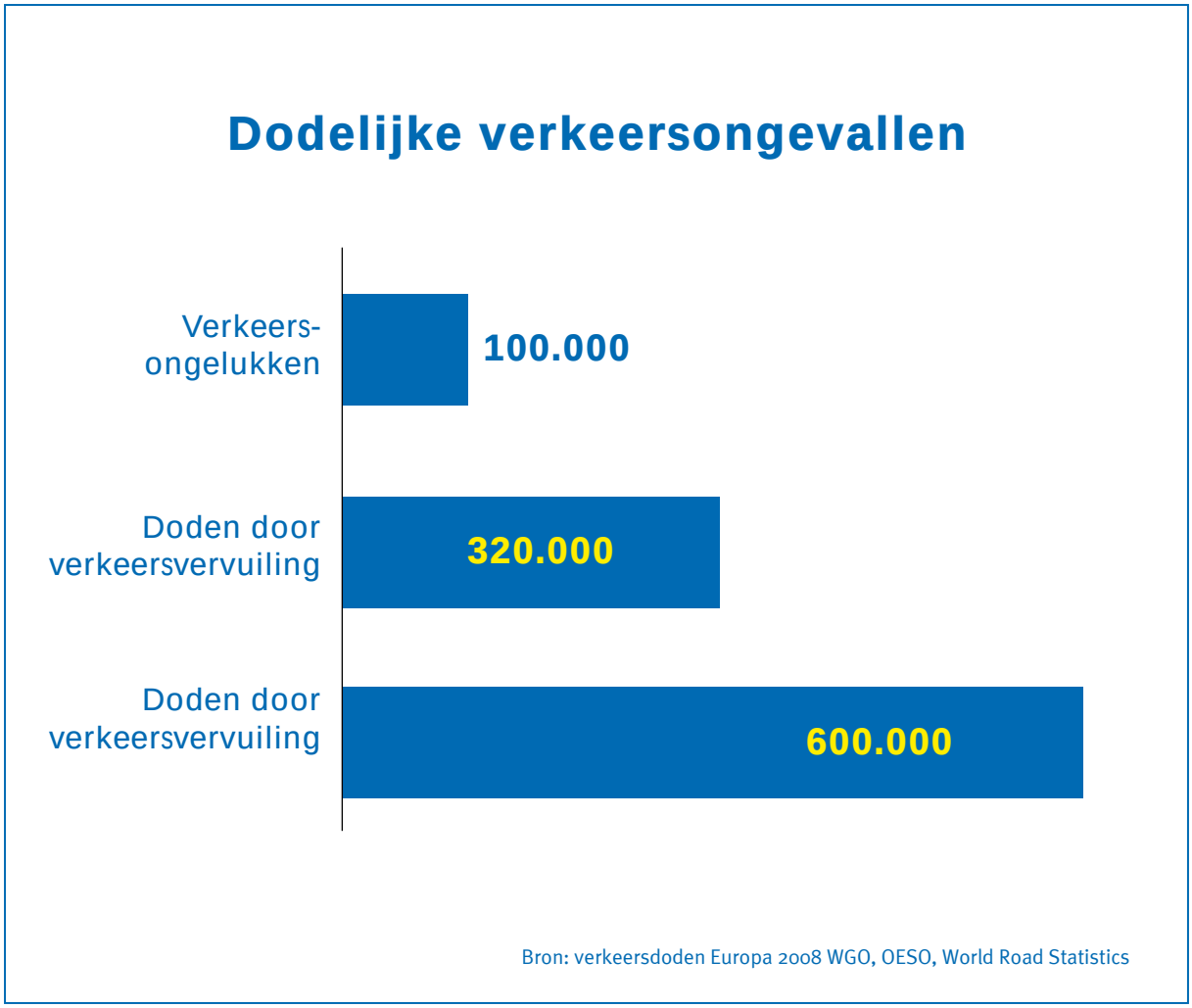


Feit: Fietsen bespaart energie.

Een gemiddeld huishouden in Oostenrijk besteedt meer dan een derde van het totale energieverbruik aan mobiliteit en de rest aan verwarming en elektriciteit.

In een energiezuinig gebouw neemt de totale energiebehoefte per jaar af van 44.000 naar 34.000 kWh. Dit komt neer op een besparing van 23%. Als een huishouden geen auto nodig heeft, zakt de totale energiebehoefte naar 27.500 kWh. Dit komt neer op een totale besparing van 39%.

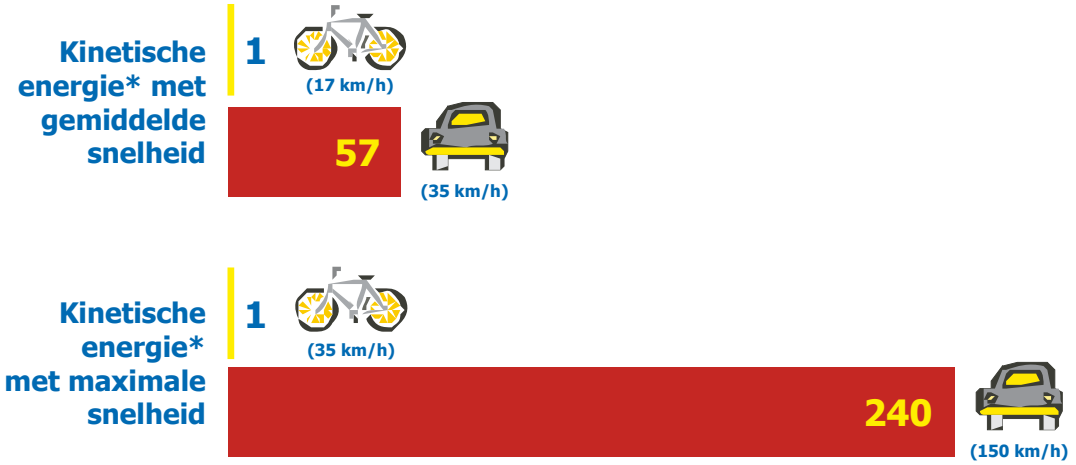
Overigens: het is een interessant, maar triest feit dat tussen 1990 en 2002 de CO_2-uitstoot op alle economische gebieden afnam, behalve in het verkeer. Daar steeg de uitstoot met 9%.



Feit: Met fietsen daalt het sterftecijfer

Verkeersongelukken zijn verantwoordelijk voor slechts 10% van de verkeersdoden. Driemaal zoveel mensen overlijden door de uitstoot van het verkeer. Het hoogste percentage, namelijk 600.000 personen per jaar, overlijdt in Europa door een gebrek aan beweging. Meer fietsverkeer is een effectief middel in de strijd tegen te weinig lichaamsbeweging als doodsoorzaak en tegen uitstoot. Uit een uitgebreide Deense gezondheidsenquête is gebleken dat fietsers 30% minder kans hebben om te overlijden.

Potentiële gevaren van fietsers en auto's

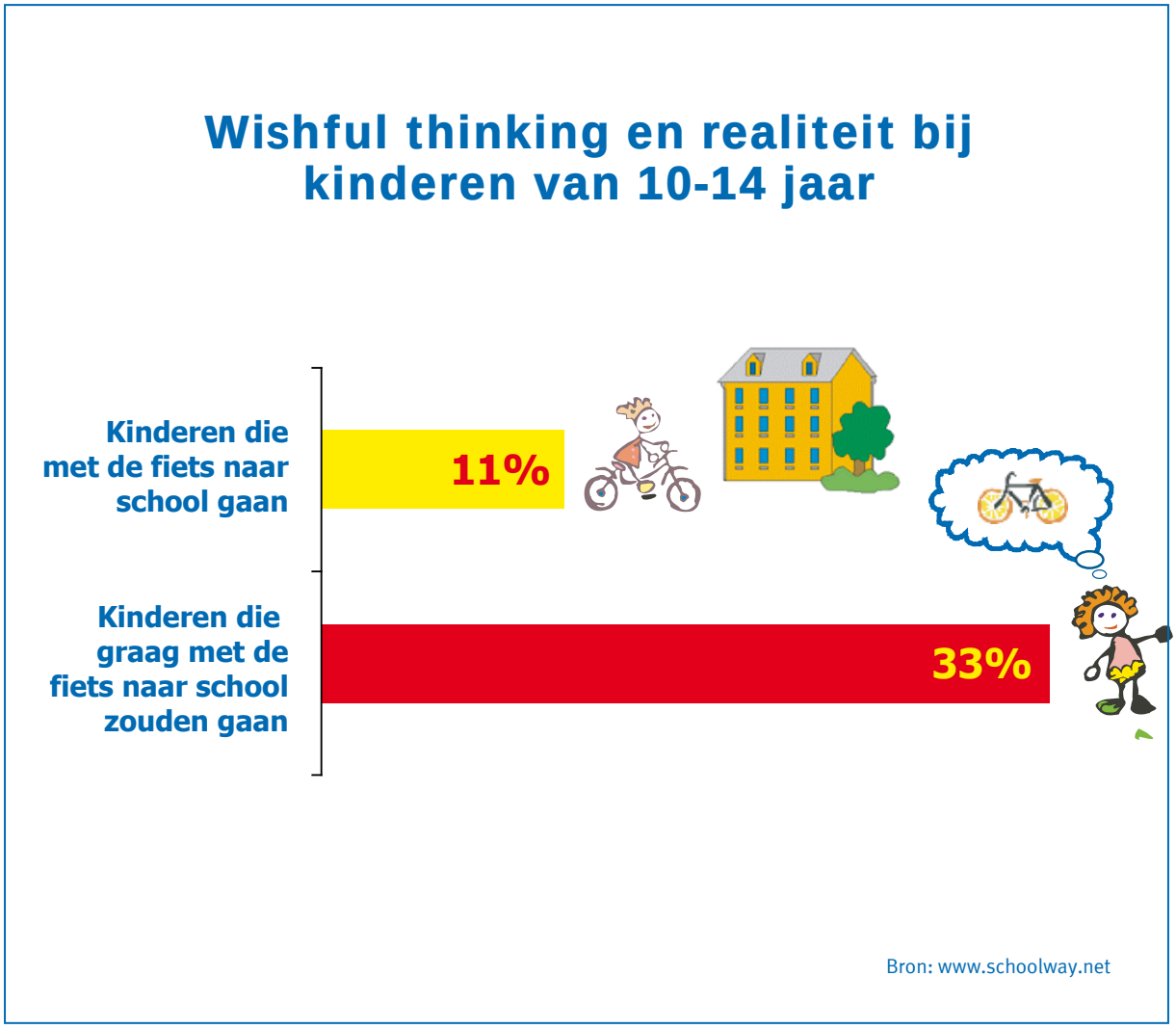


*Kinetische energie ($E_{kin} = m * v^2/2$), afhankelijk van gewicht en snelheid

Bron: Röschel, Graz, 2004.

Feit: Auto's zijn gevaarlijker dan fietsen.

De kinetische energie van een auto bij een botsing (met een gemiddelde snelheid van 35 km/u) is 57 keer zo hoog als van een fiets (met een gemiddelde snelheid van 17 km/u). Bij de veronderstelde maximumsnelheid van 150 km/u voor een auto (voor een fiets is dit 35 km/u) is dit 240 keer zo hoog.

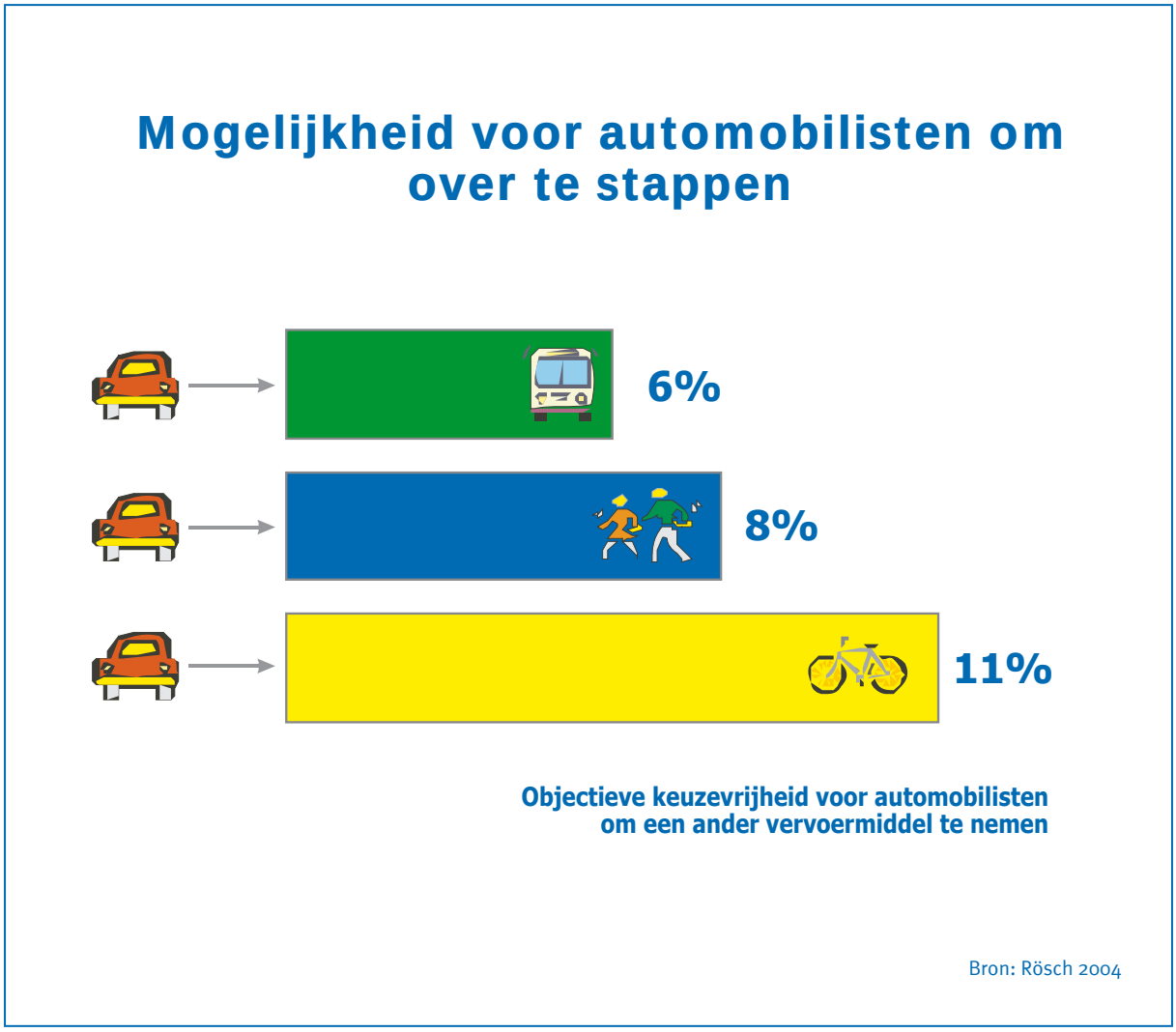


Feit: Kinderen fietsen graag.

Uit een doorlopende online-enquête in geheel Oostenrijk blijkt dat 33% van de kinderen graag op de fiets naar school wil. Slechts 11% fietst echter daadwerkelijk naar school. Een van de belangrijkste redenen voor dit verschil tussen de wensen van kinderen en de realiteit is dat ouders zich zorgen maken over de veiligheid van hun kinderen. Om dezelfde reden is het percentage kinderen dat naar school loopt, de afgelopen 30 jaar gedaald van 82 naar 14%.

Het is niet vreemd dat bijna 1 op de 5 kinderen in Europa te zwaar is en dat in Oostenrijk 1 op de 10 kinderen ernstig overgewicht heeft.

De stad Graz biedt kinderen in het basisonderwijs een unieke fietsopleiding. Sinds 12 jaar worden kinderen met dit programma voorbereid op werkelijke verkeerssituaties zodat ze veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Tot nu toe hebben meer dan 10.000 kinderen dit programma gevolgd.

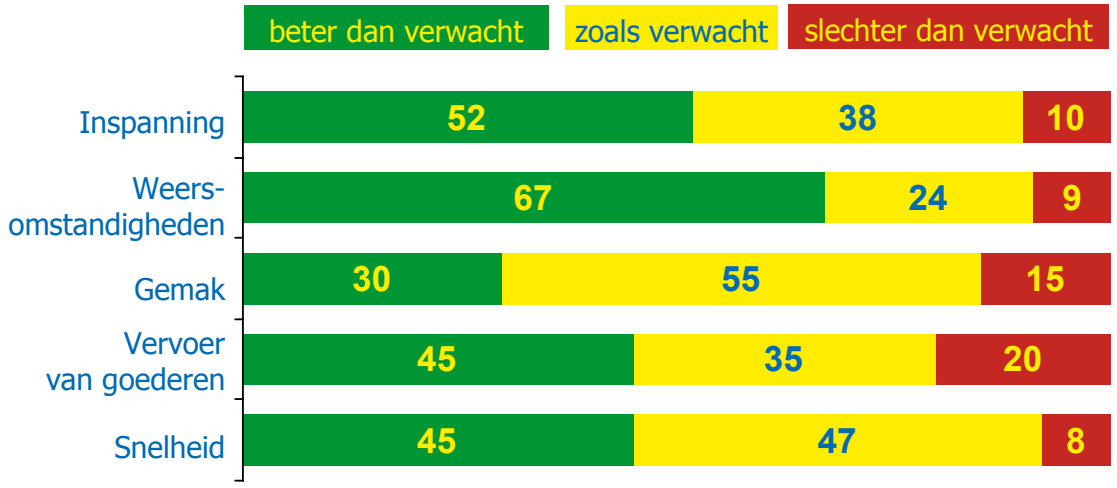


Feit: De fiets is het eerste alternatief voor automobilisten.

Een enquête in Graz heeft de redenen duidelijk gemaakt waarom automobilisten de auto kiezen in plaats van een ander vervoermiddel. Uit deze enquête bleek dat de fiets het hoogste potentieel als alternatief had omdat 11% van alle automobilisten in theorie voor de fiets zou kunnen kiezen nadat alle objectieve obstakels waren weggenomen. Dit betekent dat 1 op de 8 autoritten per fiets zou kunnen worden afgelegd.

Minstens 8% van de autoritten zou te voet kunnen worden afgelegd, 6% per bus of tram. Het meest waarschijnlijke alternatief is echter de fiets.

Meningen van automobilisten die zijn overgestapt op de fiets

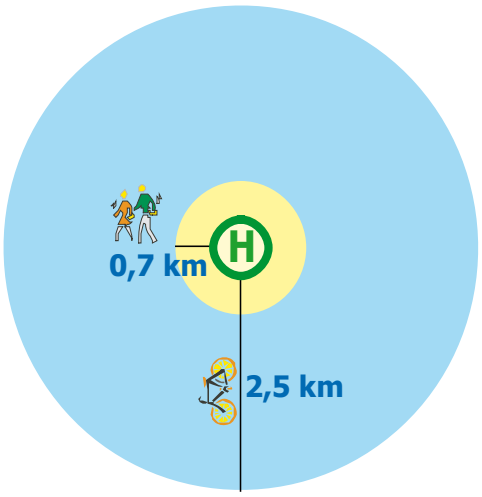


Source: Fahrradfreundliche Städte: Vorwärts im Sattel, Luxemburg, 1999.

Feit: Automobilisten denken positief over de fiets zodra ze deze hebben uitgeprobeerd.

Uit onderzoek in Nederland is gebleken dat automobilisten die hun auto moeten laten repareren, vaak in plaats hiervan de fiets als dagelijks vervoermiddel ontdekken. Tijdens de testfase vond de helft van de mensen die overstapten op de fiets, dat fietsen minder inspannend en sneller dan verwacht was. 45% gaf aan dat het vervoer van goederen eenvoudiger was dan verwacht en minstens 30% vond de fiets comfortabeler dan aanvankelijk verwacht.

Servicegebied van halten binnen loopafstand van tien minuten

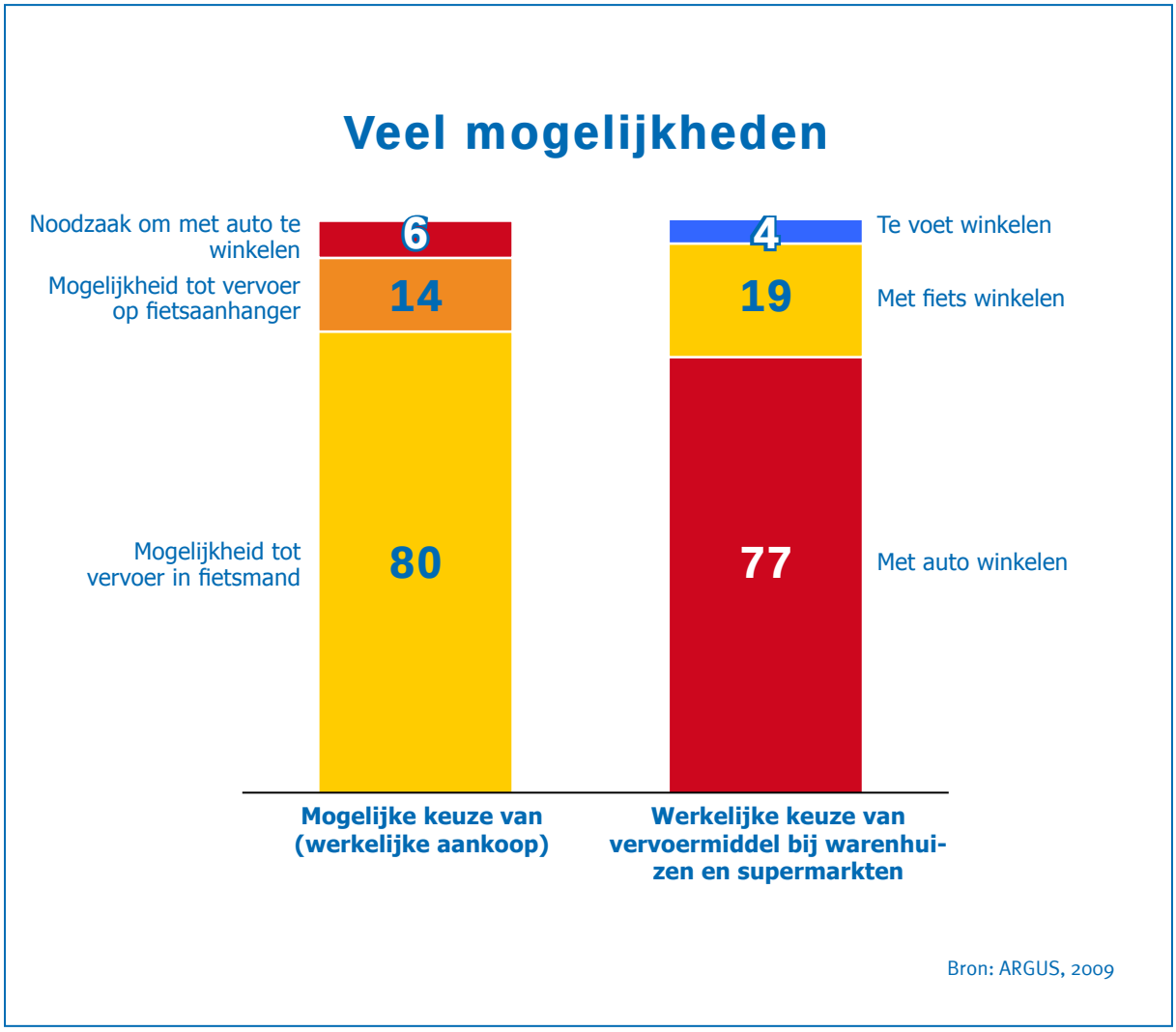


	Gemiddelde snelheid	Afgelegde afstand in 10 minuten	Servicegebied
	4 km/h	0,7 km	ca. 1,5 km²
	15 km/h	2,5 km	ca. 20 km²

Bron: Fahrradfreundliche Städte: Vorwärts im Sattel, Luxemburg, 1999.

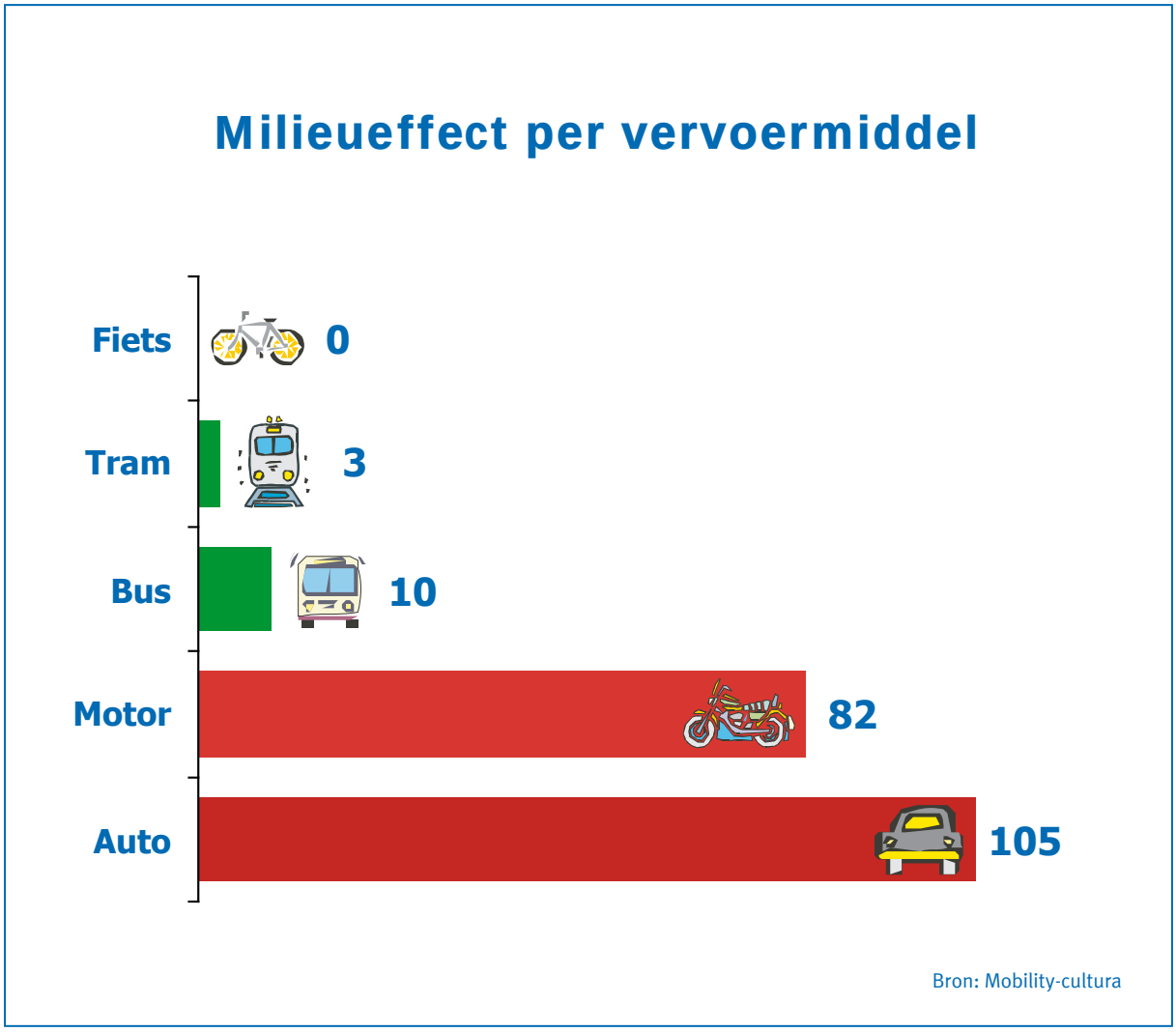
Feit: Fiets en openbaar vervoer zijn eenvoudig te combineren.

Het servicegebied van een station/halte binnen een loopafstand van tien minuten wordt met de fiets dertien keer zo groot. De kwaliteit van een station wordt verbeterd als dit een overdekte fietsenstalling heeft. Een andere grote stimulans is als de vervoersmaatschappij fietsen gratis meeneemt.



Feit: De fiets heeft veel mogelijkheden.

In 2009 is een enquête gehouden bij supermarkten en warenhuizen in Graz, waarbij 1635 winkelritten werden gevolgd. Hieruit is naar voren gekomen dat voor slechts 6% (!) van alle aankopen (het laagste percentage) een auto nodig zou zijn geweest. In 10% van de gevallen was geen aankoop zichtbaar en in 14% van de gevallen had de aankoop in een fietsaanhanger gepast. Verreweg de grootste groep (70%) bestond echter uit aankopen die eenvoudig op een fiets konden worden vervoerd, in een gewone fietstas. De ontnuchterende conclusie was het vervoermiddel dat daadwerkelijk werd gekozen: niemand gebruikte een fietsaanhanger. De fiets werd in slechts 4% van de gevallen gebruikt. Minstens 19% arriveerde te voet. Zoals echter verwacht, kwamen de meeste mensen met de auto (77%).

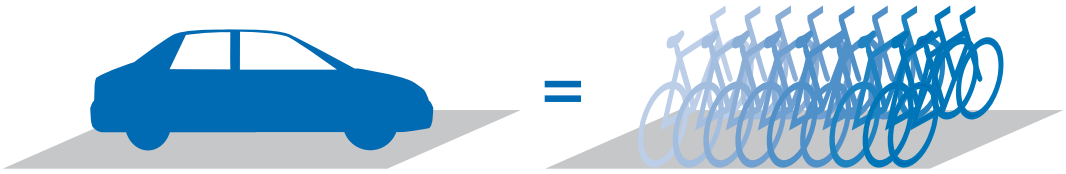


Feit: De fiets is schoon.

Wat milieuvervuiling betreft, produceert de auto verreweg de meeste uitstoot (direct gevolgd door de motor).

Uit onderzoek in stedelijke gebieden met veel files blijkt dat 1 op de 90 inwoners longkanker krijgt door de deeltjes in dieseluitlaatgassen en benzeenuitstoot van wegverkeer. Langs hoofdwegen is dit het geval bij 1 op de 39 inwoners.

9 fietsen op parkeerplaats voor 1 auto



Parkeerplaats voor 1 auto = **Parkeerplaats voor 9 fietsen**

Bron: Diagram fromAustrian Mobility Research, 2004

Feit: Fietsen schept ruimte.

Een fiets heeft veel minder ruimte nodig dan een auto. Een gemiddelde parkeerplaats voor een auto biedt parkeerruimte voor negen fietsen. Voor fietsen is geen ondergrondse parkeerruimte nodig. De kosten voor één ondergrondse parkeerplaats bedragen 16.000 euro en voor een overdekte parkeergarage 8000 euro. Een normale parkeerplaats zonder bescherming kost nog altijd 4000 euro.

Anderzijds kost een parkeerplaats voor gemiddeld acht tot tien fietsen ongeveer 1000 euro. De kosten voor één parkeerplaats in een fietsenstalling bedragen 1100 tot 1300 euro. Deze parkeerplaatsen kunnen beslist worden vergeleken met een ondergrondse parkeerplaats voor auto's, omdat ze overdekt zijn en de toegang wordt gecontroleerd. De kosten voor een ondergrondse parkeerplaats zijn echter 12 keer zo hoog als voor een plaats in een fietsenstalling.

Resultaten na een trainingsprogramma van 12 weken

Waarden voor conditie

Waarden voor lichaamsvet

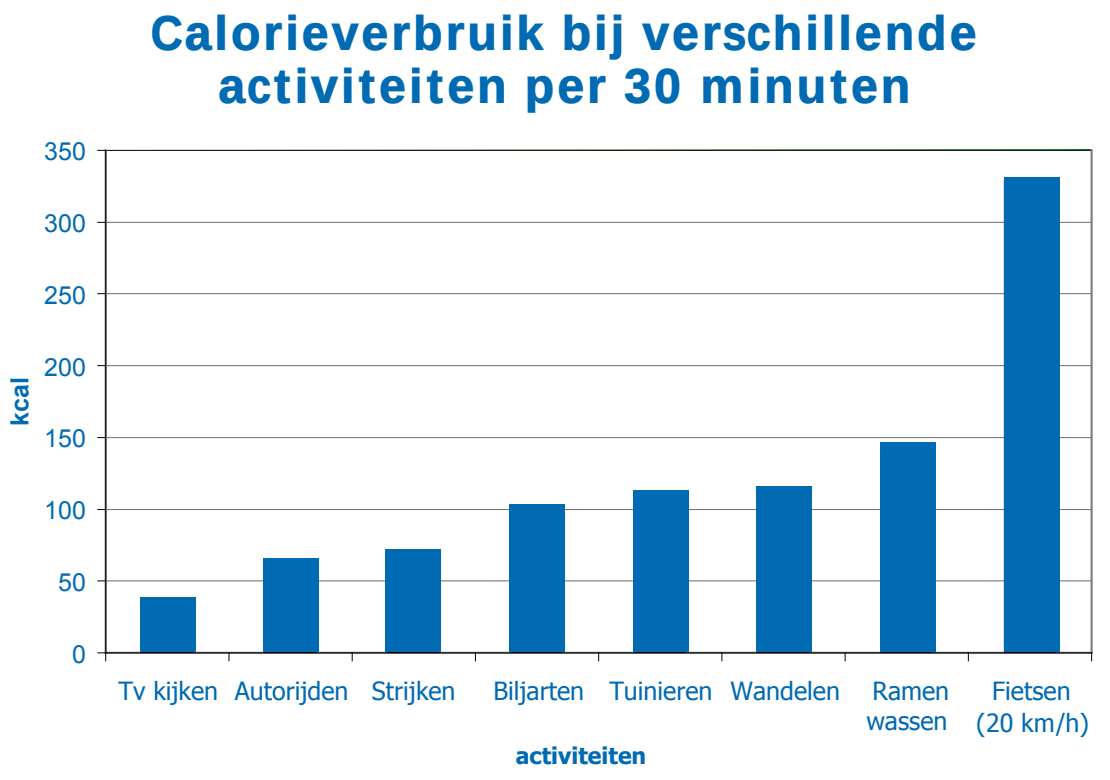
Bron: GOAL project 2003

Feit: Fietsen is goed voor de persoonlijke conditie.

Honderd mensen uit Graz hebben in 2003 deelgenomen aan een trainingsprogramma van twaalf weken. Dit was bedoeld om meer beweging en training in te bouwen in hun dagelijkse leven, want 9 op de 10 mensen blijkt tijdens de jaarlijkse gezondheidscontrole te weinig aan lichaamsbeweging te doen.

De training had duidelijk effect: bij 3 van de 4 deelnemers verbeterde de conditie. Bij bijna drie kwart nam de hoeveelheid lichaamsvet af. Meer dan de helft van deelnemers voelde zich na afloop veel beter.

Uit een Noors onderzoek is gebleken dat fietsen ook een economisch meetbaar voordeel heeft: wat de gezondheid betreft, biedt fietsen een nettovoordeel van 15 cent per gefietste kilometer.

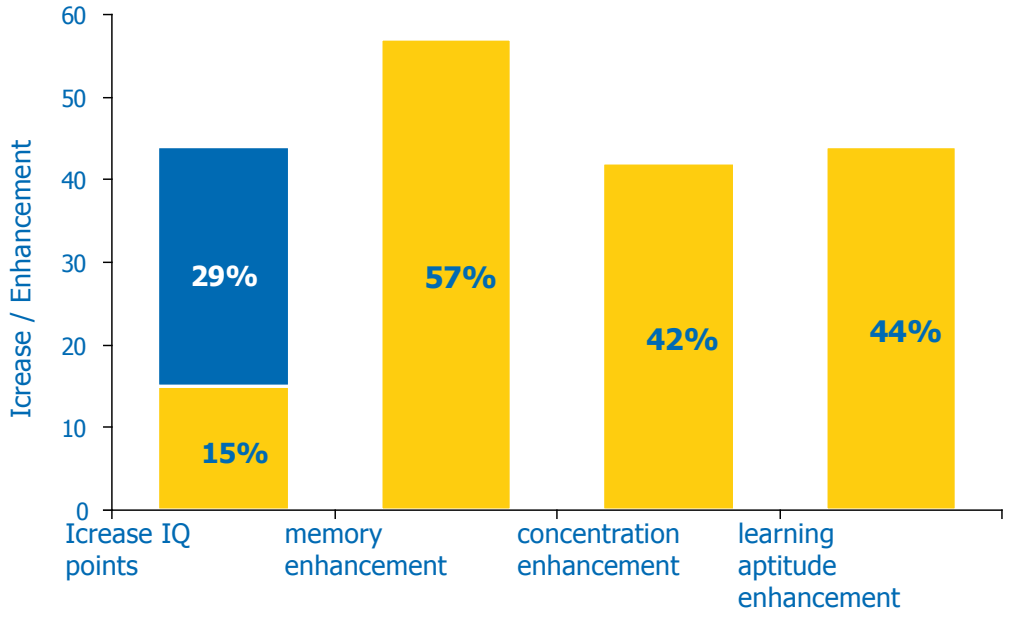


Bron: www.fitrechner.de

Feit: Met fietsen worden meer calorieën verbrand dan met andere activiteiten gedurende dezelfde periode

Fietsen is een prettige, duurzame manier om calorieën te verbranden. Uit de grafiek blijkt dat tijdens het fietsen vijf keer zo veel calorieën worden verbrand in dezelfde periode als tijdens het autorijden. De gemiddelde 600 kcal van een tonijnpizza zijn met minder dan een uur op de fiets zitten, volledig verband!

Effect of physical exercise on intelligence

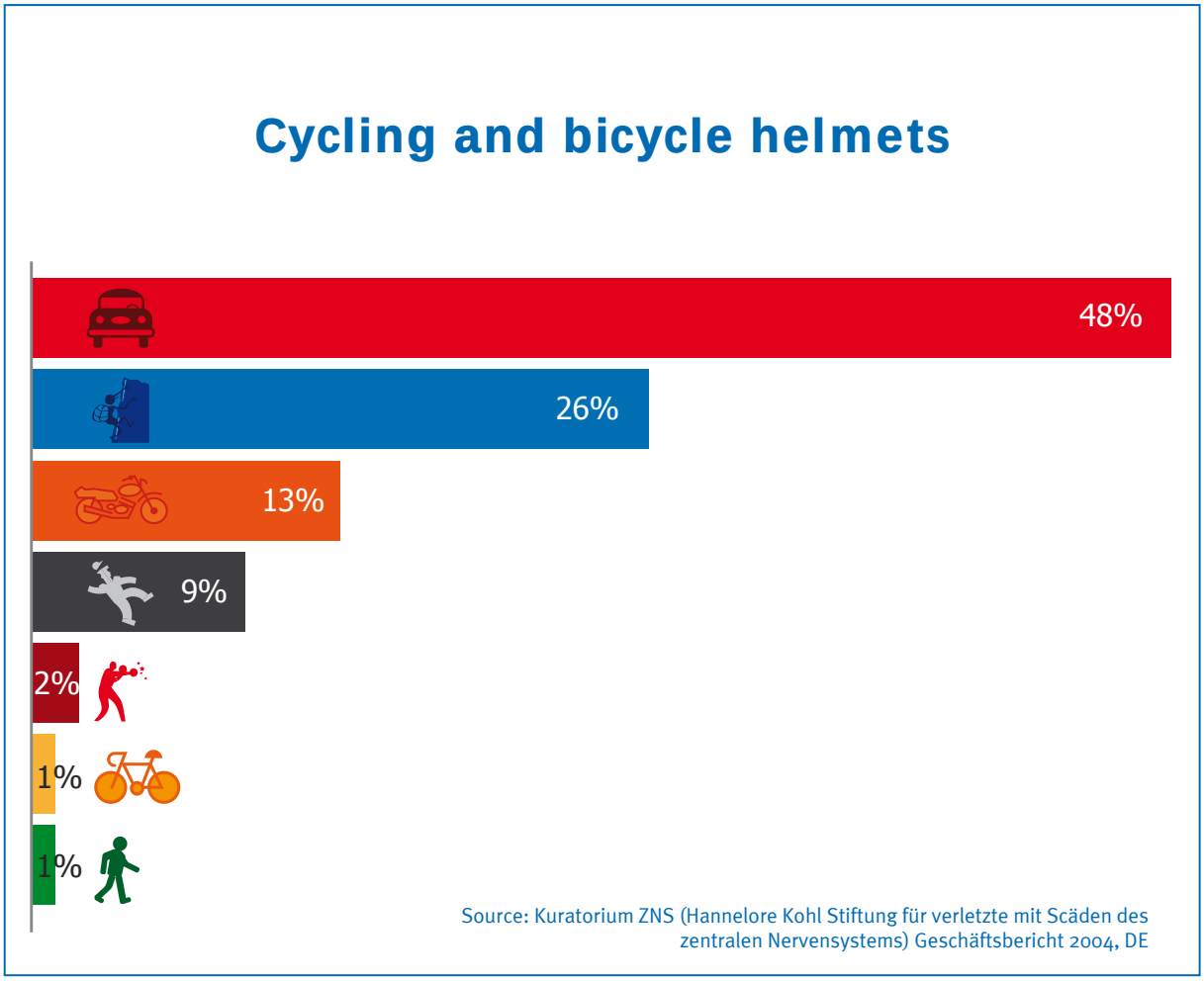


Source: www.medizinauskunft.de
Ars medici 12.2007

Fact is: Physical Exercise enhances Intelligence

Various studies have proven that physical exercise is not only beneficial for health but also enhances intelligence. Using a special learning programme on a bicycle ergo metre with 30.000 probands, Prof. Henner Ertel has established that the IQ rose on average from 99 to 128 points. The rhythmical movement that can also be achieved by regular exercise, like biking, also enhances memory, concentration and learning aptitude. Other studies on senior citizens demonstrated an average IQ increase of 15 points after physical exercise.

Physical exercise seems to lead to reorganizations in the brain and to interactions between the brain hemispheres that facilitate higher cognitive capacities, even after the training.



Fact is: Helmet promotion dangerises cycling

In many countries a discussion about the usage of the bicycle helmet arises immediately where bicycle traffic is concerned. Often, it is implied that cycling is a dangerous activity, leading to head injuries.

Here, we do not intend to take a stand against the usage of cycling helmets but to put the relevance of this topic into perspective.

German accident statistics demonstrate that only 1% of all head injuries can be attributed to bicycle traffic. That number approximately equals that of pedestrian traffic. However, car occupants, not wearing a helmet, have a much higher risk of suffering a head injury.

Research results from the UK also show that cyclists wearing a helmet get overtaken by cars in a significantly narrower range than those without.

Furthermore, in Australia the compulsory introduction of bike helmets has lead to a significant reduction of bicycle traffic and hence to an increase of diseases related to a lack of exercise

trendy travel

www.trendy-travel.eu

Ontwikkeld in het kader van het EU-project „Trendy Travel“
met steun van de Europese Commissie

De verantwoordelijkheid voor de inhoud van deze publicatie ligt volledig bij de auteurs. Het vertegenwoordigt niet noodzakelijk de mening van de Europese Unie. Noch EACI noch de Europese Commissie is verantwoordelijk voor het gebruik van de informatie opgenomen in de publicatie.