

## ***Fietsberaadfactsheet 1***

### **Betekenis van de fiets in Nederland**

Fietsberaad, oktober 2009

In deze fietsberaadfactsheet wordt eerst een beeld geschetst van het fietsgebruik in Nederland. Nu en in het verleden. Vervolgens wordt nader ingegaan op de redenen van mensen om te fietsen en de maatschappelijke voordelen van de fiets.

#### **1 Het fietsgebruik in Nederland**

Nederland is in de Westerse wereld het fietsland bij uitstek. Het fietsgebruik is ongekend hoog. Van alle verplaatsingen gaat 26% per fiets. Nederland steekt met kop en schouders boven de rest van Europa uit. Na Nederland volgt Denemarken met 19% van alle verplaatsingen, Duitsland met 10%, Oostenrijk, Zwitserland, Zweden en België met een fietsaandeel net onder de 10%. In andere Europese landen is het fietsgebruik nog lager. De laatste jaren is de belangstelling voor de fiets in veel buitenland wel sterk toegenomen.

##### **Kencijfers fietsgebruik Nederland (fiets als hoofdvervoerwijze, 2007)**

0,78	fietsverplaatsingen per persoon per dag
2,49	fietskilometers per persoon per dag
11,17	fietsminuten per persoon per dag

26 %	van alle verplaatsingen maakt de Nederlander op de fiets
36 %	van alle verplaatsingen korter dan 5 kilometer maakt de Nederlander op de fiets
7,6 %	van alle kilometers legt de Nederlander op de fiets af
18 %	van de reistijd zit de Nederlander op de fiets

##### **Kencijfers fiets en trein in Nederland (van Boggelen & Tijssen (2007) lit. 1)**

39 %	van de treinreizigers komt op de fiets naar het station (woningzijde)
12 %	van de treinreizigers gaat op de fiets van station naar bestemming (activiteitszijde)

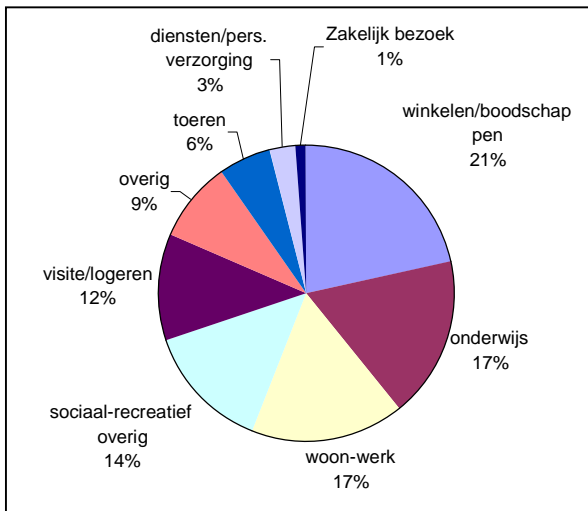
Kenmerkend voor de Nederlandse situatie is dat grote delen van de bevolking voor allerlei verschillende soorten verplaatsingen de fiets gebruiken. Jong en oud, arm en rijk, naar werk, winkel en school.

##### *Voor alle motieven*

De fiets wordt in Nederland voor vele **motieven** gebruikt. Vaak wordt fietsen geassocieerd met recreatie. Maar dat is zeker niet het overheersende fietsgebruik. Figuur 1 geeft een overzicht van de motieven waarvoor de fiets wordt gebruikt. Bovenaan staat winkelen/boodschappen doen. Circa 22 procent van de fietsritten hebben dit motief, gevolgd door onderwijs (18% van de fietsritten) en woon-werk (17 %).



**Figuur 1 – Fietsverplaatsingen naar motief**



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederlands (MON) 2007

*Vooral op de korte afstanden*

Omdat fietsers hun eigen energie moeten opwekken, is de fiets erg afstandsgevoelig. De fiets is dan ook bij uitstek geschikt voor de korte verplaatsingen. Op de korte afstanden is de fiets marktleider (zie tabel 1). Bovendien is een groot deel van onze dagelijkse verplaatsingen ook kort. Bijna zestig procent van alle verplaatsingen is korter dan 5 kilometer.

Hoewel de nadruk sterk op de korte afstanden ligt, heeft de fiets ook op de middellange afstanden een substantieel marktaandeel. In de afstandsklasse 10

tot 15 kilometer is dit bijvoorbeeld nog steeds 14 % van de verplaatsingen (Evers (2004) lit. 2). Door de opkomst van de elektrische fiets zou de betekenis van de fiets op de middellange afstanden verder kunnen toenemen.

Tabel 1 - Aandeel fietsverplaatsingen per afstandsklasse	
Afstandsklasse	Aandeel van de fiets per afstandsklasse
tot 5 km	36%
5 tot 10 km	22%
10 tot 15 km	14%
15 tot 20 km	8%
boven 20 km	0%
<b>alle afstandsklassen samen</b>	<b>26%</b>

Bron: MON 2007

*Alle leeftijden*

Fietsen in Nederland is van alle leeftijden. Tieners fietsen natuurlijk aanzienlijk meer dan gemiddeld. Zij kunnen meestal niet beschikken over andere vervoermiddelen. Vanaf het 18-de levensjaar (rijbewijs en OV-studentenkaart) kiezen Nederlanders vaker voor andere vervoerwijzen. Maar het fietsgebruik blijft tot op hoge leeftijd op peil. Ook ouderen in de leeftijdscategorie van 65 tot 75 jaar gebruiken de fiets voor 26% van hun verplaatsingen. Bij 75-plussers neemt het fietsgebruik wel af (19% van de verplaatsingen), met name vanwege lichamelijke beperkingen (Broer & van Loon (2006) lit. 3).

*Andere culturen*

Fietsen is sterk verweven met de Nederlandse cultuur. Immigranten kennen vaak geen fietstraditie. Het fietsgebruik van (niet-westerse) allochtonen is dan ook aanzienlijk lager dan gemiddeld (van Boggelen & Harms (2006) lit. 4). Surinamers en Antillianen maken ongeveer 55% minder fietsverplaatsingen dan autochtonen; Marokkanen en Turken zelfs 71% resp. 88% minder. In gemeenten met een hoog fietsgebruik wordt echter ook door allochtonen meer gefietst.



Tabel 2 - Het gebruik van auto, fiets en OV voor korte ritten door autobezitters (perc. van de respondenten)			
	auto	fiets	OV
dagelijks	29%	28%	2%
een paar keer per week	42%	27%	3%
een paar keer per maand	16%	16%	8%
zelden	11%	19%	20%
nooit	1%	9%	68%
<b>totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Bron: *Jansen, Schreuders, & van Twuijver (2006) lit. 5*  
 5 Cijfers in tabel zijn bewerkt door Fietsberaad.

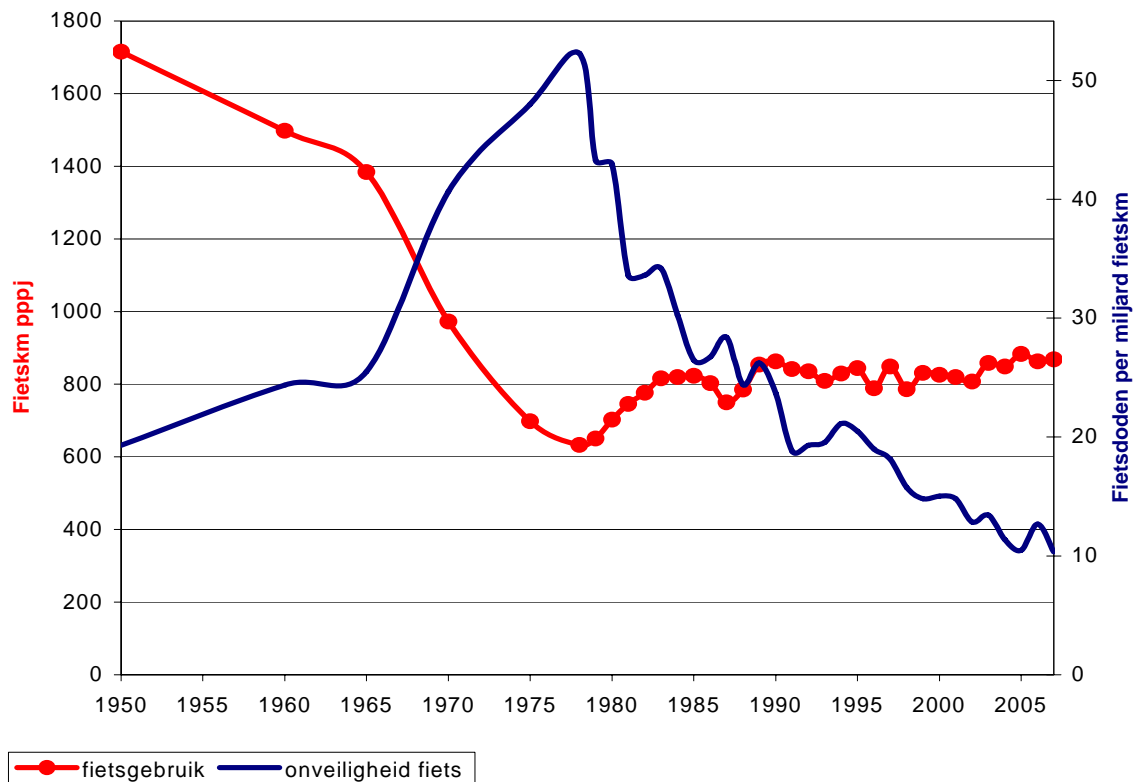
### Zowel fietser als automobilist

De meeste Nederlanders zijn zowel fietser als automobilist. Bijna 80 procent van de huishoudens kan beschikken over minimaal één auto. Een meerderheid van de Nederlanders gebruikt dan ook de ene keer de auto voor een korte rit en de andere keer de fiets (tabel 2). Dit heeft verschillende voordelen. In de eerste plaats voor de verkeersveiligheid. Veel automobilisten kunnen zich inleven in de situatie van fietsers en andersom.

Daarnaast biedt dit kansen voor het fietsgebruik. Doordat de meeste autobezitters bekend zijn met de mogelijkheden van de fiets, is de drempel om vaker de fietsen te pakken relatief laag. En daar liggen nog veel kansen. Ongeveer de helft van alle autoverplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer.

## 2 Ontwikkelingen in het fietsgebruik

Figuur 2 - Fietsgebruik en onveiligheid sinds 1950.



Bron: *van Boggelen (2007) lit. 6*

Figuur 2 laat de ontwikkeling van het gebruik (en de onveiligheid) van de fiets zien in de afgelopen 50 jaar. Na grote turbulentie in de vorige eeuw, is het fietsgebruik in de laatste decennia gestabiliseerd en blijft het veiligheidsrisico voor fietsers gestaag dalen.



De jaren vijftig van de vorige eeuw waren de hoogtijdagen van de fiets in Nederland. De gemiddelde Nederlander fietste ongeveer 1.600 kilometer per jaar. In de jaren zestig en zeventig daalde het fietsgebruik echter dramatisch snel als gevolg van het toenemende autobezit, de suburbanisatie en een sterk autogericht verkeersbeleid. De fiets kampte met een slecht en ouderwets imago. Bovendien veroorzaakte de sterke groei van het autogebruik grote verkeersonveiligheid voor fietsers.

Aan het eind van de jaren zeventig doet zich een sterke kentering voor. In veel steden ontstonden actiegroepen tegen grote verkeersdoorbraken. Verkeersonveiligheid werd een belangrijk politiek onderwerp. Het imago van de fiets wordt langzaam weer beter (groen en gezond). En de eerste gemeentelijke fietsbeleidsplannen zagen in deze periode het daglicht. Rond 1980 weet het fietsgebruik zich weer een beetje te herstellen. In de daaropvolgende twee decennia blijft het fietsgebruik redelijk stabiel. Geen daling, zoals onheilsprofeten voorspelden. Ook geen sterke stijging, zoals vaak door overheden wordt nagestreefd.

Het fietsgebruik blijft op peil, maar wel **ondanks** een aantal autonome ontwikkelingen die ongunstig zijn voor de fiets, namelijk ontgroening, economische groei, individualisering, toename van het autobezit en suburbanisatie (**Ligtermoet (2003) lit. 7**). Op basis van deze autonome ontwikkelingen zou in de periode 1991-1998 een daling van het aantal fietsverplaatsingen met 5,6% verwacht worden. In werkelijkheid was de afname kleiner dan 2%. Sinds de eeuwwisseling is er zelfs een kleine stijging zichtbaar als gevolg van de gunstige weersomstandigheden (**van Boggelen (2007) lit. 6**).

Nog twee kanttekeningen kunnen geplaatst worden bij dit algemene beeld. Ten eerste betreft het hier het fietsgebruik per inwoner. Het totaal aantal fietskilometers en fietsverplaatsingen in Nederland is de afgelopen twintig jaar wel flink gegroeid als gevolg van de toename van het aantal inwoners (16% sinds 1980). Daarnaast gaat het om een gemiddelde ontwikkeling voor heel Nederland. Als we naar afzonderlijke gemeenten of motieven kijken, kan het beeld heel anders zijn. Zo is het aantal fietsverplaatsingen in Amsterdam sinds 1990 met 36 procent toegenomen, voornamelijk door verhoging van de parkeertarieven voor auto's. En het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt is in de periode 2000-2005 met 50 procent toegenomen.

### 3 **Waarom Nederlanders wel en niet fietsen**

In Nederland is fietsen niet een politiek statement of iets modieus. De fietser heeft in Nederland ook geen hoge status en evenmin een lage status. Het is vooral een vervoerwijze waar weinig statusoordelen aan gegeven worden (**Pettinga (2005) lit. 8**). De fiets wordt in de eerste plaats gezien als een functioneel vervoermiddel dat geschikt is voor bepaalde omstandigheden. Als de afstand kort is, de route veilig en de hoeveelheid bagage beperkt, dan kiezen velen voor de fiets – zeker als het weer mee zit (**Jansen, Schreuders, & van Twuijver (2006) lit. 5**). De mix aan redenen die mensen noemen om wel of niet de fiets te kiezen, geeft een goed beeld van de diverse typen argumenten die een rol spelen.

Tabel 3 – Argumenten van autobezitters in de keuze voor de auto, cq de fiets bij het maken van een korte rit voor boodschappen. Percentage respondenten die het argument belangrijk of zeer belangrijk vinden.			
Argumenten bij keuze voor de fiets	Perc.	Argumenten bij keuze voor de auto	Perc.
goed voor mijn gezondheid	71%	moet grote hoeveelheden vervoeren	90%
goed voor het milieu	70%	het is slecht weer	79%
slechts een paar kleine dagelijkse boodschappen	69%	kan de auto gemakkelijk bij de winkel parkeren	70%
leuk om te fietsen	68%	kan gratis parkeren	58%
met de fiets snel door het verkeer	61%	ik ga naar verschillende bestemmingen (verplaatsingsketen)	55%
hoef geen parkeerplaats voor de auto te zoeken	56%	de auto is comfortabel	53%

*Bron: Jansen, Schreuders, & van Twuijver (2006) lit. 5*

De functionele argumenten in de keuzes voor de fiets zijn duidelijk zichtbaar: snel en handig, behalve als er veel boodschappen mee moeten, een serie bestemmingen wordt aangedaan of als het slecht weer is. Maar ook overwegingen die minder functioneel van aard zijn spelen een rol, zoals 'leuk' en 'gezond'. Opvallend is verder dat veel mensen (70%) het argument 'goed voor het milieu' noemen. In een ander onderzoek, waar men maximaal drie redenen mocht noemen, scoorde het milieu veel lager (25%), en bestaat de top drie uit snel, gezond en goedkoop. Kortom: argumenten die persoonlijk voordeel opleveren (Langendonck (2009) lit. 9).



## 4 De maatschappelijke baten van het fietsgebruik

Beleidsmakers maken soms andere afwegingen dan burgers. Voor de individuele burger zijn vooral de persoonlijke voordelen van belang, terwijl een beleidsmaker in de eerste plaats kijkt naar de maatschappelijk betekenis van het fietsgebruik. Voor welke problemen is de fiets een deel van de oplossing? Een overzicht van de belangrijkste maatschappelijke voordelen van de fiets:

- **Ontplooiingsmogelijkheden** voor grote delen van de bevolking. Mobiliteit is geen doel op zich, maar middel om activiteiten te kunnen ontplooiën, zoals werken, leren en recreëren. Het simpele feit dat de fiets gebruikt wordt voor 26% van onze activiteiten geeft het maatschappelijk belang van de fiets al aan. Bovendien is de fiets voor veel mensen de enige optie, omdat ze (nog) geen rijbewijs hebben of omdat ze (op dat moment) niet over een auto kunnen beschikken.
- **De milieu-winst** van meer fietsgebruik en minder autogebruik staat natuurlijk buiten kijf. Of de auto nu wat minder of meer vervuult, de fiets staat op 'nul' als het gaat om de marginale uitstoot van fijn stof, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> etc.

- **Doorstromingproblemen** voor autoverkeer. Als automobilisten de auto verruilen voor de fiets heeft dat vooral positieve gevolgen voor de doorstroming op het stedelijk wegennet. Het zijn immers vooral de korte ritten waarop de fiets een serieus alternatief is. Echter, de overstap kan ook effect hebben op de verkeersafwikkeling op de snelweg. Bij het groot onderhoud op de A10 West koos 5% van de spitsrijders als alternatief voor de fiets (**Ligtermoet (2002) lit. 10**). Ook regionale netwerkanalyses laten een beperkte rol zien voor de fiets in de oplossing van regionale verkeersproblemen (**van Boggelen (2006) lit. 11**).
- **Parkeerproblemen** in stadscentra en bij werklocaties. Een geparkeerde fiets neemt aanzienlijk minder ruimte in beslag dan een geparkeerde auto. Als meer mensen uit de directe omgeving van een koopcentrum op de fiets komen, is er meer schaarse parkeercapaciteit beschikbaar voor regionale bezoekers, die nadrukkelijker op de auto zijn aangewezen. Een redenering die ook door winkelierorganisaties wordt erkend (**Ligtermoet (2004) lit. 12**). Dezelfde redenering geldt voor andere bestemmingen (werken, attracties etc.).
- **Gezondheid**. Noors onderzoek uit 2002 toonde aan dat investeringen in fietsvoorzieningen uiteindelijk 4- tot 5-voudig worden terugverdiend in termen van minder kosten voor de gezondheidszorg (**Hendriks (2008) lit. 13**). Natuurlijk mogen dergelijke



resultaten niet zomaar ook voor Nederland van toepassing worden verklaard. In Noorwegen was de uitgangssituatie in het algemeen veel slechter dan die in Nederland, waardoor al snel een forse verbetering in de fietsinfrastructuur gerealiseerd kon worden. Maar interessant en richtinggevend is het wel, vinden ook Van Wee en Nijland in het artikel 'De gezondheidsbaten van fietsen' (**Nijland, & van Wee (2007) lit. 14**). In Nederland was overigens al eerder vastgesteld dat fietsen veel invloed heeft op de conditie van mensen: drie

keer per week heen en weer naar je werk op 3 km afstand, verbetert initieel de conditie met 10% (**Hendriksen (1997) lit. 15**).

- **Verkeersveiligheid** is een lastiger punt. Voor het individu is autorijden veiliger. De kans op letsel neemt toe als men de auto verruilt voor de fiets (behalve voor jongvolwassenen). Een fiets heeft geen airbags en kreukelzone. Maar als iemand overstapt naar de auto ontstaan er juist veel nieuwe risico's voor andere weggebruikers, zoals fietsers, voetgangers en andere automobilisten. Dit heeft alles te maken met de snelheid en het gewicht van de auto. Per saldo heeft de overstap van fiets naar auto weinig invloed op het aantal verkeersslachtoffers. In het algemeen geldt verder dat in steden of landen met een hoog fietsgebruik de risico's voor fietsers veel lager zijn. Mogelijke verklaringen: automobilisten zijn meer gewend aan fietsers en beleidsmakers investeren meer in veilige infrastructuur als er veel gefietst wordt (**van Boggelen & Everaard (2005) lit. 16**).

Er zijn ook verschillende pogingen gedaan om alle maatschappelijke baten van fietsgebruik in geld uit te drukken. Cycling England calculeerde de winst van betere gezondheid, minder milieubelasting en minder congestie in 2007 als volgt: de overstap van de auto naar de fiets van een 45 jarige forens die in de stad woont, vertegenwoordigt een maatschappelijke

waarde van € 446,- per jaar (**Hendriks (2008) lit. 13**). Veel eerder (1998) werd in Nederland een poging gedaan om de kosten en baten van gemeentelijk fietsbeleid te berekenen: in zeven jaar tijd een besparing van € 2,5 tot € 25 mln (**Ministerie van Verkeer & Waterstaat (1998) lit. 17**).

#### **Cijfers over fietsgebruik**

Al enkele decennia wordt het fietsgebruik (maar ook het gebruik van andere vervoerwijzen) vrij gedetailleerd vastgelegd in landelijke onderzoeken. Aanvankelijk in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Sinds 2004 in het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van Rijkswaterstaat (**van Boggelen & Tijssen (2007) lit. 1**). Hiervoor houden ongeveer 50.000 mensen hun verplaatsingen bij in dagboekjes. Op basis van deze onderzoeken kan een goed beeld van de ontwikkelingen geschetst worden. Toch is voorzichtigheid geboden. In de loop der jaren is de methodiek een aantal keer veranderd, onder andere vanwege de afnemende respons en de stijgende kosten. Hierdoor zijn trendbreuken in de cijferreeksen ontstaan (**van Boggelen (2007) lit. 6**).

De cijfers uit het MON en het OVG kunnen geraadpleegd worden via [www.statline.nl](http://www.statline.nl)

#### **Colofon**

Uitgave, Fietsberaad, oktober 2009

Tekst: Dirk Ligtermoet (Ligtermoet en Partners), Nico Pierik en Otto van Boggelen (Fietsberaad)

Bron foto's: Cycling in the Netherlands (Fietsberaad)

#### **Literatuurlijst**

- 1** Boggelen, van, O. & Tijssen, B. (2007). [Sterke toename van fietsgebruik naar station](#). Fietsverkeer nr. 15, februari 2007, pag. 16-19. Fietsberaad, Rotterdam.
- 2** Evers, K. (2004). [Ook fietsgebruik op middellange afstand stimuleren](#). Fietsverkeer nr. 8, februari 2004, pag. 20-22. Fietsberaad, Ede.
- 3** Broer, K. & Loon, van, I. (2006). [Fietsen zolang het kan](#). Fietsersbond, Utrecht.
- 4** Boggelen, van, O. en Harms, L. (2006). [Fietsberaad publicatie 11a. Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht](#). Fietsberaad, Rotterdam.
- 5** Jansen, M. R., Schreuders, M. & Twuijver, van, M. (2006). [Argumentaties van autobezitters bij het maken van een korte rit](#). Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- 6** Boggelen, van, O. (2007). [Fietsberaadpublicatie 15. De invloed van het weer op het fietsgebruik en het aantal fietsslachtoffers](#). Fietsberaad, Rotterdam.
- 7** Ligtermoet, D. (2003). [Lichte daling fietsgebruik als mooi beleidsresultaat!](#). Fietsverkeer nr. 7, oktober 2003, pag. 19. Fietsberaad, Ede.
- 8** Pettinga, A. (2005). [Learning from the Dutch laboratory](#). Grontmij Consulting Engeneers, Eindhoven & Interface for Cycling Expertise, Utrecht.
- 9** Langendonck, L. (2009). [Uit de auto, op de fiets! - Eindrapportage onderzoek 'Marktgericht fietsbeleid'](#). Blauw Research, Rotterdam. Fietsberaad, Utrecht. Ministerie Rijkswaterstaat, Den Haag.
- 10** Ligtermoet, D. (2002). [A10 West: de fiets als alternatief voor ringwegrijders](#). Fietsverkeer nr. 4, oktober 2002, pag. 6-7. Fietsberaad, Ede.
- 11** Boggelen, van, O. (2006). [Fietsverkeer speelt bescheiden rol in regionale netwerkanalyses](#). Fietsverkeer nr. 14, oktober 2006, Pag 10-14. Fietsberaad, Rotterdam.
- 12** Ligtermoet, D. (2004). [Detailhandel ziet belang van fietsen naar de winkel](#). Fietsverkeer nr. 9, juni 2004, pag. 30-31. Fietsberaad, Ede.

- 
- 13** Hendriks, R. (2008). [Fietsbeleid: wat levert het op?](#). Fietsverkeer nr. 19, juni 2008, pag. 16-19. Fietsberaad, Rotterdam.
- 14** Nijland, H & Wee, van, G.P (2007). [De gezondheidsbaten van fietsen](#). Milieu, nr. 3, 2007, pp. 21-24.
- 15** Hendriksen, I. (1997). [Conditie flink vooruit](#). Fietsverkeer nr. 13, februari 1997, pag. 15-16. Ministerie Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- 16** Boggelen, van, O. & Everaard, J. (2005). [Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid](#). Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- 17** Ministerie van Verkeer & Waterstaat (1998). [Economische waarde fietsverkeer](#). Masterplan Fiets – 1998.