

Fietsen schept lucht

Frank Borgman¹

Tijdschrift Lucht (juni 2007) Jaargang 3, nummer 3.

Een hoog fietsgebruik is goed voor de luchtkwaliteit. Fietsers stoten immers geen schadelijke stoffen uit. In het buitenland wordt dan ook met afgunst naar Nederland gekeken. Toch wordt in Nederland een verhoging van het fietsgebruik niet vaak als serieuze maatregel gezien om de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren. Ten onrechte, vindt de Fietsersbond.

Schoon stedelijk verkeer

Ruimtelijke plannen en verkeersplannen in het stedelijk gebied leiden niet zelden tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen en kunnen om die reden geen doorgang vinden. De introductie van schonere motoren helpt op termijn onvoldoende om overal aan de normen te voldoen. Gemeenten zijn dus op zoek naar aanvullende maatregelen die leiden tot 'schoner' stedelijk verkeer. Die richten die zich vooral op het gemotoriseerd verkeer omdat dat in belangrijke mate bijdraagt aan de lokale normoverschrijdingen en omdat het lokaal te beïnvloeden is. In veel Europese steden wordt in het kader van gezondheidsbeleid (schone lucht én bewegen) een fietsstimulerend beleid opgezet met grote investeringen in fietsvoorzieningen en stimuleringscampagnes. In Nederland speelt een stimulerend fietsbeleid gek genoeg tot nu toe slechts een zeer bescheiden rol. Het lijkt wel of de vanzelfsprekendheid van het fietsen in Nederland ons blind maakt voor de mogelijkheden van een stimulerend fietsbeleid om bij te dragen aan de oplossing van problemen met gezondheid en luchtkwaliteit. En dat terwijl de impact in potentie groot is omdat de groeimogelijkheden van het fietsgebruik op de kortere afstanden vooral in de steden nog aanzienlijk zijn. Ook hebben de maatregelen een hoge mate van zekerheid en duurzaamheid voor wat betreft het effect: iedere fietsrit reduceert de uitstoot van schadelijke stoffen voor die rit tot nul.

Voor de Fietsersbond dus alle reden om op zoek te gaan naar manieren om de fiets hoger op de agenda te krijgen in het luchtkwaliteitsdebat.

Gezondheid of ruimtelijke ordening

Een mogelijke verklaring voor het weinig serieus in beeld komen van de fiets is dat gemeenten vooral druk zijn met het oplossen van acute barrières voor hun ruimtelijke ontwikkeling op de plekken waar normoverschrijding plaatsvindt of dreigt. De conclusie van het artikel van Zandvoort en Zuidema² in het vorige nummer van dit blad bevestigt de signalen die de Fietsersbondonderzoekers bij de contacten met gemeenten krijgen: voor weinig gemeenten is het verbeteren van de volksgezondheid een leidend motief bij de aanpak van luchtkwaliteit.

Focus op de normen zie je ook in de belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar: zeezout mag worden afgetrokken en doordat het RIVM anders is gaan meten, bleken de concentraties fijn stof minder hoog te zijn dan oorspronkelijk gedacht. Echter, de lucht is daarvan niet schoner geworden en het gezondheidsprobleem is niet of nauwelijks afgenomen³. Met 6% van de totale ziektelast is luchtverontreiniging een van de grootste volksgezondheidsproblemen in Nederland, vergelijkbaar met overmatig alcoholgebruik, overgewicht en ongezond eten⁴. Om daar iets aan te doen zijn veel verdergaande maatregelen noodzakelijk dan voor het voorkomen van overschrijdingen van de huidige normen. De richtlijnen van de Wereld Gezondheidsorganisatie voor bijvoorbeeld fijn stof en NO₂ zijn

¹ Frank Borgman is werkzaam bij de Fietsersbond en is projectleider van de Fietsbalans®.

² Bert Zandvoort en Christiaan Zuidema, *Van lucht naar kwaliteit*, Tijdschrift Lucht, jaargang 3, nummer 1, p. 6-9, 2007.

³ Fred Woudenberg, *Gezondheidsschade door normfetisjisme*, Tijdschrift Lucht, jaargang 2, nummer 4, p. 6-10, 2006.

⁴ A.B. Knol, B.A.M. Staatsen, *Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020*, RIVM report 500029001/2005, Bilthoven, 2005.

dan ook veel strenger dan de normen in de Nederlandse en Europese regelgeving⁵.

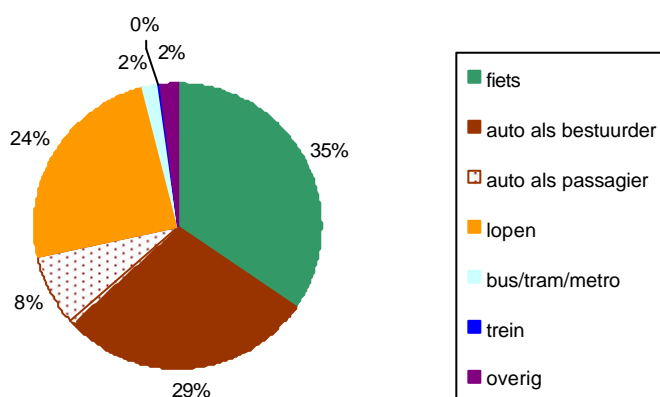
'Voor de volksgezondheid zijn die maatregelen van belang die de blootstelling van zoveel mogelijk mensen aan de meest schadelijk componenten van luchtverontreiniging zo veel mogelijk beperken', aldus Bert Brunekreef vorig jaar in dit blad⁶. Blootstelling van grote groepen mensen vinden we vooral in de (stedelijke) gebouwde omgeving. De meest schadelijke componenten van luchtverontreiniging waaraan deze mensen blootstaan zijn afkomstig van het gemotoriseerd verkeer aldaar en dan vooral van de dieselauto's. Bovendien nemen mensen ook deel aan het verkeer waardoor ze nog eens extra dicht op al die viezigheid zitten. Vanuit gezondheidskundig oogpunt lijken maatregelen gericht op een duurzame transitie naar schone mobiliteit in de steden dan ook het meest effectief en zeker op de lange termijn ook het meest efficiënt. Een stimulerend fietsbeleid past om verschillende redenen uitstekend in een dergelijke strategie.

De voordelen van de fiets

Er zijn diverse argumenten waarom een stimulerend fietsbeleid een belangrijk onderdeel zou moeten zijn van gemeentelijk beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit.

- Het ligt zo voor de hand dat we het bijna zouden vergeten: fietsers dragen niet bij aan de luchtverontreiniging. Met andere woorden: iedere fietsrit die een (potentiële) gemotoriseerde rit vervangt, reduceert de uitstoot van schadelijke stoffen voor die rit tot nul. En het gaat om heel veel ritten, want ...
- Nederlanders fietsen vaak en veel. Ruim een kwart van alle verplaatsingen leggen Nederlanders van 12 jaar en ouder af met de fiets. Ter vergelijking: de helft doen we met de auto (waarvan een kwart als passagier) en slechts 4% met het openbaar vervoer. Op de korte afstand is de fiets nog belangrijker: in figuur 1 is te zien dat 35% van alle ritten tot 7,5 km met de fiets wordt afgelegd en nog maar 37% met de auto (waarvan ruim een vijfde als passagier). En het fietsgebruik groeit nog steeds, zowel in het aantal ritten als in het aantal afgelegde kilometers als in het aandeel in de korte verplaatsingen. Dat staat in scherp contrast met bijvoorbeeld het openbaar vervoer dat vooral op de korte afstand het toch al zeer geringe marktaandeel de afgelopen jaren ziet dalen.

Modal-split grafiek Nederland tot 7,5 km



Figuur 1: Modal split van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer in Nederland van personen van 18 jaar en ouder. Bron: AVV-MON 2005, bewerking Fietzersbond.

- Met een goed stimulerend (fiets)beleid is het goed mogelijk nog meer mensen op de fiets te krijgen. Verschillende kwalitatieve en vooral ook kwantitatieve onderzoeken van de afgelopen

⁵ World Health Organisation, *WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005*, Geneva, 2006.

⁶ "Nederland moet zich vooral richten op het terugdringen van de verkeersemissies", Tien vragen aan Bert Brunekreef van het IRAS, Tijdschrift Lucht, jaargang 2 nummer 5, p. 22-23, oktober 2006.

jaren tonen aan dat verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten in ieder geval deels te verklaren zijn door het gevoerde beleid⁷. Een combinatie van goede fietsvoorzieningen, een goede concurrentieverhouding met de auto en een goede fietscultuur werkt daarbij het beste. In gemeenten als Groningen, Zwolle en Houten leidt dit zelfs tot een binnengemeentelijk fietsgebruik van bijna 50%. Met een goede mix van het aanleggen van fietsnetwerken van hoge kwaliteit, een hoge mate van verkeersveiligheid en voldoende capaciteit voor de rijdende en stilstaande fiets, een grofmazig autonetwerk, sturende parkeertarieven voor de auto bij belangrijke bestemmingen en fietspromotie gericht op verschillende doelgroepen kan het fietsgebruik in veel gemeenten nog zeer fors groeien.

- De fiets heeft ook nog andere belangrijke voordelen, ook op het gebied van gezondheid en milieu. Positieve milieueffecten zijn er vooral doordat fietsers nauwelijks geluid produceren en CO₂ uitstoten, maar bijvoorbeeld ook door besparingen op het ruimtegebruik. Omdat fietsers zich matig intensief bewegen zijn er tevens grote positieve gezondheidseffecten. Dagelijks fietsen reduceert de kans op allerlei ziekten zoals diabetes type-2 en hart- en vaatziekten, psychische klachten, sommige vormen van kanker en ziekten aan spieren en gewrichten⁸. Bovendien is fietsen een zeer laagdrempelige vorm van bewegen: mensen kennen het, mensen kunnen het en je kunt het inpassen in je dagelijkse verplaatsingspatroon waardoor het geen extra tijd kost. Investerings die het fietsgebruik vergroten verdienen zich dan ook waarschijnlijk makkelijk terug in de vorm van gezondheidswinst⁹.

De Fietsbalans[®]

Voor het agenderen van goed stimulerend fietsbeleid bij gemeenten heeft de Fietsersbond sinds 2000 een zeer succesvol instrument: de Fietsbalans[®]. Daarmee worden verschillende aspecten van het fietsklimaat in gemeenten op een objectieve manier onderzocht en beoordeeld. Vervolgens worden de prestaties van de gemeenten met elkaar vergeleken met vooral als doel dat gemeenten van elkaars goede voorbeelden kunnen leren. In de periode 2000 – 2004 is in 125 gemeenten de Fietsbalans[®] opgemaakt. Uit een evaluatie uit 2004 blijkt dat gemeenten met de resultaten en aanbevelingen flink aan de slag zijn gegaan.

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek is een praktijkmeting in iedere gemeente voor een objectieve beoordeling van de kwaliteit van de (fiets)infrastructuur. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van een speciaal ontwikkelde meetfiets met onder andere camera en computer (figuur 2) en van een meetauto.



Figuur 2: De meetfiets van de Fietsersbond in actie.

⁷ O.a.: Piet Rietveld, Vanessa Daniel, *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transport Research A 38, 531-550, 2004; Ruud Ververs, Arnold Ziegelaar, *verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Een onderzoek in opdracht van het Fietsberaad, Research voor Beleid, Leiden, 2006; Dirk Ligtermoet, *Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden*, Fietsberaad publicatie nummer 7, Rotterdam, 2006.

⁸ Noor Heim, *Fietsgebruik in Nederland, gezondheidseffecten & bevorderende maatregelen*, Faculteit voor Aard- en Levenswetenschappen, Vrije Universiteit, Amsterdam, 2006.

⁹ Bert van Wee en Hans Nijland, *De gezondheidsbaten van fietsen*, Milieu, jaargang 12, nr. 3, pp. 21-24, 2006; Kjartan Sælensminde, *Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorised traffic*, Transport Research Part A 38, 593-606, 2004.

Op een doordeweekse middag worden tegelijkertijd per auto en per fiets 12 tot 16 routes door de te onderzoeken gemeente afgelegd. Verplaatsingen gaan van over de gemeente verspreid gelegen woningen naar belangrijke (fiets)bestemmingen en vice versa. Verplaatsingen gaan van deur tot deur (inclusief parkeren en lopen) en fietser en automobilist gebruiken de voor hen meest snelle route. Hiermee bepalen we van het fietsnetwerk de directheid, het comfort, de wegdekkwaliteit, de aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto¹⁰.

In 2006 zijn we mede op verzoek van de gemeenten begonnen met een nieuwe ronde Fietsbalans[®]. In eerste instantie om te kijken wat de effecten zijn op het fietsklimaat van de recente autonome ontwikkelingen en van het gevoerde gemeentelijk beleid van de afgelopen jaren: monitoring. Maar we hebben ook de gelegenheid te baat genomen enkele nieuwe onderwerpen te introduceren om deze effectief bij de gemeenten te agenderen. Een daarvan is luchtkwaliteit.

Een belangrijk principe van de Fietsbalans[®] is het gebruik van objectieve feiten en gegevens in plaats van meningen en redeneringen. Van een belangenorganisatie als de Fietsersbond wordt immers verwacht dat wij vinden dat er meer aandacht moet komen voor fietsers en dat de kwaliteit van fietspaden beter moet. Als wij echter door objectief onderzoek aantonen dat de kwaliteit van de fietspaden in een bepaalde gemeente niet voldoet aan de in de vakwereld afgesproken kwaliteitsniveaus en dat vergelijkbare gemeenten veel betere kwaliteit leveren, maakt dat veel meer indruk. Omdat we dit principe ook op het thema luchtkwaliteit wilden toepassen en er geen gegevens zijn over de blootstelling van fietsers aan luchtvervuiling, hebben we besloten zelf te gaan meten. Een tweede artikel in dit blad gaat hierop nader in.

Tot slot

Steden staan voor de belangrijke uitdaging het woon-, leef- en verblijfsklimaat te verbeteren om zo aantrekkelijk te blijven voor alle mensen. Met de Fietsbalans[®] biedt de Fietsersbond gemeenten een helder en gedocumenteerd overzicht van maatregelen om te komen tot verhoging van het fietsgebruik en een duurzaam gezond verkeerssysteem. Investeren in het fietsbeleid leidt tot beter leefbare steden. Dat is dus niet alleen het werkterrein van de afdeling verkeer, maar schept ook kansen voor de collega's op milieu en gezondheid.

¹⁰ Meer informatie over de methode en resultaten van de Fietsbalans[®] is te vinden op de Fietsbalans cd-rom, te bestellen bij de Fietsersbond, of via www.fietsbalans.nl.