

Introductie: trends in fietsgebruik nader verkend

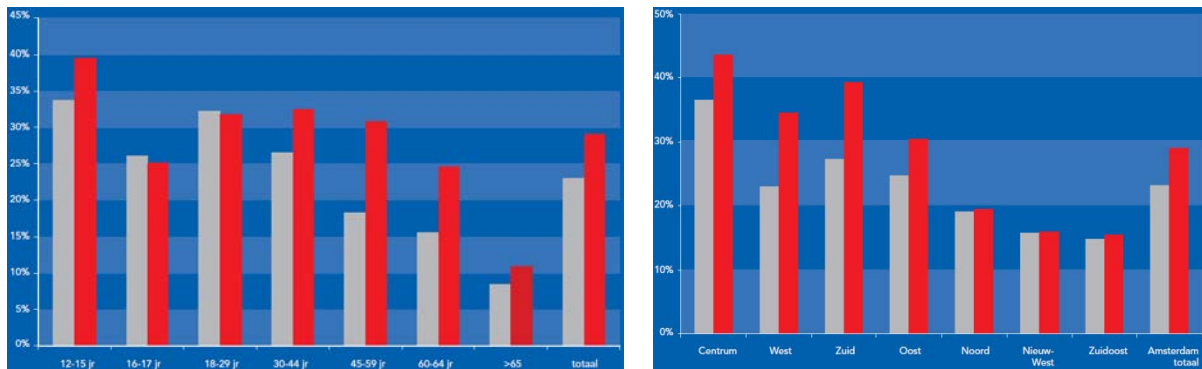
Dr. M. te Brömmelstroet
University of Amsterdam, AISSR¹

Steeds vaker wordt geroepen dat de fiets bezig is aan een opmerkelijke comeback, vooral in steden. In Nederland zien we al sinds het midden van de jaren zeventig een gestage groei (De la Bruhèze, Veraart 1999) en deze groei lijkt zich ook in de toekomst voor te zetten. Het zijn echter vooral buitenlandse steden die momenteel tot de verbeelding spreken. Niet alleen buitelen de beleidsmakers over elkaar heen met ronkende ambities, ook laten de cijfers zien dat er in een groeiend aantal steden succes wordt geboekt met het op de fiets krijgen van de bevolking.

Inmiddels is iedereen ervan overtuigd dat fietsen een oplossing biedt voor een keur aan stedelijke problemen. Het is een schone, efficiënte en gezonde vorm van mobiliteit die zowel voor de daadwerkelijke gebruiker als voor de omstander weinig tot geen negatieve effecten heeft. Het stelt daarmee individuen in staat om aan verschillende activiteiten in de stad deel te kunnen nemen en zich daar tussen snel en flexibel te verplaatsen. Al deze voordelen worden nog eens versterkt in een stedelijke omgeving waar (mobiliteits-)ruimte schaars is en afstanden kort zijn. Recente studies waarin deze kwaliteiten in een maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA) zijn gekwantificeerd laten dan ook zien dat beleid ter bevordering van het fietsen altijd loont (Cycling Embassy of Denmark 2012, Van Ommeren, Lelieveld *et al.* 2012, Røhl, Herby 2009). Het lijkt daarom niet meer dan logisch dat steden, stedelingen en hun bestuurders de fiets opnieuw omarmen als deel van de oplossing van hun verkeersproblemen.

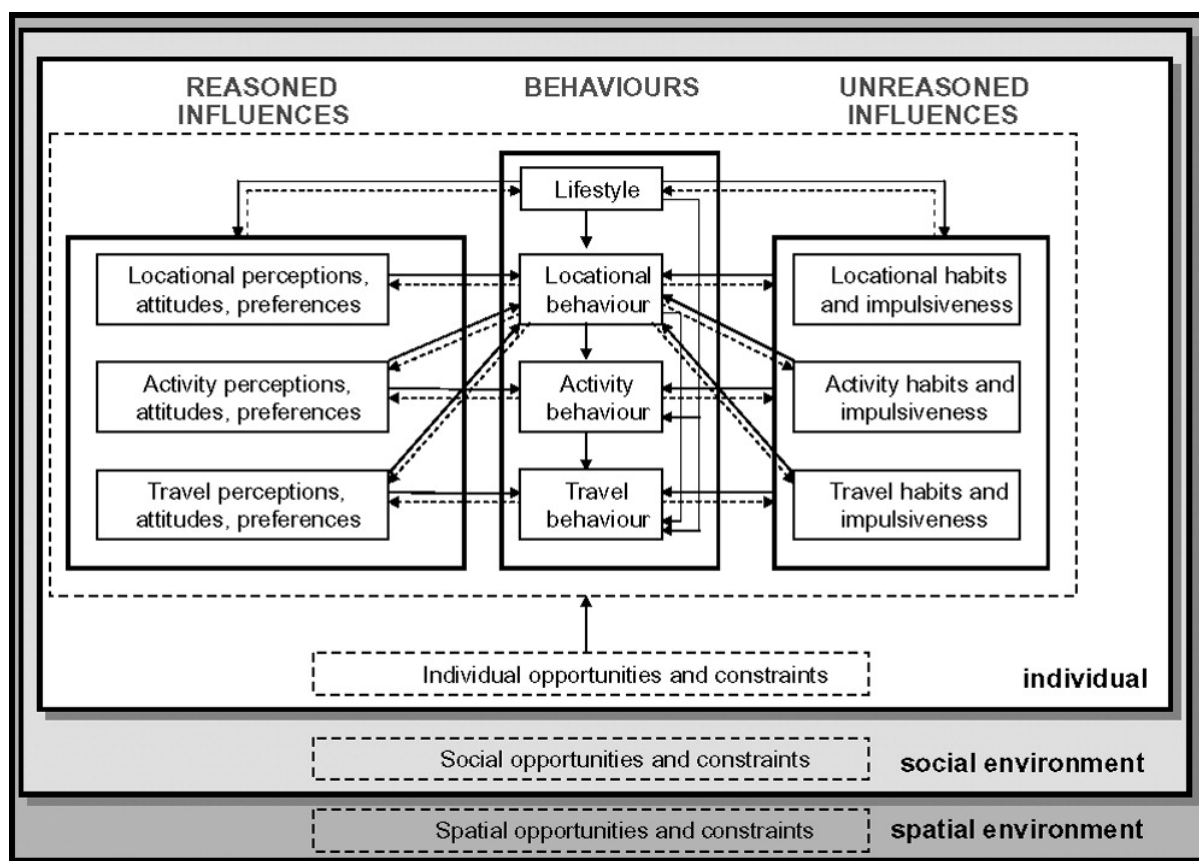
De globale opwaartse trend in het fietsgebruik die kan worden waargenomen, wordt een stuk minder eenduidig als we verder inzoomen. Zo zien we in recente cijfers van Amsterdam dat fietsgebruik in deze stad (die toch bekend staat als 'posterchild' van de fietsrenaissance) niet toeneemt voor alle inwoners (Grooten, Kuik 2010). Er zijn leeftijdsgroepen waarbij het fietsgebruik de afgelopen decennia sterk is gestegen, terwijl bij anderen stagnatie of zelfs een afname waargenomen werd (figuur 1). Ook wanneer naar de stadsdelen gekeken wordt, is er sprake van een gevarieerd beeld; terwijl er in stadsdeel centrum een sterke groei te zien is, neemt het fietsgebruik in de naoorlogse buitenwijken nauwelijks toe. Eenzelfde beeld is te zien op landelijk niveau, waar sommige steden een sterke toename zien van fietsen terwijl anderen achterblijven (De la Bruhèze, Veraart 1999, Pucher, Buehler 2008). Dit roept een aantal fundamentele vragen op.

¹ University of Amsterdam, AISSR, E: Marco@transport-planning.eu



Figuur 1: Verschillen in fietstrends per leeftijdsgroep (links) en per stadsdeel (rechts): de grijze balkjes geven de cijfers uit 1986-1991 weer, de rode 2005-2008

Waar worden de sterke verschillen tussen bevolkingsgroepen en stadsdelen door verklaard? Zijn er nog meer verschillen waar te nemen als er gevarieerd wordt naar andere kenmerken (bijvoorbeeld opleidingsniveau, inkomen, lifestyle)? Zijn deze verschillen universeel of specifiek voor een stad met dezelfde karakteristieken als Amsterdam? En, voor een planoloog, verkeerskundige of stedenbouwkundige niet onbelangrijk, welke (typen) beleidsinterventies kunnen succesvol worden ingezet voor welke omgevingen en voor welke bevolkingsgroepen? Het eerste dat we daarbij nodig hebben is een conceptueel schema dat vanuit de theorie aanknopingspunten geeft om dit fenomeen te begrijpen. Eén veel gebruikt schema is dat van Rietveld en Daniel (Rietveld, Daniel 2004) waarin fietsgebruik direct afhankelijk wordt verondersteld van gegeneraliseerde kosten (t.o.v. andere vervoerswijzen) en individuele eigenschappen. Dit schema is sterk gebaseerd op economische afwegingen. Een recenter algemener schema zoomt meer in op sociaalpsychologische verklaringen voor mobiliteitskeuzes (figuur 2). Hierin wordt onderscheid gemaakt naar beredeneerde en onberedeneerde invloeden op (mobiliteits-)gedrag. Tevens laat het zien dat een individu (en zijn/haar gedrag) moet worden gezien in de context van de sociale en ruimtelijke omgeving. Dit schema biedt mogelijkheden om de hierboven genoemde verschillen beter te begrijpen.



Figuur 2: Een conceptueel schema voor mobiliteitskeuzes (Van Acker, Van Wee et al. 2010)

Variabelen in de Ruimtelijke Omgeving

Er bestaan binnen een stad uiteraard verschillende ruimtelijke omgevingen die het gebruik van de fiets in meer of mindere mate bevorderen. Dit heeft voornamelijk te maken met de aanwezigheid van veilige en snelle infrastructuur, maar ook met de gemiddelde afstanden tussen activiteiten (Te Brömmelstroet 2012). Het moge duidelijk zijn dat deze kenmerken verschillende mogelijkheden en begrenzingen opleveren voor het gebruik van de fiets. Zeker als mensen aan een dagelijkse keten van activiteiten (bv: woon-werk-supermarkt-school-woon-recreatie-woon) willen deelnemen is een korte onderlinge reistijd van belang. De kaarten van figuur 3 laten bijvoorbeeld goed zien dat het gebruik van de fiets bij een bezoek aan de supermarkt in het centrum van de stad meer voor de hand ligt dan in Nieuw West, zeker in combinatie met andere bestemmingen. Hierbij is sprake van een sterke feedback cyclus: veel fietsers maken het immers mogelijk om de locatiestrategie van supermarkten hierop aan te passen, waardoor het weer aantrekkelijker wordt voor de fiets, etcetera (Te Brömmelstroet 2012).



Figuur 3 "Supermarkt" in Google Maps uitsneden op dezelfde schaal (links: Amsterdamse binnenstad, rechts: Amsterdam Nieuw West)

Variabelen in de Sociale Omgeving

Binnen dezelfde ruimtelijke randvoorwaarden zijn nog steeds grote verschillen te zien in het kiezen van vervoersmiddelen. Dit is deels te verklaren door een rationele afweging tussen mogelijkheden, en deels door persoonlijke voorkeuren. Deze persoonlijke voorkeuren én afwegingen bevinden zich binnen de sociale omgeving. Onderzoek wijst uit dat de mogelijkheden om menselijk handelen, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteitskeuzes, te verklaren op basis van *rational choice theory*, beperkt zijn.. Niet alleen zijn individuen maar zeer beperkt in staat om zulke keuzes bewust en rationeel te maken (Aarts, Dijksterhuis 2000, Thaler, Sunstein 2009, Gärling, Axhausen 2003), ook worden ze sterk beïnvloed door hun directe en indirecte sociale omgeving. De houding en keuzes van burens, vrienden en familie beïnvloeden ons gedrag, maar ook bredere culturele opvattingen zoals geloof of *mainstream media* zijn hierop van invloed (Gärling, Gillhom *et al.* 1998, Steg 2005). Deze inzichten helpen ons ook om beter te begrijpen wat de rol van leefstijlen, attitudes en de sociale omgeving is op fietsgebruik (Van Acker 2010). Het lijkt erop dat we vooral wetenschappelijke sprongen voorwaarts kunnen maken als we inzichten over de rol van de ruimtelijke omgeving kunnen combineren met inzichten over de rol van de sociale omgeving.

Bijdragen uit Nederland

In de trend van het toenemende fietsgebruik speelt Nederland (en vooral Nederlandse steden als Amsterdam en Groningen) een rol als gidsland. De situatie die wij als zo normaal ervaren, is iets waar aan ze in New York, Parijs of Londen pas over lange tijd hopen toe te zijn. Dat betekent dat Nederland een uniek laboratorium biedt om trends in fietsgebruik beter te begrijpen, zodat generaliserende lessen kunnen worden getrokken en andere landen niet dezelfde fouten hoeven te maken. Het is dan ook jammer te moeten constateren dat, zeker in vergelijking met de wetenschappelijke analyses betreffende autogebruik en autogebruikers, dat er maar spaarzaam onderzoek wordt gedaan naar de fiets en de fietser. Binnen dit onderzoek nemen Nederlandse onderzoekers wel een belangrijke rol in (Rietveld, Daniel 2004, Heinen, van Wee *et al.* 2010). Maar het zijn ook Amerikaanse groepen die sterk aan de weg timmeren (Pucher, Buehler 2008, Xing, Handy *et al.* 2010). In deze thema-uitgave wordt een aantal onderzoeken gepresenteerd die nieuwe trends in fietsgebruik duiden. De bijdragen representeren de hierboven geschetste aspecten van het fietsgebruik.

In zijn artikel "Nieuwe Perspectieven op Fietscultuur" presenteert Peter Pelzer een conceptueel kader om de culturele 'inbedding van het fietsen beter te begrijpen. Er is tot op heden weinig aandacht voor de rol van de sociaal-culturele omgeving, terwijl empirisch materiaal laat zien dat dit wel verklarend kan zijn voor het fietsgedrag van groepen als studenten, niet-westerse allochtonen of de creatieve klasse. Vervolgens gebruikt Pelzer drie mogelijke perspectieven op een fietscultuur om ontwikkelingen in Portland en Amsterdam beter te begrijpen: Fietsen als gewoonte, fietsen als leefstijluiting en fietsen als tegencultuur. Eén van de uitkomsten is dat fietsen in Amsterdam vooral een gewoonte is, terwijl het in Portland vooral als tegencultuur kan worden gekenmerkt. Dit roept uiteraard de nodige vragen op, bijvoorbeeld over de overdraagbaarheid van beleidsinterventies tussen deze twee steden.

Het onderwerp van het artikel "Fietsen en Verkeersonveiligheid in Nederland" van Willem Vlakveld en Divera Twisk bevindt zich op een interessant kruisvlak. Enerzijds is verkeersveiligheid direct afhankelijk van de infrastructuur en wordt het veelal gezien als onderdeel van een rationele afweging voor een vervoersmiddelkeuze. Maar anderzijds is verkeersveiligheid, en dan vooral de perceptie ervan, afhankelijk van de sociale omgeving. Zo laten studies zien dat invoering van een helmplicht leidt tot een afname in het fietsgebruik, vooral in relatief veilige omgevingen (de Jong 2012). Het artikel presenteert een aantal trends in verkeersveiligheid van fietsers. Tevens worden (genomen en nog te nemen) maatregelen besproken. Opvallend resultaat is dat fietsers het laatste decennium meer betrokken zijn geraakt bij ongevallen met ernstig letsel. Met name ouderen zijn vaak slachtoffer. Er wordt daarna een flink aantal mogelijke beleidsmaatregelen geïntroduceerd. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in maatregelen aan infrastructuur (o.a. Duurzaam Veilig), aan de auto (ITS systemen) en aan de fietser (bv helmplicht). Vooral deze laatste insteek zou in het kader van het hierboven geschetste raamwerk beter onderzocht moeten worden voor het effect van/op de sociale omgeving.

Piet Rietveld, Muhammad Sabir en Jos van Ommeren bekijken in het artikel "Fietsen door weer en wind" de invloed van weer en klimaat op het fietsen. Dit is een onderdeel van de ruimtelijke omgeving, maar focust vooral op hoe gedragskeuzes fluctueren voor een individu als de weersomstandigheden veranderen. Het uitgangspunt hierbij is dat door klimaatsverandering negatieve weersinvloeden (zoals wind, regen) zullen toenemen. De auteurs presenteren de resultaten van een literatuuronderzoek. Voorafgaand concluderen zij ook dat het vreemd is dat in een land waar fietsgebruik zo hoog ligt, er maar weinig wetenschappelijke aandacht is voor dit thema. Uit hun analyse blijkt dat deze aandacht wel van belang is: het meenemen van klimaatinvloeden in het debat over verkeer en vervoer kan ervoor zorgen dat er pro-actief aan een robuuster vervoernetwerk kan worden gewerkt.

Ook Tom Thomas, Rinus Jaarsma en Bas Tutert focussen in hun bijdrage op de relatie tussen het weer en fietsgebruik. Zij vullen daarmee het artikel van Rietveld, Sabir en van Ommeren aan met een kwantitatieve data-analyse. Gebruikmakend van tijdsreeksen uit Ede en Gouda laten zij zien dat 80% van de variatie in het fietsgebruik (in etmaalintensiteiten) verklaard wordt door veranderingen in het weer. De belangrijkste (onderling gerelateerde) weervariabelen zijn temperatuur, zonneschijn, neerslag en windsnelheid. Ook dit onderzoek draagt bij aan het beter begrijpen van trends die we zien in fietsgebruik. Het voegt daarbij mogelijke nuanceringen toe aan uitspraken over trends in fietsgebruik en de relatie met beleidsinterventies.

Het themanummer over fietsgebruik laat met deze bijdragen zien dat er in Nederland wel degelijk wetenschappelijke aandacht is voor het begrijpen van de ruimtelijke- en sociale omgeving van het fietsen. De auteurs benadrukken dat deze aandacht pas in de kinderschoenen staat en dat nog veel inzicht moet worden verkregen om fietsgebruik beter te begrijpen en dus meer efficiënte beleidsmaatregelen te kunnen ondersteunen. Het belangrijkste daarbij is dat we niet uit het oog verliezen dat de contexten, vooral internationaal maar ook binnen Nederland, sterk verschillen. Ook wordt expliciet aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen de

ruimtelijke omgevingsfactoren en de sociale omgevingsfactoren. Een beter inzicht in deze wisselwerking kan ervoor zorgen dat we gezamenlijk de juiste kant op bewegen.

Referenties

- Aarts, H., en A. Dijksterhuis (2000). The automatic activation of goal-directed behaviour: the case of travel habit. *Journal of Environmental Psychology*, 20(1), 75-82.
- Cycling Embassy of Denmark (2012). *Collection of Cycle Concepts 2012*. Holstebro: Rounborg Grafiske Hus.
- De Jong, P. (2012). The health impact of mandatory bicycle helmet laws. *Risk Analysis*, 32(5), 782-790.
- De La Bruhèze, A.A., en F. Veraart (1999). *Fietsen en verkeersbeleid. Het fietsgebruik in negen Westeuropese steden in de twintigste eeuw*.
- Gärling, T., en K.W. Axhausen (2003). Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, 30, pp. 1-11.
- Gärling, T., R. Gillhom, en A. Gärling (1998). Reintroducing attitude theory in travel behavior research: The validity of an interactive interview procedure to predict car use. *Transportation*, 25, 129-146.
- Grooten, J., en F. Kuik (2010). *Mobiliteit in en rond Amsterdam: Een blik op de toekomst vanuit een historisch perspectief*. Amsterdam: DIVV Amsterdam.
- Heinen, E., B. Van Wee, en K. Maat (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59-96.
- Pucher, J., en R. Buehler (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Rietveld, P., en V. Daniel (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531-550.
- Røhl, A., en J. Herby (2009). *Economic evaluation of cycle projects: methodology and unit prices*. Copenhagen: City of Copenhagen.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- Te Brömmelstroet, M. (2012). De fiets als maat voor de stedenbouw. *Stedenbouw + Ruimtelijke Ordening*, 93(3), 14-17.
- Thaler, R.H., C.R. Sunstein (2009). *Nudge: Improving decisions about health, wealth and happiness*. London: Penguin Books Ltd.
- Van Acker, V. (2010). Fietsstad of fietsende stedeling? *AGORA*, 26(4), 11-14.
- Van Acker, V., B. van Wee, en F. Witlox (2010). When transport geography meets social psychology: toward a conceptual model of travel behaviour. *Transport Reviews*, 30(2), 219-240.
- Van Ommeren, K., M. Lelieveld, en M. De Pater (2012). *Maatschappelijke kosten en baten van de fiets: Quickscan*. Amsterdam: Decisio.
- Xing, Y., Handy, S.L., en P.L. Mokhtarian (2010). Factors associated with proportions and miles of bicycling for transportation and recreation in six small US cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 15(2), 73-81.