
Samenvatting

Op basis van bestaande literatuur kan worden geconcludeerd dat beleid voor stimulering van het fietsgebruik naar verwachting het meest effectief is als het zich richt op:

- korte verplaatsingen (tot 7,5 kilometer);
- groot stedelijke gebieden;
- het verhogen van parkeerkosten;
- het verbeteren van de reistijdverhouding op een bepaald traject tussen fiets en auto.

Van alle verplaatsingen in 2006 werd meer dan een kwart fietsend afgelegd. Nederland heeft daarmee het hoogste fietsaandeel in Europa. Zowel door de rijksoverheid als op decentraal niveau worden diverse maatregelen genomen om het fietsgebruik te stimuleren. De reden hiervoor is dat men positieve effecten verwacht op het milieu, de veiligheid en de bereikbaarheid. Ook op het gebied van andere beleidsterreinen, zoals de gezondheid, zouden gunstige effecten kunnen worden behaald. Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) bestaat behoefte aan een beter inzicht in de effecten van de maatregelen die worden genomen om het fietsgebruik op de korte afstanden te verhogen, dat wil zeggen verplaatsingen met een afstand kleiner dan 7,5 kilometer.

Om het inzicht in de effecten van fietsmaatregelen te vergroten, is in dit rapport de meest recente kennis ten aanzien van het fietsbeleid en het fietsgebruik bijeen gebracht. Niet alleen wordt een overzicht gegeven van de mogelijke effecten van fietsbeleid, ook worden mogelijke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren, de belangrijkste verklarende factoren voor het fietsgebruik en de kansen, de potentiële fietsverplaatsingen, in beeld gebracht. Voor dit onderzoek is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande literatuur en inzichten.

Betere bereikbaarheid, relatief veiliger, minder uitstoot en gezonder
Stimulering van het fietsgebruik kan positieve effecten hebben op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het milieu. Een hoger fietsaandeel kan leiden tot een minder zware belasting van het stedelijk- en onderliggend wegennet, alhoewel over het effect van fietsmaatregelen op het autoverkeer op knelpunten nog weinig bekend is. Een toename van het marktaandeel van de fiets leidt tot minder verkeersslachtoffers. Ook leidt vervanging van korte autoverplaatsingen door fietsritten tot minder CO₂-uitstoot. Maar wat misschien nog belangrijker is, vaker fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Regelmatige fietsers hebben een betere conditie, zijn weerbaarder tegen ziektes en hebben 50 procent minder kans op een hartaanval.

'Push'- en 'pull'-maatregelen

Het Rijk faciliteert het fietsbeleid van andere overheden door kennis te verzamelen en te verspreiden én zorg te dragen voor een aantal randvoorwaarden. In de Nota Mobiliteit wordt het belang van de fiets onderkend, maar wordt de verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid vooral bij de decentrale overheden neergelegd. Lokaal fietsbeleid bestaat uit diverse maatregelen die kunnen worden onderverdeeld in 'push'- en 'pull'-maatregelen. Pushmaatregelen maken het autogebruik minder aantrekkelijk. Pullmaatregelen richten zich vooral op het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Pushmaatregelen lijken het meest effect te hebben op het fietsgebruik. Over de effectiviteit van individuele fietsmaatregelen zijn echter weinig empirische gegevens beschikbaar. Daardoor is ook niet of nauwelijks bekend in hoeverre een specifieke maatregel leidt tot een overstap van auto naar fiets. De beleidsmaatregelen die in het buitenland worden genomen, verschillen niet veel van de in Nederland bekende maatregelen. Wel worden in het buitenland vaker communicatiecampagnes ingezet in combinatie met infrastructurele maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren.

Verklarende factoren voor het fietsgebruik

In de loop der tijd zijn verschillende verklaringsmodellen ontwikkeld om meer inzicht te krijgen in de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik. Het blijkt dat het fietsgebruik in een gemeente afhankelijk is van de mate van reliëf, de bebouwingsdichtheid, het aandeel jongeren, de hoogte van de parkeerkosten en de reistijdverhouding tussen de auto en de fiets.

Het effect van een verbeterde reistijdverhouding voor de fiets op het autoverkeer wordt vaak doorgerekend met een verkeersmodel. De reisweerstand van de auto of de fiets wordt dan aangepast. Het zwakke punt van deze berekeningen is dat wordt gewerkt met deskundige aannames over substitutie-effecten van maatregelen en niet met daadwerkelijk gemeten effecten.

Potentiële fietsverplaatsingen

In Nederland worden relatief veel verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5 kilometer gemaakt. Van deze verplaatsingen wordt het merendeel per fiets of auto afgelegd. Beiden hebben een marktaandeel van 35 procent. De korte autoverplaatsingen worden vaak gezien als potentiële fietsverplaatsingen waar fietsbeleid effect kan hebben. Niet iedereen zal echter bereid zijn de fiets te pakken. Deels komt dit voort uit gewoontegedrag (men is gewend om de auto te nemen) of uit een sterke voorkeur voor de auto. Ook vanuit praktische overwegingen wordt vaak voor de auto gekozen, bijvoorbeeld bij het vervoeren van grote hoeveelheden boodschappen of het halen/brengen van kinderen. Daarnaast spelen de weersomstandigheden, de reistijdverhouding tussen auto en fiets en de kans op diefstal een belangrijke rol bij de keuze voor de auto of de fiets.

Een realistische inschatting van het daadwerkelijke marktpotentieel is op basis van de beschikbare informatie niet mogelijk. Meer inzicht in de effectiviteit van maatregelen kan alleen worden verkregen door vaker projectevaluaties met een voor- en nameting uit te voeren waarbij de verschuivingen in vervoerwijzekeuze in beeld worden gebracht. Door de effecten te vertalen in modelparameters, kunnen met een verkeersmodel de effecten op de verkeersafwikkeling beter worden voorspeld.