

Samenvatting

Fietsen en lopen, de zogenoemde *active modes*, spelen een belangrijke rol in het Nederlandse mobiliteitssysteem. Nederlanders lopen of fietsen bij bijna iedere verplaatsing: de helft van het aantal ritten, een tiende van alle afgelegde kilometers en een derde van de aan mobiliteit bestede tijd leggen we te voet of per fiets af. Hierbij zijn drie trends waarneembaar. Ten eerste zijn we sinds 2004 vaker en verder gaan fietsen (+9 procent) en lopen (+13 procent). De e-fiets speelt een grote rol in de toename van het fietsen en is niet langer alleen het domein van de recreërende oudere. Ten tweede doet zich een ruimtelijke differentiatie voor: het aandeel van de fiets neemt vooral in de stad toe. Tot slot worden de verschillen tussen bepaalde bevolkingsgroepen groter. De *active modes* worden vaak gebruikt met een recreatief motief. Daarvoor worden ook de langste afstanden afgelegd. Toch is er in de afgelopen jaren ook een toename te zien in de frequentie en de afstanden die mensen voor hun werk zijn gaan fietsen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) werkt aan een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. In de Nota Mobiliteit richtte het beleid van het ministerie (toen nog het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) zich vooral op de rol van de auto en het openbaar vervoer op het hoofd(wegen)net. Met de toenemende aandacht voor de totale reis van deur tot deur, onder andere in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en in de Programma's Meer Bereiken en Beter Benutten, worden fietsen en lopen belangrijker. In deze overzichtsstudie brengt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) daarom in kaart op welke manieren fietsen en lopen in het mobiliteitssysteem verweven zitten en wat hiervan de effecten zijn. Dit doen we door in te zoomen op de rol van de *active modes* in het functioneren van het totale mobiliteitsstelsel, met name in de stedelijke gebieden. We presenteren in deze studie de huidige stand van zaken van de *active modes* en de ontwikkelingen in de afgelopen jaren, brengen in kaart welke eigenschappen van de stad en van de bevolkingsgroepen in de stad invloed hebben op hoeveel er wordt gelopen en gefietst en geven een inkijkje in de effecten van fietsen en lopen op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De studie is gebaseerd op uitvoerig literatuuronderzoek en analyses op verschillende datasets over mobiliteit, zoals het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS).

Nederlanders fietsen en lopen vaker en verder

De helft van het aantal ritten, een tiende van alle afgelegde kilometers en een derde van de aan mobiliteit bestede tijd leggen Nederlanders lopend of fietsend af. Voor het gebruik van deze '*active modes*' gezamenlijk komt Nederland internationaal gezien op de tweede plaats, na Zwitserland, waar relatief veel gelopen wordt. Ten opzichte van andere landen lopen Nederlanders weinig, maar er wordt wel veel meer gefietst dan in andere landen.

De afgelopen jaren is de frequentie waarmee en de afstand waarover Nederlanders fietsen en lopen, toegenomen: Nederlanders fietsen en lopen vaker en verder. Zo pakken mensen voor woon-werkverkeer en onderwijs vaker de fiets en voor winkelen juist minder. Ook bij het voor- en natransport van het openbaar vervoer is voor de *active modes* een belangrijke rol weggelegd, vooral aan de woningzijde. Bijna de helft van alle verplaatsingen tussen de woning en het station gaat per fiets, 15 procent gaat te voet.

Vaak hebben loop- of fietsritten een recreatief motief. Het gaat hierbij om een vijfde van de fiets- en een derde van de voetgangersritten. Voor recreatie leggen voetgangers en fietsers bovendien grotere afstanden af dan voor de andere reismotieven.

Bevolkingsgroepen verschillen in gebruik van *active modes*

Persoonskenmerken en trends zoals de toename van het aantal eenpersoonshuishoudens, het grotere aantal mensen dat in de stad woont, het grotere aantal ouderen en het grotere aantal niet-westerse allochtonen kunnen leiden tot veranderingen in de rol die de *active modes* hebben in het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. Zo fietsen en lopen vrouwen significant vaker dan mannen. Dit kan ermee te maken hebben dat vrouwen vaker parttime en dichterbij huis werken. En niet-westerse allochtonen lopen twee keer zoveel als autochtonen, maar fietsen beduidend minder. De samenstelling van de bevolking in een bepaald postcodegebied heeft een groot effect op het fietsaandeel in dat gebied.

Vooraf in de stad neemt de fietsdrukke toe

Niet alleen bevolkingskenmerken maar ook de mate van stedelijkheid en de omvang van de stad bepalen het gebruik van de *active modes*. Binnen de steden vormen fietsen en lopen de belangrijkste vervoerswijzen. Dit komt vooral door onze compacte (binnen)steden, met voorzieningen op een afstand die we met de fiets of te voet acceptabel vinden.

Wel verschillen steden op dit punt. In de vier grote steden wordt bijvoorbeeld verhoudingsgewijs minder gefietst en meer gelopen dan in veel van de middelgrote steden. Zo is het aandeel fietsen in Rotterdam 14 en in Den Haag 18 procent, terwijl in de studentensteden Leiden, Groningen, Zwolle en Leeuwarden meer dan 40 procent van alle lokale verplaatsingen per fiets wordt afgelegd. Maar ook onder de middelgrote steden zijn er forse verschillen zichtbaar in de mate van fietsgebruik.

De toename van het aantal fietsen, en vooral van het aantal extra brede fietsen (zoals bakfietsen) en fietsen met een verschillende snelheid, in de stad leidt tot drukte op de fietspaden daar. Soms is er zelfs sprake van 'fietsfiles'. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de doorstroming maar leidt ook tot meer onderlinge conflicten tussen gebruikers op de fietspaden.

E-fiets populair

De e-fiets is een interessante ontwikkeling in ons fietsland. Er zijn steeds meer nieuwe (of vernieuwde) fietstypes te zien op het fietspad, van elektrische bakfiets tot segways. Toch laat geen van de fietstypes zo'n groot meetbaar effect zien als de elektrische fiets. De e-fiets is het enige type fiets waarvan de verkopen stijgen; van alle andere fietsen dalen de verkoopcijfers.

Van alle fietskilometers wordt inmiddels ruim een tiende (12 procent) per e-fiets afgelegd. De afstanden die we met de e-fiets overbruggen, zijn ongeveer anderhalf keer zo lang als met de gewone fiets; voor woon-werkverplaatsingen fietsen e-fietsers zelfs twee keer zo ver als gewone fietsers. De e-fiets stelt ouderen in staat om langer te blijven fietsen. Toch is deze niet langer uitsluitend het domein van ouderen: ook mensen onder de 65 e-fietsen inmiddels steeds vaker, en ook steeds vaker naar het werk.

Fietsen en lopen zijn gezond maar verhogen de veiligheidsrisico's

Een toe- of afname in het fietsen en lopen kan, afhankelijk van de situatie, verschillende maatschappelijke effecten hebben, bijvoorbeeld op de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid van een regio. Zo ontstaan er door de toename van het fietsgebruik in de steden capaciteitsknelpunten in stallingen en op sommige fietspaden. Tegelijkertijd zorgt diezelfde (e-) fiets ervoor dat de vervoersarmoede – de situatie waarin iemand door beperkingen niet in staat is deel te nemen aan activiteiten – in Nederland een minder grote rol speelt dan in andere landen. Voor een aanzienlijk deel van de Nederlandse bevolking geldt dat zij met de fiets veel voorzieningen kunnen bereiken. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Verenigde Staten of Engeland.

Fietsen en lopen gaan gepaard met belangrijke gezondheidseffecten. Het ziekteverzuim wordt bijvoorbeeld lager naarmate de fietsfrequentie toeneemt en de afgelegde afstand langer is. Fietsen en lopen zijn ook milieuvriendelijk. Ze veroorzaken immers geen emissies van luchtverontreinigende stoffen als stikstof- en zwaveldioxiden, fijn stof en CO₂. Tegelijkertijd is er een trend dat fietsers een steeds groter aandeel hebben in het aantal verkeersdoden, en vooral in het aandeel ernstig gewonden. Het aandeel voetgangers in de dodelijke slachtoffers is stabiel.

Bevorderen *active modes* vergt meer dan goede infrastructuur

Nederland kent een rijke traditie van beleid gericht op *active modes*. Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw is er veel geïnvesteerd in nieuwe fietsinfrastructuur, gericht op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van steden. Sinds 2007 ligt de verantwoordelijkheid voor het fiets- en voetgangersbeleid bij decentrale overheden.

Recente inzichten over de effectiviteit van Nederlands fietsbeleid laten zien dat op veel plekken in steden weliswaar grote successen zijn geboekt, maar dat voor het stimuleren van fietsgebruik meer nodig is dan het aanleggen van fietsinfrastructuur (hardware): ook het fietsbeleid en de toewijding aan fietsdoelstellingen moeten op orde zijn (orgware), evenals benodigde educatieprogramma's en campagnes (software). Hetzelfde geldt voor voetgangersbeleid. Helaas ontbreekt het veelal aan goede ex-post evaluaties van maatregelen om de *active modes* te stimuleren. Bovendien zorgt de beperkte registratie van de verplaatsingen met de *active modes* (vooral bij voetgangers) ervoor dat de ontwikkelingen soms lastig te duiden zijn.