

Duiding van ontwikkelingen in het fietsgebruik: de dynamiek van winst of verlies

Kees van Goeverden
TU Delft, Transport & Planning
c.d.vangoeverden@tudelft.nl

Tom Godefrooij
Interface for Cycling Expertise
tom.godefrooij@cycling.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Duiding van ontwikkelingen in het fietsgebruik: de dynamiek van winst of verlies

Het fietsgebruik als aandeel in het totaal aantal verplaatsingen is in Nederland al decennia min of meer constant, rond de 27%. Dit is opmerkelijk omdat er diverse ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die het fietsgebruik beïnvloeden. In deze paper wordt onderzocht in hoeverre demografische en sociaal-economische ontwikkelingen gunstig of ongunstig voor het fietsgebruik zijn, ofwel, in de terminologie van het paper, in hoeverre deze de maatschappelijk potentie van de fiets vergroten of verkleinen.

Hiertoe is eerst op basis van het MON geanalyseerd welke de meest invloedrijke variabelen zijn voor de kans dat voor een gegeven verplaatsing de fiets gekozen wordt met daarbij een beperking tot de variabelen waarover het MON informatie geeft. De belangrijkste variabelen zijn, naar afnemende invloed: verplaatsingsafstand, vervoermiddelbezit van het huishouden, maatschappelijk participatie van de verplaatsende persoon, grootte van het huishouden en leeftijd. Voor deze variabelen en voor rijbewijsbezit dat direct slechts een geringe invloed heeft maar indirect via gecorreleerde variabelen zeer invloedrijk is, is vastgesteld bij welke waarden het fietsgebruik hoog dan wel laag is. Vervolgens is bekeken hoe deze variabelen zich in de afgelopen decennia hebben ontwikkeld, in het bijzonder de klassen met een relatief hoog of laag fietsgebruik. Het resultaat is dat nagenoeg alle geconstateerde ontwikkelingen ongunstig zijn voor de fiets. Ook een schatting van de ontwikkeling van het fietsgebruik in deze periode uitgaande van het huidige keuzegedrag laat een voortdurende daling zien van de maatschappelijke potentie van de fiets. Niettemin is het fietsgebruik constant gebleven. Er moeten factoren zijn die de effecten van de dalende potentie opheffen. Misschien hebben de preferenties bij de vervoerwijzekeuze zich ten gunste van de fiets ontwikkeld. En waarschijnlijk is dat, dankzij het stimulerende overheidsbeleid en de ontwikkelingen op de fietsmarkt de fiets meer concurrerend is geworden.

Verwacht mag worden dat de dalende maatschappelijke potentie van de fiets zich in de nabije toekomst zal doorzetten. Een blijvend stimulerend overheidsbeleid zal nodig zijn om het fietsgebruik op peil te houden of bij voorkeur te laten groeien teneinde de mobiliteits- en leefbaarheidsproblemen te verlichten.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Het fietsgebruik als aandeel in het totaal aantal verplaatsingen is in Nederland al decennia min of meer constant, rond de 27%. Dit is opmerkelijk omdat er diverse maatschappelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die het fietsgebruik beïnvloeden zoals de vergrijzing van de bevolking en het verplaatsen over steeds langere afstanden. Ook hebben de overheden beleid gevoerd om het vervoeraanbod van zowel de fiets als alternatieven te verbeteren en zullen zo ook het fietsgebruik beïnvloed hebben. De vraag is of de effecten op het fietsgebruik van de diverse maatschappelijke ontwikkelingen elkaar ongeveer opheffen en zo de constantheid in het fietsaandeel verklaren, of dat de ontwikkelingen het fietsgebruik wel degelijk verkleinen of vergroten en dat hun invloed gecompenseerd wordt door effecten van het overheidsbeleid of misschien door veranderingen in de individuele preferenties m.b.t. fietsen.

Van Boggelen en Jansen (2007) schatten de effecten op het fietsgebruik van twee ontwikkelingen, de vergrijzing en de toename van het aantal allochtonen. Beide effecten zijn negatief. Vergrijzing zal het aantal fietsverplaatsingen per persoon met ca 3% doen dalen in de komende 20 jaar. Het toenemend aantal allochtonen voegt 2% aan deze daling toe. De daling zou vooral in kleinere gemeentes plaatsvinden. Ze laten verder zien dat er op individueel niveau grote verschillen zijn in fietsgebruik tussen leeftijdsklassen. Ook speelt geslacht een rol; vrouwen nemen iets vaker de fiets dan mannen. Harms (2006) neemt grote verschillen in verplaatsingsgedrag waar tussen allochtonen en autochtonen met onder meer een lager fietsgebruik door de eerste.

Ander onderzoek naar invloedsvariabelen voor fietsgebruik betreft vaak kenmerken van de woonomgeving. Ververs en Ziegelaar (2006) onderscheiden bij het verklaren van verschillen in fietsgebruik tussen gemeentes kenmerken van het lokale beleid, kenmerken van de inwonerpopulaties (zoals leeftijdsverdeling, religie), geografische kenmerken (bijvoorbeeld bevolkingsdichtheid) en fysieke kenmerken (zoals hoeveelheid neerslag, mate van reliëf). Zij vinden als belangrijkste variabelen religie (islamieten fietsen minder, protestanten meer), huishoudgrootte (leden van éénpersoons huishoudens fietsen meer), kwaliteit alternatieven (hogere parkeerkosten leiden tot hoger fietsgebruik, beter OV tot lager fietsgebruik, en betere concurrerende reistijd van de fiets t.o.v. de auto tot een hoger fietsgebruik), reliëf (ongunstig voor fietsgebruik), maatschappelijke participatie (mensen met een WW-uitkering fietsen minder), leeftijd (jongeren fietsen meer), oppervlakte bebouwd gebied (negatief gerelateerd aan fietsgebruik), en het weer (veel neerslag leidt tot minder fietsgebruik). Wat betreft kenmerken van de inwonerpopulaties is in zulke studies de invloed geaggregeerd bepaald via de mate waarin de onderzochte kenmerken gemiddeld in een gemeente voorkomen.

1.2 Doel en opzet paper

In deze bijdrage onderzoeken we welke maatschappelijke factoren van invloed zijn op het fietsgebruik en hoe ze zich ontwikkelen in de tijd. Het gaat om demografische en sociaal-economische factoren en om factoren die direct voortkomen uit menselijke keuzes die van invloed zijn op de keuze om de fiets te gebruiken maar op een hoger

niveau genomen worden. We zullen deze aanduiden als majeure keuzes. Een voorbeeld is de aan het begin van deze inleiding genoemde verplaatsingsafstand (bepaald door keuzes van herkomsten en bestemmingen) waarvan waargenomen wordt dat deze gemiddeld steeds langer wordt. Aangezien het discutabel is om de ontwikkeling van majeure keuzes als maatschappelijke ontwikkeling te bestempelen onderscheiden we hier maatschappelijke ontwikkeling in enge zin (demografische en sociaal-economische ontwikkelingen) en in brede zin (inclusief de ontwikkelingen van relevante majeure keuzes).

Maatschappelijke ontwikkelingen kunnen per saldo ongunstig zijn voor het fietsgebruik of gunstig (of natuurlijk neutraal). Ze beïnvloeden daarmee wat we hier zullen aanduiden als de maatschappelijke potentie van de fiets. Zijn de ontwikkelingen ongunstig, dan wordt de maatschappelijke potentie kleiner, zijn ze gunstig dan wordt de potentie groter. Naast deze ontwikkelingen die de maatschappelijke potentie bepalen zijn het overheidsbeleid, ontwikkelingen bij andere modaliteiten (zoals filevorming) en individuele preferenties bij de vervoerwijzekeuze van belang. Wij zullen deze in het vervolg aanduiden met preferenties en concurrentiekracht van de fiets. Hierbij tekenen we aan dat ook overheidsbeleid als een (collectieve) preferentie gezien kan worden aangezien in een democratische samenleving de overheid in beginsel de voorkeuren van haar burgers volgt.

De analyse die we geven van de ontwikkeling van de maatschappelijke potentie van de fiets geeft, gegeven de waarneming van constant fietsgebruik, ook inzicht in de ontwikkeling van preferenties+concurrentiekracht. Blijkt bijvoorbeeld de maatschappelijke potentie te dalen, dan moeten de preferenties of de concurrentiekracht zich ten gunste van de fiets ontwikkeld hebben om het gebruik van de fiets op peil te hebben laten blijven. Een kanttekening is wel dat onze analyse van de maatschappelijke ontwikkelingen niet het hele veld beschrijft. Er zijn ontwikkelingen die buiten onze analyse vallen en die niet tot de preferenties of concurrentiekracht gerekend mogen worden. We nemen aan dat hun invloed klein is ten opzichte van die van de ontwikkelingen die we wel beschrijven en alleen wat ruis aan de analyse toevoegen.

De werkwijze in deze bijdrage is: zoeken naar maatschappelijke variabelen die het fietsgebruik beïnvloeden (hoofdstuk 2) en het beschrijven van de ontwikkeling van de meest invloedrijke van deze variabelen in de tijd (hoofdstuk 3). Deze beschrijving geeft een indicatie van de ontwikkeling van de maatschappelijke potentie van de fiets. Vervolgens schatten we het fietsgebruik in vroegere jaren onder aanname van het huidige keuzegedrag en vergelijken dat met het daadwerkelijke gebruik in die jaren (hoofdstuk 4). De schattingen geven een indicatie van de ontwikkeling van de maatschappelijke potentie van de fiets. Een eventuele discrepantie met het daadwerkelijk gebruik geeft aan dat de preferenties of de concurrentiekracht van de fiets zich gewijzigd moeten hebben.

De gebruikte bronnen voor de analyses zijn de OVG- en MON databestanden. De onderzochte maatschappelijke variabelen zijn beperkt tot de variabelen die in deze bestanden geregistreerd zijn. Ontbrekende variabelen waarvan uit andere onderzoeken een invloed op het fietsgebruik blijkt zijn het allochtoon of autochtoon zijn en de religie van de respondent.

2. Verklarende maatschappelijke variabelen voor fietsgebruik

Het onderzoek naar variabelen die het fietsgebruik beïnvloeden is gedaan met een logistische regressie. Deze schat de invloed van de variabelen op de kans dat de fiets gekozen wordt voor een gegeven verplaatsing. Indien een variabele gedefinieerd is als een continue variabele wordt geschat hoe de kans verandert bij toename van de variabele. Bij een categorale variabele wordt geschat hoe de kansen verschillen bij verschillende klassen van de variabele. De analyse is multivariaat, wat wil zeggen dat de invloed van alle onderzochte variabelen simultaan bepaald wordt en dat onderlinge correlaties in principe uitgefilterd worden. Als bijvoorbeeld een variabele alleen invloed heeft op het fietsgebruik doordat het de verplaatsingsafstand beïnvloedt die op zijn beurt het fietsgebruik beïnvloedt, zal uit de analyse geen invloed van de betreffende variabele blijken indien ook de afstand in het model opgenomen is. Wordt de afstand weggelaten, dan wordt de indirect via de afstand verlopende invloed zichtbaar.

Er zijn twee analyses uitgevoerd, één van de maatschappelijke variabelen in brede zin en één van de variabelen in enge zin (zoals gedefinieerd in hoofdstuk 1). De analyses zijn alleen gedaan voor personen van 18 jaar en ouder. Een vergelijkbare analyse voor schoolgaande kinderen onder de 18 is uitgevoerd door van Goeverden en de Boer (2008). De volgende verklarende variabelen zijn geanalyseerd:

- verplaatsingsniveau:
 - afstandsklasse,
 - seizoen,
 - jaar waarin de verplaatsing gemaakt wordt (geeft een indicatie over gedragsverandering in de tijd),
- persoonsniveau:
 - leeftijd,
 - geslacht,
 - maatschappelijke participatie (belangrijkste activiteit zoals werken of het huishouden doen),
 - opleiding,
 - rijbewijsbezit,
 - bezit studenten OV-kaart,
- huishoudniveau:
 - vervoermiddelbezit
 - huishoudgrootte,
 - type provincie van het woonadres (op basis van meest voorkomende religie),
 - wel/geen meerverdieners in huishouden,
 - stedelijkheid woongemeente,
 - netto jaarinkomen.

Bijna alle variabelen zijn als categorale variabelen in het model opgenomen. Alleen het verplaatsingsjaar en de huishoudgrootte zijn als continue variabele behandeld. Bij de analyse van de maatschappelijke variabelen in brede zin is de invloed van alle genoemde variabelen onderzocht. Bij de analyse van de maatschappelijke variabelen in enge zin zijn

drie variabelen weggelaten: afstandsklasse, vervoermiddelbezit van het huishouden, en stedelijkheid van de woongemeente. Het betreft variabelen die samenhangen met majeure keuzes die de vervoerwijzekeuze in hoge mate bepalen. Het 'ruime' model beschrijft in principe de directe invloed van elke variabele op het fietsgebruik, het 'enge' model beschrijft de gecombineerde directe en indirecte invloed van de in dit model opgenomen variabelen. De resultaten staan vermeld in de tabel in de bijlage. De ruime en enge modellen zijn respectievelijk aangeduid als 'model 1' en 'model 2'.

De analyses zijn uitgevoerd op alle MON-bestanden (jaren 2004 t/m 2009) en kennen zeer grote aantallen waarnemingen voor alle klassen van de variabelen. Bij zulke grote aantallen is het niet verwonderlijk dat bijna alle variabelen een significant effect blijken te hebben. Opmerkelijker is misschien dat één variabele, geslacht, nochtans geen significant effect heeft (in model 1). Het is bekend dat in Nederland (anders dan in veel landen met een gemiddeld lager fietsgebruik) vrouwen vaker de fiets gebruiken dan mannen (van Boggelen en Jansen, 2007). Het frequentere gebruik heeft in Nederland blijkbaar niet te maken met het vrouw zijn, maar met één of meer andere variabelen die gecorreleerd zijn aan geslacht. Het ligt voor de hand hierbij te denken aan de andere rol in de maatschappij die vrouwen vaak hebben. Uit eigen analyse blijkt een sterke relatie tussen geslacht en verplaatsingsafstand; de verplaatsingsafstand van vrouwen is bij gelijke omstandigheden, dat wil zeggen bij gelijke waarden van alle overige in de modellen opgenomen variabelen, significant korter dan die van mannen. Het afwezig zijn van een verband tussen geslacht en fietsgebruik werd ook geconstateerd voor Nederlandse scholieren. Bij Vlaamse scholieren blijkt geslacht daarentegen wel een significant effect te hebben: jongens gebruiken de fiets vaker dan meisjes (van Goeverden en de Boer, 2008).

De belangrijkste variabelen die de keuze om wel of niet de fiets te gebruiken verklaren zijn, in volgorde van afnemende invloed: verplaatsingsafstand, vervoermiddelbezit van het huishouden, maatschappelijke participatie, grootte van het huishouden, seizoen, leeftijd, en type woonprovincie. Bij de woonprovincies zijn onderscheiden: de Randstedelijke provincies, de overige provincies met een overwegend protestantse signatuur, en de twee overwegend Rooms-katholieke provincies. In model 2 blijkt ook rijbewijsbezit een grote invloed te krijgen. De richting van de invloeden zijn meestal wat a priori verwacht mag worden of wat elders vastgesteld is. Zo blijkt in de protestantse provincies meer gefietst te worden dan in de Rooms-katholieke, de Randstad zit er tussen in. Alleen de invloed van de grootte van het huishouden wijkt af van de bevinding van Ververs en Ziegelaar (2006) die een hoog fietsgebruik signaleren bij éénpersoons huishoudens. In onze analyse blijkt juist een positief verband tussen huishoudgrootte en fietsgebruik. Overigens spreken beide bevindingen elkaar niet noodzakelijkerwijs tegen. Het kan zijn dat het ene resultaat indirecte effecten via gecorreleerde variabelen bevat en het andere niet. Het kan ook zijn dat de door ons gedane aanname van een eenduidig verband tussen huishoudgrootte en fietsgebruik (door opname als continue variabele in het model) niet klopt. Mogelijk is er sprake van een algemeen toenemend fietsgebruik bij groter wordend huishouden maar nemen éénpersoons huishoudens door een hoog fietsgebruik een aparte positie in.

Vergelijking van de resultaten van beide modellen laat zien dat de geschatte invloeden van een variabele tegengesteld kunnen zijn. In dat geval zijn de directe en indirecte

effecten tegengesteld en overtreffen de laatste de eerste. Dit is te zien bij de variabelen 'meerverdieners' en 'inkomen'. Meerverdieners en mensen met een hoog inkomen zijn in model 1 relatief meer geneigd de fiets te pakken, in model 2 juist minder. Bij meerverdieners blijkt dit vooral te komen door een sterke relatie met de weggelaten variabele 'vervoermiddelbezit' (meerverdieners kopen doorgaans meer auto's), bij inkomen door sterke positieve relaties met zowel afstand als autobezit.

Voor het vaststellen van laatstgenoemde indirecte relaties zijn lineaire regressies uitgevoerd op de twee belangrijkste verklarende variabelen voor fietsgebruik: verplaatsingsafstand en vervoermiddelbezit, beide resultaat van majeure keuzes. Verplaatsingsafstand en het aantal in het huishouden aanwezige auto's zijn de te verklaren variabelen (waarbij vervoermiddelbezit dus beperkt is tot autobezit). Als verklarende variabelen zijn bij verplaatsingsafstand alle andere variabelen als variabelen opgenomen, bij autobezit, dat een huishoudkenmerk is, alleen de andere huishoudvariabelen. Ook deze analyses zijn alleen gedaan voor personen van 18 jaar en ouder.

De belangrijkste variabelen voor het verklaren van de afstand zijn: geslacht (mannen maken gemiddeld langere verplaatsingen), maatschappelijke participatie (voltijds werkenden leggen grotere afstanden af), huishoudgrootte (naarmate het huishouden groter wordt worden de verplaatsingsafstanden korter), onderwijs en inkomen (hogere opgeleiden en hogere inkomens verplaatsen zich over grotere afstanden), meerverdieners (meerverdieners maken gemiddeld kortere verplaatsingen) en bezit studenten OV-kaart (bezitters maken langere verplaatsingen). Bij autobezit blijken alle onderzochte variabelen een grote invloed te hebben: autobezit neemt sterk toe met grootte huishouden, is zeer hoog bij meerverdieners, is hoog bij hogere inkomens, neemt sterk af bij toenemende verstedelijking van de woongemeente en is hoog in katholieke versus laag in protestantse provincies buiten de Randstad.

3. Ontwikkelingen van de meest invloedrijke variabelen

In dit hoofdstuk worden van de zes meest invloedrijke variabelen de ontwikkelingen in de periode 1978-2009 (de gehele OVG- + MON-periode) getoond. Aangenomen mag worden dat waargenomen trends zich in de nabije toekomst zullen doorzetten.

Figuur 1 toont de ontwikkeling van verplaatsingen over afstandsklassen. Er is een lichte daling bij de typische fietsafstanden (1-4 en 4-8 km) en een significante stijging bij de grote afstanden (> 30 km). De afstandsontwikkeling leidt zo tot een langzame daling van de maatschappelijke potentie van de fiets.

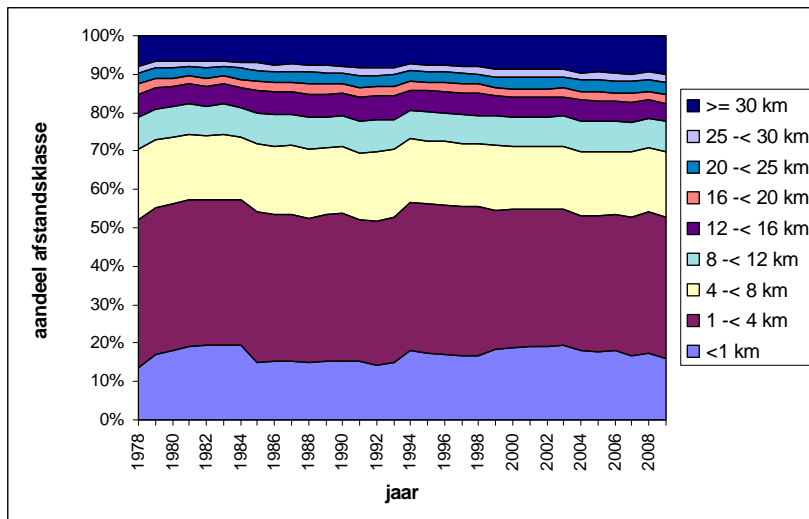


Fig. 1: Ontwikkeling verdeling verplaatsingen over afstandsklassen

Figuur 2 laat de ontwikkeling zien van het vervoermiddelbezit op huishoudniveau. Hierbij is de classificatie die in het OVG en MON gebruikt wordt overgenomen. Deze classificatie is gebaseerd op 'afpellen'. Eerst worden alle huishoudens die drie of meer auto's bezitten als een aparte klasse onderscheiden; het maakt niet uit welke andere vervoermiddelen ze ook bezitten. Vervolgens worden achtereenvolgens de huishoudens met twee auto's en die met één auto geïdentificeerd, weer ongeacht het bezit van andere vervoermiddelen. Daarna komen de resterende huishoudens die één of meer motorfietsen of scooters bezitten (en dus geen auto, mogelijk wel andere vervoermiddelen), de dan resterende huishoudens met één of meer brom- of snorfietsen, de resterende huishoudens met één of meer fietsen, en tenslotte de huishoudens die geen van de genoemde vervoermiddelen bezitten.

De sterke stijging van het aantal huishoudens met twee of meer auto's leidt, gegeven de sterke negatieve impact van toenemend autobezit op fietsgebruik, tot een flinke daling van de maatschappelijke potentie van de fiets.

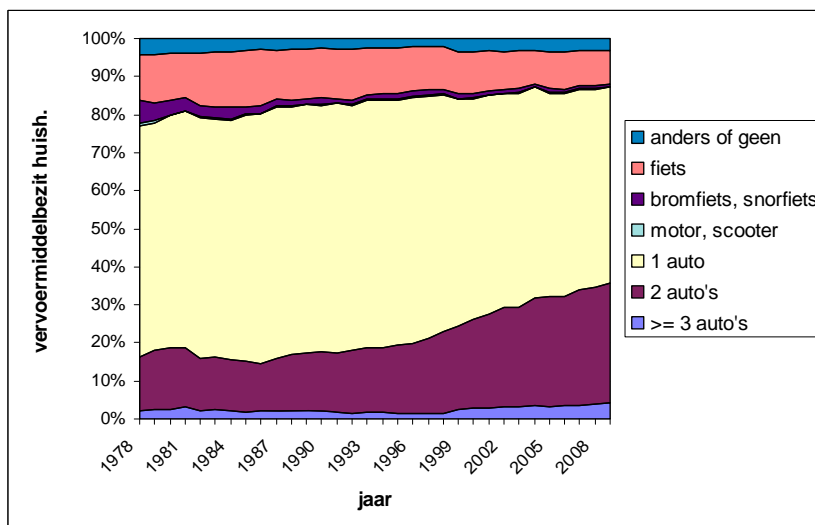


Fig. 2: Ontwikkeling verdeling personen over klassen vervoermiddelbezit huishouden

Figuur 3 laat met betrekking tot de maatschappelijke participatie een springerig beeld zien. Dit komt mogelijk doordat de soms wisselende opzet van het onderzoek (OVG of MON) van invloed is op de door de respondent opgegeven maatschappelijke participatie. Met name de grote sprongen in de niet-gespecificeerde categorie 'overig' doen dit vermoeden. Wel is er één duidelijk neerwaartse trend, namelijk het doen van het huishouden als voornaamste activiteit. Ook het aandeel scholieren/studenten lijkt iets te dalen. De dalingen worden vooral gecompenseerd door een flinke stijging van het aandeel gepensioneerd en werkenden in deeltijd, en een lichte stijging van het aandeel voltijds werkenden. De grote veranderingen in huishoudelijke activiteit, gepensioneerd zijn en werken in deeltijd hebben nauwelijks effect op de maatschappelijke potentie van de fiets. De lichte daling van scholieren/studenten en stijging van voltijds werkenden doet de potentie iets afnemen.

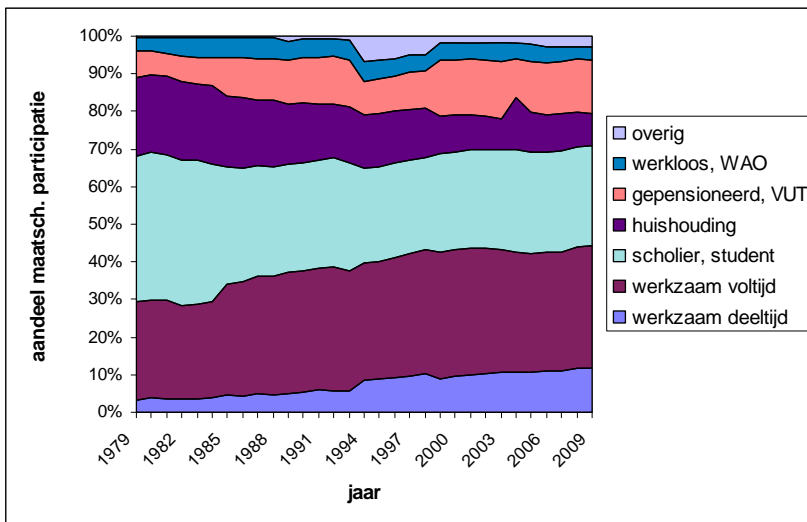


Fig. 3: Ontwikkeling verdeling personen over klassen maatschappelijke participatie

Figuur 4 laat zien dat het rijbewijsbezit sterk is toegenomen. Deze ontwikkeling leidt tot een daling van de maatschappelijke potentie van de fiets.

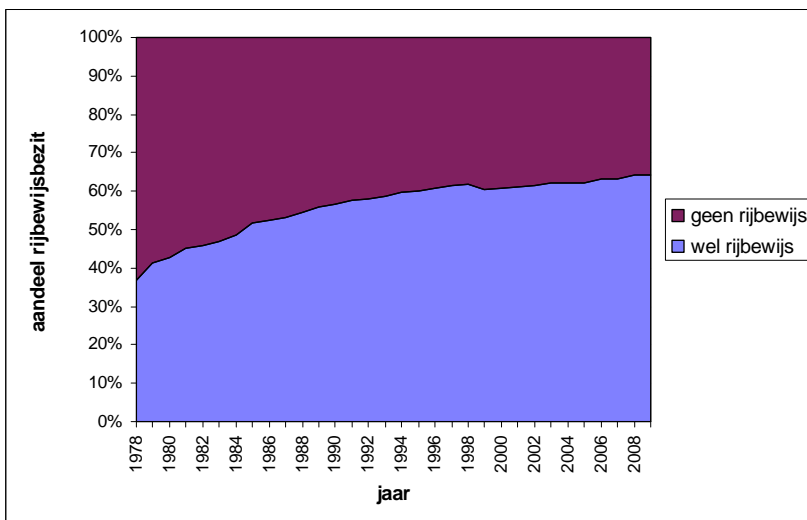


Fig. 4: Ontwikkeling aandelen personen met en zonder autorijbewijs

Kijkend naar de leeftijden dalen de aandelen van de leeftijdsgroepen onder de 25 jaar terwijl die boven de 45 jaar stijgen (figuur 5). Vanwege het hoge fietsgebruik bij de jongeren en het lage gebruik bij de 75-plussers neemt de fietspotentie af.

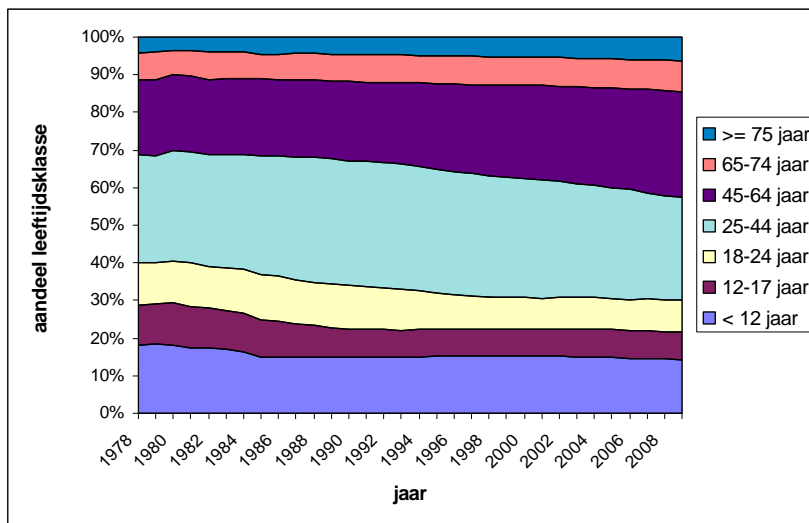


Fig. 5: Ontwikkeling verdeling personen over leeftijdsklassen

Het aandeel personen uit grote huishoudens (> 3 personen) daalt ten gunste van één- en tweepersoons huishoudens. Gezien het positieve verband tussen huishoudgrootte en fietsgebruik lijkt ook deze ontwikkeling de maatschappelijke potentie van de fiets te verkleinen. Nu moet echter aangetekend worden dat Ververs en Ziegelaar (2006) een hoog fietsgebruik waarnamen bij de sterk in aantal toenemende éénpersoons huishoudens. Mogelijk is hier tegelijk ook sprake van een vergroting van de fietspotentie.

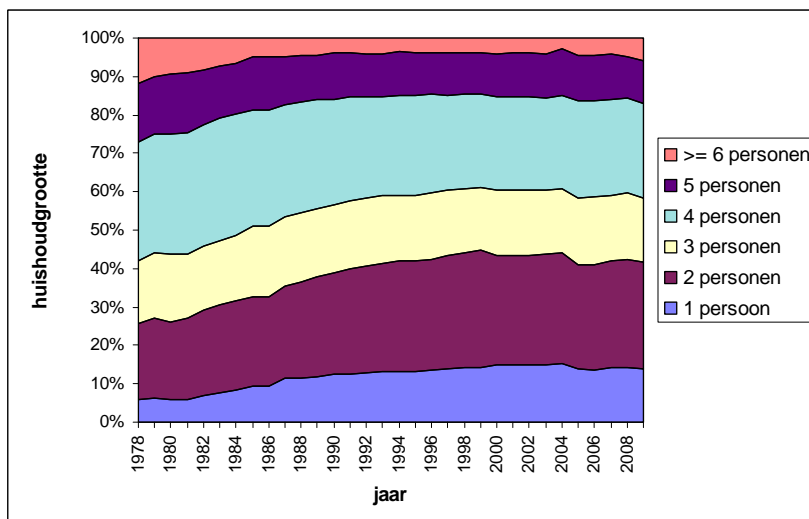


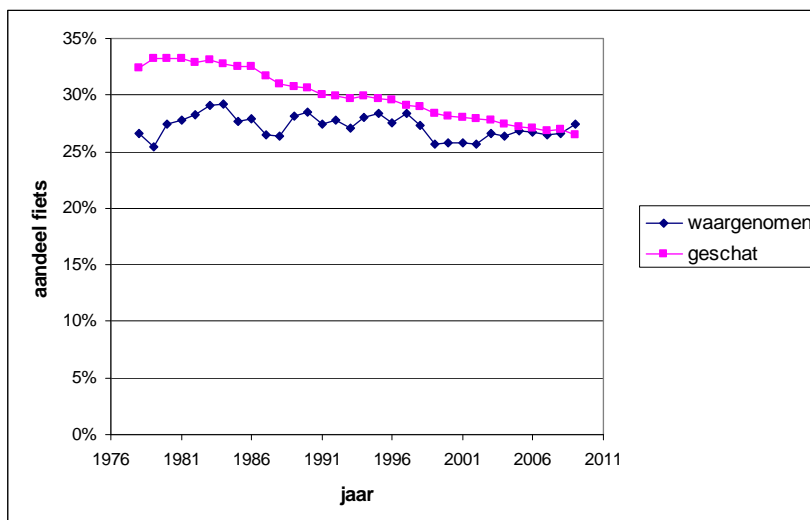
Fig. 6: Ontwikkeling verdeling personen over klassen van huishoudgrootte

De algemene conclusie is dat (nagenoeg) alle ontwikkelingen leiden tot een lagere maatschappelijke potentie van de fiets.

4. Ontwikkeling maatschappelijke potentie versus waargenomen fietsgebruik

Het is interessant om te bekijken hoe de maatschappelijke potentie van de fiets zich in de afgelopen jaren ontwikkeld heeft en hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot die van het werkelijke gebruik. Figuur 7 brengt dit in beeld. De potentie is in deze figuur geschat door eerst voor de jaren 2007 tot en met 2009 voor gekruiste segmenten van de zes meest invloedrijke variabelen (afstandsklasse, vervoermiddelbezit huishouden, maatschappelijke participatie, leeftijdsklasse, huishoudgrootte en rijbewijsbezit) de aandelen van de fiets te bepalen, en vervolgens voor eerdere jaren te berekenen hoe groot het fietsgebruik zou zijn geweest indien de fietsaandelen bij de gekruiste segmenten even groot waren geweest als in de periode 2007-2009. Zo worden fietsaandelen geschat die gerealiseerd zouden zijn bij dezelfde preferenties en concurrentiekracht van de fiets als in 2007-2009. Vergelijking met de waargenomen aandelen leert of de preferenties en/of concurrentiekracht gelijk gebleven zijn.

De figuur maakt duidelijk dat de maatschappelijke potentie van de fiets voortdurend daalt, geheel in overeenstemming met de eerdere resultaten. Nochtans zijn de waargenomen aandelen redelijk constant, zij het enigszins fluctuerend. Potentie en feitelijk gebruik gaan bij het verder terug gaan in de tijd steeds verder uit elkaar lopen. Dit betekent dat de preferenties ten gunste van de fiets veranderd zijn of de fiets meer concurrerend geworden is.



Figuur 7: Ontwikkeling maatschappelijke potentie van de fiets versus werkelijk gebruik

Individuele preferenties kunnen veranderd zijn doordat steeds meer bekend wordt dat fietsen goed is voor de gezondheid. Mogelijk is er ook sprake van een groeiend besef van het belang van duurzaamheid hetgeen de attitude voor de fiets in positieve zin kan hebben veranderd.

Mogelijke verklaringen voor een gegroeide concurrentiekracht van de fiets zijn een fietsvriendelijk beleid ter verbetering van bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur, verbetering van de fiets als vervoermiddel (opkomst mountainbike, elektrische fiets) en vergroting van de fietsbeschikbaarheid (bijv. OV-fiets). Een door ons uitgevoerde inventarisatie van het fietsbeleid in Nederland laat zien dat er inderdaad over een langere periode stimulerend beleid gevoerd is dat gaandeweg steeds ambitieuzer en integraler is

geworden (van Goeverden en Godefrooij, 2010). Voor verhoging van de concurrentiekracht van de fiets moet dit beleid intensiever of effectiever geweest zijn dan het stimulerend beleid voor de concurrerende vervoerwijzen, in het bijzonder de auto. Verder kunnen maatschappelijke factoren die niet in onze analyse zitten bijdragen aan de verklaring van de verschillen in ontwikkelingen van maatschappelijke potentie en gebruik. Gedacht kan worden aan het langer gezond blijven van ouderen en een mogelijk toenemend fietsgebruik bij integrerende allochtonen.

5. Conclusies en discussie

De demografische en sociaal-economische ontwikkelingen zijn ongunstig voor het fietsgebruik: we verplaatsen ons over steeds grotere afstanden, de bevolking vergrijsst, we kunnen ons steeds vaker meerdere auto's per huishouden permitteren en doen dat dan ook. Niettemin blijkt het fietsgebruik op peil te blijven.

De maatschappelijke ontwikkelingen zijn maar beperkt stuurbaar met beleid, en vallen in elk geval buiten het domein van het verkeers- en vervoersbeleid. In die context kun je ze duiden als 'autonome ontwikkelingen'. Het feit dat ondanks de voor de fiets ongunstige autonome ontwikkelingen tot dusverre geen afname van het fietsgebruik is opgetreden is hoopgevend. Kennelijk zijn alle beleidsmatige inspanningen om het fietsgebruik te stimuleren niet tevergeefs. De geconstateerde ontwikkelingen laten echter wel zien dat een voortdurende en ambitieuze aanpak nodig is om hun negatieve invloed te neutraliseren. Ambitieuze plannen om door een substantiële groei van het fietsgebruik onze mobiliteits- en leefbaarheidsproblemen te verlichten blijven vragen om stevig en integraal beleid.

Geraadpleegde literatuur

Otto van Boggelen en Robert Jansen (2007) Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik, Fietsberaad, publicatie 11B, Rotterdam

Kees van Goeverden en Enne de Boer (2008) Hoe gaan kinderen naar school? Verschillen tussen Nederland en Vlaanderen, bijdrage voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk

Kees van Goeverden en Tom Godefrooij (2010) Ontwikkeling van het fietsbeleid en – gebruik in Nederland, bijdrage voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk

Lucas Harms (2006) Anders onderweg, De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken, Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag

Ruud Ververs en Arnold Ziegelaar (2006) Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten, eindrapport, Research voor Beleid, Leiden

Bijlage: Invloed verklarende variabelen op fietsgebruik

Onderstaande tabel geeft de resultaten van de twee logistische regressies met alle verklarende variabelen (model 1) en met weglating van enkele keuze-gerelateerde variabelen (model 2). De variabelen zijn gerangschikt naar afnemende invloed volgens model 1. Model 2 geeft soms een iets andere volgorde die in één opzicht sterk verschilt: het rijbewijsbezit klimt naar plaats 2, achter maatschappelijke participatie.

Bij de categorale variabelen in de modellen zijn de invloeden uitgedrukt als het verschil in de kans op fietsgebruik tussen een klasse van een variabele en een klasse die als referentie dient. Referentieklassen zijn aangeduid met 'ref'. Iemand die een verplaatsing van 10 km maakt is bijvoorbeeld 3,22 zo sterk geneigd de fiets te gebruiken als wanneer hij/zij een verplaatsing van meer dan 20 km zou maken (referentie). Bij continue variabelen wordt de toename in fietsgebruik vermeld bij toename van de variabele met één eenheid. Een extra lid in een huishouden leidt tot een grotere kans op fietsgebruik van 11% volgens model 1 of 7% volgens model 2.

Tabel: Invloed van verklarende variabelen op fietsgebruik door Nederlanders ≥ 18 jaar

		toename kans op fietsgebruik	
variabele	klasse categorale variabele	model 1	model 2
afstandklasse	< 0,5 km	3,50	niet in model
	0,5-1,4 km	4,05	
	1,5-2,4 km	4,09	
	2,5-3,4 km	4,02	
	3,5-4,4 km	3,94	
	4,5-5,4 km	3,81	
	
	9,5-10,4 km	3,22	
	
	19,5-20,4 km	2,27	
	$\geq 20,5$ km (ref)		
vervoermiddelbezit huishouden	≥ 3 auto's (ref)		niet in model
	2 auto's	1,22	
	1 auto	1,96	
	motor, scooter	3,12	
	bromfiets	2,10	
	snorfiets	2,30	
	fiets	3,02	
	ander vervoermiddel	0,03	
geen vervoermiddel	0,07		

maatschappelijke participatie	werkzaam deeltijd (ref)		
	werkzaam voltijds	0,78	0,72
	huishouding	1,02	1,05
	scholier, student	1,41	1,22
	werkloos, -zoekend	0,85	0,94
	WAO	0,68	0,78
	gepensioneerd, VUT	0,95	1,03
	overig, onbekend	1,18	1,21
huishoudgrootte		1,11	1,07
seizoen	winter	0,73	0,77
	voor-/ najaar	0,86	0,89
	zomer (ref)		
leeftijd	18-24 jaar	1,56	1,42
	25-44 jaar	1,33	1,38
	45-64 jaar	1,52	1,51
	65-74 jaar	1,39	1,41
	>= 75 jaar (ref)		
type provincie	protestants buiten Randstad	1,24	1,22
	Randstad	1,12	1,12
	RK buiten Randstad (ref)		
meerverdieners in huishouden	geen voltijds werkende (ref)		
	>=2 voltijds werkenden	1,19	0,95
	1 voltijds en >=1 deeltijds werkende	1,08	-
stedelijkheid woongemeente	kerngemeente grote agglomeratie	0,77	niet in model
	zeer sterk stedelijk	1,05	
	sterk stedelijk	0,93	
	matig stedelijk	-	
	weinig stedelijk	1,02	
	niet stedelijk (ref)		
opleiding	basisschool (ref)		
	lager beroeps/voorbereidend	1,03	1,06
	middelbaar beroeps/voorbereidend	-	1,02
	hoger onderwijs	1,15	1,17
	anders	-	-
rijbewijsbezit	geen rijbewijs (ref)		
	rijbewijs	0,84	0,61
netto jaarinkomen huishouden	<€7500	0,84	1,25
	€7500-€15000	0,89	1,16
	€15000-€22500	-	1,20
	€22500-€30000	0,96	1,11
	>=€30000 (ref)		
jaar		1,007	1,008
bezit studenten-OVkaart	geen bezit (ref)		
	wel bezit	0,91	0,87
geslacht	man (ref)	verschil niet significant	
	vrouw		1,09

