

Meer mensen, die vaker en verder fietsen?
een decompositie-analyse van een groeiend fietsgebruik

Lucas Harms
Universiteit van Amsterdam
L.Harms@uva.nl

Marie-José Olde Kalter
Goudappel Coffeng
MOldeKalter@goudappel.nl

Hans Wüst
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
hans.wust@minienm.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Meer mensen, die vaker en verder fietsen?

In veel Europese en Noord-Amerikaanse steden neemt het fietsgebruik de laatste jaren fors toe. Ook in Nederland lijkt de fiets steeds populairder te worden. In deze paper wordt inzicht geboden in de ontwikkelingen in fietsgebruik in Nederland, waarbij onderscheid is gemaakt naar verplaatsingsmotieven, sociale groepen en regio's. De veranderingen zijn in beeld gebracht aan de hand van een zogenoemde decompositie-analyse. De veranderingen in fietsgebruik zijn daarbij op basis van bestaande mobiliteitsonderzoeken uiteengelegd in een drietal componenten: 'meer' mensen (1), die 'vaker' (2) en/of 'verder' (3) fietsen.

De resultaten wijzen uit dat het fietsgebruik vooral toe lijkt te nemen door een groei van de bevolking ('meer'), met name doordat er meer 40 tot 65 jarigen en meer 65 plussers zijn bijgekomen. Daarnaast lijken Nederlanders ook langere afstanden per fiets af te leggen ('verder'), wat geldt voor alle reismotieven. Voor woon-werkverplaatsingen en onderwijsverplaatsingen worden naast langere afstanden ook meer verplaatsingen gemaakt ('vaker'). Tenslotte is gebleken dat er grote regionale variatie is in de veranderingen in fietsgebruik: de totale groei van het fietsgebruik varieert tussen de -25% en +35%. Niet alleen de totalen maar ook de bijdragen van de drie componenten 'meer', 'verder' en 'vaker' varieert sterk per regio.

1. Inleiding

In veel Europese en Noord-Amerikaanse steden neemt het fietsgebruik de laatste jaren fors toe. Ook in Nederland lijkt de fiets steeds populairder te worden. In grote steden als Amsterdam en Utrecht wordt steeds vaker geklaagd over fietsfiles en onvoldoende parkeermogelijkheden. Maar wie er vooral vaker gebruik maken van de fiets, voor welke doeleinden de fiets vaker wordt gebruikt en waar en waarheen dat het geval is weten we eigenlijk niet precies.

In deze paper wordt inzicht geboden in de verschillen in ontwikkelingen in fietsgebruik tussen groepen en tussen gebieden. Daartoe is gebruik gemaakt van een zogenoemde decompositie-analyse gebaseerd op bestaande data van mobiliteitsonderzoeken en ontwikkeld in samenwerking tussen het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), Goudappel Coffeng en de Universiteit van Amsterdam. Een meer uitgebreide rapportage over de bevindingen waarin deels ook weer andere accenten worden gelegd, zal worden gepubliceerd in Harms et al. (te verschijnen) als onderdeel van het NWO-DBR onderzoeksprogramma rond fietsen.

In hoofdstuk 2 bespreken we eerst enkele algemene verschillen in fietsgebruik tussen groepen en gebieden op basis van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Vervolgens bespreken we in hoofdstuk 3 opzet en achtergrond van de decompositie-analyse aan de hand waarvan inzicht kan worden verschaft in ontwikkelingen en verschuivingen in het fietsgebruik sinds 2000. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de decompositie-analyse gepresenteerd, waarbij onderscheid is gemaakt naar motieven, leeftijd en regio's. De afsluitende paragraaf biedt conclusies en discussie.

2. Sociale en ruimtelijke verschillen in fietsgebruik in Nederland

Voordat we bekijken welke ontwikkelingen zich voordoen in het fietsgebruik zullen we in deze paragraaf eerst belichten hoe groot de sociale en ruimtelijke verschillen in fietsgebruik zijn op één moment in de tijd. Dat doen wij op basis van de Onderzoeken Verplaatsingen in Nederland (OVIN) voor 2010 en 2011 van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In tabel 1 bieden we inzicht in het aandeel van de fiets in het totaal van alle verplaatsingen. Voor een meer uitgebreide analyse waarbij ook inzicht wordt verschaft in het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de afgelegde fietsafstanden per persoon per dag verwijzen we hier naar Harms et al. (te verschijnen). De in tabel 1 gepresenteerde resultaten betreffen multivariate gemiddelden, waarbij is gecorrigeerd voor de invloed van achterliggende variabelen (zodat inzicht wordt verkregen in het 'zuivere' effect van bijv. leeftijd of opleidingsniveau).

Voor Nederland als geheel blijkt uit de gegevens dat ruim een kwart van alle verplaatsingen die Nederlanders maken per fiets gaat. Voor verplaatsingen van en naar school gaat bijna de helft van alle verplaatsingen per tweewieler, voor werk, winkelen en vrije tijd ligt het fietsaandeel om en nabij de 25%. Hoe varieert dit naar sociale en ruimtelijke aspecten?

2.1 Sociale verschillen

Ten eerste zijn er de verschillen tussen mannen en vrouwen (tabel 1): het aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen ligt bij vrouwen hoger dan bij mannen, vooral voor werk en winkelen. Overigens blijkt uit de per capita gegevens (Harms et al., te verschijnen) dat vrouwen weliswaar vaker fietsen vaker dan mannen (vooral voor winkelen), maar mannen over langere afstanden fietsen (vooral voor werk en vrije tijd). Ten tweede zijn er aanzienlijke verschillen tussen leeftijdsgroepen: ongeveer een derde van alle fietsverplaatsingen (32%) en een kwart van alle fietskilometers (27%) is voor rekening van kinderen en tieners tot 18 jaar oud. Tieners fietsen het meest frequent: meer dan de helft (55%) van al hun verplaatsingen en meer dan tweederde (70%) van de verplaatsingen van / naar school gaan per fiets. Volwassenen (30-50 jaar oud) maken aanzienlijk minder gebruik van de fiets. Met het ouder worden (50 jaar en ouder) neemt het aandeel van de fiets steeds verder af, hoewel de afgelegde afstanden verhoudingsgewijs wat groter zijn, met name voor recreatieve doeleinden. Een derde relevant verschil is het behaalde opleidingsniveau: volwassenen (30-65 jaar) met een hoog opleidingsniveau fietsen vaker (en ook over grotere afstanden) dan volwassenen met een laag opleidingsniveau. De verschillen zijn vooral groot voor woon-werkverplaatsingen, winkelen en sociaal-recreatieve verplaatsingen. Een laatste relevant onderscheid betreft verschillen in fietsgebruik tussen niet-westerse allochtonen en autochtonen: de eerste groep fietst beduidend minder vaak dan mensen met een autochtone afkomst. Dit geldt voor alle reisdoeleinden en voor alle leeftijdsgroepen, ook na correctie voor socio-economische verschillen.

Tabel 1: Fietsaandeel naar motieven en sociale groepen*, 2010/2011

	fietsaandeel*				
	totaal	werk	onderwijs	winkelen	vrijetijd
totaal	27	25	46	29	23
mannen	25	22	46	25	24
vrouwen	28	29	45	31	23
0–11 jaar	39	N/A	36	36	34
12–17 jaar	63	73	70	56	53
18–29 jaar	21	22	38	24	20
30–39 jaar	19	21	46	21	16
40–49 jaar	22	23	48	29	18
50–64 jaar	23	27	39	32	19
65–74 jaar	20	22	22	29	17
≥75 jaar	13	21	22	19	11
basis onderwijs**	19	21	59	20	17
mavo/lbo**	21	24	29	27	18
havo/vwo/mbo**	22	22	35	28	18
hbo/wo**	25	25	34	33	22
autochtoon	28	26	48	30	24
westersallochtoon	25	23	46	27	22
nietwestersallochtoon	18	14	34	19	16

* Multivariateresultaten (de verschillen voor elke variabele zijn gecorrigeerd voor alle andere variabelen in de tabel).

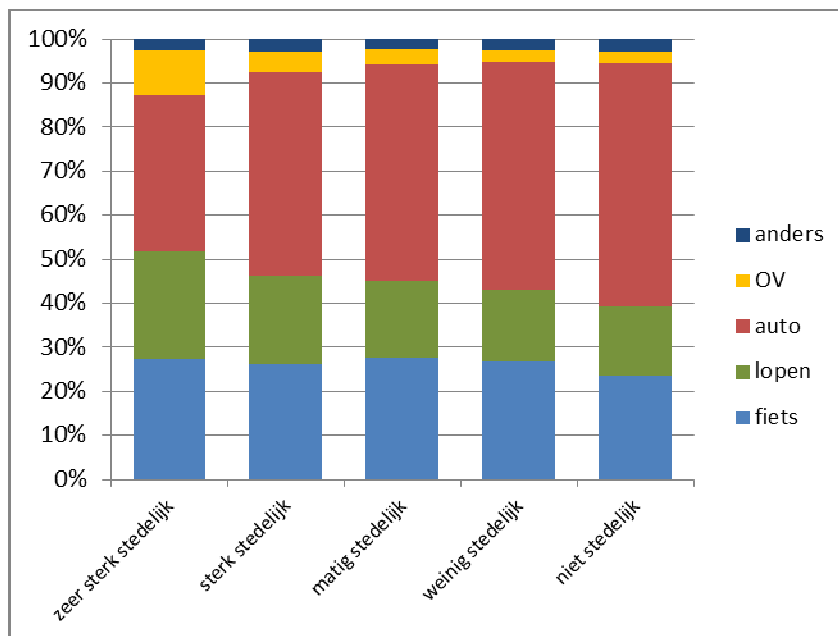
**Hoogst behaalde opleidingsniveau voor volwassenen tussen 30 en 65 jaar.

Bron: CBS OViN 2010/2011.

2.2 Ruimtelijke verschillen

Uit de gegevens van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) blijkt dat stedelingen iets vaker fietsen dan bewoners van het platteland (zie figuur 1). Indien de gegevens meer in detail worden bekeken, kan worden geconcludeerd dat de inwoners van zeer sterk en sterk stedelijke gebieden iets minder vaak fietsen dan bewoners van matig verstedelijkte gebieden.

Wanneer we rekening houden met de motieven om te fietsen, worden enkele verschillen uitvergroot: fietsen van en naar het werk is het meest populair in zeer sterk stedelijke gebieden en het minst populair op het platteland, terwijl voor fietsen van en naar school het tegendeel waar is. Voor winkelen wordt de fiets iets vaker gebruikt in de stedelijke gebieden, terwijl de verschillen voor sociaal-recreatieve verplaatsingen marginaal zijn. Diepgaander analyses wijzen overigens uit dat er zeer grote verschillen zijn in fietsgebruik tussen stedelijke gebieden in Nederland. Bovendien zijn er ook forse verschillen binnen stedelijke gebieden (zie verder Harms et al, te verschijnen).



Figuur 1 Modal split naar stedelijkheidsgraad, 2010/2011 (Bron: CBS OViN 2010/2011).

3. Methodiek decompositie-analyse

3.1 Verandering naar drie componenten

Om de ontwikkelingen in het fietsgebruik nader te duiden, zijn deze op basis van een zogenaamde decompositie-analyse uiteengelegd in de componenten 'meer', 'vaker' en 'verder'. Deze analysemethode wordt onder andere door het KiM gebruikt in de jaarlijkse *Mobiliteitsbalans* voor de verklaring van de ontwikkelingen in de automobilititeit. De decompositie-analyse rafelt de groei van de mobiliteit¹ uiteen in drie componenten (KiM, 2012):

1. 'Meer': door toename van de bevolking neemt het aantal mensen dat verplaatsingen maakt toe;
2. 'Vaker': per persoon wordt voor een activiteit gemiddeld vaker een verplaatsing gemaakt. Dit effect kan op drie manieren staan:
 - doordat een groter deel van de bevolking deelneemt aan een activiteit;
 - doordat een individu vaker deelneemt aan een activiteit;
 - of doordat men er vaker voor kiest met een bepaald vervoermiddel naar een activiteit toe te gaan; het totale aantal reizen voor die activiteit neemt dus toe.
3. 'Verder': per verplaatsing worden meer kilometers afgelegd. Een voorbeeld: doordat werknemers steeds verder van hun werk wonen, neemt per werkende de gemiddelde reisafstand voor woon-werkverkeer toe.

3.2 Toelichting op methodiek en componenten

De groei van het fietsgebruik (maar dit zou ook de groei van het autogebruik of andere modaliteiten kunnen betreffen) wordt uitgedrukt in de groei van het aantal afgelegde fietskilometers. Deze groei wordt bepaald op basis van cijfers uit het OVG/MON/OViN². Vervolgens wordt de afzonderlijke bijdrage van de drie bovengenoemde componenten bepaald.

Het aantal kilometers in jaar t is:

$$km_t = \frac{km_t}{vpl_t} \times \frac{vpl_t}{inw_t} \times inw_t \quad (1)$$

Het aantal kilometers in jaar t wordt dus bepaald door de verplaatsingsafstand (km/vpl) te vermenigvuldigen met het aantal verplaatsingen per inwoners (vpl/inw) en het aantal inwoners (inw).

¹ Groei van de mobiliteit betekent overigens niet per definitie meer mobiliteit. In sommige gevallen reist men juist minder vaak of minder ver.

² Voor onze analyses hebben we gebruik gemaakt van de jaarlijkse verplaatsingsonderzoeken van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), waarover we de beschikking hebben voor alle jaargangen sinds 1985. Het betreft een gespecialiseerd en uitgebreid onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking, waarin respondenten op basis van dagboekjes inzicht verschaffen in de aantallen verplaatsingen, de reisduur en reisafstanden naar vervoerwijzen en verplaatsingsmotieven. Tot en met 2003 heette het onderzoek het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG), daarna is het van 2004 tot en met 2009 onder de titel MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON) door Rijkswaterstaat doorgegaan, en sinds 2010 wordt het weer door het CBS uitgevoerd, nu onder de naam Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). We hebben de resultaten in deze paper zoveel mogelijk gecorrigeerd voor methode- en trendbreuken in het onderzoek (in respectievelijk 1998, 2004 en 2010).

De groei van het aantal kilometers, uitgedrukt in de verhouding van de kilometrages in eindjaar t=2 en beginjaar t=1, wordt dan:

$$\frac{km_2}{km_1} = \frac{\frac{km_2}{vpl_2} \frac{vpl_2}{inw_2} \frac{inw_2}{inw_1}}{\frac{km_1}{vpl_1} \frac{vpl_1}{inw_1}} \quad (2)$$

De verplaatsingsafstand (km/vpl), de verplaatsingsfrequentie (vpl/inw) en het aantal inwoners (inw) veranderen van jaar tot jaar en vormen daarmee de basis voor de afleiding van de gewenste componenten.

I. Veranderingen in de demografie (component 'meer')

De demografische bijdrage aan de groei van de mobiliteit wordt berekend onder de aanname dat alleen de bevolking verandert. Oftewel, wat zou de groei zijn geweest als de verplaatsingsafstand- en frequentie niet wijzigen? Met die aanname wordt het aantal kilometers in jaar 2 als volgt berekend:

$$km_2^{meer} = \frac{inw_2}{inw_1} \times km_1 \quad (3)$$

Voor de bijdrage van de component 'meer' aan de groei van het aantal kilometers geldt dan:

$$\Delta km^{meer} = km_2^{meer} - km_1 = \frac{inw_2}{inw_1} km_1 - km_1 = \left(\frac{inw_2}{inw_1} - 1 \right) km_1 \quad (4)$$

II. Veranderingen in de verplaatsingsfrequentie (component 'vaker')

Op analoge wijze wordt de extra bijdrage door de verandering van de verplaatsingsfrequentie berekend. Vergelijking (2) wordt dan:

$$\frac{km_2^{meer+vaker}}{km_1} = \frac{\frac{vpl_2}{inw_2} \frac{inw_2}{inw_1}}{\frac{vpl_1}{inw_1}} \quad (5)$$

Omdat in (5) ook de verandering van het aantal inwoners wordt meegenomen, moet hier nog voor worden gecorrigeerd. Daarmee wordt de -extra- bijdrage aan het kilometerverschil van de component 'vaker':

$$\Delta km^{vaker} = km_2^{meer+vaker} - km_2^{meer} = \frac{\frac{vpl_2}{vpl_1} \frac{inw_2}{inw_1}}{\frac{vpl_1}{inw_1}} km_1 - \frac{inw_2}{inw_1} km_1 = \left(\frac{vpl_2}{vpl_1} - \frac{inw_2}{inw_1} \right) km_1 \quad (6)$$

III. Veranderingen in de afgelegde afstanden (component 'verder')

Op analoge wijze wordt de extra bijdrage van de verandering van de verplaatsingsafstand bepaald door:

$$km_2^{meer+vaker+verder} - km_2^{meer+vaker} \quad (7)$$

Omdat volgens vergelijking (2) $km_2^{meer+vaker+verder}$ gelijk is aan km_2 , het uiteindelijke aantal kilometers in jaar 2, wordt dit vereenvoudigd tot:

$$km_2 - km_2^{meer+vaker} = \frac{km_2}{\frac{vpl_2}{km_1} \frac{vpl_1}{inw_1}} \frac{vpl_2}{inw_2} \frac{inw_2}{inw_1} km_1 - \frac{vpl_2}{\frac{vpl_1}{inw_1} \frac{inw_2}{inw_1}} km_1 = \left(\frac{km_2}{km_1} - \frac{vpl_2}{vpl_1} \right) km_1 \quad (8)$$

Het kilometersverschil tussen begin- en eindjaar ($km_2 - km_1$) kan nu uitgedrukt worden in de gewenste decompositie, als de som van de vergelijkingen (4), (6) en (8):

$$km_2 - km_1 = \left(\frac{km_2}{km_1} - \frac{vpl_2}{vpl_1} \right) km_1 + \left(\frac{vpl_2}{vpl_1} - \frac{inw_2}{inw_1} \right) km_1 + \left(\frac{inw_2}{inw_1} - 1 \right) km_1 \quad (9)$$

3.3 Disaggregatie naar deelsegmenten

Voor de berekening van de decompositie volgens vergelijking (9) zijn gegevens nodig over het aantal kilometers, het aantal verplaatsingen en het aantal inwoners in het beginjaar en het eindjaar. Daarbij kunnen landelijke of regionale totaalcijfers worden gebruikt, bijvoorbeeld voor fietsmobiliteit maar ook voor automobiliteit.

Een decompositie waarin rekening wordt gehouden met deelsegmenten kan behoorlijk afwijken van een decompositie waarin alleen naar de totaalcijfers wordt gekeken. Verklaring is dat ontwikkelingen van deelsegmenten zeer sterk uiteenlopen. Illustratief zijn de verschillen tussen jongere en oudere leeftijdsgroepen, die zowel een verschillende ontwikkeling kennen in het mobiliteitsgedrag (componenten 'verder' en 'vaker') als in demografische ontwikkeling (component 'meer'). Ook uiteenlopende ontwikkelingen van de verschillende reismotieven tussen leeftijdsgroepen kunnen dit effect veroorzaken. Hetzelfde geldt voor verschillen tussen gebieden of steden.

Om meer inzicht te krijgen in de ontwikkelingen naar deelsegmenten is de decompositie-analyse in gedesaggregeerde vorm toegepast waarbij ten behoeve van deze paper naast motieven voor het onderweg zijn vooral is gekeken naar verschillen tussen leeftijdsgroepen en regionale verschillen.

3.4 Betrouwbaarheid en representativiteit

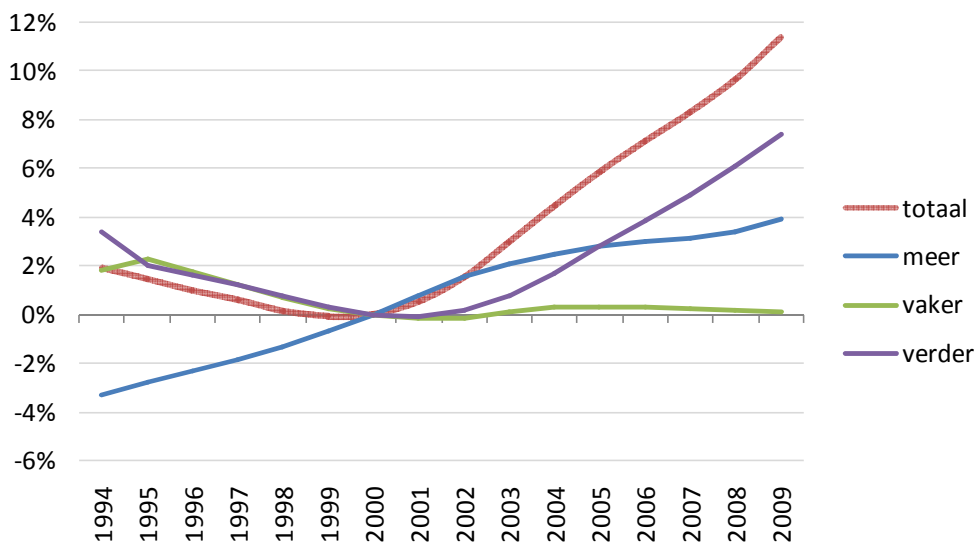
De steekproefgrootte van het OVG/MON-onderzoek is sinds 2000 sterk afgenomen. Afnames met bijna 25% in de jaren 2002, 2003 en 2008 en ongeveer 15% in 2004 en 2006, hebben ertoe geleid dat het aantal respondenten in 2003 was afgenomen tot de helft van het aantal in 2000 en in 2008 tot een kwart. Vanaf 2008 is de steekproefgrootte van MON/OViN vrijwel stabiel. De afgenomen steekproefgrootte kan resulteren in een met de jaren toenemende onbetrouwbaarheid van de decompositieresultaten. Dit geldt nog sterker bij toepassing van de hierboven genoemde desaggregatie naar sociale of ruimtelijke deelsegmenten. Om de invloed van de steekproefruis te beperken is een Hodrick-Prescott-filter (HP-filter) toegepast. Dit filter is in feite een gecentreerd gewogen voortschrijdend gemiddelde. Aan het filter ligt een optimalisatieprobleem met een parameter λ_{hp} ten grondslag, waarbij enerzijds de doelstelling is dat de trendreeks een zo constant mogelijke groei heeft en anderzijds zoveel mogelijk aansluit bij de oorspronkelijke reeks.

4. Resultaten decompositie-analyse

In deze paragraaf worden de resultaten gepresenteerd van de decompositie-analyse voor de ontwikkelingen in fietsgebruik tussen 2000 en 2009 (op basis van gegevens uit de databestanden van het OVG en het MON). Eerst worden de ontwikkelingen voor Nederland als geheel gepresenteerd. Vervolgens worden de resultaten van de decompositie-analyse voor verschillende leeftijdsgroepen, motieven en regio's getoond.

4.1 Meer Nederlanders verder onderweg met de fiets

In de periode 2000-2009 steeg het aantal afgelegde fietskilometers in Nederland met 11% (figuur 2). Dit lijkt deels te komen door een groei van de bevolking ('meer'), maar vooral doordat Nederlanders langere afstanden afleggen met de fiets ('verder'). Het aantal verplaatsingen met de fiets ('vaker') lijkt ongeveer hetzelfde te zijn gebleven.



Figuur 2: Ontwikkeling fietsgebruik 1994-2009 ten opzichte van 2000 en bijdrage componenten 'meer', 'vaker' en 'verder' (Bron: OVG/MON, bewerking UvA en GC)

4.2 Verschillen naar leeftijd en naar motieven

In figuur 3 is de ontwikkeling van het fietsgebruik tussen 2000 en 2009 nader uitgesplitst. Voor de component 'meer' is een uitsplitsing gemaakt naar leeftijdsklassen. Hier zien we het effect van de bevolkingstoename in de leeftijdsklassen 40-65 jaar en 65-plussers: meer mensen in deze leeftijdsklassen leidt tot een sterke groei van het aantal fietsverplaatsingen.

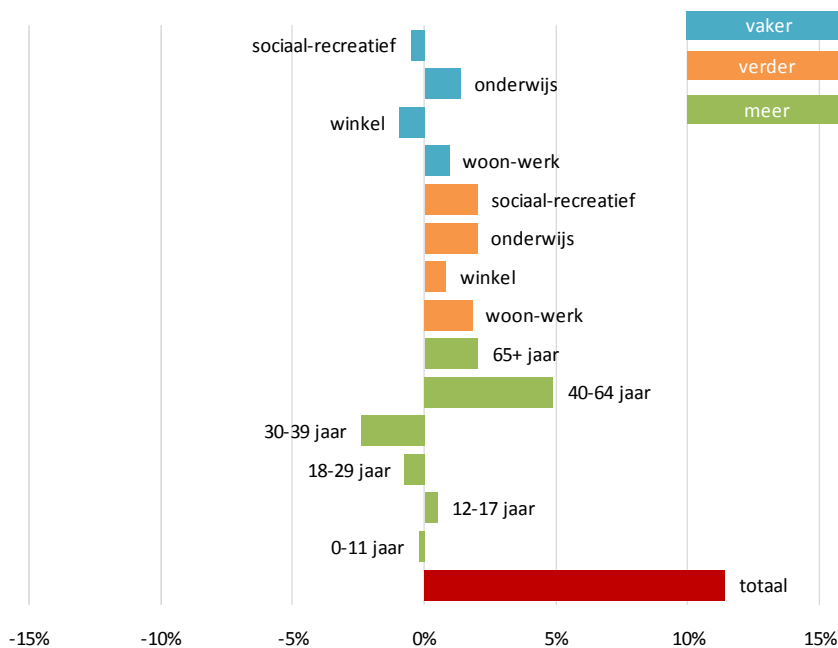
De componenten 'vaker' en 'verder' zijn uitgesplitst naar de reismotieven woon-werk, winkel, onderwijs en sociaal-recreatief³. De belangrijkste conclusies zijn:

- Fietsers zijn voor alle reismotieven langere afstanden gaan afleggen. Dit heeft enerzijds te maken met de toegenomen afstanden tot het werk en andere

³ Sociaal-recreatief bestaat uit de motieven sociaal-recreatief en overig waarvan sociaal-recreatief veruit de grootste component is.

voorzieningen (sociale voorzieningen, onderwijsinstellingen). Anderzijds is mogelijk het effect van de e-fiets al zichtbaar, hoewel deze vooral de laatste jaren in opkomst is (KpVV, 2012). Feit is wel dat door de opkomst van de e-fiets de afstanden die per fiets kunnen worden afgelegd behoorlijk zijn vergroot.

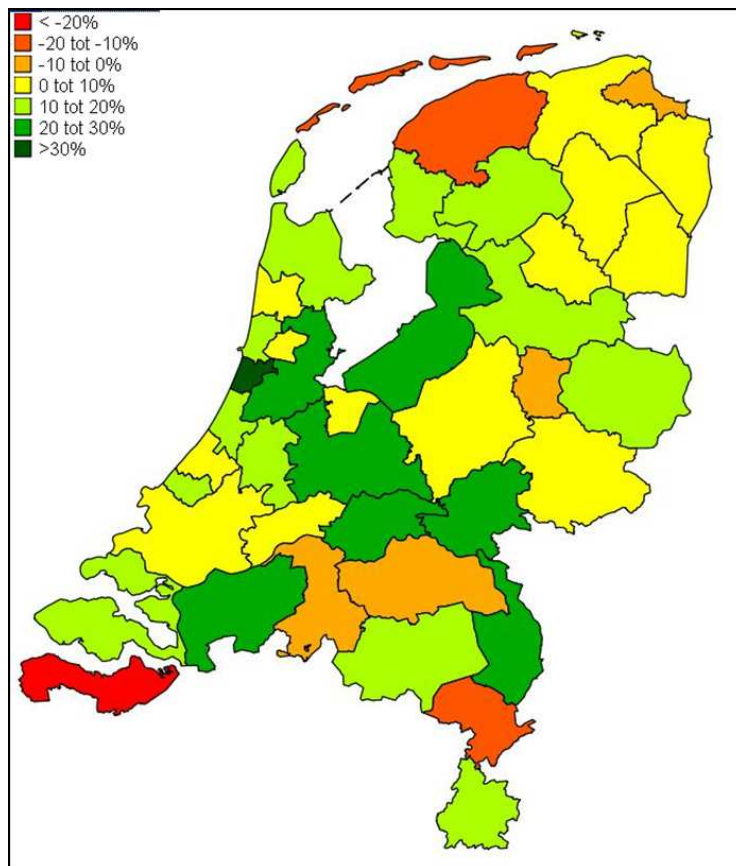
- Voor de motieven woon-werk en onderwijs worden naast langere afstanden ook meer verplaatsingen gemaakt. De toename van de component 'vaker naar het werk' komt in belangrijke mate voort uit de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen (KiM, 2012). Het toegenomen aantal verplaatsingen in het onderwijs kan worden verklaard door een toename van het aantal studenten in dezelfde periode (CBS, 2012).
- Voor het winkel- en vrijetijdsverkeer geldt dat wel verder wordt gefietst, maar minder vaak. De toegenomen afstanden voor het winkel- en vrijetijdsverkeer hangen wellicht samen met de schaalvergroting in de vrijetijdssector (PBL, 2010). Minder vaak op pad voor sociaal-recreatieve doeleinden hangt mogelijk samen met de opkomst van internet en social media onder jongeren, een leeftijdscategorie waarin traditioneel relatief veel gefietst wordt (zie ook tabel 1).



Figuur 3: Opbouw van de ontwikkeling van de groei van het fietsgebruik tussen 2000 en 2009 (Bron: OVG/MON, bewerking UvA en GC)

4.3 Regionale verschillen

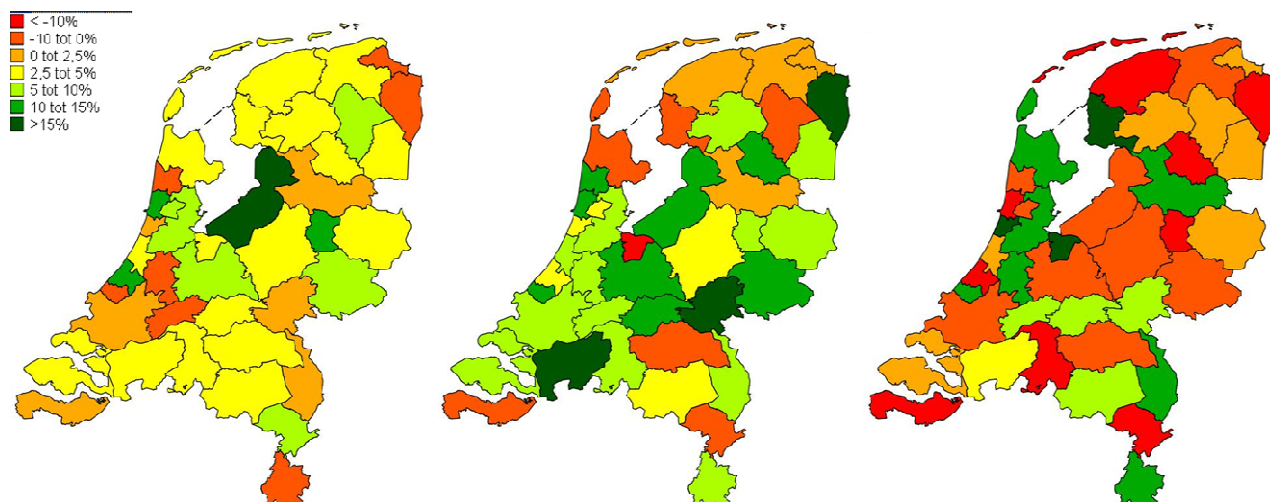
Het fietsgebruik in Nederland is in de periode 2000-2009 met 11% gestegen, waarbij de componenten 'meer', 'vaker' en 'verder' verschillende bijdragen leveren. Ruimtelijke uitsplitsing van de groei van het fietsgebruik laat zien dat er grote regionale verschillen zijn⁴(figuur 4): De totale groei van het fietsgebruik varieert tussen de -25% en +35%. De grootste groeigebieden zijn de Agglomeratie Haarlem, Zuidwest Gelderland, West-Noord-Brabant, Flevoland en Groot-Amsterdam. In Zeeuws-Vlaanderen, Midden-Limburg en Noord-Friesland daalt het aantal fietskilometers met meer dan 10%.



Figuur 4: Groei fietsgebruik in de periode 2000-2009 per coropgebied (Bron: OVG/MON, bewerking UvA en GC)

Een sterke groei van het fietsgebruik gaat niet altijd samen met een sterke stijging van de bevolking en vice versa (figuur 5). Zo is in de regio met de grootste toename van het fietsgebruik (Agglomeratie Haarlem) geen sprake van groei door bevolkingsgroei. In Flevoland wordt daarentegen ruim driekwart van de groei verklaard door de component 'meer'. Ook in de ontwikkelingen van de componenten 'vaker' en 'verder' lijken er grote regionale verschillen zichtbaar: In sommige regio's lijken zowel de afgelegde afstanden ('verder') als de frequentie ('vaker') van het fietsgebruik toe te nemen, in andere regio's nemen alleen de fietsafstanden toe ('verder') of is er alleen sprake van een groeiende frequentie ('vaker'). Maar er zijn ook regio's waar de afstanden ('verder') en/of de frequentie ('vaker') lijken te dalen.

⁴Voor de analyses ten behoeve van deze paper is onderscheid gemaakt naar COROP-gebieden. Deze indeling wordt vaker gebruikt voor analytische doeleinden. In totaal zijn in Nederland 40 COROP-gebieden. Twee provincies (Utrecht en Flevoland) zijn elk in hun geheel één COROP-gebied, de overige zijn een gedeelte van een provincie en bestaan uit een aantal gemeenten.



Figuur 5: Groei fietsgebruik per coropgebied, uitgesplitst naar de componenten 'meer' (links), 'verder' (midden) en 'vaker' (rechts) (Bron: OVG/MON, bewerking UvA en GC)

5. Conclusies en discussie

5.1 Belangrijkste bevindingen

In veel Europese en Noord-Amerikaanse steden neemt het fietsgebruik de laatste jaren fors toe. Ook in Nederland lijkt de fiets steeds populairder te worden. In deze paper is inzicht geboden in de ontwikkelingen in fietsgebruik in Nederland, waarbij onderscheid is gemaakt naar verplaatsingsmotieven, sociale groepen en regio's. De veranderingen zijn in beeld gebracht aan de hand van een zogenoemde decompositie-analyse. De verandering in fietsgebruik zijn daarbij op basis van bestaande mobiliteitsonderzoeken uiteengelegd in een drietal componenten: 'meer' mensen (1), die 'vaker' (2) en/of 'verder' (3) fietsen.

Eerst is gekeken naar sociale en ruimtelijke variaties in fietsgebruik op één moment in de tijd (2010/2011). De resultaten wijzen uit dat er met name verschillen bestaan naar leeftijdsgroepen: met name door jongeren wordt relatief vaak gefietst. Ook verschillen naar huishoudensvormen, opleidingsniveau en etniciteit lijken van belang. Wat ruimtelijke variaties betreft valt vooral op dat in landelijke gebieden wat minder vaak wordt gefietst dan in stedelijke gebieden. Diepgaander analyses wijzen overigens uit dat er ook zeer grote verschillen bestaan tussen en binnen stedelijke gebieden.

Op basis van een decompositie-analyse is vervolgens gekeken naar de veranderingen in fietsgebruik sinds 2000. Daaruit blijkt dat het fietsgebruik vooral toeneemt door een groei van de bevolking ('meer'), met name door meer 40 tot 65 jarigen en meer 65 plussers. Daarnaast lijken Nederlanders gemiddeld ook langere afstanden per fiets af te leggen ('verder'), wat geldt voor alle reismotieven. Vooral voor woon-werkverplaatsingen en onderwijsverplaatsingen worden naast langere afstanden ook meer verplaatsingen gemaakt ('vaker'). Een laatste belangrijke bevinding is de grote regionale variatie in de veranderingen in fietsgebruik: de totale groei van het fietsgebruik varieert tussen de -25% en +35%. Niet alleen de totalen maar ook de bijdragen van de drie componenten 'meer', 'verder' en 'vaker' varieert sterk per regio (in positieve of negatieve zin).

5.2 Kanttekening en vervolg

De in deze paper toegepaste decompositie-analyse is een nuttig middel om veranderingen in gedrag te duiden en kan als basis dienen voor een verklaring van trends. Wel is gebleken dat de interpretatie van de uitkomsten niet altijd de duidelijkheid verschaft die verwacht zou kunnen worden. Illustratief zijn de forse variaties tussen regio's, waarbij de ontwikkelingen in de componenten 'meer', 'vaker' en 'verder' verschillende richtingen op wijzen. Mogelijk speelt de betrouwbaarheid van de data hierin een rol. De steekproefgrootte van het OVG/MON-onderzoek is sinds 2000 immers sterk afgenomen en eerder is al geconstateerd dat de resultaten voor de jaren 2008 en 2009 op een aantal indicatoren afwijken. Dit kan gevolgen hebben voor de decompositieresultaten, zeker wanneer er gebruik wordt gemaakt van naar sociale of ruimtelijke kenmerken gedesaggregeerde gegevens. In de analyse hebben we hier zoveel mogelijk voor getracht te corrigeren (onder andere door toepassing van het zogenoemde Hodrick- Prescott-filter), maar het is de vraag of dit voldoende is. Een vervolgstap die meer inzicht biedt in de betrouwbaarheid van de data is toepassing van de analyse op oudere jaargangen van het verplaatsingsonderzoek (vanaf 1985), maar ook op nieuwere jaargangen (2010 tot 2012).

6. Literatuur

CBS (2012). Ontwikkeling aantal studenten. CBS-Statline: <http://statline.cbs.nl/statweb/>

Harms, L., L. Bertolini en M. te Brömmelstroet (te verschijnen), Social and Spatial Differentiation of Bicycle use in a mature Cycling Country; An Analysis of Patterns and Trends. Journal article.

KiM (2012). Mobiliteitsbalans 2012. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KpVV (2012). Trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzame en slimme mobiliteit. KpVV-website: <http://kpvvdashboard-6.blogspot.nl/>

PBL (2010). Staat van de ruimte 2010. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.