

Wie is de haas en wie de schildpad?

Binnengemeentelijke verplaatsingen: reisduur en kosten van fiets, auto en stads-OV.

Piet van der Linden

Auteur is werkzaam bij de Fietsersbond

Samenvatting

- De boodschap ‘In uw auto bent u dief van uw eigen tijd en portemonnee’ kan een prominente rol spelen in fietsstimuleringscampagnes van gemeenten.
- Fietsetwerkverbeteringen zijn nodig t.b.v. verplaatsingen naar werk, ziekenhuis en sportvoorziening.
- Stads-OV is op het gebied van reistijd voor fiets en de auto geen concurrent.

Inleiding

Dat de fiets tot de categorie langzaam verkeer wordt gerekend en auto en bus tot snelverkeer, geldt steeds minder vaak voor verplaatsingen binnen de bebouwde kom. Uit een analyse van de Fietsbalans-data van de afgelopen 12 jaar blijkt dat dat voor verplaatsingen tot 5 kilometer niet meer opgaat. Daarnaast is ook gekeken naar alle binnengemeentelijke verplaatsingen, incl. die langer zijn dan 5 km. Ook daarover zijn enkele interessante conclusies te melden.

Deze NVC-bijdrage bevat de belangrijkste bevindingen van deze analyses. Omdat een groeiend aantal gemeenten voor de verhoging van het fietsgebruik een eigen marketingstrategie ontwikkelt, kunnen zij een aantal bevindingen daarin prima gebruiken.

Waarom is een goede concurrentiepositie van de fiets t.o.v. auto belangrijk?

In de diverse onderzoeken naar de verklaring van de verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten komt het aspect concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto als een van de belangrijkste naar voren. Het gaat daarbij dan om de reistijd maar vooral ook de parkeerkosten voor auto's.¹

Het praktijkonderzoek in de Fietsbalans heeft zich overwegend gericht op het meten van verplaatsingen met een afstand tot 5 kilometer. Deze verplaatsingen per fiets zijn namelijk samen goed voor 80% van het totaal aantal fietsverplaatsingen terwijl het bij autoverplaatsingen tot 5 kilometer gaat om 36%. In bijna elke gemeente is dus groei van het fietsgebruik mogelijk omdat algemeen wordt aangenomen dat een substantieel deel van deze autoverplaatsingen ook per fiets zouden kunnen worden afgelegd.

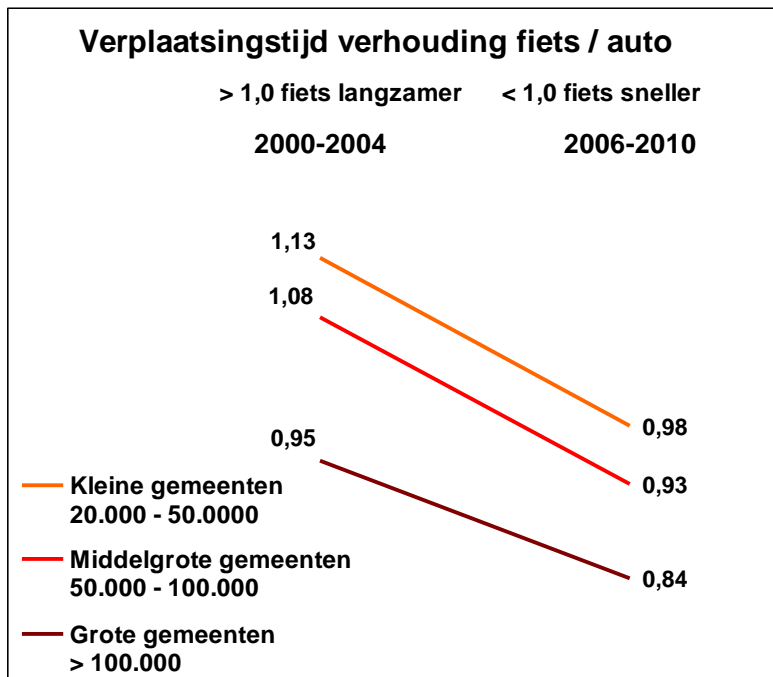
Concurrentiepositie van de fiets t.o.v. auto steeds beter

In de meeste Nederlandse gemeenten, van groot tot klein, hebben fietsers op verplaatsingsafstanden tot 5 kilometer overwegend minder tijd nodig dan automobilisten. In de eerste helft van het vorig decennium was dat alleen zo in grote gemeenten met meer dan 100.000 inwoners. In de tweede helft hebben de middelgrote en kleine gemeenten zich daar bij geschaard.

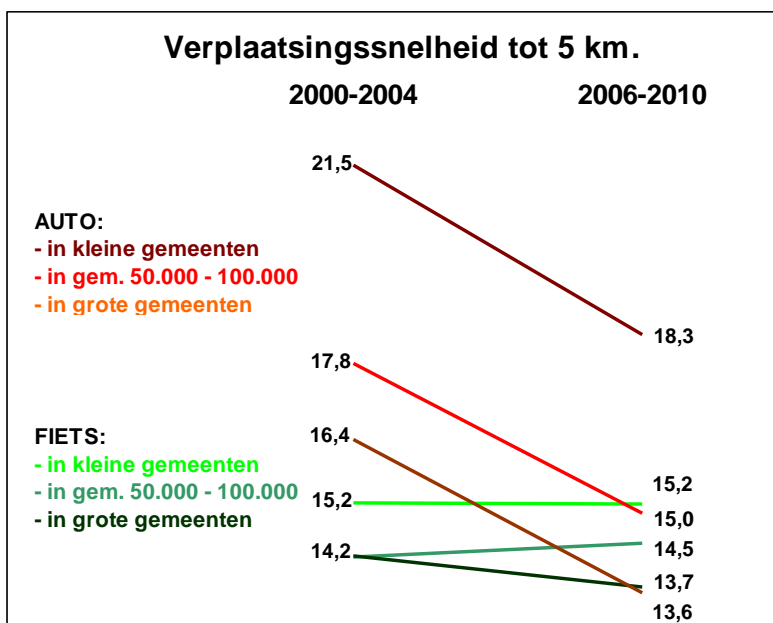
¹ R. Ververs, A. Ziegelaar, *Verklaringmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Research voor Beleid / Fietsberaad, 2006.

O. Van Boggelen *3½ jaar Fietsbalans; een terugblik, analyses en toekomstplannen*, Fietsbalans CD-rom, Utrecht, 2004.

P. Rietveld, V. Daniel, *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A 38, 531 – 550, 2004.



De oorzaak hiervan is niet dat fietsers hun fiets sneller kunnen parkeren bij de bestemming of kortere routes ter beschikking hebben of onderweg minder oponthoud ondervinden. De reden is dat de gemiddelde verplaatsingssnelheid van de auto dermate is gedaald dat deze nog slechts 1 km/u boven die van de fiets ligt en in gemeenten met meer dan 100.000 inwoners zelfs al op hetzelfde niveau ligt.



De lagere verplaatsingssnelheden van de automobilist worden veroorzaakt door zowel een lagere gemiddelde snelheid op de route als de langere loopafstanden van en naar de parkeerplaats: de autorijsnelheid is met 7% gedaald en de looptijden met maar liefst 15%. Hieraan ligt uiteraard ten grondslag de toename van de automobiliteit en de autoparkeerdruk. Dat laatste aspect manifesteerde zich in de Fietsbalans-2 door het vaker gebruik maken van parkeergarages in plaats van op straat parkeren.

Vaker betaald autoparkeren en hogere tarieven

Zoals hiervoor vermeld, naast de verschillen in verplaatsingstijd hebben ook de aanwezigheid van betaald autoparkeren en de tariefhoogte invloed op het fietsgebruik. Daarom is bij de

onderzochte Fietsbalans-verplaatsingen ook gekeken naar de ontwikkelingen op dit gebied. Het totaal aantal locaties met betaald autoparkeren blijkt te zijn toegenomen met 14% en de uurtarieven zijn gestegen met bijna 50%. De Fietsbalans-metingen bevestigen dus het beeld uit andere onderzoeken.

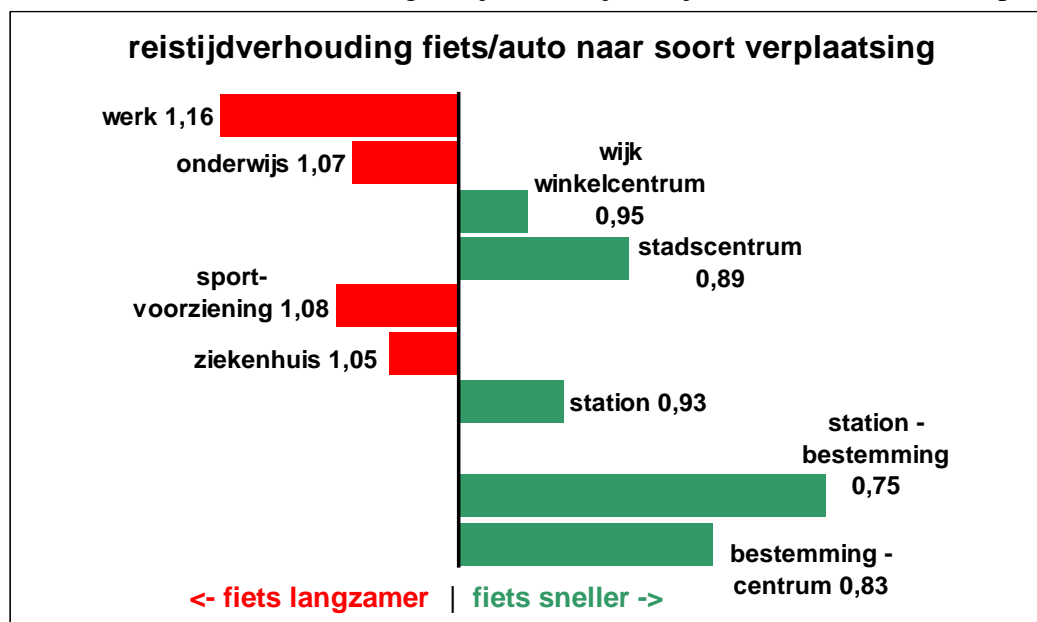
Concurrentiepositie van de fiets t.o.v. auto niet altijd beter

Ondanks de geschetste gunstige ontwikkeling om vaker de fiets te nemen is er voor de meeste gemeenten nog genoeg werk aan de winkel. Uit de Fietsbalans-2 onderzoeken blijkt namelijk dat niet overal en altijd de fietser ten opzichte van de automobilist een kortere reistijd heeft.

- In gemeenten zonder een oud historisch centrum gebruiken fietsers bij niet-centrum gerelateerde verplaatsingen 5% meer tijd dan automobilisten. Een verdere analyse naar de oorzaak hiervan is gaande.

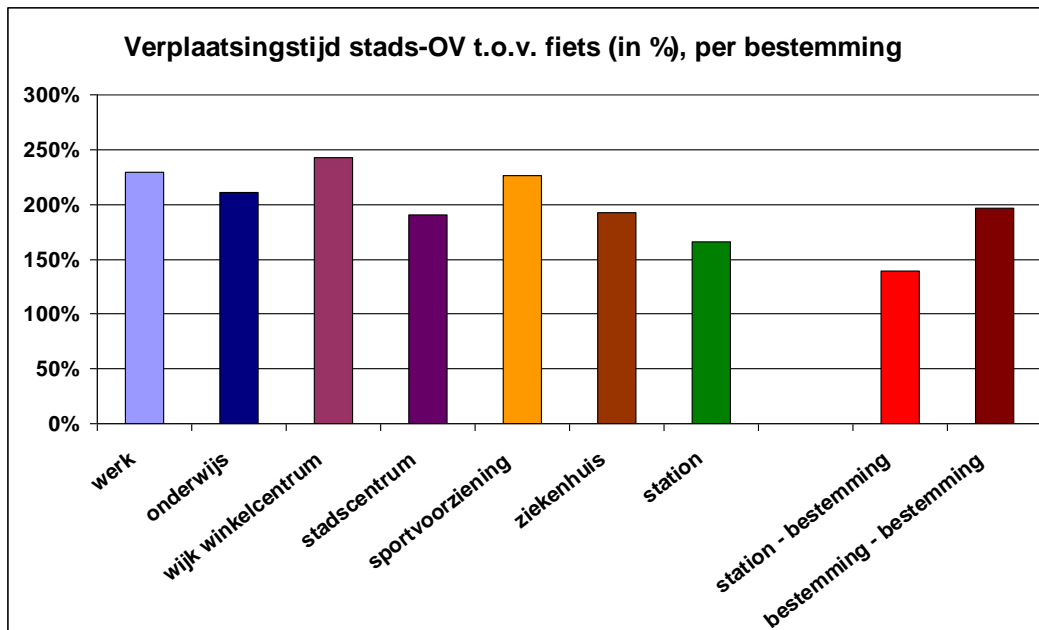
reistijdverhouding fiets/auto		
	verplaatsingen	
	naar / van centrum	niet naar / van centrum
met oud centrum	0,80	1,00
zonder oud centrum	0,93	1,05

- Bij de Fietsbalans-2 verplaatsingen met een afstand tussen 5 en 6,5 kilometer is de fietser slechts in 10% van de gevallen sneller dan de automobilist en heeft de fietser gemiddeld 33% meer tijd nodig.
- Voor de verplaatsingscategorieën woning-werk, woning-school, woning-sportvoorziening en woning-ziekenhuis geldt dat fietsers binnen hun gemeenten meer tijd nodig hebben dan automobilisten. In zijn algemeenheid geldt dat werk-, sportvoorziening- en ziekenhuislocaties een bovengemiddeld goede autobereikbaarheid hebben omdat zij vaak dichtbij een stroomweg gelegen zijn. De reden dat scholieren naar school binnen hun gemeenten meer tijd nodig hebben per fiets dan per auto is eenvoudig maar zeker vermeldenswaard: de leerlingen zijn meer tijd kwijt om voor hun fiets een plekje te vinden.



Tot slot, de schildpad

Een verplaatsing per bus gaat 2 keer zo langzaam als met de fiets. Anders gezegd: in dezelfde tijd die je met de bus nodig hebt, zou je gemakkelijk heen en terug zijn gefietst, inclusief de tijd van het fietsparkeren. In ruim 98% van de verplaatsingen is de bus (veel) langzamer. De schildpad is dus duidelijk de bus.



Dat is in deze financieel zware tijden een belangrijk gegeven. Immers, de overheidskosten per afgelegde kilometer voor bus/tram/metro zijn 9 maal zo hoog als die voor de fiets. Onderstaand overzicht toont dat de overheid aan elke passagierskilometer in het stad/streek-OV namelijk 35 cent bijdraagt en elke afgelegde fietskilometer de overheid slechts maximaal 4 cent kost.

