

# Milieu DOSSIER

Het Milieu Dossier accepteert artikelen die de voortgang in het beleid, het daarmee verbonden onderzoek en de respons in de maatschappij op een toegankelijke manier documenteren. De auteursinstructies voor het schrijven van een bijdrage staan op de VVM-website: [www.vvm.info](http://www.vvm.info) Bijdragen worden beoordeeld door een redactieteam, zie hieronder.

> **Vergelijking Groningen met andere steden**

## Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid?

Hans Nijland

*In 2007 hebben de Nederlandse gemeenten en het Rijk een klimaatakkoord afgesloten. Dat akkoord bevat afspraken op het gebied van energiebesparing, het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen, energietransitie en het klimaatbestendig maken van Nederland. Veel gemeenten zijn sindsdien actief aan de slag gegaan met de ontwikkeling en uitvoering van klimaatbeleid. Ter ondersteuning heeft SenterNovem een lijst opgesteld van tien eenvoudige maatregelen die gemeenten zelf kunnen nemen om schone en zuinige mobiliteit te bevorderen. Eén van die quick wins is het voeren van een actief fietsbeleid. In dit artikel wordt ingegaan op de vraag wat gemeentelijk fietsbeleid kan bijdragen aan de reductie van emissies van CO<sub>2</sub>, het belangrijkste broeikasgas.*

### 1. Inleiding

Gemiddeld verplaatsen wij ons in Nederland ruim 30 kilometer per dag (MON, 2008). Dat doen wij in ongeveer drie verplaatsingen, waarvan er twee korter dan 7,5 kilometer zijn. Eén op de drie korte verplaatsingen wordt met de fiets, één op de drie wordt met de auto gedaan. Die laatste zijn de relatief vervuilende en onzuinige ritten, die voor een gedeelte te vervangen zouden zijn door fietsritten.

Welk deel van die korte autoritten vervangbaar is, is in het verleden aanleiding tot onderzoek en (vooral) speculatie geweest. In een onderzoek uit 1992 gaven automobilisten aan dat 25% van hun ritten even goed met de fiets gedaan had kunnen worden (ITS, 1992). Binnen steden en dorpen was dat zelfs 40% van de ritten, terwijl nog eens een kwart van de autoritten met enige moeite met de fiets gedaan had kunnen worden. Vermeulen *et al.* hebben in 2005 berekend dat met een (hypothetische) vervanging van 10% van de korte autoritten een jaarlijkse reductie van 250 kton CO<sub>2</sub> behaald zou worden. Onduidelijk is echter waarop die 10% gebaseerd is. Olde Kalter (2007) constateert dat er nauwelijks onderzoek is naar de effecten van fietsbeleid op de vervoerskeuze.

Een methode om toch meer gevoel te krijgen voor de mogelijkheden van de overstap van auto naar fiets is benchmarking, het vergelijken van fietsgebruik in verschillende steden. In dit artikel zullen we die methode gebruiken, waarbij de modal split in de stad Groningen de referentie is. Groningen heeft een hoog fietsgebruik. Van de korte verplaatsingen tot 7,5 km. wordt 46% met de fiets gedaan. Daarnaast wordt relatief veel van het openbaar en weinig van de auto gebruik gemaakt (zie figuur 1). Dat hoge fietsgebruik wordt deels verklaard doordat er in Groningen veel studenten wonen, maar vooral ook doordat er jarenlang actief fietsbeleid in combinatie met ander verkeers- en ruimtelijk beleid gevoerd is (Ligtermoet, 2006).

In dit artikel wordt beschreven wat in 2010 de emissiereductie van CO<sub>2</sub> zou zijn in Eindhoven (als zogenaamde koplopergemeente binnen het Klimaatakkoord), in Rotterdam (als partner in het Clinton Climate Initiative) en in Nederland als geheel, als door actief beleid de Groningse modal split zou worden behaald. Daarmee wordt een inschatting gemaakt wat maximaal haalbaar is met fietsbeleid (voor korte ritten). Omdat de lokale situatie nogal kan verschillen (qua ruimtelijke structuur, bevolkingssamenstelling etc.), worden twee verschillende scenario's gehanteerd: in het 'fiets-scenario' wordt verondersteld dat gemeenten (en Nederland) door fietsbeleid in staat zijn het Groningse fietsaandeel (46%) te halen, in het 'duurzaam-mobiel' scenario wordt verondersteld dat het Groningse aandeel fietsen, lopen en openbaar vervoer (samen 78%) haalbaar is. In alle gevallen wordt dit bereikt door autoritten te vervangen door fietsritten. Als basisgegevens zijn de gemiddelde stedelijke en

### OVER DE AUTEUR

**Hans Nijland** (030-2743626, [hans.nijland@pbl.nl](mailto:hans.nijland@pbl.nl)) is werkzaam ben bij het Planbureau voor de Leefomgeving.

### REDACTIE MILIEU DOSSIER:

prof. dr. Leo Jansen • Jan de Graaf • drs. Maarten van het Bolscher, ministerie van VROM • ir. Emile Schols, RIVM  
drs. Maurits Groen, Maurits Groen Milieu & Communicatie • drs. Jan Wijmenga, ministerie van VROM  
ir. Eduard Dame, Europese Commissie - DG Milieu • drs. Ruud Bruggeman, DHV bv • dr. Joop van Ham



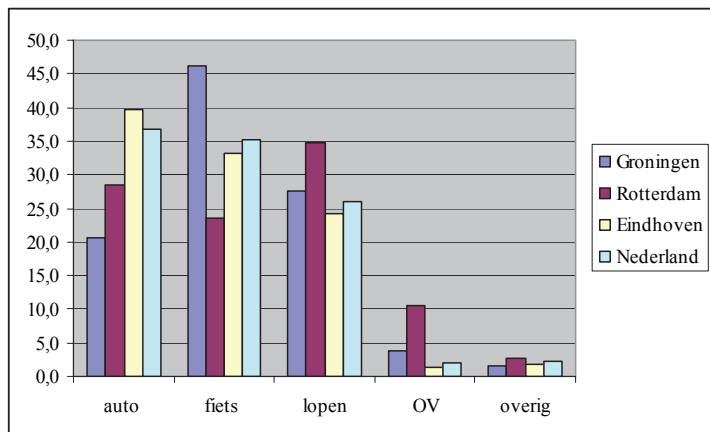


nationale mobiliteitscijfers voor 2005, 2006 en 2007 uit het MON (MobiliteitsOnderzoek Nederland) gehanteerd.

In een kleine, compacte stad worden verhoudingsgewijs meer korte ritten gemaakt dan in een grotere, minder compacte stad. Door per stad uitsluitend de daadwerkelijk verreden korte, dus in principe vervangbare ritten te beschouwen, wordt deze ruimtelijke component er in dit onderzoek min of meer uitgefilterd.

## 2. Steden vergeleken

Figuur 1 laat zien wat het aandeel is van verschillende vervoerwijzen bij verplaatsingen korter dan 7,5 km in Groningen, Eindhoven en Rotterdam en in Nederland als geheel. Opvallend is het hoge fietsgebruik en lage autogebruik in Groningen. In Rotterdam wordt meer gelopen en wordt meer van bus, tram en metro gebruik gemaakt dan in de andere steden. Het verplaatsingsgedrag in Eindhoven en



**Figuur 1.** Procentueel aandeel verschillende vervoerwijzen in korte verplaatsingen (kleiner dan 7,5 km) in drie gemeenten en in Nederland als geheel (bron: MON 2005, 2006, 2007)

in Nederland als geheel lijken op elkaar: 35 – 40% van de korte ritten worden met de auto gemaakt.

## 3. Resultaten scenarioberekeningen

Tabel 1 laat zien dat een Rotterdams streven om het fietsaandeel op Gronings peil te brengen ten koste van het auto-aandeel (het fiets-scenario) zou leiden tot een zeer laag autogebruik, namelijk 6%. Een Rotterdams streven naar een modal split voor lopen, fietsen en OV samen van 78% (het duurzaam mobiel-scenario) zou daarentegen tot een auto-aandeel van 21% (nu 28%) leiden. De tabel laat verder zien dat de uitkomsten van de scenario's voor Eindhoven onderling veel minder verschillen dan voor Rotterdam. Het beeld voor Nederland als geheel lijkt op de Eindhovense situatie.

Het is opmerkelijk dat de verschillende scenario's op lokaal niveau tot grote verschillen in te realiseren reducties kunnen leiden, maar dat de verschillen tussen de scenario's op landelijke schaal uiteindelijk relatief gering zijn. De verklaring hiervoor is niet op voorhand duidelijk. Hiernaar zou wellicht nader onderzoek zinvol zijn.

## 4. Is een overstap naar de fiets haalbaar?

De kwalificatie *quick win* is voor fietsbeleid niet op zijn plaats. Het voorbeeld Groningen laat immers zien dat fietsbeleid vooral ook een kwestie van lange adem en van consequent volgehouden visie is. Naast beleid gericht op het bevorderen van de fiets heeft Groningen door parkeerbeleid en ander verkeersbeleid in combinatie met ruimtelijk beleid het autogebruik ontmoedigd.

Rietveld en Daniels (2004) hebben laten zien dat de belangrijkste aangrijpingspunten voor het bevorderen van fietsgebruik liggen in (a) het verhogen van de snelheid van een fietsrit ten opzichte van die van een autorit en (b) in het duurder maken van een autorit c.q. het goedkoper maken van een fietsrit. Het verhogen van de snelheid van de fiets ten opzichte van die van de auto kan gebeuren door de aanleg van fietspaden met voorrang op hoofd fietsroutes, maar ook door

bijvoorbeeld een andere afstelling van verkeerslichten. In Utrecht zijn onlangs een aantal verkeerslichten zelfs uitgeschakeld om de doorstroming van fietsers te bevorderen. Parkeerbeleid in combinatie met gratis fietsenstallingen is een andere knop voor gemeentelijk beleid. Het onderzoek laat verder zien dat gemiddeld genomen één dode of zwaargewonde fietser minder per miljoen fietskilometers in vier jaar zorgt voor 1,1% meer fietsgebruik. Dat illustreert het belang om bij verkeersbeleid in ieder geval ruim aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid.

## 5. Conclusies en discussie

Afhankelijk van mogelijkheden en ambities zijn er met beleid gericht op het bevorderen van fietsen, al of niet in combinatie met het stimuleren van lopen en openbaar vervoer, klimaatwinsten te behalen.

Als in heel Nederland op de korte afstand het fietsgebruik respectievelijk het lopen, fietsen en OV-gebruik samen vergelijkbaar zijn met dat van Groningen, dan zou dat tot een besparing van 0,8 – 0,9 Mton CO<sub>2</sub> leiden (zo'n 4-5% van de huidige CO<sub>2</sub>-emissie van personenauto's en zo'n 2% van de huidige CO<sub>2</sub>-emissie van de totale verkeer-

en vervoerssector). Als gemeenten net als Groningen een actief fietsbeleid in combinatie met flankerend beleid voeren, kan dat een substantiële bijdrage aan het klimaatbeleid leveren. Dat is dan wel een zaak van lange adem.

Naast deze potentiële CO<sub>2</sub> winsten is gezondheidswinst door meer bewegen te verwachten, maar moeilijker te kwantificeren. Datzelfde geldt voor bereikbaarheidswinsten door minder congestie, verbeterde leefbaarheid door minder geluidemissies en minder parkeerdruk van auto's. Vandaar dat deze buiten beschouwing zijn gelaten. Ook de mogelijkheden voor fietsgebruik op de wat langere afstanden zijn niet meegenomen (de fiets heeft op de afstand tussen 7,5 en 15 km. een aandeel van 20%). Zeker gezien de opkomst van de elektrische fiets lijken daar kansen voor het beleid te liggen.

## Referenties

- ITS, 1992, Vervanging van autogebruik door fietsgebruik. Onderzoek uitgevoerd in het kader van Masterplan Fiets. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, 1992.
- Ligtermoet D. (2006), Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden, Fietsberaad, Publicatie nr. 7, Rotterdam.
- Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), 2005, 2006, 2007, Dienst verkeer en Scheepvaart, Delft.
- Olde Kalter M.J. (2007), Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen, Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag.
- Rietveld P., Daniels V. (2004), Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transportation Research Part A 38, pp. 531-550.
- Vermeulen J.P.L., den Boer L.C. (2005), Top tien voor een betere luchtkwaliteit, Indicatie van effecten, Delft, CE.

	Huidige situatie			Fiets-scenario			Duurzaam mobiel-scenario		
	R	E	NL	R	E	NL	R	E	NL
Auto (inzittende + bestuurder)	28	40	36	6	26	24	21	22	22
Fietsen,	24	33	35	46	46	46	31	50	49
Lopen	35	24	26	35	24	26	35	24	26
OV	10	1	2	10	1	2	10	1	2
Overig	3	2	2	3	2	2	3	2	2
CO <sub>2</sub> reductie (kton)	-	-	-	43	14	800	13	19	900

Tabel 1. Procentueel aandeel verschillende vervoerwijzen bij verschillende ambitie-niveaus in Rotterdam (R), Eindhoven (E) en Nederland (NL)

