

Fietsmobiliteit in Nederland, Denemarken en Vlaanderen

van Goeverden, Kees

Publication date

2016

Document Version

Accepted author manuscript

Published in

Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk

Citation (APA)

van Goeverden, K. (2016). Fietsmobiliteit in Nederland, Denemarken en Vlaanderen. In *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: Hoe slim is 'smart' nou eigenlijk?! CVS* (Colloquium Vervoersplanologie Speurwerk).

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Fietsmobiliteit in Nederland, Denemarken en Vlaanderen

Kees van Goeverden – Technische Universiteit Delft – c.d.vangoeverden@tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2016, Zwolle

Samenvatting

Nederland en Denemarken staan bekend als fietslanden bij uitstek. En de twee grootste steden, Amsterdam en Kopenhagen, afficheren zich als *de* fietsstad. In de paper wordt onderzocht in hoeverre de twee landen c.q. steden vergelijkbaar zijn qua fietsmobiliteit. Vlaanderen en zijn grootste stad, Antwerpen, gelden hierbij als referentie. Vergelijkingen worden gedaan op het niveau van de landen, van de steden, en van de grootstedelijke regio's waarvan de drie steden, Amsterdam, Kopenhagen en Antwerpen de kernstad zijn. Een uitkomst is, dat Nederland veel meer het predicaat 'fietsland' verdient dan Denemarken. Het fietsaandeel is in Nederland veel hoger, zowel in zijn totaliteit als voor de afzonderlijke verplaatsingsmotieven. In Denemarken is het fietsaandeel vergelijkbaar met dat in Vlaanderen. In Denemarken wordt de fiets relatief vaker voor pendelmotieven gebruikt, in Nederland en Vlaanderen voor winkelen. Het hogere fietsaandeel in Nederland wordt gecompenseerd door een lager autoaandeel. De afstandsverdelingen van de fietsverplaatsingen zijn voor alle landen gelijklopend; het hoogste fietsgebruik ligt tussen de 1 en 2 km. Jongeren gebruiken in alle landen de fiets veel vaker dan volwassenen, waarbij de leeftijd waaronder de fiets veel gebruikt wordt in Denemarken wat lager ligt dan in de lage landen, en het in Vlaanderen vooral de mannelijke jongeren zijn die relatief vaak de fiets gebruiken.

Op het niveau van steden zijn de bevindingen heel anders. Het fietsgebruik in Amsterdam en Kopenhagen heeft grote overeenkomsten, zowel wat betreft volume als structuur. In beide steden is het fietsaandeel hoger dan landelijk. In Antwerpen is het fietsaandeel daarentegen lager dan in heel Vlaanderen, waarmee het fietsgebruik in deze stad onvergelijkbaar veel lager is dan in de twee andere steden. In vergelijking met de landelijke cijfers zijn in alle steden de aandelen van lopen en openbaar vervoer hoger, en die van de auto lager. In Amsterdam en Kopenhagen wordt de fiets relatief iets minder voor de zeer korte afstanden gebruikt, in Antwerpen juist iets meer. Het op landsniveau geconstateerde verschil tussen fietsgebruik van jongeren en volwassenen valt in Amsterdam weg en wordt in Kopenhagen omgedraaid.

De uitkomsten voor de grootstedelijke gebieden liggen vaak tussen die voor de steden en de landen in. Het fietsgebruik is duidelijk het hoogst in de regio Amsterdam, en het laagst in de regio Antwerpen.

Een algemene conclusie is, dat Nederland er uitspringt als fietsland. Het bijzonder hoge fietsgebruik in Denemarken concentreert zich in de hoofdstad en mogelijk enkele andere steden.

1. Inleiding

Nederland en Denemarken staan bekend als fietslanden bij uitstek. Bovendien afficheren de grootste steden van deze landen, Amsterdam en Kopenhagen, zich als *de* fietsstad. In de paper wordt onderzocht in hoeverre de twee landen c.q. de twee steden vergelijkbaar zijn qua fietsmobiliteit. Vlaanderen en zijn grootste stad, Antwerpen, gelden hierbij als referentie. Vlaanderen en Antwerpen hebben geen vermaardheid als fietsland of fietsstad maar de fiets is er wel een vervoermiddel voor dagelijks gebruik.

Het onderzoek betreft een beschrijving van het fietsgebruik in de drie landen en steden. De beschrijving wordt voor de grootste steden zowel gedaan op het niveau van de stad (kernstad in de agglomeratie) als op dat van de grootstedelijke regio. De kernsteden Amsterdam en Antwerpen zijn daarbij gedefinieerd als de gelijknamige gemeentes, de kernstad Kopenhagen is gedefinieerd als het geheel van de gemeentes Kopenhagen en Frederiksberg. De grootstedelijke regio Amsterdam is gedefinieerd als de gelijknamige stadsregio; deze bestaat uit 15 gemeentes. De regio Kopenhagen is het gebied dat als Groot-Kopenhagen aangeduid wordt en dat (delen van) 18 gemeentes bestrijkt. De regio Antwerpen is gedefinieerd als het arrondissement Antwerpen; dit bestaat uit 30 gemeentes. Tabel 1 geeft de globale inwonertallen van de gebieden die vergeleken worden.

Tabel 1: Aantal inwoners van de onderzochte gebieden

	Land	Grootste stad	Regio grootste stad
Nederland	16.800.000	800.000	1.500.000
Denemarken	5.700.000	700.000	1.300.000
Vlaanderen	6.400.000	500.000	1.000.000

Nederland is, gemeten in inwonertal, veruit het grootste land. Amsterdam en Kopenhagen zijn redelijk vergelijkbaar, Antwerpen is iets kleiner maar qua orde van grootte niet afwijkend.

De beschrijving is gebaseerd op data van de nationale verplaatsingsonderzoeken, waarbij voor Denemarken de jaren 2009 t/m 2011 op elkaar gelegd zijn, voor Nederland de jaren 2011 en 2012, en voor Vlaanderen de jaren 2008 en 2009. Bij de cijfers voor de stad Antwerpen zijn ook data van de oudere Vlaamse onderzoeken gebruikt (uit 1994 en 2000) om voldoende waarnemingen te verkrijgen. De Antwerpse cijfers kunnen daarom wel iets gedateerd zijn. De uitkomsten in de verschillende jaren vergelijkend, lijkt in Antwerpen een daling van het fietsgebruik door jongeren en, hieraan gerelateerd, voor het motief onderwijs opgetreden te zijn. De hierna getoonde cijfers geven daarom vermoedelijk een te hoog fietsgebruik voor deze categorieën.

De volgende hoofdstukken geven de beschrijving van het fietsgebruik door achtereenvolgens de inwoners van de landen, de inwoners van de kernsteden, en de inwoners van de grootstedelijke regio's. Een beperking is gemaakt tot de mobiliteit van de personen van 10-85 jaar. De beschrijving wordt gegeven middels een groot aantal cijfers en grafieken. Alle getoonde cijfers betreffen aandelen of verdelingen. Wat betreft de Deense cijfers beschikken we niet over absolute aantallen. Gepubliceerde Deense statistieken (www.statbank.dk) laten zien dat het aantal personenkilometers per jaar,

omgeslagen over het aantal personen, in Denemarken vergelijkbaar is met de aantallen die voor Nederland en Vlaanderen uit de verplaatsingsonderzoeken afgeleid kunnen worden. In Denemarken en Vlaanderen bedraagt het aantal personenkilometers per persoon per jaar 13-14.000, in Nederland 12-13.000. De verplaatsingsaantallen per persoon per dag of jaar zullen vermoedelijk ook niet veel verschillen.

2. De drie landen

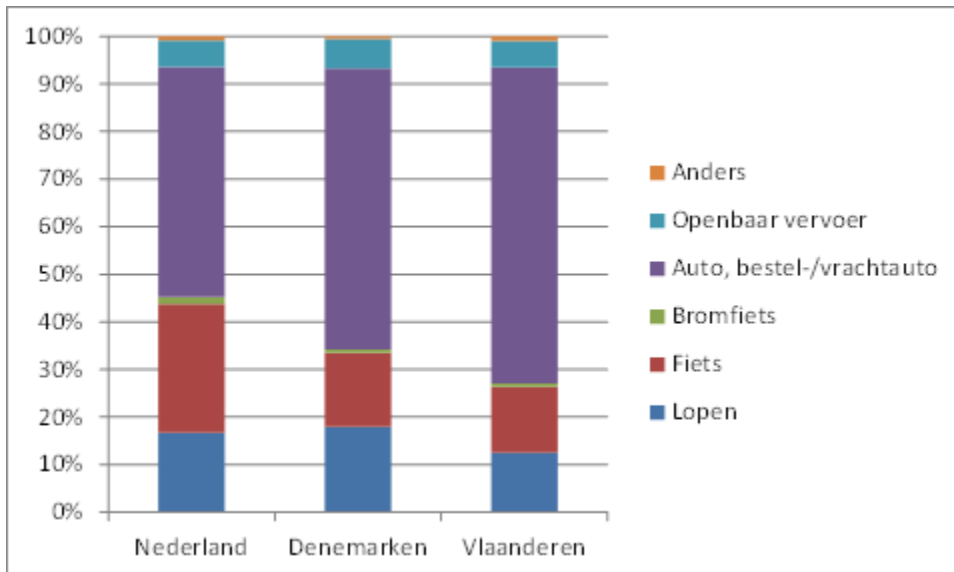
Tabel 2 geeft een eerste overzicht van het fietsgebruik in de drie landen in termen van marktaandeel naar verplaatsingsmotief.

Tabel 2: Marktaandeel fiets naar land en verplaatsingsmotief

	Nederland	Denemarken	Vlaanderen
Werk	25%	19%	12%
Onderwijs	53%	38%	33%
Winkelen	30%	12%	16%
Vrije tijd	23%	14%	13%
Zakelijk	9%	6%	4%
Totaal	27%	15%	14%

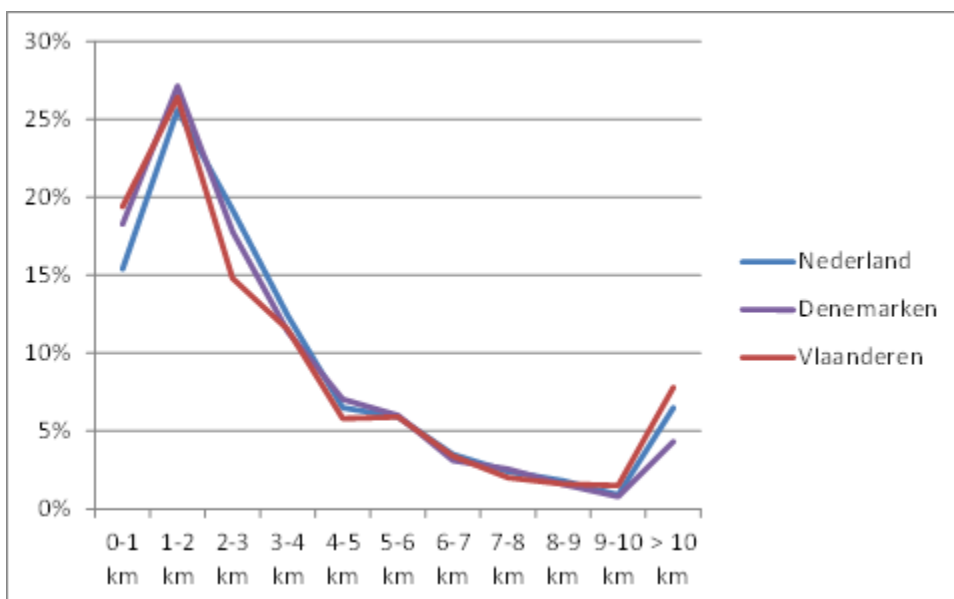
Kijkend naar het totale marktaandeel blijken Nederland en Denemarken hemelsbreed te verschillen. In Nederland is het aandeel bijna het dubbele van dat in Denemarken. In Vlaanderen ligt het marktaandeel op hetzelfde niveau als in Denemarken. In Nederland zijn de aandelen voor alle verplaatsingsmotieven hoger dan de Deense, maar de relatieve verschillen variëren. De verschillen zijn relatief klein voor de pendelmotieven en groot voor winkelen. Vergelijking van Vlaanderen met Denemarken laat iets soortgelijks zien. Het fietsaandeel bij pendel is in Vlaanderen lager en bij winkelen hoger. Ook voor zakelijke bezoeken fietsen de Vlamingen iets minder.

Figuur 1 laat de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen zien. Het hoge fietsgebruik in Nederland gaat met name ten koste van het autogebruik. In Vlaanderen is het aandeel van de auto nog iets hoger dan in Denemarken en het aandeel loopverplaatsingen lager. Bij het vergelijken van loopverplaatsingen moet men wel voorzichtig zijn, omdat deze vaak onvolledig geregistreerd worden en het ene onderzoek ze beter in beeld brengt dan het andere. Een relatief laag aantal loopverplaatsingen in Vlaanderen zou echter heel goed de werkelijkheid kunnen weerspiegelen vanwege de afwijkende ruimtelijke spreiding van de bebouwing; deze is in Vlaanderen diffuser en minder geconcentreerd dan in de twee andere landen.



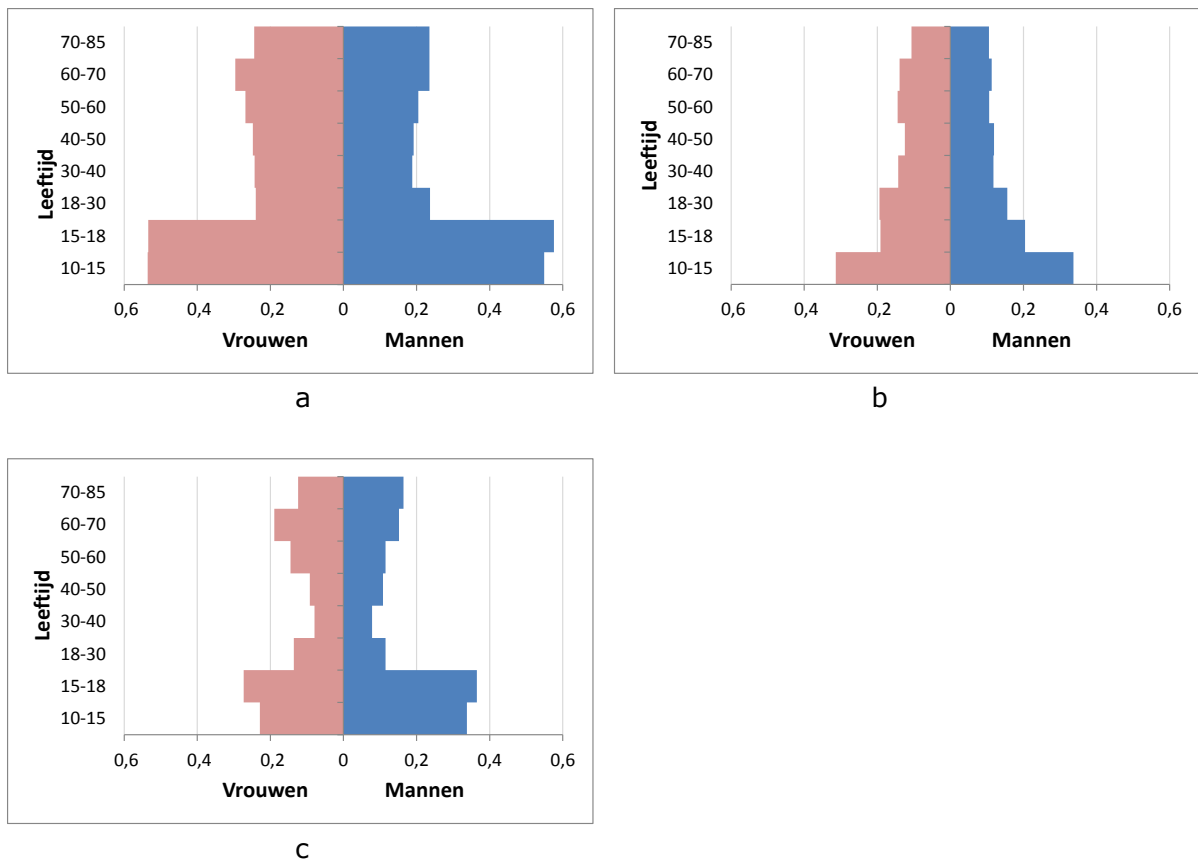
Figuur 1: Modal split in Nederland, Denemarken en Vlaanderen

De afstandsverdeling van de fietsverplaatsingen is in hoge mate gelijk in de drie landen (figuur 2). Het hoogste fietsgebruik ligt tussen de 1 en 2 km, bij groter wordende afstand daalt het fietsgebruik snel.



Figuur 2: Verdeling van afstanden van de fietsverplaatsingen

De figuren 3a, b en c laten zien welke bevolkingsgroepen, gedefinieerd door leeftijd en geslacht, de fiets veel gebruiken.



Figuur 3: Marktaandeelen van de fiets naar leeftijd en geslacht door Nederlanders (a), Denen (b) en Vlamingen (c)

Het hogere fietsgebruik in Nederland is zichtbaar voor nagenoeg alle leeftijds-/ geslachtscombinaties. Het fietsgebruik is in Nederland met name hoog bij de jongeren onder de 18 jaar. In Vlaanderen zie je dit ook maar dan alleen bij de mannelijke jongeren. In Denemarken wordt alleen redelijk veel gefietst door de jongeren onder de 15 jaar. In Vlaanderen fietsen mensen van middelbare leeftijd (30-50 jaar) het minst; in de andere twee landen is een dergelijk verschil niet waarneembaar. Verder is in Vlaanderen het fietsaandeel bij jongens opvallend veel hoger dan bij meisjes. Afgezien van dit verschil zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen klein. In Nederland en Denemarken zijn de fietsaandelen bij volwassen vrouwen iets hoger dan bij de mannelijke leeftijdsgenoten.

3. De grootste steden

Richten we ons op de grootste steden van de drie landen met een beperking tot de kernstad, zoals gedefinieerd in de inleiding, dan blijkt het verschil in fietsaandeel dat op landniveau waargenomen is tussen Nederland en Denemarken grotendeels te verdwijnen terwijl Vlaanderen met Antwerpen een aparte positie in gaat nemen (tabel 3).

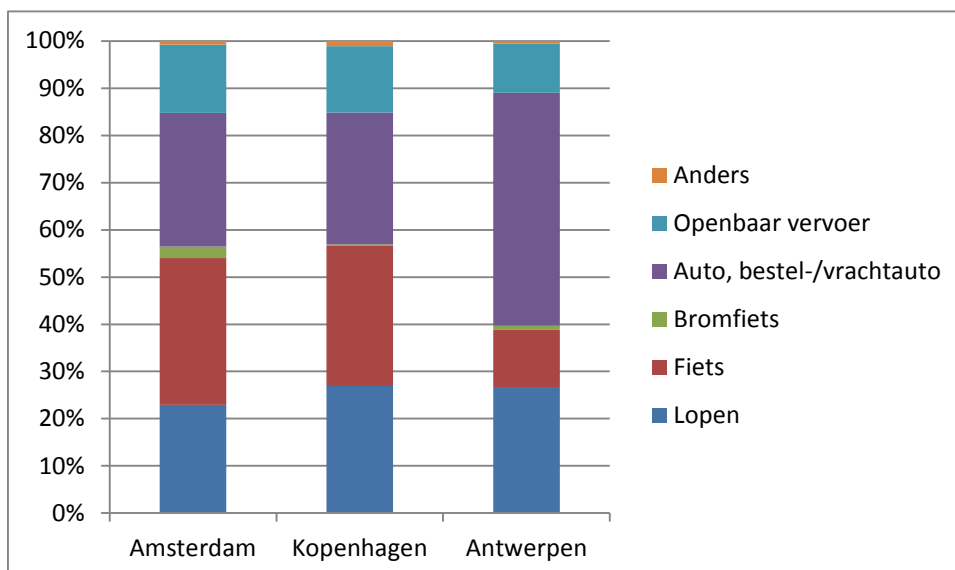
In Amsterdam en Kopenhagen zijn de fietsaandelen iets respectievelijk veel hoger dan landelijk, in Antwerpen ligt het iets onder het Vlaamse niveau. De relatief sterke positie bij pendelmotieven van de Denen en die van winkelen bij de inwoners van de lage landen blijft bij inzoomen op de grootste steden zichtbaar. In Kopenhagen is het fietsgebruik

voor alle motieven hoger dan landelijk (vergelijk met tabel 2), in Amsterdam geldt dit niet voor onderwijs waar het fietsaandeel beduidend lager ligt, en niet voor winkelen waar het aandeel op het landelijk niveau ligt. In Antwerpen is de verlaging van het fietsaandeel in vergelijking met de landelijke cijfers bij alle motieven zichtbaar, behalve bij zakelijk bezoek; hier is het fietsaandeel flink hoger. Voor alle drie de landen geldt dat het zakelijk fietsgebruik in de grote stad aanzienlijk hoger is dan landelijk.

Tabel 3: Marktaandeel fiets naar kernstad en verplaatsingsmotief

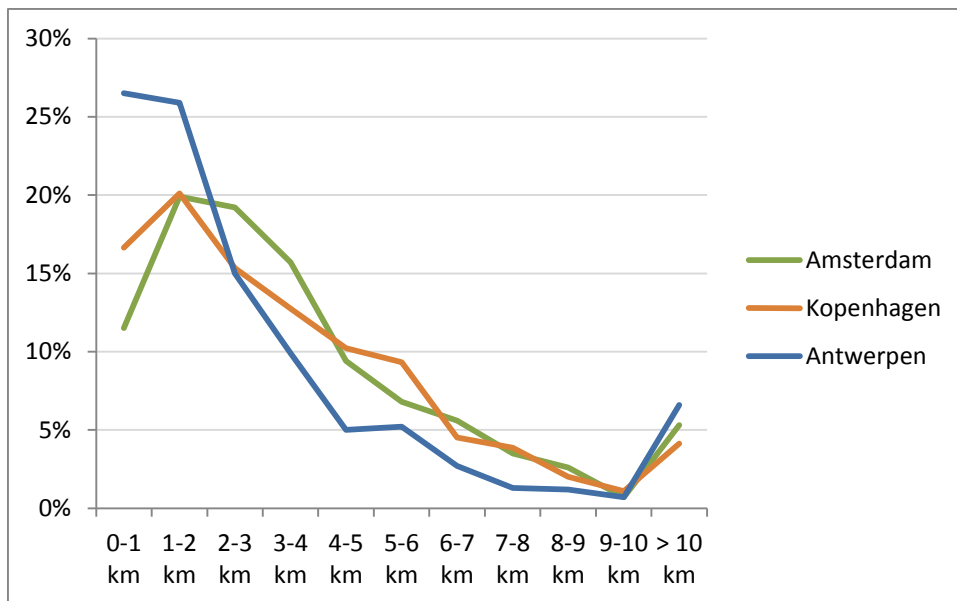
	Amsterdam	Kopenhagen	Antwerpen
Werk	36%	40%	11%
Onderwijs	37%	46%	27%
Winkelen	31%	25%	13%
Vrije tijd	28%	26%	10%
Zakelijk	23%	24%	10%
Totaal	31%	30%	12%

De vervoerwijzekeuze is in Kopenhagen gelijklopend aan die in Amsterdam (figuur 4). In Antwerpen gaat het veel lagere fietsaandeel, vergeleken met de andere steden, gepaard met een eveneens lager aandeel van het openbaar vervoer. De lage aandelen worden gecompenseerd door een veel hoger aandeel van de auto; dit is in Antwerpen bijna het dubbele van dat in Amsterdam en Kopenhagen. In vergelijking met de landelijke cijfers wordt in alle drie de steden meer gelopen, minder autogereden en meer van het openbaar vervoer gebruik gemaakt.



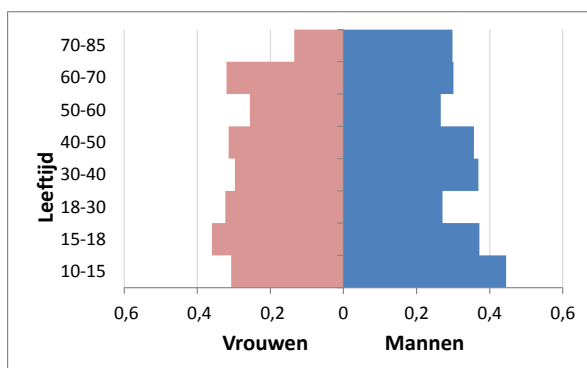
Figuur 4: Modal split in Amsterdam, Kopenhagen en Antwerpen

Wat betreft de afstandsverdeling wijkt Antwerpen ook af van de andere steden (figuur 5). In Antwerpen wordt relatief veel vaker de fiets voor zeer korte afstanden gebruikt, zowel in vergelijking met de andere steden als met Vlaanderen als geheel (zie figuur 2). In Amsterdam en Kopenhagen wordt de fiets juist relatief iets minder op de zeer korte afstanden gebruikt dan landelijk.

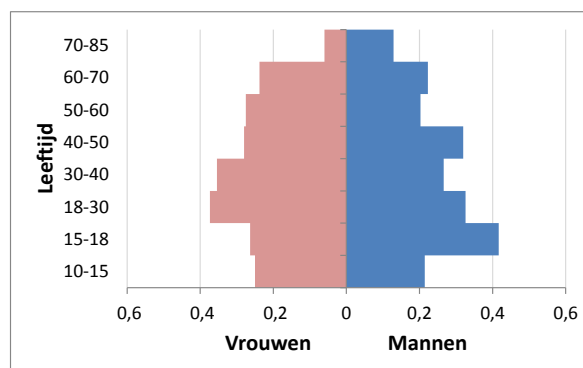


Figuur 5: Verdeling van afstanden van de fietsverplaatsingen

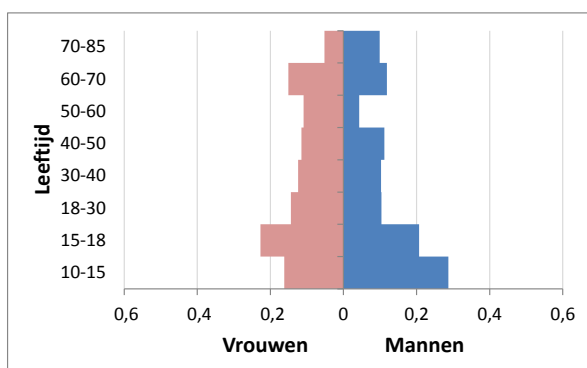
De verschillen in fietsaandelen naar leeftijdsklasse en geslacht die op landelijk niveau zichtbaar waren verdwijnen in Amsterdam en Kopenhagen. In Kopenhagen is het fietsaandeel bij jongens onder de 15 zelfs lager dan bij hogere leeftijden (figuur 6).



a



b



c

Figuur 6: Marktaandeel van de fiets naar leeftijd en geslacht door inwoners van Amsterdam (a), Kopenhagen (b) en Antwerpen (c)

In zowel Amsterdam als Kopenhagen neemt het fietsgebruik sterk af bij de oudere vrouwen boven de 70 jaar. Het beeld voor Antwerpen wijkt niet sterk af van dat voor heel Vlaanderen zoals afgebeeld in figuur 3c, met dien verstande dat het fietsgebruik over de hele linie in Antwerpen wat lager ligt. Wel is de 'dip' bij de personen van 30-50 jaar verdwenen.

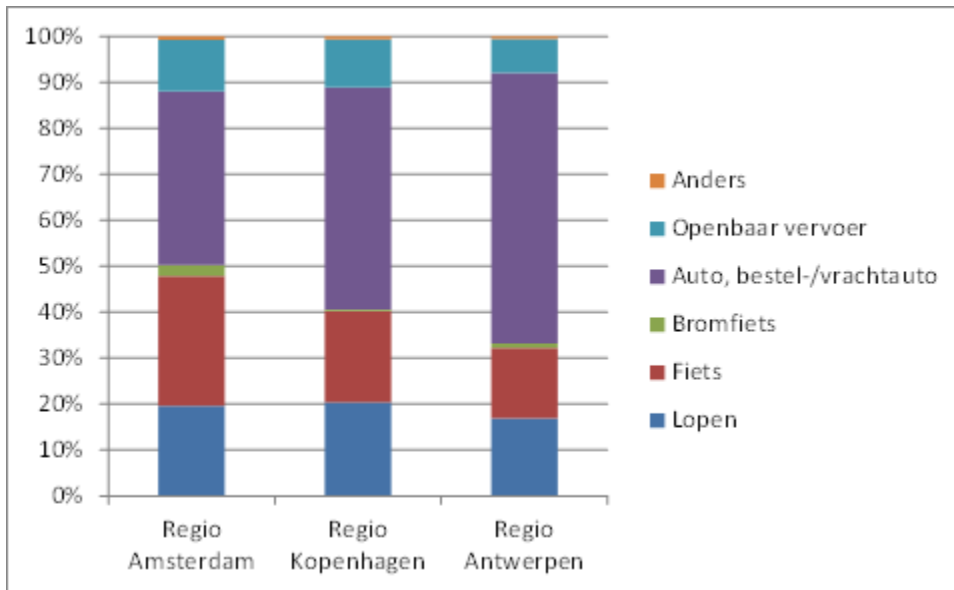
4. De grootstedelijke regio's

De fietsaandelen van de regio's Amsterdam en Kopenhagen liggen tussen de landelijke en stedelijke aandelen in (tabel 4). Dit geldt ook voor alle motieven afzonderlijk. Het beeld voor de regio Antwerpen is heel anders. Om te beginnen ligt het totale fietsaandeel iets boven het landelijke aandeel en daarmee niet tussen het stedelijke en landelijke aandeel in. Een hoger aandeel dan zowel landelijk als in de kernstad wordt ook bij werk en winkelen waargenomen. Bij onderwijs ligt het fietsaandeel vermoedelijk tussen het landelijke en stedelijke aandeel in (memoreer dat het onderwijscijfer voor Antwerpen in tabel 3 vermoedelijk te hoog is, zoals uitgelegd in de inleiding), bij zakelijk bezoek ligt het ook tussen de beide aandelen in; bij vrije tijd is het aandeel ongeveer gelijk aan dat van heel Vlaanderen.

Tabel 4: Marktaandeel fiets naar grootstedelijke regio en verplaatsingsmotief

	Regio Amsterdam	Regio Kopenhagen	Regio Antwerpen
Werk	30%	25%	16%
Onderwijs	43%	43%	27%
Winkelen	29%	16%	18%
Vrije tijd	25%	18%	14%
Zakelijk	17%	10%	6%
Totaal	28%	20%	15%

Figuur 7 laat de verdeling van de vervoerwijzen zien voor de grootstedelijke regio's. De aandelen van de belangrijkste vervoerwijzen liggen steeds tussen die van de steden en de landen in. Het autogebruik is in de regio Antwerpen het grootst, gevolgd door dat in de regio Kopenhagen. Het hoge autogebruik in de regio Antwerpen gaat ten koste van alle andere grote modaliteiten; de aandelen van lopen, fiets en openbaar vervoer zijn lager dan in de twee andere regio's.



Figuur 7: Modal split in de regio's Amsterdam, Kopenhagen en Antwerpen

De afstandsverdelingen in de drie regio's (hier niet getoond) verschillen weinig onderling en ook weinig van de landelijke verdelingen (figuur 2). In de regio Amsterdam is het aandeel van de zeer korte verplaatsingen een beetje lager dan landelijk en in de regio Antwerpen juist iets hoger dan landelijk.

Het fietsgebruik naar leeftijd en geslacht houdt voor de regio Amsterdam het midden tussen het gebruik op landelijk en stedelijk niveau. Het fietsaandeel is, anders dan in de stad, bij jongeren hoger dan bij volwassenen, maar het verschil is kleiner dan op landelijk niveau. In de regio's Kopenhagen en Antwerpen lijkt het fietsgebruik sterk op het landelijk gebruik,

5. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat Nederland veel meer de naam fietsland verdient dan Denemarken. In Nederland lijkt overall veel gefietst te worden, terwijl het fietsgebruik in Denemarken met name hoog is in Kopenhagen en wellicht in enkele andere steden die een naam hebben als fietsstad (Odense, Aarhus). Buiten de grote steden is het fietsaandeel beduidend lager dan in Nederland. In Vlaanderen wordt aanzienlijk minder gefietst dan in Nederland maar ligt het fietsgebruik op hetzelfde niveau als in Denemarken. Alleen, Antwerpen is geen typische fietsstad en het fietsaandeel is er onvergelijkbaar veel lager dan in Kopenhagen (of Amsterdam).

Het fietsgebruik in Kopenhagen en Amsterdam vertoont grote overeenkomsten, zowel wat betreft volume als structuur. Combinatie van deze bevinding met het feit dat Denen in het algemeen minder fietsen dan Nederlanders, doet vermoeden dat een goed fietsbeleid en het sterk promoten van de fiets, zoals in Kopenhagen gedaan wordt (Copenhagenezise), het fietsgebruik naar een hoger niveau kan tillen.

Een ander soort conclusie lijkt getrokken te kunnen worden uit verschillen in vervoerwijzeverdelingen. Fiets en auto lijken communicerende vaten te zijn. Een flink

hoger fietsaandeel blijkt gepaard te gaan met een duidelijk lager autoaandeel, terwijl er geen duidelijke invloed is op de aandelen van lopen en openbaar vervoer. Het communiceren tussen auto en fiets zal met name op de korte afstanden gebeuren, waar de fiets competitief is. Verhogen van het fietsaandeel zal daarom maar een beperkte invloed hebben op de in de auto gereden kilometers.

Acknowledgement

De auteur bedankt Thomas Sick Nielsen, die als onderzoeker bij Danmarks Tekniske Universitet de Deense cijfers beschikbaar stelde.

Geraadpleegde bronnen

Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), databestanden van de onderzoeken in 2011 en 2012, Centraal Bureau voor de Statistiek.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG), databestanden van de onderzoeken in 1994, 2000, 2008 en 2009, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken) van de Vlaamse overheid.