

SAMENVATTING NOTITIE 10

De fiets als motor op de kortere afstand

VAN ACHTERBLIJVERS IN HET PELETON TOT KOPGROEP

MEI 2023

Auteurs: Huub Siebelt, Hans Jeekel, LVM

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Ons mobiliteitssysteem voor de korte afstand loopt tegen zijn grenzen aan, door problemen met luchtkwaliteit, ruimtegebruik, oneerlijke beprijzing en een trage elektrificatie. Daarom is een mobiliteitstransitie nodig waarbij de (e-)fiets de motor wordt voor afstanden tot 15 kilometer. Dit stelt het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit in Notitie 10: 'De fiets als motor op de kortere afstand'.

De grenzen van het huidige systeem

De probleemstelling onder deze notitie is dat het huidige mobiliteitssysteem zich hoofdzakelijk richt op het faciliteren van de automobilist. Dit brengt een aantal problemen met zich mee: een hoge mate van luchtvervuiling door het autoverkeer op de korte tot middellange afstand dat makkelijk door de fiets te vervangen is. De vervanging van een autorit door een fietsrit in binnenstedelijke verplaatsingen scheelt al 0,027g fijnstof (PM10), 0,5g stikstofoxiden en 5,0g koolstofmonoxide per kilometer. Steviger fietsbeleid kan de trage elektrificatie van het wagenpark versnellen en de luchtkwaliteit verbeteren (zie LVM notitie 1).

Vervolgens zijn de kosten voor een automobilist 0,10 euro per kilometer lager dan de maatschappelijke kosten van automobilititeit, als het gaat om landgebruik, vervuiling en ongelukken. Fietsen en wandelen leveren de samenleving daarentegen geld op, voornamelijk door de grote gezondheidsvoordelen. Dit betekent dus dat er op dit moment een oneerlijke beprijzing plaatsvindt voor verschillende mobiliteitsvormen.

Het derde probleem is dat het huidige mobiliteitssysteem binnen steden simpelweg te veel ruimte vraagt en er daardoor geen mogelijkheid meer is om meer huizen en functies toe te voegen zonder het verkeer te veranderen. Mobiliteit en ruimtegebruik horen elkaar te versterken, maar momenteel verhindert ons mobiliteitssysteem de nodige verdichting van steden om de woningbouwopgave te voltooien.

Tot slot verandert ons huidige mobiliteitssysteem slechts langzaam naar een shift naar elektrische auto's en naar een levensstijl die nodig is om klimaatverandering tegen te gaan en te kunnen leven binnen de planetaire grenzen.

Onze visie

In onze visie kan Nederland groeien naar een land waarbij de fiets op de korte afstand tot 10 kilometer de standaard wordt en men alleen de auto pakt als dit om praktische redenen nodig is. Ook boven de 10 kilometer zal de fiets – zeker in de vorm van e-bikes en speedpedelecs tot 50 procent van alle verplaatsingen kunnen verzorgen. Voor verplaatsingen tot 15 kilometer zal ongeveer een kwart van de mensen de fiets pakken.

Deze percentages worden bereikt door fietsen niet te zien als een apparaat dat over een rood stuk asfalt rijdt, maar door fietsen te omarmen als cultuur. Op de volgende beleidsvelden zal een volwassen fietscultuur bijdragen aan de mobiliteitstransitie:

- Levensstijl
- Rol werkgevers en overheid
- Infrastructuur, capaciteit en veiligheid
- Mobiliteit en ruimte
- Koppeling andere modaliteiten

Relatie tot het Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het LVM is niet de enige partij die een visie over de toekomst van het fietsen op papier zet. De nationale overheid stelde samen met andere partijen zoals de Fietsersbond, ANWB, Vervoerregio's en de vereniging van Nederlandse Gemeenten een visie en beleidsstuk op over de toekomst van de fiets: het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Hoe verhoudt het NTF zich tot de LVM-visie?

Een sterk punt van het NTF is de focus op de organisatorische aspecten. Fietsinfrastructuur en fietsbeleid raken vrijwel altijd aan het ruimtelijke domein en aan veel verschillende stakeholders, waardoor ze vaak een uiterst complexe organisatie vergen. Het NTF erkent dit en roept deze partijen op goed samen te werken en goede afspraken te maken. Hier geldt wel dat maatwerk essentieel is. Een verdere kwaliteit van het NTF is dat het door veel maatschappelijke organisaties wordt gesteund en onderschreven. Het is erg positief dat een stuk zoals het NTF gezamenlijk wordt geschreven en hier grote consensus voor bestaat. Echter is de mening van het LVM dat de maatregelen te weinig concreet zijn voor een radicale breuk met het huidige mobiliteitssysteem. De tabel hieronder vat kort samen hoe het NTF en de LVM-visie zich tot elkaar verhouden.

<i>NTF</i>	<i>LVM</i>
Grote maatschappelijke consensus	Ambitieuzer
Grote focus op infrastructuur en veiligheid	Grote focus op infrastructuur en veiligheid
Grote focus op fietsparkeren	Grote focus op de rol van werkgevers
Grote focus fietscampagnes	Grote focus op levensstijlen
Beschrijving hoe verschillende partijen kunnen samenwerken	Grote focus op andere modaliteiten
Korte financiële uitwerking	

De stand van het fietsen

Op basis van data-analyse (deze is te vinden in de volledige notitie) wordt duidelijk dat er op een aantal gebieden veel winst te behalen valt. Ten eerste is dit bij de groep werkenden. Dit zijn de groepen die vaak het hoogste autogebruik kennen, terwijl de grote meerderheid van hen wel fysiek in staat is om meer te fietsen. Bij deze groep speelt autoafhankelijkheid, gewenning en in sommige gevallen een druk gezinsleven een belangrijke rol waarom ze soms vaker de auto pakken. Tevens valt winst te behalen bij (niet-westerse) migranten en laagopgeleiden.

Verdere verbeterpunten zitten op de afstand 2,5 km – 15 km, waarbinnen de modal split van fietsen snel afneemt. Echter zou de fiets, zeker de elektrische fiets, tot de 10 kilometer een volwaardige vervanging van de auto moeten zijn. Zelfs tot de 15 kilometer kan de fiets een veel grotere rol van betekenis spelen, al zal dit natuurlijk vooral weggelegd zijn voor e-bikes en speedpedelecs. Voor korte afstanden tot de 3,7 km wordt nu wel hoofdzakelijk de fiets gepakt. Als je dit matcht met de reismotieven zie je dat de fiets vooral voor activiteiten wordt gebruikt die binnen een wijk of plaats plaatsvinden, met motieven zoals winkelen, onderwijs, verzorging en een sociaal leven. Er valt dus ook nog veel winst te behalen bij het woon-werkverkeer.

De gemiddelde afstand van woon-werkverkeer in Nederland is 19 kilometer, waar dit voor mannen en hoogopgeleiden nog veel groter is, wat verklaart waarom dit maar een relatief klein reismotief voor fietsen is. Er valt dus ook winst te halen in het dichterbij brengen van wonen en werken. Immers, 85 procent van de ondervraagden in een onderzoek van ALD Automotive geeft aan dat ze meer zouden gaan fietsen naar werk als de afstand korter zou zijn geweest.

Tot slot valt er nog winst te halen in een aantal verstedelijkte gebieden, zoals de nieuwe kernen uit de jaren 70 en 80, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Zuid-Limburg, en een aantal landelijke gebieden zoals de Betuwe en West-Brabant.

Dit alles is samengevat in de onderstaande tabel met “achterblijvers.”

Achterblijvers

Mensen, voornamelijk mannen, met een migratieachtergrond

Laagopgeleiden

Verplaatsingen op 2,5 tot 10 à 15 kilometer

Woon-werkverkeer

Specifieke regio's en gebieden

Een nieuwe kijk op fietsbeleid

Levensstijl; Fietscultuur betekent dat fietsen voor een veel groter deel van de bevolking toegankelijk is en dat meer mensen het als het meest logische vervoerswijze zien. Door de diversificatie van het fietsaanbod sluit de fiets bij steeds meer levensstijlen aan. Bovendien neemt het verschil in fietsgebruik tussen verschillende bevolkingsgroepen af, waarmee de fiets een symbool voor inclusiviteit kan zijn.

Rol werkgevers en overheid; Fietsen wordt ook gestimuleerd door overheden en werkgevers, onder andere door een ander beleid op kilometervergoeding. Bovendien wordt er in de mobiliteitstransitie uit gegaan van een eerlijkere beprijzing waarin de nadelige effecten van auto's op ruimtegebruik en klimaatbelasting mee zijn meegenomen.

Infrastructuur, capaciteit en veiligheid; De fietspaden moeten niet alleen veilig en direct zijn, maar ook worden aangepast naar de omgeving. Overal zal maatwerk toegepast worden om de fietser zo goed mogelijk te accommoderen. Verder worden regionale verschillen verkleind.

Mobiliteit en ruimte; De nieuwe fietscultuur sluit naadloos aan bij de woningbouwopgave en zorgt voor efficiënt ruimtegebruik. Woningbouw en mobiliteit moet elkaar immers versterken. Bovendien zorgt het voor leefbaardere wijken. In de mobiliteitstransitie wordt uitgegaan van het STOMP-principe. Dit betekent dat voor mobiliteitsbehoeftes een voorkeur bestaat voor stappen/lopen, en trappen/fietsen, dan OV, daarna MaaS (Mobility as a Service) en als laatste pas de privéauto. Tot slot past de fiets ook heel goed binnen een visie zoals de 15-minutenstad.

Koppeling andere modaliteiten; Ook is de relatie tot andere modaliteiten optimaal geregeld. De kracht van de fiets zit vooral op de korte afstand en op drukke plekken die veel ruimtegebrek kennen, maar is niet voor elke mobiliteitsbehoefte het juiste antwoord. Daarom is er makkelijk, snel en comfortabel een koppeling te maken met het OV, de trein en de auto.

Aanbevelingen

Voor het stimuleren van de fiets en het fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer worden in deze notitie drie aanbevelingen gedaan op basis van een studie naar wie er fietsen, waar mensen fietsen en waarom. Deze aanbevelingen zijn: Maak het mogelijk dat achterblijvers een inhaalslag maken, zoek synergie tussen fietsinfrastructuur en woningbouw en ontmoedig autorijden.

Achterblijvers

Er zijn op dit moment nog veel achterblijvers in fietsgebruik. Dit zijn bepaalde doelgroepen, zoals mensen met een migratieachtergrond en laagopgeleiden, maar ook regio's zoals Zuid-Limburg en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ook zijn er achterblijvers in fietsvervoersbehoeftes zoals in het woon-werkverkeer. Voor al deze achterblijvers moeten er gerichte en passende oplossingen komen, waardoor zij een inhaalslag kunnen maken.

Fietsinfrastructuur

Er is nog veel te verbeteren op het gebied van infrastructuur. Dit moet zowel op een actieve manier worden aangepakt met directe actie, maar ook bij herinrichting. Belangrijk is dat overal maatwerk wordt ingezet en de infrastructuur zich aanpast naar de omgeving, waardoor er synergie met de omgeving ontstaat. Zo kan het actief promoten van fietsinfrastructuur ook bijdragen aan de woningbouwopgave.

Autorijden ontmoedigen

Naast maatregelen om de fiets te stimuleren moeten er ook stevige maatregelen komen om autorijden te ontmoedigen. Immers, alleen dan kan een mobiliteitstransitie worden ingezet. Op het gebied van infrastructuur betekent dit dat auto's minder ruimte zullen krijgen, vooral in de stad. Ook werkgevers moeten ervoor zorgen dat werknemers alleen hun auto's gebruiken als dit ook echt nodig is. Dit kunnen ze doen door parkeerplaatsen te schrappen of een mobiliteitsbudget in te stellen. Verder moet ook de beprijzing van fossiele brandstoffen eerlijker worden.

[Klik hier voor een persbericht van de 10^e Notitie](#)

[Klik hier voor de integrale 10^e notitie](#)

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

- [Klik hier voor het persbericht van notitie 10.](#)
- [Klik hier voor de volledige Notitie 'De fiets als motor op de kortere afstand'](#)
- Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 10:

Huub Siebelt: h.siebelt@labverantwoordemobiliteit.nl, tel: 06 21 35 83 77

Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61