

Fietsstad of fietsende stedeling?

AUTEUR Veronique Van Acker

FOTOGRAFIE Amsterdamize, William A. Franklin

Hogere dichtheden en meer functiemenging zorgen voor meer fietsen. Vaak is dit het uitgangspunt van planologen en verkeersdeskundigen. Het klopt voor een deel, maar ook andere factoren zoals leefstijlen en attitudes zijn belangrijk. De relatie tussen de bebouwde omgeving en fietsen is daardoor niet zo eenvoudig als vaak wordt gedacht.

Ook al lijkt het alsof alle Belgen doorwinterde wielersfanaten zijn tijdens wedstrijden zoals de Tour de France, toch heerst er in België geen algemene fietscultuur zoals in Denemarken en Nederland. België behoort eerder tot een middenmoot. Er wordt al in zekere mate gefietst, maar van een in het alledaagse leven geïntegreerde fietscultuur is slechts in beperkte mate sprake. Bovendien zijn de regionale verschillen uitgesproken: 91% van alle fietsverplaatsingen gebeuren in Vlaanderen, tegenover slechts 7% in Wallonië en 2% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Toch is er een groot groeipotentieel voor het fietsen in België. Ons dagelijks verplaatsingsgedrag bestaat immers uit vele korte verplaatsingen. Volgens het meest recent Onderzoek Verplaatsingsgedrag (2008-2009) is meer dan de helft van alle verplaatsingen korter dan 5 km. Deze afstanden kunnen gemakkelijk afgelegd worden met de fiets, maar toch wordt vaak de auto gebruikt (56,5% van alle verplaatsingen korter dan 5 km). We zijn immers bang dat de fiets gestolen wordt, het is niet aangenaam om bezweet aan te komen op bestemming, bagage en passagiers kunnen moeilijk vervoerd worden; het zijn enkele redenen die ons weerhouden om te fietsen. Maar ook de ruimtelijke structuur verhindert ons vaak om te fietsen. Door een sterke suburbanisatie en verspreiding van activiteiten is een Vlaanderen ontstaan waarbij het soms moeilijk is om de afstand tussen onze bestemmingen met de fiets te overbruggen.

Betere ruimtelijke ordening, meer fietsen

Decennia lang heeft men een aanbodsgestuurde politiek gevoerd

waarbij alle aandacht naar de auto uitging. Denk maar aan de opmerkelijke uitbreiding van de transportinfrastructuur tussen 1960 en 1980 met de aanleg van de autosnelwegen. Onder impuls van het Brundtland rapport en Agenda 21 kwam duurzaamheid hoog op de bestuurlijke agenda te staan en verschoof in de jaren '90 de focus van de aanbod- naar de vraagzijde van verkeer. Het integreren van het ruimtelijk beleid met het verkeersbeleid werd daarbij als één van de mogelijkheden geopperd om op een duurzame manier mobiel te zijn en te blijven. Want ook al lopen we soms een blokje om voor het plezier, toch verplaatsen we ons meestal om aan activiteiten deel te nemen die ruimtelijk verspreid zijn. Daarom lijkt het logisch dat het fietsen aangemoedigd kan worden door een beter georganiseerde ruimtelijke structuur waarbij men woont in de nabijheid van de voornaamste activiteitslocaties. Dit wekt de indruk dat wonen in buurten met hoge dichtheden en meer functiemenging vanzelfsprekend resulteert in meer fietsen.

De bebouwde omgeving beïnvloedt fietsen, maar dan vooral indirect

Recent onderzoek op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Gent bevestigt dat de vervoerswijzekeuze beïnvloed wordt door de bebouwde omgeving, maar dan vooral op een indirecte manier. De bebouwde omgeving beïnvloedt in de eerste plaats het autobezit dat hoger is in buurten met een lage bebouwingsdichtheid, lage functiemenging, veraf gelegen van een treinstation of van het centrum van Gent en met een goede lokale autobereikbaarheid. Of met andere woorden: het bezitten van een auto wordt vooral geassocieerd met wonen in een niet-stedelijke omgeving. Gezinnen met meerdere auto's zijn bovendien geneigd hun auto vaker te gebruiken en dus minder te fietsen. Op die manier heeft de



Bron: Flickr, Fotograaf: Amsterdamize

bebouwde omgeving vooral een indirect dan wel direct effect op de uiteindelijke vervoerswijzekeuze. Dit geldt voor de meeste ruimtelijke kenmerken waardoor de indruk gewekt wordt dat autobezit een kenmerk is dat de gehele directe invloed van de bebouwde omgeving vervangt. Autobezit vervangt inderdaad de invloed van sommige, maar niet alle ruimtelijke kenmerken. Vooral dichtheid blijft een belangrijke directe invloed uitoefenen op de vervoerswijzekeuze. Dit suggereert dat het ruimtelijk beleid de vervoerswijzekeuze op twee manieren kan beïnvloeden: direct door maatregelen van verdere verdichting, maar ook indirect door het wegwerken van de noodzaak om een auto te bezitten. Naast het duurder maken van het autobezit en -gebruik door het heffen van voertuigbelastingen en brandstofaccijnzen en het invoeren van rekeningrijden, moet het ruimtelijk beleid in de ontwikkeling van residentiële buurten voorzien waarin het niet langer noodzakelijk is om een auto te bezitten om deel te kunnen nemen aan de ruimtelijk verspreide activiteiten.

Vragen rond causaliteit

Op het eerste gezicht lijkt fietsen dus vooral beïnvloedbaar door stedelijke kenmerken. Maar het blijft belangrijk om in het achterhoofd te houden wie nu juist in een buurt met hoge dichtheden en functiemenging woont. Vaak wordt hiervoor een klassieke doelgroepenbenadering gebruikt die de bevolking indeelt in socio-economisch en demografisch homogene groepen (bijvoorbeeld volgens leeftijd, geslacht en inkomen). Dit geeft ons inzicht in de omvang en samenstelling van de bevolking. Maar binnen deze zogenaamde homogene bevolkingsgroepen kunnen belangrijke verschillen bestaan. Niet alle tweeverdieners met jonge kinderen kiezen voor een woning in het groen en de daarmee geassocieerde auto. En niet alle pas afgestudeerden kiezen voor een eerste appartement in de stad en gebruiken de fiets om zich te verplaatsen. Dit wijst erop dat men rekening moet

houden met meer subjectieve kenmerken zoals persoonlijke attitudes en leefstijlen. Een leefstijlenbenadering geeft daarom inzicht in motivaties, behoeften, attitudes, normen en waarden van mensen. Of in andere woorden: leefstijlen verduidelijken waar mensen wensen te wonen en hoe ze zich willen verplaatsen. Het negeren van dergelijke subjectieve kenmerken laat ook een vraag van causaliteit onbeantwoord. Is het werkelijk de meer traditionele stedelijke omgeving met haar hogere dichtheden, meer diversiteit en goede lokale bereikbaarheid die aanzet tot meer fietsen? Of gaat het eerder om de algemene voorkeur om de fiets te gebruiken die een doorslaggevende factor was bij de uiteindelijke keuze van een (stedelijke) woonplaats? In het laatste geval spreekt men van residentiële zelf-selectie waarbij men een woonplaats kiest in functie van zijn/haar mobiliteitsvoorkeuren en leefstijl.

Aandacht voor attitudes en leefstijlen vermijdt een deterministische kijk op de interactie tussen de bebouwde omgeving en fietsen

Bestaande datasets zoals het OVG Gent en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OviN) bevatten geen informatie over subjectieve invloeden. Daarom organiseerde de vakgroep Geografie (UGent) een internetenquête over leefstijlen en mobiliteit bij hoger opgeleiden. Hoger opgeleiden blijken niet zo'n homogene groep als aanvankelijk gedacht. Er bestaat een grote variatie aan actieve, familiegerichte, low budget en eerder culturele leefstijlen. Vooral mensen met een low

budget of een niet-traditionele culturele leefstijl opteren voor de fiets, in tegenstelling tot mensen met een actieve of een familiegerichte leefstijl die vooral de auto gebruiken. Maar leefstijlen blijken in de eerste plaats de woonplaatskeuze te beïnvloeden, en pas daarna de vervoerswijzekeuze. Mensen met een actieve leefstijl kiezen voor een woning in het groen die hen afwisseling biedt aan avontuurlijke activiteiten buitenshuis, terwijl cultuurliefhebbers opteren voor een stedelijke woonomgeving die hen een breed aanbod aan culturele activiteiten biedt in overeenstemming met hun leefstijl. Ook mobiliteits-attitudes zoals de voorkeur om gebruik te maken van alternatieven voor de auto, een algemeen bewustzijn voor de negatieve milieueffecten van transport, en de wens om te wonen in de nabijheid van werk, winkels, scholen en andere voorzieningen dragen bij tot het kiezen voor een stedelijke woonomgeving. Opvallend is dat de woonplaatskeuze beïnvloed wordt door een algemene voorkeur om te kunnen beschikken over alternatieven voor de auto en niet zozeer door een concreet positieve houding tegenover de fiets. Een positieve perceptie van de fiets ontstaat pas wanneer men daadwerkelijk de fiets gebruikt. Fietsers omschrijven de fiets dan ook als comfortabel en benadrukken de positieve effecten voor het milieu en de persoonlijke gezondheid. Dit is een duidelijk voorbeeld dat gedragingen attitudes kunnen veranderen en vormen.

Aandacht voor leefstijlen binnen het beleid

Op het eerste gezicht lijkt fietsen een stedelijk fenomeen te zijn in de zin dat stedelijke kenmerken zoals hoge dichtheden en functiemenging het fietsen bevorderen. Dit wekt de indruk dat ruimtelijke maatregelen zoals verdichting en functiemenging zullen leiden tot minder autogebruik, meer fietsen en wandelen, en meer openbaar vervoer. Onze analyses tonen aan dat dit deels waar is, maar men mag de effecten van dergelijke ruimtelijke maatregelen niet overschatten. Mensen kiezen in de eerste plaats een woonomgeving in overeenstemming met hun leefstijlen en mobiliteitsvoorkeuren. Ze kiezen ervoor om te wonen in een traditionele of stedelijke omgeving indien dit past binnen hun stedelijke leefstijl of wanneer dit allerlei alternatieven biedt voor het gebruik van de auto (bijvoorbeeld een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk, veilige fietsroutes en aangename voetpaden). Daardoor is het niet zozeer de bebouwde omgeving die de vervoerswijzekeuze beïnvloedt, maar wel eerder de achterliggende leefstijlen en mobiliteitsvoorkeuren die ertoe geleid hebben dat men in die specifieke omgeving woont. Fietsen moet op die manier eerder gezien worden als een leefstijl dan een puur stedelijk fenomeen. Het verduidelijkt ook dat het beleid niet mag blijven uitgaan van klassieke doelgroepen en gericht zijn op het ontwerpen en ontwikkelen van plannen voor elk van die doelgroepen. Zo kunnen we ons bijvoorbeeld vragen stellen bij de haalbaarheid van de 60/40-regel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het streefdoel van het huidig ruimtelijk beleid in Vlaanderen is om 60% van de nieuwe woningen binnen de stedelijke gebieden te voorzien om verdere versnippering van het buitengebied, en de daarmee samengaande groeiende noodzaak tot verplaatsen, te beperken. Echter, vanuit de discussie van leefstijlen en attitudes mag het duidelijk zijn dat niet elke leefstijl of attitude zich zomaar binnen die 60% laat omvatten. Je kunt mensen naar de stad toetrekken, maar



Bron: Flickr, Fotograaf: William A. Franklin

daarmee verdwijnt hun autogerichte leefstijl nog niet. Ook al woont men dan in een woonomgeving die zou aanzetten tot meer fietsen, toch zullen deze fanatieke autogebruikers omwille van hun leefstijl en attitudes belang blijven hechten aan het gebruik van de auto. Natuurlijk kan men zich ook de vraag stellen of dergelijke leefstijlen na verloop van tijd wijzigen juist door de ruimtelijke context. Maar dit vereist meer kwalitatief en longitudinaal onderzoek. De ruimtelijke ordening mag daarom niet enkel stilstaan bij het bedenken van meer duurzame ontwerpen van woonomgevingen, maar moet tevens bewust zijn van allerlei subjectieve implicaties zoals de voorkeur om te wonen in een omgeving in overeenstemming met een bepaalde leefstijl of attitude.

Veronique Van Acker (veronique.vanacker@ugent.be) is momenteel werkzaam als doctor assistent aan de vakgroep Geografie, Universiteit Gent. Dit artikel is gebaseerd op haar doctoraatsverhandeling.

Literatuurselectie

- Bhat, C.R. & J.Y. Guo (2007) A comprehensive analysis of built environment characteristics on household residential choice and auto ownership levels. *Transportation Research B* 41, pp. 506-526.
- Ganzeboom, H. (1988) *Leefstijlen in Nederland: Een Verkennende Studie*. Rijswijk: Sociaal Cultureel Planbureau.
- Handy, S.L., Cao, X.Y. & P.L. Mokhtarian. (2005) Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research D* 10, pp. 427-444.
- Kitamura, R. (1988) Life-style and travel demand. In: Special Report 220: A Look Ahead: Year 2020. Washington D.C.: Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2002) *Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel.
- Munters, Q.J. (1992) Bestaan leefstijlen (nog) wel? *Sociologische Gids* 39, pp. 179-185.
- Van Acker, V. (2010) *Spatial and Social Variations in Travel Behaviour. Incorporating lifestyles and attitudes into travel behaviour-land use interaction research*. Gent: Faculteit Wetenschappen, Universiteit Gent.