



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Fietsfeiten

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Lucas Harms en Maarten Kanssen



Inhoud



1 Basiscijfers fietsgebruik



2 Trends in fietsgebruik



3 Bezit en gebruik e-fiets



4 Effecten van fietsgebruik

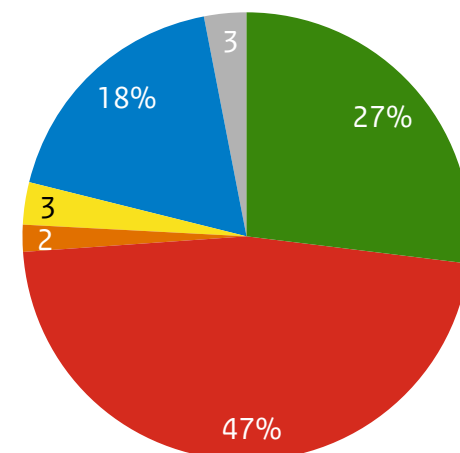


1 Basiscijfers fietsgebruik

Fiets = 25% van dagelijkse mobiliteit¹

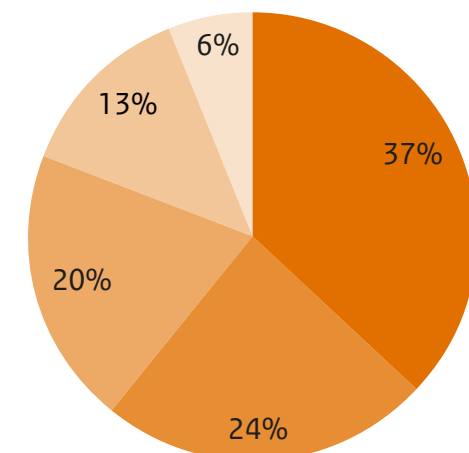
- Ruim een kwart van alle verplaatsingen die Nederlanders maken gaat per fiets.
- In 2016 werden in totaal 4,5 miljard fietsverplaatsingen gemaakt waarvoor 15,5 miljard fietskilometers werd overbrugd.
- Van alle fietskilometers is ruim een derde voor vrijetijdsdoeleinden en een kwart voor werkverplaatsingen.

Verdeling van verplaatsingen naar vervoerwijzen in 2016



■ Fiets
 ■ Auto
 ■ Trein
 ■ Bus, tram, metro
 ■ Lopen
 ■ Overig

Verdeling van fietskilometers naar motieven in 2016



■ Vrije tijd
 ■ Werk
 ■ Onderwijs
 ■ Winkelen
 ■ Overig

¹ CBS (OVIN 2016 – KiM-bewerking).

Nederland telt meer fietsen dan inwoners²

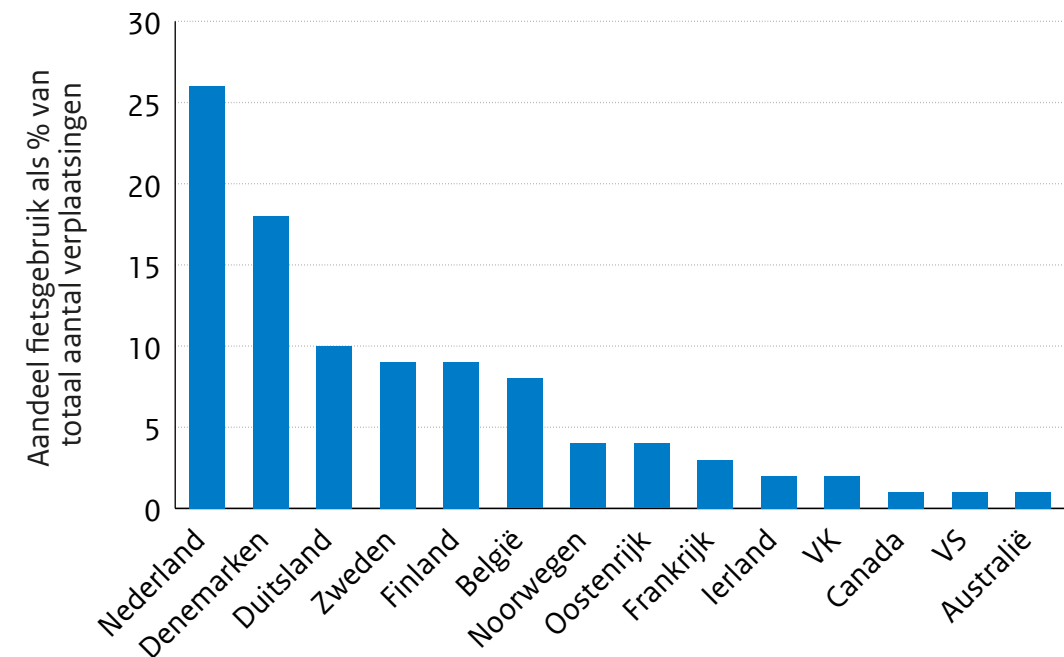
- Nederland heeft 17 miljoen inwoners en 23 miljoen fietsen.
- Steeds meer Nederlanders bezitten een e-fiets. Van de 23 miljoen fietsen zijn er 2 miljoen e-fietsen.

Helpt van alle autoritten korter dan 7,5 km³

- De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer (=3,6 miljard autoritten), een derde is korter dan 5 kilometer (=2,5 miljard autoritten).
- Van alle verplaatsingen met een afstand tot 7,5 kilometer gaat een derde per auto en een derde per fiets.
- Van alle verplaatsingen met een afstand tussen 7,5 en 15 kilometer gaat 70% per auto en 15% per fiets.

Nederland is onbetwist fietsland nr 1!⁴

Figuur: Aandeel fietsgebruik als % van totaal aantal verplaatsingen in verschillende landen.



² Bovag (2018), Fietsverkopen na jaren weer in de lift.

³ CBS (OVIN 2016 – KiM-bewerking).

⁴ Buehler and Pucher 2012.



2 Trends in fietsgebruik

Groei van het fietsgebruik sinds 2005: meer mensen, vaker en verder onderweg⁵

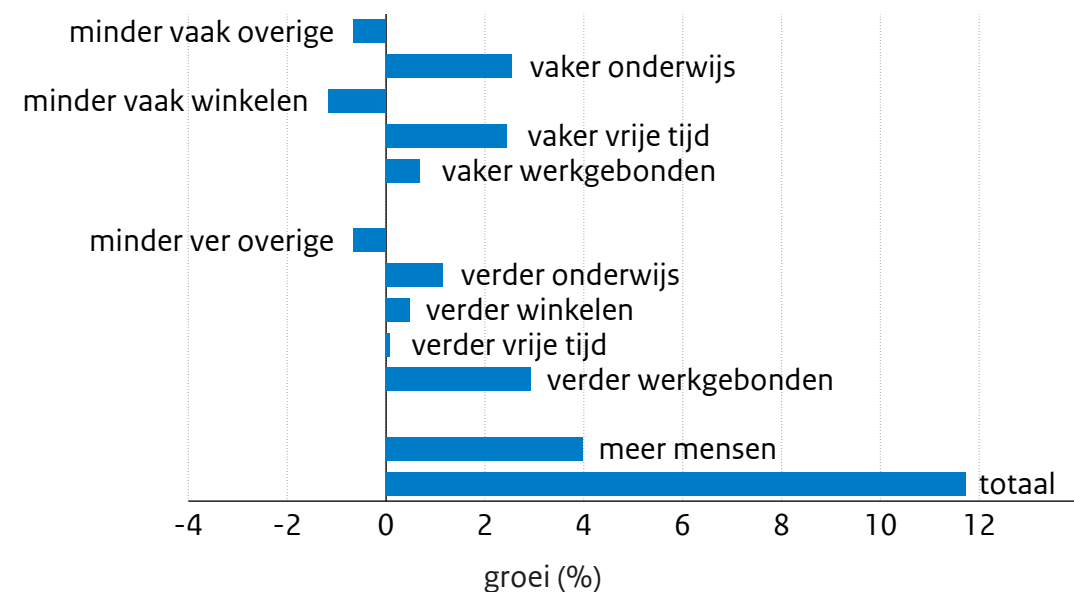
- Gemeten in afgelegde kilometers is het fietsgebruik sinds 2005 met ongeveer 12 procent toegenomen.
- Zowel de groei van het aantal mensen dat fietst als de toegenomen mobiliteit per persoon (vaker en verder verplaatsen) dragen bij aan het grotere aantal fietskilometers.

Vooraf meer fietsgebruik voor onderwijs, werk en vrije tijd⁵

- Het groeiend fietsgebruik hangt vooral samen met het onderwijs, het werk en de vrije tijd (het fietsgebruik voor winkelen is niet toegenomen).
- De groei van het fietsgebruik voor verplaatsingen naar en van het werk komt vooral door grotere fietsafstanden, met name door veertigers en vijftigers. Mogelijk speelt de toename in het gebruik van de e-fiets hierbij een rol.

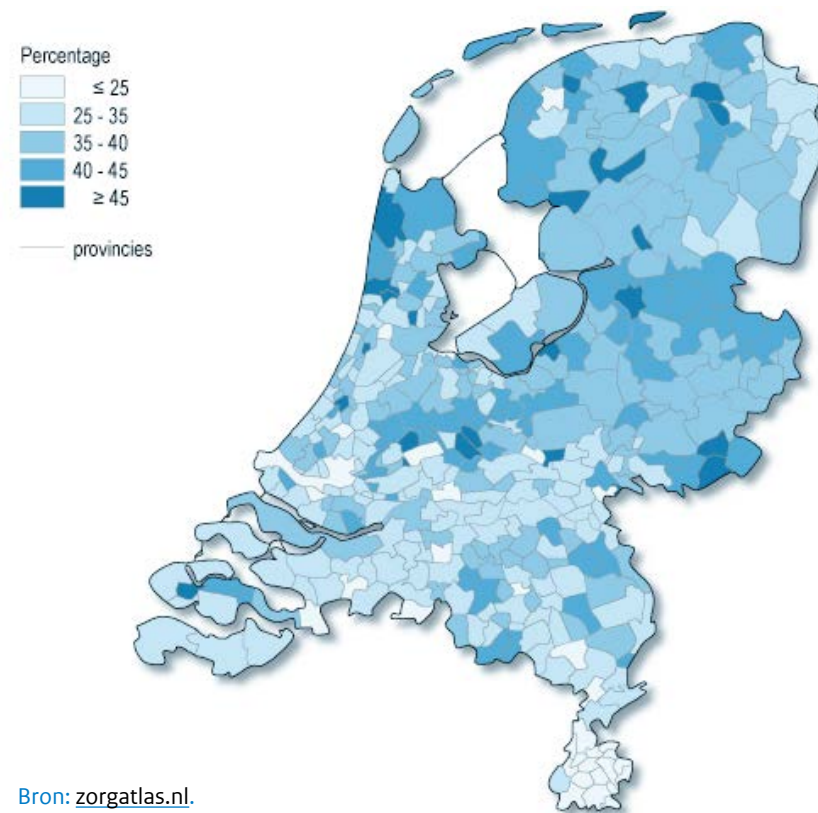
⁵ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Figuur: Bijdrage van vaker verplaatsen, verder verplaatsen en meer mensen aan de groei van het totale aantal fietskilometers tussen 2005-2016, in procentpunten. Bron: RWS/CBS, MON/OViN; bewerking KiM.



Grote ruimtelijke verschillen in ontwikkelingen in fietsgebruik:

Figuur: Fietsgebruik 2010-2013 per gemeente, bij afstand van < 7,5 km.

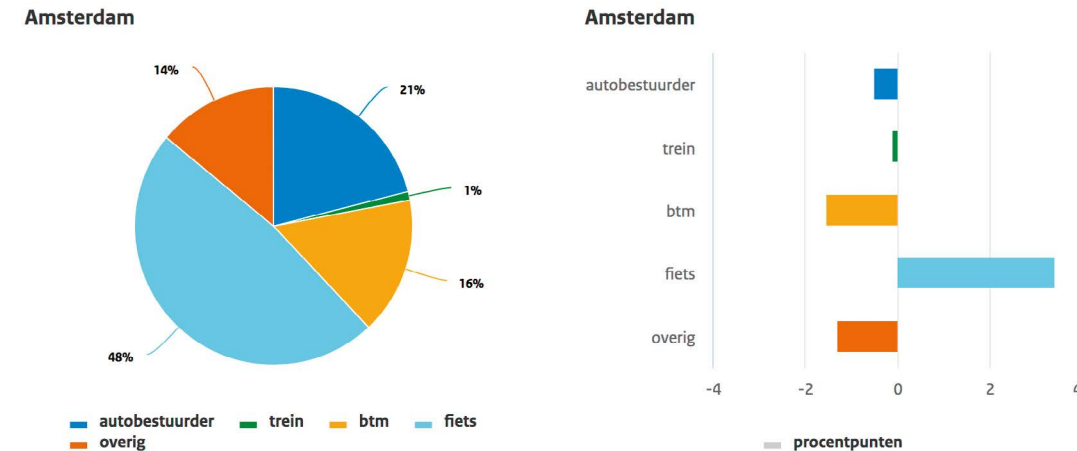


Bron: zorgatlas.nl.

In stedelijke gebieden neemt fietsgebruik toe...⁶

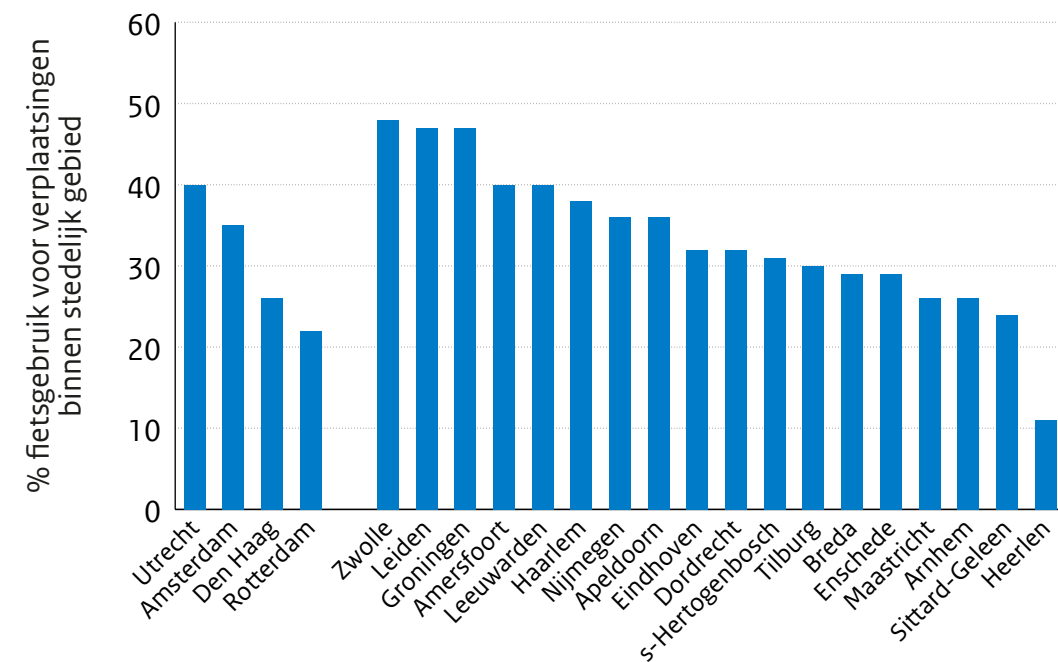
Zie bijv. modal split en verandering daarvan voor woon-werk-verplaatsingen in Amsterdam (% in 2016 en verandering in procentpunten sinds 2005).

Figuur: Modal split van woon-werkverplaatsingen in Amsterdam in 2016 (links) en veranderingen daarvan sinds 2005 (in procentpunten, rechts).



... maar niet in alle steden zit de fiets in de lift...⁷

Figuur: Aandeel fietsgebruik voor verplaatsingen binnen het stedelijk gebied, 2010/2016.



⁶ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁷ CBS (OVin 2010-2016, KiM-bewerking).

Grote sociale verschillen in ontwikkelingen in fietsgebruik:

Vooraf meer fietsgebruik door jongeren en jongvolwassenen tot 30 jaar ...⁸

- De leeftijdsgroep tot 30 jaar zorgt er vooral voor dat het fietsgebruik voor verplaatsingen naar en van onderwijsvoorzieningen toeneemt. Dit hangt samen met de hogere onderwijsdeelname in deze groep.
- Ook voor vrijetijdsdoeleinden zijn jongvolwassenen (18 tot 30 jaar) ten opzichte van 2005 meer gebruik gaan maken van de fiets. Vermoedelijk hangt dit voor een belangrijk deel samen met het feit dat deze groep meer dan voorheen woonachtig is in (hoog) stedelijk gebied.

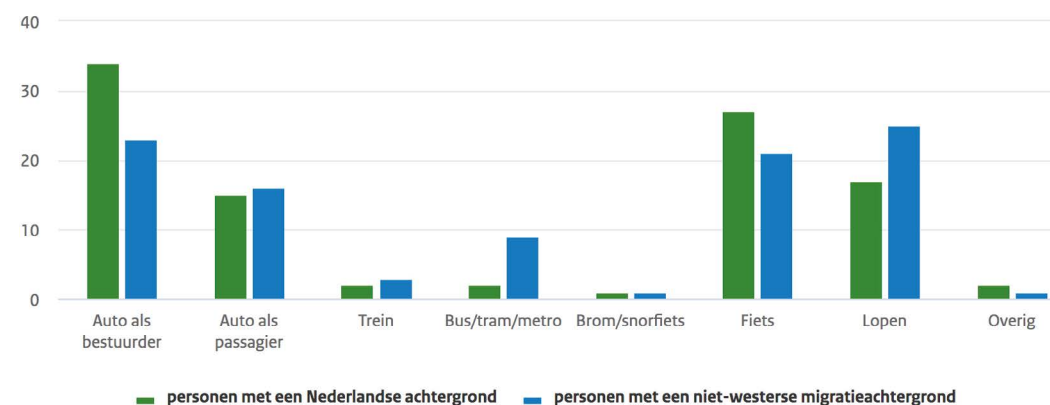
... en meer fietsgebruik door 60 plussers⁸

Grofweg de helft van de groei van het fietsgebruik voor vrijetijdsdoeleinden komt voor rekening van de 60-plussers. Enerzijds omdat hun gezondheidssituatie gemiddeld genomen is verbeterd, anderzijds omdat de beschikbaarheid van een elektrische fiets het fietsgebruik onder senioren heeft bevorderd.

Personen met niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder vaak⁸

- Personen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder vaak dan personen met een Nederlandse achtergrond (aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen van respectievelijk 21 en 27 procent).
- Verhoudingsgewijs lopen mensen met een niet-westerse migratieachtergrond vaker en maken ze minder gebruik van de auto (als bestuurder). Het gebruik van bus, tram en metro is een viervoud van dat van personen met een Nederlandse achtergrond.

Figuur: Modal split van verplaatsingen van personen met een Nederlandse achtergrond en personen met een niet-westerse migratieachtergrond, 2010/2016. Bron: Rijkswaterstaat/CBS OVIN; bewerking KiM.



Toename fietsgebruik van en naar treinstations^{8,9}

- Het fietsgebruik in het vervoer naar de belangrijkste Nederlandse treinstations (top 16 in- en uitstappers) is tussen 2005 en 2015 toegenomen van 36 procent naar 44 procent.
- In het fietsgebruik als natransportmiddel is eveneens een (voorzichtige) groei zichtbaar: van 10 procent in 2005 naar 14 procent in 2015. De introductie van de OV-fiets heeft hieraan bijgedragen: in 2008 werden er 0,5 miljoen ritten met de OV-fiets gemaakt, in 2015 waren dat er 1,9 miljoen en in 2017 zelfs 3,2 miljoen.

⁸ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁹ Jonkeren et al. 2018: Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (te verschijnen).

A close-up photograph of the rear section of a black e-bike. The focus is on the battery pack, which has 'QWIN' and 'ON BATTERY PACK' printed on it. A red rear light is visible on the right. A multi-colored strap (orange, white, black) is attached to the battery. The background is a blurred brick wall.

3 Bezit en gebruik e-fiets

E-fietsgebruik: verjonging en steeds meer woon-werkverkeer¹⁰

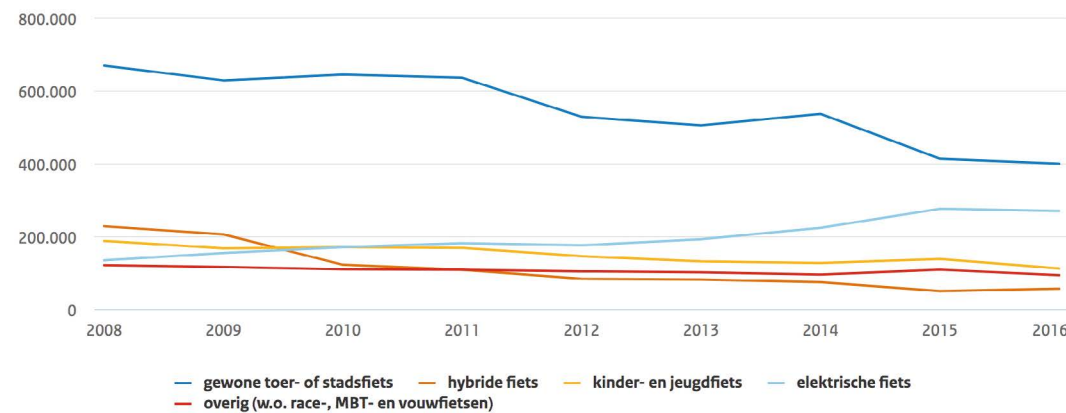
- In 2016 maakten Nederlanders ruim 400 miljoen verplaatsingen op de e-fiets (van de in totaal 18,6 miljard verplaatsingen), waarbij bijna 2 miljard kilometers werden overbrugd (van de totaal 187,3 miljard km).
- Bijna de helft van de met een e-fiets verreden kilometers wordt afgelegd door 65-plussers. Maar ook volwassenen jonger dan 65 jaar leggen een steeds groter deel van de e-fietskilometers af.
- Meer dan de helft van alle e-fietskilometers wordt afgelegd voor vrijetijdsdoeleinden, zoals het recreatief toeren. Tussen 2013 en 2016 is er echter vooral een toename zichtbaar in het aandeel van de werkgerelateerde kilometers.

¹⁰ [KiM \(2017\), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.](#)

Fietsverkoop: e-fiets in de lift^{11,12}

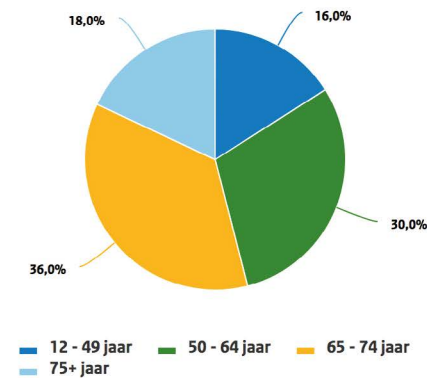
In 2016 zijn grofweg 270.000 e-fietsen verkocht, wat iets minder is dan in 2015 maar wel meer dan in de jaren voor 2015. Inmiddels zijn 3 op de 10 verkochte fietsen e-fietsen. De verkoop van fietsen zonder elektrische trapondersteuning liep de laatste jaren terug. In totaal werden in 2016 930.000 nieuwe fietsen verkocht.

Figuur: Aantallen verkochte fietsen naar soorten, 2008-2016. Bron: BOVAG-RAI (2017); bewerking KiM.

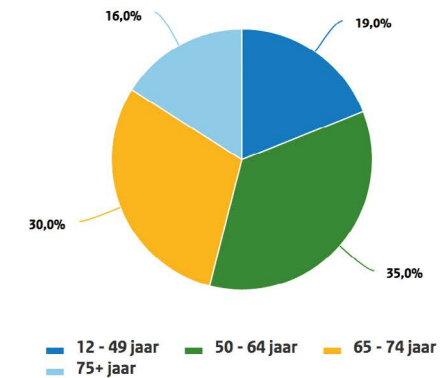


Merendeel e-fietsers 65+¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2013

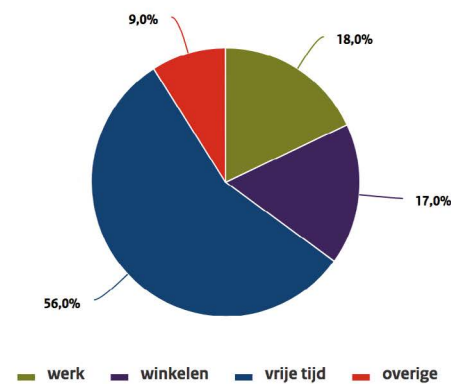


Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2016

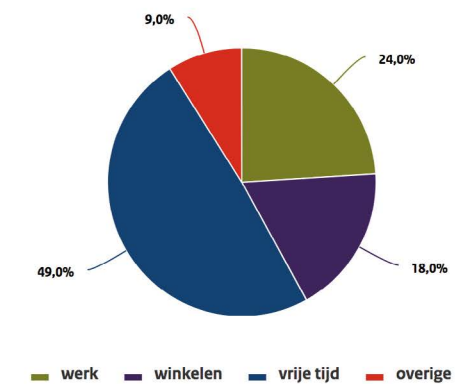


E-fiets vooral gebruikt in vrije tijd¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2013



Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2016



¹¹ RAI-Bovag (2017), Mobiliteit in cijfers tweewielers.

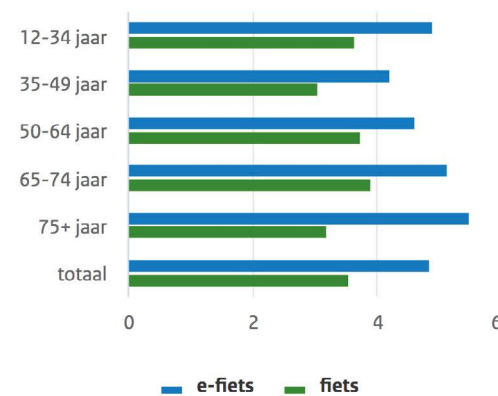
¹² KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

¹³ CBS (OVin 2013/2016 – KiM-bewerking) in KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

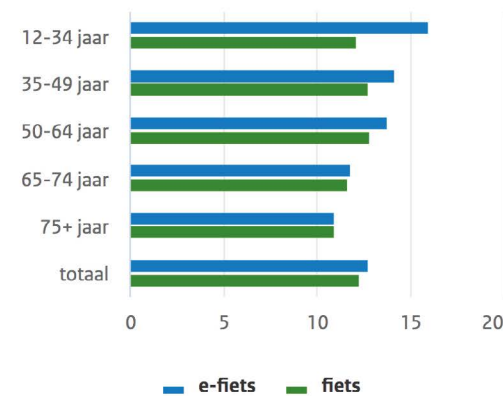
Grotere actieradius maar beperkt snelheidsverschil¹⁴

Figuur: Afstand per verplaatsing in kilometers (links) en gemiddelde snelheid in kilometers per uur (rechts) voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016.

Afstand per verplaatsing in kilometers voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016

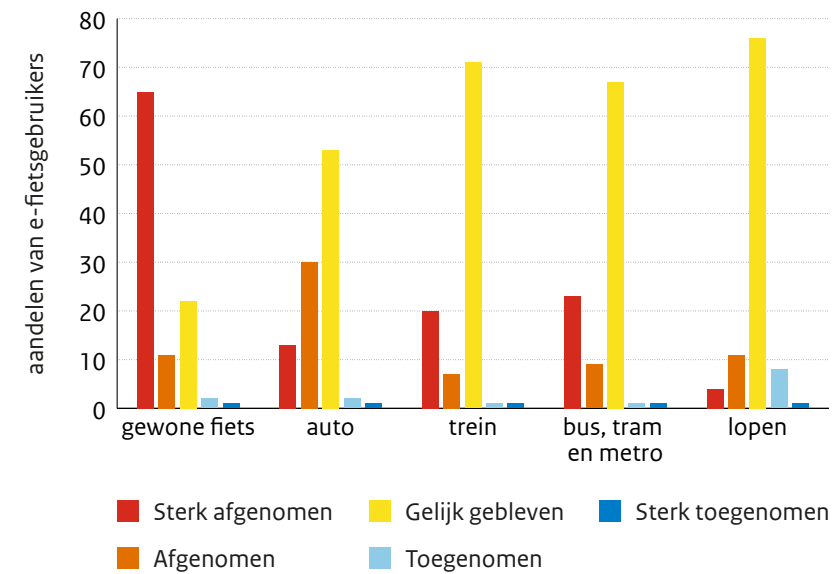


Gemiddelde snelheid in kilometers per uur voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016



E-fietsbezitters reizen minder vaak per auto en 'gewone' fiets¹⁵

Figuur: Effect van e-fietsbezit op het gebruik van andere vervoerwijzen (uitgedrukt in aandelen van e-fietsbezitters die aangeven meer of minder gebruik te maken van andere vervoerwijzen), 2016.



¹⁴ CBS (OVIn 2013/2016 – KiM-bewerking) in KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

¹⁵ Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.



4 Effecten van fietsgebruik

Het inschatten van de effecten van fietsgebruik is geïnspireerd op een overzichtsstudie van TNO uit 2010 waarin een overzicht is gegeven van de baten van fietsen ('Fietsen is groen, gezond en voordelig').¹⁶ De resultaten en de samenvattende hoofdstuktitels uit de TNO-studie zijn gebruikt als uitgangspunt en aangevuld met recente inzichten uit de (wetenschappelijke) literatuur. Bovendien zijn er waar nodig en zinvol andere accenten gelegd en invalshoeken aan de eerdere bevindingen toegevoegd (zoals de effecten op verkeersveiligheid).

¹⁶ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

Fietsen leidt tot langer en gezonder leven

- Fietsen helpt in het tegengaan van een verscheidenheid aan aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies:^{17,18,19,20}
 - Door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan neemt het risico op voortijdig overlijden met 41% af (kans op overlijden door hartkwalen: -52% kans op overlijden door kanker: -40%).
 - Deze cijfers hebben betrekking op populatiegemiddelden en verschillen sterk naar leeftijd en sociaal-economische achtergrond. De grootste baten zijn te verwachten voor mensen die momenteel weinig bewegen.

¹⁷ De Hartog, Jeroen Johan, et al. (2010), "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?." *Environmental health perspectives* 118.8 (2010): 1109.

¹⁸ Hans Nijland (2017): *Fietsen leidt tot langer en gezond leven*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

¹⁹ Celis-Morales, Carlos A., et al. (2017), "Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study." *bmj* 357: j1456.

²⁰ INHERIT (2017), *Exploring triple-win solutions for living, moving and consuming that encourage behavioural change, protect the environment, promote health and health equity*.

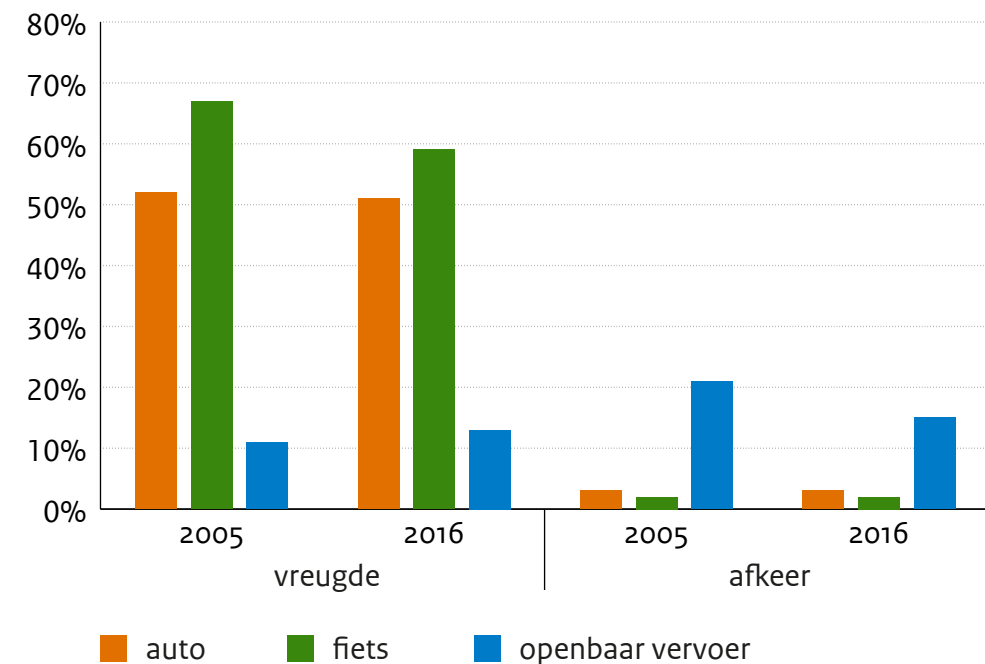
- De gezondheidsbaten van dagelijks fietsen in plaats van de auto te gebruiken voor korte ritten zijn groter dan de risico's die gepaard gaan met inademing van luchtverontreinigende stoffen (uitgaande van een vervanging van 12% van de korte autoritten door fietsen).^{17,18}
 - Door dagelijkse beweging: 3 tot 14 maanden langer leven.
 - Door inademen van vervuilde lucht: 1 tot 40 dagen minder lang leven.
 - Door grotere kans op verkeersongevallen: 5 tot 9 dagen minder lang leven.
- Regelmatig fietsen verhoogt de fitheid en is vergelijkbaar met 1 tot 2 keer per week fitnessen.²¹
- Fietsen is een goede manier om overgewicht te voorkomen (hierdoor minder diabetes, hart-en vaatziekten, depressies).²¹

Fietsen roept positieve gevoelens op

- Tweederde van de Nederlanders van 18 jaar en ouder associeert fietsen met vreugde.²²
- Mensen die wandelend of fietsend naar het werk gaan zijn vaker tevreden, minder gestresst, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen.^{23,24}
- Fietsgebruik verbetert niet alleen de fysieke gezondheid maar hangt ook positief samen met mentale gezondheid en subjectief welbevinden.^{24,25}

- Fietsen bevordert sociale interactie:
*"Cyclists continuously, (un)consciously negotiate with others and with their surroundings to prevent collisions or mediate traffic flows. In doing so, they interact with a large number of other road users and objects in physical space. Cyclists also have a high degree of freedom to traverse and interact with their surrounding environment, given the infrastructure, traffic laws and cultural acceptance."*²⁶

Figuur: Aandeel van de Nederlanders dat vreugde en afkeer (erg + heel erg) vindt passen bij auto, fiets en openbaar vervoer.²²



²¹ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

²² Harms et al. (2017), *Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

²³ Willis, D. et al. (2013), "Uniquely Satisfied: Exploring Cyclist Trip Satisfaction". Washington DC, Transportation Research Board 92nd Annual Meeting, No. 13-0943. 2013.

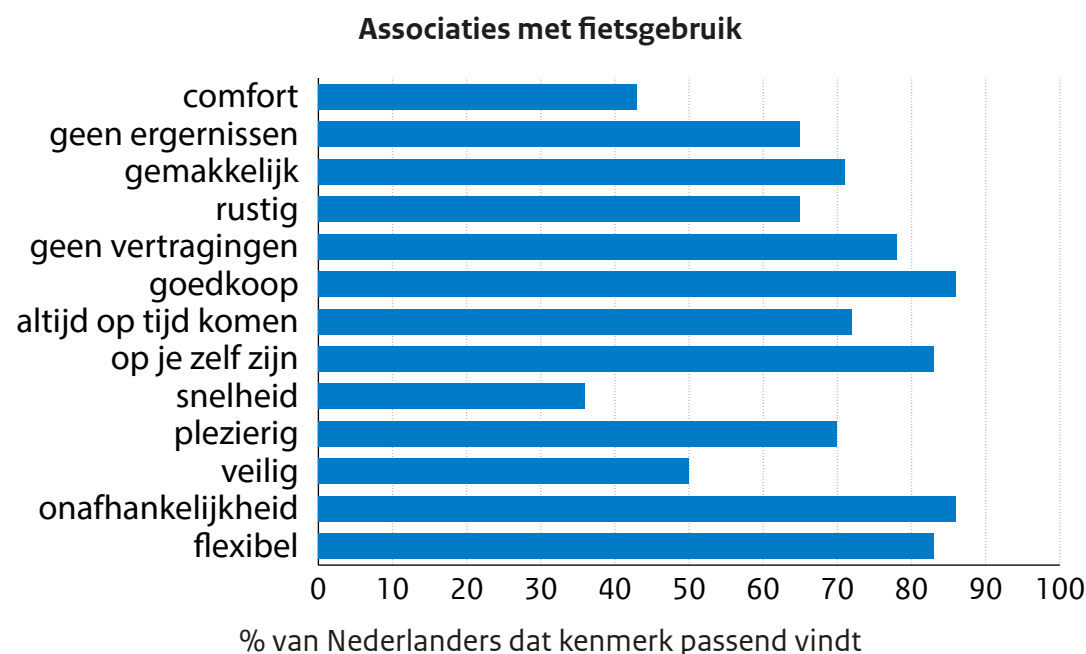
²⁴ Singleton, P. (2018), "Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute." *Travel Behaviour and Society*.

²⁵ Anable, J. & B. Gatersleben (2005), "All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39.2-3: 163-181.

²⁶ Te Brömmelstroet, M. et al. (2017), "Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity." *Applied Mobilities* 2.1: 1-15.

Fietsen is gemakkelijk

- Veel mensen bezitten een fiets en vrijwel iedereen in Nederland kan fietsen.²⁷
- Fietsen brengt je van deur tot deur en biedt individualiteit (weinig rekening houden met anderen), flexibiliteit en vrijheid (veel mogelijkheden voor aanpassen van reistijd, snelheid en routes).^{27,28}
- De opkomst van de e-fiets maakt fietsen nog gemakkelijker, met name voor ouderen.²⁸
- In de perceptie van Nederlanders scoort fietsgebruik vooral positief op kosten (fietsen is goedkoop), het 'altijd op tijd komen', het 'op je zelf zijn' en de rust die het biedt. Fietsen wordt eveneens vaak en ook steeds meer met gemak en comfort.²⁸



²⁷ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

²⁸ Harms et al. (2017), *Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Meer fietsen betekent minder broeikasgassen

- Een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van 150 gram CO₂ per km.²⁹
- Elke 7 km op de fiets in plaats van de auto bespaart de uitstoot van 1 kilo CO₂.²⁹
- Met de auto worden jaarlijks 3,6 miljard korte ritten gemaakt (< 7,5 km).³⁰
- Als al deze korte autoritten zouden worden vervangen door de fiets dan bespaart dat grofweg 2,0 megaton CO₂ per jaar.²⁹

Meer fietsen betekent schonere lucht

- Een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van 0,2 gram NO_x per km en 0,01 gram fijnstof per km.²⁹
- Elke 7 km op de fiets in plaats van de auto bespaart de uitstoot van 1,5 gram stikstofoxiden en 7 milligram fijnstof.²⁹
- Met de auto worden jaarlijks 3,6 miljard korte ritten gemaakt (< 7,5 km).³⁰
- Als al deze korte autoritten zouden worden vervangen door de fiets dan bespaart dat grofweg 2,6 kiloton NO_x en 0,13 kiloton fijnstof per jaar.²⁹

²⁹ KiM-inschatting op basis van kentallen zoals gepubliceerd in CE-rapport STREAM Personenvervoer 2014 (CE 2015). Daarbij is overeenkomstig de berekening van het TNO-rapport "Fietsen is groen, gezond en voordelig" uit 2010 (Hendriksen en Van Gijlswijk 2010) uitgegaan van een verhouding tussen stad, buitenweg en snelweg van respectievelijk 70%, 25% en 5% en is gerekend met de CE-emissiekentallen 2011 en de verwachte kentallen voor 2020.

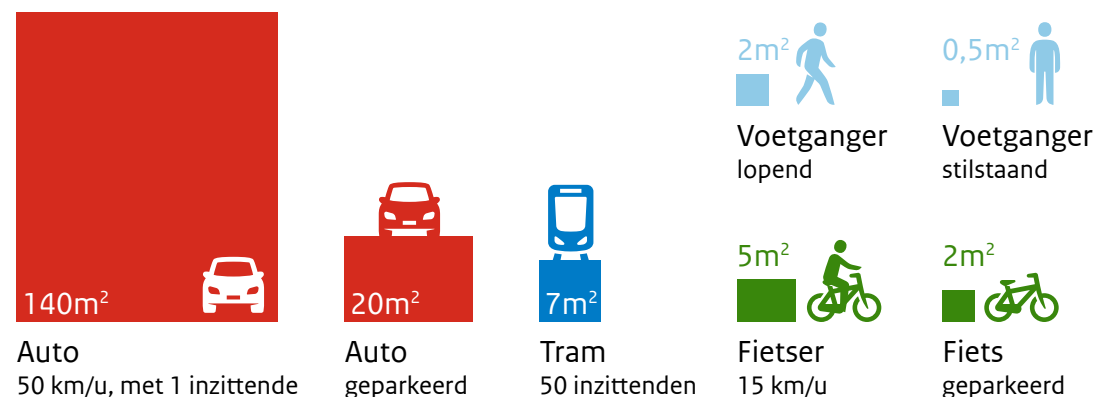
³⁰ KiM-bewerking van OVIn-data voor de jaren 2013-2016 (CBS 2017).

Fietsen is stil

- Grofweg 30% van de bevolking heeft ernstige hinder van verkeerslawaaï.³²
- Toename van het aantal fietsen zal geluidhinder verminderen maar de effecten zijn beperkt. Ter illustratie: afhankelijk van het soort weg, de samenstelling van het verkeer en de bebouwingsdichtheid leidt een halvering van aantal motorvoertuigen lokaal tot 3 dB minder geluidbelasting. Dat is een voor de mens waarneembaar verschil.³²

Fietsen verbetert de bereikbaarheid

- Het ruimtebeslag van een rijdende fiets is 28 keer kleiner dan dat van een rijdende auto. Een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto.³¹



- In (groot)stedelijke gebieden is parkeren in de nabijheid van je bestemming met de fiets veel gemakkelijker dan met de auto.³²
- In (groot)stedelijke gebieden is het inschatten van de aankomsttijd als je met de fiets gaat nauwkeuriger en betrouwbaarder dan bij auto (en het OV).³²

³¹ Fietscommunity (2017), Van wie is de stad? Den Haag: Platform 31.

³² Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

Fietsen is voordelig

- Fietsen is een goedkope manier van verplaatsen. De kosten van fietsgebruik variëren van 175-300 euro per jaar. Ter vergelijking: autorijden kost 2.500-8.500 euro per jaar bij een gemiddeld jaarkilometrage.³³
- Fietsen scoort ook goed als wordt gekeken naar de maatschappelijke effecten van een kilometer reizen door de stad per fiets, vergeleken met deze kosten voor een kilometer reizen per auto of per bus: fietsgebruik levert per kilometer € 0,68 aan maatschappelijke baten op, terwijl de auto de maatschappij € 0,37 per kilometer kost en de bus € 0,29 per kilometer.^{34,35}
- De jaarlijkse kosten voor infrastructuur per reizigerskilometer zijn voor de fiets €0,03, voor de auto € 0,10, voor de bus € 0,14 en voor de trein € 0,18.³⁶

Fietsveiligheid blijft aandachtspunt

- In 2016 vielen er 629 doden in het verkeer, waarvan 189 (e)fietsers (30%).³⁷
- Het aantal verkeersdoden onder (e-)fietsers is al drie jaar redelijk stabiel. De lange termijn daling (2005-2016) bij fietsers blijft achter bij de daling onder auto-inzittenden.^{37,38,39}
- Het aantal verkeersdoden onder fietsers als gevolg van ongevallen zonder motorvoertuigen is de laatste tien jaar fors toegenomen terwijl het aantal doden van fietsongevallen met motorvoertuigen is afgenomen. Momenteel zijn bij grofweg 40 procent van de verkeersdoden onder fietsers geen andere motorvoertuigen betrokken.⁴⁰

³³ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

³⁴ Decisio (2016), *Maatschappelijke Waarde en Investeringsagenda Fietsen*. Verantwoordingsrapportage. Amsterdam: Decisio.

³⁵ Decisio (2017), *Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the-art*. Amsterdam: Decisio.

³⁶ Min IenW (2018): Factsheet Fietsinfrastructuur.

³⁷ KiM (2017), *Mobiliteitsbeeld 2017*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

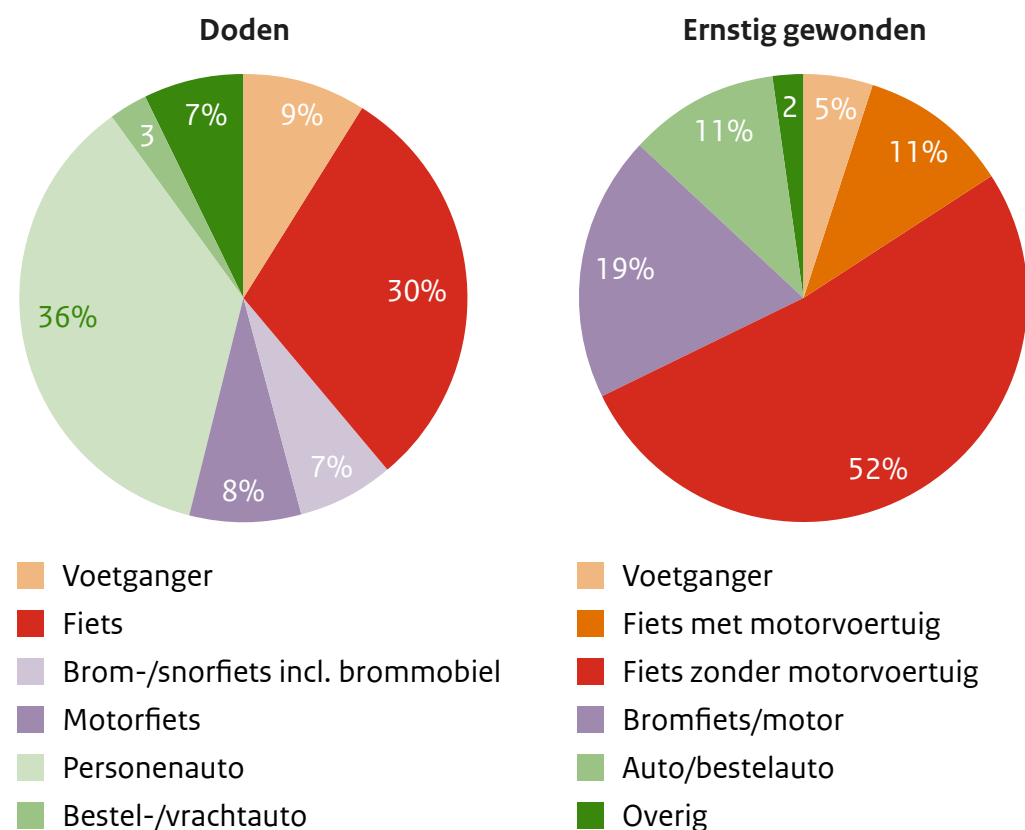
³⁸ SWOV (2017), *Factsheets Fietsers*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

³⁹ SWOV (2017), *Monitor Verkeersveiligheid 2017*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

⁴⁰ Schepers, P. et al. (2017), "Bicycle fatalities: trends in crashes with and without motor vehicles in The Netherlands." *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour* 46: 491-499.

- Hoewel het aantal ernstig gewonde fietsers niet precies bekend is lijkt er wel sprake van een toename. Naar schatting ging het in 2015 om 63% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden (wat neerkomt op ruim 13 duizend). Het merendeel betreft ongevallen waar geen andere motorvoertuigen bij betrokken zijn.^{39,40}
- Uit een recente studie blijkt dat de elektrische fiets op zich niet gevaarlijker is dan de gewone fiets. Dat er het aantal verkeersslachtoffers onder e-fietsers toeneemt komt toch vooral omdat er meer wordt gefietst door ouderen: een groep die een relatief grote kans heeft op een fietsongeval en die relatief kwetsbaar is als ze een ongeval hebben.⁴¹

Figuur: Aandeel van doden en ernstig gewonden naar vervoerwijzen, 2016.³⁹
(Monitor Verkeersveiligheid).



Samengevat

- Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven:
 - het helpt in het tegengaan van een verscheidenheid aan aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies.
 - het is een goede manier om overgewicht te voorkomen.
- Fietsen is ontspannend, gemakkelijk en voordelig:
 - het brengt je van deur tot deur en biedt individualiteit, flexibiliteit en vrijheid.
 - het is een goedkope wijze van verplaatsen en levert veel maatschappelijke baten op.
- Fietsen verbetert de bereikbaarheid, en in vergelijking met de auto resulteert het in minder broeikasgassen en luchtverontreiniging:
 - een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van gemiddeld 150 gram CO₂ per kilometer en 0,2 gram NO_x per kilometer.
- De fietsveiligheid blijft wel een belangrijk aandachtspunt:
 - het aantal verkeersdoden onder fietsers neemt niet af en het aantal ernstig gewonden neemt toe.

⁴¹ Valkenberg, H. et al. (2017), *Fietsongevallen in Nederland; SEH-behandelingen 2016*. Amsterdam: VeiligheidNL, rapport nummer 679.

Colofon



Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2018

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN

978-90-8902-181-6

KiM-18-A06

Auteurs

Lucas Harms

Maarten Kansen

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Fax: 070 456 75 76

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.