

> 'Met de fiets minder file' vooral een succesvolle lobby

Otto van Boggelen - coördinator Fietsberaad

Regionale snelfietsroutes staan de laatste tijd sterk in de belangstelling. Dat is grotendeels te danken aan het project 'Met de fiets minder file', dat de Fietsersbond en het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 startte. Vijf routes werden geselecteerd, met als ambitie 5 procent minder middellange autoritten op de snelweg. Inmiddels zijn verschillende evaluatiestudies verschenen. Een analyse van de bevindingen.

Doorgaans ligt het zwaartepunt in het Nederlandse fietsbeleid op de korte afstanden. Terecht, want ruim 80 procent van alle fietsverplaatsingen is korter dan 5 km. Bovendien valt er op de korte afstanden nog veel winst te halen. Voor bijna een derde van alle korte verplaatsingen stapt de Nederlanders nog steeds in de auto. De korte afstanden blijven kortom prioriteit verdienen, maar om verschillende redenen was en is meer aandacht voor de middellange afstanden (5 tot 20 km) gewenst.

Om er een paar te noemen:

- Nu al wordt de fiets redelijk veel gebruikt op de middellange afstanden. In de afstandsklasse 7,5 tot 10 km heeft de fiets een marktaandeel van 17 procent (ter vergelijking: het aandeel ov op deze afstand is 8 procent). De huidige fietsers verdienen ook veilige en comfortabele voorzieningen.
- Op de middellange afstand is de fiets vaak het enige alternatief voor de auto. De bus is te omslachtig en de afstand is veelal te kort voor de trein.
- Het autoverkeer op de middellange afstanden veroorzaakt veel files op de wegen rond de steden en op de invalswegen van de grote steden.
- Door de opkomst van de elektrische fiets wordt 'fietsen' voor meer mensen ook een serieus alternatief op de mid-

dellange afstand. Iets sneller en minder bezweet.

- Door de focus op de korte afstanden ontbreekt samenhang in de regionale routes. Een regionale fietsroute passeert vaak één of enkele gemeentegrenzen.

De inspanningen van de Fietsersbond en het ministerie van Verkeer en Waterstaat verdienen dus alle lof. Vanaf het begin zijn echter wel erg hoge verwachtingen gewekt. Met het optimaliseren van de routes zou het aantal middellange autoritten op de parallelle snelwegen met 5 procent verminderen. En de filevertragingen met 2 tot 6 procent. Misschien zijn dergelijke ambities noodzakelijk om politici en beleidsmakers te enthousiasmeren, maar erg realistisch zijn ze niet.

Stated preference onderzoek

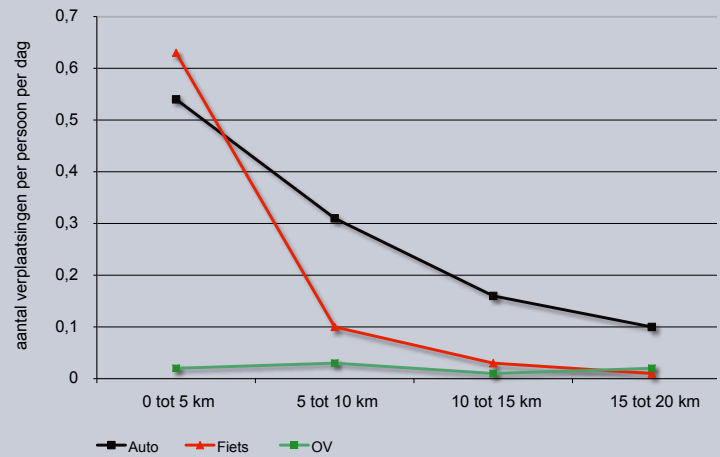
De hooggespannen verwachtingen komen uit een studie die het bureau MuConsult aan het begin van het project heeft uitgevoerd. Met behulp van een zogenaamd stated preference onderzoek heeft het bureau geprobeerd te achterhalen hoeveel automobilisten overstappen als de routes verbeterd worden. In zo'n onderzoek worden allerlei mogelijke verbeteringen voorgelegd aan automobilisten uit de doelgroep. Bijvoorbeeld: stel dat de reistijd per fiets 10 procent korter wordt, zou u dan de fiets nemen naar uw werk of de auto? Op deze manier is de invloed van een aantal verbeteringen ingeschat (zie tabel 1).

De magische 7,5 km

Vaak wordt 7,5 kilometer als een soort magische grens gehanteerd. Tot 7,5 kilometer is de fiets een alternatief, daarboven niet meer. Die grens is echter niet hard. Het is een glijdende schaal. Naarmate de afstand toeneemt, is de fiets voor steeds minder mensen een serieuze optie. Voor veel mensen houdt het al op bij 4 kilometer, anderen verheugen zich op een ritje van 14 kilometer. Bovendien verschilt de fietsbare afstand per motief. Als je je kinderen naar de basisschool moet brengen is vijf kilometer erg ver, maar voor een bezoekje aan oma is het goed te doen.

bron: MON

Gebruik vervoerwijze naar afstandsklasse.



Op zich een interessante exercitie, bovendien veel geavanceerder dan hier geschetst, maar de geprognosticeerde effecten van verschillende maatregelen zijn wel onwaarschijnlijk groot. Een kwart meer fietsgebruik als de route volledig wordt voorzien van openbare verlichting? 10 procent meer fietsers als een beperkt aantal bobbel en drempels wordt gladgestreken?

Let wel: het gaat hier louter om de toename van het fietsgebruik doordat automobilisten overstappen. In werkelijkheid zou de toename van het fietsgebruik nog aanzienlijk groter moeten zijn, omdat dergelijke verbeteringen doorgaans vooral leiden tot meer 'andere' fietsers, zoals OV-reizigers die overstappen of bestaande fietsers die vaker gaan fietsen.

Gezien de gebruikte methode is het niet verwonderlijk dat MuConsult grote maximale effecten verwacht van het project 'Met de fiets minder file'. De auto-intensiteit op het relevante hoofdwegennet zal met 6 procent dalen en het fietsgebruik zal bijna verdubbelen!

Het zou mooi zijn als het fietsgebruik zo makkelijk gestimuleerd kan worden, maar het lijkt toch meer de welwillendheid van de geënquêteerden weer te geven. Zeggen is nog geen doen.

Evaluatie

Ruim twee jaar na de start van het project heeft MuConsult een evaluatie gepubliceerd over de effecten van de vijf regionale fietsroutes. Ditmaal zijn de fietsers op de regionale fietsroutes

Voor de snelfietsroute Den Haag-Leiden ging onlangs met feestvertoon de eerste schop de grond in. Belangrijk winstpunt van 'Met de fiets minder file' is dat de samenwerking tussen gemeenten en stadsregio's aanzienlijk verbeterd is.



geënquêteerd. Zoals te verwachten zijn de hoge ambities niet gehaald. Volgens de evaluatie is ruim 1 procent van de automobilisten op de parallelle snelwegen overgestapt op de fiets (in plaats van 5 procent). Toch zou ook dat een heel mooi resultaat zijn, gezien de beperkte omvang van de verbeteringen. Er zijn echter wederom grote vraagtekens te zetten bij de betrouwbaarheid van deze berekeningen. Op de trajecten Rotterdam-Delft en Utrecht-Breukelen worden bijvoorbeeld de minste overstappers gemeld (respectievelijk 41 en 122 automobilisten per dag gingen fietsen), terwijl hier juist de meeste verbeteringen zijn gerealiseerd. Op het traject Zoetermeer-Den Haag zouden daarentegen relatief veel automobilisten overgestapt zijn (206 per dag), terwijl daar eerder sprake is van een verslechtering van de fietsinfrastructuur door de afsluiting van een cruciale tunnel bij het ADO-stadion. De berekeningsmethode kent een aantal zwakke punten, waardoor sterk betwijfeld moet worden of de cijfers enige meerwaarde hebben. Bijvoorbeeld:

- Het aantal ingevulde enquêtes van overgestapte automobilisten is zeer klein, variërend van 6 tot 21 per route. Deze aantallen liggen wel aan de basis van de berekeningen.

Tabel 1

Voorgestelde verbeteringen en de wijze waarop automobilisten hierop - naar eigen zeggen - zouden reageren.

Voorgestelde maatregel of verbetering	Toename fietsgebruik doordat automobilisten overstappen
Volledig verlicht i.p.v. voor de helft verlicht	26%
Egaal, geen hobbels/drempels i.p.v. beperkt aantal hobbels/drempels	15%
Fietstijd 10 procent korter	14%
Geheel vrijliggend fietspad i.p.v. fietsstrook	10%
Geen grote onderbrekingen i.p.v. 1 tot 3 onderbrekingen	8%

Van 'Met de fiets minder file' naar 'Fiets Filevrij'

Voor het project 'Met de fiets minder file' werden in 2007 vijf routes geselecteerd: Apeldoorn-Deventer, Zoetermeer-Den Haag, Delft-Rotterdam, Zaandam-Amsterdam en Breukelen-Utrecht. Gemeenschappelijk kenmerk van de routes is dat ze min of meer parallel lopen aan snelwegen uit de file-top-50, over het grondgebied van verschillende wegbeheerders gaan en zo'n 10 tot 20 kilometer lang zijn. Op de routes Delft-Rotterdam en Breukelen-Utrecht zijn de afgelopen jaren de meeste maatregelen uitgevoerd. Het betreft vooral verbetering van de bestaande routes, zoals het vervangen van klinkers door asfalt en het verbeteren van de verlichting. De betrokken regio's moesten de infrastructurele

maatregelen zelf betalen. Verkeer en Waterstaat heeft de procesbegeleiding door de Fietsersbond en enkele onderzoeken gefinancierd.

Na ruim een jaar is het project omgedoopt tot 'Fiets Filevrij'. Mede op aandringen van de Tweede Kamer maakte het ministerie van Verkeer en Waterstaat vervolgens ook budgetten vrij voor infrastructurele maatregelen op (andere) regionale fietsroutes. Eerst 10 miljoen euro voor de routes Arnhem-Nijmegen en Leiden-Den Haag. Daarna reserveerde het ministerie 21 miljoen euro voor nieuwe voorstellen uit het land. Dit voorjaar dienden de regio's 24 voorstellen in. De meest kansrijke plannen krijgen maximaal 1,5 miljoen financiële ondersteuning.

- In de enquête ontbreken de voormalige fietsers die inmiddels overgestapt zijn op de auto. Dit wordt ook onderkend in de evaluatie.
- Het is te kort door de bocht om te veronderstellen dat alle overgestapte automobilisten voorheen van de snelweg gebruik maakten. Waarschijnlijk reed een groot deel van hen via het onderliggende wegennet.
- In de berekeningen is het percentage overgestapte automobilisten uit de enquête vermenigvuldigd met het aantal fietsers uit de tellingen. De locatie van de telpunten heeft daardoor grote invloed op de uitkomsten. Zo liggen de telpunten soms tegen de grote stad aan (bijvoorbeeld bij Zoetermeer-Den Haag op de kruisingen met de A4), waar de aantallen fietsers natuurlijk veel groter zijn dan ergens halverwege Delft en Schiedam.

De cijfers over het aantal overgestapte automobilisten kunnen we dus maar het beste naar de prullenbak verwijzen. Dat geldt helemaal voor de berekende afname van de filedruk. Het is begrijpelijk dat Verkeer en Waterstaat wil weten wat het effect is op de files op de snelwegen, maar foutenmarges in de berekeningen zijn vele malen groter dan het effect dat verwacht mag worden.

Op de route Breukelen-Utrecht steeg de waardering van een 5,9 naar een 6,5.



Betere rapportcijfers

Andere onderdelen van de evaluatie zijn nuttiger en interessanter. Zo is aan gebruikers van de regionale routes gevraagd rapportcijfers te geven voor de routes, zowel in 2007 als in 2009 (fig. 1). Op de routes Breukelen-Utrecht en Delft-Rotterdam zijn de meeste maatregelen genomen en hier zijn de gemiddelde rapportcijfers ook gestegen. Op het traject Breukelen-Utrecht van een 5,9 naar een 6,5. En bij Delft-Rotterdam van een 6,7 naar 6,9. De beoordeling blijft steken bij een ruime voldoende, maar de gebruikers hebben de verbeteringen in ieder geval opgemerkt en stellen deze op prijs. Het vernieuwde wegdek en de verbetering van de verlichting worden het vaakst genoemd.

Ook in de telcijfers is terug te zien dat op de routes Breukelen-Utrecht en Delft-Rotterdam de meeste verbeteringen zijn aangebracht. Het fietsgebruik stijgt hier het sterkst. Voor een klein deel zal het om overgestapte automobilisten gaan. Het kunnen ook fietsers zijn die hun route hebben aangepast of geheel nieuwe forensen.

De dynamiek onder de gebruikers van de fietsroutes is sowieso aanzienlijk (fig. 2). Ruim een kwart van de mensen die in 2009 over de regionale routes fietste is nieuw, de zogenaamde starters. In 2007 maakten ze nog geen gebruik van de fietsroute. De reden is meestal een verandering in de persoonlijke situatie: een nieuw huis of een andere baan. In enkele jaren verandert het 'klantenbestand' aanzienlijk. Om het fietsgebruik op peil te houden, moeten dus steeds weer nieuwe 'mobilisten' verleid worden om de fiets te pakken. Het biedt ook kansen. Mensen die van huis of baan veranderen staan meer open voor verandering van vervoermiddel, omdat ze hun gewoonte moeten doorbreken.

Gezondheid hoofdargument

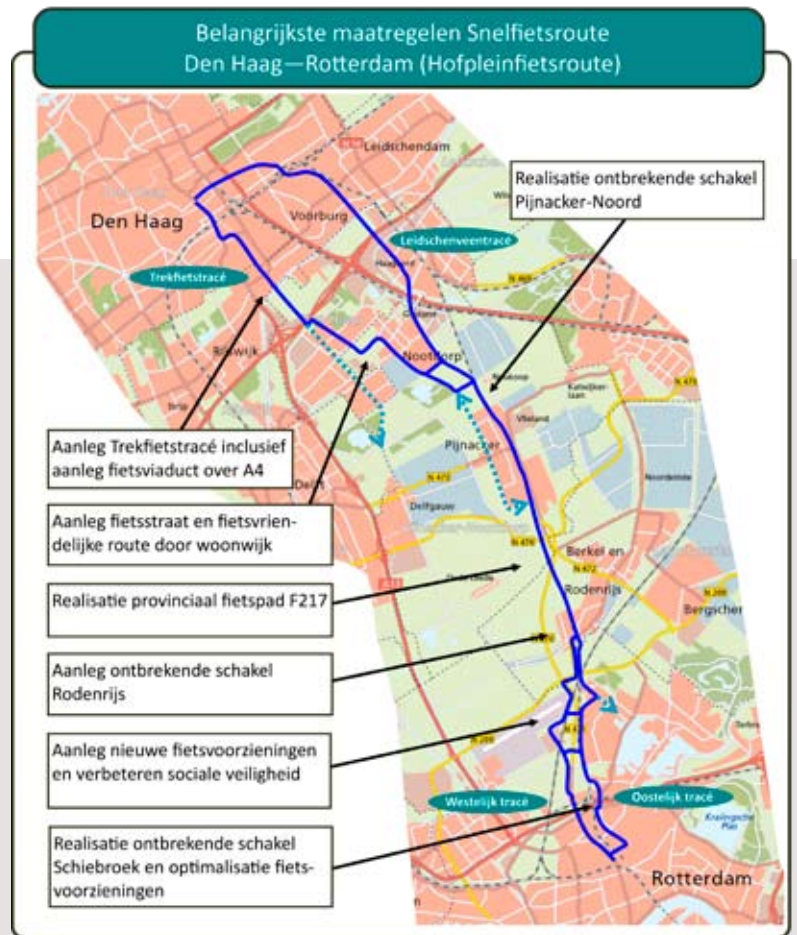
Verder is aan de nieuwe gebruikers van fietsroutes gevraagd waarom men van de regionale fietsroute gebruik is gaan maken (fig. 3). Veruit de belangrijkste reden is gezondheid. Dagelijks een portie lichaamsbeweging. Dit sluit aan bij eerdere onderzoeken, zoals het marktonderzoek 'Uit de auto. Op

Enthusiasme in regio

Op vele locaties worden voorbereidingen getroffen voor nieuwe snelfietsroutes. Een paar voorbeelden:

Rotterdam – Den Haag: Alternatief voor de file

Stadsregio Rotterdam brengt de 23 km lange Hofpleinfietsroute in, die geprojecteerd is langs het tracé van de Hofpleinlijn (RandstadRail) en aansluit op diverse bestaande maar ook nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen. De fietsroute zal de nieuwe grote woonkernen in de tussenliggende gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp verbinden met Rotterdam en Den Haag. Het voorstel bevat een breed palet aan maatregelen, waaronder asfalteren en het aanbrengen van verlichting om bestaande gedeeltes te verbeteren. Daarnaast ook de aanleg van nieuwe fietspaden door een natuurgebied en over een oude spoorbrug.



de fiets!' (Fietsberaad, 2009). Op de wat langere afstanden is gezondheid relatief belangrijker dan snelheid. Enerzijds is het gezondheidseffect groter vanwege de kilometers. Anderzijds is het voor de fiets op middellange afstand toch relatief moeilijk om te concurreren op reistijd.

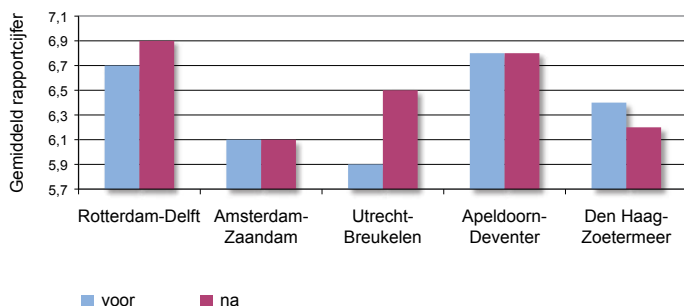
Zaken die direct te maken hebben met de verbeteringen in de route worden door nieuwe gebruikers relatief weinig genoemd als reden. Bijvoorbeeld: 'wegdek verbeterd' door 2 procent, 'veiligheid verbeterd' door 1 procent en 'verlichting verbeterd' door 1 procent. Hoewel uit de rapportcijfers blijkt dat fietsers

de verbeteringen op prijs stellen, is het slechts voor een enkeling ook een reden om meer te gaan fietsen. Dit staat haaks op de uitkomsten van het stated preference onderzoek uit de nulmeting.

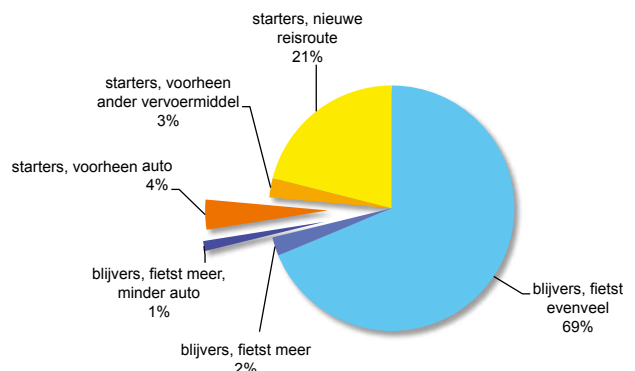
Lobbyinstrument

De belangrijkste winstpunten van 'Met de fiets minder file' zijn niet op straat zichtbaar en hebben te maken met samenwerken, draagvlak en lobby. Het project heeft veel losgemaakt. De geselecteerde regionale routes hadden bij de start nauwe-

Figuur 1
Gemiddeld rapportcijfer voor en na aanleg route. Fietsers waarden de verbeteringen.



Figuur 2
Dynamiek in de gebruikersgroep van de regionale fietsroute in 2009 ten opzichte van 2007. 28 procent van de gebruikers in 2009 is 'starter'. Twee jaar eerder maakten ze nog geen gebruik van de route. Vier procent betreft overstapende automobilisten. Het is onduidelijk hoeveel fietsers uit 2007 de route niet meer gebruiken (de verlaters).



Eindhoven – Valkenswaard: Oude spoorlijn wordt snelle fietsroute

De belangrijkste maatregel op de 8 kilometer lange route van Valkenswaard naar Eindhoven is de aanleg van een geheel nieuw fietspad (4,5 km) over het oude tracé van een spoorlijn. Het plan biedt verschillende voordelen voor fietsers. Momenteel moeten fietsers nog grotendeels de N69 volgen, een oude rijksstraatweg uit België met veel files, stank en lawaai. De nieuwe route is niet alleen korter, maar ook veel aantrekkelijker: een eigen tracé door het bos, zonder stank en lawaai. Aan de route liggen verschillen bestemmingen, zoals Waalre, Aalst en de Hightech Campus.

Venlo – Horst-Sevenum: Floriade biedt kansen

In 2012 wordt de Floriade in de regio Venlo georganiseerd. Na de Floriade wordt het evenemententerrein een bedrijventerrein. Een mooie gelegenheid om infrastructurele maatregelen door te voeren, waaronder een regionale fietsroute tussen Venlo en Horst-Sevenum. De route verbindt de stations Venlo, Blerick en Horst-Sevenum, hetgeen ook extra kansen biedt voor OV-fiets. In het plan wordt een ladderstructuur voorgesteld: twee parallel lopende fietsverbindingen met dwarsverbindingen. Het zuidelijke deel van de route is circa 12 kilometer lang. Het noordelijke deel ongeveer 15 kilometer.

lijks prioriteit bij de betrokken gemeenten. De routes staan nu op de agenda van wethouders en ambtenaren. De samenwerking tussen gemeenten en stadsregio's is verbeterd. Ook politiek Den Haag heeft de regionale fietsroutes ontdekt. In de Tweede Kamer zijn verschillende moties aangenomen en er zijn enkele tientallen miljoenen vrijgemaakt voor de verbetering van de regionale fietsroutes. In de huidige tijd van decentralisatie is dat toch uniek te noemen. Voor een groot aantal regio's was het vooruitzicht op extra financiering weer aanleiding om nieuwe plannen te ontwikkelen voor regionale fietsroutes, inclusief 'eigen' geld.

Samenvattend: het project 'Met de fiets minder file' heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen. Het heeft geleid tot extra geld en nieuwe plannen. De fietsers zijn bovendien blij met de gerealiseerde verbeteringen, ook al zijn die relatief beperkt. Vanaf het begin zijn echter te hoge verwachtingen gewekt ten aanzien van de reductie van de files op de snelwegen. En de evaluaties zijn niet geschikt om de effecten op files vast te stellen.

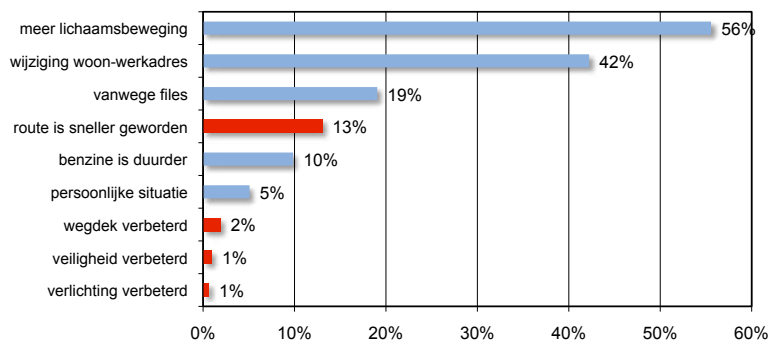
Rest wel de vraag of je überhaupt mag verwachten dat fietsbeleid voor de middellange afstanden kan resulteren in een relevante reductie van het aantal autoritten. Na enkele globale berekeningen met de mobiliteitsstatistieken, luidt het antwoord: ja, een afname van het aantal autoverplaatsingen in deze afstandsklasse met enkele procenten in pakweg 10 jaar moet mogelijk zijn. En ja, dat kan substantieel zijn. De effecten zullen echter niet zozeer merkbaar zijn op de snelwegen met vele tienduizenden auto's per etmaal. Maar veel eerder op toegangswegen tot de steden, rondwegen en afritten.

Op basis van de evaluaties van MuConsult en eerdere onderzoeken kunnen de volgende aanbevelingen gedaan worden om het effect te optimaliseren:

- Houd rekening met de afstandsgevoeligheid van de fiets. Een investering op een fietsroute van 7,5 kilometer heeft vijf keer meer effect dan een zelfde investering op een route van 15 kilometer. Door de opkomst van de elektrische fiets zal de afstandgevoeligheid afnemen, maar ook voor

Figuur 3

Redenen van starters om gebruik te maken van de regionale fietsroute. Gezondheid is dominant, kenmerken van de route ondergeschikt.



de e-fiets geldt dat het makkelijker is om automobilisten op een afstand van 7,5 kilometer te verleiden.

- Zorg dat de infrastructurele verbeteringen ook echt zoden aan de dijk zetten, met name voor de reistijd en de aantrekkelijkheid. Beter één nieuwe brug waardoor er een korter en aantrekkelijker alternatief ontstaat, dan een nieuwe asfaltlaag over een bestaand fietspad langs een drukke weg.
- Communiceer de infrastructurele verbeteringen, maar leg vooral de nadruk op de gezondheidseffecten en de beleving (lekker even buiten). Promoot daarnaast het gebruik van de elektrische fiets. Werkgevers kunnen daarin een belangrijke rol spelen.
- Een combinatie met sturend parkeerbeleid en (in de verre toekomst) rekeningrijden vergroot het effect van verbeteringen in de fietsinfrastructuur aanzienlijk.

Voor literatuur zie het tabblad 'gerelateerde items' bij de digitale versie van dit artikel op de website. Hier is tevens een reactie van MuConsult te vinden en onderbouwingen van een tweetal stellingen aan het eind van dit artikel.