

## **Reactie op het artikel van Otto van Boggelen in Fietsverkeer, 'Met de fiets minder file vooral een succesvolle lobby'**

Amersfoort, 21 oktober 2010

In zijn bijdrage 'Met de fiets minder file vooral een succesvolle lobby' geeft Otto van Boggelen aan dat het goed is dat de laatste tijd de Fietsersbond, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en regionale/gemeentelijke overheden meer aandacht schenken aan regionale fietsverplaatsingen. Net als Van Boggelen vinden wij ook dat regionale fietsroutes deze extra aandacht ten volle verdienen. Het is in onze beleving dan ook terecht dat het ministerie een stevige ambitie heeft neergezet voor de overstap van de auto naar de fiets. Afstemming van regionale fietsvoorzieningen vraagt om een forse inspanning van alle betrokkenen.

Echter, vervolgens koppelt van Boggelen de uitgesproken ambitie aan de resultaten van ons onderzoek. Bij zijn interpretatie van de onderzoeksuitkomsten zijn echter wel wat kanttekeningen te maken.

1. Er ligt een door het ministerie van Verkeer en Waterstaat geformuleerde ambitie van een reductie van 5% in de (regionale) autoverplaatsingen en een daarbijhorende filereductie van 2-6%. Dit zouden geen realistische ambities zijn vanwege beperkingen van het onderzoek. Naar onze mening haalt Van Boggelen hier 'ambitie' en 'prognose' door elkaar. De cijfers die hij noemt zijn afgeleid uit ons onderzoek naar de overstap van auto naar fiets onder ideale omstandigheden. Genoemde getallen moeten daarom worden begrepen als de maximale potentie van overstap, als optimaal aan de wensen van fietsers tegemoet wordt gekomen. In werkelijkheid echter zijn aan de geselecteerde routes niet alle maatregelen genomen die moeten leiden tot een ideale fietsroute, zodat het effect van de werkelijke verbeteringen aan de routes minder groot zal zijn dan. Dit is dus geen beperking van de onderzoeksmethode, maar veeleer een beperking die te maken heeft met minder dan ideale uitvoering van beleid. Fietsers die de lokale situaties kennen zullen dit beamen. Van het aantal overstappers als gevolg van de werkelijk genomen maatregelen is geen prognose gemaakt.
2. Van Boggelen wijst erop dat de berekening een kwart meer fietsgebruik zou optreden als de fietsroute verlicht zou worden. Van Boggelen vergeet daarbij te vermelden dat dit effect alleen gerealiseerd wordt als het donker is. Dus dit betekent niet een groei van 25% over het gehele etmaal. De groei van het fietsverkeer in de avond met een kwart is minder onrealistisch dan Van Boggelen aangeeft. Voor veel vrouwen (en ook mannen) is het fietsen op donkere, onverlichte fietspaden een knelpunt welke hen naar de auto drijft. Hetzelfde geldt voor onregelmatigheden in het wegdek. Op die plekken waar sprake is van dergelijke onregelmatigheden, mag van de verbetering daarvan verwacht worden dat dit leidt tot groei in het fietsgebruik.
3. Van Boggelen suggereert dat de uitspraken uit de evaluatie afkomstig zijn van een zeer beperkte steekproef. Die suggestie is onjuist: de enquête is gebaseerd op onderzoek onder meer dan 1.400 fietsers op de onderzochte regionale routes. Een beperkt deel daarvan gebruikte voorheen de auto. De steekproefaantallen zijn voldoende om vast te stellen of een groep van automobilisten is overgestapt. De grote verschillen in absolute aantallen overstappers waarover Van Boggelen schrijft komen voort uit de grote verschillen tussen de fietsintensiteiten. Het percentage respondenten, dat is overgestapt naar de fiets, loopt tussen de routes niet zover uiteen en ligt tussen 3% en 5%.
4. Hij suggereert dat vooral de provinciale wegen worden ontlast in plaats van de snelwegen. Dat kan het geval zijn bij de route Apeldoorn-Deventer, waar de fietsroute parallel loopt aan de provinciale weg tussen beide steden, maar bij de andere routes is dat zeer onwaarschijnlijk. Die fietsroutes liggen pal naast de autosnelweg, zonder belangrijke concurrerende regionale

verbindingen. Trouwens, ook ontlasting van drukke provinciale wegen kan nuttig zijn voor onder meer de doorstroming.

Opmerkelijk bij de opmerkingen van Van Boggelen is dat, ondanks zijn kritiek, zijn conclusies weer geheel in lijn liggen met onze bevindingen: het project 'Met de fiets minder file' heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen, het heeft geleid tot extra geld en nieuwe plannen voor regionale fietsverbindingen en de fietsers zijn blij met de gerealiseerde verbeteringen, ook al zijn die beperkt.

De overstap van auto naar fiets zal niet instantaan na afronding van de maatregelen gebeuren; er zal sprake zijn van een ingroei-traject. Toch hebben de genomen maatregelen daadwerkelijk al geleid tot overstap vanuit de auto en zullen dus ook hebben geleid tot een (bescheiden) vermindering van de filedruk.

De combinatie van de sterke dynamiek in de groep waarover ook Van Boggelen het heeft (een kwart van de fietsers is nieuw op de route), de wens om voor een betere gezondheid te gaan fietsen naar het werk en een aantrekkelijke regionale fietsroute biedt naar ons idee grote kansen.

Fietsersbond en ministerie roemen het succes van de methode; de Tweede Kamer heeft in 2009 extra geld beschikbaar gesteld voor nieuwe routes en de minister van Verkeer en Waterstaat heeft regionale en gemeentelijke wegbeheerders gevraagd om voorstellen voor nieuwe routes. De opzet is zelfs verruimd; de bijdrage van het ministerie hoeft zich niet te beperken tot de procesbegeleiding maar mag ook deels besteed worden aan infrastructuur.

Het is de taak van onderzoekers om inzicht te verschaffen in de potentie van beleidsmaatregelen en in de werkelijk gerealiseerde effecten daarvan. Als de uitkomsten van het potentie-onderzoek positief zijn, is het verstandig om deze kosteneffectieve maatregelen te realiseren. Dat in twee jaar tijd de maximale potentie van de voorgenomen maatregelen niet is bereikt zou een stimulans moeten zijn om verder te gaan op de ingeslagen koers en te leren van grondige evaluaties. Het glas is dus nu halfvol en plaats van halfleeg!