

'Geen enkele methode wordt van begin tot eind gevolgd'

In de *Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur* is een hoofdstuk gewijd aan fietsnetwerken en modellen. In de voorbereiding van de herziening van de *Ontwerpwijzer* (zie pagina 23) werd duidelijk dat gebruikers dit hoofdstuk als nogal theoretisch beschouwden en dat de inhoud meer op de praktijk toegesneden zou mogen zijn. DHV voerde in opdracht van het Fietsberaad het onderzoeksproject uit dat de bouwstenen voor dit verbeterde hoofdstuk moest aanleveren. Projectleider Albert Nauta vertelt over de uitkomsten van dit onderzoek. Aanvullend een samenvatting van de resultaten die DHV vond.

"In de praktijk zijn diverse methoden in zwang, maar geen enkele wordt van begin tot eind gevolgd", zegt Albert Nauta over de totstandkoming van fietsnetwerken. "Met een enquête hebben we ambtenaren en adviseurs gevraagd welke methode zij toepassen om zowel het utilitaire als het recreatieve netwerk vast te stellen, welke gegevens ze daarvoor gebruiken en of ze ook modellen hanteren." En doen ze dat? "De praktische benadering heeft de overhand. In de meeste gevallen is het een kwestie van lokale kennis gebruiken en van gezond verstand. Beoordelingscriteria worden meestal kwalitatief ingevuld en maar zelden kwantitatief – behalve als het gaat om veiligheid. Tot slot is draagvlak in de politiek en de samenleving belangrijk."

Grote mogelijkheden

Verkeersmodellen worden in bij het ontwerpen van fietsnetwerken nauwelijks als onderbouwing gebruikt, zo kwam duidelijk uit Nauta's onderzoek naar voren. "Ik zie dan ook grote mogelijkheden voor modellen bij grootschalige plannen, zoals op Vinex-locaties. Daar ligt dan een stedenbouwkundig ontwerp en met modelberekeningen kun je bepalen of dat voor de fiets gunstig uitpakt. Op die manier kun je het nut van een tunnel aantonen of het effect van twee infrastructurele werken met elkaar vergelijken. In Breda hebben we bijvoorbeeld met een model een aantal locaties bij de rondweg onderzocht. Daar kwam uit dat je met twee groenfasen bij ver-

keerslichten voor fietsers hetzelfde effect bereikt als met een tunnel. Met die informatie kun je prioriteiten bepalen." Overigens is het gebruik van verkeersmodellen ook binnen een gemeente niet erg bekend. "Het komt voor dat men niet weet dat ze een kamer verderop wel met modellen werken."

Voor brede verkeersplannen worden meestal multimodale verkeersmodellen toegepast. De meeste aandacht daarin gaat naar het autoverkeer; de fiets is veel minder zichtbaar. Nauta heeft daar wel een verklaring voor: "Voor fietsers zijn nauwelijks alternatieve routes mogelijk. Voor hen is het verband tussen afstand en snelheid vrij direct, terwijl voor automobilisten een langere route best sneller kan zijn. De afwikkeling van het autoverkeer krijgt daarom veel aandacht in die verkeersmodellen. Natuurlijk kun je

voor fietsers wel streven naar een verschuiving naar snelle routes, maar meestal komt het neer op een kwaliteitsverbetering van bestaande routes. Twee keer groen in een verkeerslichten-cyclus, zoals ik net van Breda noemde, kan bijvoorbeeld heel goed werken. Snelle fietsroutes trekken namelijk veel nieuwe fietsers aan."

Recreatief fietsen

Recreatieve fietsnetwerken zijn in het beleid nog een ondergeschoven kindje. "Zo'n netwerk is meestal geen beleidspunt van een gemeentelijke afdeling Verkeer, maar zit in de recreatiehoek", zegt Nauta. "Dat geldt vaak ook voor de financiering. Omdat men het liefst recreatief fietst dichtbij huis, moet de kwaliteit van fietsvoorzieningen in de omgeving en ernaartoe goed zijn. Fietsers moeten natuurlijk op een plezierige manier buiten de bebouwde kom kunnen komen, anders pakken ze alsnog de auto. De kwaliteit van de overgang van de bebouwde kom naar het buitengebied blijkt vaak nog ondermaats."

Tweederde van de bevolking pakt de fiets voor recreatie. "Die mensen moet je serieus nemen. Dat betekent dat beleidsmakers niet alleen naar herkomst-bestemmingsrelaties moeten kijken, want voor recreatie gelden heel andere criteria. Daar is fietsen geen middel maar een doel op zichzelf."



Samenvatting van de belangrijkste tekstdelen van het rapport *Gebruik fietsmodellen voor netwerkplanning en onderzoek naar fietsnetwerken, DHV, Amersfoort, maart 2005.*

Gebruikte methoden voor netwerkplanning

DHV heeft een enquête gehouden onder 76 beleidsmedewerkers fiets bij provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen plus adviseurs bij adviesbureaus. Er is onder meer gevraagd naar de aanpak voor fietsnetwerken. Figuur 1 laat zien dat er zeker geen sprake is van een eenduidige werkwijze. Zowel medewerkers van overheden als van adviesbureaus gaan bij het vaststellen van fietsnetwerken voor-al erg pragmatisch te werk:

veel gebruik van kennis van de lokale situatie en gezond verstand.

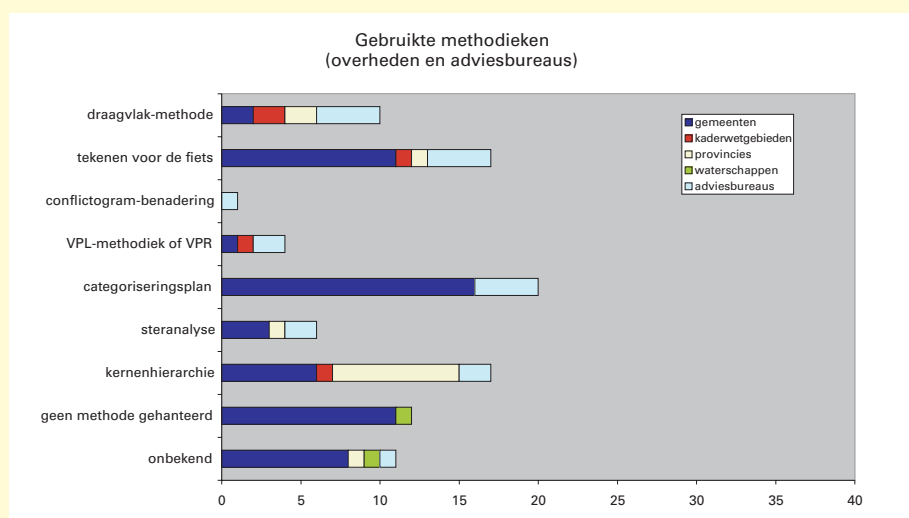
Mate van modelgebruik

DHV heeft 94 GVVP's geanalyseerd op vermeldingen van of signalen over het gebruik van modellen in de totstandkoming van de gemeentelijke verkeersplannen. Slechts vijf GVVP's maken melding van het gebruik van fietsmodellen, zie tabel 1 op pagina 22. Het vermoeden bestaat dat er vaker van meer gegevens wordt gebruikge- maakt dan vermeld. In het verleden

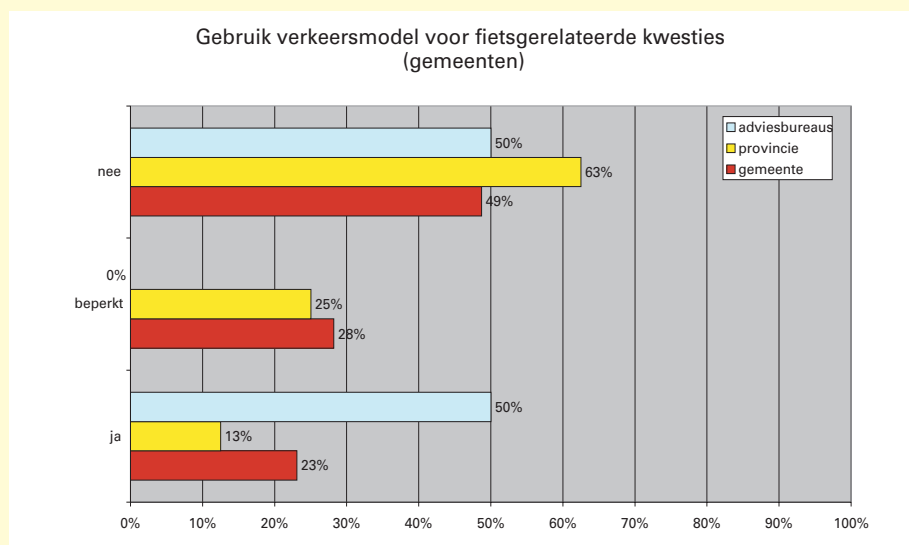
zijn vaak analyses voor het verkeersbeleid gemaakt. Hieruit zijn knelpunten naar voren gekomen, waarbij de onderbouwing of de aanpak niet meer opnieuw wordt vermeld. Dat blijkt ook uit de vermelding van het gebruik van fietstellingen en (fiets)ongevalgegevens. De enquête levert een hoger gebruik van deze gegevens op, wat het vermoeden bevestigt. Een basisfietsnetwerk is, gelet op de aandacht voor fietsverkeer bij veel gemeenten, al geruime tijd aanwezig.

De conclusies uit de GVVP-analyse worden ondersteund door de conclusies uit de DHV-enquête. Van de gemeentelijke beleidsmedewerkers zegt ongeveer de helft dat modellen niet gebruikt worden en 28% dat ze beperkt gebruikt worden (figuur 2). En dat terwijl bij de overheidsorganisaties waar de 76 respondenten werken modellen vaak wel aanwezig zijn, zie tabel 2 op pagina 22.

Figuur 1. Gebruikte methodieken om fietsnetwerken vast te stellen.



Figuur 2. Het gebruik van een beschikbaar (verkeers)model voor fietsgerelateerde kwesties.



Reden voor het beperkte modelgebruik

Het beperkte gebruik van verkeersmodellen is mede verklaarbaar uit het feit dat de fietsnetwerken bij gemeenten en provincies over het algemeen al aardig compleet zijn. Natuurlijk ontbreken er nog steeds enkele schakels, maar over het algemeen staat het fietsnetwerk er toch goed voor. Men richt zich dan ook veel meer op kwaliteit dan op kwantiteit.

Die compleetheid is in het verleden (voor een deel) wel met behulp van verkeersmodellen inzichtelijk gemaakt. Ontbrekende schakels werden uitgebreid geanalyseerd en op de kaart gezet. Deze kaarten gingen in de vervolgotrajecten een eigen leven leiden in bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeers-

Tabel 1. Het gebruik van modellen in 94 gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (voor zover vermeld).

	ja	nee
gebruik verkeersmodel	17	77
gebruik fietsmodel	5	89

en vervoersplan. De achterliggende rapporten (berekeningen) zijn in de loop der jaren in het archief verdwenen. Deze reden komt bovenop de bezwaren tegen modelgebruik die al uit eerder onderzoek bekend waren (de evaluatie van het fietsmodel Quovadis door Diepens en Okkema in 1996): de hoge kosten aan tijd en/of geld en de noodzaak om specialistische kennis te hebben of in te huren.

Tabel 2. Beschikbaarheid van (verkeers)model bij de verschillende organisaties

Organisatie:	gemeente (# 49)	provincie (# 8), kaderwetgebied (# 5) en waterschap (# 3)
Type model:		
unimodaal automodel	21	1
multimodaal model	19	10
geen model	8	4
onbekend	1	1

Relevante modellen

Verkeersmodellen

De belangrijkste in Nederland toegepaste verkeerskundige softwarepakketten zijn: Questor, Omnitrans en Trips. Hoewel unimodale fietsmodellen relatief eenvoudig toepasbaar zijn, worden de modelberekeningen nu veelal met een multimodaal auto-fiets-openbaarvervoermodel uitgevoerd. Zulke verkeersmodellen komen bij uitstek tot hun recht bij grotere steden en stadsregio's. Buitenlandse modellen die in de literatuur worden genoemd, zoals TRIPS en START, worden in Nederland wat betreft fietsanalyses in zeer beperkte mate toegepast. Deze modellen verwijzen hiervoor veelal naar (het eerder ontwikkelde) fietsmodel Quovadis. De NRM-modellen kennen de fiets als vervoerwijze. Op strategisch niveau kunnen daarmee analyses

gemaakt worden van modalsplit-verschuivingen in beleidsscenario's. Voor lokale netwerken en routes heeft een NRM-model te weinig detailniveau. Het beschikbaar hebben van een multimodaal model verklaart waarschijnlijk ook dat er niet meer aanvullend is geïnvesteerd in een specifiek fietsmodel.

GIS

Een instrument om fietsbeleid te monitoren kan een Geo-Informatie Systeem (GIS) zijn. Dit is een computersysteem waarin diverse gegevens zijn gekoppeld aan geografische informatie. Voordeel van GIS is dat snel inzicht kan worden verkregen in de knelpunten die er ten aanzien van het netwerk bestaan. Deze beschikbare gegevens kunnen door een eenduidige manier van

invoeren worden geanalyseerd en vervolgens vertaald naar acties, niet alleen voor beheer en onderhoud, maar ook voor eventuele bijstelling van het beleid.

Ook kan GIS, mits compleet en actueel, voor een provincie of stadsgewest een zeer bruikbaar instrument zijn bij de subsidieverlening aan gemeenten. Dit geldt met name voor de mogelijkheden die GIS biedt om inzicht te geven in kwaliteitsverschillen, of het nu infrastructuur betreft, bereikbaarheid of veiligheid. De in het DHV-rapport opgenomen kaartbeelden van de gemeente Groningen zijn hiervan goede voorbeelden.

GIS levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het zorgdragen voor goede fietsvoorzieningen, zowel op regionale als lokale schaal.

