

Kansen voor de fiets in vijf grote Brabantse steden

Het fietsbeleid van de provincie Noord-Brabant reikt verder dan de fietspaden langs provinciale wegen en het doorsluizen van subsidiegelden. De laatste tien jaar stond het FietsAdviesTeam (FAT) gemeenten met raad en geld terzijde.

Ook bij de ontwikkeling van het nieuwe Provinciale Verkeers- en Vervoersplan gaat Noord-Brabant een stap verder dan gebruikelijk. Vanuit de gedachte dat de fiets vooral oplossingen kan bieden in stedelijke gebieden, heeft de provincie onderzoek laten uitvoeren naar de kansen voor de fiets in de vijf grootste gemeenten: Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond, ofwel 'de B5'. Centrale vraag in dit onderzoek: waarom ligt het fietsgebruik in de B5 (gemiddeld 24% van de verplaatsingen) aanzienlijk lager dan in de typische fietssteden Groningen, Veenendaal en Zwolle (gemiddeld 34%)? En welke lessen vallen daaruit te trekken voor het beleid in deze Brabantse steden?

Otto van Boggelen, Goudappel Coffeng,
en Linda de Klein, Provincie Noord-Brabant

Beantwoording van de vragen kan het best gebeuren aan de hand van een schematische weergave van alle invloedsfactoren die het fietsgebruik bepalen. Figuur 1 toont de verschillende factoren en hun onderlinge samenhang. Drie blokken van factoren spelen daarin een centrale rol: blok 1 – de mens, blok 3 – de weerstand om verplaatsingen per fiets af te leggen, en blok 4 – de weerstand om verplaatsingen per auto of openbaar vervoer te maken. Bij weerstand gaat het om

zaken als tijd, kosten en ongemak. Per factor is zo goed mogelijk bepaald of de situatie in de B5 gunstiger of ongunstiger is dan in de typische fietssteden.

De mens

In het blok 'Mens' maken we onderscheid tussen de samenstelling van de bevolking, de beeldvorming en mentaliteit van de bevolking en de beeldvorming van de beleidsmakers en beslissers.

Verschillende bevolkingsgroepen

maken om uiteenlopende redenen gemiddeld meer of minder gebruik van de fiets. In de literatuur worden significante verbanden gesignaleerd tussen fietsgebruik en bijvoorbeeld leeftijd, inkomen, grootte van het huishouden, studenten, VVD-stemmers, gereformeerden en allochtonen in een gemeente. Deels heeft dit te maken met lichamelijke en economische beperkingen van bepaalde bevolkingsgroepen. Denk aan ouderen, die gemiddeld minder fietsen vanwege de vereiste lichamelijke inspanning. Vaak is er ook een relatie met autobezit en autobeschikbaarheid (blok 4). Zo hebben hogere inkomens vaker de beschikking over een of meer auto's. Op een aantal punten is de bevolkingsamenstelling van de B5 minder gunstig voor het fietsgebruik dan in de typische fietssteden: relatief weinig tieners en wat meer 65-plussers, wat meer allochtonen, en hoewel ook Breda en Eindhoven studentensteden zijn (12%), steekt de studentenpopulatie van Groningen er met kop en schouders bovenuit (21%).

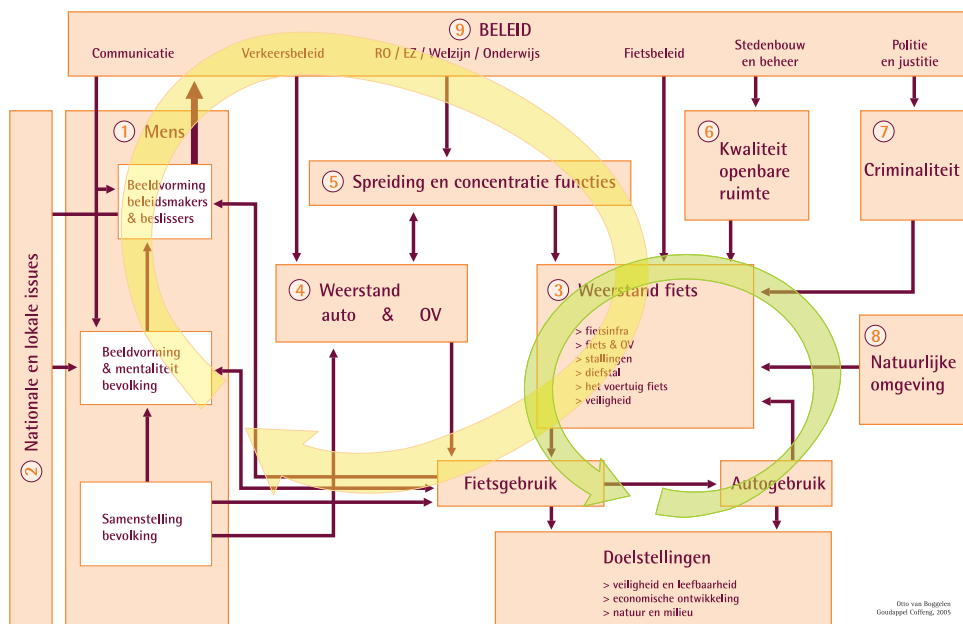
Beeldvorming en mentaliteit

Voor een belangrijk deel heeft het verband tussen bevolkingsamenstelling en fietsgebruik ook te maken met de beeldvorming en mentaliteit binnen bevolkingsgroepen. Hoewel de fiets in heel Nederland een redelijk geaccepteerd vervoermiddel is gebleven, zijn er ook in de Nederlandse context verschillen zichtbaar. In het van oorsprong calvinistische en nuchtere noorden gedijt het fietsgebruik (nog) beter dan onder de grote rivieren, waar men een meer Bourgondische inslag heeft. Wat dat betreft is de voedingsbodem voor het fietsgebruik in de B5 iets minder gunstig dan in de typische fietssteden.

Beeldvorming en mentaliteit zijn niet eenvoudig te veranderen. De voorzichtige groei van het fietsgebruik onder Nederlandse allochtonen leert echter wel dat een goed fietsklimaat aanstekelijk kan werken. Houten bewijst dat, onder gunstige omstandigheden, binnen een decennium uit het niets een gemeenschap met een sterke fietsmentaliteit kan ontstaan. Beleidsmakers, politici en bestuurders komen veelal voort uit de lokale bevolking. Bij hen mag in grote lijnen dezelfde beeldvorming verwacht worden en dat werkt door in de prioriteiten bij talloze grote en kleine beslissingen op allerlei beleidsterreinen

Figuur 1. Twee zichzelf versterkende processen, waardoor het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terecht kan komen.

Verklarende factoren voor het fietsgebruik



(blok 9). Verkeersambtenaren die van werkgever veranderen, kunnen vertellen over de grote verschillen in de fietscultuur op het gemeentehuis.

Weerstand voor de fiets

Vanzelfsprekend hebben de weerstanden die een fietser moet overwinnen om op zijn bestemming te komen grote invloed op het fietsgebruik (blok 3). Het gaat om bijvoorbeeld afstand, weer en tegenwind, hoogteverschillen, hinder van auto's en bussen, kans op fietsendiefstal, beschikbaarheid van een goed onderhouden fiets, enzovoort. Ook vervoer van bagage en kinderen wordt in de literatuur genoemd als belangrijke belemmering voor het fietsgebruik.

Slechts voor een deel van deze weerstanden was het mogelijk de situatie in de B5 te bepalen. Vaak zijn ze in de B5 iets groter. In 's-Hertogenbosch en Eindhoven zijn bijvoorbeeld de verplaatsingsafstanden wat langer, hoewel nog steeds de helft van de verplaatsingen korter dan 5 kilometer is. Ook zijn in de B5 vaker fietsparkeerverboden ingesteld in centrumgebieden. Op sociale veiligheid (subjectief en objectief) scoren de B5 minder goed. In 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond is de kans dat je fiets gestolen wordt wat groter, in Breda en Tilburg juist kleiner dan in Groningen en Zwolle. En een ander lichtpuntje: het tekort aan onbewaakte stallingsvoorzieningen bij treinstations is in de B5 veel minder groot.

Infrastructuur

Traditioneel probeert het fietsbeleid vooral met verbeteringen van de infrastructuur de fietsweerstand te verlagen. Ook als we kijken naar de infrastructuur waarvan fietsers gebruikmaken, komen er aanzienlijke verschillen aan het licht (bron: de Fietsbalans). In de B5 passeert een fietser twee tot drie keer zoveel verkeerslichten per kilometer. In de B5 moeten fietsers vaker gebruikmaken van fietspaden en fietsstroken langs drukke wegen, terwijl zij in de typische fietssteden meer over rustige wegen met gemengd verkeer en solitaire fietspaden in verblijfsgebieden worden geleid. Hierdoor ondervinden fietsers in de B5 meer oponthoud en hinder van andere verkeersdeelnemers. Ook het comfort van het wegdek is minder goed, doordat fietsers in de B5 aanzienlijk minder over asfalt (48%) rijden dan in de typische fietssteden (75%).

Over het algemeen hebben grotere steden meer moeite om een fietsvriendelijke infrastructuur aan te bieden, vanwege de vele conflicten met het autoverkeer. Breda, 's-Hertogenbosch en Eindhoven scoren relatief slecht. De fietsinfrastructuur in Tilburg en Helmond heeft een gemiddeld kwaliteitsniveau, maar is nog aanzienlijk minder goed dan in de typische fietssteden Veenendaal en Zwolle.

Weerstand voor de auto en het ov

Voor het fietsgebruik is ook de weerstand van concurrerende alternatieven van belang. Het gaat dan vooral om de auto. Het autogebruik in de B5 ligt aanzienlijk hoger dan in de typische fietssteden (40% van de verplaatsingen korter dan 7,5 km tegen 31% in de typische fietssteden). Aan de reistijdverhouding fiets-auto en de parkeerkosten kan het niet liggen. In de meeste B5-steden is de concurrentiepositie van de fiets beter dan in de typische fietssteden Veenendaal en Zwolle. Opvallend is dat een automobilist in Zwolle vaak sneller is dan een fietser. De rechtstreekse routes voor de fiets in Zwolle geven echter wel het gevoel dat je met de fiets sneller bent. In Groningen is de concurrentiepositie van de fiets overigens aanzienlijk sterker dan in alle andere steden uit de vergelijking. Vergeleken met Groningen valt er in alle steden dus nog veel te winnen op het gebied van reistijdverhouding en parkeerkosten. Dit is met name relevant voor Eindhoven, dat qua omvang het meest vergelijkbaar is met Groningen. Behalve door reistijdverhouding en parkeerkosten wordt de weerstand om de auto te gebruiken sterk bepaald door de autobeschikbaarheid. In alle B5-steden is het autobezit hoger dan in de typische fietssteden. Met name in 's-Hertogenbosch en Breda is het autobezit fors hoger.

Samenhang tussen de factoren

Het mag duidelijk zijn dat een groot aantal factoren van invloed is op het fietsgebruik. Op geen enkele factor scoren de B5 gemiddeld beter dan de typische fietssteden. Soms scoren de B5 substantieel slechter. Om kansen voor de fiets in de B5 te benutten, is een brede aanpak nodig. Aanbevolen wordt om een of enkele gemeentelijke of provinciale aanjagers voor het fietsbeleid aan te stellen, met een breder werkveld dan alleen de verkeerssector. Dit is des te meer van belang, omdat

de verschillende beperkende factoren voor het fietsgebruik elkaar kunnen versterken. Daardoor kan het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terechtkomen. In figuur 1 wordt dit weergegeven met gele en groene pijlen.

De eerste spiraal loopt via de menskant (gele pijl). In een stad of land is beeldvorming gunstig voor de fiets, want hierdoor houden beleidsmakers meer rekening met deze vervoerwijze. Dit leidt tot betere omstandigheden voor de fiets, waardoor het gebruik stijgt of op niveau blijft. Het hoge fietsgebruik versterkt de fietsmentaliteit, wat positief is voor de beeldvorming. En de cirkel is rond. Het fietsgebruik zit in een opwaartse spiraal. De spiraal kan echter ook in een neergaande beweging terechtkomen. Ervaringen in het buitenland leren dat het zeer moeilijk is om weer in een opwaartse spiraal te komen als het fietsgebruik geminimaliseerd en de fietstraditie verdwenen is (Antwerpen, Parijs). In de B5 is dit zeker niet het geval. Hoewel de situatie iets minder gunstig is dan in de typische fietssteden, is de fietstraditie ook stevig verankerd in de Brabantse steden. Het beleid moet er wel op gericht zijn deze fietstraditie te voeden en te onderhouden.

Automatische rem

De tweede spiraal loopt via het auto-gebruik (groene pijl). Een toename van het auto-gebruik kan, afhankelijk van de infrastructuur, leiden tot meer hinder en gevaar voor fietsers. Dit verhoogt de weerstand om te fietsen. Het gevolg is een afname van het fietsgebruik en een verdere toename van het auto-gebruik. En de neergaande spiraal begint aan de volgende ronde. Deze neergaande spiraal heeft echter een 'automatische rem': het toenemende auto-gebruik zit ook het autoverkeer in de weg. Dit versterkt de concurrentiepositie van de fiets, waardoor het fietsgebruik weer toeneemt of stabiel blijft. Er ontstaat een nieuw evenwicht. Aanpassing van de infrastructuur, waardoor de weerstand voor de fiets of de auto verandert, leidt tot een nieuw evenwicht. In de meeste B5-steden is in de spits sprake van een evenwichtssituatie met congestie. Ook de typische fietsstad Groningen kent zo'n evenwichtssituatie, alleen dan met een substantieel lager aandeel auto en een hoger aandeel fiets.