

Opstappen en doortrappen: het Delftse fietspadenplan

Ing. A.D. Pettinga, Sectiechef Onderzoek & Planning, Dienst Stadsontwikkeling Delft
Ir. A. Wilmink, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde, Afdeling Basisonderzoek

Het Delftse fietspadenplan is onderwerp van een uitgebreide studie naar de effecten van fietsvoorzieningen; het fietsroutenetwerk is een zeer interessant experimenteel project. De gemeente Delft heeft dit netwerk ontwikkeld voor de gehele stad. Het bestaat uit (voor driekwart reeds aanwezige) fietsvoorzieningen op stedelijk, wijk- en buurtniveau, die op planmatige wijze met elkaar worden verbonden.

Hiërarchische netwerkopbouw

In feite bestaat het netwerk uit drie deelnetten, hiërarchisch van elkaar onderscheiden in capaciteit, comfort en maaswijdte.

Het netwerk op stedelijk niveau omvat de belangrijkste routes voor het fietsverkeer. Het ontsluit over de gehele stad de scholen, de werkgebieden, het centrum, het station en de recreatievoorzieningen. De maaswijdte is 400-600 m. Het stedelijke fietsroutenet sluit aan op de regionale fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom. De aard van het fietsverkeer (omvang, afstandsgedrag) stelt hoge eisen aan de capaciteit en het comfort van de verbindingen. Fysieke barrières zoals spoorwegen en hoofdverkeerswegen worden bij voorkeur ongelijkvloers gekruist.

Het netwerk op wijkniveau heeft twee belangrijke functies. Het verbindt in de wijk de herkomsten en bestemmingen van het fietsverkeer en het heeft een toeleverende en verdelende functie ten opzichte van het stedelijk net. Er wordt naar gestreefd dat specifieke voorzieningen zoals scholen en winkels, aan het wijknet liggen. De maaswijdte bedraagt 200-300 m. De voorzieningen waaruit het net is opgebouwd, zijn zeer gevarieerd: aparte paden, fietsstroken, bruggetjes e.d. Op de kruispunten kan met een gerichte aanpak van vormgeving en programma-opbouw van de verkeerslichtenregeling het nodige voor de fietser worden gedaan.

Bij het netwerk op buurtniveau gaat het aan de ene kant om het ontsluiten van percelen, voor zover deze niet aan een fietsverbinding van hogere orde liggen, aan de andere kant om specifieke buurtrelaties. Het buurtnet heeft een maaswijdte van ongeveer 100 m. De voorzieningen zijn eenvoudig. In woon-

erven en woonstraten is impliciet al aan de voorwaarden voldaan. De extra voorzieningen bestaan uit paadjes, een bruggetje of een doorsteek.

De verwachting is dat dit samenhangende netwerk meer effect heeft dan de som van de effecten van de afzonderlijke maatregelen.

Fietsen is gewoon

Een experiment? Kern van het plan is dat fietsen voor een stad als Delft uiterst gewoon is en dat je moet zorgen dat dat zo blijft of weer wordt. Het experimentele kwam eigenlijk pas toen de gemeente Delft in 1979-1980 met het ministerie van Verkeer en Waterstaat ging overleggen hoe je zoiets binnen de regels van de rijksbijdragen kon realiseren, en wat je allemaal door onderzoek uit zo'n plan-aanpak zou kunnen leren over de fietser en het fietsen.

Het is natuurlijk op zich al vreemd om in een fietsland als Nederland te moeten constateren dat we over dat normale verschijnsel nog niet zoveel weten. Wellicht was fietsen vroeger zó gewoon, dat het voor technici en beleids mensen niet de moeite loonde er echt goed naar te kijken. Als we beelden uit het China van nu zien, verbazen we ons; we vergeten dat dit nog maar dik één generatie terug het normale Nederlandse stedelijke verkeersbeeld was. We zijn in Nederland in kloek tempo verleerd het fietsen als 'normaal' te behandelen. We moeten weer leren hoe we de gewone fietser in de stad passende voorzieningen kunnen bieden. Niet op één bepaalde route, maar in feite overal in de stad. Een netwerk dus. Dat is wat het Fietsplan Delft 1979 wil bereiken.

Dit is eigenlijk het tweede fietsplan. Het eerste, uit 1970, was onderdeel van het grote Vervoers- en Verkeersplan: voorstellen voor fietsroutes min of meer als pendant van de grootschalige voor-

stellen voor de auto. De opzet van dat plan vormde, met de discussies erover, een blikopener, een aanzet tot een meer principiële aanpak die ten grondslag ligt aan het huidige plan. Meer uitgaan van de fietser zelf en van de bestaande structuur van de stad. Met als achtergrond: fietsen is voor de stad een zéér gewenste vorm van vervoer. Concreet doel: zorg dat voor iedere fietsrit, kort of lang, een directe (en ook liefst veilige, comfortabele) verbinding aanwezig is. In principe biedt Delft qua omvang en structuur daarvoor alle mogelijkheden. Het bestaande stratennet is daarvoor de basis. Soms ontbreken er echter schakels of er zijn barrières zoals het kanaal, de hoofdwegen en de spoorlijn. Tevens schiet soms de veiligheid van aanwezige verbindingen tekort.

Of iets een probleem is hangt af van de aard van het ongemak en de grootte van de groep die het betreft. Driehonderd meter omrijden op een hemelsbrede verplaatsing van 500 m, is voor een fietser heel wat; is de rit 3 km, dan valt dat al mee. Voor een grote groep gedupeerden zal men eerder een omvangrijke investering voor bijvoorbeeld een brug of tunnel overhebben, dan voor een klein groepje dat ongelukkig ligt ten opzichte van het aanwezige net. Korte verplaatsingen op buurtniveau zullen echter minder snel op grote barrières stuiten als geconcentreerde stromen over langere afstanden, zoals in Delft bijvoorbeeld vanuit de zuidelijke wijken naar de binnenstad of naar de TU.

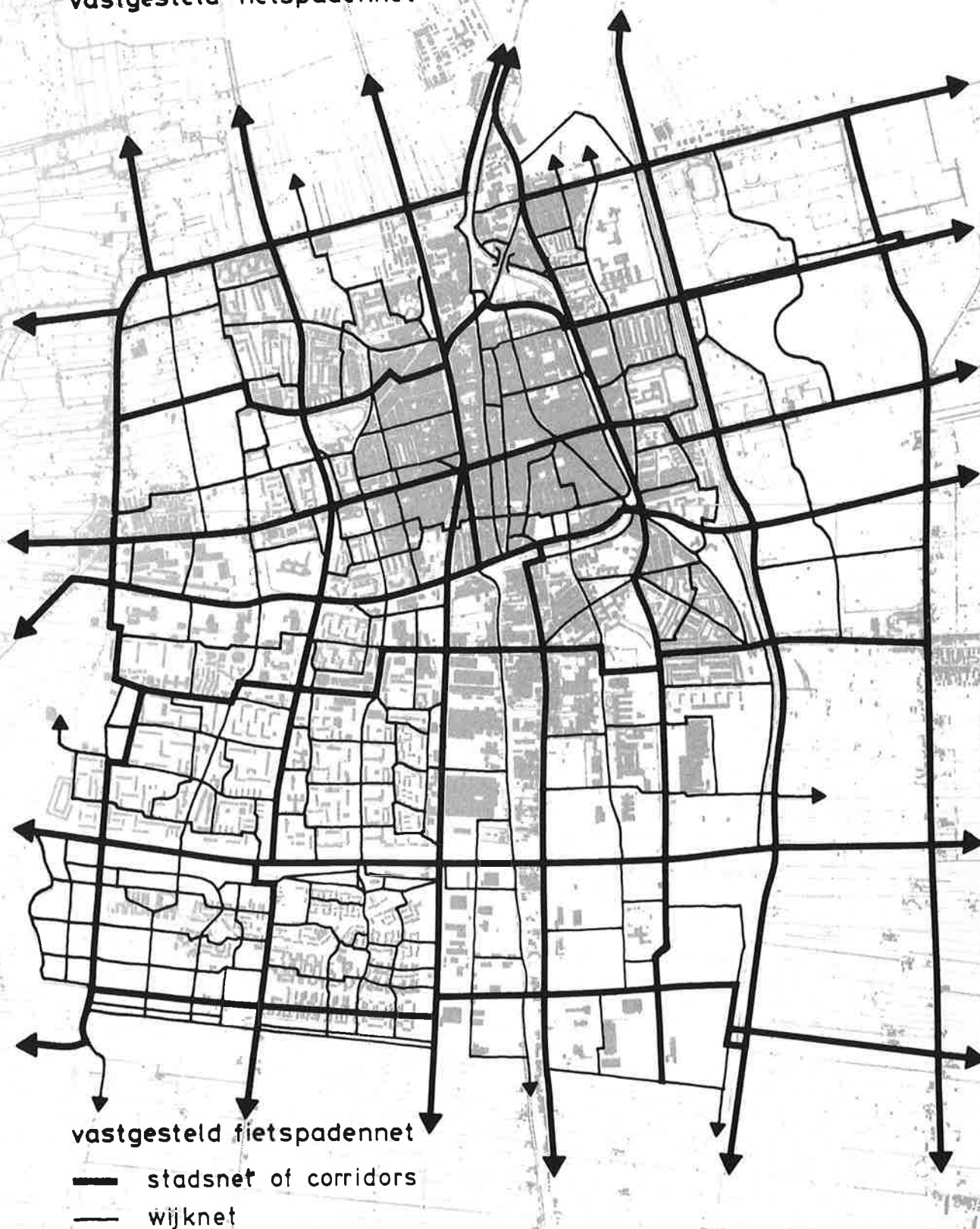
Netwerkgedachte

Eén en ander is vertaald tot een plan-opzet die het mogelijk maakt de stad door te lichten: welke verbindingen ontbreken of moeten worden verbeterd voor de relaties van fietsers over lange en korte afstand. Voor de praktijk is een indeling gemaakt over stadsniveau (ritten van 2-3 km), wijkniveau (ritten van 1-1,5 km) en buurtniveau (ritjes van circa 0,5 km) (afbeelding 1).

Vanuit de buurt, aangenomen dat de basisstructuur daar in de gewone straten aanwezig is, wordt het netwerk opge-

verkeersvoorzieningen

vastgesteld fietspadennet



bouwd. Buurten worden verbonden door het wijknet, wijken worden verbonden door het stadsnet. Ieder niveau krijgt zo zijn eigen maaswijdte voor doorlopende verbindingen, een netwerk dus.

Het stedelijk net loopt zo in principe door over het gehele bebouwde gebied, over alle barrières, met aansluitingen op de interlokale fietsverbindingen. Het wijknet vult het stadsnet in de wijken waar nodig aan voor de kortere ritten. Evenzo de verdere invulling van het wijknet tot het net op buurtniveau. Deels maken straten dus deel uit van meer netten, deels ook hebben ze een specifieke functie om een verbinding te leggen. Op deze wijze is het stratennet van heel Delft getoetst en zijn de voorstellen voor toe te voegen verbindingen per niveau uitgewerkt. Delft heeft een rechthoekige structuur en de netten zijn dus ook rechthoekig gekozen, met een enkele diagonaal. Maar op een radiale of andere structuur kan het procedé evengoed worden toegepast.

De andere onderdelen van het Delftse plan zijn:

- verbeteren van bestaande routes qua comfort en veiligheid;
- opheffen van onnodige beperkingen zoals bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer, ook op vrijliggende fietspaden langs hoofdwegen;
- voorzieningen bij verkeerslichten, waarbij de aandacht niet in de eerste plaats gericht is op de adolescentie fietser, maar juist op de ouderen en jeugdigen die deze steun het meest nodig hebben;
- parkeer- en stallingsmogelijkheden realiseren.

Meerjarenafspraken

Dit alles is reden geweest om in 1979 het plan als geheel voor een rijksbijdrage in te dienen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De toen geldende regeling van 80% voor fietsvoorzieningen was echter geënt op individuele, grote projecten. Het Delftse plan sloot echter wél goed aan bij de conclusies die waren geformuleerd op basis van de resultaten van het evaluatie-onderzoek dat het rijk in Den Haag en Tilburg had uitgevoerd naar de effecten van twee hoogwaardige, experimentele fietsprojecten.

De belangrijkste conclusie luidde dat het effect van één hoogwaardige fietsroute marginaal is; meer effect mag worden verwacht van de realisatie van een samenhangend net van fietsvoorzieningen. Het rijk besloot daarom het Delftse netwerk als proefproject te subsidiëren mits een uitgebreid evaluatie-onderzoek gedaan zou kunnen worden met medewerking van de Delftse bevolking.

In principe betreft de subsidie alleen het totale wijknet in het gebied ten westen van de binnenstad (de wijken 13 en 14), alsmede de daar naartoe leiden-

de stadsroutes en de verbindingen van de zuidelijkste wijk Tanthof naar het centrum. De realisering van het gehele net zou teveel tijd en geld hebben gevegd. Een snel inzicht in het effect van een netwerk was gewenst. Het onderzoek en de subsidie werden dan ook tot deze drie wijken beperkt.

De gemeente is natuurlijk in de eerste plaats geïnteresseerd in het uitvoeren van zoveel mogelijk voorzieningen en veel minder in het doen van onderzoek. Toch was het pakket zo belangrijk dat men zich — een enkele opmerking daar gelaten — wel met deze selectie kon verenigen.

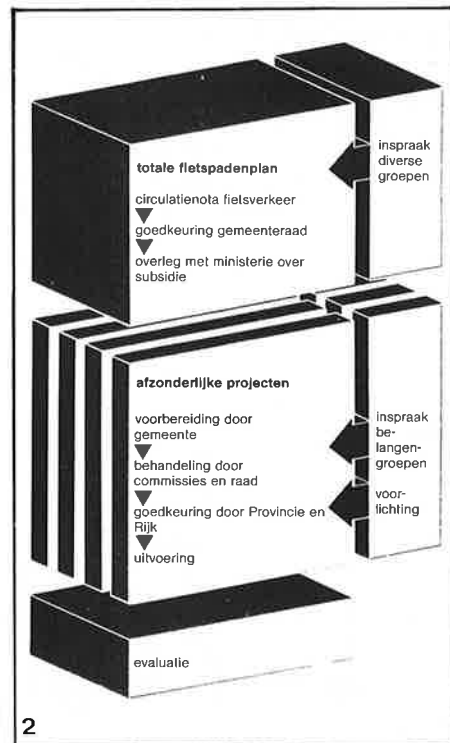
Een ander punt in de overeenkomst vormde voor het rijk de mogelijkheid ervaring op te doen met meerjarenafspraken over subsidies. Wat dit laatste punt betreft kan ik kort zijn: Delft blijft ook op dit punt uniek aangezien de minister drie jaar geleden de speciale regeling voor fietsvoorzieningen introk. In Delft blijft het rijk de gemaakte meerjarenafspraken wel nakomen.

Stand van zaken

De Circulantennota Fietsroutes verscheen in 1979. De uitvoeringsduur van alle grote en kleine fietsvoorzieningen die daarin waren opgenomen, werd geschat op in totaal tien jaar. Immers, de afweging op gemeentelijk niveau moest gedaan worden tegen mogelijke investeringen op andere beleidsterreinen. Globaal werd aangestuurd op een investeringsniveau dat reeds een aantal jaren daarvoor was gehaald. Ook de kwestie van toenemende onderhoudskosten begon toen al enigszins de discussies te beïnvloeden. Het fietspadenplan Delft bleek tot op heden voor ongeveer de helft subsidieabel; daardoor ontstond er een soort vijfjarenprogramma. De bedragen die met dit uitvoeringsprogramma gemoeid zijn: f 27 miljoen voor 30 projecten, waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor circa f 16 miljoen bijdraagt. De investeringsomvang per project varieert van f 30 000 tot f 9,5 miljoen.

Het vooronderzoek vond plaats in de jaren 1982 en 1983 (voor bepaalde studies ook nog in de jaren 1980 en 1981). De uitvoering van het gesubsidieerde eerste vijfjarenplan vond versneld plaats in de jaren 1983-1985 (de versnelling was nodig omdat de rijksoverheid zo spoedig mogelijk onderzoeksresultaten wilde hebben). Het na-onderzoek is begonnen in 1985 en zal tot in 1987 voortduren.

Inmiddels is de Dienst Stadsontwikkeling, afdeling Verkeer, begonnen met een overzicht te maken waarin de nu actuele fietsvoorzieningen, in feite dus een tweede uitvoeringsprogramma, worden aangegeven. Daarbij zal uiteraard geprojecteerd worden van de onderzoeksresultaten



2. Wijze waarop de besluitvorming en de inspraak zijn geregeld.

taten en de ervaringen opgedaan met de uitvoering tot nu toe.

Inspraak

Tegelijkertijd met de subsidieaanvraag ging het interne voorlichtings- en besluitvormingsproces van start. De opzet hiervan is ook geënt op de gedachte dat de functie van voorstellen slechts beoordeeld kan worden tegen de achtergrond van het totale net, waarvan zo'n project deel uitmaakt. In het plan is dan ook een voorstel opgenomen om eerst de principes van stads- en wijknet te bespreken. Hiervoor zijn niet alleen algemene belangengroepen uitgenodigd zoals de Echte Nederlandse Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, de Voetgangersvereniging VBV, de Kamer van Koophandel en de Ondernemersfederatie, maar ook scholen, bejaardencentra etc. De geregelde inspraak van aanwonenden komt pas bij de uitwerking van de projecten naar voren (afbeelding 2).

Zowel de gemeenteraad als de minister vonden dat naast de algemene besluitvorming toch ieder project ook nog apart diende te worden gezien en gewogen. Vooral de prioriteit van de diverse werken speelt hierin een rol. Bij de inspraak over het plan als geheel waren meedenkende belangengroepen vrij ruim vertegenwoordigd, de oppositie was beperkt. Bij de afzonderlijke projecten treedt een ander beeld op. Degenen die zich in hun belangen geschaad achten door de voorstellen, zijn — niet ongebruikelijk — oververtegenwoordigd bij de insprekers. Naarmate de projecten meer in de directe woonomgeving liggen, treedt

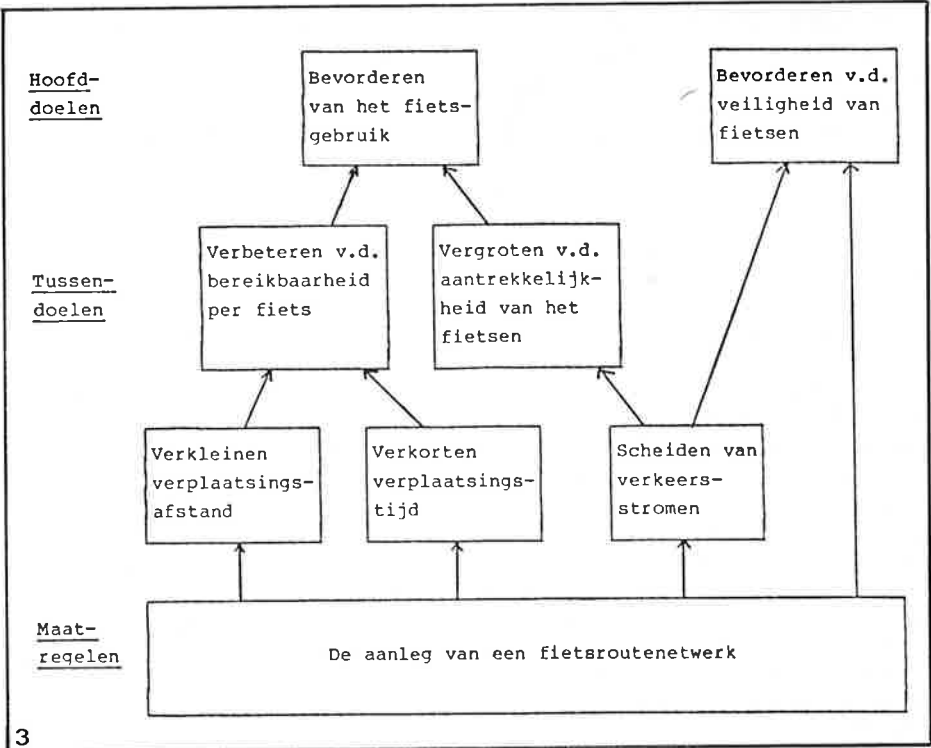
dit sterker op. Voor de projecten op stads- en wijkniveau was bij de algemene besluitvorming al gesteld dat de inspraak per project zich in de eerste plaats zou dienen te richten op de uitvoeringsvorm, en niet op het principe van de voorziening. Dit gezien het feit, dat het ermee gediende gebied veel groter is dan de omgeving van het project zelf.

Bij de stads- en wijkprojecten gaf dit natuurlijk aanleiding tot het verwijt 'dat er geen inspraak (meer) was', terwijl in een aantal gevallen de inspraak met aanwonenden en vooral ook bedrijven toch bepalend is gebleken voor de vormgeving van de verbinding. Vooral toeledende routes naar grotere projecten (bijvoorbeeld een brug of tunnel) en ingrepen in de circulatie voor het overige verkeer, zijn op deze wijze soms aanzienlijk beïnvloed (bijvoorbeeld het afsluiten van een straat voor autoverkeer). De bezwaren tegen projecten betroffen ofwel het object zelf (brug, pad, etc.), ofwel het gebruik ervan, danwel beide. Hierbij werd in veel gevallen de functie van de voorziening het bepalende element: de verbinding zou ten onrechte een stads- of wijk **functie** zijn toegedacht; en als buurtvoorziening wenste men het **object** niet. In andere gevallen was juist de zwaarte van de **functie** het gevreesde punt; er zouden zoveel fietsers (met name ook de gevreesde brommers) van gebruik maken, dat dit onacceptabel zou worden voor de omgeving. De voordelen voor de buurt zelf vielen hierbij in het niet. Een en ander plaatste de voorbereidende afdelingen in een vrij curieuze situatie: enerzijds moet worden aange-toond dat de functie de investering rechtvaardigt, anderzijds dat er niet zoveel verkeer komt, dat dit tot onaantvaardbare overlast leidt.

Golfbeweging

De Fietsnota 1979 vormde in Delft de vertaling van de wens een meer principiële aanpak van het bevorderen van de mogelijkheden voor en de veiligheid van het fietsverkeer om te zetten in een technisch plan. De politieke wil daartoe werd midden jaren '70 gestimuleerd door de tegenkanting tegen de grote autoplanen uit de jaren 1965-1970. Thans, tien jaar later, moeten deze fietsplannen feitelijk worden gerealiseerd. Het denkklimaat heeft zich in de golfbeweging, die dit soort processen toch min of meer eigen is, verder ontwikkeld. Er is nu weer een sterkere aandacht voor de auto vanwege de bijdrage, die men deze, al of niet terecht, toeschrijft in het kader van stimulering van de economie.

Over het algemeen gaat na een aantal jaren de aandacht voor een beleidsthema zoals het bevorderen van het fietsen (maar ook: verkeersveiligheid, openbaar vervoer) weer verslappen. Er is al veel over gepraat vóórdat de feitelijke plan-



3. Doelbeleid van het (brom)fietsbeleid.

nen op tafel komen, en in de politiek gaat na enige tijd het idee leven, dat er nu wel weer genoeg gedaan is voor de fiets.

De besluitvorming over het plan in zijn totaliteit en de vastgelegde richtlijnen voor de verdere besluitvorming over de uitvoeringsprojecten, alsmede de subsidie-overeenkomst, bevorderen de continuïteit in de procedure 'van plan tot pad'. Toch heeft de gemeenteraad al vroegtijdig gesteld, dat ieder project ook afzonderlijk gewogen zou moeten worden, waarbij functie in het netwerk, kosten en ook nadelige bijwerkingen meetellen. Het veranderende denken over de prioriteit voor de fiets kan daarbij dus ook naar voren komen in de discussies, zonder dat dit overigens tot nu toe in Delft bepalend is geworden. Hierbij is natuurlijk ook van invloed, dat thans de wat moeilijker projecten aan de orde zijn, die langere voorbereiding vergden en door hun aard (meer andere belangen) toch al om een meer uitgebreide afweging vragen.

Een tweede aspect is, dat sommige projecten inmiddels al gerealiseerd zijn. Opponenten kunnen dus wijzen op de (naar hun idee: nadelige) veranderingen in de verkeerssituatie door het maken van fietsvoorzieningen. Beperkte ingrepen in de positie van het autoverkeer (overigens vrijwel alleen het comfort betreffende) worden als rigoreus en gevaarlijk voorgesteld; sommigen doen het voorkomen, dat de opzet allereerst is geweest om het autoverkeer dwars te zetten. Dit laatste is zeker geen Leitmotiv van het Delftse plan; wel is duidelijk onderkend, dat op bepaalde punten voorzieningen voor het fietsverkeer ook wijzigingen voor het autoverkeer met zich

mee zouden brengen, en dat bij afweging de prioriteit bij het fietsverkeer zou moeten liggen. Een punt van kritiek bij het voorbereiden van het plan was overigens juist dat er te vaak ruimte voor de fietser werd geschapen, zonder daarmee tegelijk de ruimte voor de auto te verminderen!

De gegevens uit het vooronderzoek die nu bekend zijn, geven onomstotelijk aan, hoe belangrijk het fietsverkeer in Delft is. Ook hier zijn twee gevolgtrekkingen mogelijk, die haaks op elkaar staan:

- er hoeft niet nóg meer te gebeuren, want bijna iedereen fietst al; de aandacht moet zich verleggen naar andere verkeerssoorten;
 - bij de bestaande ongevalskansen is er juist aanleiding om nog meer en betere fietsvoorzieningen te maken.
- Een en ander geeft een ander element weer van de bovengeschetste golfbeweging van krachten vóór en tegen.

Hierna wordt nader geschetst welke positie het rijk inneemt ten opzichte van deze ontwikkelingen.

Meerjarenplannen Personenvervoer (MPP's)

Waarom een fietsnetwerk? Hiervoor moet ik terug naar het eerste Meerjarenplan voor het Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het MPP 1975. Hierin werden de demonstratieprojecten Fietsroutes en Herinrichting (Rijswijk en Eindhoven) aangekondigd.

Het project Fietsroutes in Den Haag en Tilburg beoogde veilig en comfortabel fietsen te bevorderen door de aanleg van een hoogwaardige vrijliggende fietsroute. Op grond van ervaringen daarmee is

toen voorgesteld een samenhangend netwerk van fietsvoorzieningen ergens in Nederland te realiseren. Dit zou zowel kleine en grote, als dure en goedkope voorzieningen omvatten. De kwaliteit zou afgestemd moeten zijn op de functie die het wegvak vervult in het hiërarchisch opgebouwde netwerk. In het MPP 80-84 werd daarom dit actiepunt opgenomen. Het heeft als centrale hypothesen: Een compleet en samenhangend net van (hiërarchisch opgebouwde) fietsvoorzieningen heeft meer effect dan een aantal afzonderlijke routes (afbeelding 3). De evaluatie richt zich dan ook op de effecten van nieuwe en verbeteringen van de bestaande voorzieningen.

Het onderzoek dient antwoord te geven op de volgende vragen:

- heeft de aanleg van een fietsroutenetwerk een toename van het fietsverkeer tot gevolg?
 - heeft de aanleg van een fietsroutenetwerk een verlaging van de verkeersonveiligheid tot gevolg?
 - op welke wijze gebruiken en ervaren fietsers een als zodanig herkenbaar netwerk van fietsvoorzieningen?
- De door de rijksoverheid verzamelde kennis kan door de lagere overheden worden gebruikt als instrument bij het ontwikkelen van een langzaam-verkeerbeleid.

Opzet van het onderzoek

De centrale beleidsvraag voor het onderzoek is afgeleid uit de hoofddoelstelling die het rijk zich had opgelegd bij dit project, namelijk het bevorderen van het gebruik en de veiligheid van de fiets door het realiseren van een stedelijk fietsroutenetwerk.

Bij de nadere concretisering van deze beleidsvraag tot onderzoeksvragen is er van uitgegaan dat er naast de infrastructuur ook andere factoren een rol spelen bij het al dan niet gaan fietsen. Er werd dan ook afgezien van een traditionele voor- en nastudie waarbij sprake is van een produktievaluatie. Dat wil zeggen: voor en na wordt de produktie van het verkeerssysteem vergeleken en worden alle veranderingen toegeschreven aan de uitgevoerde maatregel. Eventuele externe effecten worden verdisconteerd via controlegebieden. Deze methode werd ondermeer toegepast bij de evaluatie van de routes in Den Haag en Tilburg. De uiteindelijke resultaten waren dan ook vooral beschrijvend van aard.

In Delft wordt getracht een zo goed mogelijke procesevaluatie uit te voeren. Dit betekent dat we het verkeersproces van binnenuit proberen te begrijpen om zodoende de invloed van externe maatregelen te verklaren. Voor deze procesevaluatie is in één van de deelonderzoeken de methode van de zogenaamde situationele benadering toegepast.

Overigens wordt er in de andere deelonderzoeken wel een produktievaluatie uitgevoerd. Dit heeft een onderzoekstechnische reden: Op basis van een vergelijking van resultaten uit de produktievaluatie en de procesevaluatie kan een oordeel worden gevormd over de validiteit van de situationele methode.

Een beleidsargument om de situationele methode toe te passen is dat deze de mogelijkheid biedt vooraf een inschatting te maken van mogelijke effecten. Bij bewezen deugdelijkheid biedt deze methode het beleid een goede mogelijkheid de effecten van beleidsmaatregelen vooraf in te schatten. Ook kan men op grond hiervan strategieën uitstippelen om deze effecten te maximaliseren door een slimme combinatie van deelmaatregelen.

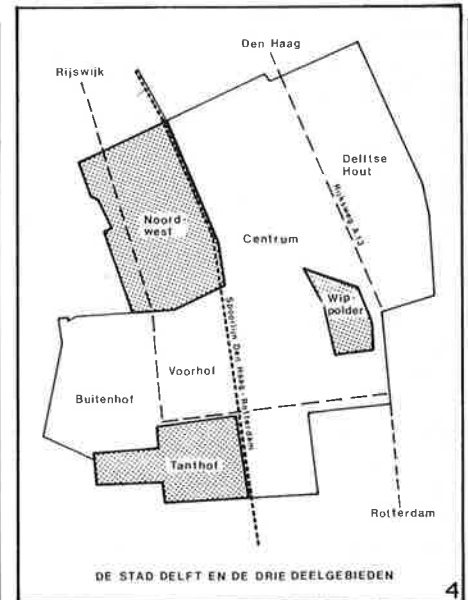
Het evaluatie-onderzoek richt zich op de volgende aspecten:

- effecten op de waargenomen aantallen fietsers;
- wijzigingen in het herkomst- en bestemmingspatroon van fietsverplaatsingen;
- wijzigingen in de routekeuze van fietsers en het gebruik van het netwerk;
- effecten op de verkeersveiligheid;
- effecten op de bereidheid tot het gebruik van de fiets.

Onderzoeksgebieden in Delft

Het is onmogelijk om het gehele Delftse plan te evalueren. De lange realisatieperiode maakt namelijk de kans op het optreden van verstoringen in de onderzoeksresultaten erg groot. Bovendien heeft de lange realisatieperiode tot gevolg dat de onderzoeksresultaten voor de beleidsbepaling op korte en middellange termijn weinig zouden opleveren. Er is daarom naar een mogelijkheid gezocht om het studiegebied ruimtelijk in te perken tot een onderzoekbare eenheid, waarbij de te meten effecten indicatief worden geacht voor het gehele netwerk (afbeelding 4).

Uit een verkenning is gebleken dat het gebied dat overeenkomt met de wijken 13 en 14 (Noordwest-Delft) als studiegebied hiervoor het meest in aanmerking komt. In dit beperkte studiegebied worden alle maatregelen uitgevoerd binnen een periode van twee jaar. De meeste in het kader van dit evaluatieproject verrichte studies hebben dan ook betrekking op het deel van het netwerk dat binnen de wijken 13 en 14 gelegen is. De wijk Wippolder fungeert als controlegebied. Als representant voor een hoofdverbinding tussen een woonwijk en de binnenstad is de relatie Tanthof-Delft Centrum gekozen. Naar twee grote kapitaalsintensieve werken, namelijk de Plantagebrug en de Stationstunnel, wordt specifiek onderzoek verricht.



4. Ligging van de drie deelgebieden van het evaluatieproject.

Te verwachten effecten

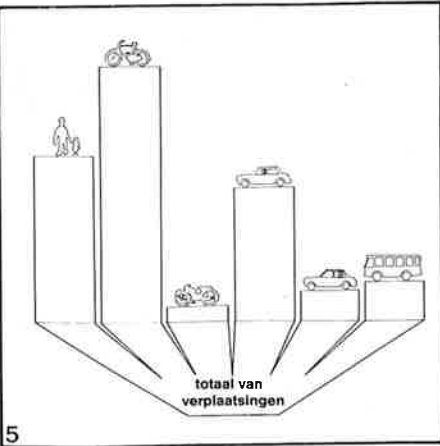
Wat mogen we verwachten van alle inspanningen die men zich heeft getroost om het fietsen in Delft te bevorderen? Het is de gekozen onderzoeksmethode die ons in staat stelt redelijk gefundeerde en gekwantificeerde verwachtingen uit te spreken. Deze verwachtingen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op de studie van het ITS (Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen te Nijmegen); de andere deelonderzoeken leveren meer kwalitatieve verwachtingen of zijn kwantitatief van aard (zie onder 'Reeds verschenen rapporten').

Het onderzoek behelst een analyse van het verplaatsingsgedrag van de bevolking in de deelgebieden (afbeelding 5) via interactieve vraaggesprekken, met daarin:

- a. bespreking van de gemaakte verplaatsingen op de steekproefdag (waarom niet per fiets; of bij verplaatsingen per fiets: waarom niet op andere wijze);
- b. de eventuele consequenties van de realisering van de maatregelen; dit kan concreet tot uiting komen in een reorganisatie van de verplaatsingen (wijzigingen in vervoerwijze, route, bestemming, e.d.).

De verzamelde informatie biedt de mogelijkheid om door middel van een situationele benadering na te gaan wat het maximale effect van bepaalde beleidsmaatregelen is. Voorts kan het meest waarschijnlijke effect ingeschat worden. Een centraal begrip in dit verband is het fietspotentieel (ook wel omslagpotentieel genoemd), zijnde dat deel van de niet-fietsverplaatsingen waarbij zonder objectieve of subjectieve belemmeringen vrij gebruik kan worden gemaakt van de fiets.

Voor de niet-fietsverplaatsingen is nagegaan of en onder welke omstandighe-



5. Vervoerwijzekeuze op een werkdag.

den de fiets als vervoermiddel in aanmerking komt.

Alle beweegredenen van de geënquêteerden voor een bepaalde vervoermiddelkeuze zijn gerubriceerd in zogenaamde dimensies. Hiermee is het grote aantal genoemde redenen teruggebracht tot een hanteerbaar aantal. Er zijn zes dimensies onderscheiden:

1. objectieve mogelijkheid tot de keuze voor de fiets;
2. zakelijk dringende redenen tegen de fiets of een ander vervoermiddel;
3. belang en perceptie van verplaatsingstijd;
4. belang en perceptie van weg- en verkeerssituaties;
5. belang en perceptie van comfort/service;
6. gedisponibiliteit tot het fietsen.

De spontaan genoemde redenen kunnen van incidentele aard zijn (geldend voor één bepaalde verplaatsing of één bepaalde dag) of structureel (altijd geldend).

Uit het onderzoek blijkt dat de perceptie van de tijd die men kwijt is om de afstand per fiets af te leggen, het meest frequent wordt genoemd als algemeen beletsel voor het gebruik van de fiets (45% van de niet-fietsverplaatsingen). Ook spelen vaak dwingende redenen van zakelijke aard (bagage etc.) een rol. Overwegingen van comfort en redenen waaruit een zekere afkeer van het fietsgebruik blijkt, komen minder geprononceerd naar voren. Een onbeduidende rol speelt de onderkenning en waardering van weg- en verkeerssituaties.

Bij verplaatsingen die per auto gemaakt zijn, wordt de mogelijkheid tot fietsen in betrekkelijk sterke mate beperkt door zakelijke dwang. Er is hierbij relatief vaak sprake van een afkeer van fietsgebruik en een vernuchtheid aan de auto.

Ongeveer de helft van de verplaatsingen die te voet worden gemaakt, is te kort om het gebruik van de fiets serieus te overwegen.

In de voorsituatie staat voor 16% van de niet-fietsverplaatsingen doorgaans niets het gebruik van de fiets in de weg.

De betreffende personen hebben noch objectieve noch subjectieve redenen tegen de fiets als vervoermiddel voor de betreffende verplaatsingen, maar kiezen de auto, het openbaar vervoer of een andere vervoerwijze. Eén op de zes niet-fietsverplaatsingen kan in zijn algemeenheid gerekend worden tot het fietspotentieel. In de huidige situatie – zonder maatregelen – ligt naar verhouding het grootste potentieel bij verplaatsingen die per openbaar vervoer worden gemaakt. In absolute termen overigens ligt het grootste potentieel veeleer bij verplaatsingen per auto. Tijdelijke, daggebonden redenen zijn er verantwoordelijk voor, dat het grootste deel van de zogenaamde keuzevrije verplaatsingen (13%), over een heel etmaal genomen, toch niet per fiets wordt gemaakt (tabel 1).

Winst of verlies?

Hoe groot is nu de hardheid van het omslagpotentieel? We hebben zojuist vastgesteld dat circa 16% van de niet-fietsverplaatsingen in het algemeen wel met de fiets gemaakt zou kunnen worden. Door allerlei tijdelijke belemmeringen loopt dit percentage terug tot 3% op een steekproefdag. De waarheid ligt dus ergens tussen de 3 en 16%. Nagegaan is daarom hoeveel redenen er genoemd zijn voor het niet-fietsgebruik bij de keuzevrije verplaatsingen. Voor ongeveer de helft (ofwel 8%) geldt één reden, voor een derde deel twee redenen en voor ongeveer een derde deel drie of meer redenen. Vooral bij die laatste groep mogen we vraagtekens zetten bij het omslagpotentieel. Niettemin blijft er dan nog dik 14% aan 'hard' omslagpotentieel over.

Fietsbevorderende maatregelen hebben als maximaal mogelijk effect dat het aantal verplaatsingen waarvoor de fiets gebruikt zou kunnen worden, verdubbelt. Dit wordt vooral bereikt door maatregelen in de sfeer van verkorting van de

verplaatsingstijd en maatregelen ter verbetering van de fiets en de bescherming tegen het weer, m.a.w. **reistijd** verminderende en **comfort** verhogende maatregelen. Ook blijkt dat puur en alleen infrastructuurle maatregelen geen effect hebben.

Het effect van de maatregelen wordt hieronder uitgedrukt als een index t.o.v. het huidige omslagpotentieel. We hebben tot nu toe gesproken over het fietspotentieel onder verplaatsingen die nu nog te voet, per auto of per openbaar vervoer gaan. We kunnen de vraag ook omdraaien: is er een niet-fietspotentieel onder de fietsverplaatsingen, ofwel heeft de fiets een onaantastbaar stabiel aandeel in de modal split? Of is er slechts een wankel evenwicht? Het blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen dat maximaal kan wegvloeien groter is dan het aandeel nieuwe fietsverplaatsingen: 41% ten opzichte van 16%. Voor de modal split betekent dit een maximaal verlies van 16% en een maximale winst van 10% (tabel 2).

Consequenties

Het Delftse fietspadenplan bestaat vooral uit infrastructuurle maatregelen. Helaas moet uit deze vooronderzoekingen worden geconstateerd dat van een overstap op de fiets nauwelijks sprake zal zijn. Met andere woorden: de maximaal mogelijke vergroting van het potentieel van 16 naar 29% treedt niet op als direct gevolg van dit fietspadenplan (eventueel wel door andere maatregelen). Hierbij zijn enige kanttekeningen op hun plaats:

— de geneigdheid tot verandering van vervoerwijze is gemeten op het moment dat er nog maar weinig bekendheid bij het publiek was over de concrete maatregelen; er is dus geen rekening gehouden met een dynamisch gewenningsproces;

Tabel 1. Keuzevrije verplaatsingen en vervoerwijze.

vervoerwijze	keuzevrije verplaatsingen	totaal n = 100%
alle ondervraagden	15,7	3362
te voet	14,0	1300
auto	13,0	1686
openbaar vervoer	33,0	376

Tabel 2. Modal split en beïnvloedbare groepen.

modal split			
fiets 39%		niet-fiets 61% *	
verlies 41%		winst 16%	
vaste fietsers	23%	zwevende fietsers	16%
vaste niet-fietsers	51%	zwevende niet-fietsers	10%

* te voet, per auto, per openbaar vervoer

— het aandeel van de fiets in de modal split is erg hoog (circa 40%); wanneer we dit vergelijken met (buitenlandse) steden met een veel lager aandeel, dan blijkt daar het aandeel fiets in de modal split te stijgen tot maximaal het Delftse niveau als gevolg van fietsbevorderende maatregelen; 40% blijkt dus een soort van maximaal haalbaar percentage;

— het effect van de infrastructurele maatregelen in Delft op de reeds bestaande fietsverplaatsingen is positief in termen van comfort en reistijd; met andere woorden: er wordt wat gedaan voor de fietser van vandaag.

In 1987 worden de effecten van het voltooien van het fietsrouten netwerk, dus na de gememoreerde gewenningsperiode, bekend. Dan zullen de uitslagen van het evaluatie-onderzoek (voor- en na-onderzoek met elkaar vergeleken) ook afgezet kunnen worden tegen de prognoses van mogelijke verschuivingen zoals hierboven toegelicht.

Maar wat zijn op dit moment de consequenties van de uitslagen van het vooronderzoek (en daarbij gedane prognoses) voor het gemeentelijke fietsbeleid?

Juist in het verbeteren en het op peil houden van de fietsvoorzieningen in termen van routing, comfort e.d. liggen belangrijke aangrijpingspunten voor dat fietsbeleid. Door verbetering van de fietsomstandigheden (in beleidsnota's vaak aangeduid met fietsklimaat of verkeersleefbaarheid) wordt de kans op een vermindering van het fietsaandeel in de modal split op zijn minst verkleind. Anders gezegd: door het maken van een compleet fietsrouten netwerk bestaande uit enkele grote en heel veel kleinere fietsvoorzieningen, ontstaat een stabiliserend effect op dat aandeel.

Over verschuivingen in de modal split moet men trouwens niet al te lichtvaardig denken. Stel bijvoorbeeld dat van de zwevende fietsers (16%, tabel 2) de helft zou overstappen van de fiets naar het openbaar vervoer (stadsbussen in Delft), dus 8%. Dan betekent dit voor het aandeel van het openbaar vervoer in de totale modal split een verdubbeling, want dat aandeel is nu eveneens circa 8% en zou dan ongeveer 16% worden.

Stel dat de andere helft van de zwevende fietsers (8%) van de fiets naar de auto zou overstappen. Dan betekent dat voor het aandeel van het autoverkeer in de totale modal split nog altijd een vergroting van dat aandeel met ongeveer 30%. Het moge duidelijk zijn dat dergelijke verschuivingen in de modal split kostenconsequenties voor de gemeente en andere betrokken instanties zoals openbaar-vervoermaatschappijen met zich mee brengen.

Samenvatting

Op grond van de voorstudies

(1982-1983) kan het volgende worden gezegd:

- het onderzoek toont opnieuw aan dat de fiets een belangrijke rol vervult in het geheel van verplaatsingen in en rond de stad. Het aandeel in de modal split bedraagt 39%. Per dag worden door de Delftse bevolking tijdens 115 000 ritten ruim 425 000 fietskilometers afgelegd;

- fietsers kiezen vrijwel altijd de kortste route tussen herkomst en bestemming. De daarvoor benodigde verplaatsingstijd speelt hierbij een grotere rol dan de afstand. In Delft worden de kortste routes vaak gevormd door de hoofdverkeerswegen. Deze hebben vrijwel altijd hoogwaardige fietsvoorzieningen. De functionele hiërarchie in de fietsvoorzieningen wordt hier al grotendeels gevolgd;

- het fietsrouten netwerk heeft een verruiming van het fietspotentieel tot gevolg. Het aandeel verplaatsingen waarvoor de fiets gebruikt zou kunnen worden, maar die nu nog per auto, openbaar vervoer of te voet worden gemaakt, verdubbelt;

- ondanks het feit dat het fietspotentieel vergroot wordt, zal op grond van het vooronderzoek de realisatie van het fietsrouten netwerk nauwelijks een overstap op de fiets tot gevolg hebben;

- een belangrijk deel van de huidige fietsers heeft de reële mogelijkheid om over te stappen op een ander vervoermiddel, met name de auto. De uitvoering van het Delftse plan zal deze overstap grotendeels kunnen voorkomen. Het Delftse project zal daarom een duidelijk stabiliserend effect hebben op het huidige grote aandeel van de fiets in het geheel van verplaatsingen;

- de kracht van het fietsrouten netwerk is niet zozeer gelegen in het treffen van enkele strategische deelmaatregelen, maar in een samenhangend pakket van ruimtelijk gespreide maatregelen. Dit is tevens de verklaring voor de bevinding dat bezwaren tegen het fietsgebruik veel eerder gelegen zijn in te lange verplaatsingstijden en comfortoverwegingen dan in verkeersveiligheidsaspecten.

Reeds verschenen rapporten

1. Verkeers- en Vervoersgroep TNO/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Analyse herkomstbestemmingspatroon, Delft, februari 1985.
2. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen ITS/Sozialforschung Brög/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Het verplaatsingsgedrag, Nijmegen, augustus 1984.
3. ITS/Sozialforschung Brög/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Maatregelen en route knelpunten, Nijmegen, maart 1985.
4. ITS/Sozialforschung Brög/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Marges voor het fietsgebruik, Nijmegen, maart 1985.
5. ITS/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, voorstudie, Te verwachten effecten voor het fietsgebruik, samenvatting, Nijmegen,



maart 1985.

6. ITS/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk, Plantagebrug, Verwachte effecten, Nijmegen, maart 1985.
7. Instituut voor Stedebouwkundig Onderzoek ISO/Rijkswaterstaat, Evaluatie fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Routekeuze gedrag en netwerkgebruik, Delft, december 1984.
8. ISO/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Bereikbaarheid station, Delft, juli 1985.
9. ISO/Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, vooronderzoek, Plantagebrug, Delft, juli 1985.
10. DHV Raadgevend Ingenieursbureau B.V./Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, Fluctuaties in intensiteiten, Amersfoort, maart 1985.

Literatuur

- Dienst Verkeerskunde, Rijkswaterstaat, Evaluatie Fietsrouten netwerk Delft, Samenvattend rapport van het vooronderzoek, Den Haag, april 1985.
- G.M. van der Meer, K.J. Moning, Het project Fietsrouten netwerk Delft. In: Verkeerskunde (35) 1/84.
- A. Wilmsink, Voordracht op het symposium Experimenten Stedelijke Verkeersvoorzieningen, een tussenevaluatie, Den Haag, april 1985 (niet gepubliceerd).
- D.H. ten Grotenhuis, Voordracht op het symposium Experimenten Stedelijke Verkeersvoorzieningen, het Fietsrouten netwerk Delft, Gemeente Delft, april 1985 (niet gepubliceerd).
- Diverse inspraak/voorlichtingsfolders van de gemeente Delft, afdeling Verkeer in samenwerking met de afdeling Voorlichting).
- Circulatie nota Fietsverkeer deel A t/m D, 1979, uitgave gemeente Delft.
- Bijdrage 4.4. Verkeerskundige Werkdagen 1983, Studiecentrum Verkeerstechneek Driebergen.
- Bijdragen 4.2. t/m 4.6. Verkeerskundige Werkdagen 1985, Studiecentrum Verkeerstechneek Driebergen.