

> **Weinig bekend over de fiets als anti-file maatregel**



Het blijkt lastig om de effecten van relatief kleine fietsmaatregelen te modelleren.

Ron Hendriks

Met de fiets sta je niet in de file. Maar of meer fietsen ook minder files betekent, is nog niet duidelijk. De initiatiefnemers van het project 'Met de Fiets minder Files' gaan het komende jaar een aantal fietsroutes langs filetrajecten verbeteren en evalueren of dat effect heeft op de congestie.

Vorig jaar lanceerde de Minister van Verkeer en Waterstaat het project 'Fileaanpak op korte termijn' (FileProof). Daarin staan 40 plannen om de files op korte termijn te verminderen. Men maakt onderscheid naar maatregelen die de reguliere files aanpakken (bijvoorbeeld openingstijden van bruggen), maatregelen voor capaciteitsbehoud bij incidentele files (zoals inzet van ZOAB-reinigingsolie op de weg) en verleiden tot anders doen (gratis OV).

Ook twee fietsprojecten komen er in voor. De eerste keer in een plan om op een aantal filetrajecten bussen te laten rijden waarbij de fiets mee kan. Het andere fietsplan kreeg als titel mee: 'Met de Fiets minder Files.' Dat plan wil mensen verleiden om te gaan fietsen door de kwaliteit van fietsroutes langs fileknelpunten te verbeteren, innovaties gericht op fietsen toe te passen of door nieuwe routes aan te leggen.

Op basis van criteria en met behulp van vrijwilligers van de Fietsersbond zijn tien kansrijke fietsroutes 'langs de file' vast-

gelegd. Bezien werd of de routes op relatief korte termijn aantrekkelijker te maken zijn voor de woon-werkfietser.

Via regionale bijeenkomsten werden ambtenaren en politici enthousiast gemaakt voor de aanpak. Dat resulteerde uiteindelijk in een selectie van vijf routes die met ondersteuning van FileProof aan de slag kunnen.

Filerijder is nog geen fietser > Bert Zinn, projectleider 'Met de Fiets minder Files', licht toe dat men onder meer op basis van voertuigverliesuren tot een selectie van projecten is gekomen. 'We hebben voor een aantal trajecten van zo'n 15 km de filezwaarte vastgesteld. Vervolgens hebben we op basis van een aantal aannames gekeken hoeveel procent zou overstappen op de fiets en dat teruggerekend naar het aantal voertuigverliesuren. Een project moest tussen 1% en 3% winst opleveren om in aanmerking te komen voor verdere uitwerking. Met de betrokken regio's zullen daartoe de komende maanden intentieverklaringen worden afgesloten die in 2008 tot een serie concrete maatregelen moeten leiden.'

Volgens Harrie Welles, onderzoeker bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, is het overigens de vraag of automobilisten echt de overstap gaan maken. Welles: 'Het onderzoek naar het effect

De volgende routes zijn geselecteerd om snel aan te pakken:

> Apeldoorn – Deventer

Vooraf promotie en communicatie om de (sportieve) fietser aan te spreken.

> Den Haag – Gouda

Meeliften met werkzaamheden rond verbreding A12. En verder: nieuwe infrastructuur, fietsbewegwijzering, verlichting en mobiliteitsmanagement.

> Rotterdam – Delft

Aandacht voor innovatie, reistijdinformatieborden en leenfietsen.

> Zaandam – Amsterdam

Fietstraject langs busbaan Coenplein. Meeliften met planning en communicatie werkzaamheden Coentunnel.

> Breukelen – Utrecht

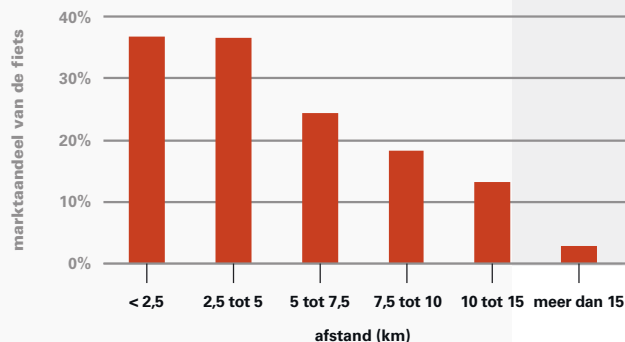
Verbetering routedeel Breukelen-Maarssen/Utrecht. Aansluiten bij ontwikkeling station en transferium Lage Weide. Betere fietsbewegwijzering.

van fietsgebruik op de files loopt nog. We hebben bij drie gemeenten pilots uitgevoerd. Daar hebben we bekeken wat bepaalde maatregelen, zoals mooie forenzenfietspaden, voor effect hebben op de overstap van auto naar fiets. Maar met de gangbare verkeersmodellen komen we daar niet echt uit. Wat is bijvoorbeeld het effect van een fietstransferium? Hoe is dat gerelateerd aan congestie op de weg? Welke factoren spelen een rol? Daar moeten we echt nog eens goed naar kijken.' Dat het lastig is om de effecten van relatief kleine maatregelen te modelleren, bleek eerder al bij een in Utrecht uitgevoerde netwerkanalyse (zie Fietsverkeer nr. 14). Ook daar constateerden we dat er maar weinig bekend is over het effect van individuele maatregelen op reisweerstand voor de fiets. Om extra fietsinvesteringen na te bootsen verhoogde men in Utrecht de denkbeeldige 'modelsnelheid' van de fiets daarom maar met 10 procent. Om vervolgens op basis van reistijdvergelijkingen verder te rekenen.

Welles: 'Je ziet inderdaad bij de netwerkanalyses dat je met modelberekeningen maar heel moeilijk kunt aantonen wat de niches zijn in de markt waar de fiets iets betekent voor congestievermindering. Ik heb wel het gevoel dat bij de fiets andere factoren spelen dan alleen reistijd.'

Toch wil Welles het beeld dat de fiets weinig invloed heeft op de congestie op het hoofdwegennet niet zonder meer bevestigen. 'Ik denk dat dat wel meevalt. Je zag het bij de A10. Toen daar groot onderhoud plaatsvond stapten heel wat mensen over van de auto naar de fiets. Vooral in een ring rondom de steden, met wegen met veel afritten waar veel mensen voor korte ritten de auto nemen, liggen kansen. Daar kan de fiets best iets betekenen voor ontlasting van de hoofdwegenstructuur. Maar daar moet je dan wel een eigen onderzoeksprogramma op zetten.'

Het project 'Met de Fiets minder Files' richt zich op fietsafstanden tot 15 km. De fiets heeft daar al een redelijk marktaandeel (13 tot 18%).



Grotere actieradius > In het project 'Met de Fiets minder Files' wordt gesproken over trajecten tot 15 km. Meer dus dan de gebruikelijke actieradius van 5 tot 7,5 km die vaak wordt aangehouden voor fietsers. Welles: 'We hebben uit onderzoek gevonden dat de fietsafstanden in de woon-werkspits groter zijn. Het probleem is wel dat zomers twee keer zoveel mensen op de fiets zitten als 's winters. En dat maakt het lastig om beleid tegenaan te zetten. Want als je kijkt naar de veranderingsbereidheid van mensen willen ze zomers nog wel de overstap overwegen, maar niet in de winter.' Er zit wel verschil in die woon-werkactieradius. In de meer rurale gebieden is die groter. Misschien is het daar ook prettiger fietsen. In de Randstad is meer concurrentie met het stads- en streekvervoer. Naar dat soort factoren die triggeren tot fietsgebruik zouden we ook eens goed moeten kijken.'

Richard ter Avest van het bureau Goudappel Coffeng, dat veel modelanalyses doet en ook een rol speelt in het File-fietsplan, beaamt dat de fiets een rol kan spelen bij het bestrijden van congestie: 'Er zijn twee redenen om de fiets te pakken: of een aantrekkelijke route of een groot congestiegebied met hoge parkeertarieven. Daarbij spelen zaken mee die niet eenvoudig te modelleren zijn. Je zou veel meer willen weten over overstapmotieven.'

Ook Ter Avest constateert dat het bereik van de fiets in het woon-werkverkeer groter is dan vaak wordt verondersteld. 'Uit een onderzoek in Deventer bleek bijvoorbeeld dat het fietsgebruik boven de vijf kilometer behoorlijk is gestegen. Dat heeft te maken met nieuwbouwlocaties die op grotere afstanden liggen. Als je daar goede fietsvoorzieningen tegenover stelt, blijkt het fietsgebruik toe te nemen. Zeker als je meer snelheid kunt toevoegen, gaan mensen ook op die afstanden fietsen.'

Ondanks enige vraagtekens over het mogelijke rendement van de filemaatregel zijn gemeenten erg enthousiast, zo constateert projectleider Bert Zinn. 'Men vindt het mooi dat er vanuit de centrale overheid belangstelling is voor het lokale fietsbeleid. Ook de samenwerking tussen verschillende partijen in de regio krijgt een impuls. En men waardeert de bijbehorende ondersteuning, bijvoorbeeld op het vlak van communicatie. En dat zijn ook belangrijke winstpunten.'