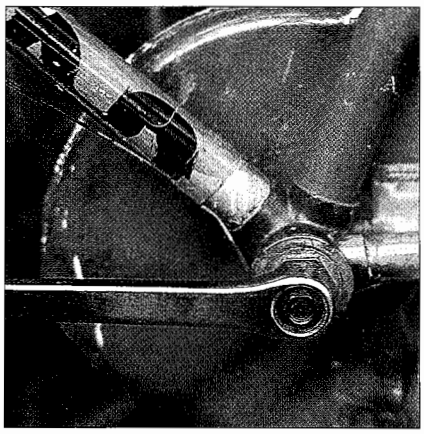
Delft: eenmalige investering geeft eenmalig, maar wel blijvend effect

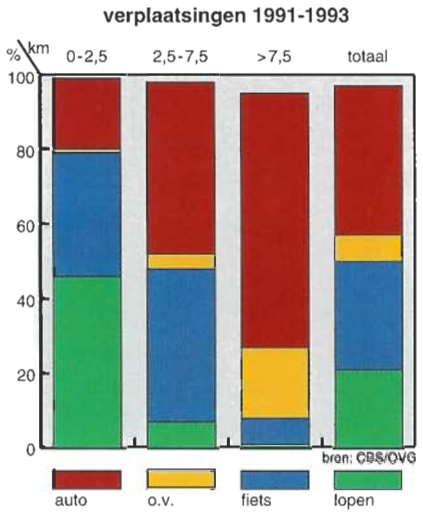


'Vanaf heden heet Delft: 'stad van de fiets',' schreef de Delftse burgemeester H.V. van Walsum in 1987 in het voorwoord bij de brochure 'Fietsen in Delft'. De, althans voorlopig, laatste schakels in het fietsroutenetwerk, waarvan de aanleg rond 1982 was gestart, waren gerealiseerd. Voor een totaalbedrag van *f* 29 miljoen had Delft een vrijwel compleet, fijnmazig en veilig netwerk van fietsroutes. Volgens een eerste evaluatie, waarover in 1987 werd gerapporteerd, had de aanleg van het routenetwerk, in de wijk waar het meest complete pakket maatregelen was uitgevoerd, gezorgd voor een toename van het fietsgebruik van ongeveer 7%. Bovendien was zowel het aantal fietsongevallen als het aantal slachtoffers onder fietsers gedaald.

Na de aankondiging van de Delftse burgemeester werd het in Delft zelf wat stil rond het internationaal als voorbeeld geldende fietsroutenetwerk. Het informeren van de burgers kwam op een laag pitje. De gerealiseerde infrastructuur van het routenetwerk werd wel onderhouden, maar uitbreiding daarvan met voorzieningen die de hele verplaatsingsketen van deur tot deur aantrekkelijker zouden kunnen maken, kreeg weinig politieke aandacht. "Prioriteiten verschuiven in het gemeentelijk bedrijf", zegt de huidige wethouder van Verkeer Boudewijn Boelens. "We hebben veel gedaan voor de fiets. Nu staan er andere zaken op de agenda."

In 1993 volgde een nieuwe evaluatie van het netwerk. Resultaat: op de langere termijn blijkt de stijging van het fietsgebruik als gevolg van de uitgevoerde maatregelen zich niet voort te zetten. Het totaal aantal jaarlijks geregistreerde slachtoffers onder fietsers is niet verder afgenomen. Het jaarlijks aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers onder fietsers, is wel sterk verminderd. De afloop van ongevallen is dus gemiddeld minder ernstig geworden voor fietsers.

Delft: 14.000 studenten en ieder jaar ruim één miljoen toeristen.



Aandeel fietsverkeer

In Delft wonen ruim 91.000 mensen. De in Delft gevestigde Technische Universiteit heeft bijna 14.000 studenten, jaarlijks bezoeken naar schatting ruim één miljoen toeristen de historische binnenstad. Uitbreidingen van de stad in zuidelijke richting, met name ten westen van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam, hebben uiteindelijk een langs het spoor opgerekte stadsplattegrond opgeleverd. De afstand over de weg van de Markt in het oude centrum naar de laatste woning in de nieuwbouwwijk Tanthof-West bedraagt een kleine 6 km. Ook vóór de komst van het fietsroutenetwerk werd er in Delft veel gefietst. Van alle verplaatsingen in de stad werd ongeveer 40% per fiets gemaakt.

Van enkele route naar routenetwerk

"Delft wilde een netwerk van fietsroutes en het ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde er van leren", formuleert Dirk ten Grotenhuis van de Delftse Dienst Stadsontwikkeling de aanleiding voor het mede door hem in 1979 opgestelde plan voor een fietsroutenetwerk. Als doelstelling werd destijds geformuleerd: een zo groot mogelijk aandeel fietsverkeer in het totaal aan stedelijke verplaatsingen bereiken. Bovendien wilde de gemeente de veiligheid en het comfort voor fietsers verbeteren. Over afname van autokilometers werd wel gedacht, maar niet al te uitdrukkelijk gesproken. "Met opzet", legt Ten Grotenhuis uit. "We wilden destijds de tegenstellingen niet onnodig aanscherpen."

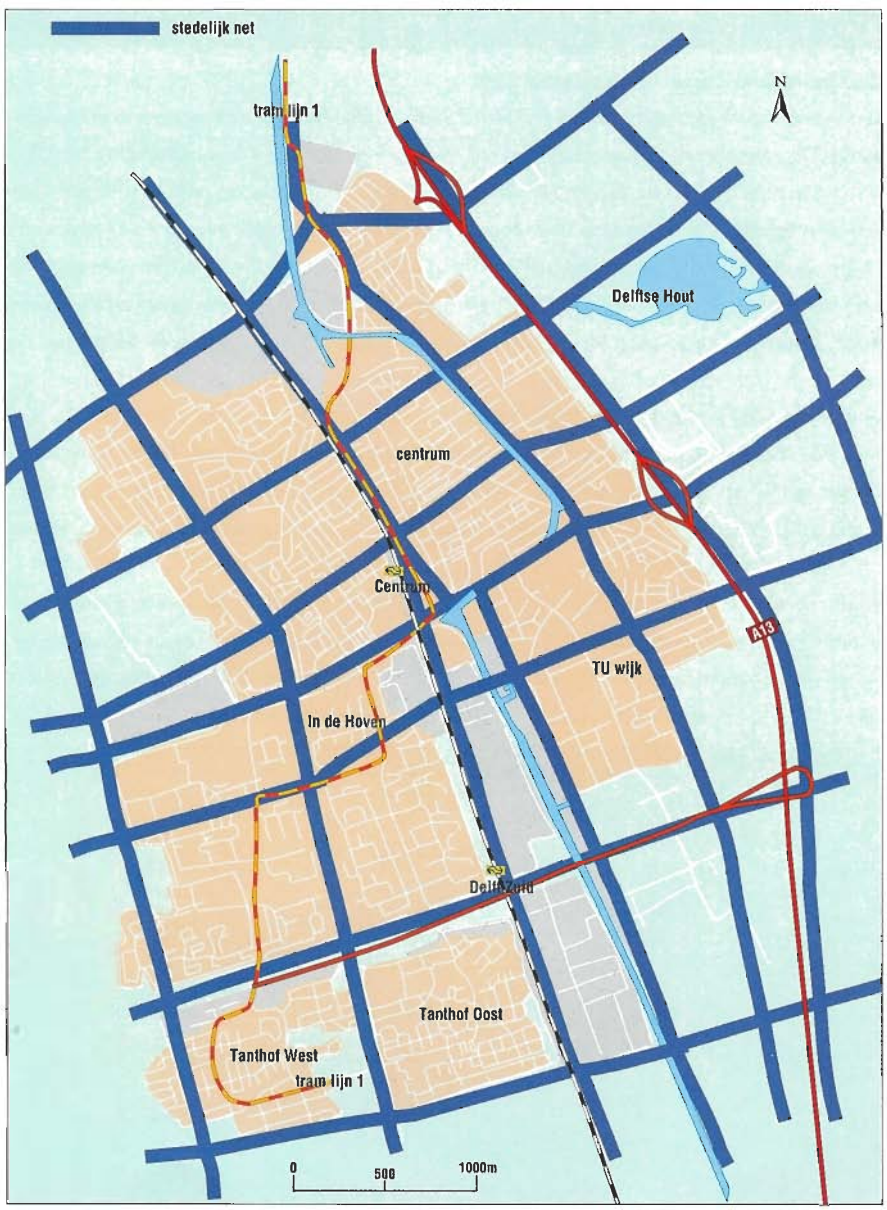
Reden voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat om aan het project deel te nemen was de behoefte aan het uittesten van nieuw verworven inzichten. De fietsroutes die in Den Haag en Tilburg rond 1975 waren aangelegd, werden goed gebruikt. Maar grote veranderingen in de keuze tussen auto of fiets hadden deze enkele routes niet gebracht. Daarvoor was, zo luidde de redenering, een fijnmazig netwerk van fietsroutes nodig. Delft wilde zo'n netwerk en werd daarmee de eerste gemeente waar een belangrijk deel van de stad in één keer werd aangepakt om een goede fietsinfrastructuur te realiseren.

Drie deelnetten: de stad, de wijk en de buurt

In 1979 werd in de nota 'Fietsen in Delft' een compleet fietsroutenetwerk voorgesteld en tal van maatregelen om dit te realiseren. Kenmerkend voor dit net is de opbouw uit drie hiërarchisch van elkaar onderscheiden deelnetten: het stedelijk net, het wijknet en het buurtnet. De deelnetten moeten zich van elkaar onderscheiden door eigen functie- en vormgevingskenmerken zoals afmetingen en materiaalgebruik.

Stedelijk routenet verbindt belangrijke activiteitencentra. (foto links) Fijnmazig netwerk van fietsroutes op wijkniveau.(foto rechts)

Volgens de nota moet het stedelijk net bestaan uit een raster van doorgaande verbindingen, de zogenaamde corridors, met een maaswijdte van ongeveer 500 meter, die het hele stedelijke gebied doorkruisen en aansluiten op de regionale fietsvoorzieningen. Dit stedelijk net verbindt belangrijke activiteitencentra in de stad, zoals het winkelhart, het station, onderwijsinstellingen, recreatieve voorzieningen en bedrijfslocaties.
Het net op wijkniveau moet wijkvoorzieningen zoals scholen en winkels ontsluiten, en de wijk met het stedelijk net verbinden. De maaswijdte van het wijknet bedraagt 200 tot 300 meter. Anders dan voor het stedelijke net is, zo stelt de nota, de verwerkingscapaciteit op het wijknet van minder belang dan een juiste situering en een fijnmazige structuur.
Het buurtnetwerk tenslotte is een fijnmazig stelsel van over het algemeen gewone straten en paden, met een maaswijdte van ongeveer 100 meter, dat percelen en buurtactiviteiten moet ontsluiten.



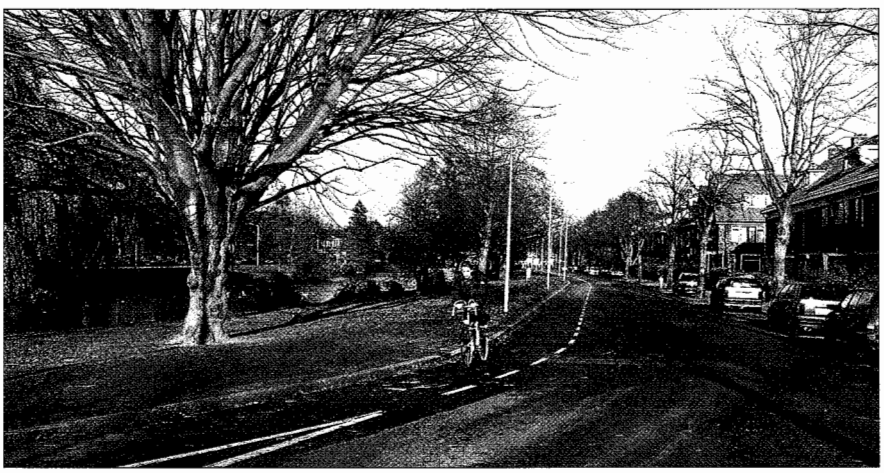
Voorgestelde en uitgevoerde maatregelen

Toen de plannen gemaakt werden, was driekwart van het beoogde fietsroutenetwerk al aanwezig. De aanvullende maatregelen die werden voorgesteld betroffen binnen het stedelijk net vooral het kruisen van fysieke barrières zoals spoor- en waterwegen en hoofdwegen voor het autoverkeer. Op wijkniveau stonden relatief eenvoudige maar zeer gevarieerde voorzieningen zoals aparte paden, fietsstroken, bruggetjes en herinrichting van kruispunten op het programma. De ingrepen om het routenet op buurtniveau te completeren, betroffen een stelsel van paden en paadjes, woonerven, doorsteken tussen bouwblokken en dergelijke.

Voor de aanleg van het Delftse fietsroutenetwerk werden uiteindelijk 129 projecten uitgevoerd, voornamelijk in de periode 1982-'86. Het grootste deel betrof ingrepen in wegvakken, zoals het aanleggen van fietspaden en het opheffen van éénrichtingsverkeer voor fietsers. De 129 projecten vormden ongeveer de helft van de oorspronkelijk voor de hele stad voorgestelde maatregelen.

Bij de uitvoering vervielen enkele tunnels en bruggen vanwege te hoge kosten. Andere projecten werden geschrapt omdat het effect ervan bij nader inzien als te laag werd ingeschat. In een aantal andere gevallen maakten wijzigingen in de plannen voor toekomstige ruimtelijke ordening het aanleggen van een geplande fietsvoorziening niet meer of nog niet nodig.

Meeste projecten betroffen ingrepen in wegvakken.



Van de tien voorgestelde stallingsprojecten werden er uiteindelijk twee gerealiseerd.

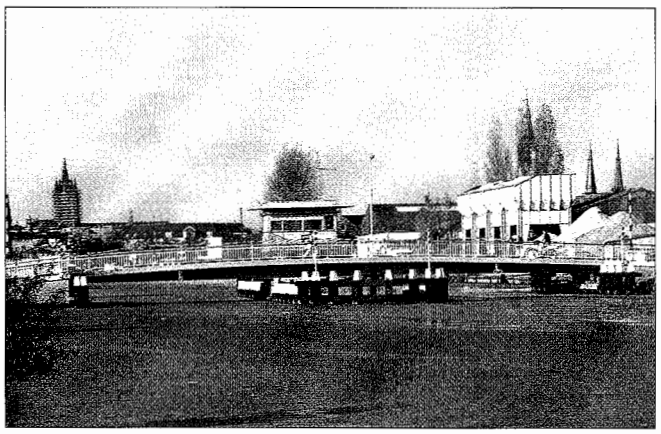
Van alle oorspronkelijk geplande projecten voor het stedelijk net is uiteindelijk ongeveer 60% gerealiseerd. Van het routenet op wijkniveau werd eveneens ruim de helft van de plannen uitgevoerd. In Delft Noord-West, dat als studiegebied was aangewezen, werd het wijknet volledig aangelegd. Maatregelen op het niveau van het buurtnet werden alleen in het studiegebied genomen. De omvang daarvan was beperkt: het opheffen van éénrichtingsverkeer voor fietsers in een aantal straten en een tweetal doorsteekjes. De ingrepen op buurtniveau vielen, door hun aard en schaal, nogal eens buiten het subsidiekader, waardoor ook vanuit de gemeente de politieke en financiële aandacht voor deze maatregelen minder was. Van de tien voorgestelde stallingsprojecten werden er uiteindelijk maar twee gerealiseerd. Afwijzingen van de welstandscommissie waren hier onder andere debet aan.
Een belangrijke reden voor de gemeente om in 1987 te stoppen met de verdere uitvoering van het fietsroutenetwerk, was dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat te kennen gaf dat het plan in voldoende mate gerealiseerd was om de effecten ervan te kunnen onderzoeken.

Geraamde en gemaakte kosten

De totale kosten van de uitgevoerde projecten bedroegen *f* 29 miljoen. Aan deze kosten droeg de gemeente zelf *f* 10 miljoen bij, ruim *f* 14 miljoen kwam van de rijksoverheid, het Delftse grondbedrijf droeg *f* 4 miljoen bij en de provincie *f* 1 miljoen. Met grootschalige ingrepen zoals bruggen en tunnels was meer dan de helft van de gemaakte kosten gemoeid. Ongeveer een kwart van het budget werd uitgegeven aan wegvakken en ruim 10% aan ingrepen op kruispunten.
In de periode 1982-'88 is bovendien nog *f* 3,5 miljoen besteed aan onderzoek en evaluatie van het fietsroutenetwerk. Deze kosten zijn door de rijksoverheid gefinancierd.

Eerste evaluatie: stijging fietsgebruik, minder slachtoffers

Gemeten naar de doelstellingen was het fietsroutenetwerk van Delft volgens een eerste evaluatie, waarover in 1987 werd gerapporteerd door de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat, een succes. Het netwerk werd intensief gebruikt. De aangelegde voorzieningen waren, volgens schattingen van de onderzoekers, verantwoordelijk voor een stijging van het fietsgebruik in het studiegebied van ongeveer 7%. De verschuivingen van auto- naar



Grootschalige ingrepen: goed voor meer dan de helft van de projectkosten.

fietsgebruik waren daarbij beperkt: er werd voornamelijk vaker en verder gefietst door mensen die toch al fietsten.

De beleving van het fietsen bleek positiever beoordeeld te worden. Ongeveer 20% van de ondervraagde fietsers ervoer tussen 1982 en 1985, tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan het netwerk, een grote verbetering; 80% vond de nieuwe situatie iets beter of onveranderd. Tevreden was men vooral over de grotere keuze aan fietsroutes. Ook vond men het netwerk veiliger en comfortabeler en kwam men op de nieuwe routes minder knelpunten tegen. De verkeersveiligheid was eveneens verbeterd. Het aantal fietsongevallen en slachtoffers onder fietsers was gedaald.

Voor wat betreft de doelstelling om het fietsaandeel in de stedelijke verplaatsingen 'zo groot mogelijk' te maken, constateerde Rijkswaterstaat dat er nog een behoorlijke marge over was. Binnen het studiegebied werd een stijging van het aandeel fietsverkeer in het totale aantal verplaatsingen geconstateerd van 40% naar 43%, maar volgens de onderzoekers lag het maximaal haalbare nog zeker 10% hoger. Verwacht werd echter dat de in 1987 gerapporteerde effecten nog maar een voorbode waren van wat er op langere termijn zou gebeuren. Van een aantal ten tijde van het onderzoek nog niet uitgevoerde projecten, zoals een tunnel bij het Station Centrum, werden aanvullende effecten verwacht. Ook was het aantal mensen dat zou willen gaan fietsen tussen 1982 en 1985 verdubbeld. De veronderstelling was dat deze potentiële fietsers tijd nodig hadden om bekend te raken met de aanwezigheid en de kwaliteit van de nieuw aangelegde voorzieningen.

Nieuw onderzoek: effecten op langere termijn

In 1993 volgde een nieuwe evaluatie. De gemeente Delft wilde onderzoeken in hoeverre de verwachtingen over verdere groei van het fietsverkeer in de periode na 1985, ook waren uitgekomen. Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat was er, in het kader van het Masterplan Fiets, eveneens belangstelling voor de effecten op langere termijn van het in Delft gerealiseerde netwerk. Het ministerie wilde tevens onderzoeken in hoeverre een eenmalige financiële bijdrage een stimulans was geweest tot voortzetting van het gemeentelijk fietsbeleid in de periode daarna.

Ook de Europese Gemeenschap had, in het kader van haar milieubeleid, belangstelling voor een nader onderzoek van het Delftse fietsroutenetwerk en nam om die reden een deel van de kosten voor haar rekening.

Fietsgebruik niet verder toegenomen

Uit de resultaten van deze nieuwe evaluatie blijkt dat de groei van het fietsverkeer als gevolg van de uitgevoerde maatregelen, die in 1987 was geconstateerd, zich, anders dan verwacht, niet heeft voortgezet. De stijging van het fietsaandeel in de verplaatsingen blijkt een eenmalig effect van de aanleg van het fietsroutenetwerk geweest te zijn. Het onderzoek van 1993 bevestigt de eerdere conclusie dat er langere afstanden op de fiets worden afgelegd.

Het totaal aantal geregistreerde slachtoffers onder fietsers bleek in de periode na de vorige evaluatie niet verder gedaald. Wel is de afloop van een ongeval voor fietsers gemiddeld minder ernstig geworden. Het jaarlijks aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen fietsers is met bijna 40% gedaald.

Hernieuwde beoordeling van de voorzieningen

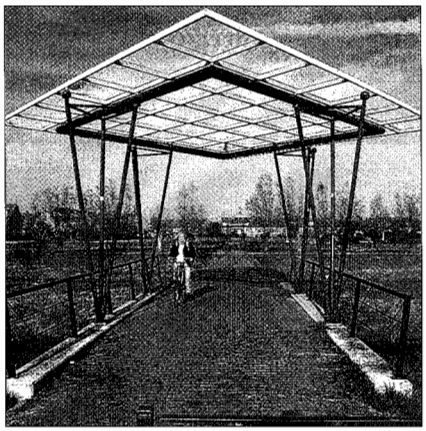
In de nieuwe evaluatie zijn niet alleen de effecten op het fietsgebruik op de langere termijn bekeken, ook werden de aangelegde voorzieningen opnieuw op hun kwaliteit beoordeeld. Het toetsingskader daarvoor is inmiddels breder dan in 1985. Bij het denken over fietsverkeer heeft het model van de verplaatsingsketen zijn intrede gedaan. Dit model gaat ervan uit dat niet alleen de samenhang, veiligheid en aantrekkelijkheid van de route van belang zijn bij de keuze van het vervoermiddel, ook de voorzieningen op de plaats van herkomst en bestemming zijn een invloedrijke factor. Om te kunnen kiezen voor de fiets, moet er allereerst een beschikbaar zijn. Stallingsvoorzieningen bij de woning spelen daarmee een belangrijke rol. Datzelfde geldt aan de bestemmingszijde.

Bij de afweging om wel of niet met de fiets te gaan, moeten de geboden voorzieningen onderweg en op de plaats van bestemming bovendien bekend zijn. Voorlichting daarover is dus van belang. Tenslotte speelt bij het kiezen van een vervoermiddel ook de kwaliteit van de alternatieven mee. Beperkingen voor het autoverkeer beïnvloeden daarmee de keuze voor de fiets.

Ook de criteria om de technische kwaliteit van infrastructuur voor fietsers aan af te meten, zijn inmiddels op basis van ervaring en onderzoek aangescherpt en uitgebreid. De C.R.O.W-ontwerpwijzer 'Tekenen voor de fiets' vormt daarvan de weerslag en tevens de maatstaf die bij de evaluatie van 1993 werd gehanteerd.

Infrastructuur voldoet nog steeds

Volgens het nieuwe onderzoek voldoet de technische kwaliteit van de infrastructuur op het Delftse fietsroutenetwerk in veel opzichten nog steeds, ook gemeten naar de specificaties in



Kwaliteit van de infrastructuur voldoet in veel opzichten nog steeds.

de 'Ontwerpwijzer'. Zo is het netwerk vrijwel compleet en sluit het goed aan op interlokale fietsroutes. Ook zijn er genoeg alternatieve routes aanwezig en blijven de omrij-afstanden binnen de gestelde grenzen. Op drie getoetste corridors voor fietsverkeer zijn steeds twee of meer in tijd vergelijkbare routemogelijkheden aanwezig.
De fietspaden in het netwerk bieden een redelijk goed comfort. Zowel de onderzoekers als de inwoners zijn tamelijk tevreden over het onderhoud van de voorzieningen.

Ontmoetingen met autoverkeer zijn op het Delftse netwerk over het algemeen naar behoren geregeld. Slechts op twee wegvakken binnen de getoetste corridors zijn fietspaden noodzakelijk, maar niet aanwezig. Op plaatsen waar fietsroutes wegen voor autoverkeer kruisen waar meer dan 30 km per uur wordt gereden, zijn voldoende veilige oversteekvoorzieningen. Bij kruisingen met wegen met hoge auto-intensiteit zijn, op een enkele uitzondering na, verkeerslichten. Wel is de wachttijd voor fietsers daar gemiddeld te lang, waardoor de snelheid waarmee op het net gefietst kan worden, afwijkt van de huidige normen daarvoor. Bij kruisingen met belangrijke wegen heeft men kennelijk meer belang gehecht aan een goede doorstroming van het autoverkeer dan aan een zo kort mogelijke reistijd voor fietsers.

Bewegwijzering en herkenbaarheid

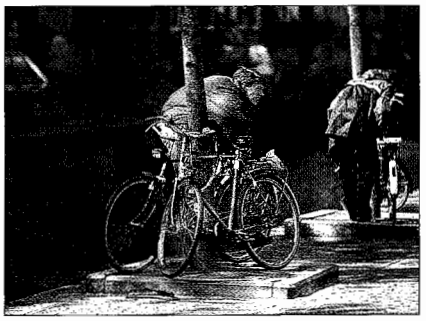
De weg vinden op het Delftse fietsroutenetwerk valt, voor wie er onbekend mee is, niet altijd mee. Op de drie getoetste corridors blijkt de hiërarchie van de fietsverbindingen niet consequent te zijn doorgevoerd in vormgeving en kwaliteit. Het beeld van de routes wordt niet bepaald door hun plaats binnen het fietsroutenetwerk, maar door de functie die de bijbehorende weg heeft voor het autoverkeer. Alleen de hoofdroutes naar het centrum zijn voorzien van bewegwijzering. Aanwijzingen over de diverse mogelijke vervolgroutes ontbreken. Bovendien zijn de routes moeilijk herkenbaar, aan het straatbeeld is vaak niet te zien in welke richting de route doorloopt. Wijkplattegronden, die fietsers kunnen helpen een bestemming te vinden, bevinden zich over het algemeen op plaatsen die zijn afgestemd op het autoverkeer.

De verplaatsingsketen

In de evaluatie is niet alleen naar de kwaliteit van de gerealiseerde infrastructuur maar ook naar de hele verplaatsingsketen voor fietsers in Delft gekeken.
Bekendheid van het publiek met de beschikbare voorzieningen, onderweg en aan het begin en eind van de keten, is een belangrijke factor bij het al of niet kiezen voor de fiets. Voorlichting over het fietsroutenetwerk blijkt, na de publikaties bij de ingebruikneming, geen vervolg te hebben gekregen.
Voor het verbeteren van stallingsvoorzieningen bij woningen, is in Delft evenmin actie ondernomen. In de nieuwere woonwijken zijn deze voorzieningen aanwezig, zij het met een voor grote gezinnen te kleine capaciteit. In oudere stadsdelen zijn onvoldoende stallingsmogelijkheden bij de woningen.
Wijzigingen in de onderlinge concurrentiepositie tussen de verschillende vervoerwijzen hebben in Delft op bescheiden schaal plaatsgevonden. De binnenstad is, door middel van bebording, ingedeeld in vier sectoren, maar aan de naleving van deze indeling lijkt het nogal eens te schorten. In 1992 zijn enkele auto-ontmoedigende maatregelen doorgevoerd: de parkeertarieven zijn verhoogd, parkeerplaatsen worden meer buiten de binnenstad gesitueerd en op een aantal plaatsen wordt de binnenstad autoluw gemaakt.

Bestemmingszijde: veel fietsklemmen onbenut

Tijdens tellingen in het kader van het recente onderzoek stonden er in het centrum van de stad gemiddeld 2.750 fietsen en op sommige momenten zelfs ruim 4.000. Toch bleef van de in dat gebied beschikbare 2.440 klemmen, de helft onbenut. Locatie en/of kwaliteit van de geboden voorzieningen voor het kort parkeren van fietsen sluiten blijkbaar niet altijd aan op de wensen van de fietsers.



Bewaakte fietsenstallingen zijn er bij het station Delft Centrum en bij het winkelcentrum 'In de Hoven', buiten het stadshart. Station Delft Zuid heeft fietskluizen, waarvoor nog een wachtlijst is. De bewaakte stalling bij het Station Centrum heeft voldoende capaciteit. Dat geldt niet voor de mogelijkheden om bij het station onbewaakt te stallen. Voor bijna 40% van de daar in grote hoeveelheden aanwezige fietsen was tijdens het onderzoek geen plaats in de rekken. Stallingsvoorzieningen bij bus- en tramhaltes, ook bij de pas aangelegde haltes langs de tot Tanthof-West doorgetrokken tramlijn naar Den Haag, zijn vrijwel niet aanwezig.

Gemeentelijk fietsbeleid

Over de voortzetting van het gemeentelijk fietsbeleid, na de eenmalige financiële bijdrage van de rijksoverheid, constateert het evaluatierapport dat de subsidieverlening slechts een tijdelijk effect heeft gehad op de (financiële) aandacht van de gemeente voor het bevorderen van het fietsgebruik. Het huidige budget voor fietsvoorzieningen bedraagt naast het gewone onderhoud *f* 100.000,- per jaar voor kleine verkeerstechnische aanpassingen en verbeteringen, waarmee de gemeentelijke inspanningen in guldens uitgedrukt terug zijn op het niveau van vóór de aanleg van het netwerk.

De lessen

Een fietsroutenetwerk zoals het Delftse lijkt een goede basis om toename van het fietsgebruik ten koste van de auto te bereiken. Om de concurrentiepositie van de fiets daadwerkelijk te verbeteren is het wel nodig dat het routenetwerk voldoet aan de eisen zoals die nu gelden. Om meer fietsverkeer aan te trekken zal het bieden van goede voorzieningen gepaard

moeten gaan met maatregelen als het realiseren van autoluwe gebieden en een restrictief parkeerbeleid. Zaken die in Delft moeizaam op gang komen.

Verder is goede informatieverschaffing, zowel aan de politiek als aan de burger, van groot belang. In Delft was de voorlichting over het fietsroutenetwerk aan de burger eenmalig. Nieuwe bewoners ontvangen niet automatisch informatie over de voorzieningen die voor fietsers zijn aangelegd. Ook de jaarlijkse drommen nieuwe studenten niet.
Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaf destijds aan dat de tot dan toe aangelegde voorzieningen voldoende waren om de resultaten te testen. Goed overleg met de plaatselijke politiek over het belang van het fietsroutenetwerk en de noodzaak de voorzieningen verder uit te bouwen, had wellicht kunnen voorkomen dat de uitspraak van het ministerie werd aangegrepen om het project als beëindigd te beschouwen.
Wat informatieverschaffing aan andere gemeenten betreft, vinden de onderzoekers het proefproject geslaagd. Het Delftse fietsroutenetwerk heeft een belangrijke voorbeeldfunctie gehad bij het ontwikkelen van plannen voor fietsverkeer elders. Ook internationaal geldt Delft als een voorbeeld, mede dankzij rapporten en een videofilm, die in vier talen beschikbaar zijn.

Tenslotte wordt geconcludeerd dat een beleid gericht op meer fietsverkeer pas zijn vruchten kan afwerpen wanneer er consequent voor de fiets wordt gekozen. In Delft is dat niet gebeurd, zoals bijvoorbeeld blijkt uit verkeersregelingen bij kruispunten. Fietsers ondervinden hier soms veel oponthoud. Ook de herkenbaarheid en uniformiteit van de routes van het netwerk schieten tekort. De keuze voor de fiets zou, zowel voor fietsers als voor automobilisten, duidelijker zichtbaar moeten zijn.

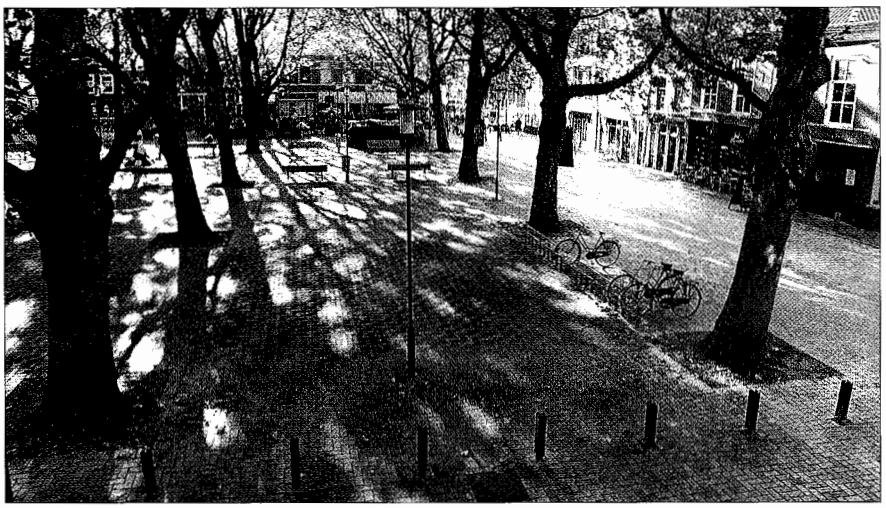
Geen prioriteit

"Destijds hebben wij die keuze gemeden", zegt Dirk ten Grotenhuis van de Dienst Stadsontwikkeling. "Wij maakten voorzieningen voor de fiets, zonder de auto daarbij te benadelen. Je kunt je afvragen of je die keuze nu nog kunt mijden. Vaktechnisch gezien denk ik van niet. Politiek gezien wel. Het huidige collegeprogramma biedt in ieder geval geen kader om de prioriteit bij fietsers te leggen ten koste van de doorstroming van autoverkeer en het openbaar vervoer."

Wethouder Boelens ziet de verminderde aandacht voor fietsverkeer als een logisch gevolg van het feit dat er in het verleden veel, en voorlopig voldoende, voor fietsers is gedaan. Boelens: "Ik ben een voorstander van een én-én-én-beleid: én de fiets én de auto én het openbaar vervoer. Voor de fiets hebben we redelijk wat gedaan, lijkt me zo. Het komt nu aan op onderhoud en op voorzieningen bij vertrek en aankomst. In het openbaar vervoer is de afgelopen jaren veel geld geïnvesteerd. En het autoluw maken van de binnenstad zal in de komende jaren aandacht krijgen."

Stallingsvoorzieningen scoren onmiddellijk

"Omdat we in Delft met het fietsroutenetwerk het middenstuk van de keten goed in orde hebben, lonen ingrepen aan herkomst- en bestemmingszijde des te meer", zegt Ten Grotenhuis. "Doe je bijvoorbeeld iets aan stallingsvoorzieningen, dan scoort dat onmiddellijk." Voor de Delftse binnenstad staan dergelijke voorzieningen wel in het collegeprogramma,



Auto's weghalen.

maar verder is er nu nog weinig concreets over te melden. "Auto's weghalen en er fietsen voor in de plaats zetten, daar word ik ook niet echt vrolijk van", geeft wethouder Boelens als reden. "Fietsen zijn ook blik. Iets inpandigs zou het probleem oplossen, maar daarvoor een gebouw kopen in de binnenstad zie ik niet gebeuren. Ik hoor nog wel eens verhalen over rekken met een chipbeveiliging erin en zo. Misschien dat we het in die richting moeten zoeken."

Stukken fietspad verdwenen

Atze Dijkstra was ten tijde van het aanleggen van het Delftse netwerk secretaris van de plaatselijke afdeling van de Fietsersbond **enfb**. Verlegging van prioriteiten is volgens hem de reden dat de fietsvoorzieningen nu 'overduidelijk gebreken' vertonen. Dijkstra: "Met het aanleggen van de busbaan en de nieuwe tramlijn zijn er in Tanthof doodleuk stukken fietspad verdwenen. Snelle verbindingen van de buitenwijken naar de stad zijn lang niet overal mogelijk. Daar zou je best iets aan kunnen doen, maar de aandacht voor de fiets is er niet meer. Mensen zijn vertrokken, de politiek is veranderd, de plaatselijke pers is niet meer geïnteresseerd in het onderwerp en veel studenten zitten met hun OV-kaart in de bus."

"Met één keer fors investeren, kun je blijkbaar één keer resultaat boeken", zegt Ten Grotenhuis. "Dat resultaat blijft niet met dezelfde stijgende lijn doorlopen, als je de voorzieningen niet op peil houdt en de bevolking er niet over blijft informeren. Dat weten we nu. Maar we weten nu ook dat het eenmalige resultaat blijvend was. Het is niet verdwenen. En: de voorzieningen die we hebben zijn goed. Wie er op voortbouwt, heeft meteen resultaat. Dat is positief voor nieuwe beleidsinitiatieven."