Smart Cycling *Futures*

Nieuwe fietsinfrastructuur voor fietsgeluk en een duurzame stad

Hoe dragen nieuwe vormen van fietsinfrastructuur zoals fietsstraten en snelfietsroutes bij aan aan leefbare stedelijke regio's? En welke rol speelt de fietsbeleving van gebruikers zelf hierbij? Hiernaar doet het team van Smart Cycling Futures wetenschappelijk onderzoek, in Amsterdam, Zwolle en Eindhoven. Wat zijn de do's & dont's voor stedelijke regio's die met fietsinfra aan de slag gaan?

Een socialere stad

Om een duurzamer vervoer, een meer leefbare stad én een meer toegankelijke stad te maken voor iedereen, is het belangrijk om meer ruimte te geven aan het korte afstandsvervoer (lopen en fietsen). Fietsstraten worden vaak gezien als een middel om voorrang aan de fiets te geven op plekken met veel fietsers en weinig autoverkeer. Fietsers zijn, mede door hun lagere snelheid, ook minder 'afgesloten' van de omgeving waar ze doorheen rijden dan de doorgaans snellere automobilisten, met alle gunstige effecten van dien. De straat is niet alleen een middel om mensen langs te vervoeren, maar ook onderdeel van de openbare ruimte en het sociale verkeer in een stad. Dat laatste gedijt vooral bij lagere snelheden.

©VerDuS Beeldbank | Alex Schröder

1 Fietsstraten in de stad

Een fietsstraat is een straat die geheel is ingericht als fietsroute en waar fietsers voorrang hebben. Auto's zijn er slechts 'te gast' en moeten zich aanpassen aan het fietsverkeer.

In België en Nederland zijn fietsstraten vaak rood gekleurd, net als fietspaden. Onder de juiste omstandigheden maakt een goed ontworpen fietsstraat het mogelijk om veilig verschillende soorten verkeer op een lage snelheid te mengen. De stad heft hiermee de scheiding en concurrentie tussen de verschillende verkeersmodaliteiten (auto's, fietsers) op en krijgt een aangenamer verblijfskarakter. Fietsstraten zijn een handige en eenvoudige manier om fietsroutes te verbeteren zonder nieuwe aparte fietspaden te hoeven aanleggen – zeker in situaties met relatief weinig autoverkeer. Ook kunnen ze worden ingezet om het autogebruik te ontmoedigen en beperken. Gewoonlijk vallen dergelijke straten samen met belangrijke fietsroutes voor woon-werkverkeer in stedelijke kernen.

De Sarphatistraat in Amsterdam vóór en na de herinrichting als fietsstraat

Foto boven ©Google, foto onder ©Samuel Nello-Deakin

Fietsstraten in winkelgebieden
Uit onderzoek in Eindhoven blijkt dat gemeenten voorzichtig moeten zijn met het implementeren van fietsstraten in winkelgebieden. In tegenstelling tot sommige andere delen van de stad, is er in winkelgebieden veel weerstand van met name de middenstand te verwachten tegen beleid dat de automobiliteit beperkt. Een fietsstraat aanleggen en tegelijkertijd compromissen sluiten om de automobiliteit niet te beperken, kan ertoe leiden dat de fietsbereikbaarheid in een straat juist achteruitgaat.

Onderstaande voorbeelden van de Kruisstraat in Eindhoven laten dit zien.

In- en uitparkeren vlak langs de fiets-straat kan tot onveilige situaties leiden

Laden en lossen kan er toe leiden dat fietsers naast de weg moeten rijden

Fietsers rijden niet midden op straat, zoals eigenlijk de bedoeling is in een fietsstraat ©Matthew Bruno

Do's & dont's:

- Om een fietsstraat succesvol te laten zijn, moeten gemotoriseerde verkeersvolumes vrij laag zijn en fietsvolumes hoog. Zo niet, dan werkt de straat niet en wordt deze onveilig.
- De verkeerssnelheid van gemotoriseerde voertuigen – 30 km/u – moet in de praktijk echt gehandhaafd worden, omdat de straat anders onveilig kan aanvoelen.
- Voor een minderheid van gebruikers, zoals kinderen en mindervaliden, kan het omzetten van een straat met een gescheiden fietspad naar een fietsstraat een negatieve ontwikkeling zijn. Per situatie moet worden afgewogen wat nodig is om de straat veilig voor iedereen te maken. Als veiligheid voor iedereen niet mogelijk is, is een fietsstraat niet de beste optie.
- De aanwezigheid van fietsers maakt of breekt het succes van de fietsstraat; zonder hen is een fietsstraat een gewone weg die rood geverfd is. Fietsers bieden elkaar fysieke veiligheid via het zogenoemde 'veiligheid in getallen'-effect: elke fietser is op zichzelf een levend en rustgevend element in het verkeer dat andere fietsers beschermt en auto's langzamer maakt. Fietsers geven elkaar ook een gevoel van sociale veiligheid.

2 Afwegingen rond snelfietsroutes tussen steden

Snelfietsroutes zijn fietsroutes die twee (economische) kernen via de kortst mogelijke afstand met elkaar verbinden en zo min mogelijk obstakels, zoals kruisingen en verkeerslichten, bevatten. Het concept bestaat relatief kort en is bekend onder verschillende namen (fietssnelweg, doorfietsroute, fietsroute plus en regionale fietsroute). In alle gevallen wordt hetzelfde beoogd.

Over het beleid rond snelfietsroutes is in Nederland nog weinig overeenstemming. Overheden verschillen in hun overwegingen voor aanleg en in de exacte plaatsing van de routes. Voor snelfietsroutes is ook nog geen overkoepelend afwegingskader beschikbaar. Wel groeit het aantal snelfietsroutes de laatste jaren gestaag.

Hoe wegen overheden de aanleg af?
Er is nog weinig inzicht in de totstandkoming van beslissingen rond investeringen en aanleg door overheden – en in het bijzonder over de afwegingen die daarbij een rol spelen. Wel is uit SCF-onderzoek het volgende bekend geworden:

- Routeafwegingen voor snelfietsroutes komen top-down tot stand: hoewel overheden nauw samenwerken met andere partijen bij de ontwikkeling van snelfietsroutes, wordt de beslissing voor de uiteindelijke route alleen door de verantwoordelijke overheden gemaakt.
- Wel achten zij de medewerking en inbreng van andere actoren tot op het niveau van de tracébepaling van belang. De beweegredenen hiervoor verschillen: enerzijds zijn snelfietsroutes nog ondergeschikt aan andere infrastructuurprojecten en is de concrete snelfietsroute afhankelijk van andere actoren. Daarnaast kan de inbreng van actoren de kwaliteit van de route (waaronder aantrekkelijkheid en beleving) ten goede komen.
- De ambitie om een (snel)fietsnetwerk aan te leggen, is bij lokale overheden doorgaans zo hoog, dat het niet lijkt uit te maken

Een voorbeeld van een route met 'kantopsluiting' aan de linkerkant ©Goudappel Coffeng

welke route voldoende of de meeste baten oplevert en dus moet worden aangelegd. De overheden zijn van mening dat de uitbreiding van een fietsnetwerk sowieso een positieve invloed zal hebben op hun regio, bijvoorbeeld vanwege de verhoging van de fietspotentie of de verlaging van de mobiliteitsdruk. Er wordt hierbij amper nagegaan wat de daadwerkelijke (positieve) effecten zijn.

- De behoefte aan een afgetimmerd afwegingskader waarin de effecten van de mogelijke routes inzichtelijk worden gemaakt, is in de praktijk niet groot. Bovendien zijn veel van de gebruikte factoren moeilijk te 'monetariseren'. Om deze reden wordt vaak een (eenvoudige) Multi Criteria Analyse (MCA) gebruikt om aan de hand van verschillende afwegingsfactoren de routes/tracéalternatieven enigszins tegen elkaar af te wegen. Het kostenaspect leidt er vooral bij kleine gemeenten toe om af te zien van uitgebreide analyses naar de effecten.
- Haaks op het huidige besluitvormingsbeleid van de lokale overheden staat het voornemen van de Rijksoverheid om de uiteindelijke keuzes voor een snelfietsroute te bepalen met een standaardafwegingskader. Uit het SCF-onderzoek blijkt dat regionale en lokale overheden liever wat vrijer blijven omgaan met het concept snelfietsroute. Belangen en aspecten die zij in hun afwegingen willen meenemen verschillen per situatie. Eén vastgesteld kader beperkt deze mogelijkheid. Een MCA sluit beter aan op wat overheden nodig lijken te hebben: een middel om hen te helpen met het prioriteren van snelfietsroutes.

Nederrijnpad ©Wikimedia Commons | Michiel Bontebal

Een Multi Criteria Analyse voor snelfietsroutes

Als regionale en lokale overheden een MCA willen inzetten, moeten ze de volgende factoren in ieder geval meenemen:

- De fysieke afstand die overbrugd moet worden, heeft invloed op de financiële haalbaarheid van een snelfietsroute; minder vermogende overheden moeten rekening houden met de kosten van langere fietsroutes;
- Bestuurlijk draagvlak: een goede regionale samenwerking helpt bij het overtuigen van de relevante actoren om te investeren in fiets-infrastructuur;
- Kostendrukkende factoren: subsidie- en/of de meelift-mogelijkheden met andere investeringen. Sommige tracékeuzes kunnen hierdoor (aanzienlijk) goedkoper worden, in vergelijking met meer aantrekkelijke alternatieven. Door in de MCA oog te hebben voor deze mogelijkheden wordt bijgedragen aan de transparantie van de gemaakte afwegingen bij een snelfietsroute.
- Aantrekkelijkheid/kwaliteit: bij tracéafwegingen blijken veelal de standaard verkeerskundige aspecten (zoals doorfiets-mogelijkheden) de doorslag te geven. Meer complexe aspecten zoals 'aantrekkelijkheid' en 'kwaliteit' komen daarmee in de verdrukking. De kennis over de complexe relatie tussen tracékeuze en (reistijd)beleving is schaars, waardoor deze factor te weinig prioriteit krijgt.

De bekende fietsrotonde in Eindhoven staat bekend als prettig en comfortabel ©George Liu

Fietsbeleving getoetst in living labs
Smart Cycling Futures geeft specifieke aandacht aan het aspect aantrekkelijkheid van fietsroutes in enkele living labs, zoals dat rond de route Dalfsen-Zwolle. Fietsers zelf, overheden en andere actoren leren samen van interventies die gericht zijn op vergroting van de leefkwaliteit en de bijdrage van het fietsverkeer hieraan. Daarnaast krijgen de onderzoekers meer inzicht in fietspraktijken (routines) van inwoners en werknemers en de rol van beleving daarbij.

3 Het belang van beleving bij snelfietsroutes

Hoogwaardige fietsinfrastructuur is belangrijk om fietsers tegemoet te komen, maar een hoogwaardige fietservaring reikt veel verder dan alleen het fietspad. Allerlei ruimtelijke elementen – van groen tot type gevels en het 'geluidslandschap' van een straat – dragen bij aan de fietsbeleving.

Aandachtspunten:

- Het CHIPS-project van de Europese Unie definieert snelfietsroutes als hoogwaardige functionele fietsverbindingen die voldoen aan de eisen van gebruikers. Hoogwaardige fietsinfrastructuur kan inderdaad een functionele verbinding bieden. Een fietsomgeving die tegemoet komt aan de wens om met plezier en ontspannen te fietsen, vereist daarnaast een ruimtelijke omgeving die de fietsbeleving daadwerkelijk verbetert.
- Focus bij besluitvorming, ontwerp en aanleg van routes niet alleen op hoeveel sneller een nieuwe verbinding voor fietspendelaars zal zijn. Bij het ontwerpen op snelheid, krijgt de fietsbeleving te weinig aandacht.
- Terwijl autosnelwegen gestandaardiseerd en eenvoudig moeten zijn, zodat bestuurders hun voertuigen met hoge snelheden met minimale mentale inspanning kunnen besturen, kunnen fietssnelroutes – waar langzamer wordt gereden – juist meer vanuit de beleving worden ontworpen.

Maart 2020 • Lay-out: UU Geo C&M 9804

Smart Cycling Futures (SCF)
Deze brochure is een uitgave van het onderzoeksproject Smart Cycling Futures, www.smartcyclingfutures.nl. Hierin bestuderen onderzoekers samen met partners in verschillende gemeenten en provincies de kansen die fietsinnovaties kunnen bieden aan verbetering van de leefbaarheid van steden en regio's. Eén van de onderwerpen is fietsinfrastructuur, waarnaar onderzoek gedaan wordt door Matthew Bruno (TUE/UU), George Liu (TUE), Samuel Nello-Deakin (UvA) en Friso de Vor (Hogeschool Windesheim). Andere onderwerpen zijn onder meer de rol van fietsers zelf in het fietssysteem, deelfietssystemen, 'bike-oriented development' en governance vraagstukken. De Universiteit Utrecht, Universiteit van Amsterdam, Technische Universiteit Eindhoven en Hogeschool Windesheim werken hiertoe in een consortium samen met de gemeenten Utrecht, Amsterdam, Eindhoven en Zwolle, evenals de provincies Overijssel, Utrecht en Noord-Brabant en de stadsregio Amsterdam. SCF maakt deel uit van het onderzoeksprogramma 'Smart Urban Regions of the Future' (SURF) van het kennisinitiatief Verbinden van Duurzame Steden (VerDuS, www.verdus.nl). Hierin werken de ministeries IenW, BZK en EZK samen met NWO, Platform31 en het Nationaal Regieorgaan Praktijkgericht Onderzoek SIA.