De regio Eindhoven wil het fietsverkeer binnen de stad met tien procent doen toenemen.

De vervoerregio lijkt de kans te bieden om de positie van de fietser in het verkeer daadwerkelijk te verbeteren. Maar kunnen er binnen de bestuurlijke constructie van de vervoerregio extra kwaliteitseisen worden gesteld aan de concrete fietsvoorzieningen? Welk profijt heeft de fietser van de vervoerregio?

Is de vervoerregio ook fietsregio?

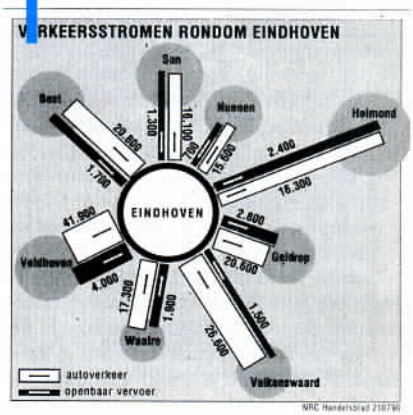
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt gepleit voor regionale afstemming van het verkeersbeleid. Het toverwoord hierbij is 'vervoerregio'. De vervoerregio is een nieuw fenomeen. Over de betekenis ervan wordt uitvoerig gediscussieerd. Duidelijk is in ieder geval dat de vervoerregio appelleert aan de behoefte tot bestuurlijke en bedrijfsmatige integratie. In Groningen stad en ommeland werd de eerste vervoerregio opgericht. Snel daarna volgde de vervoerregio Eindhoven. Ze kunnen zich beide in een grote belangstelling verheugen. In dit artikel staat de vraag centraal of de vervoerregio ook fietsregio kan worden. De discussies rond de vervoerregio Eindhoven worden hierbij als voorbeeld gebruikt.

EINDHOVEN

In Eindhoven gaat het om een gebied van 360 vierkante kilometer met een half miljoen inwoners en er zijn in totaal 200 000 arbeidsplaatsen. De organisatiestructuur van de vervoerregio kent drie niveaus, namelijk:
- het Bestuurlijk Platform,
- de (ambtelijke) Klankbordgroep met daarbinnen de Kerngroep (met uitsluitend overheidsmensen), en tenslotte
- de werkgroepen.

De doelstelling van de vervoerregio Eindhoven is:
'Het beperken van de (groei van) de automobiliteit en het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen als de fiets en het openbaar vervoer'.
Voor de periode tot en met 1995 jaren zijn de volgende taakstellingen geformuleerd:
- het versterken van het openbaar en collectief vervoergebruik met 30%;
- het beperken van de groei van het autoverkeer binnen de steden tot 0%; (het autoverkeer moet dus gelijk blijven), en
- de toelaatbaar geachte groei van autoverkeer op interlokale wegen is 10%;
- het vergroten van het fietsgebruik binnen de steden met 10% (het huidige percentage fietsers in de modal split is ongeveer 30%), en

1. Verkeersstromen rondom Eindhoven.



Ir. A.D. Pettinga
Senior consultant Grontmij nv, De Bilt

- het handhaven van het huidige fietsgebruik op de interlokale wegen.

Eindhoven is een echte autostad, die qua autobezit het hoogst van Nederland scoort. Het fietsgebruik voor intern woon-werkverkeer is er aan de lage kant. Dit in vergelijking met andere steden in ons land. Uit het verkeersstromendiagram (figuur 1) blijkt duidelijk dat deze vervoerregio te kampen heeft met veel forenzenverkeer. Het fietsklimaat binnen de regio verschilt sterk van plaats tot plaats. Uit ervaring weten we dat de meeste fietsers tot circa 5 kilometer rijden. Maar ook bij afstanden boven de 10 kilometer speelt de fiets een rol van betekenis. Bijvoorbeeld scholieren die vanuit de ommelanden naar de stad fietsen. En dan niet te vergeten bij voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Om enig gevoel voor de schaal van het gebied te krijgen, zijn op figuur 2 cirkels van telkens 2,5 kilometer getrokken. Hieruit blijkt dat er zowel lokale als interlokale fietsnetwerken in deze vervoerregio nodig zijn.

REGIONALE VERKEERSPLAN

De Ontwerp Beleidsnota Verkeer en Vervoer (subtitel 'Wijzer op weg, verkeer in andere banen') van de vervoerregio Eindhoven raakt vrijwel alle aspecten van het verkeer in de vervoerregio Eindhoven. Het is in die zin een 'integraal' plan, een totaalplan. Het is voor de betrokkenen het belangrijkste bestuurlijke document. Het bevat zowel de strategie als de uit te voeren maatregelen Het verkeersbeleid is beschreven in zogeheten 'actievelden' (figuur 3). Actieveld 6 is 'bevordering fietsgebruik'. Hierin schuilt overigens wel het gevaar dat het verkeersbeleid als het ware in mootjes wordt gehakt. Het fietsbeleid blijft (opnieuw) op zichzelf staan, het wordt niet geïntegreerd in de totale stadsontwikkeling. En dat is in strijd met de dagelijkse fietspraktijk. Zo gaat het bij de ruimtelijke ontwikkeling bijvoorbeeld ook om het op elkaar afstemmen van de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals nieuwe woningen, kantoren, scholen, enzovoort) en het fietsbeleid. Bouwen in de bestaande stad betekent kortere afstanden voor de fietser dan uitbreiding aan de stadsranden. Een fietsvriendelijke ontsluiting van een nieuwe wijk of nieuw gebouw is zeer gewenst. Bij het openbaar vervoer gaat het onder meer over het aantrekkelijker maken van de combinatie openbaar vervoer en fiets, met name op de langere, regionale verbindingen. Fietsen heeft ook te maken met parkeerbeleid. Het is immers van groot belang de (harde) conflicten tussen geparkeerde auto's en fietsers te verminderen door meer zorgvuldige, op de veiligheid van de fietser afgestemde, vormgeving van fietsvoorzieningen. Uit deze voorbeelden blijkt dat de slaagkans van fietsmaatregelen wordt versterkt, als ook in de andere actievelden rekening wordt gehouden met fietsers. In die andere actievelden mogen in ieder geval geen maatregelen ten nadele van de fietser voorkomen.

Het experimentele karakter van de vervoerregio Eindhoven vraagt om een originele en verantwoorde uitwerking. Bevordering van het fietsgebruik in deze vervoerregio is geen eenvoudige aangelegenheid. Er zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen nodig. De realisatie van een enkele fietsvoorziening lijkt misschien niet zo ingewikkeld. De inpassing van het totaal aan fietsvoorzieningen op een veilige en verantwoorde manier in de complexe verkeersruimte van onze moderne stedelijke samenleving, is dat zeker wel. De kleinschaligheid, oftewel een zorgvuldige detaillering van de fietsvoorzieningen, staat tegenover de grootschaligheid van het gebied van de vervoerregio Eindhoven.

FIETSNETWERKEN

Wanneer het gaat om rechtstreekse beïnvloeding van de keuze van het vervoermiddel, dienen reistijd per fiets en fietscomfort meer accent te krijgen. Doorslaggevend voor deze keuze is immers het gemak waarmee men zijn bestemming bereikt. Lokale en interlokale fietsnetwerken zijn hierbij onontbeerlijk. Moderne fietsnetwerken bestaan uit een scala van zowel kleinere als grotere fietsvoorzieningen. Het gaat dan om bruggen, tunneltjes, vrijliggende fietspaden, maar ook om allerlei doorsteekjes en natuurlijk gewone straten. De kracht ligt in de intrinsieke samenhang van het gehele pakket. Daarnaast is het als analysemethode prima geschikt om lacunes in het patroon van alle mogelijke verbindingen op te sporen. Dat zijn dan de ontbrekende schakels in het netwerk. Een kwalitatief goed fietsnetwerk blijkt trend doorbrekend te werken: het heeft een remmend effect op de groei van het autoverkeer. Voor de fietser biedt zo'n fietsnetwerk:

- Meer keuzemogelijkheden voor veiliger routes. Het is dan mogelijk om voor het gevoel van de fietser onveilige kruispunten te mijden.
- Minder omrijden door korte verbindingen tussen de gebieden enerzijds- en de belangrijkste fietsroutes anderzijds.
- Verkorting van de reistijd.

Maar een fietsnetwerk garandeert niet zonder meer ook betere bestratingen. Of minder wachten bij kruispunten, of betere afscheidingen tussen auto's en fietsers. Als men dat laatste ook doet, dan wordt er na realisatie van een compleet fietsnetwerk -zo bleek ook in Delft- meer, vaker en verder gefietst.

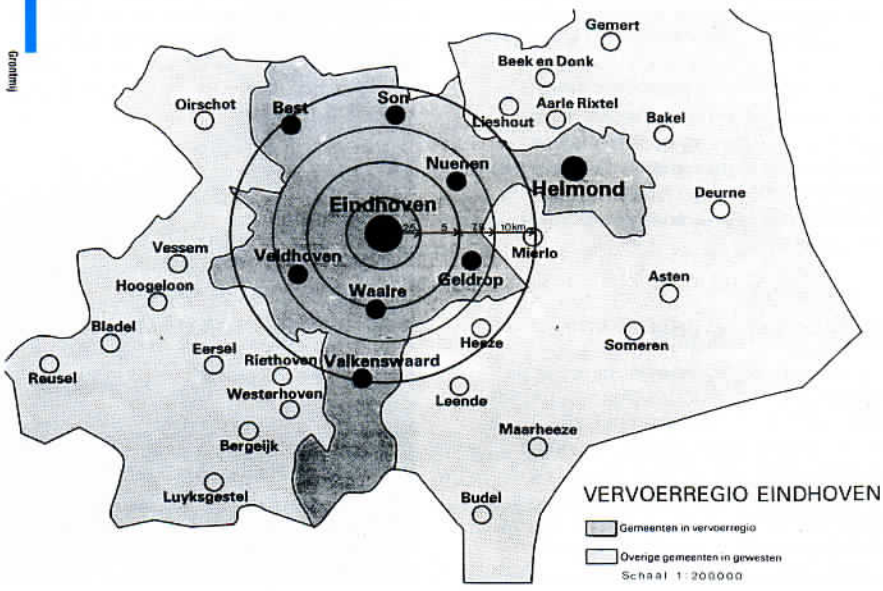
CORRIDORS

Behalve aan fietsnetwerken wordt in de vervoerregio Eindhoven ook gewerkt aan het autonetwerk en het openbaar vervoernetwerk. Het mag duidelijk zijn

3. Actievelden van het Integrale Regionale Verkeers- en Vervoerplan Eindhoven.

1. GEDRAGSBEÏNVLOEDING
2. BESTUURLIJKE ORGANISATIE
3. TELEMATICA
4. RUIMTELIJKE ONTWIKKELING
5. VERHUISBEVORDERING
6. BEVORDERING FIETSGEBRUIK
7. BEVORDERING GEBRUIK OPENB. VERV.
8. BEVORDERING MEERVOUDIG VERVOER
9. GOEDERENVERVOER
10. PRIJSMECHANISME
11. PARKEERBELEID
12. PRIVAATRECHTERLIJKE REGELINGEN

2. Befietsbare afstanden (cirkels) in de regio Eindhoven.



dat indien die deelnetwerken over elkaar heen worden gelegd er tegenstrijdigheden optreden. Er is onvoldoende plaats voor alle drie tegelijk. Er is vaak scherpe concurrentie tussen de vervoermiddelen. Het is een gevecht om de ruimte op de straten, wegen en pleinen. Naast planologische elementen, dienen er ook economische elementen in de discussie te worden genoemd. De 'verkeersmarkt' ligt letterlijk op straat. Het fenomeen vervoerregio wordt nadrukkelijk naar voren geschoven als integratiekader voor het verkeer en vervoer. Wat betekent dat nu voor de fietser? Mag het ontwikkelen van fietsnetwerken in de vervoerregio Eindhoven nu ten koste gaan van de ruimte voor de auto's? En in hoeverre is die ruimte (letterlijk en figuurlijk) al toegezegd aan het openbaar vervoer? De kern van het probleem zit opgesloten in het begrip 'integratie'. Integratie heeft in wezen drie betekenissen, die vaak door elkaar worden gebruikt, namelijk:
- combinatie (tegelijk uitvoeren),
- coöperatie (samenwerken)en
- coördinatie (op elkaar afstemmen).

De vervoerregio Eindhoven introduceerde de 'corridor' als integratiekader. Onder een corridor wordt verstaan een gebied tussen twee kernen, waar het vervoer tussen deze twee kan plaatsvinden door middel van verschillende vervoerwijzen en via meer routes. De betrokken overheden maken samen het plan voor zo'n corridor. Met daarin concrete maatregelen voor zowel autoverkeer, openbaar vervoer als voor fietsverkeer. De eerste corridor waarvoor een coöperatief plan is gemaakt is de corridor Valkenswaard - Eindhoven. De 'corridor' lijkt een bruikbaar planologisch concept. Immers op die regionale hoofdverbindingen ligt het fietspotentieel. Juist daar kan de vergelijking van de reistijd tussen openbaar vervoer, auto en fiets het beste gemaakt worden. Maar er zijn wel twee extra voorwaarden:

1. De voorstellen in de corridors moeten telkens getoetst kunnen worden aan het gehele fietsnetwerk. Dat betekent dus meer aandacht voor coördinatie.

2. Er moeten hoge kwaliteitseisen aan de fietsroutes in de corridors worden gesteld. En dat mag best ten koste gaan van het autoverkeer. Dit houdt in, dat het effect van autoplannen op het fietsen in die corridor moet worden aangegeven.

KWALITEITSEISEN

De waardering van de fietser voor de kwaliteit van de fietsroutes is bepalend. Hier moet de fietser duidelijk zijn kwaliteitseisen kenbaar maken. Kwaliteit ontstaat niet van zichzelf. Kwaliteit is het resultaat van het stellen van waarden door mensen die verstand van zaken hebben, in dit geval de fietsers. Kwaliteit is het formuleren van normen waarmee die waarden beschermd kunnen worden. En kwaliteit is het handhaven van die normen. Kwaliteit van fietsroutes wordt bepaald door drie waarden:
- gebruikswaarde,
- belevingswaarde,
- toekomstwaarde.

De gebruikswaarde van een fietsroute wordt vooral bepaald door de reistijd. De belevingswaarde door veiligheid en comfort. En de toekomstwaarde vooral door het onderhoudsprogramma. Niet alle fietsroutes behoeven dezelfde kwaliteit. Doorgaande fietsroutes tussen relatief grootschalige herkomst- en bestemmingsadressen worden door de fietser anders ervaren dan kortere fietsroutes naar de adressen in de eigen buurt.

Voor de beoordeling van de fietsplannen van de vervoerregio Eindhoven, is een indeling gemaakt in drie verschillende kwaliteitsklassen; variërend van fietsroutes met zeer hoge kwaliteit (klasse I) tot eenvoudige buurtfietsroutes (klasse III). Het eerste onderscheid tussen I, II en III zit in de mate van scheiden/mengen van fietsers en motorvoertuigen op wegvakken. Maar een fietsroute is meer dan een wegvak alleen. Analoog aan de ervaring van de fietser dienen (complete) fietsroutes te bestaan uit de volgende 'bouwstenen':
- wegvak,
- kruispunt,
- omgevingskwaliteit,
- stalling,
- beheer en onderhoud.

De kwaliteitsnormen voor deze bouwstenen zijn voor alle drie de klassen (I, II en III) apart gedefinieerd. De kwaliteitseisen zijn zowel bruikbaar voor de beoordeling van de kwaliteit van de huidige fietsroutes als van de nieuw te ontwikkelen fietsroutes in de vervoerregio Eindhoven. In figuur 4 is een uitwerking van de eisen voor Klasse I gegeven. Deze klasse-indeling is een voorstel dat door de Grontmij is gelanceerd. Op dit moment wordt een en ander in samenwerking met een speciale werkgroep Fietsverkeer voor de vervoerregio Eindhoven verder uitgewerkt. Klasse I zijn de non-stop-fietsroutes met extra hoge kwaliteitseisen. Zij moeten de ruggegraat van de vervoerregio Eindhoven gaan vormen. De kwaliteit van de non-stop-fietsroutes wordt met name bepaald door de consistentie in de aangeboden kwaliteit. Met andere woorden: Het doorlopende karakter van een fietsroute hangt af van de mate waarin de wegbeheerder er in slaagt om de fietsroutes op onderling vergelijkbare peil te brengen en te houden. Bijvoorbeeld: fietsroutes van klasse I moeten altijd voorzien zijn van asfalt en er mag nergens hinder zijn van geparkeerde auto's. De non-stop-fietsroute is geen optelsom van losse stukken van verschillende kwaliteit, bijvoorbeeld niet eerst een stukje I, dan een stukje III, dan weer een stukje I of stukje II, enzovoort. Er moet duidelijk aanwijsbare redenen zijn waarom er in de praktijk noodgedwongen afgeweken is van de gewenste kwaliteit van klasse I. Ook vragen de aansluitingen van routes van lagere orde op die van klasse I om een zorgvuldige vormgeving.

Kwaliteitseisen moeten niet alleen betrekking hebben op de technische vormgeving van wegvakken en kruispunten of anderszins. Ook de verdeling van de beschikbare groentijd bij verkeerslichten moet daarbij een rol spelen. De fietser moet prioriteit nummer 1 krijgen op de met verkeerslichten geregelde kruispunten. 's Winters dienen non-stop-fietsroutes sneeuwvrij gemaakt worden.

Kwaliteitseisen dienen ook vastgelegd te worden in de bestuursdocumenten. En niet slechts in ambtelijke plannen. In

Om fietsplannen te kunnen uitwerken en beoordelen, is een indeling in kwaliteitsklassen gewensd.

4. Kwaliteitseisen fietsroutes klasse I (fietsverkeer fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer).

WEGVAK:

* vormgeving	- fietspad op eigen tracé/ vrijliggend fietspad. - breedte: * 1 richting en zonder bromfietsers ("wettelijk") ≥2,00m. * 1 richting en met bromfietsers ≥ 2,50m. * 2 richtingen en zonder bromfietsers ("wettelijk") ≥ 3,00m. * 2 richtingen en met bromfietsers ≥3,50m. - in hoogwaardige verblijfsgebieden: fietsroute combineren met voetgangers route. - geen snelheidsreducerende maatregelen (autoverkeer) op route.
* type verharding	- rood asfalt.
* hinder geparkeerde auto's	- nee.

KRUISPUNT:

* vormgeving	- kruispunten: * sterke voorkeur ongelijkvloers. * gelijkvloers met VRI: prioriteit fietsers m.b.v. detectielussen op de route. * gelijkvloers zonder VRI: fietsers voorrang.
* type verharding	- rood asfalt en deze loopt altijd door over het kruispunt.
* wachttijd (indien niet vrij langs rood)	- gemiddelde wachttijd ≤ 25 seconde bij VRI. - doorrijkans met VRI ≥ 45%. - doorrijkans zonder VRI = 100% (theoretisch).
* hoogteverschil	- minder steile hellingen dan voor autoverkeer.

OMGEVINGSKWALITEIT:

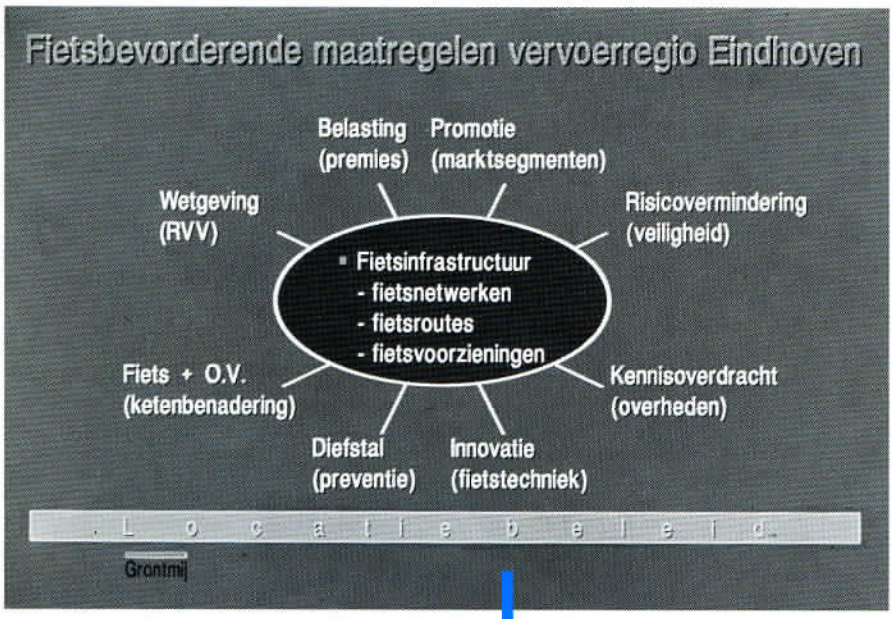
* sociale controle	- overdag: de sociale controle op de route is goed. Dit wordt bepaald door: 1. aanwezige verkeersdeelnemers op de route en 2. door de bebouwing langs de route). -'s nachts: indien sociale controle slecht is dient er een alternatieve route te worden aangeboden.
* beplanting	- het uitzicht naar alle kanten wordt niet verhinderd door beplanting; obstakel vrije zone ≥ 1,00m. - beplanting zorgt voor enige bescherming tegen de wind in 'open gebied'.
* verlichting	- de gehele route wordt bij nacht verlicht. - (brom)fietspaden: * ≥ 0,1 cd/m² zonder neveninvloeden. * ≥ 0,2 cd/m² bij tegemoetkomend en kruisend verkeer en in bochten e.d. - uitsluitend fietspaden: * 0,04 cd/m² zonder neveninvloeden. * 0,02 cd/m² bij tegemoetkomend en kruisend verkeer en in bochten e.d.
* schuilen (regen)	- schuilplaatsen op strategische punten aanwezig, eventueel in combinatie met openbaar vervoer abri.
* bewegwijzering	- lokale en regionale fietsbewegwijzering

STALLING:

* locatie	- stalling ligt bij de concentraties van begin- en eindpunten van verplaatsingen langs een fietsroute. - afstemming openings- en sluitingstijd tussen stalling en voorziening.
* omvang	- capaciteit > vulling (in 80% van de gevallen)
* overdekt	- ja, bij voorkeur.
* bewaakt	- ja, of automatische stalling.
* verhuur	- zo mogelijk fietsverhuur

BEHEER EN ONDERHOUD:

* onderhoud bebording, wegdek wegomgeving, bewegwijzering	- dit dient te voldoen aan de door het SCW en het SVT gestelde eisen voor fietspaden (o.a. afwatering en kuilvorming).
* weersinvloeden	- er dient reinigingsonderhoud en gladheidsbestrijding te zijn.



5. Maatregelen waarmee de regio Eindhoven het fietsen wil bevorderen.

de gehele vervoerregio moeten dezelfde kwaliteitseisen worden gehanteerd. Dit is essentieel, zowel bij de keuring van de huidige kwaliteit van de fietsroutes als bij de latere prioriteitsstelling.

WAAROM NON-STOP-FIETSROUTES?

Het planningsconcept van de non-stop-routes met kwaliteitsklasse I gaat uit van drie beginselen.
Het eerste beginsel is dat van de risicovermindering voor de fietser. Dit betekent concreet dat geprobeerd wordt, door middel van scheiding van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, het aantal ontmoetingen en conflicten tussen beide te verminderen. Het zoveel mogelijk scheiden van fietsroutes van routes met gemotoriseerd verkeer heeft in 'new towns' als Lelystad en Houten geleid tot een aanzienlijke risicovermindering voor de fietser. De ervaringen met de experimentele fietsroutes in Den Haag en Tilburg (tweede helft van de jaren '70) bevestigen dit. Daarentegen viel daar de verwachte uitstraling naar naastliggende routes tegen. Het realiseren van één solitaire fietsroute in een stedelijke situatie heeft een beperkt effect op het fietsgebruik. Conclusie: Er is duidelijk behoefte aan een net van non-stop-fietsroutes. Het tweede beginsel waarop het planningsconcept van de non-stop-fietsroute stoelt is, zoals het woord ook al aanduidt, het continuïteitsbeginsel. Bij de routekeuze is de verplaatsingstijd bepalend, zo blijkt uit onderzoek. Maar ook de 'perceptie' van de verplaatsingstijd is daarbij van grote invloed. Van alle beweegredenen tegen fietskeuze scoort zij het hoogst, namelijk 28%. Het derde beginsel is de hiërarchie in het totale vervoerregionale fietsnetwerk. Een hiërarchische opbouw van het netwerk in buurt, wijk, stad en regio kan de fietser helpen bij zijn/haar routekeuze. Het geeft de fietser een beter beeld van de afstanden, het maakt de netwerksamenhang duidelijker en het geeft betere oriëntatiemogelijkheden. Het evaluatie-onderzoek op het experimentele fietsnetwerk van Delft leert ons dat circa 60% van alle fietskilometers op het 'stedelijk' netwerk wordt gerealiseerd, terwijl dit niveau (slechts) circa 30% van het totale netwerklengte omvat. Het aantal afgelegde fietskilometers op vrijliggende en/of aparte fietspaden steeg als gevolg van de realisatie van het netwerk met meer dan 25 procent.

PERMANENT FIETSTEAM

Tegelijkertijd met het ontwikkelen van moderne fietsinfrastructuur is aandacht nodig voor de andere maatregelgroepen van actieveld 6. De non-stop-fietsroutes als planningsconcept zijn daarbij de kapstok waaraan alle fietsbevorderende maatregelen kunnen worden opgehangen (figuur 5). De vervoerregio wordt echter niet vanzelf fietsregio. Uit de dagelijkse praktijk blijkt dat het belang van een wervend fietsklimaat nog onvoldoende wordt ingezien. Ook blijkt maar al te vaak dat op gemeentelijk en regionaal niveau onvoldoende menskracht en kennis aanwezig is om een permanent integraal fietsbeleid op te zetten. Bestuurscolleges gaan op nogal verschillende wijze om met het verschijnsel fietsen. Daarom is de instelling van een fietsteam noodzakelijk. Dit fietsteam zou de volgende taken moeten krijgen:
Plannen maken: het fietsteam maakt fietsplannen en beoordeelt alle mogelijke anderssoortige plannen op het effect voor het fietsgebruik.
Klachten: het fietsteam heeft een 'loket' waar alle klachten vanuit het publiek over het fietsen worden behandeld.
Deskundigheid: in het fietsteam zit voldoende deskundigheid voor de vormgeving van de concrete fietsvoorzieningen.
Informatie: het fietsteam verstrekt alle mogelijke lokale en interlokale informatie over het fietsen.
Onderhoud: het fietsteam bewaakt het onderhoudsprogramma, zowel wat betreft de keuring vooraf als de prioriteitsstelling bij de realisatie.
Budget: het fietsteam dient te beschikken over een blijvende geldstroom voor aanleg en onderhoud.
Kennisverspreiding: het fietsteam zorgt ervoor dat de specifieke kennis van het plannen en realiseren van fietsvoorzieningen over de gehele vervoerregio wordt verspreid.
Door middel van een permanent fietsteam kan de kwaliteit voor de fietsers beter worden gewaarborgd.

CONCLUSIES

Een vervoerregio wordt niet vanzelf een fietsregio. Om een vervoerregio ook fietsregio te laten worden, moeten overal dezelfde kwaliteitseisen worden gehanteerd.
De non-stop-fietsroutes (kwaliteitsklasse I) kunnen als kapstok dienen voor andere onderdelen van het fietsbeleid, zoals stallingen, integratie fiets en openbaar vervoer, kennisoverdracht, promotie, enzovoort.
Kwaliteitseisen dienen vastgelegd te worden in de bestuursdocumenten en niet slechts in ambtelijke plannen. Dit is essentieel, zowel voor de keuring van de huidige kwaliteit van de aan te wijzen non-stop-fietsroutes als bij de latere prioriteitsstelling bij de realisatiefase.