

B37

Hoe meer fietsers, hoe meer vreugd?

Anton van Osta, Oranjewoud

Co-auteur: Lesley Pluim, Oranjewoud

Samenvatting:

Nederland is hard bezig met het (verder) stimuleren van fietsverkeer, vanuit steeds meer invalshoeken. Wegbeheerders zijn nog steeds druk bezig met plannen voor nieuwe fietspaden: sneller, directer en comfortabel.

De planontwikkeling van fietsinfrastructuur kenmerkt zich echter niet (meer) door de visie vanuit uitsluitend de verkeerskundige bril. De omgeving wordt steeds belangrijker en de inpassing heeft daarbij impact, zelfs bij veilige en milieuvriendelijke fietsinfrastructuur. Als planontwikkelaar dien je hiermee rekening te houden en komen er zelfs vragen op om de vervoerwaarde in beeld te brengen. Maar ook (doem)scenario's in de vorm van overlast van fietsers tot ongewenste uitlaatroutes voor honden passeren de revue.

Moeten we als wegbeheerders/planontwikkelaars serieus nadenken over de vervoerwaarde van het fietspad en hoe weegt dat op tot de impact op de omgeving? Zijn neveneffecten zodanig belemmerend voor de daadwerkelijke haalbaarheid van fietsinfrastructuur en het doel om echt meer mensen op de fiets te krijgen?

Trefwoorden: fietspad, communicatie, vervoerwaarde, draagvlak, haalbaarheid

Hoe meer fietsers, hoe meer vreugd?

De eerste pennenstreep: een netwerk

Nederland is hard bezig met het (verder) stimuleren van fietsverkeer. Wegbeheerders richten zich in hoofdmoot op plannen voor nieuwe fietspaden. Startend vanuit een netwerk als visie, gebaseerd op huidige en toekomstige ontwikkelingen. En vaak door deskundigen uitgedacht op basis van kwalitatieve argumenten met als verwachting dat het te zijner tijd realiseerbaar moet zijn. Tot het moment van de start van planvorming levert dit dan ook nauwelijks problemen op.

Het fietspad als (meer)waarde

Bij de planvorming komt het plangebied echt in beeld. Het maken van verkenningen- en planstudies en de uitwerking tot een goed ontwerp zijn logische stappen. De omgeving wordt betrokken en het fietspad gaat 'leven'. En daarmee start het wikken en wegen. En worden er meerdere, kritische blikken geworpen op het plan. Waar komt het te liggen, wie gaan het gebruiken, gaat het om grote aantallen? Fietspaden raken niet zo snel overbelast, dus een capacitaire beschouwing is meestal niet aan de orde. Maar maatschappelijke verantwoording en meerwaarde des te meer! De ervaring leert dat van planontwikkelaars steeds meer wordt verwacht. De omgeving is kritisch en verwacht ook van de overheid maatschappelijk verantwoord ondernemen. Maar is fietsverkeer te prognosticeren en zo ja welke betrouwbaarheid kennen we daaraan toe? Maken we daarbij onderscheid in utilitaire en recreatieve fietspaden? En nemen we dan een regenachtige donderdagochtend of een zonnige zondagmiddag als uitgangspunt?.....Kortom, de vervoerwaarde mee laten wegen in het totaal is erg lastig. En als het al lukt: wat kunnen we daar dan mee? Een hoge vervoerwaarde levert al snel positieve respons op bij gebruikers en ook de politieke omgeving. Maar let ook op de keerzijde van de medaille....

De omgeving

De inpassing van het fietspad in het plangebied vraagt om communicatie met de omgeving. Hoe reageren bewoners, bedrijven en grondeigenaren op een nieuw fietspad? Wisselend en steeds vaker onverwacht kritisch. Doemscenario's van herriemakende bromfietsen, rumoerig uitgaanspubliek en scholieren met ongewenst gedrag: het passeert allemaal de revue. En dus is veilige infrastructuur voor de milieuvriendelijke fiets niet welkom, terwijl iedereen daar toch voorstander van is. Is het 'not in my backyard principe' nu ook voor fietspaden van toepassing? Een zorgelijke ontwikkeling voor fietspadontwikkeland Nederland. Hoe sterk verhoudt zich het algemeen belang van veilige infrastructuur tot persoonlijke belangen? Als de trend zich doorzet, zullen nog vele rechters zich hierover buigen. Voor planontwikkelaars is de uitdaging meer dan het ontwerp van een mooi en veilig fietspad. De grootste uitdaging ligt zelfs bij de mensen eromheen; tijdige en zorgvuldige communicatie en betrokkenheid van de omgeving moet de kans op het daadwerkelijk kunnen realiseren van het fietspad maximaliseren. En mits de wegbeheerder dit zelf ook wil, want ook andere belangen kunnen dan een rol gaan spelen. Conclusie is dan ook dat als wegbeheerders het fietsbeleid ook echt uitgevoerd willen krijgen, ze een creatieve houding richting de omgeving moeten uitstralen, waarbij draagvlak en betrokkenheid sleutelwoorden zijn om daadwerkelijk succes te hebben.