

Grote verschillen in ontwikkeling fietsgebruik en effectiviteit fietsbeleid

In deze serie Spraakmakers gaat Verkeerskunde op zoek naar 'nieuwe denkers'.
Deel 7: Lucas Harms, UvA

Al decennia lang gaat een kwart van alle verplaatsingen per fiets. Betekent dit dat ontwikkelingen rondom de fiets stil staan? 'Zeker niet', stelt onderzoeker Lucas Harms. 'We signaleren bijvoorbeeld een terugkeer naar de grote steden, waardoor het fietsgebruik daar flink stijgt. En dat heeft uiteraard invloed op de ruimte voor de fiets en op het gedrag van de fietser. Over anarchie en stigmatisering in de wereld van de fietser ...

Fietsgedrag kan veranderen, als je de fiets meer ruimte geeft

 e gemeente Amsterdam heeft op een tiental beruchte kruispunten het gedrag van fietsers laten observeren. Lucas Harms en collega-onderzoeker Marcote Brömmelstroet brachten hiervoor met camera's letterlijk en figuurlijk in beeld hoe fietsers nu precies fietsen. 'De resultaten van dit en meerdere verkennende onderzoeken lichten we toe tijdens het Nationaal Fietscongres en de Engels-talige ochtendbijeenkomst Cycling Cities op 20 november in Zwolle. Om een tipje van de sluier te lichten: Amsterdamse fietsers blijken niet zo anarchistisch als vaak wordt gedacht.'

Verkennende onderzoeken

Lucas Harms studeerde sociale geografie en promoveerde in 2008 op een onderzoek naar de invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op mobiliteit. Hij is als onderzoeker Urban Planning verbonden aan de UvA, daarnaast vervulde hij de afgelopen jaren de functie van docent Mobility and Traffic & Transport Engineering aan de Hogeschool Windesheim in Zwolle.

Harms en UvA-collega Te Brömmelstroet voerden onder verantwoordelijkheid van Luca Ber-

tolini het onderzoek 'Inzicht in sociale en ruimtelijke dynamiek in het fietsgebruik in de Randstad en de gevolgen voor het beleid' uit, in het kader van het VerDuS-programma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR). Op 20 november licht Harms in grote lijnen de belangrijkste kernpunten uit dit onderzoek toe. 'Eigenlijk hebben we meerdere verkennende onderzoeken uitgezet naar bijvoorbeeld fietstrends, de elektrische fiets en de effectiviteit van fietsbeleid. In aanvulling hebben we voor de gemeente Amsterdam onderzocht hoe mensen zich gedragen op kruispunten. Daarnaast heeft collega-onderzoeker Roland Kager onderzoek verricht naar de relatie tussen fiets en trein.'

Ontoereikende capaciteit

'Trends in fietsgebruik' vormde een speerpunt in Harms' onderzoek. 'We hebben gezien dat er behoorlijk wat aan het veranderen is. Als je op landelijk niveau kijkt naar het aandeel van de fiets in de totale mobiliteit, zie je de afgelopen decennia niet zoveel gebeuren. Een kwart van alle verplaatsingen gaat al lange tijd per fiets. Maar onderliggend is best heel veel gaande. De belangrijkste verschuiving is dat het aantal mensen dat in grote steden woont, weer toeneemt. Re-urbanisatie noemen we dit fenomeen.

De terugkeer naar de grote stad gebeurt de laatste jaren in heel veel Westerse landen. De druk op die steden wordt daarmee logischerwijs groter, op de woningmarkt bijvoorbeeld maar ook op het verkeer. In grote Nederlandse steden als Amsterdam en Utrecht leidt die toenemende druk op het verkeer ook echt tot knelpunten. Laat ik die ontwikkeling hier tot de fiets beperken: er ontstaan steeds meer fietsfiles, op bepaalde momenten van de dag wordt het simpelweg te druk op bepaalde punten.'

Scooter

'In Amsterdam zie je daarnaast dat de scooter een enorme opmars maakt omdat het steeds moeilijker is geworden om je met de auto door de stad te bewegen. Die scooterrijder en zijn rijgedrag roepen bij andere verkeersgebruikers weer irritatie en gevoelens van onveiligheid op. Steden concluderen nu dat de capaciteit niet meer toereikend is, dat er een schaa sprong moet komen.'

'Diezelfde urgentie lag ook ten grondslag aan onze kruispuntenstudie. De gemeente Amsterdam vroeg ons onderzoek te doen daarnaar omdat het aantal incidenten bij die kruispunten toeneemt. We hebben een tiental beruchte

kruispunten met camera's onder de loep genomen om te bekijken wat er nu precies gebeurt. Is het te druk, lappen mensen de verkeersregels aan hun laars en creëren ze zo gevaarlijke situaties? Ook deze resultaten lichten we toe tijdens het Fietscongres. Ik kan wel al vertellen dat het met het fietsgedrag van de Amsterdammers wel losloopt. Zo'n 85 procent van de fietsers conformeert zich aan de verkeersregels, zo'n tien

procent neemt een beetje een loopje met de regels en nog eens grofweg vijf procent vertoont echt gevaarlijk gedrag.

Dat 15 procent de regels niet of niet helemaal volgt, geeft genoegzaam aan dat de capaciteit wringt en dat mensen bewust de regels niet volgen om zich toch te kunnen verplaatsen. Uit interviews blijkt trouwens ook dat veel fietsers stress ervaren in het verkeer en dat sommigen

ook echt afhaken omdat ze het te druk en risicovol vinden.'

Als er meer ruimte komt voor de fietser, zal dat volgens Harms ongetwijfeld het fietsgedrag veranderen. De afgelopen tien jaar is het fietsgebruik in Amsterdam met 40 procent toegenomen, zo vertelt hij. 'Dat is echt heel fors. En het verklaart ook waarom we de grenzen van de capaciteit hebben bereikt. Er moeten voor de infrastructuur nu dan ook andere keuzes worden gemaakt, de fiets moet in meerdere opzichten meer ruimte krijgen.'

Factoren voor een succesvol fietsbeleid

Voor hun onderzoek naar de effectiviteit van fietsbeleid identificeerden Harms en Te Brömmelstroet kritische succesfactoren in 22 middelgrote steden in Nederland. Een effectief fietsbeleid correleert volgens de onderzoekers met een combinatie van een aantal factoren.

'De resultaten van meerdere verkennende onderzoeken lichten we toe tijdens het Nationaal Fietscongres en de Engelstalige ochtendbijeenkomst 'Cycling Cities' op 20 november in Zwolle. Om een tipje van de sluier te lichten: Amsterdamse fietsers blijken niet zo anarchistisch als vaak wordt gedacht.'

Allereerst moet de kwantiteit en kwaliteit van de fietsinfrastructuur omhoog terwijl tegelijkertijd het gebruik van de auto actief wordt ontmoedigd, bijvoorbeeld door de parkeertarieven verder te verhogen en het imago van de fiets te verbeteren. Daarnaast – en in combinatie met het hiervoor gaande – moet een fietsbeleid niet alleen zorgvuldig en breedgedragen worden georganiseerd en geïmplementeerd maar ook te meten en te monitoren zijn. De



onderzoekers denken verder dat ook het fietsonderwijs voor kinderen een instrument kan zijn voor een effectiever fietsbeleid. Overigens hangt het succes van een fietsbeleid ook deels af van externe factoren, zoals demografische ontwikkelingen en bijvoorbeeld het aandeel studenten in een stad. Er is daarom geen eenvoudig recept voor een succesvol fietsbeleid, zo menen Harms en Te Brömmelstroet. Zij beschouwen de resultaten van hun onderzoek als hypotheses: 'Combinaties van factoren kunnen per stad verschillen om tot een gewenst beleid te komen. Sowieso moet je sociaal en ruimtelijk gedifferentieerd gaan nadenken over fietsbeleid en de in te zetten maatregelen. Wat op de ene plek werkt, hoeft niet automatisch op de andere plek te werken.'

Het stigma van de elektrische fiets

Harms verrichtte ook onderzoek naar de elektrische fiets, samen met onderzoeker Tim Jones uit Oxford. 'We hebben gekeken naar de opkomst en het gebruik van de elektrische fiets, waarom kopen mensen zo'n fiets en waar lopen ze tegenaan bij het gebruik ervan? We hebben hiervoor zowel naar Nederland als Engeland gekeken. Het imago van de e-bike – een ouwe lullending – is hardnekkig. Mensen gebruiken bijvoorbeeld fietstassen om de batterij maar te verbergen. Echt een stigma dus, en dat is zo zonde want het is wel een heel mooi vervoermiddel met veel potentie, ook voor jongeren en voor woon-werkverplaatsingen.'

'Er ontstaan steeds meer fietsfiles, op bepaalde momenten van de dag wordt het simpelweg te druk op bepaalde punten'

Voor dit onderzoek interviewden Harms en Jones 22 nieuwe gebruikers van de elektrische fiets uit Nederland en Groot-Brittannië, twee landen met heel verschillende fietsomgevingen. De meeste gebruikers schaften een e-bike aan om te kunnen blijven fietsen, bijvoorbeeld wanneer hun gezondheidssituatie veranderde. Sommige gebruikers fietsten nooit en zagen in de elektrische fiets een aantrekkelijke mogelijkheid om hiermee te beginnen. De e-bike vervangt de traditionele fiets maar wordt ook ingezet voor

afstanden die gebruikers met de auto zouden afleggen. En net als voor de gewone fiets, geldt voor de e-bike dat deze bijdraagt aan een positief gevoel van gezondheidsbeleving. Stuk voor stuk argumenten vóór de elektrische fiets dus, die nog sterker kunnen worden wanneer onder meer het stigma verdwijnt. In hun onderzoek doen Harms en Jones aanbevelingen voor de promotie van de e-bike.

Er is veel praktijkkennis, maar onderzoek is geen luxe

'Je ziet de laatste jaren dat aandacht voor fietsen booming is. De fiets is hip en er wordt meer gefietst. De fiets komt nu ook steeds steviger op de onderzoeksagenda te staan en dat is goed, want we wisten eigenlijk heel weinig over fietsgedrag en wat nodig is voor een goed fietsbeleid. Daar is nog maar weinig wetenschappelijk onderzoek naar gedaan. En dat is toch raar voor een land dat wereldwijd bekend staat als fietsland. Er zit overigens wel veel praktijkkennis in de hoofden van bijvoorbeeld verkeerskundigen, maar meer onderzoek is echt geen overbodige luxe. Gelukkig is er nu een momentum ontstaan en tonen diverse universiteiten interesse in de fiets en alles wat daarmee samenhangt. In die zin ontstaat er wel een soort nieuwe energie.'

Vervangingsgolf aangrijpen

'We zouden bijvoorbeeld de vervangingsgolf die de komende pakweg tien jaar door het land rolt, kunnen aangrijpen om meer ruimte te creëren voor de fiets. Door bijvoorbeeld meer eenrichtingsverkeer te organiseren of bepaalde gebieden helemaal af te sluiten voor de auto', zo overpeinst Harms. 'En daarbij mogelijke trends goed in acht houden. Eén van die trends is dat steeds meer jongeren ervoor kiezen om geen auto te kopen, of een deelauto te nemen, en dus veel meer met de fiets doen.'

Er is daarbij overigens nog wel een groot onderscheid tussen allochtone en autochtone jongeren. Allochtone jongeren fietsen veel minder en kiezen nog meer voor de auto en scooter. Met die informatie kun je gericht beleid maken, proberen meer allochtonen te stimuleren tot fietsgebruik. Nogmaals, je moet sociaal en ruimtelijk gedifferentieerd gaan nadenken over fietsbeleid en de in te zetten maatregelen. Wat op de ene plek werkt, hoeft niet automatisch op de andere plek te werken. Hier zijn de beleidsmakers echt aan zet.'

