

Over drukte valt te twisten: druktebeleving op fietspaden

Lotte van den Munckhof, Goudappel Coffeng BV, lvdmunckhof@goudappel.nl

Hillie Talens, CROW, hillie.talens@crow.nl

Robert Hulshof, CROW, robert, hulshof@crow.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Samenvatting

Het wordt steeds drukker op de Nederlandse fietspaden. Op bepaalde locaties wordt het zelfs té druk; in sommige steden spreken ze al van fietsfiles. Dat kan ertoe leiden dat mensen de fiets laten staan en terug de auto in gaan.

Wat is drukte op het fietspad eigenlijk? En wordt een locatie die 'verkeerskundig' druk is, ook als druk ervaren door de fietsers? Het blijkt een diffuus probleem dat verschilt per regio en gemeente. Gaat het hierbij vooral om klachten, of is er daadwerkelijk een probleem? Dit soort vragen worden met dit onderzoek beantwoord.

Uit een landelijke enquête blijkt dat één op de tien fietsers een probleem ervaart met drukte op Nederlandse fietspaden. Het probleem is echter niet groot genoeg om de fiets te laten staan.

Waardoor drukte ervaren wordt, verschilt per fietser en is afhankelijk van individuele, sociale en infrastructurele factoren van de situatie. Vooral tijdens de spitsen ervaart men drukte. Dit wordt niet anders ervaren als men een urgent reismotief heeft t.o.v. een niet urgent reismotief.

Sociale factoren die vooral meespelen in de druktebeleving hebben te maken met andere fietsers die ervoor zorgen dat men weinig ruimte heeft op het fietspad, door niet aan de kant te gaan of met velen naast elkaar te fietsen.

Vooraf in sterk stedelijke gebied, binnen de bebouwde kom in het centrum wordt drukte ervaren.

Uit dit onderzoek blijkt dat vooral de interactie met andere fietspadgebruikers bijdraagt aan druktebeleving. Het gaat hierbij echter niet om gedragingen die verboden zijn, maar vooral om gedrag van anderen dat als asociaal kan worden bestempeld. Wegbeheerders hebben niet de taak om fietsers herop te voeden, dus kunnen ze hier formeel weinig aan doen. Wat niet wegneemt dat hier aandacht voor moet zijn, om te zorgen dat het fietspad een aangename plek kan worden.

Bij aanvang was bekend dat er geen kant-en-klaar model of gebruiksaanwijzing bestaat voor belevingsonderzoek. Laat staan voor druktebeleving van op het fietspad. Dit gebied is nog volop in ontwikkeling. De brede insteek van dit belevingsonderzoek maakt het moeilijk om causale verbanden aan te tonen tussen de verschillende factoren. Wel leveren de uitkomsten waardevolle informatie op voor vervolgonderzoek, waarin meer ingezoomd kan worden op de belangrijkste factoren die van invloed zijn op de beleving van drukte op het fietspad. Het is raadzaam om een gedetailleerd conceptueel model met concrete hypothesen op te stellen, waardoor (het liefst causale) verbanden zo goed mogelijk onderzocht kunnen worden.

1. Inleiding

Mede door allerlei initiatieven die worden genomen om meer mensen op de fiets te krijgen, lijkt het té druk te worden op Nederlandse fietspaden. Dat kan voor fietsers een reden zijn om de fiets te laten staan en (opnieuw) de auto in te gaan. Het doemscenario is dat de fiets door de drukte aan zijn eigen succes ten onder gaat.

'Verkeerstechnische' drukte op het fietspad kan bepaald worden aan de hand van de capaciteit in relatie tot de intensiteit van een locatie. Deze objectieve (meetbare) maat van drukte hoeft niet overeen te komen met de beleefde drukte op het fietspad. De ene fietser vindt het druk op een bepaalde locatie, de andere niet. Het meten van druktebeleving is daardoor niet gemakkelijk. Waardoor ontstaat de beleving van drukte? En zijn hier algemeenheden in te benoemen? Daar richt dit onderzoek naar druktebeleving op het fietspad zich op.

Het probleem blijkt diffuus en verschilt sterk per regio en wegbeheerder. Dit zijn vooral klachten, terwijl de omvang niet altijd te kwantificeren is. Bovendien worstelen stakeholders met de vraag hoe je ervoor zorgt dat het gedrag van de fietser verbetert.

2. Opzet van het onderzoek

Om inzicht te krijgen wanneer en waardoor fietsers drukte ervaren, heeft het CROW opdracht gegeven voor een onderzoek naar de beleving van drukte op het fietspad.

Het doel van dit onderzoek is tweeledig:

- Het bundelen en beschikbaar stellen van bestaande kennis (en initiatieven) op het gebied van drukte op het fietspad. Dit doel wordt nagestreefd in de eerste fase van het onderzoek, de verkenning. In deze fase heeft deskresearch en een expert meeting plaatsgevonden.
- Een beschrijving van de aard en de omvang van de problematiek rondom 'drukke op het fietspad'. Dit doel wordt nagestreefd in fase 2 van het onderzoek, het belevingsonderzoek. Hiermee is onder 2.000 fietsers in Nederland inzicht verkregen hoe deze factoren voor diverse fietsers bijdragen aan druktebeleving, door middel van een enquête.

De resultaten van beide fasen, geven antwoord op de hiernavolgende onderzoeksvragen:

1. Wat wordt verstaan onder 'druktebeleving op het fietspad'?
2. In welke mate wordt drukte op het fietspad ervaren?
3. Welke problemen ontstaan als gevolg van 'drukke op het fietspad'?
4. Wat zijn de determinanten van 'drukke' op het fietspad?

2.1 Wat wordt verstaan onder 'druktebeleving op het fietspad'?

Onderzoek in Nederland gaat hoofdzakelijk in op de algemene beleving van het fietsen, de kwaliteit, veiligheid, of de (mogelijke) gevolgen van drukte. Druktebeleving wordt daarbij minimaal meegenomen. Het is dus onduidelijk wat druktebeleving op het fietspad is en wat daarvan specifiek de gevolgen zijn.

Uit de verkenning blijkt dat fysieke, sociale en individuele factoren de druktebeleving van een persoon bepalen. Om de beleving goed te kunnen begrijpen, moeten we weten wie de gebruiker van de omgeving is en hoe prikkels uit de omgeving worden verwerkt. Het uitgangspunt zijn de individuele kenmerken van de fietser. Vervolgens zijn sociale factoren van belang. Deze twee samen bepalen hoe de fysieke omgeving wordt waargenomen en beoordeeld.

De volgende definitie van druktebeleving op het fietspad is opgesteld:

Het ervaren van meer en intensievere prikkels tijdens het fietsen dan een persoon aankan, afhankelijk van individuele, sociale en fysieke factoren.

2.2 In welke mate wordt drukte op het fietspad ervaren?

Uit de enquête blijkt dat een kwart van alle fietsers het druk tot zeer druk vindt op fietspaden in Nederland. Bijna 60% heeft het afgelopen jaar een drukke situatie meegemaakt tijdens het fietsen.

2.3 Welke problemen ontstaan als gevolg van 'drukke op het fietspad'?

Bijna 1 op de 10 fietsers ervaart een probleem met drukte op het fietspad. Voornamelijk problemen die te maken hebben met verminderde doorstroming worden genoemd. Het lijkt er echter niet op dat er minder gefietst wordt. Het blijft vooral bij ergernissen.

2.4 Wat zijn de determinanten van 'drukke' op het fietspad?

Vooraf tijdens de ochtend- en avondspitsen ervaren veel fietsers drukte. Van de *individuele factoren* die zijn onderzocht, blijkt dat er geen verschil is in druktebeleving tussen reismotieven waarbij haast is geboden (urgentie) en reismotieven waarbij dit niet het geval is (niet-urgent). Ook is er geen verschil in druktebeleving tussen fietsers die regelmatig op de drukke locatie komen en fietsers die er zelden komen. Druktebeleving hangt wel positief samen met de verwachte drukte. Als een locatie als druk wordt ervaren, werd dit van tevoren ook al wel verwacht. Het komt dus niet als verrassing.

Bij de *sociale factoren* gaat het hoofdzakelijk om het gedrag van andere weggebruikers. Vooral 'met velen naast elkaar fietsen' en 'niet aan de kant gaan' zijn gedragingen van anderen die het vaakst voorkomen in drukke situaties. Deze sociale factoren zorgen er ook voor dat drukte wordt ervaren. Beide gedragingen hebben te maken met niet-sociaal gedrag, waardoor moeilijker kan worden ingehaald.

Een interessante bevinding is dat racefietsers en scholieren vaak als veroorzaker van drukte worden aangewezen. Terwijl zij op hun beurt de andere fietspadgebruikers aanwijzen. Er is veel onbegrip onderling en ze vinden van elkaar dat ze te weinig anticiperen op elkaar.

Er zijn diverse *fysieke factoren* die meespelen bij druktebeleving. Drukke op het fietspad is voornamelijk een issue in zeer sterk stedelijk gebied. De drukke situaties komen voornamelijk voor binnen de bebouwde kom, in het centrum. We kunnen ook met enige zekerheid zeggen dat het tweerichtingsfietspad een kenmerk is dat een grote rol speelt bij de beleving van drukte op het fietspad in Nederland.

3. Wat betekent dit?

We weten nu, dat als de grens eenmaal bereikt wordt waarin een fietser de situatie druk vindt, over het algemeen een hoge mate van drukte wordt ervaren. Daarnaast geldt: hoe hoger de mate van ervaren drukte, hoe meer het als probleem wordt ervaren. Maar het lijkt er niet op dat mensen minder gaan fietsen door de drukte die zij ervaren. Een op de zes fietsers past zijn fietsritten zelfs helemaal niet aan. Blijkbaar is voor hen het probleem niet groot genoeg om de drukte te vermijden. Of er zijn geen betere alternatieven, waardoor de fietser geen andere keuze heeft dan 'te blijven fietsen'. Fietsers gaan in ieder geval niet méér fietsen als de basisvoorzieningen niet aan de eisen van de gebruiker voldoen. Het is dus zaak om iets aan de drukte op fietspaden te doen, voordat de groei in fietsgebruik stopt, voornamelijk in de grote steden.

4. Aanbevelingen

Gebleken is dat vooral de interactie tussen fietspadgebruikers veel bijdraagt aan druktebeleving. Het gaat zowel om gedragingen die wettelijk verboden zijn en niet-sociale gedragingen die niet verboden zijn. De vraag is of fietsers moeten worden heropgevoed: waarschijnlijk wel, maar niet door de wegbeheerder. De wegbeheerder dient wel fysieke voorwaarden te scheppen om het juiste gedrag te kunnen vertonen, voornamelijk op tweerichtingsfietspaden in zeer sterk stedelijk gebied. Het streven is dat voldaan wordt aan de eisen die zijn geformuleerd in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Dit neemt niet weg dat niet gehandhaafd moet worden op zaken die gewoon verboden zijn bij wet.

Het doen van onderzoek leidt altijd tot nog meer vragen. Dat is nu ook het geval. Het aantonen van causale verbanden tussen de onderzochte variabelen en druktebeleving is van groot belang. Op die manier is beter te voorspellen welke factoren het beste aangegrepen kunnen worden om ervoor te zorgen dat druktebeleving afneemt.

Hoewel het huidige onderzoek wel aanwijzingen geeft voor locaties waar veel drukte wordt ervaren, weten we niet of dit ook de locaties zijn waar het volgens de

verkeerskundige definitie druk ís. Er wordt aanbevolen in de toekomst onderzoek te doen naar de overeenkomst en verschillen tussen subjectieve en objectieve drukte.

5. Wat we hiervan leren

Uit het literatuuronderzoek werd duidelijk dat er geen concrete richtlijnen voor het druktebelevingsonderzoek klaar lagen. Er was kennis over drukte, beleving en het fietspad, maar niet over druktebeleving op het fietspad. Dat zorgde er voor dat we zelf op zoek moesten naar factoren die druktebeleving zouden kunnen beïnvloeden, die we in de enquête konden toetsen.

Het meten van beleving is momenteel in ontwikkeling. Er zijn nog geen concrete richtlijnen hoe soortgelijk onderzoek optimaal uitgevoerd kan worden. Daarom is het van belang om bij de basis te starten. Stel enkele duidelijke hypothesen op die je wilt toetsen en zet deze in een conceptueel model, waarbij de onderlinge verbanden inzichtelijk worden gemaakt. Stel in een enquête alleen de essentiële vragen hierbij. Dit biedt een basis voor verder onderzoek, waarmee verdieping kan worden gezocht.

Dit hebben we in dit onderzoek niet gedaan. We hebben in het conceptuele model niet benoemd welke specifieke factoren we in het onderzoek meenamen, omdat bleek dat er heel veel factoren waren die mogelijk van invloed zijn. Deze konden daardoor niet in een gedetailleerd conceptueel model geplaatst worden met bijbehorende afzonderlijke hypothesen. Resultaten bieden daardoor niet de mogelijkheid om causale verbanden aan te tonen. De hypothesen zijn te algemeen geformuleerd om te beantwoorden aan de hand van de resultaten. Neem bijvoorbeeld de hypothese: "Hoe hoger de verwachting van drukte in een situatie, hoe minder druk die situatie wordt ervaren". De verwachte drukte hangt mogelijk ook samen met de bekendheid van de situatie. Met de enquêteresultaten is het niet mogelijk om deze samenhang te toetsen.

Advies aan onszelf en anderen: beperk het aantal factoren dat je wilt onderzoeken en stel een helder conceptueel model op met concrete hypothesen. De valkuil is dat de insteek te breed is, waardoor het niet meer hanteerbaar is. Houd bij de uitwerking van je onderzoeksmethode ook continu in het achterhoofd of de hypothesen aan de hand daarvan te toetsen zijn.