

Fiets als strijdmiddel in de ruimte

Piet Stolk – Rijkswaterstaat– piet.stolk@rws.nl

Mirella Schutgens – Rijkswaterstaat – mirella.schutgens@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

De Fiets is een perfect middel in de transitie naar duurzame mobiliteit. Gezond, positief effect op de bereikbaarheid, Milieuvriendelijk (CO2 reductie) en Ruimtebesparend.

Iedereen kent wel die foto van de fietsersbond (toen nog ENFB) uit de jaren 70: Om dezelfde hoeveelheid mensen te vervoeren heb je maar ene fractie van de ruimte nodig.

Toch zien we dat ook de fiets een onderdeel is van het strijdperk waar wordt gestreden wordt om het gebruik in de ruimte . Elke verandering in ons kleine kikkerland betekent namelijk direct dat er een andere belang wordt geraakt.

- In de stad wordt gepoogd om alle modaliteiten te faciliteren op 1 straat. Bij toenemende drukte en diverse voertuigen is dit niet houdbaar.
- Door het versterken van de rol van de fiets in de stedelijke agglomeraties dienen er met name nabij de randen van de stad, vaak ook het RWS HWN, oplossingen gevonden te worden om personen over te laten stappen van de fiets naar auto of auto naar de fiets. Of zien we een transfer in logistieke sector van vrachtwagen naar cargobikes en andersom. Het realiseren van HUBS en het opwaarderen van de fietsinfra op het grondgebied van Rijkswaterstaat is daarvan een consequentie.

Middels dit 'kampvuur paper' willen we discussiëren over hoe deze strijd in de praktijk van de wegbeheerder naar voren komt. Opvolgend gezamenlijk op zoek gaan naar hoe de samenwerking tussen gebiedspartners en Rijkswaterstaat op het gebied van invulling van de ruimte (HUBS en fietsinfra) opgezet en geborgd blijft als de ruimte waar RWS eigenaar van is een steeds belangrijker rol gaat vervullen bij de overstap van (vracht)auto naar fiets.

1. Fiets en strijd om de ruimte

1.1 Ruimte Fiets versus auto (stedelijk gebied)

In 1978 maakte Arne Haytsma een aantal foto's die wereldwijd bekend en gebruikt zijn als het gaat om het vergelijk van de inname van ruimte door de auto, OV, voetganger en de fiets. Aan de lat stond de werkgroep 2000 als onderdeel de E.N.W.B. (Eerste Enige Echte Wielrijdersbond). De foto's visualiseren op heldere wijze het grote verschil tussen de ruimte die de auto inneemt ten opzichte van o.a. de fiets. Het leefbaar maken en houden van de stedelijke omgeving en daarmee gemoeide strijd om de ruimte waar de fiets wat meer terrein wint loopt nu nog steeds. Het blijft een consensus tussen het terugdringen van het gemotoriseerde verkeer en o.a. de fiets, waarbij het bereikbaar houden van diezelfde ruimte middels het openbaar vervoer nog steeds een belangrijke rol speelt en wordt daarmee op veel verkeersroutes het ruimte beslag bepaalt. De laatste jaren wordt de auto wat meer teruggedrongen als het gaat om parkeren (op een autoparkeervak kunnen 8 fietsen staan) en passen veel steden 1 richtingsverkeer toe zodat de rijbaanbreedte enigszins beperkt wordt. Daar waar er geen OV speelt wordt de ruimte in eerste instantie gekoppeld aan de voetganger en fiets middels het creëren van fietspaden en fietsstraten met de auto te gast, maar met de laatste invulling dient rekening gehouden te worden met ingenomen ruimte door de auto. De ontwikkeling om binnen de bebouwde kom de norm te verlagen naar 30km/u is positief voor de (snellere) fietser die daarmee overal makkelijk zijn weg kan vinden en heeft een positief effect op het gebruik van de ruimte waarbij separate fietspaden deels overbodig zijn, maar zorgt ook voor een uitdaging als het gaat om verkeersveiligheid met veel verkeer en diversiteit van vervoersvormen op 1 soort wegvak (auto, fiets (E-bike en speedpedelec), LEV, scooter en OV).



Foto uit 1978 door Arne Haytsma

1.2 Verkeerstechnische invulling versus bereikbaarheid diverse modaliteiten

Er zijn twee vormen van de fietsstraat in de omloop, namelijk een smalle fietsstraat met een rijbaanbreedte van 3,8 tot 4,7 m en een brede fietsstraat met een rijbaanbreedte van 5,4 tot 7,2 meter met twee rijlopers. Zetten we dat af tegen de gemiddelde breedte van een rijbaan met 2 rijstroken waar geen vrachtverkeer mag komen dan verschilt de 5,50 meter niet wezenlijk veel met de breedte van de fietsstraat en speelt verkeersveiligheid meer een rol dan de inname van de ruimte. Theoretisch gezien zou er, daar waar de auto geen directe rol heeft, er ruimte gewonnen worden. Een rijbaan voor autoverkeer in beiden richtingen neemt tussen de 5,5 – 6 meter in beslag (geen goederenvervoer) ten opzichte van 2,5 -3 meter voor fietsers in beiden richtingen. Directe winst lijkt voorhanden, maar zoals gezegd speelt de benodigde ruimte voor OV en hulpdiensten een significante rol. Daarnaast zien we de opkomst van de doorrijroutes voor fietsers die in stedelijk gebied meer ruimte opeisen, vaak naast de rijbaan voor de auto. Doorrijroutes hebben in de basis een breedte van 4 meter met 2 rijrichtingen) en zorgt dit juist voor het opeisen van nog meer ruimte voor fiets en auto gezamenlijk. De benodigde ruimte is dus sterk afhankelijk van de wens/eis welke modaliteiten bepaalde verkeersroutes dienen te volgen. Daarbij speelt de fiets een positieve rol, echter de echte winst om de leefbaarheid in de stad te verhogen ligt niet in het rigoures verbannen van de auto en realiseren van meer fietspad km, maar vooral in het zoeken naar alternatieven voor de overstap (modal shift) van auto naar duurzame oplossingen zoals de fiets en ook passend goederen - en openbaar vervoer. De fietscargo speelt hierin ook een belangrijke rol.

1.3 Ontwikkeling rol en beleid Fiets en consequenties voor het RWS areaal

De algemene trend is dat er niet alleen vanwege de invulling van de ruimte, maar ook de rol van de fiets in de mobiliteitstransitie waar we werken naar een toekomst vast mobiliteitssysteem ten behoeve van de maatschappelijke belangen, de fiets de strijd in haar voordeel lijkt te beslechten in met name de stedelijke agglomeraties. Dat betekent echter dat de auto zich (nog) meer zal begeven op het HWN en er gekeken moet worden naar overstaplocaties naar o.a. het openbaar vervoer, maar zeker ook naar raakvlakken tussen het HWN en de Fietsinfra om de stedelijke agglomeraties bereikbaar te houden. Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van beleid vanuit de overheid zijn de ambities die verwoord zijn in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF), waarbij de realisatie van doorrijroutes een doelstelling is als mede het geven van ruimte in de stedelijke gebieden aan de fiets en ook de (fiets)voorziening naar de nieuwe woningbouwlocaties. Vanuit de context is het van belang dat de autogebruiker op gebruikersvriendelijke en efficiënte wijze over kan stappen naar o.a. de fiets om zijn/haar weg te vervolgen naar en in de stedelijke gebieden. Het realiseren van HUBS op het grondgebied van RWS en het op orde brengen en houden van het fietsareaal waar RWS eigenaar en ook beheerverantwoordelijk voor is speelt hierbij een belangrijke rol. Recent is uit onderzoek gebleken dat op RWS grond circa 3.500 Km fietsinfrastructuur ligt waar de beheerverantwoordelijkheid valt onder verschillende wegbeheerders. Kortom, ook RWS staat voor de uitdaging om de ruimte waar zij eigenaar van is te besteden aan het realiseren van Hubs en fietsinfra. Daarmee reikt de strijd om de ruimte verder dan alleen de stedelijke agglomeraties en is samenwerking met omgevingspartners van groot belang.

2. Conclusie / discussie

- Er zijn veel belangen ten aanzien van het gebruik van de ruimte als het gaat om verplaatsingen. De positie van de fiets in stedelijke gebieden neemt steeds meer een vlucht en worden overstaplocaties van auto naar fiets aan de randen van stedelijke agglomeraties belangrijker. De rol van het RWS fietsareaal en daarmee de benodigde ruimte voor de fiets en realiseren van HUBS als overstaplocaties van (vracht)auto naar fiets wordt daarbij van groot belang. Hoe zorgen we ervoor dat we de samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders en stakeholders op de juiste manier optuigen en wat is er nog meer van belang voor RWS als grondeigenaar?

Discussie vragen

- Hoe moet de samenwerking tussen RWS en gebiedspartners opgetuigd worden? Welke keuzes moeten we verkeersgemeenschap maken, en wat is daar het gremium voor
- Hoe gaan we om met alle belangen die er spelen als het gaat om invulling van de ruimte?

Literatuur of Referenties

Fietsersbond, Campagne Ruimtegebruik
Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW
Nationaal Toekomstbeeld Fiets
Verkeersnet