

DE FIETSBALANS

in Zuid-Holland



Aangeboden door de provinciale raad van de Fietzersbond in Zuid-Holland
ter gelegenheid van de behandeling van het "Fietsplan 2001" op 25 april 2001

Fietsbalans in Zuid-Holland

Inleiding	4
Wat is er gemeten?	4
Directheid	4
Comfort (hinder)	4
Comfort wegdek	4
Aantrekkelijkheid (geluidhinder)	4
Concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto	4
Fietsgebruik	4
Verkeersveiligheid	5
Stedelijke dichtheid	5
Fietserstevredenheid	5
Beleid op papier	5
Totaalbeeld	6
Haaglanden	7
Regionale Data	7
Fietsgebruik	7
Verkeersveiligheid	7
Resultaten Fietsbalans	8
's-Gravenhage	8
Zoetermeer	9
Voorburg	9
Leidschendam	10
Delft	11
Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek	12
Regionale data	12
Fietsgebruik	12
Verkeersveiligheid	12
Resultaten Fietsbalans	13
Leiden	13
Voorschoten	14
Hillegom	14
Katwijk	15
Lisse	16
Noordwijk	16
Rijnmond	18
Regionale data	18
Fietsgebruik	18
Verkeersveiligheid	18
Resultaten Fietsbalans	19
Rotterdam	19
Rotterdam Alexander	20
Rotterdam Zuid	20
Rotterdam Centrum	21
Maassluis	22
Hellevoetsluis	22
Schiedam	23
Barendrecht	24
Ridderkerk	24
Spijkenisse	25
Vlaardingen	26
Zuid-Holland Zuid	27
Regionale data	27
Fietsgebruik	27
Verkeersveiligheid	27
Resultaten Fietsbalans	28
Oud-Beijerland	28
Dordrecht	28

Sliedrecht	29
Zwijndrecht	30
De Waarden	31
Regionale data	31
Fietsgebruik	31
Verkeersveiligheid	31
Resultaten Fietsbalans	32
Gorinchem	32
Rijn- en Gouwestreek	33
Regionale data	33
Fietsgebruik	33
Verkeersveiligheid	33
Resultaten Fietsbalans	34
Alphen aan den Rijn	34
Gouda	34
Nieuwerkerk aan de IJssel	35

(update 2001 zomer)

Inleiding

De Fietsbalans is een onderzoek naar het fietsklimaat in de verschillende gemeentes in Nederland. Vanaf 2000 is de Fietsbalans in 115 gemeenten uitgevoerd, waarvan 29 in de provincie Zuid-Holland. De Fietsbalans is een samenwerkingsproject voor gemeentes en de lokale afdelingen alsook het landelijk bureau van de Fietsersbond. Door het toepassen van dezelfde methodiek zijn de resultaten van de verschillende gemeentes onderling vergelijkbaar.

Wat is er gemeten?

Directheid

Of mensen de fiets pakken als ze zich willen verplaatsen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de vraag hoe vlot je op je bestemming kunt komen. De factoren die de reistijd beïnvloeden, zijn samengebracht in het aspect 'directheid'. 'Directheid' wordt gemeten in 2 grootheden: afstand en tijd. Aangezien de fietser zelf de energie moet leveren voor zijn verplaatsing, is fietsverkeer meer dan andere vervoerswijzen gevoelig voor afstanden.

Comfort (hinder)

Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een belangrijk deel samen met het plezier en het gemak waarmee ze kunnen fietsen. Comfort is dan ook één van de hoofdeisen die gesteld worden aan goede fietsinfrastructuur. Teken voor de Fiets geeft hiervoor een aantal deelaspecten. Een belangrijk deelaspect 'de kwaliteit van het wegdek' wordt apart behandeld in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de overige deelaspecten van comfort. Deze houden met name verband met de hinder die fietsers ondervinden van verkeerssituaties en medeweggebruikers.

Comfort wegdek

De fiets is (in de meeste gevallen) een ongeveerd voertuig en daarmee is het fietsen meer dan enig andere vervoerswijze gevoelig voor de kwaliteit van het wegdek. Een goed wegdek is allereerst van belang voor het comfort van de fietser. Maar onvolkomenheden in het wegdek kunnen ook leiden tot onveilige situaties, wanneer fietsers onevenredig veel aandacht moeten besteden aan oneffenheden in het wegdek en daardoor minder aandacht kunnen hebben voor het overige verkeer. Of erger nog, wanneer slecht wegdek leidt tot valpartijen. Kortom, de verhardingskwaliteit moet recht doen aan de gebruikerseisen van de fietser.

Aantrekkelijkheid (geluidhinder)

Voor de hoofdeis 'aantrekkelijkheid' staat in 'Teken voor de Fiets' een aantal criteria vermeld die binnen onze onderzoeksofzet moeilijk te meten waren, zoals 'overzicht', 'sociale veiligheid' en 'ruimtelijke beleving'. Ook het klachtenpatroon van gebruikers (fietsers) wordt in 'Teken voor de Fiets' beschouwd als een indicatie voor 'aantrekkelijkheid'. Wat dat laatste betreft kan het onderdeel 'fietserstevredenheid' uit deze Fietsbalans mede dienen als een maat voor 'aantrekkelijkheid'. Voor het overige is de mate van geluidhinder gekozen als een maat voor (gebrek aan) aantrekkelijkheid. Weinig fietsers ervaren een lawaaierige omgeving als aantrekkelijk. Geluidhinder is relatief eenvoudig meetbaar.

Concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto

Voor de mate waarin mensen kiezen voor de fiets is niet alleen van belang hoe goed de fietsvoorzieningen zijn, maar ook hoe vlot de fiets is ten opzichte van andere vervoerswijzen. Als een van de centrale doelstellingen van het Masterplan Fiets van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gold dan ook dat op afstanden tot 5 km de fiets even snel of sneller zou moeten zijn dan de auto. Deze doelstelling is in dit onderzoek als norm gekozen voor een goede concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

Fietsgebruik

Het feitelijke fietsgebruik in een gemeente is een belangrijke maat voor de kwaliteit van het fietsklimaat. De omvang van het fietsgebruik is zowel een indicatie voor de mate waarin een

gemeente er in geslaagd is *belemmeringen* voor fietsgebruik weg te nemen, als voor de mate waarin de gemeente er in slaagt fietsgebruik te *stimuleren*. Daarom is feitelijk fietsgebruik een vanzelfsprekend onderdeel van deze Fietsbalans.

Verkeersveiligheid

Lang was de onveiligheid van het fietsverkeer het enige aandachtspunt in het fietsbeleid. Gelukkig heeft de beleidsmatige aandacht voor het fietsen zich verbreed naar allerlei andere kwaliteitsaspecten. Niettemin blijft veiligheid een zeer belangrijke basisvoorwaarde voor een goed fietsklimaat.

Stedelijke dichtheid

Wanneer de gemiddelde verplaatsingsafstand toeneemt, heeft dat een negatief effect op het fietsgebruik. De afgelopen jaren is in Nederland het gebruik van de fiets voor korte verplaatsingen toegenomen, maar het effect daarvan wordt geheel geneutraliseerd door de effecten van een grotere gemiddelde verplaatsingsafstand. Voor de bruikbaarheid van de fiets is het daarom van belang dat zoveel mogelijk verplaatsingen binnen fietsafstand kunnen plaatsvinden. In een compacte stedelijke omgeving is het aantal potentiële bestemmingsadressen binnen fietsafstand groter dan in meer ruimtelijk gespreide kernen.

Fietserstevredenheid

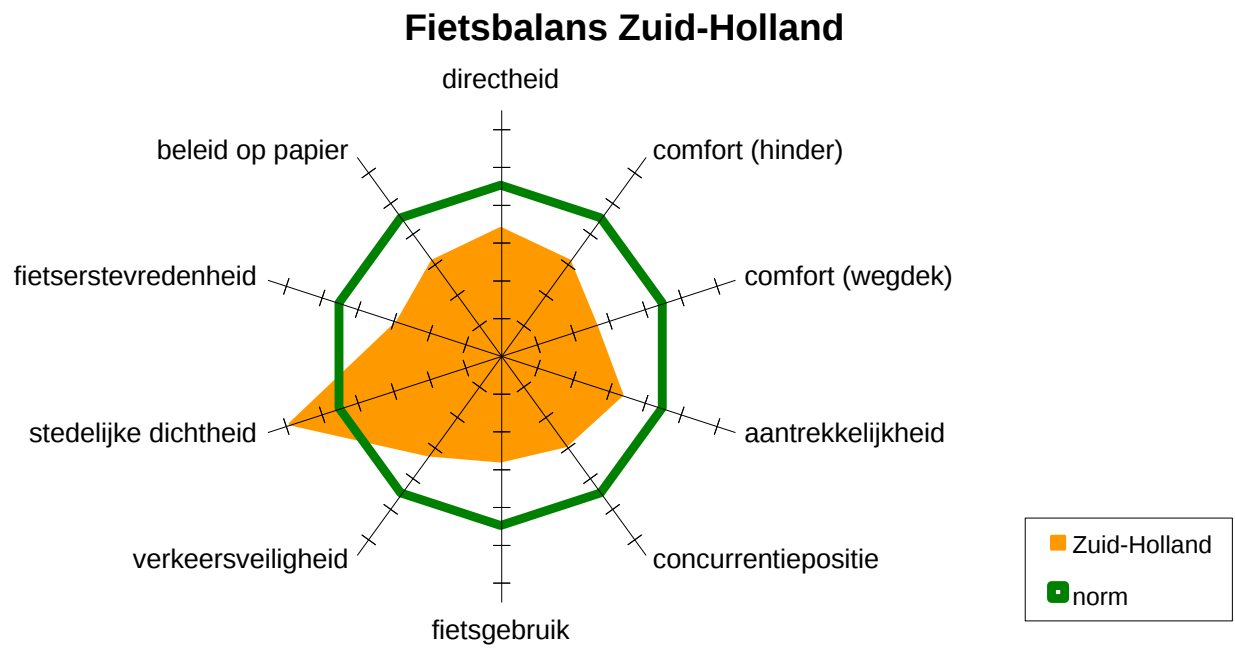
De aantrekkelijkheid van het fietsklimaat blijkt het beste uit het oordeel van de fietsers zelf. Uiteindelijk moeten bij een goed fietsbeleid ook de fietsers zelf tevreden zijn. Daarom maakte een enquête onder de lokale fietsers deel uit van het onderzoek. Gevraagd is naar hun tevredenheid over achtereenvolgens 'fietsenstallingen', 'fietscomfort', 'verkeersveiligheid', 'sociale veiligheid', de 'aanpak van fietsendiefstal', en de 'fietsambities van de gemeente'.

Beleid op papier

Wat de fietser op straat aantreft, is voor een belangrijk deel het resultaat van in het verleden gevoerd verkeersbeleid. Het fietsbeleid van vandaag zegt iets over het fietsklimaat van de toekomst. Bij een oordeel over de fietskwaliteiten van een gemeente is het daarom logisch ook te kijken naar het beleid dat de gemeente voert.

Eigenlijk zou dat fietsbeleid ook inhoudelijk moeten worden beoordeeld: in welke mate voorziet het beleid in het verbeteren van die punten waarop de gemeente nu slecht scoort. Zo'n kwalitatieve beoordeling was echter binnen het bestek van dit onderzoek niet mogelijk. Daarom is ervoor gekozen om door middel van een enquête aan de gemeenten zelf te vragen naar het bestaan van beleidsnota's, doelstellingen, budgetten en regelingen die betrekking hebben op het fietsen. **Met andere woorden: het beleid op papier is vooral beoordeeld op vorm en nauwelijks op inhoud.** Bij het samenstellen van de enquête zijn de aanbevelingen uit 'Tekenen voor de Fiets' met betrekking tot het inrichten van het plan- en beleidsproces als referentie genomen.

Totaalbeeld



Haaglanden

Regionale Data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren¹.

	Fietsgebruik
S-Gravenhage	25%
Zoetermeer	32%
Voorburg	27%
Leidschendam	30%
Delft	39%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

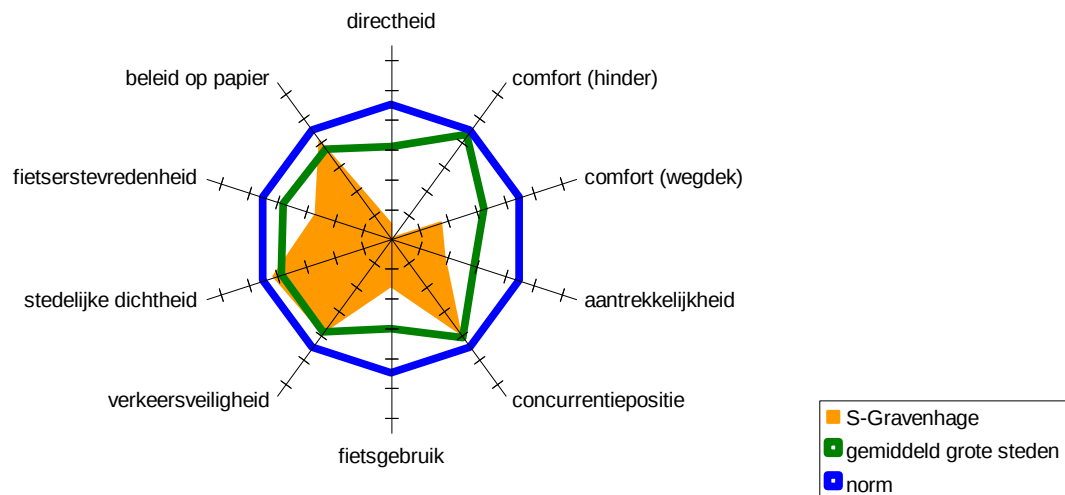
	Risico per 100 miljoen fietskm
S-Gravenhage	28
Zoetermeer	16
Voorburg	40
Leidschendam	33
Delft	13

¹ NB: De fietsgebruikcijfers van het CBS over de jaren 1999 en 2000 zijn aanzienlijk lager dan de voorafgaande jaren. Dit heeft te maken met grote wijzigingen in de onderzoeksmethodiek van het CBS. Hierdoor is het niet verantwoord CBS-cijfers van voor 1999 te vergelijken met de cijfers in dit rapport. Daarom is het noodzakelijk andere normen en intervallen toe te passen dan bij de metingen van 2000.

Resultaten Fietsbalans

's-Gravenhage

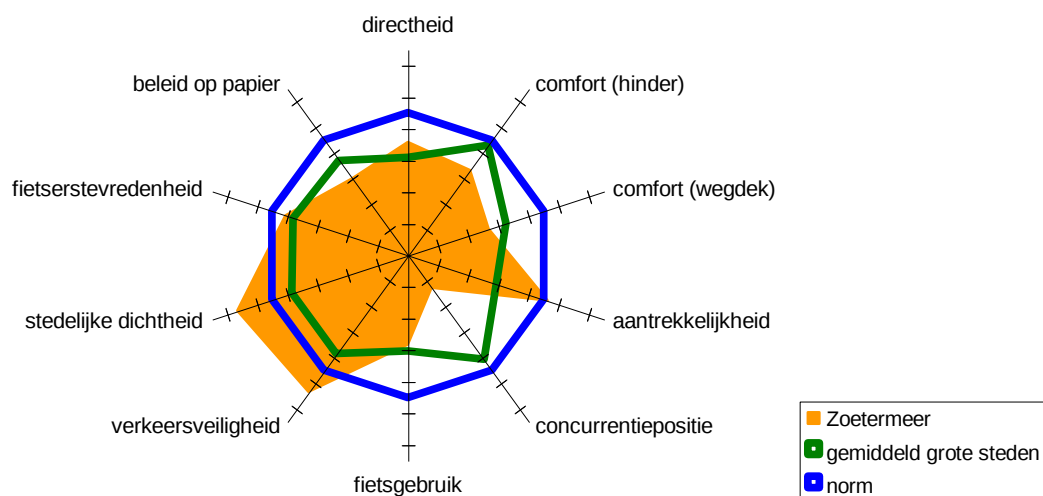
Fietsbalans



	's-Gravenhage	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	zeer slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	zeer slecht	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	zeer slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	matig	goed
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

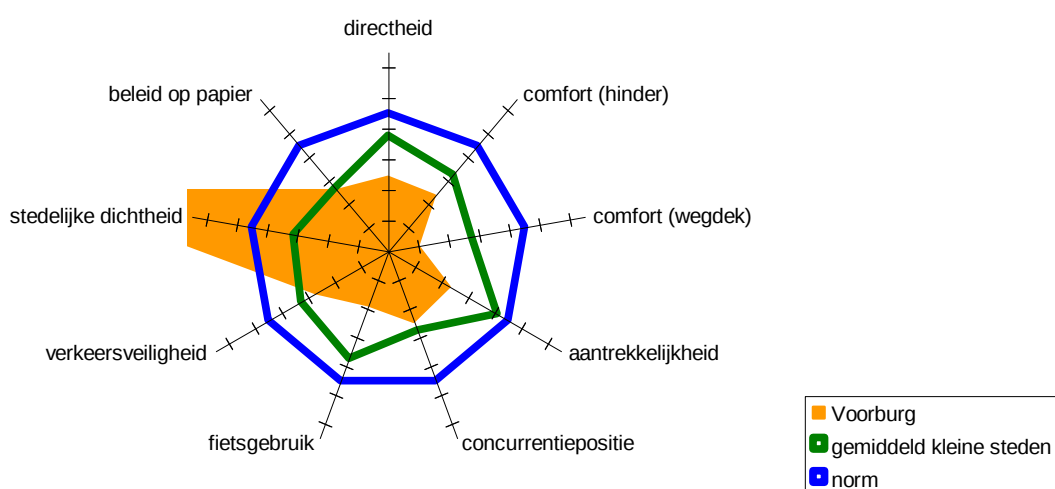
Zoetermeer

Fietsbalans



Voorburg

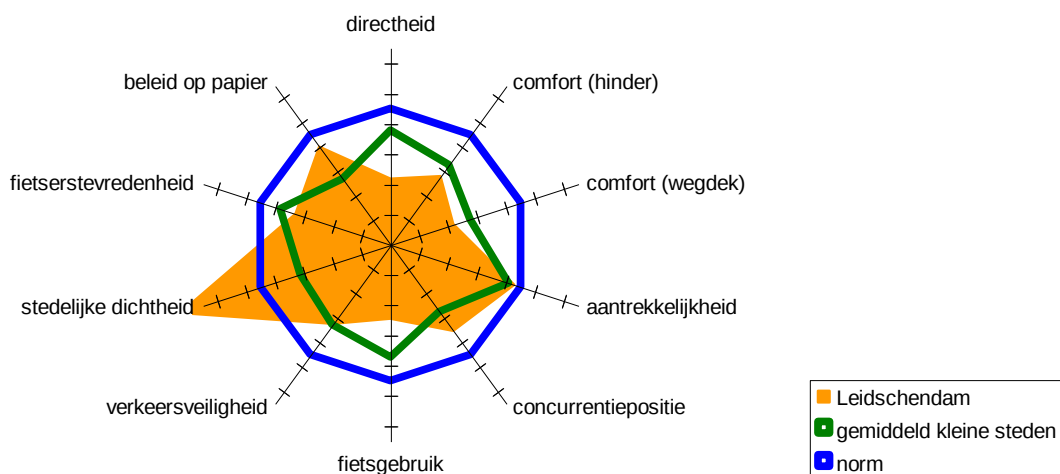
Fietsbalans



	Voorburg	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	slecht	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht

Leidschendam

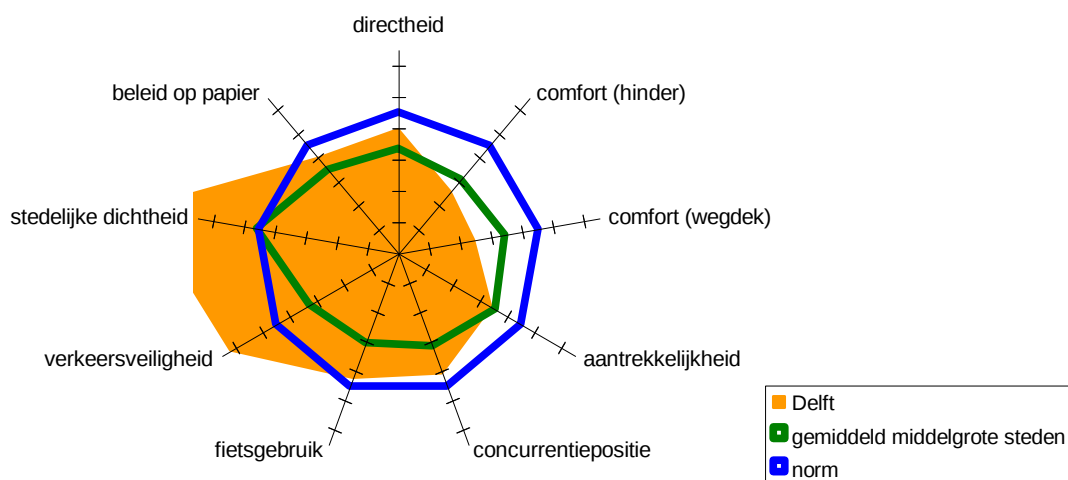
Fietsbalans



	Leidschendam	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	matig	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Delft

Fietsbalans



	Delft	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	matig
<i>concurrentiepositie</i>	goed	matig
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>beleid op papier</i>	matig	matig

Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek

Regionale data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren².

	Fietsgebruik
Leiden	45%
Voorschoten	36%
Hillegom	34%
Katwijk	37%
Lisse	38%
Noordwijk	29%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

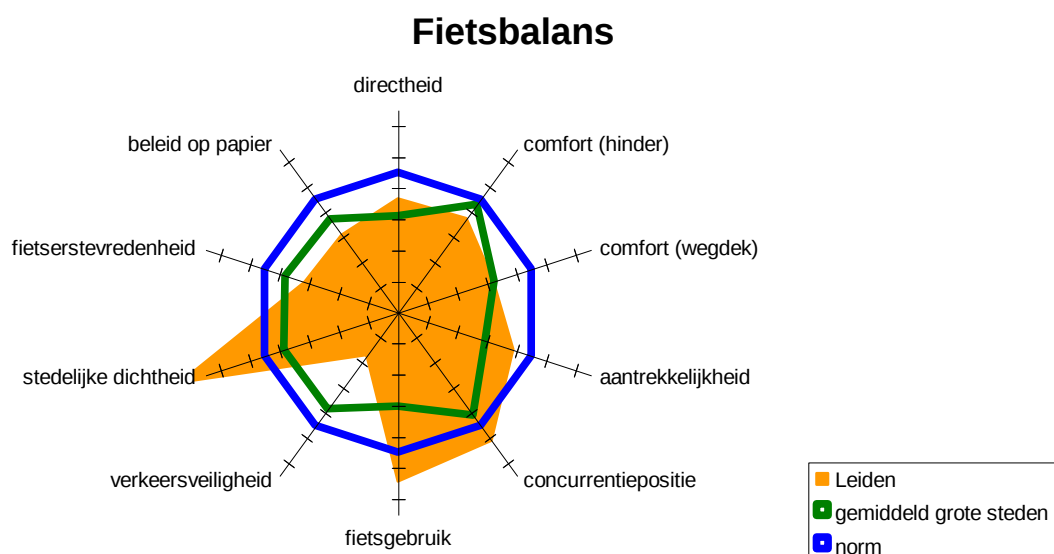
Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

	Risico per 100 miljoen fietskm
Leiden	37
Voorschoten	33
Hillegom	20
Katwijk	38
Lisse	31
Noordwijk	95

² Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

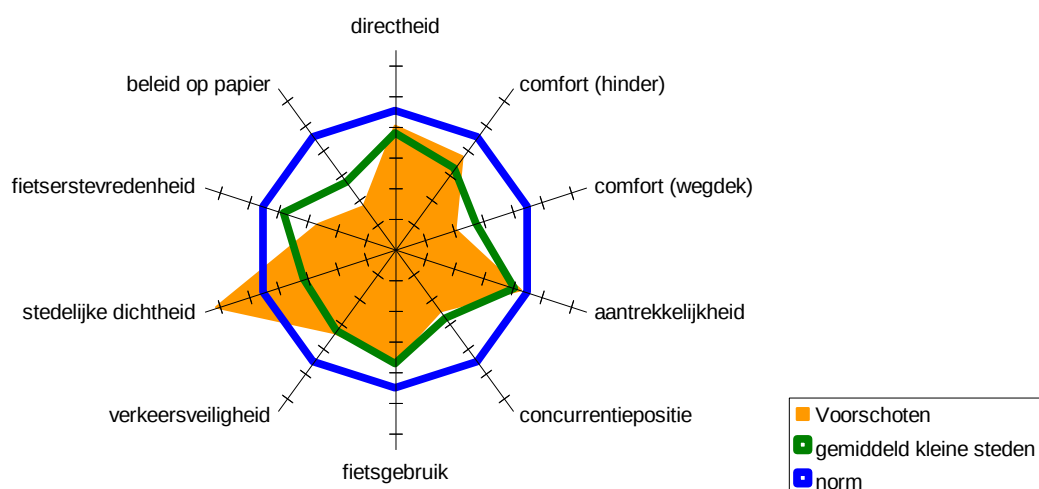
Leiden



	Leiden	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer goed	goed
<i>fietsgebruik</i>	zeer goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	matig

Voorschoten

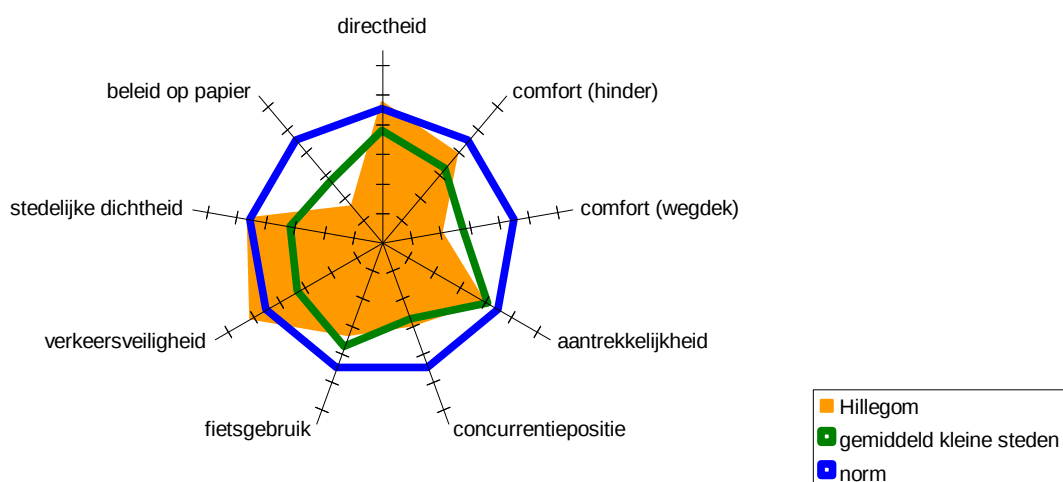
Fietsbalans



	Voorschoten	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	zeer slecht	slecht

Hillegom

Fietsbalans

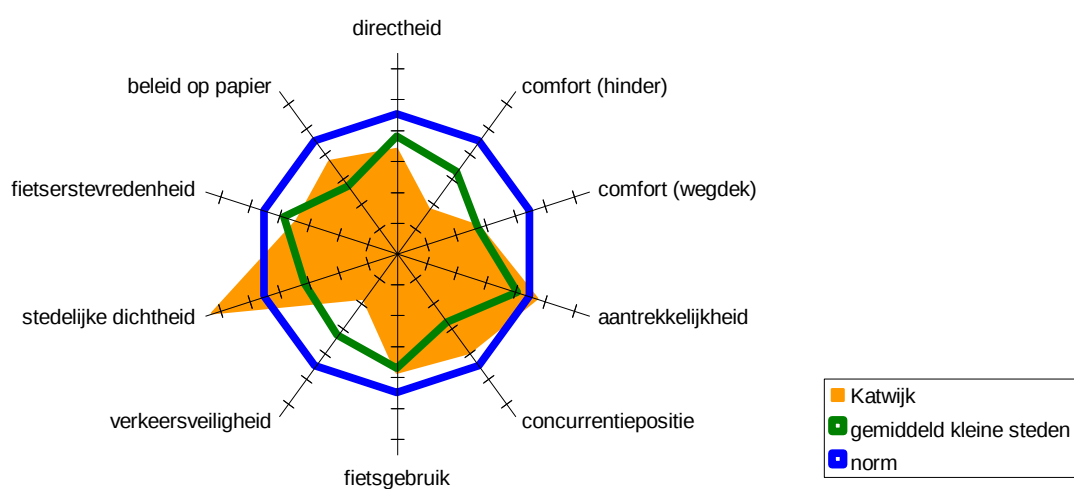


	Hillegom	gemiddeld kleine steden
--	----------	-------------------------

<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>beleid op papier</i>	zeer slecht	slecht

Katwijk

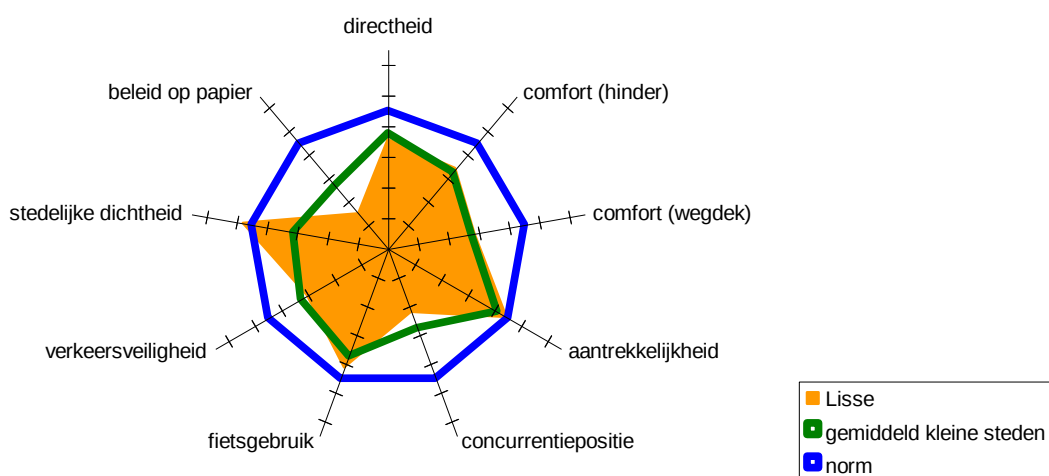
Fietsbalans



	Katwijk	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	zeer slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	matig	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Lisse

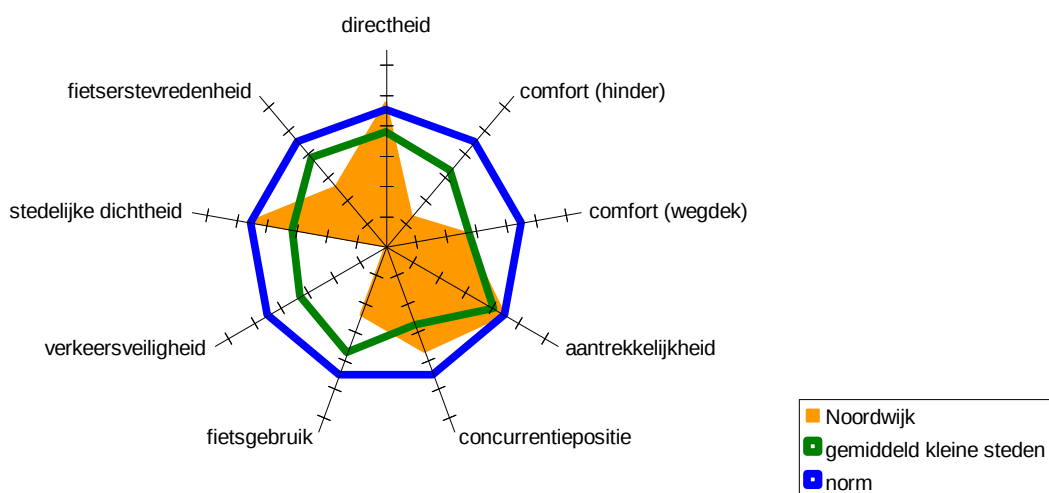
Fietsbalans



	Lisse	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>beleid op papier</i>	zeer slecht	slecht

Noordwijk

Fietsbalans



	Noordwijk	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	zeer slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	matig	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht

Rijnmond

Regionale data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren³.

Fietsgebruik	
Rotterdam	21%
Maassluis	32%
Hellevoetsluis	31%
Schiedam	26%
Barendrecht	36%
Ridderkerk	33%
Spijkenisse	30%
Vlaardingen	31%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

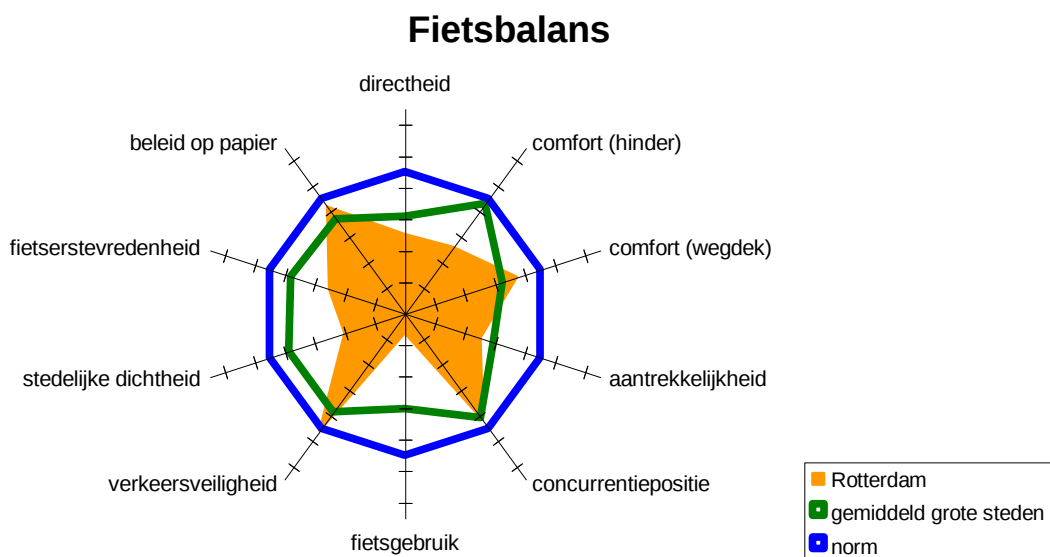
Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

Risico per 100 miljoen fietskm	
Rotterdam	23
Maassluis	26
Hellevoetsluis	30
Schiedam	27
Barendrecht	20
Ridderkerk	25
Spijkenisse	17
Vlaardingen	26

³ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

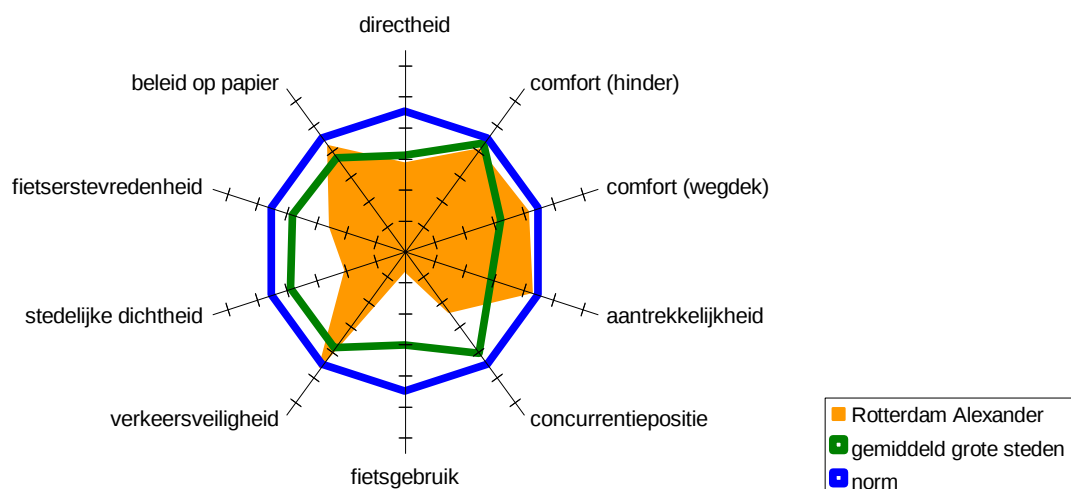
Rotterdam



	Rotterdam	gemiddeld grote steden
<i>Directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	goed	goed
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

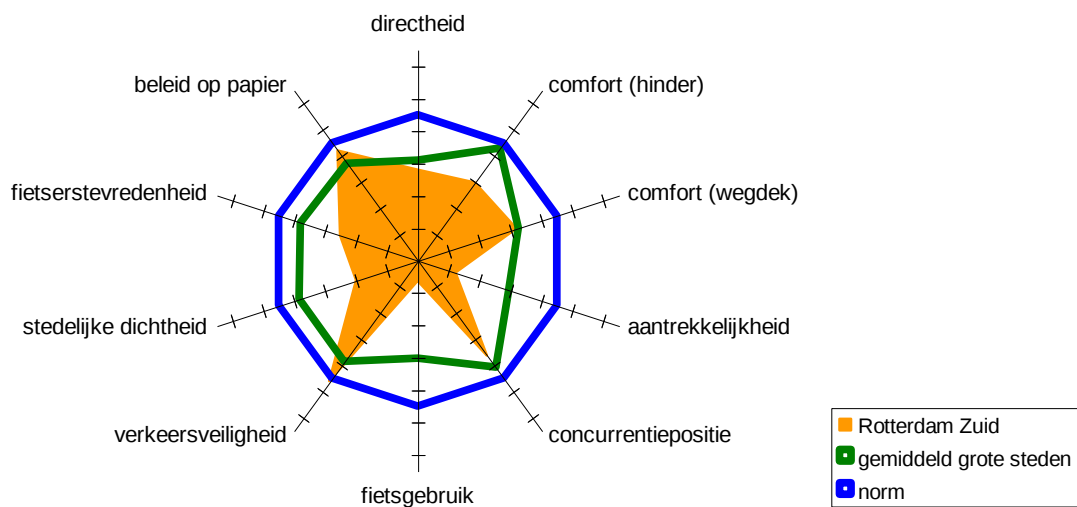
Rotterdam Alexander

Fietsbalans



Rotterdam Zuid

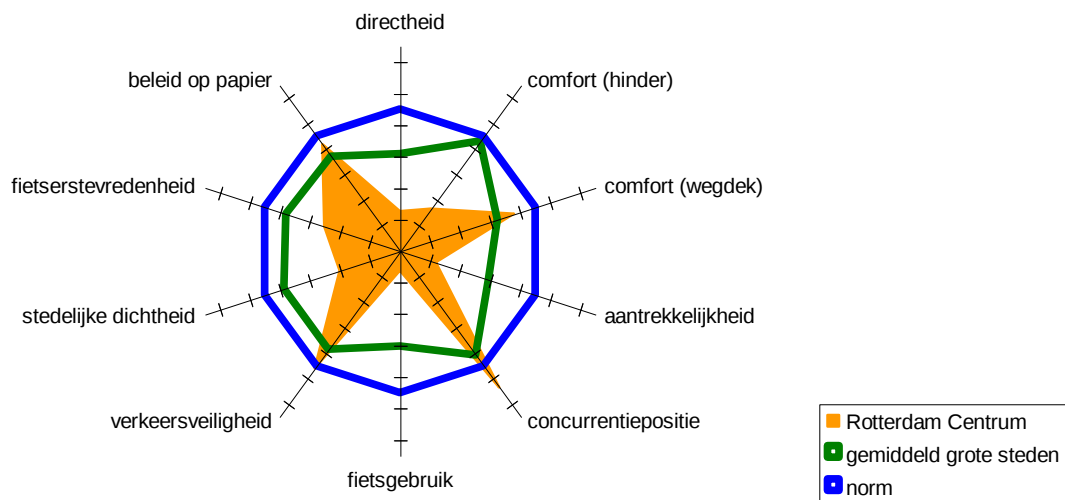
Fietsbalans



	Rotterdam Zuid	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	zeer slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	matig	goed
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

Rotterdam Centrum

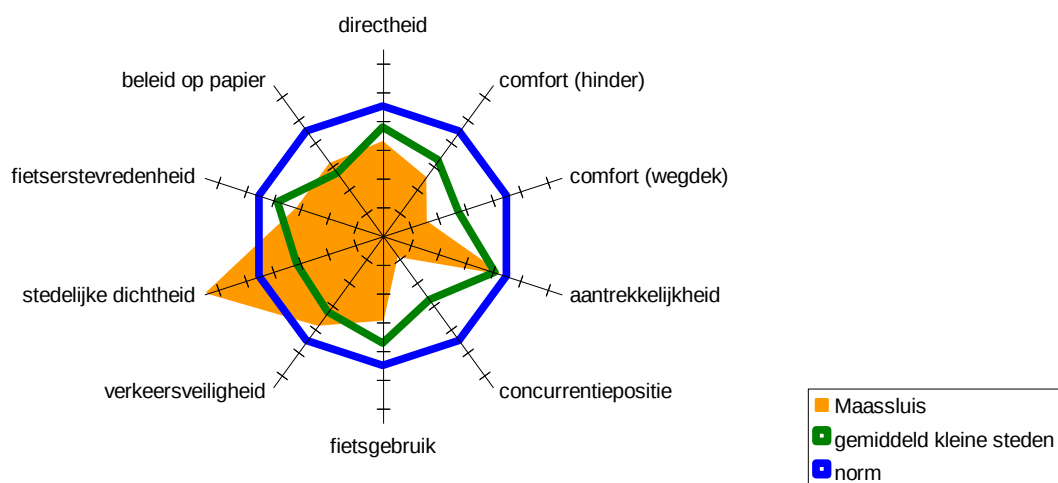
Fietsbalans



	Rotterdam Centrum	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	zeer slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	zeer slecht	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	zeer slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer goed	goed
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

Maassluis

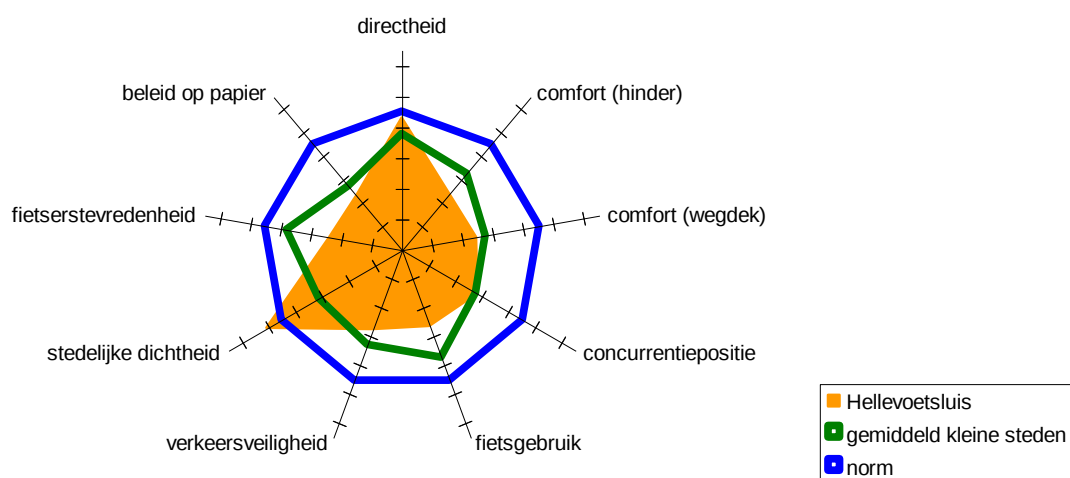
Fietsbalans



	Maassluis	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Hellevoetsluis

Fietsbalans

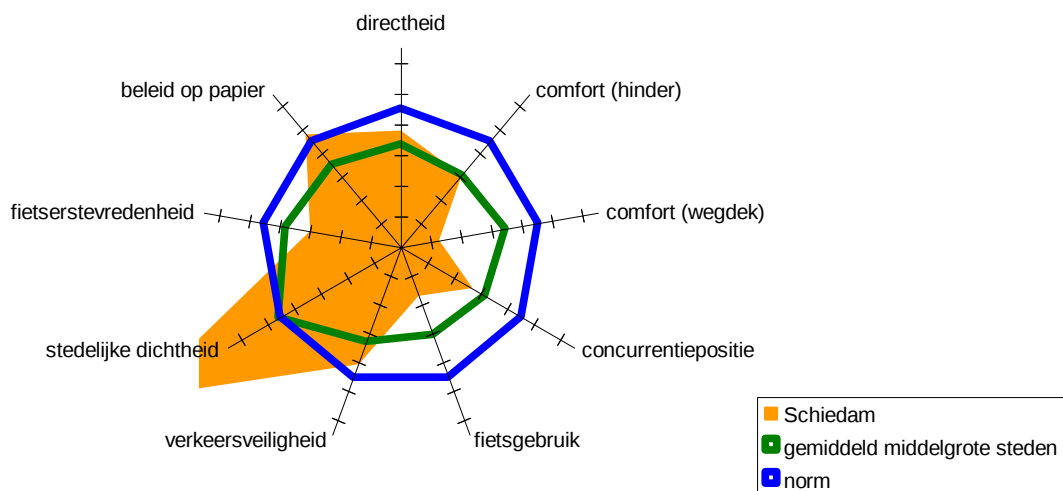


	Hellevoetsluis	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig

<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht

Schiedam

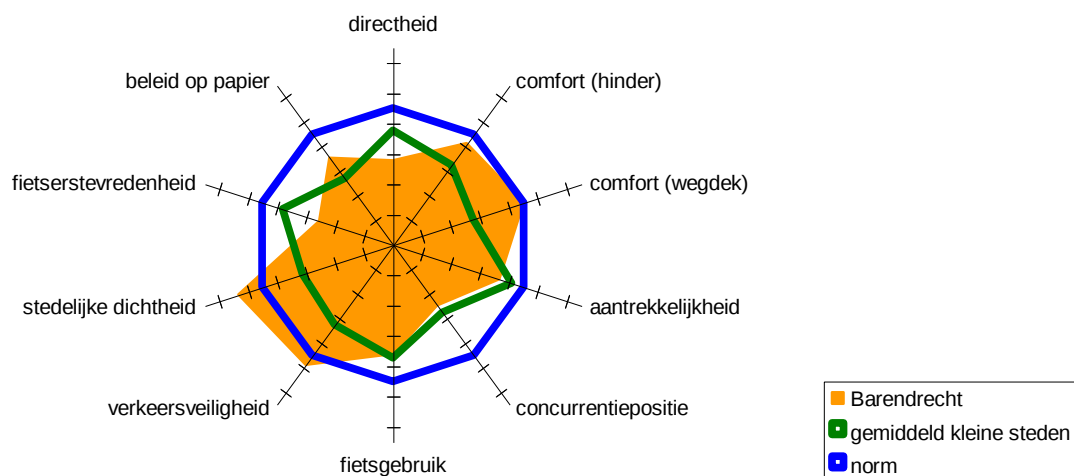
Fietsbalans



	Schiedam	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	matig
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	matig
<i>fietsgebruik</i>	zeer slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

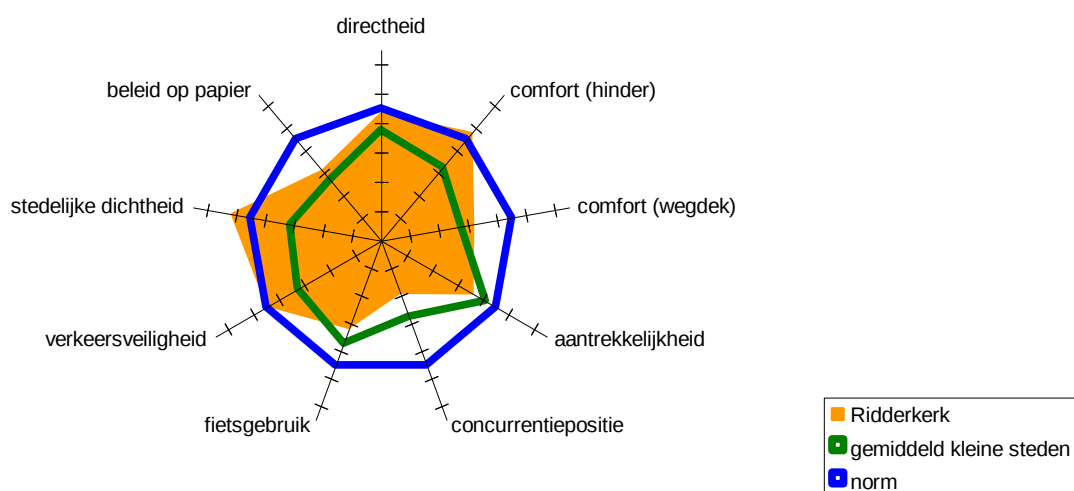
Barendrecht

Fietsbalans



Ridderkerk

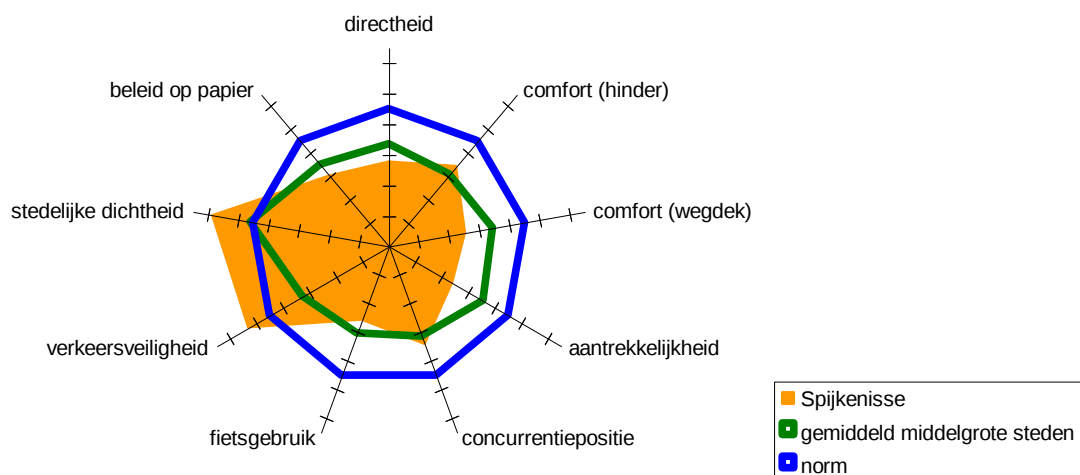
Fietsbalans



	Ridderkerk	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	goed
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Spijkenisse

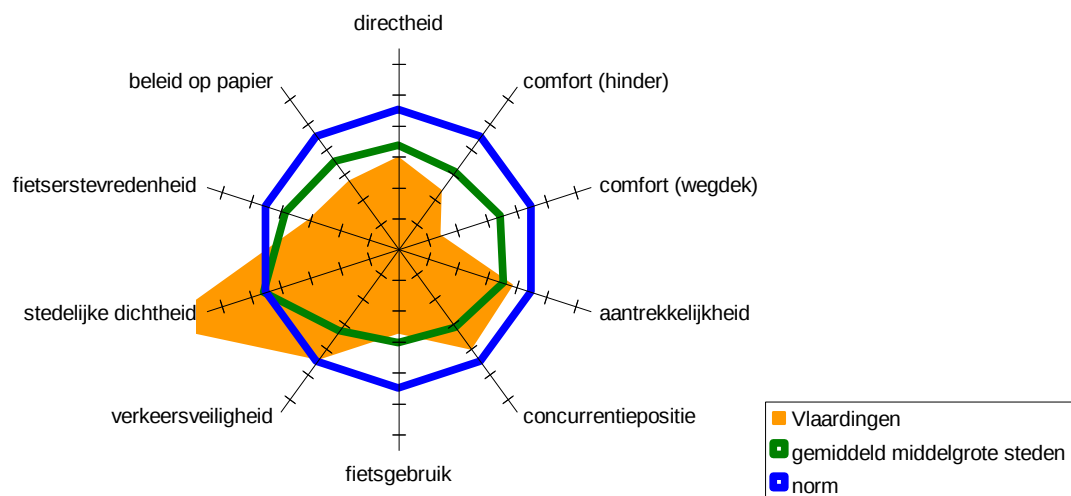
Fietsbalans



	Spijkenisse	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	slecht	matig
<i>concurrentiepositie</i>	matig	matig
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>beleid op papier</i>	matig	matig

Vlaardingen

Fietsbalans



	Vlaardingen	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	matig
<i>concurrentiepositie</i>	matig	matig
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	matig

Zuid-Holland Zuid

Regionale data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren⁴.

	Fietsgebruik
Oud-Beijerland	40%
Dordrecht	36%
Sliedrecht	33%
Zwijndrecht	29%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het *risico*. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

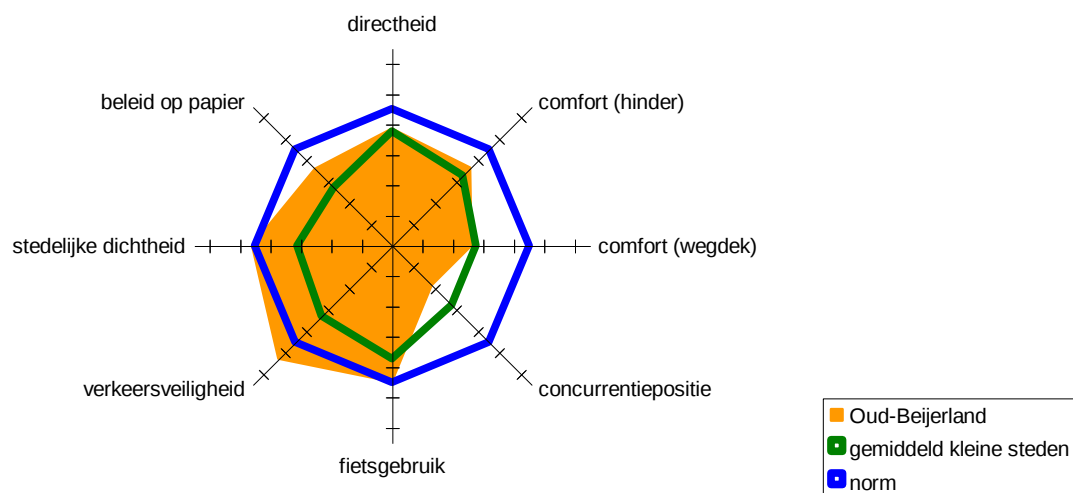
	Risico per 100 miljoen fietskm
Oud-Beijerland	17
Dordrecht	27
Sliedrecht	41
Zwijndrecht	27

⁴ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

Oud-Beijerland

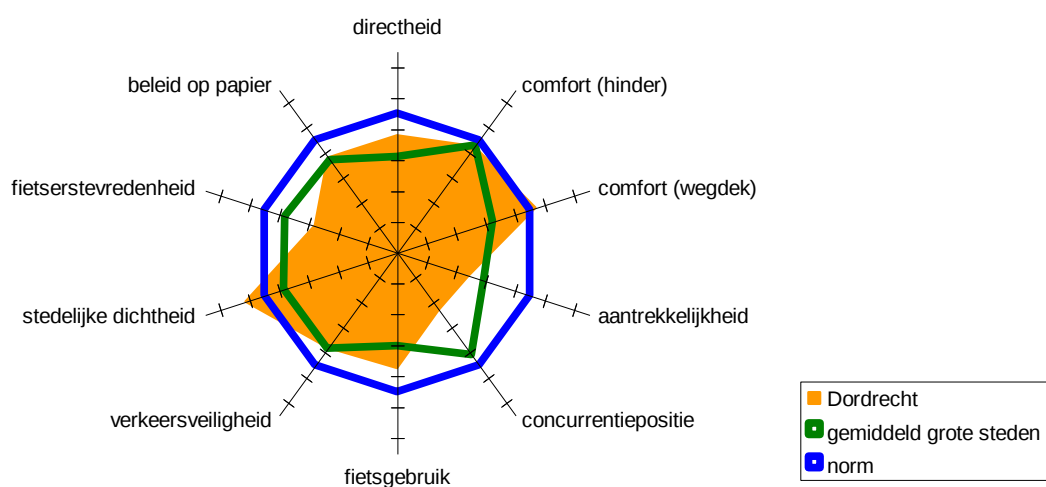
Fietsbalans



	Oud-Beijerland	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Dordrecht

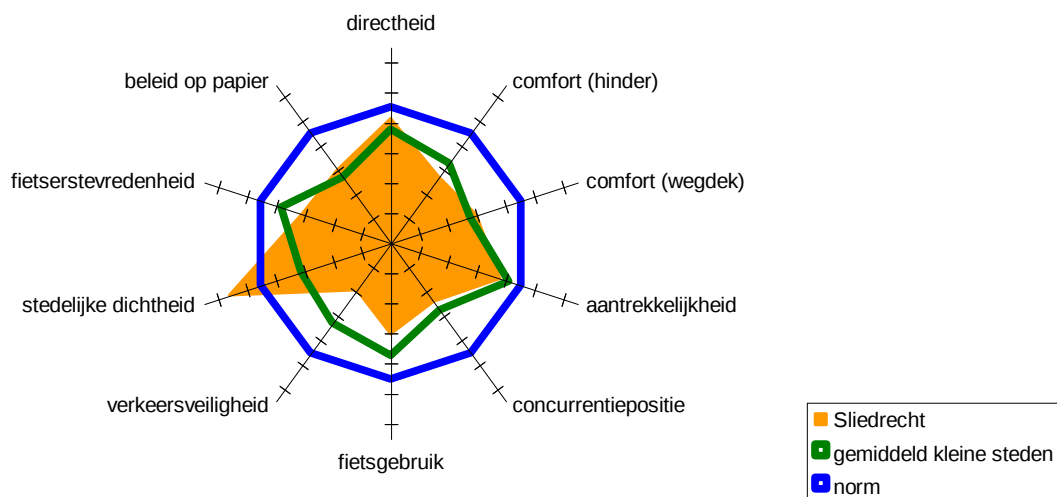
Fietsbalans



	Dordrecht	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	goed	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	goed
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	matig

Slidrecht

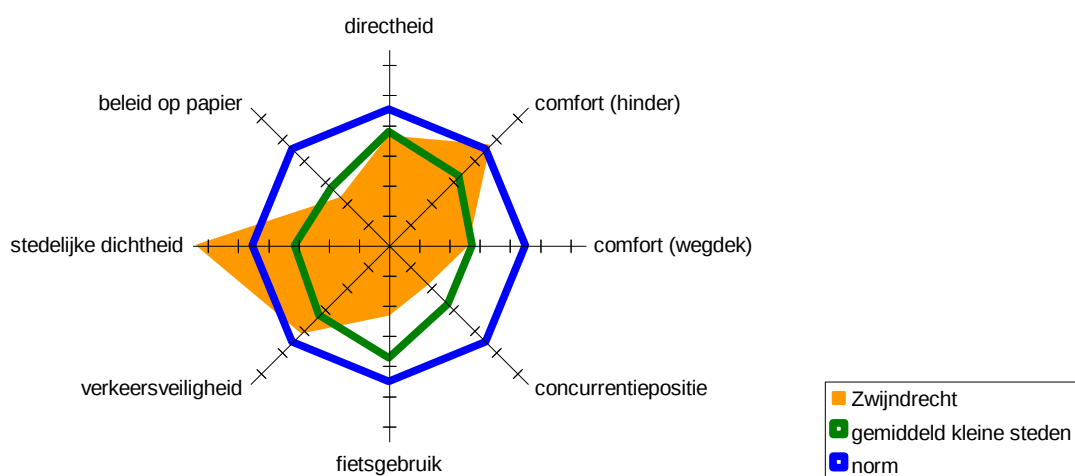
Fietsbalans



	Slidrecht	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	matig	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	matig	slecht

Zwijndrecht

Fietsbalans



	Zwijndrecht	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	slecht	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht

De Waarden

Regionale data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren⁵.

Fietsgebruik	
Gorinchem	35%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

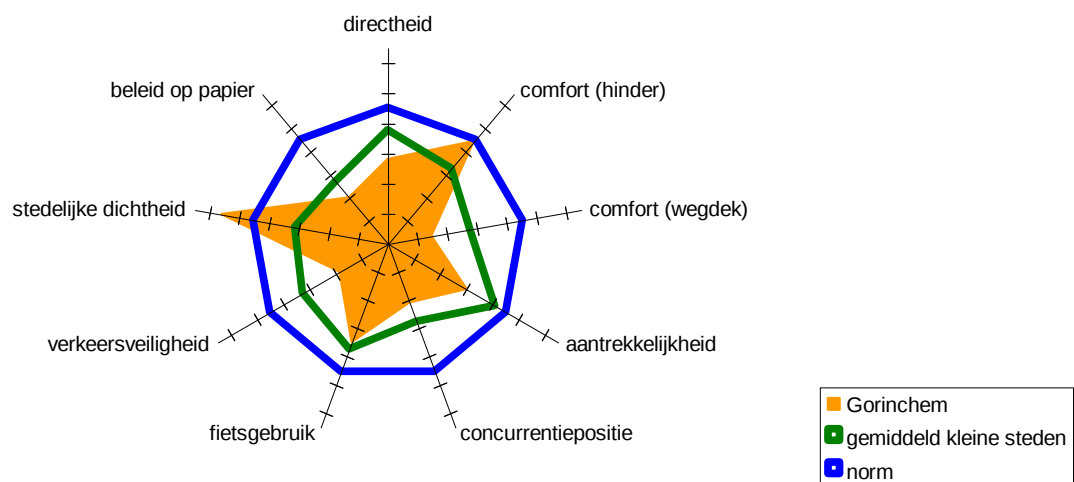
Risico per 100 miljoen fietskm	
Gorinchem	40

⁵ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

Gorinchem

Fietsbalans



	Gorinchem	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	slecht	goed
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht

Rijn- en Gouwestreek

Regionale data

Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren⁶.

	Fietsgebruik
Alphen aan den Rijn	33%
Gouda	41%
Nieuwerkerk aan de IJssel	37%

Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1996 tot en met 2000.

Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2000, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

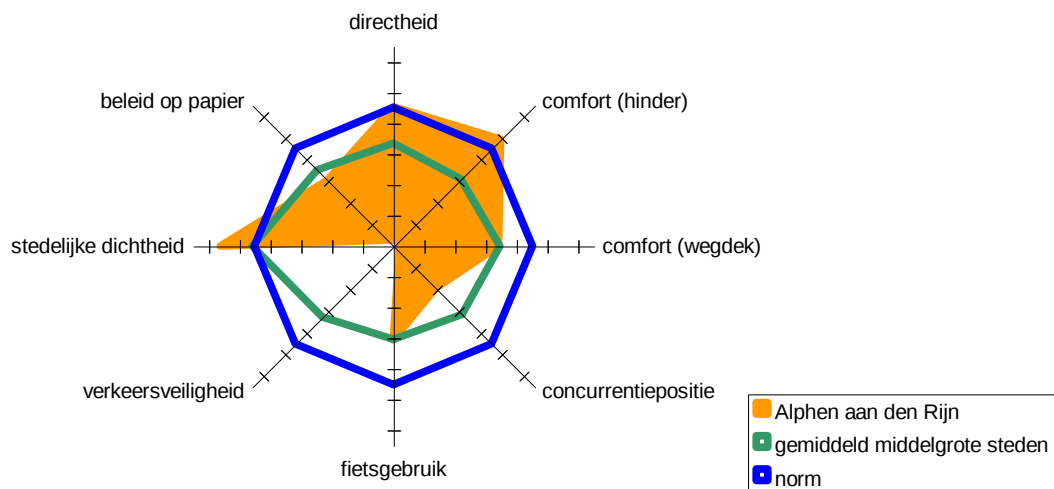
	Risico per 100 miljoen fietskm
Alphen aan den Rijn	46
Gouda	37
Nieuwerkerk aan de IJssel	21

⁶ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

Alphen aan den Rijn

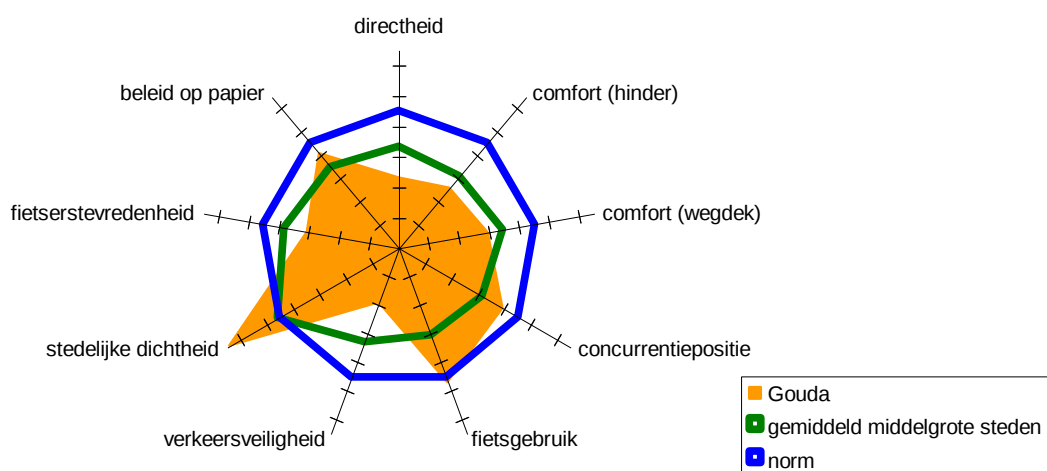
Fietsbalans



	Alphen aan den Rijn	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	Goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	Goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	Matig	matig
<i>concurrentiepositie</i>	Zeer slecht	matig
<i>fietsgebruik</i>	Matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	Zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	Zeer goed	goed
<i>beleid op papier</i>	Matig	matig

Gouda

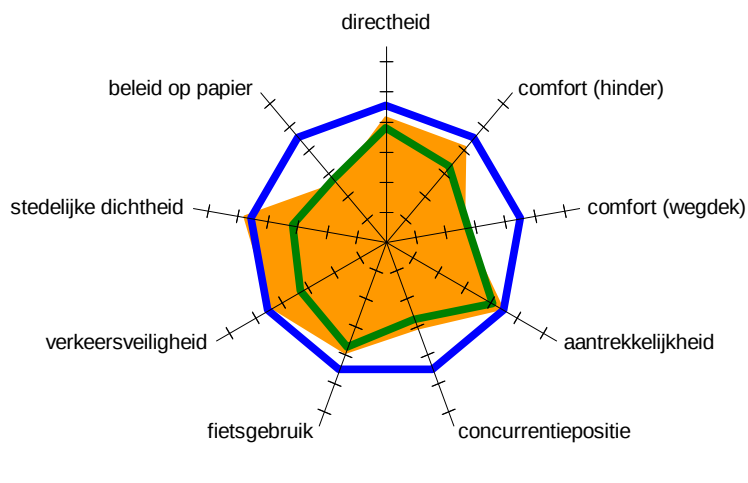
Fietsbalans



	Gouda	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	matig
<i>concurrentiepositie</i>	matig	matig
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>veerkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig

Nieuwerkerk aan de IJssel

Fietsbalans



	Nieuwerkerk aan de IJssel	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	matig	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>veerkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	goed	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht