



Staat van de Fiets in Zuid-Holland

2003



Fietzersbond Zuid-Holland

Inhoud

Woord vooraf	3
Project 'Beleidsbeïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland'	4
Een evaluatie van het provinciale rotondebeleid	8
Fietsendiefstal	13
Het fietsende kind moet blijven!	16
Milieuvriendelijk verplaatsen in Zuid-Holland	19
Bijlage I	22
Verkeersveiligheid voor fietsers in Zuid-Holland	22
Bijlage II	28
Fietsbalans in Zuid-Holland	28
Inleiding	28
Haaglanden	31
Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek	37
Rijnmond	44
Zuid-Holland Zuid	56
De Waarden	61
Rijn- en Gouwestreek	63
Zuid-Holland totaal	67
Bijlage III	68
Enquête Onderzoek Verplaatsingsgedrag	68
Colofon	69

Woord vooraf

De fiets is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de provincie Zuid-Holland. Dit geldt zowel voor de fiets als zelfstandig vervoermiddel als voor de fiets in combinatie met het openbaar vervoer. De fiets is snel, goedkoop en minder belastend voor het milieu. Ook de provincie is zich hiervan bewust en het *Fietsplan 2001* van de provincie Zuid-Holland heeft dan ook vooral tot doel de situatie voor fietsers in de regio te verbeteren. Met belanghebbende organisaties, zoals de Fietzersbond, heeft de provincie de afgelopen tijd hard samengewerkt om de doestellingen opgenomen in het provinciale *Fietsplan 2001* te realiseren.

Tegelijkertijd met de presentatie van het provinciale Fietsplan in april 2001 kwam de Fietzersbond met de *Fietsbalans in Zuid Holland*. De *Staat van de Fiets in Zuid-Holland* is een herziene en bijgewerkte van deze Fietsbalans uit 2001. Dit *Staat van de Fiets* verschijnt ter gelegenheid van de Provinciale Staten Verkiezingen van maart 2003.

Tijdens het samenstellen van dit boekwerkje bleek al gauw dat er meer over fietsgerelateerde ontwikkelingen is te vertellen dan gedacht. En juist vanwege de grote hoeveelheid onderwerpen is noodzakelijkerwijs een selectie toegepast. Desondanks denken we met dit boekwerkje een gevarieerd beeld van het fietsverkeer en -beleid in de provincie Zuid-Holland te hebben weergegeven.

Wij hopen dan ook dat de *Staat van de Fiets in Zuid-Holland* u een beter inzicht moge geven in de huidige staat van fietsaangelegenheden in Zuid-Holland, het nut van de fiets als vervoermiddel en vooral dat dit boekje het belang van een goed fietsbeleid duidelijk maken

William Nederpelt
Voorzitter Provinciale Raad Fietzersbond Zuid-Holland.

Project 'Beleidsbeïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland'

Elisabeth van Blankenstein

Het project Beleidsbeïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland is het resultaat van de wens van zowel de provincie Zuid-Holland als de Fietzersbond om hun samenwerking meer structuur te geven en verder te consolideren. Hieronder wordt in het kort een beeld geschetst van de ontstaansgeschiedenis en opzet van het project dat in 2001 van start is gegaan.

In Zuid-Holland vormt de fiets een essentieel onderdeel van het provinciale verkeer- en vervoerbeleid. In het provinciale *Fietsplan 2001* wordt gestreefd naar een toename van het gebruik van de fiets. Om een flinke impuls te geven aan het fietsbeleid heeft de provincie extra geld uitgetrokken. Naast gelden voor de verbreding van haar fietsbeleid, heeft de provincie ook investeringsmiddelen vrijgemaakt voor verbetering van de fietsinfrastructuur, realisering van fietsparkeermogelijkheden, enz. In het *Fietsplan 2001* van de provincie Zuid-Holland staat de gebruiker centraal. Mede daarom besloot het provinciebestuur de deskundigheid van de leden van de Fietzersbond in Zuid-Holland op grotere schaal bij de toetsing van het provinciale fietsbeleid te betrekken.

Onderdeel van het *Fietsplan 2001* van de provincie Zuid-Holland was dan ook was een subsidie aan het landelijk bureau van de Fietzersbond voor een formatieplaats van 0.6 fte voor een periode van drie jaar (2001-2004). Het project 'Beleidsbeïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland' is per 1 maart 2001 van start gegaan. De taak van de medewerker bij de Fietzersbond belast met dit project spitst zich vooral toe op strategieontwikkeling en beleidsbeïnvloeding op gebied van het gebruik en de veiligheid van de fiets in Zuid-Holland.

Fietzersbond

Doelstelling van de Fietzersbond is op te komen voor de belangen van fietsers in Nederland en zich in te zetten voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Daarvoor zijn twee hoofdlijnen aan te geven:

- Het signaleren en analyseren van knelpunten in het mobiliteitsbeleid (vooral met betrekking tot het gebruik en de veiligheid van de fiets) en de uitvoering daarvan.
- Het zoeken naar oplossingen voor fietsproblemen samen met de overheid en andere spelers op het gebied van mobiliteit.

Belangrijke aanleiding voor de Fietzersbond om de aanstelling van een medewerker Beleidsbeïnvloeding Zuid-Holland te entameren, was het voornemen van de Rijksoverheid om bevoegdheden ten aanzien van ruimtelijke ordening alsook verkeer en vervoer aan de provincies

te delegeren. Deze ontwikkeling leidde bij de Fietzersbond tot het inzicht dat zijn strategieontwikkeling en beleidsbeïnvloeding op provinciaal niveau dienden te worden versterkt.

Werkbudget

Verbonden aan de provinciale subsidie voor een functionaris bij de Fietzersbond is een Werkbudget Fietzersbond Zuid-Holland. Hieruit is de afgelopen jaren een tal van fietsactiviteiten in Zuid-Holland (mede)bekostigd. De door de provincie gesubsidieerde activiteiten van de Fietzersbond stonden steeds in het teken van het *Fietsplan* 2001 van de provincie Zuid-Holland. Eén voorbeeld is het tweetal Fietsmobiliteitsdagen dat respectievelijk in 2001 en 2002 door de Fietzersbond in Dordrecht is georganiseerd.

Activiteiten

Sinds 2001 heeft de medewerker beleidsbeïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland zich onder meer toegelegd op:

- Het uitdragen van de door de Fietzersbond ontwikkelde beleidslijnen/ uitgewerkte beleidsvoorstellen door hiervoor een draagvlak te creëren onder politici, ambtenaren, de media en andere belangenorganisaties
- Het optreden als mediawoordvoerder voor de Fietzersbond op het gebied van provinciale fietsaangelegenheden
- Het vergroten van de naamsbekendheid van de Fietzersbond als belangenbehartiger, onder meer door het verzorgen van publicaties over de fiets
- Het bevorderen van de erkenning en waardering voor de Fietzersbond als onderhandelingspartner door onder meer het vertegenwoordigen van de belangen van fietsers in provinciale werk- en projectgroepen
- Het opbouwen van een goede verhouding met achterban door deelname aan lokale acties; deelname aan acties die tot doel hadden de contacten tussen de Fietzersbond Zuid-Holland en de lokale afdelingen te verbreden en de contacten tussen afdelingen onderling te stimuleren
- Het onderhouden van contact met leden onderhouden, onder meer om fietsbelangrijke informatie onder de afdelingen in Zuid-Holland te verspreiden
 - Een belangrijke activiteit is ook het volgen van de ontwikkelingen binnen de provincie Zuid-Holland en het toezien op de uitvoering van de taak van wegbeheerder door de provincie, vooral met betrekking tot het gebruik en de veiligheid van de fiets. Zo wordt na beraad met de plaatselijke leden van de Fietzersbond en in overleg met de provinciale

overheid naar oplossingen gezocht voor fietsproblemen op regionaal niveau. Een voorbeeld hiervan is de discussie die de laatste jaren met de provincie is gevoerd over fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom. Hoewel het provinciebestuur stelt fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom tot beleid te hebben gemaakt, komt hiervan in de praktijk weinig terecht. Het gevolg is dat de Fietzersbond de regierol van de provincie op dit gebied nauwlettend zal blijven monitoren. (voor meer informatie over dit onderwerp: Éen evaluatie van het provinciaal rotondebeleid' pagina 6 en verder

Communicatie

Sinds 2002 wordt maandelijks een digitale *Nieuwsbrief Fietzersbond Zuid-Holland* geproduceerd. Deze *Nieuwsbrief* heeft onder meer tot doel de contacten te bevorderen tussen lokale afdelingen over bovenlokale aangelegenheden. Ook worden in de brief bovenlokale plannen vertaald in informatie die voor de lokale afdelingen van belang kan zijn. In essentie is de *Nieuwsbrief* van en voor het actieve kader van de Fietzersbond in Zuid-Holland. Hij wordt tevens verspreid onder politici, ambtenaren, verkeerskundigen en andere belangstellenden.

Plannen voor de toekomst

Naast zijn vaste taken wil de Fietzersbond Zuid-Holland in 2003, in het kader van het Europees jaar voor mensen met een handicap, een aantal zogenaamde 'Fietsmobiliteitsdagen' organiseren volgens het eerder beproefde concept in Dordrecht. Deze 'fietsmobiliteitsdagen' hebben niet alleen tot doel de samenleving bewuster te maken van de mogelijkheden voor mensen met een lichamelijke handicap, maar ook om belangstellenden kennis te laten maken met verschillende types aangepaste fietsen. Door het organiseren van dergelijke activiteiten in het kan ook het *Fietsplan 2001* van de provincie Zuid-Holland onder de aandacht van een breder publiek worden gebracht. Ook zal dit jaar actie worden gevoerd voor de verlenging van de provinciale subsidie ten behoeve van het project beleid beïnvloeding Fietzersbond Zuid-Holland. Gezien de ambities van de provincie voor de verbetering van het fietsbeleid en de fietsinfrastructuur, zoals verwoord in het Zuid-Hollandse *Fietsplan 2001* alsook *Beheerst Groeien*, het ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020, lijkt een voortgezette samenwerking tussen de provincie en de Fietzersbond van essentieel belang. Zo is de provincie niet alleen verzekerd van een breed draagvlak voor haar fietsbeleid, maar ook van de voortzetting van een deskundige inbreng van vanuit een brede gebruiksgroep alsook de kennis aanwezig op het landelijk bureau van de Fietzersbond in Utrecht

Een evaluatie van het provinciale rotondebeleid

Elisabeth van Blankenstein

In brede kring heeft lange tijd onzekerheid bestaan over de beste inrichting van rotondes binnen de bebouwde kom. Vooral de discussie over fietsersvoorrang heeft aanleiding gegeven tot veel onduidelijkheid. Het gevolg is dat ook in Zuid-Holland sommige wegbeheerders fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang hebben gelaten en anderen fietsers eruit hebben gehaald. Door al deze verschillen weet de weggebruiker vaak niet waar hij aan toe is. Dit leidt weer tot onnodige verkeersonveiligheid. Ook rijkschoolhouders vinden het lastig hun cliënten te leren om gaan met al die verschillen en uitzonderingen. De inconsistente toepassing van regel- en vormgeving is bovendien in strijd met het concept van Duurzaam Veilig waarbij juist wordt gepleit voor uniforme regelgeving.

Hieronder wordt een beeld geschetst van de stand van zaken in de provincie Zuid-Holland.

Hoewel de provincie Zuid-Holland doorgaans de aanbevelingen van het gezaghebbende kenniscentrum CROW¹ overneemt en ook bij de lagere overheden propageert, is met de CROW-aanbeveling voor fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom de hand gelicht. Dit gebrek aan een duidelijke richtlijn heeft aanleiding gegeven tot het voortbestaan van twee voorrangsregimes in identieke situaties.

Op 12 september 2001 presenteerde de Fietzersbond Zuid-Holland zijn Rotondes in Zuid-Holland. Een zwartboek. Aanleiding voor het opstellen van het zwartboek was dus het gebrek aan uniforme regelgeving in Zuid-Holland wat betreft fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom. In de hoop dat de provincie in deze problematiek het voortouw zou willen nemen en dienen als voorbeeld voor de lagere overheden werd het zwartboek tijdens een bijeenkomst van de Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Verkeer, Vervoer en Economische Zaken (SCRVE), aangeboden aan het provinciebestuur van Zuid-Holland, in de persoon van gedeputeerde Marnix Norder.

Bemoedigend was de reactie van het provinciebestuur in een brief van 13 december 2001 aan de Fietzersbond Zuid-Holland. In deze brief stond dat de provincie de aanbevelingen weergegeven in de CROW-publicatie 126, inclusief de voorrangsregel voor fietsers, had overgenomen. (Zie bijlage 1) In dezelfde brief zegde de provincie toe de CROW-richtlijn 'al dan niet als belanghebbend wegbeheerder' actief uit te dragen. Tijdens de SCRVE van 12 juni 2002 stelde gedeputeerde Rinus Houtman: 'De provincie neemt de landelijke regels (d.w.z. CROW-aanbevelingen inzake rotondes) als uitgangspunt en de gemeenten zijn nog steeds vrij in die keuze.' In september 2002 zegde de provincie toe al haar medewerkers over de overname van

de CROW-aanbevelingen in te lichten. Ook liet de provincie in een brief aan alle gemeentebesturen in Zuid-Holland weten de CROW-aanbevelingen te hebben overgenomen. (Zie bijlage 2)

Hoewel het provinciebestuur dus duidelijk heeft gesteld de CROW-aanbevelingen te hebben overgenomen, in elk geval sinds 13 december 2001, is hiervan in de praktijk niets gebleken. Vooralsnog worden provinciale rotondes binnen de bebouwde kom gepland met fietsers uit de voorrang. De tekeningen voor de aanleg van een rotonde in de dorpskern van Aarlanderveen (gemeente Alphen aan den Rijn) zijn daarvan een voorbeeld.

De tekeningen voor de geprojecteerde rotonde op de plaats van het kruispunt Dorpsstraat-Nieuwkoopseweg (N231) in Aarlanderveen laten geen twijfel bestaan over een bewuste keuze om fietsers om uit de voorrang te halen. Omdat deze rotonde een gezamenlijk project is van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn, en de provincie als medefinancier de regie heeft over de inrichting van deze rotonde, heeft de Fietzersbond Zuid-Holland extra aandacht besteed aan de ontwikkeling van deze rotonde. Toen bleek dat de inrichting van de geprojecteerde rotonde niet overeen kwam met de CROW-aanbevelingen heeft de Fietzersbond Zuid-Holland bij de afdeling Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland aan de bel getrokken. Heel teleurstellend was de reactie dat de rotonde onderdeel uitmaakt van de provinciale weg N231 en dat hoewel die straks binnen de bebouwde kom komt te liggen, de functie van de weg van regionale aard blijft. Dit ondanks de snelheidslimiet van 50 km ter plaatse.

Barrièrevorming

Afgezien van het feit dat het ontwerp van de rotonde in Aarlanderveen indruist tegen het eigen beleid van het provinciebestuur om de CROW-aanbevelingen tot richtlijn te nemen, richt de argumentatie in de brief van de provincie zich vooral op het verkeer op de provinciale weg en de vlotte doorstroming daarvan. Dit is opmerkelijk omdat de rotonde onder meer tot doel heeft de snelheid van het verkeer ter plaatse af te remmen.

Ook houdt de provincie in haar overwegingen weinig rekening met de doorstroming van het langzaam verkeer dat de provinciale weg kruist. Het probleem van een mogelijke barrièrevorming voor langzaam verkeer speelt in de overwegingen kennelijk geen rol. Zo stelde een Zuid-Hollands Statenlid op 25 juni 2001 al vragen over een verkeersgevaarlijke situatie voor fietsers, omdat het gevaar kan ontstaan dat fietsers in de praktijk 'rechtdoor' en via de rotonde zullen gaan rijden.

De Fietzersbond Zuid-Holland onderschrijft het besluit voor een rotonde op de kruising Dorpsstraat-Nieuwkoopseweg in Aarlanderveen. De bond is het slechts oneens met de

¹ CROW, het gezaghebbende kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur te Ede.

voorgenomen regel- en vormgeving. Het argument van de provincie Zuid-Holland dat in verkeerskundig opzicht de ruimte ontbreekt om een oplossing te creëren die voldoet aan de CROW-aanbevelingen voor fietsers in de voorrang, snijdt geen hout. Een rotonde met uitgebogen fietspaden neemt immers veel meer ruimte in dan een rotonde met cirkelvormige fietspaden.²

Invloed

Ook eerder heeft de provincie als medefinancier haar invloed op de inrichting van rotondes binnen de bebouwde doen gelden. Voorbeelden hiervan zijn rotondes met fietsers uit de voorrang in Monster³ en Sassenheim. Verdere voorbeelden van rotondes met fietsers in en uit de voorrang door bemoeienis van de provincie Zuid-Holland staan opgesomd in een memo van de provincie Zuid-Holland van 14 juni 2002 (bijlage 3). Opvallend is dat met uitzondering van één rotonde alle rotondes op deze lijst een inrichting hebben met fietsers uit de voorrang.

Een ander vorm van provinciale beïnvloeding is het advies dat de gemeente Pijnacker-Nootdorp in 2001 ontving om voorlopig nog geen fietsersvoorrang op de rotondes in het dorp Pijnacker te introduceren. Ofschoon deze provinciale aanbeveling waarschijnlijk dateert van vóór de provinciale brief van 13 december 2001, waarin sprake is van het actief uitdragen van de CROW-richtlijn 'al dan niet als belanghebbend wegbeheerder', strookt deze provinciale inmenging geenszins met de hiervoor geciteerde uitspraak van gedeputeerde Houtman, namelijk dat gemeenten vrij zijn in hun keuze.

Fietsersvoorrang in de praktijk

Dat rotondes binnen de bebouwde bij nader inzicht heel goed kunnen worden ingericht met fietsers in de voorrang, werd aangetoond in Dordrecht. Medio 2002 werd daar een 'foute' rotonde, destijds afgebeeld op het kaft van het zwartboek over rotondes in Zuid-Holland, omgebouwd tot een 'goede' rotonde met fietsers in de voorrang. Aanvankelijk was besloten fietsers op deze rotonde geen voorrang te verlenen, omdat gevreesd werd dat anders de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer in het geding zou komen. Uit onderzoek is echter gebleken dat dit niet het geval was. 'Door de haaiantanden om te draaien', hebben de fietsers op deze rotonde in Dordrecht nu ruim baan gekregen.

Een praktijkvoorbeeld op regionaal niveau is de gang van zaken in de regio Drechtsteden. Hier is de heer J.K. Schoonen als voorzitter van de werkgroep Techniek en Uitvoering van de RPV Drechtsteden betrokken bij de regionale uniformering van de voorrangsregels op rotondes. In zijn regio, aldus de heer Schoonen, wordt in principe uitgekeken naar een landelijke richtlijn over fietsersvoorrang. Intussen is het merendeel van de rotondes binnen de bebouwde kom al

² Zie CROW-publicatie 126, pagina's 50 en 51.

³ Jeannet Hubbeling, 'Rotondegedonder in Monster', in: *De Fietsbel* (januari 2002).

ingericht met fietsers in de voorrang. Alleen in bijzondere gevallen zijn de fietsers uit de voorrang gelaten. Volgens hem levert het ongevallebeeld op rotondes met fietsers in de voorrang en rotondes met fietsers uit de voorrang in de regio Drechtsteden geen aantoonbaar verschil op.

Conclusie

De Fietsersbond Zuid-Holland kan niet anders doen dan constateren dat er van de overname door het Zuid-Hollandse provinciebestuur van de CROW-aanbevelingen *Eenheid in Rotondes* uit 1998, wat betreft fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom vooralsnog zo goed als niets is terechtgekomen. Ook uit de opsomming van 14 juni 2002 van de door de provincie Zuid-Holland (mede-) aangelegde rotondes wordt dit heel duidelijk.

Deze handelswijze wekt verbazing omdat dat in het Fietsplan 2001 van de provincie Zuid-Holland de gebruiker centraal staat. Bepalend voor het fietsgebruik, vooral voor het woon-werkverkeer, is evenwel een goede fietsinfrastructuur. Helaas kunnen wachttijden op rotondes met fietsers uit de voorrang hoog oplopen. Niets in zo ontmoedigend dan onderweg tijd te verliezen door telkens van en op de fiets te moeten stappen. Dit is voor mensen een belangrijke reden om de fiets te laten staan. Gelet op het streven van het provinciebestuur om de groei van de automobilititeit te beheersen, zou het fietsgebruik juist moeten worden bevorderd door fietsers op rotondes zo min mogelijk oponthoud te bezorgen.

Sinds de verschijning van de CROW-publicatie 126a⁴ kan geen twijfel meer kan bestaan over het standpunt van het CROW. Daarom doet de Fietsersbond een beroep op alle wegbeheerders in Zuid-Holland, wanneer ze dat nog niet gedaan hebben, om de CROW-aanbevelingen over te nemen. Alleen zo kan de noodzakelijk uniformiteit in regelgeving op rotondes worden gerealiseerd en verkeersgevaarlijke situaties worden voorkomen.

De Fietsersbond Zuid-Holland heeft er alle vertrouwen in dat het provinciebestuur van Zuid-Holland er voortaan in zal slagen zijn rotondebeleid overeenkomstig de CROW-aanbevelingen, inclusief de aanbeveling over fietsersvoorrang op rotondes binnen de bebouwde kom, ook daadwerkelijk te implementeren.

⁴ De CROW-publicatie 126a is op 12 februari 2003 door de voorzitter van 3VO, Jaap van der Doef, in het stadhuis van Almere gepresenteerd aan de Flevolandse gedeputeerde W. de Raad. Het boekwerkje is een aanvulling op en geen aanpassing van de in maart 1998 verschenen CROW-publicatie 126. In de CROW-publicatie 126a zijn de eerdere aanbevelingen over voorrang voor alle verkeer op rotondes binnen de bebouwde kom, inclusief fietsers, gehandhaafd.

Zo heb je een fiets en zo heb je niets. De grote kans op het verlies van de fiets door diefstal weerhoudt onnodig veel mensen ervan om vaker voor de fiets te kiezen. Dat is jammer, omdat fietsendiefstal gemakkelijk te voorkomen is. Want al is het stallen van een fiets simpel, toch gaat het hier vaak mis. De provincie Zuid-Holland en haar inwoners kunnen de maatschappelijke schade door fietsendiefstal beperken door vaker 'met beleid te stallen'. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid in onze provincie.

De fiets is immers voor veel inwoners van Zuid-Holland niet het enige vervoermiddel waaruit gekozen kan worden. Voor de langere afstanden gebruiken we de auto of het openbaar vervoer (OV). Die bus, tram of trein nemen we dan weer vaak in combinatie met de fiets (ketenmobilitet). Een derde van de Zuid-Hollanders kiest nooit (meer) voor de fiets als ketenvervoermiddel: juist omdat de kans op fietsendiefstal bij OV-haltes zo groot is. Na de diefstal van hun fiets stappen veel keuzereizigers niet meer op, maar voortaan alleen nog in hun vervoermiddel. Terwijl fietsen op een mooie dag zo'n gezonde bezigheid kan zijn: slechts een half uurtje fietsen per dag verlaagt de kans op hart- en vaatziekten, vermindert stress, bevordert de spijsvertering en voorkomt botontkalking.

100 miljoen euro schade

Wanneer je als ketenmobilitist je mooie, nieuwe fiets in de buitenstalling van het zo belangrijke OV-knooppunt Den Haag Centraal zou stallen, zonder deze met twee sloten goed aan het fietsenrek vast te maken, dan is die fiets aan het einde van de werkweek bijna zeker gestolen. In totaal worden er jaarlijks in heel Nederland meer dan 800.000 fietsen gestolen. De totale vervangingswaarde van al deze onvreemde fietsen bedraagt meer dan 100 miljoen euro per jaar. Dat is meer dan de totale waarde van de jaarlijks in Nederland gestolen auto's.

Zowel de overheid als de fietsers zijn gewend aan lage kosten van de fiets als vervoermiddel. Stallingvoorzieningen mochten lange tijd niet veel kosten en de meeste fietsers schaffen nog steeds goedkope, maar waardeloze fietssloten aan. Overheid en fietsers worden zich langzaam bewust van hun verantwoordelijkheden: de provincie Zuid-Holland realiseert steeds meer goede stallingen bij OV-haltes volgens het kwaliteitskenmerk 'FietsParKeur' en de fietsers kopen steeds vaker een duurder (vanaf 30 euro), maar beter slot. Een duurzame relatie is een investering waard!

Brand

Bij elke brandweeroefening wordt uitgelegd dat vuur ontstaat door een combinatie van brandbaar materiaal (de fiets), een hoge temperatuur (de fietsendief) en voldoende zuurstof (de gelegenheid). Door minstens één van deze elementen te elimineren, kan brand (fietsendiefstal) worden voorkomen. En voorkomen is natuurlijk beter dan genezen!

Brandstof

Fietsers kunnen gewoon besluiten minder te gaan fietsen. Dan zullen er ook minder fietsen worden gestolen. Wel wordt Zuid-Holland hierdoor minder leefbaar en minder bereikbaar, omdat fietsers voor hun verplaatsingen vaker de luchtvervuilende en ruimtevreterende auto zullen gaan gebruiken. Minder gaan fietsen is dus geen goede oplossing. Wel kan de overheid er voor zorgen dat de gestalde fiets gedeeltelijk uit het straatbeeld verdwijnt: door afgesloten fietsenstallingen, bij voorkeur beheert en liefst bewaakt, te realiseren. Dit zorgvuldig kunnen stallen van de fiets is niet overal financieel haalbaar en gaat bovendien ten koste van het fietsgemak, want fietsers zullen verder moeten lopen naar hun eindbestemming. Goede onbewaakte stallingen volgens FietsParKeur vormen echter een goede tussenoplossing.

Hitte

Met meer blauw op straat wordt het vuur onder de sloffen van de gelegenheidsdieven en de kleine criminelen opgestookt. Stelers en helers van fietsen worden in de kraag gevat en wie verstandig wordt, kiest een ander vak. Maar burgemeesters, justitie en politie geven aan de bestrijding van fietsendiefstal geen hoge prioriteit. In Amsterdam loopt momenteel wel een proef met een integrale aanpak van de fietsendiefstal. Bij het proefproject worden sociale begeleiders van fietsendieven, politie, justitie, gemeentelijke diensten, fietsenbranche en de Fietsersbond betrokken. Indien de proef slaagt dan zou dit project in een grote stad van Zuid-Holland herhaald kunnen worden.

Zuurstof

Breng een fietsendief niet onnodig in verleiding: zet geen fonkelnieuwe fiets met een simpel slot op een plek en een tijdstip waar deze niet hoort. Geef de fietsendief ook zo min mogelijk de kans om onzichtbaar en vlot te werk te gaan. De minste kans

krijgt een fietsendief wanneer de fietser bij het stallen van zijn fiets de volgende richtlijnen heeft gevolgd:

- Gebruik minstens twee goede sloten, liefst twee verschillende soorten. Een dief is vaak gespecialiseerd in één soort slot, en twee sloten openbreken kost te veel tijd;
- Leg de fiets vast aan de vaste wereld. Gebruik hiervoor een stevig object, zoals een goede fietsenstalling met FietsParKeur;
- Stal de fiets tegenover een plek waar mensen staan te wachten, zoals tegenover een bus- of tramhalte. Een dief wordt normaal gesproken liever niet bekeken. Een plek met veel voorbijgangers is daarentegen weer minder veilig: voorbijgangers kijken nauwelijks om zich heen en alle beweging camoufleert juist de handelingen van de dief;
- Stal geen glimmende fiets tussen fietswrakken: daag de dieven niet uit. Stal daarom een fonkelnieuwe fiets voorlopig alleen in een bewaakte stalling. Smeer de fiets in met vuilverzamende vaseline en na een jaar fietsen door wind en regen doe je een halfkapotte plastic zak over het zadel. Zo valt de fiets al veel minder op.

Meer informatie over dit onderwerp op **www.fietzersbond.nl**

Het fietsende kind moet blijven!

Edie Kips, Fietzersbond Delft

Nederland is nog steeds een fietsland bij uitstek. Fietsen is goed voor de gezondheid van de fietser, de leefbaarheid van het land en voorkomt (nog) meer files. Helaas heeft de toegenomen welvaart heeft de toegenomen welvaart geleid tot veel meer autokilometers en de gevaren daarvan voor fietsers. Uit cijfers van het CBS blijkt dat deze omslag met name vppr kinderen een groot gevolg heeft gehad. Zij verplaatsen zich meestal op de achterbank van een auto. Gelukkig komt bijna 50 procent van de kinderen nog steeds met de fiets naar school. En dat laatste moet zo blijven vindt de Fietzersbond.

De Fietzersbond wil de krachten bundelen en het geluid laten horen van allen die zich niet willen neerleggen bij de onveiligheid en onleefbaarheid die het verkeer veroorzaakt en soms zelfs het fietsen ontmoedigt. Nederland moet een fietsland blijven, kinderen moeten de fiets bij voorkeur zelfstandig kunnen gebruiken.

De Fietzersbond komt op voor de belangen van deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Kinderen hebben vaak moeite met het huidige verkeer dat hen beperkt in hun bewegingsvrijheid. Zij hebben echter ook recht op veilige en zelfstandige mobiliteit. Een voorwaarde om daarvan gebruik te kunnen maken is een veiliger verkeerssysteem met onder ander lagere maximumsnelheden voor het gemotoriseerd verkeer.

Generatie van de toekomst

Het aantal kinderen dat zelfstandig naar school fietst, mag fietsen, neemt echter langzaam af. Het steeds drukker wordende verkeer is hier grotendeels debet aan. Kinderen worden steeds langer naar school gebracht en opgehaald, vaak met de auto. Vervolgens vergroot de toenemende hoeveelheid auto's de onveiligheid in de buurt van de school.

Veilig verkeer in dorpen en steden is meer gebaat bij veel gebruik van de fiets dan bij een ontwikkeling van steeds meer autogebruik. Het is daarom belangrijk dat de generatie van de toekomst de fiets als dagelijks vervoermiddel voor de korte afstand blijft gebruiken.

Allochtone fietser

De Fietzersbond vindt het van groot belang dat kinderen goed en veilig leren fietsen.

Er is veel lesmateriaal beschikbaar voor het basisonderwijs, onder andere voor het schriftelijk verkeersexamen dat op 91% van alle basisscholen wordt afgenomen. Daarvan doet 60% ook mee aan het praktisch examen op de fiets. Vooral dat praktisch verkeersexamen staat onder druk, met name in de steden. Dat is zorgelijk, temeer omdat het fietsen daar helemaal niet zo vanzelfsprekend is, vooral niet onder het toenemend aantal allochtone leerlingen.

Het leren fietsen, zeker van deze allochtone groep, verdient daarom volgens de Fietzersbond extra beleidsaandacht. Dat is geen eenvoudig op te lossen probleem, omdat veel fietservering meestal wordt opgedaan door met ouders op weg te zijn. Kortom, dit vereist ook de betrokkenheid met het praktische fietsen van de allochtone ouders.

Doelstelling in Zuid Holland zou moeten zijn dat alle kinderen voor het verlaten van de basisschool bekwame fietser zijn.

Maximumsnelheid

Daarnaast is, zeker ook voor de jeugdige fietsers, belangrijk dat de overheid zorgt voor een veilige infrastructuur. De Fietzersbond ondersteunt de VNG om de verkeersveiligheid nadrukkelijker op de agenda te plaatsen. Op grond van onderzoek van het SWOV worden de maatschappelijk kosten van de verkeersveiligheid geschat op 1 miljard Euro.

De Fietzersbond ondersteunt de gedachte om 30 km per uur de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te maken. Bij uitzondering, en als de verkeersstromen gescheiden zijn, is pas 50 km/h te accepteren. Gebieden waar kinderen spelen zouden (woon)erf moeten zijn. Het verkeer is daar te gast, met een maximumsnelheid van 15 km per uur.

Pleidooi

De Fietzersbond pleit ervoor dat de provincie het gebruik van de fiets bij de jeugd nadrukkelijker stimuleert. Het algemene benchmark gereedschap van de Fietsbalans zou in onze provincie kunnen worden aangepast tot een kinderfietsbalans. Een monitor van zowel het gebruik van de fiets voor het tochtje naar school, bibliotheek en sportvereniging als van de kindvriendelijkheid van de infrastructuur. De Fietzersbond is bereid om haar praktijkkennis daarvoor in te zetten.

*Met dank aan Donald Boyd (IIUE) en Janneke Zomervrucht (3VO), medeauteurs van de
bijdrage "Cycling to school" op het congres VeloMondial*

De mens schijnt een onbedwingbare behoefte te hebben zich te verplaatsen. Die mobiliteitsdrift heeft in Zuid-Holland geleid tot almaar toenemende verkeersstromen. Het massale autogebruik in de dichts bevolkte provincie van Nederland vormt een reële bedreiging voor de bereikbaarheid van de Randstad. Bovendien wordt de kwaliteit van onze leefomgeving ernstig aangetast door de uitstoot van schadelijke stoffen door het gemotoriseerde verkeer. Open ruimten, stilte en schone lucht worden steeds schaarser. Op een of andere manier zal de toenemende automobilititeit in Zuid-Holland moeten worden aangepakt.

Dit is min of meer ook het streven van GS van Zuid-Holland. In zijn koersbepaling voor het verkeers- en vervoersbeleid Zuid-Holland, *Mobiliteit met Beleid* (mei 2001) kiest het provinciebestuur voor een beheerste groei van de automobilititeit en voor een grotere rol voor het openbaar vervoer en voor de fiets. Ten aanzien van de fiets heeft het provinciebestuur in april 2001 een *Fietsplan* uitgebracht. Hierin zijn plannen opgenomen voor nieuwe fietspaden, aansluitende fietsroutes en andere fietsvoorzieningen.

Ook is er sprake van de rol van de fiets in de versterking van de ketenmobiliteit. Zo pleit de provincie in haar *Fietsplan 2001* voor fietspaden vanuit woonkernen in het landelijke gebied naar bushaltes en stations. In het *Beleidsplan Milieu en Water* (oktober 2000) stelt het provinciebestuur voor via een integrale aanpak de mobiliteit te beheersen en milieuvriendelijke vervoersmiddelen, zoals de fiets, extra te stimuleren ten gunste van de leefbaarheid van Zuid-Holland. Er is de provincie Zuid-Holland kennelijk veel aan gelegen een omslag te bewerkstelligen ten gunste van de milieuvriendelijk fiets. Dit wil geenszins zeggen dat op het gebied van mobiliteit en milieu door de provincie, maar ook door het rijk, de gemeenten en de waterschappen, niet nog veel is te doen.

Korte ritten

Afgezien van de rol van de overheid is er ook veel dat we zelf kunnen doen om ons leefklimaat te verbeteren. Dit geldt vooral in de eigen woonomgeving. Korte afstanden vormen immers de kern van alle verplaatsingen. Over het algemeen liggen de meeste bestemmingen binnen een korte afstand van huis. Toch wordt er voor verplaatsingen tussen de 2,5 en 5 kilometer nog veel de auto gebruikt. Bekende voorbeelden zijn het woon-winkelverkeer en de dagelijkse autoritjes naar school voor het brengen en halen van kinderen. Het zijn deze korte ritjes met de auto die het

⁵ Deze tekst is eerder verschenen in MilieuActief (juli 2002)

milieu en dus onze omgevingskwaliteit het meest belasten. Bovendien nemen geparkeerde en rijdende auto's verhoudingsgewijs veel ruimte in beslag. Daarmee verdringen zij het groen en de bewegingsvrijheid van andere verkeersdeelnemers. In de directe woonomgeving en vooral op het vlak van korte verplaatsingen is dus nog veel te doen, willen doelen op het gebied van milieu en leefbaarheid gehaald kunnen worden.

Hand in eigen boezem

We zullen dus ook de hand in eigen boezem moeten te steken, ons gedrag aanpassen en het autogebruik voor korte afstanden leren opgeven. Een steuntje in de rug in de vorm van gericht overheidsbeleid zouden we daarbij zeker kunnen gebruiken. Van overheidswege zou het gebruik van de fiets nog krachtiger dan nu moeten worden gestimuleerd. Vooral op de korte afstand biedt de fiets belangrijke voordelen ten opzichte van de auto. Niet alleen levert de fiets minder hinder op voor de directe omgeving, in vergelijking met het gemotoriseerde wegverkeer bespaart de fiets veel geld, ruimte, en brandstof.

Actieplan

In samenwerking met de Stichting Natuur en Milieu en de ANWB, heeft de Fietzersbond in maart 2001 een actieplan voor de korte afstanden uitgebracht. Daarin worden de verschillende overheden aangespoord een actieve rol te spelen in het stimuleren van het fietsgebruik. De drie genoemde speerpunten voor een gericht fietsbeleid zijn:

1. Het aanbieden van verkeersveilige en comfortabele fietsverbindingen. Een goede fietsinfrastructuur omvat een samenhangend netwerk van fietsroutes in steden, tussen steden en recreatieve routes
2. Het stimuleren van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij onder meer woningen, onderweg bij overstappen op andere vormen van vervoer en bij de uiteindelijke bestemming, zoals winkels, bedrijven en binnensteden
3. De aanpak van fietsdiefstal door onder meer de ontwikkeling en implementatie van een elektronisch identificatiesysteem voor gestolen fietsen

Maar ook op het gebied van ruimtelijke inrichting is nog winst te behalen. In samenspraak met projectontwikkelaars, gemeentelijke overheden en toekomstige bewoners zou bij de planvorming voor nieuwbouwwijken meer rekening moeten worden gehouden met een vroegtijdige realisatie van een op fietsers afgestemde infrastructuur. Dit zou het fietsgebruik in nieuwbouwwijken in een vroeg stadium kunnen helpen stimuleren. Zijn de bewoners eenmaal gewend geraakt aan het nemen van de auto, dan is het veel moeilijker hen de overstap naar de fiets te laten maken.

Bijlage I

Verkeersveiligheid voor fietsers in Zuid-Holland

Theo Zeegers, landelijk bureau Fietsersbond

Deze factsheet geeft in een aantal kencijfers een beeld van de verkeersveiligheid voor fietsers in Zuid-Holland.

In **tabel 1** is het aantal fietsverkeersslachtoffers in de provincie Zuid-Holland en Nederland in 1985 en in 2001 uitgesplitst naar fietsers die zijn overleden als gevolg van het ongeval of die zijn opgenomen in het ziekenhuis. Tevens is de ontwikkeling van 1985 tot 2001 in de tabel opgenomen.

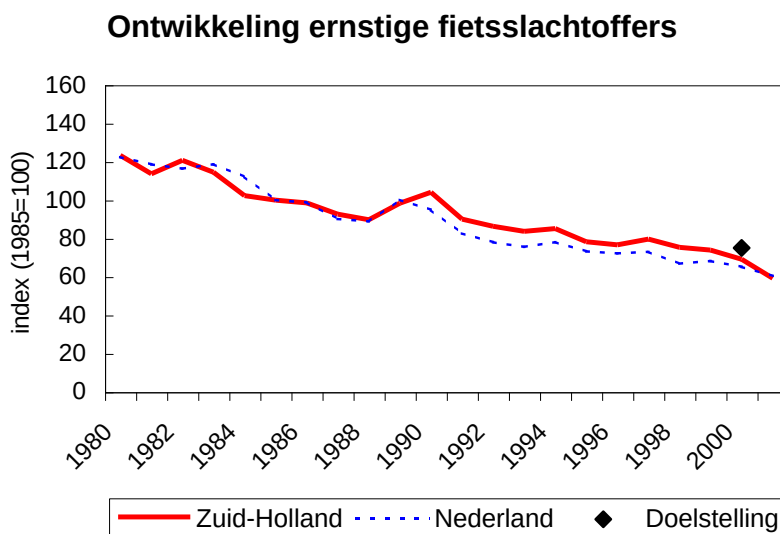
Tabel 1 Ontwikkeling ernstige fietsslachtoffers (1985, 2001)

	jaar	Zuid-Holland		Nederland	
		1985	2001	1985	2001
Aantal ernstige fietsslachtoffers		613	363	3777	2284
Waarvan					
- doden		50	25	315	195
- ziekenhuisgewonden		563	338	3462	2089
Voor 2001 geldt:					
afname/toename aantal dode fietsers t.o.v. 1985			-50%		-38%
afname/toename aantal fietsslachtoffers t.o.v. 1985			-41%		-40%

Bron: SWOV, 2003.

In **figuur 1** is de geïndexeerde ontwikkeling van het aantal ernstige fietsslachtoffers (overleden of in het ziekenhuis opgenomen) te zien. Hierbij is 1985 op 100 gesteld. De doelstelling uit het eerste meerjarenprogramma Verkeersveiligheid was dat er in 2000 zowel 25% minder verkeersdoden als 25% minder gewonden zouden zijn dan in 1985. Deze is in de grafiek opgenomen als de zwarte stip. De doelstelling is op landelijk niveau gehaald. Op provinciaal niveau is deze doelstelling gehaald als de lijn van de provincie uitkomt onder de zwarte stip.

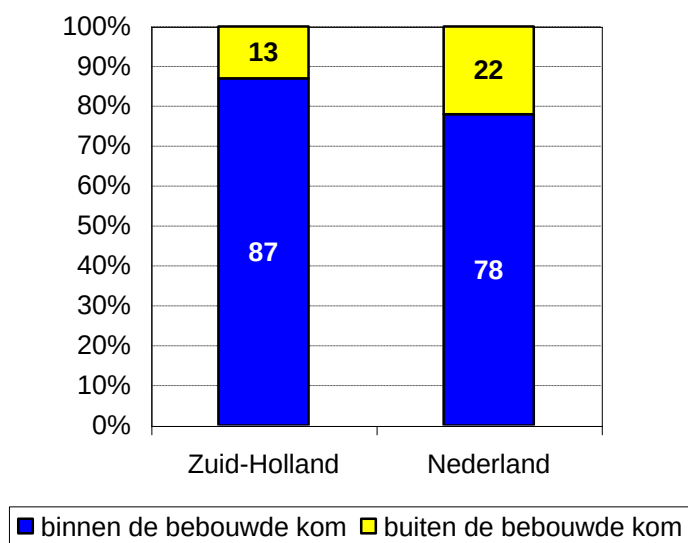
Figuur 1 (1980-2001)



Bron: SWOV, 2003.

In **figuur 2** is te zien waar relatief de meeste fietsverkeersslachtoffers vallen: binnen of buiten de bebouwde kom in zowel de provincie Zuid-Holland als in heel Nederland in 2001

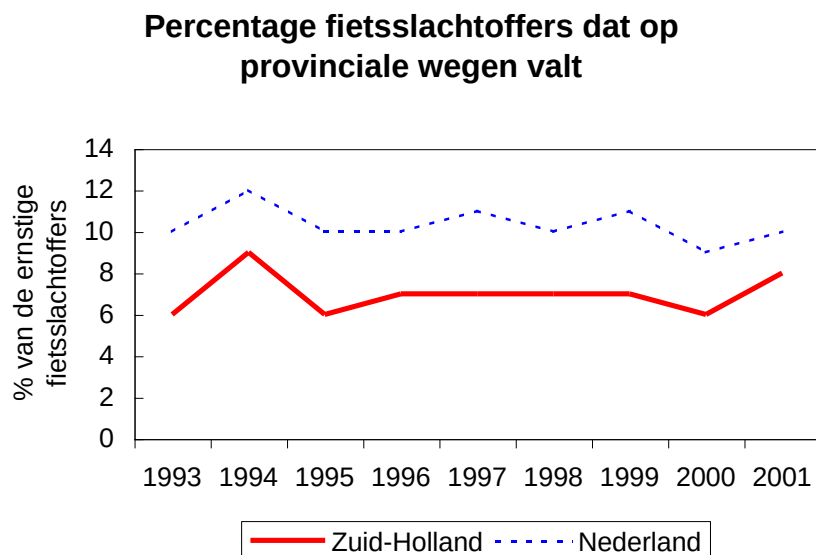
Verdeling fietsslachtoffers naar lokatie



Bron: SWOV, 2003.

In **figuur 3** is te zien hoeveel van de fietsverkeersslachtoffers procentueel op door de provincie beheerde wegen (of fietspaden) vallen. Als startjaar is voor deze grafiek 1993 genomen, omdat op 1 januari van dat jaar een omvangrijke wijziging heeft plaatsgevonden van het wegbeheerderschap. In deze figuur is met name de ontwikkeling van belang.

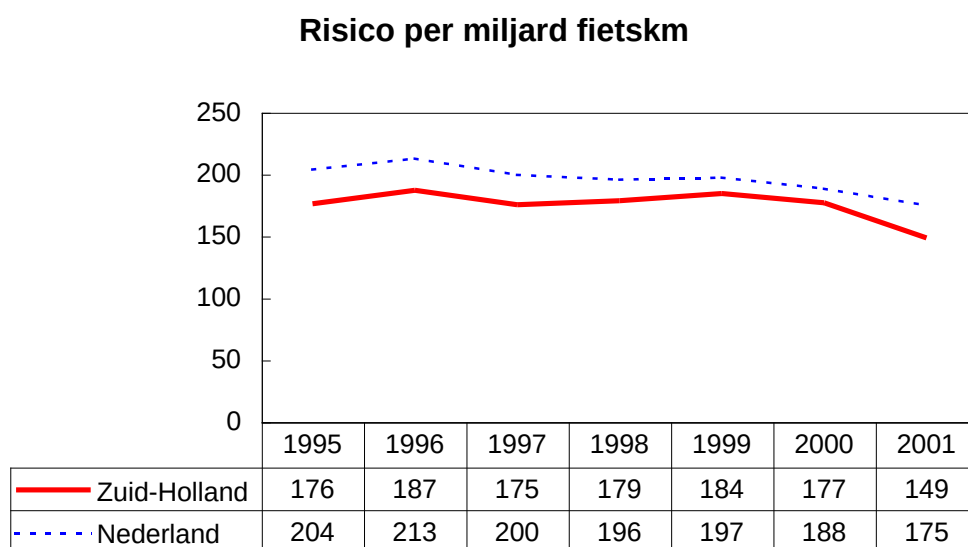
Figuur 3 Ontwikkeling (1993-2001)



Bron: SWOV, 2003.

Een maat voor de verkeersveiligheid is het risico dat iemand loopt om slachtoffer te worden van een ongeval. **Figuur 4** laat dat zien de aantallen ernstige fietsslachtoffers (overleden of ziekenhuisopname) per miljard fietskilometers voor de provincie Zuid-Holland in vergelijking met Nederland. Het landelijke beeld laat een licht dalende trend zien.

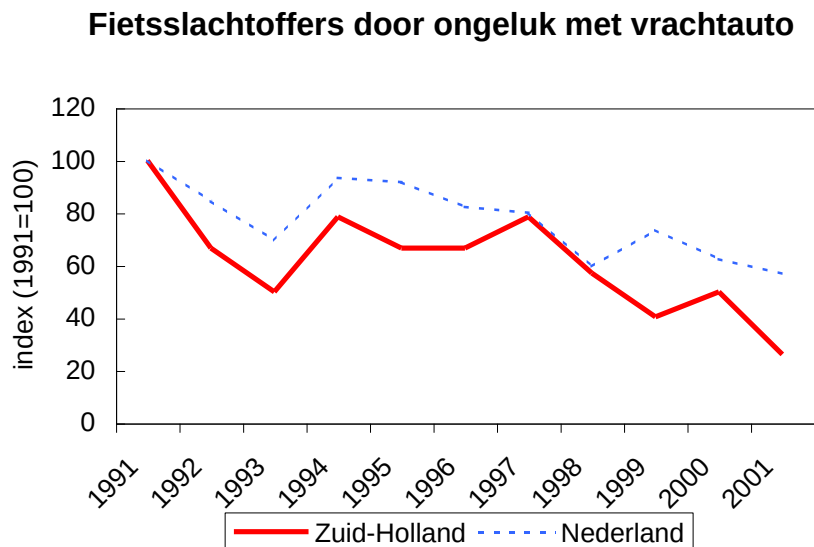
Figuur 4 Ontwikkeling ernstig letselrisico (1995-2001)



Bron: SWOV, 2003.

De Fietzersbond besteedt veel aandacht aan ongelukken tussen fietsers en vrachtauto's. In **figuur 5** is te zien wat de geïndexeerde ontwikkeling is van het aantal fietsverkeersslachtoffers (overleden of ziekenhuisopname) door een ongeluk met een vrachtauto. De schommelingen lijken soms erg groot het statistisch kleine aantal waar het hier om gaat op provinciaal niveau.

Figuur 5 Fietsslachtoffers door ongeluk met vrachtauto (1991-2001)

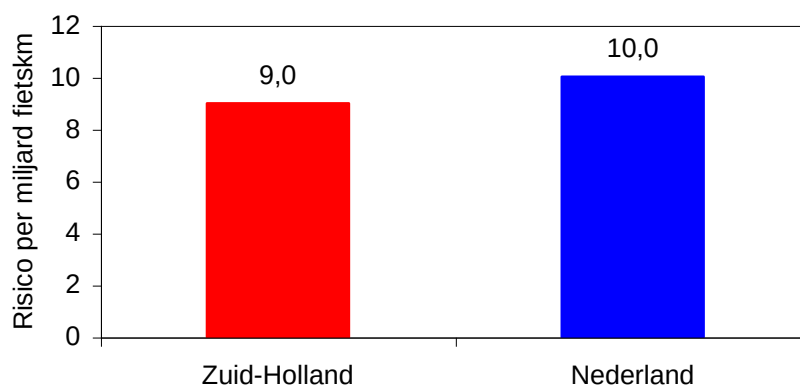


Bron: SWOV, 2003.

In **figuur 6** is het gemiddelde risico over de jaren 1995-2001 opgenomen dat een fietser loopt om slachtoffer (overlijden of ziekenhuisopname) van een ongeluk met een vrachtauto.

Figuur 6 (gemiddelde 1995-2001)

Het risico om als fietser slachtoffer te worden van een ernstig ongeval met een vrachtauto per miljard fietskm



Bron: SWOV, 2003.

In **tabel 2** is het aantal kilometers te zien dat jaarlijks in de provincie Zuid-Holland en in Nederland gefietst wordt, zowel absoluut als per duizend inwoners.

Tabel 2 Reizigerskilometers per fiets (absoluut en per 1000 inwoners)

	<i>Reizigerskilometers per fiets (x 1 miljard</i>		<i>per inwoner</i>	
	<i>Zuid-Holland</i>	<i>Nederland</i>	<i>Zuid-Holland</i>	<i>Nederland</i>
1995	2,7	13	812	875
1996	2,5	12,1	750	813
1997	2,8	13,2	837	880
1998	2,6	12,3	774	818
1999	2,5	12,5	740	825
2000	2,4	12,5	706	819
2001	2,5	12,4	731	807

Bron: CBS, 2003; SWOV, 2003.

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. Tekenen 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 'Tekenen 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 'Tekenen 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.

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 neutraliseren⁶.

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 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

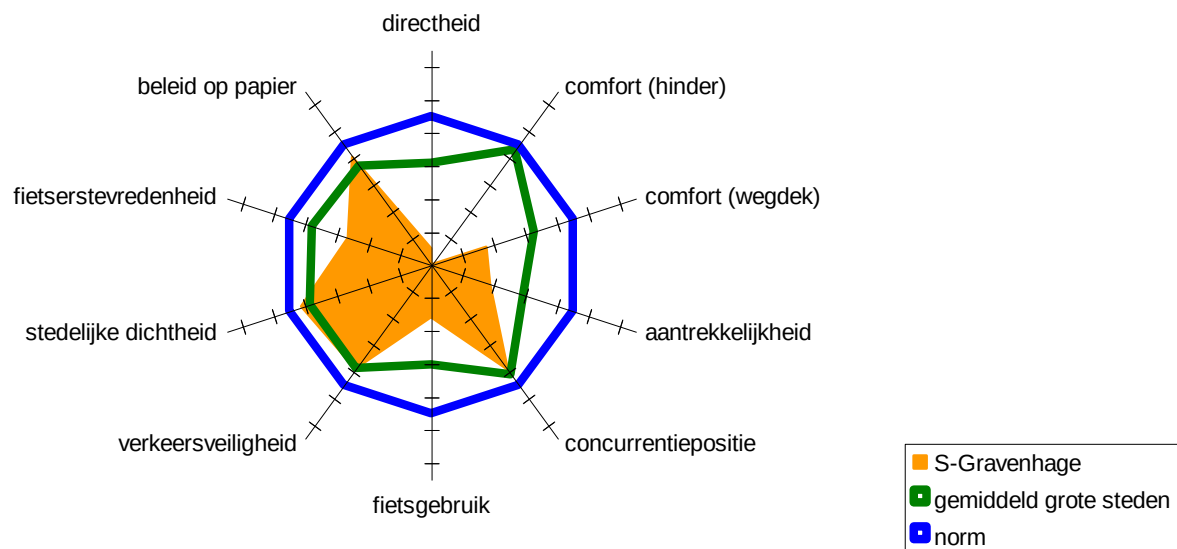
⁶ NB: De fietsgebruikcijfers van het CBS over de jaren 1999 en 2000 zijn aanzienlijk lager dan de voorafgaande jaren. Dit heeft te maken met grote wijzigingen in de onderzoeksmethodiek van het CBS. Hierdoor is het niet verantwoord CBS-cijfers van voor 1999 te vergelijken met de cijfers in dit rapport. Daarom is het noodzakelijk andere normen en intervallen toe te passen dan bij de metingen van 2000.

Voorburg	40
Leidschendam	33
Delft	13

Resultaten Fietsbalans

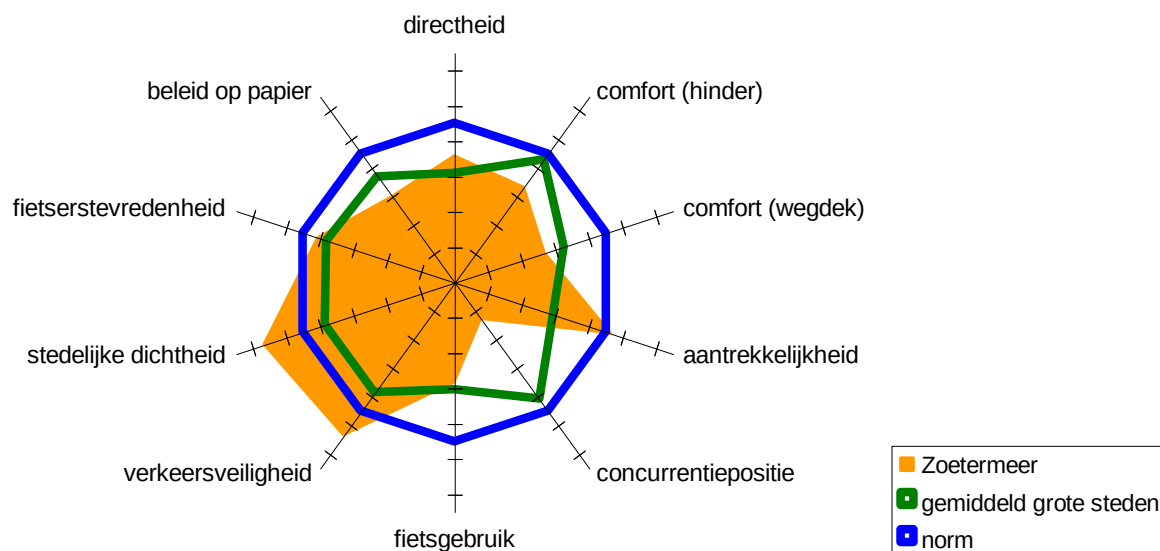
's-Gravenhage

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

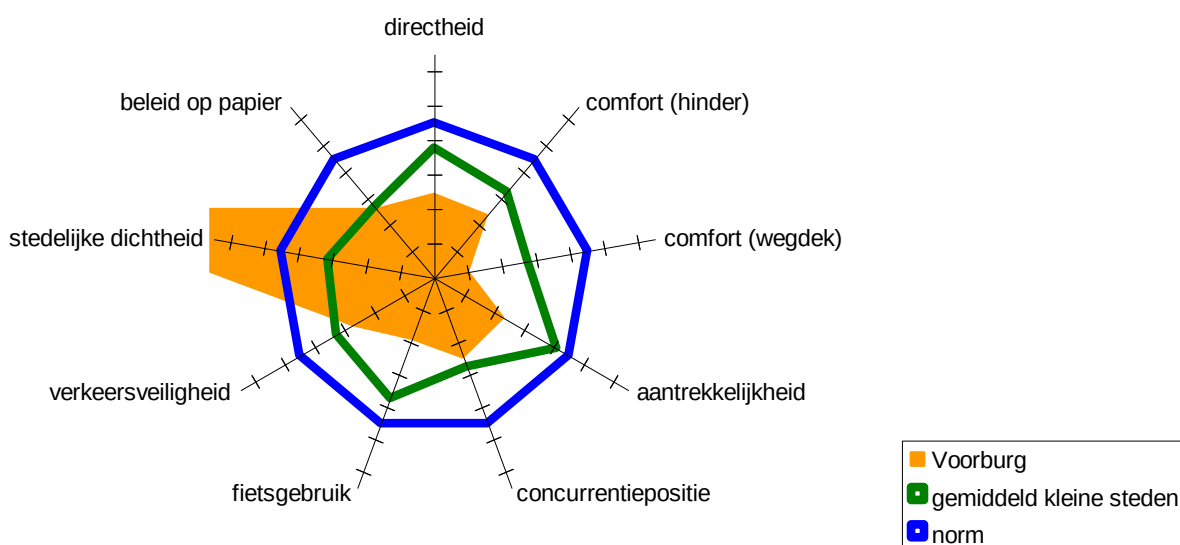
Fietsbalans



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

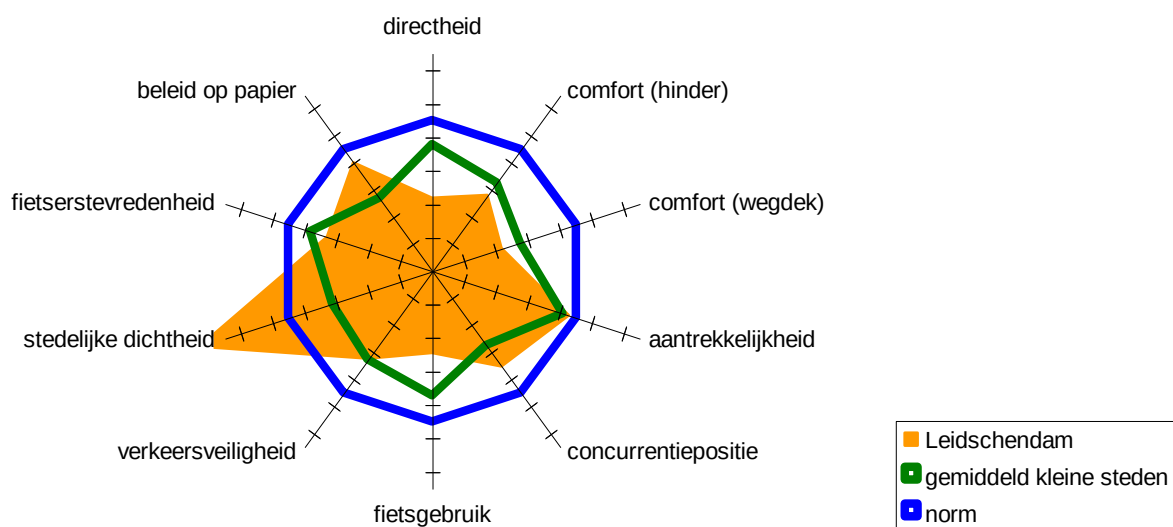
Voorburg

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

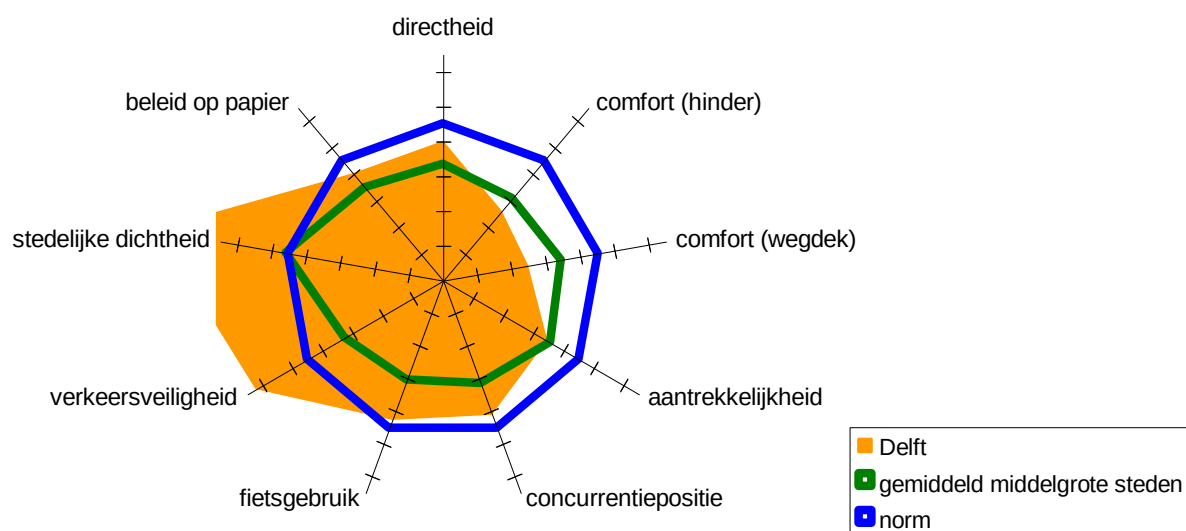
Fietsbalans



	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 neutraliseren⁷.

	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.

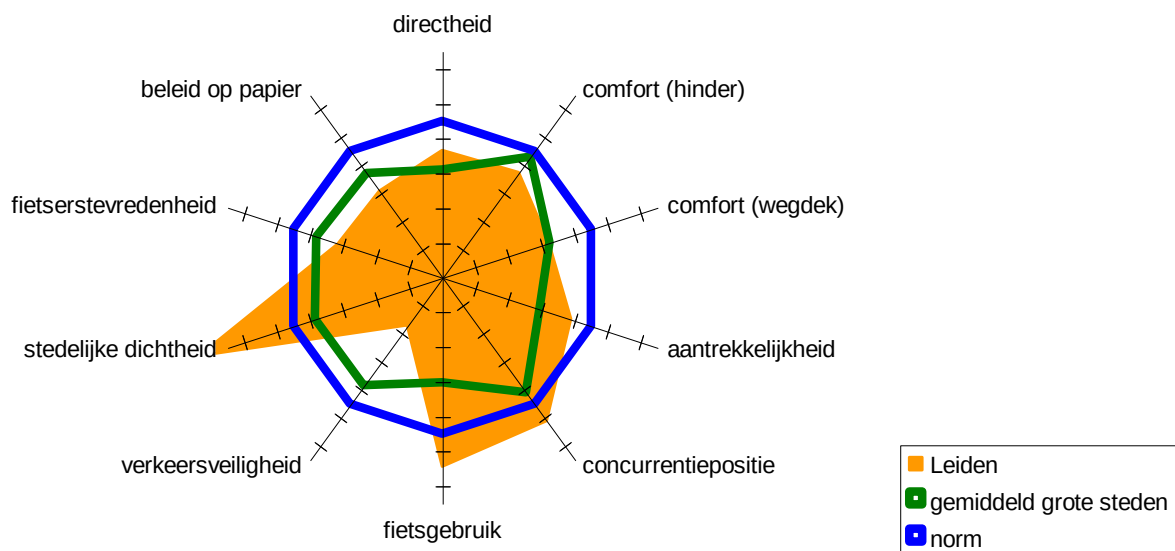
	Risico per 100 miljoen fietskm
Leiden	37
Voorschoten	33
Hillegom	20
Katwijk	38
Lisse	31
Noordwijk	95

⁷ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

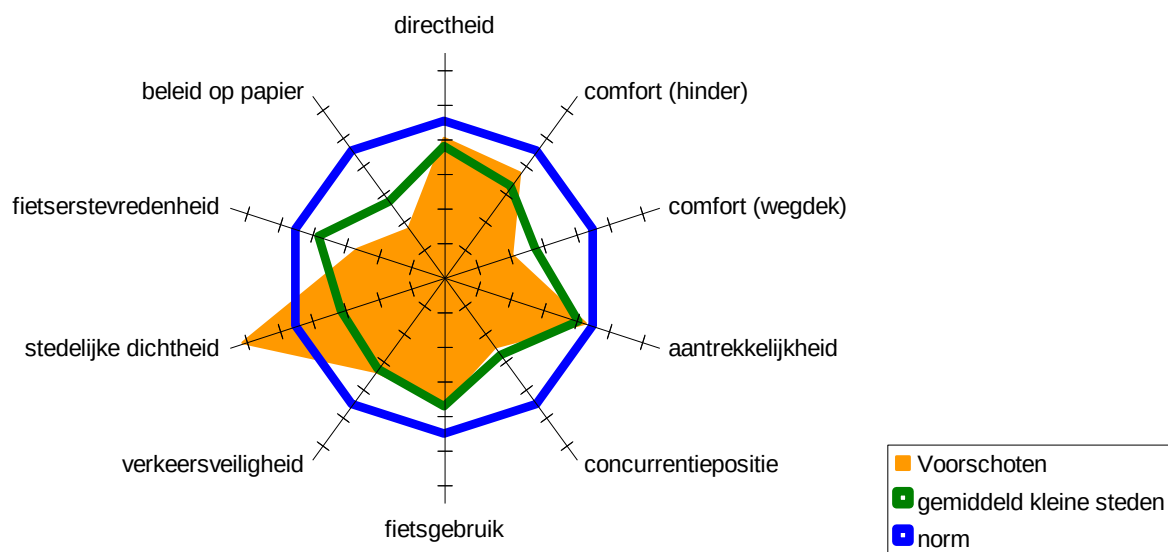
Leiden

Fietsbalans



	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

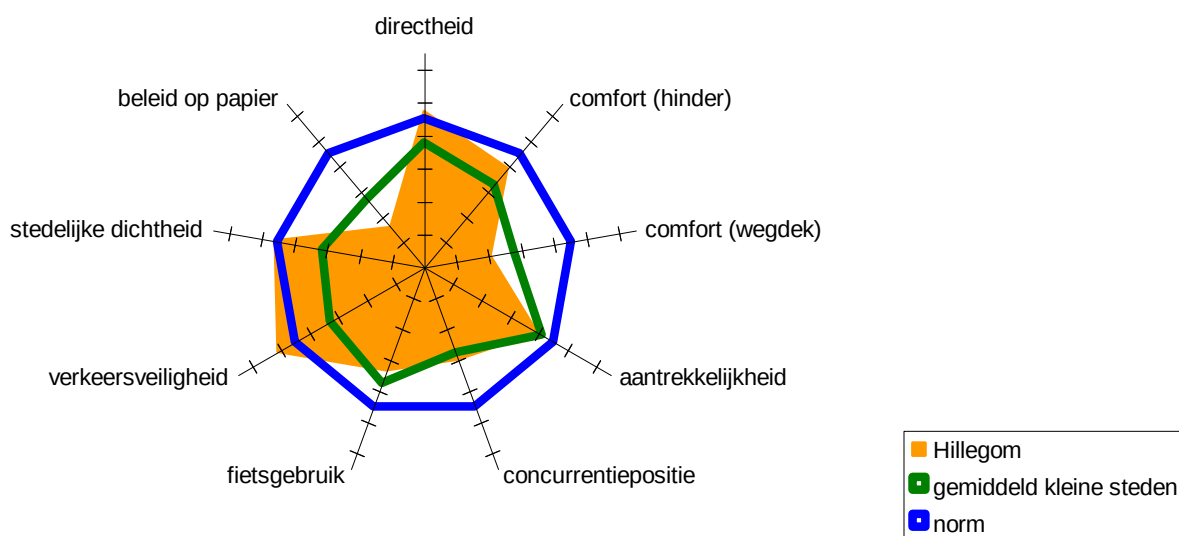
Fietsbalans



	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

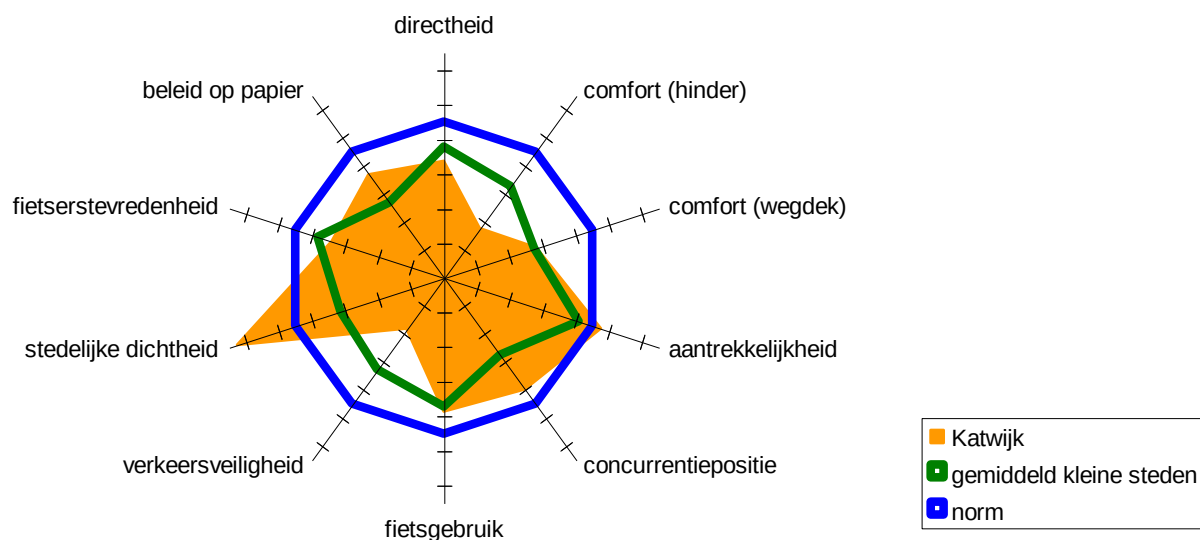
Hillegom

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

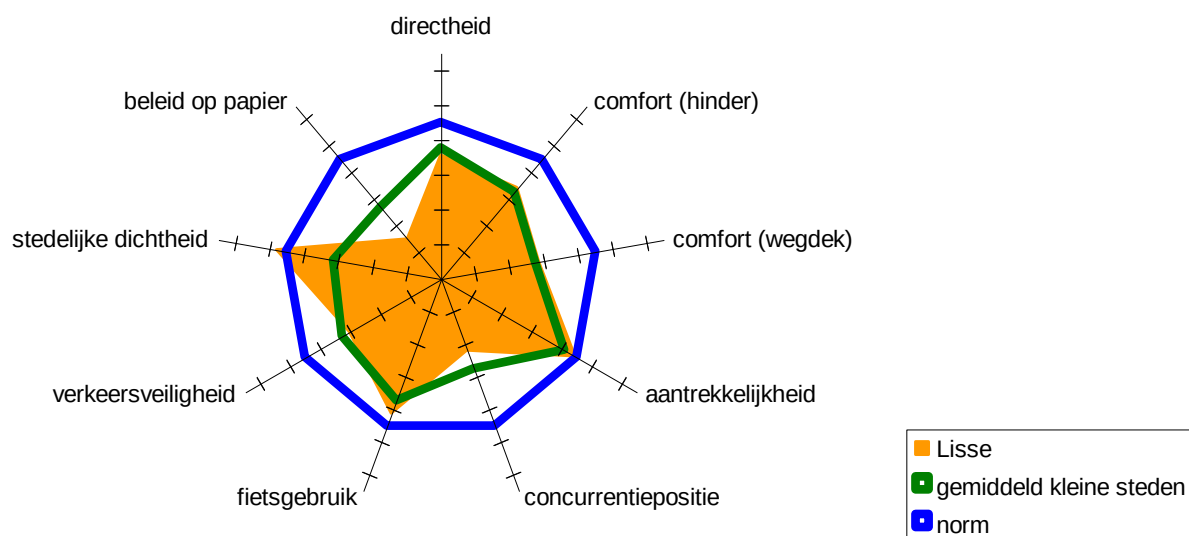
Fietsbalans



	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

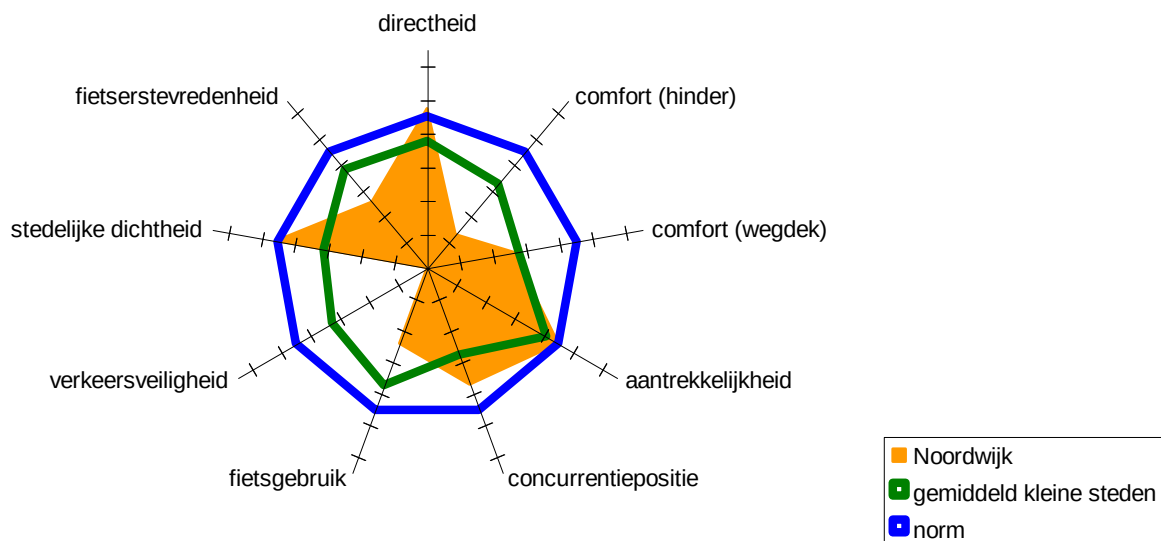
Lisse

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

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 neutraliseren⁸.

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.

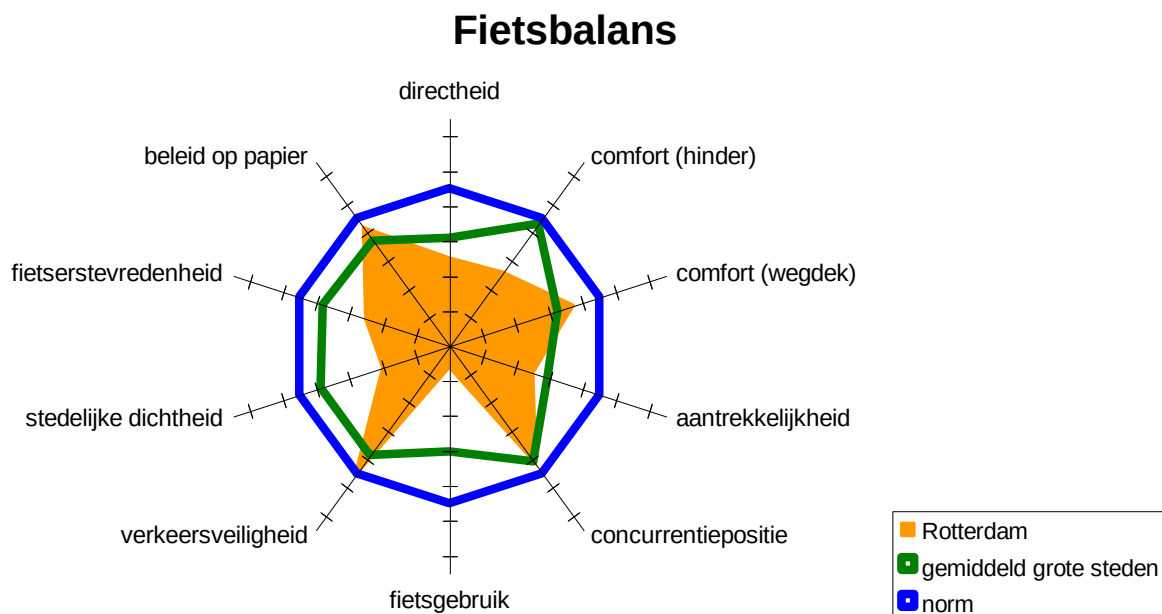
Risico per 100 miljoen fietskm	
Rotterdam	23
Maassluis	26
Hellevoetsluis	30
Schiedam	27
Barendrecht	20

⁸ Zie bij Haaglanden.

Ridderkerk	25
Spijkenisse	17
Vlaardingen	26

Resultaten Fietsbalans

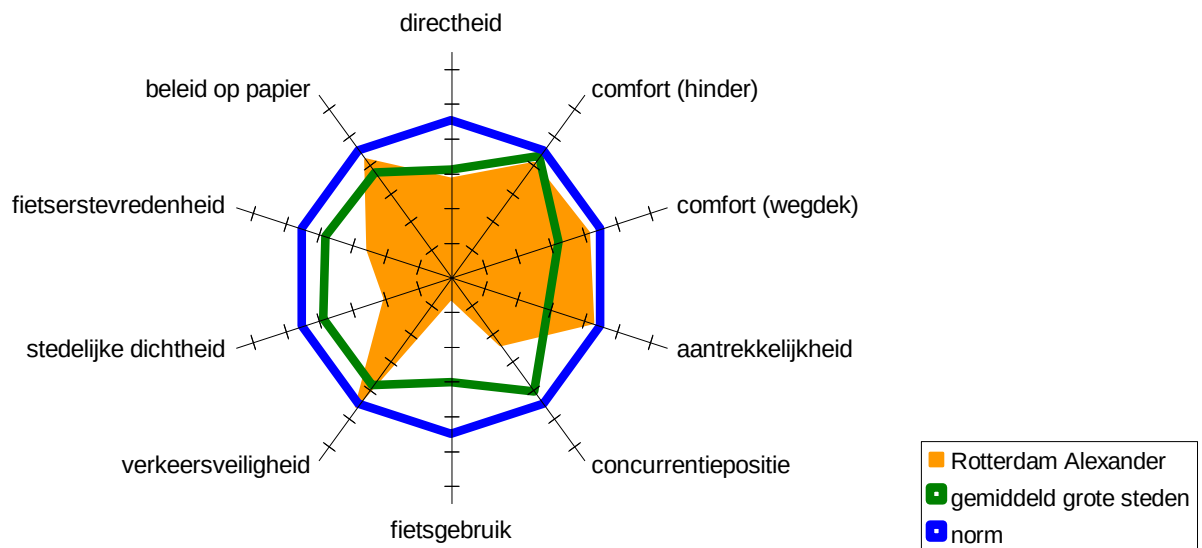
Rotterdam



	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

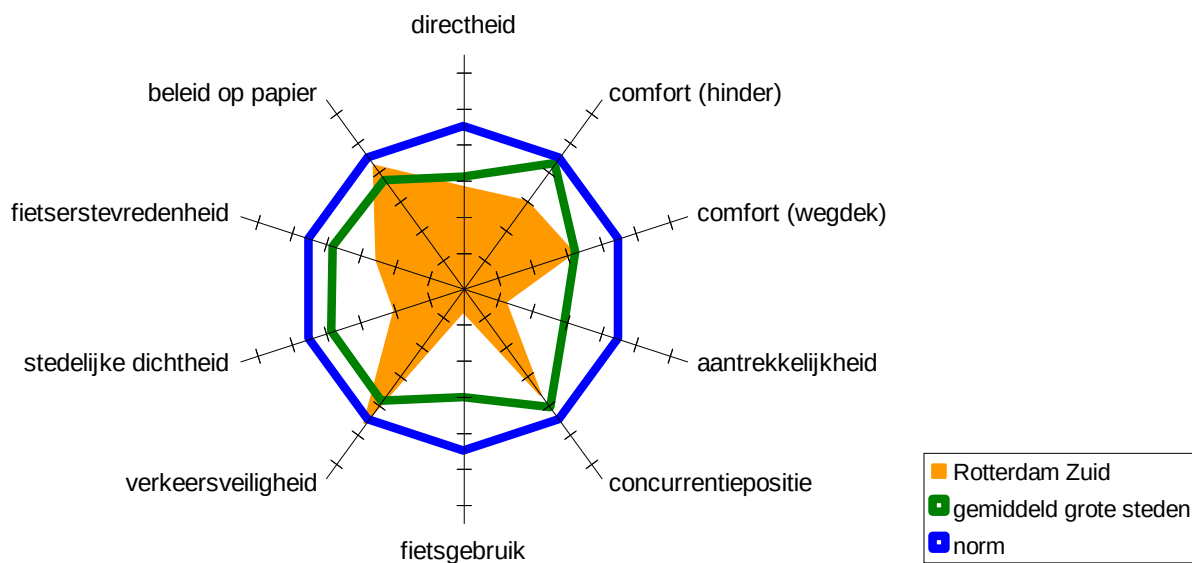
Fietsbalans



	Rotterdam Alexander	gemiddeld grote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	goed
<i>comfort (wegdek)</i>	goed	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	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 Zuid

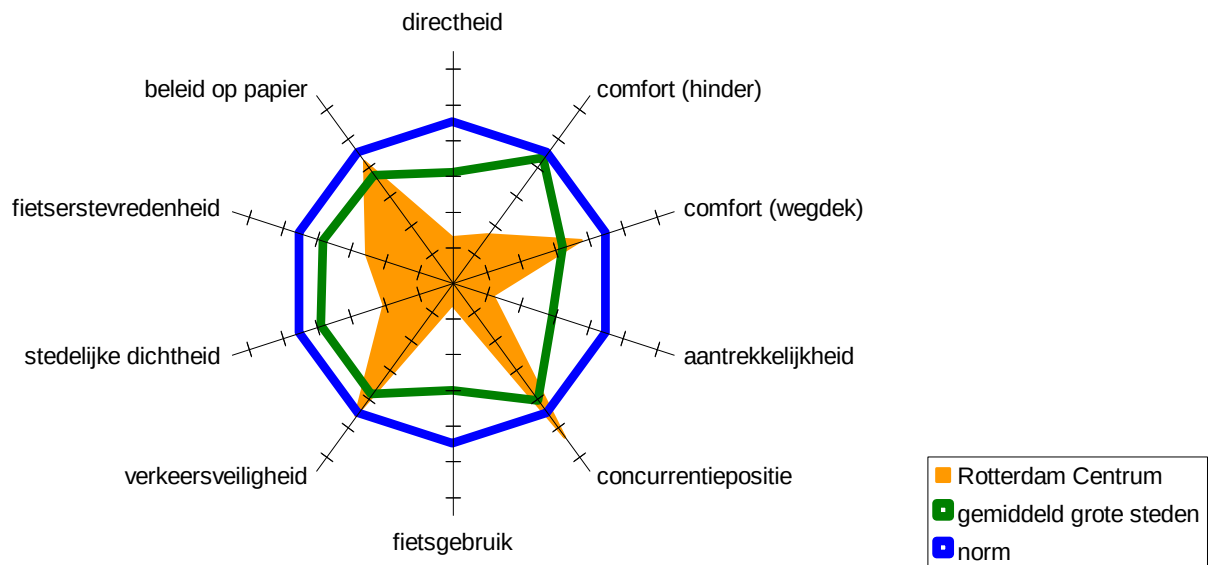
Fietsbalans



	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

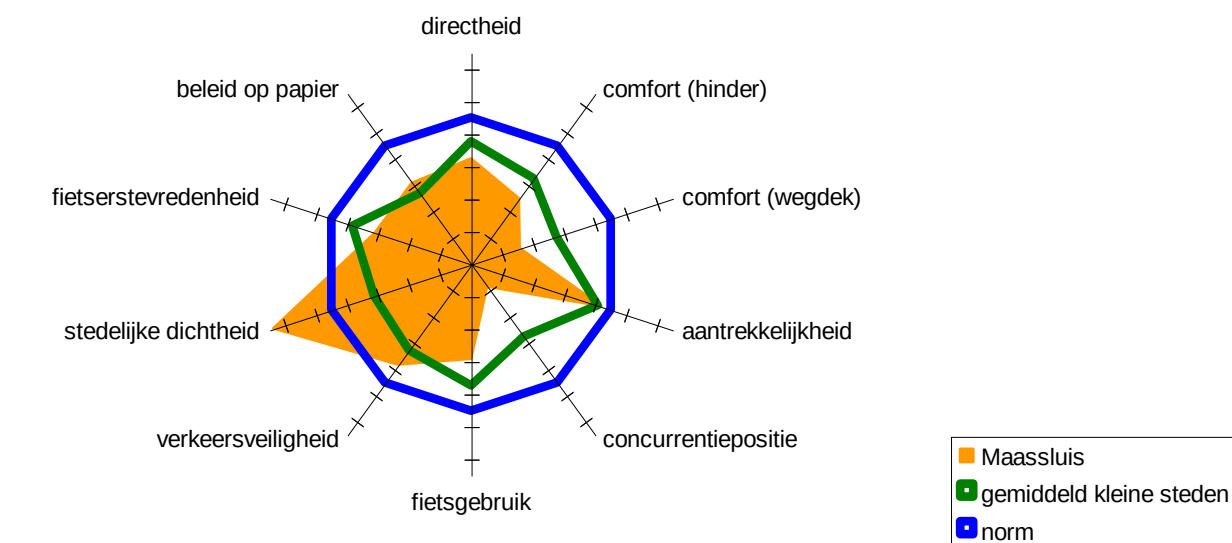
Rotterdam Centrum

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

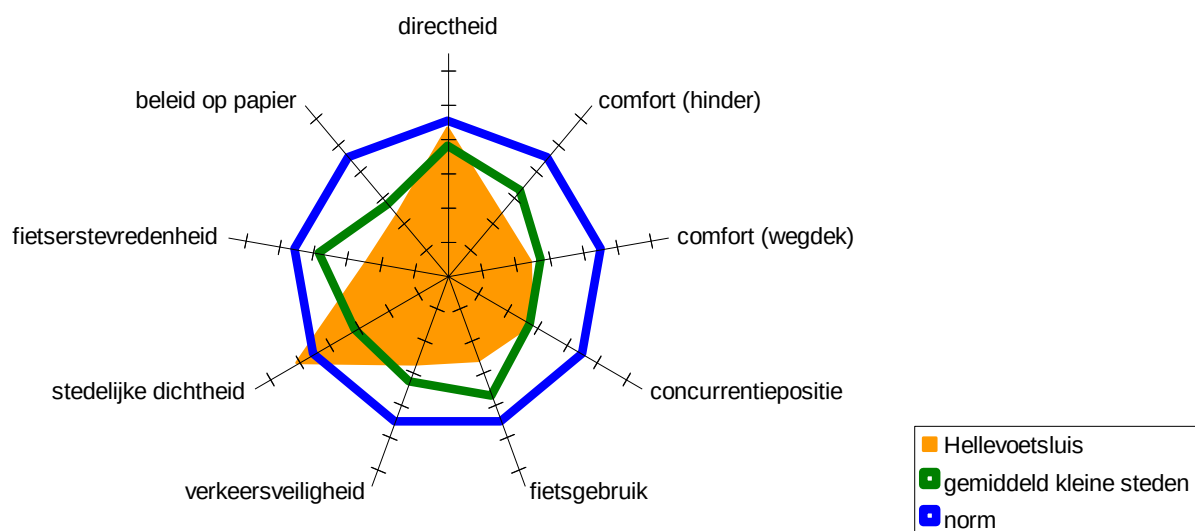
Fietsbalans



	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

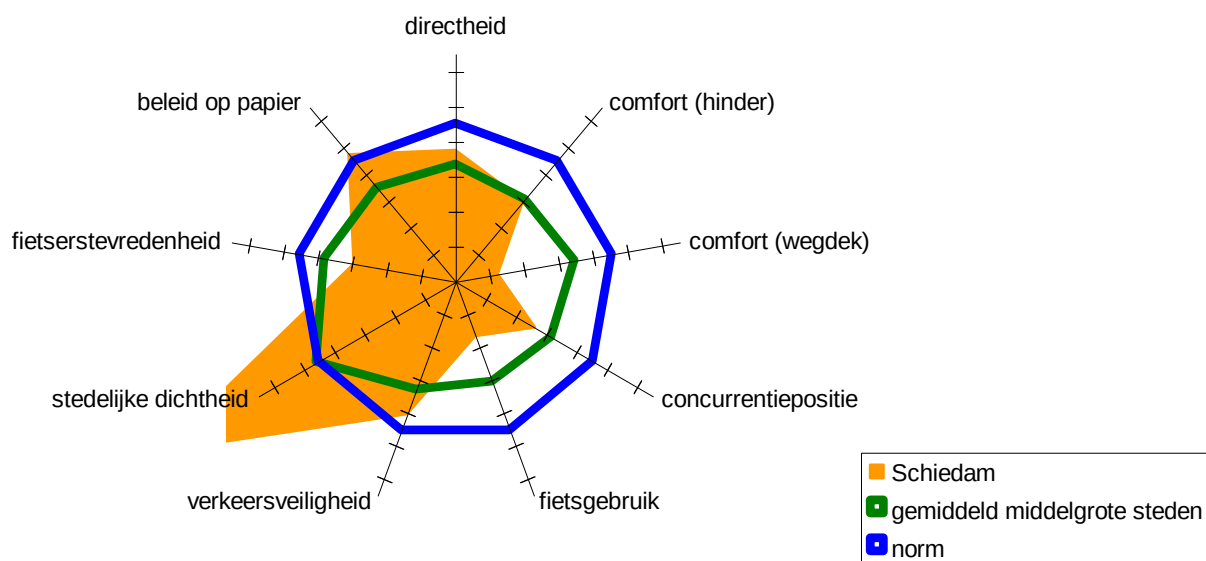
Hellevoetsluis

Fietsbalans



	Hellevoetsluis	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	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

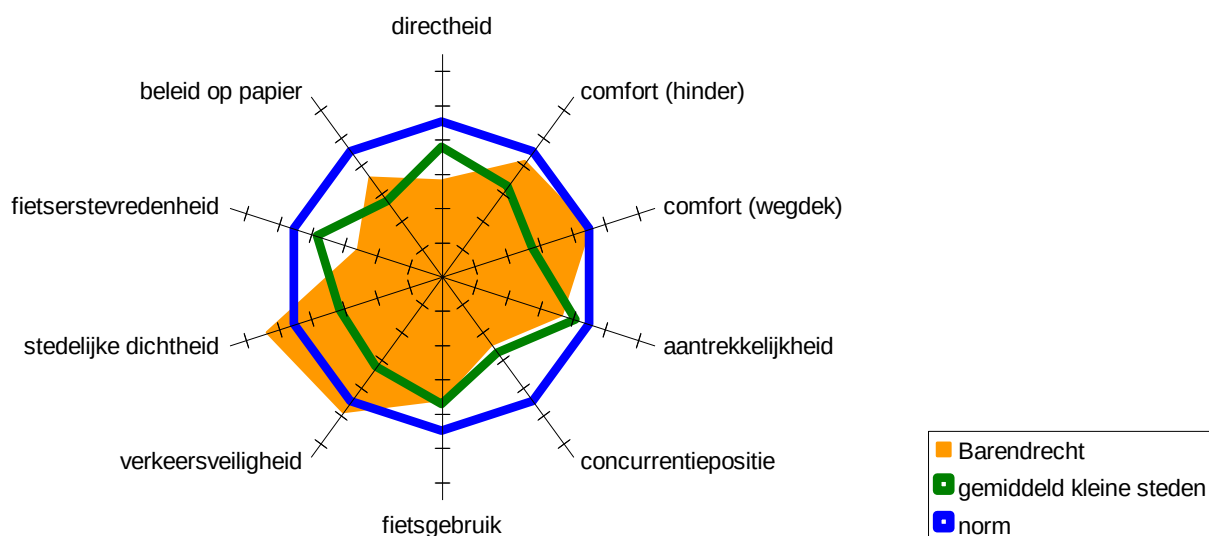
Fietsbalans



	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

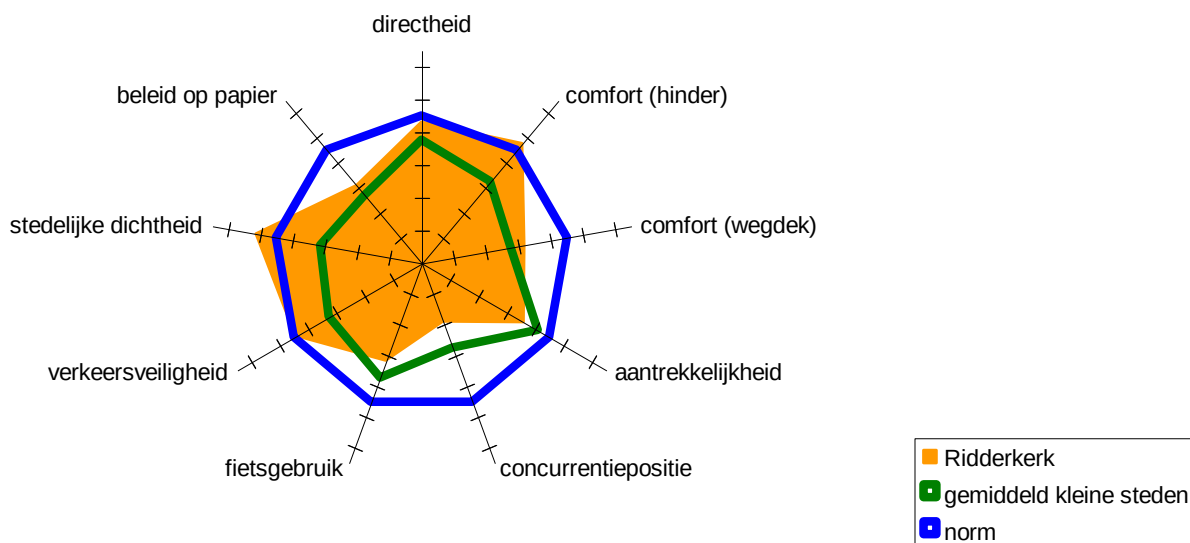
Barendrecht

Fietsbalans



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

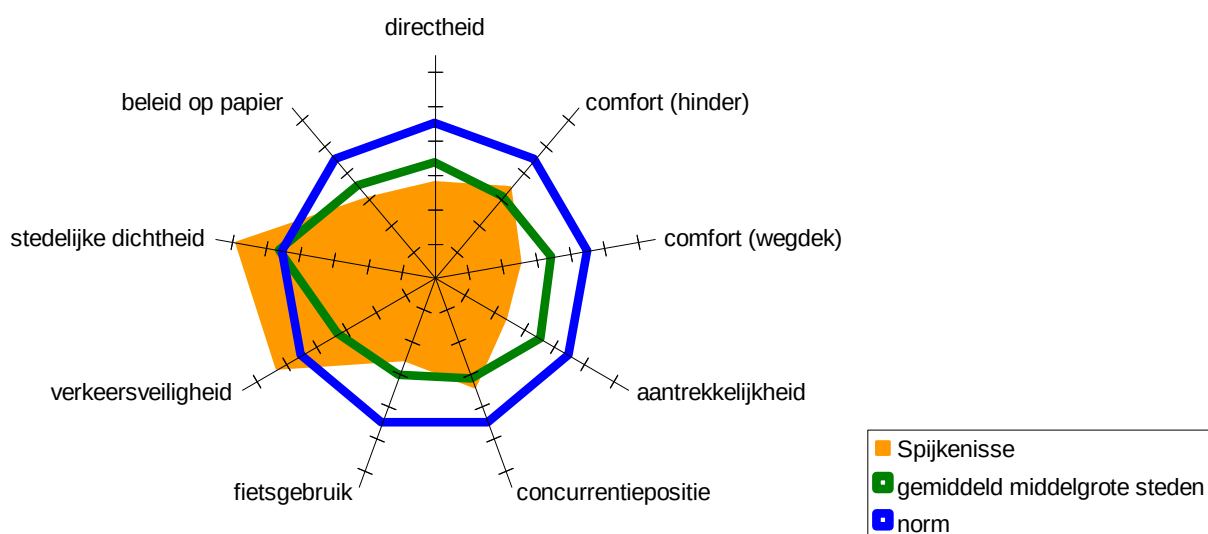
Fietsbalans



	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

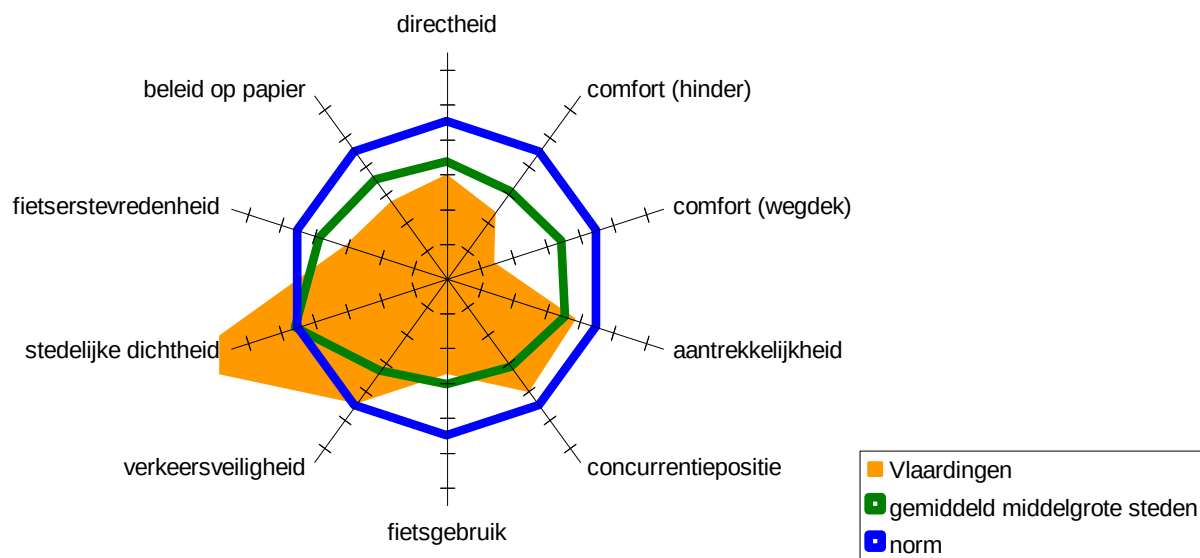
Fietsbalans



	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 neutraliseren⁹.

	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.

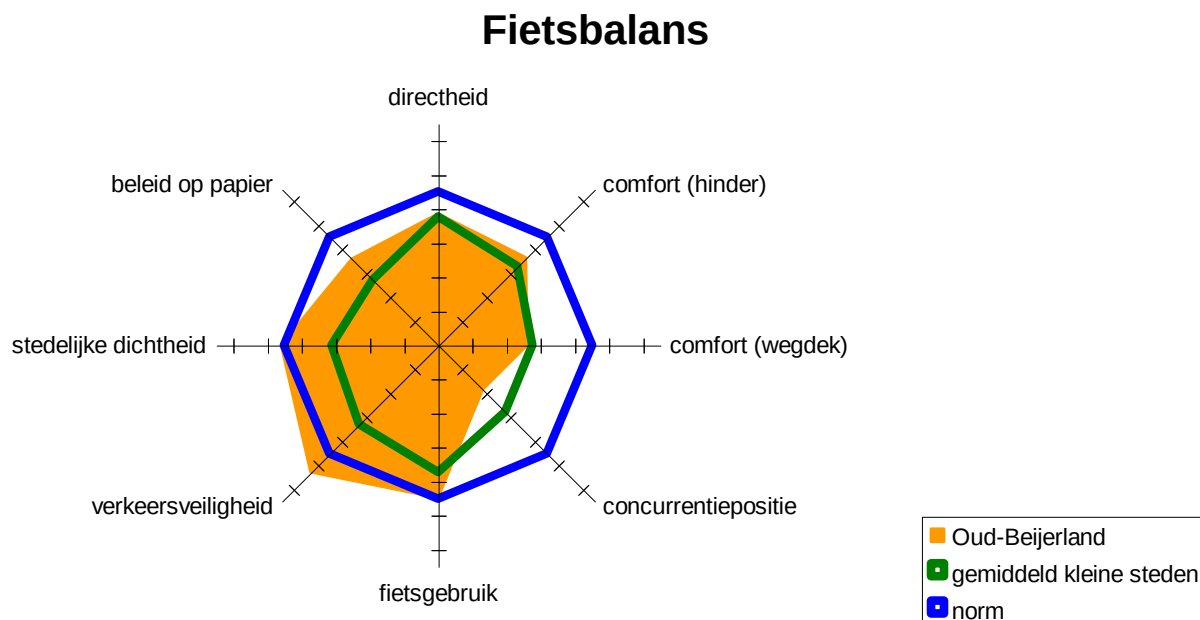
	Risico per 100 miljoen fietskm
Oud-Beijerland	17
Dordrecht	27

⁹ Zie bij Haaglanden.

Sliedrecht	41
Zwijndrecht	27

Resultaten Fietsbalans

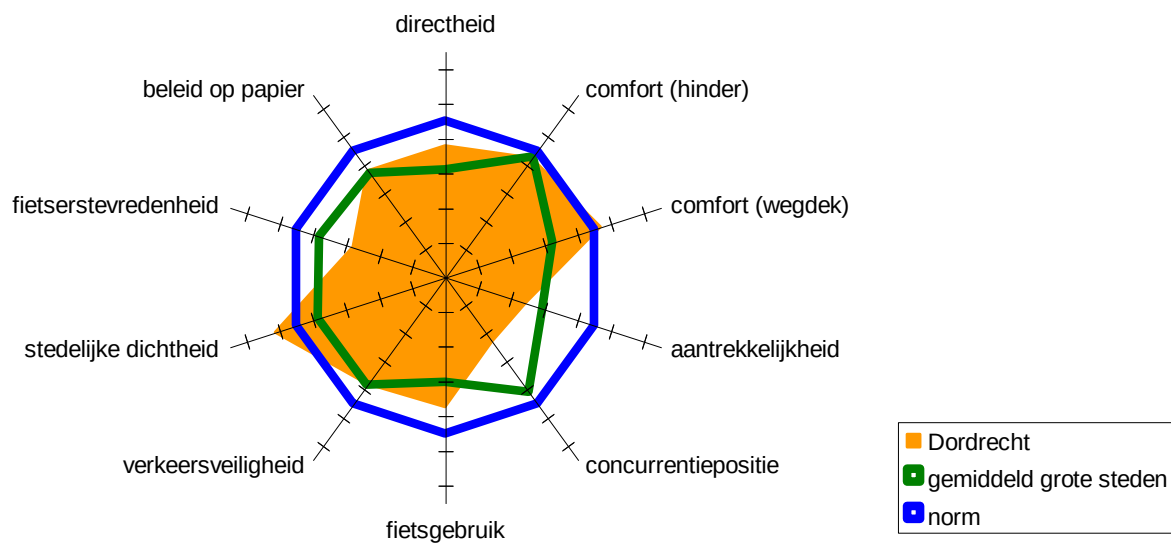
Oud-Beijerland



	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

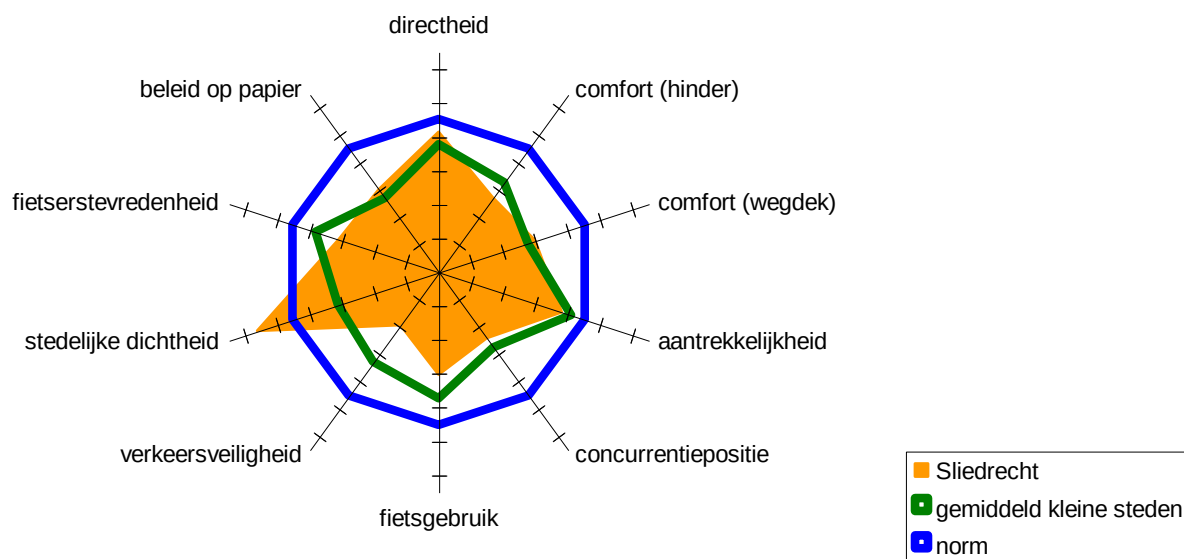
Dordrecht

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

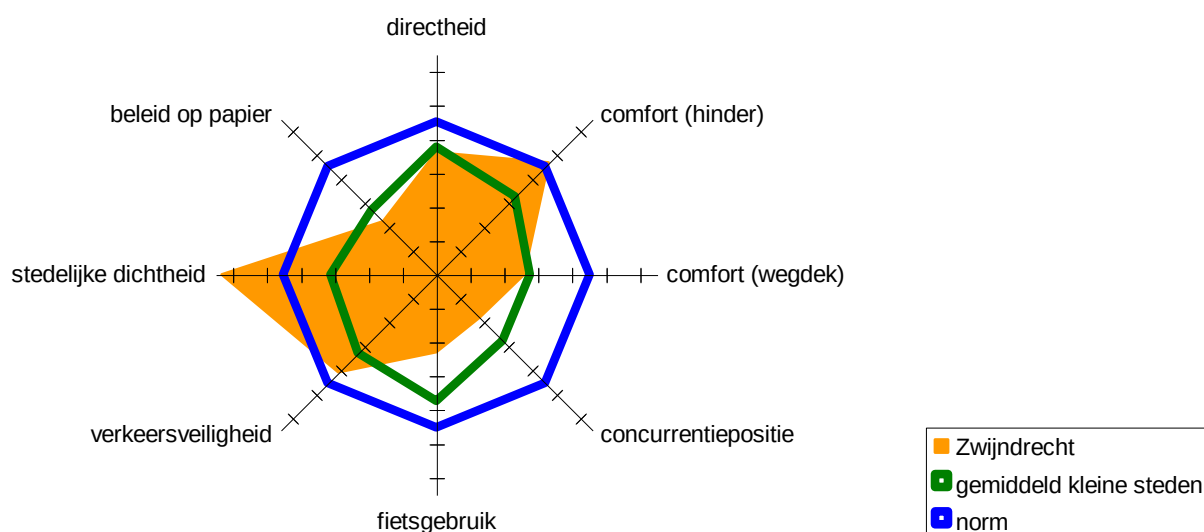
Fietsbalans



	Sliedrecht	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 neutraliseren¹⁰.

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.

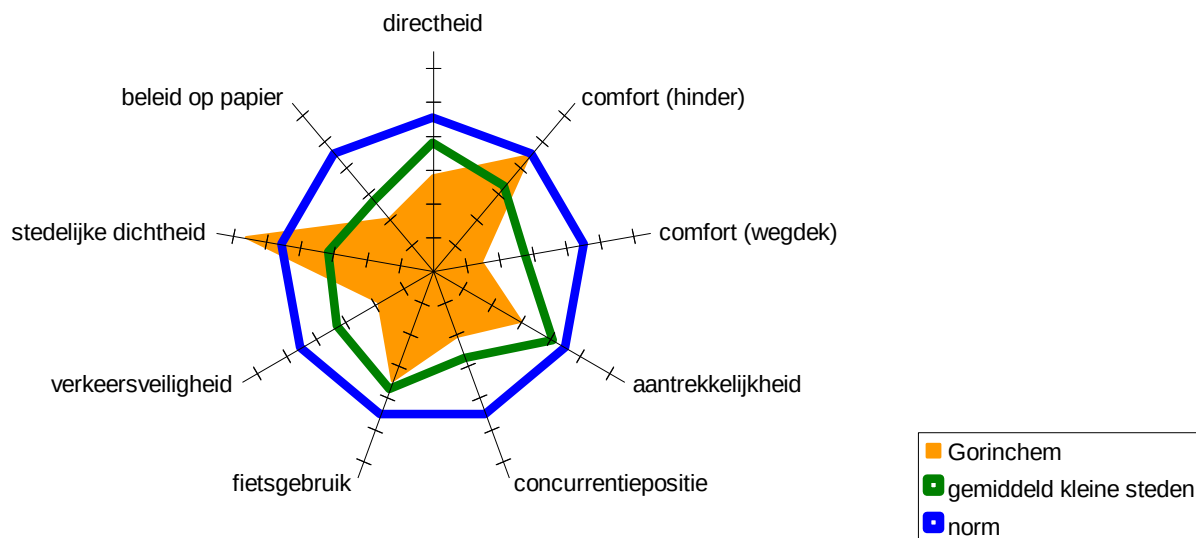
Risico per 100 miljoen fietskm	
Gorinchem	40

¹⁰ 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 neutraliseren¹¹.

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.

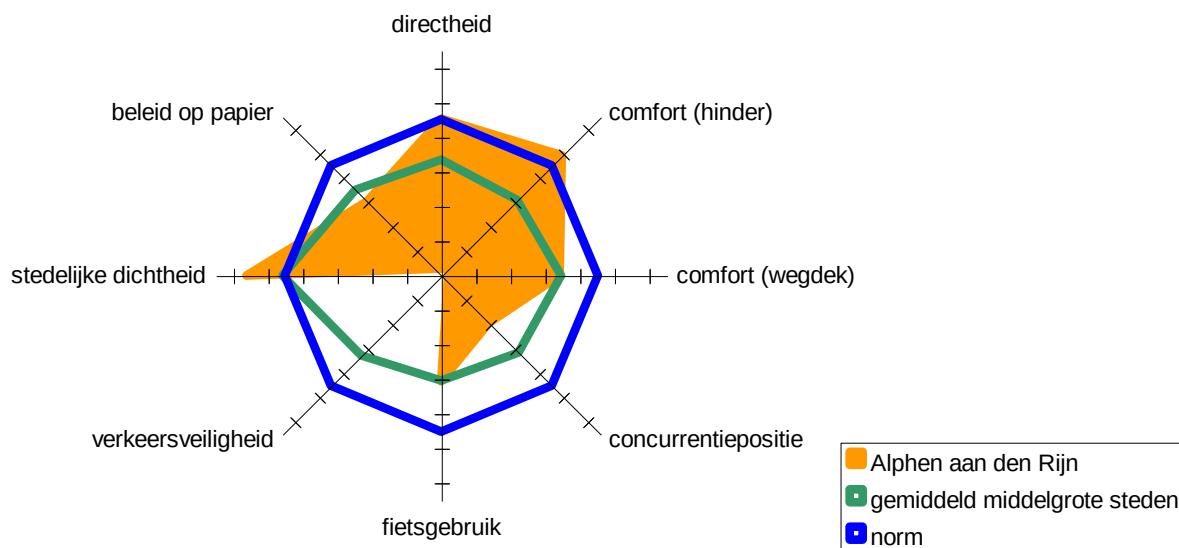
Risico per 100 miljoen fietskm	
Alphen aan den Rijn	46
Gouda	37
Nieuwerkerk aan de IJssel	21

¹¹ Zie bij Haaglanden.

Resultaten Fietsbalans

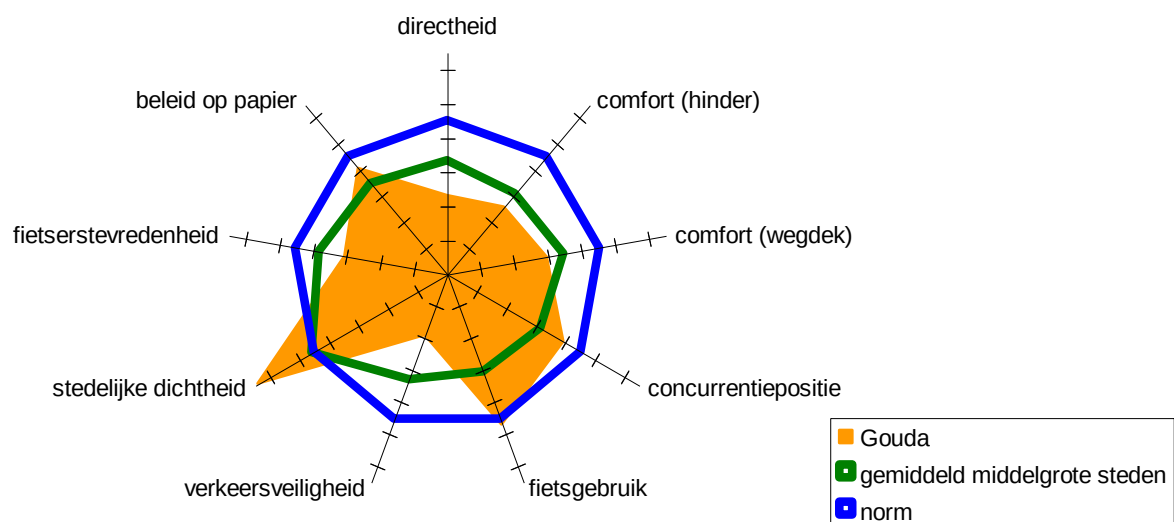
Alphen aan den Rijn

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

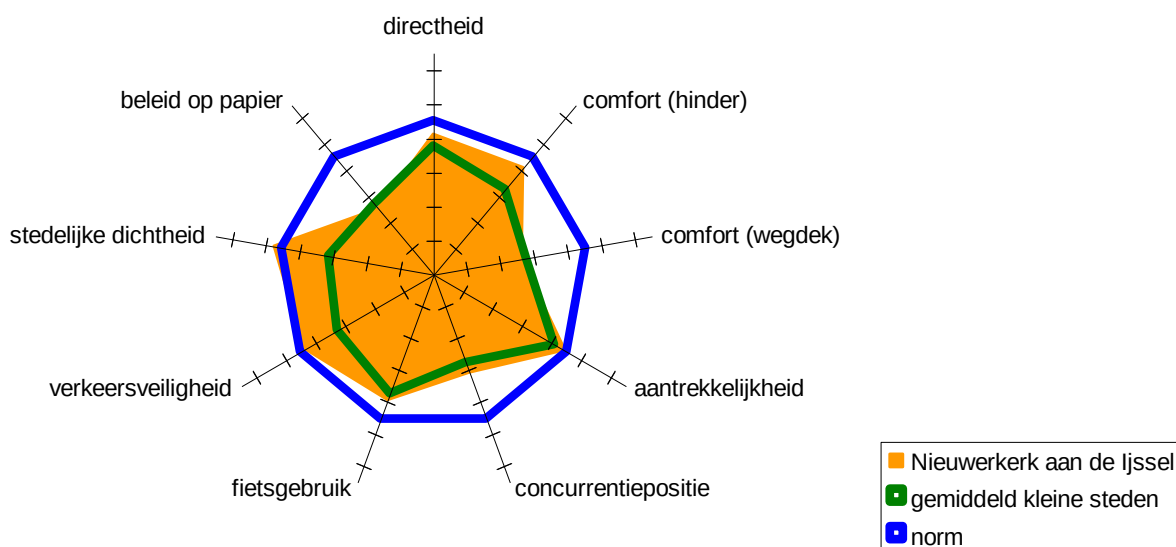
Fietsbalans



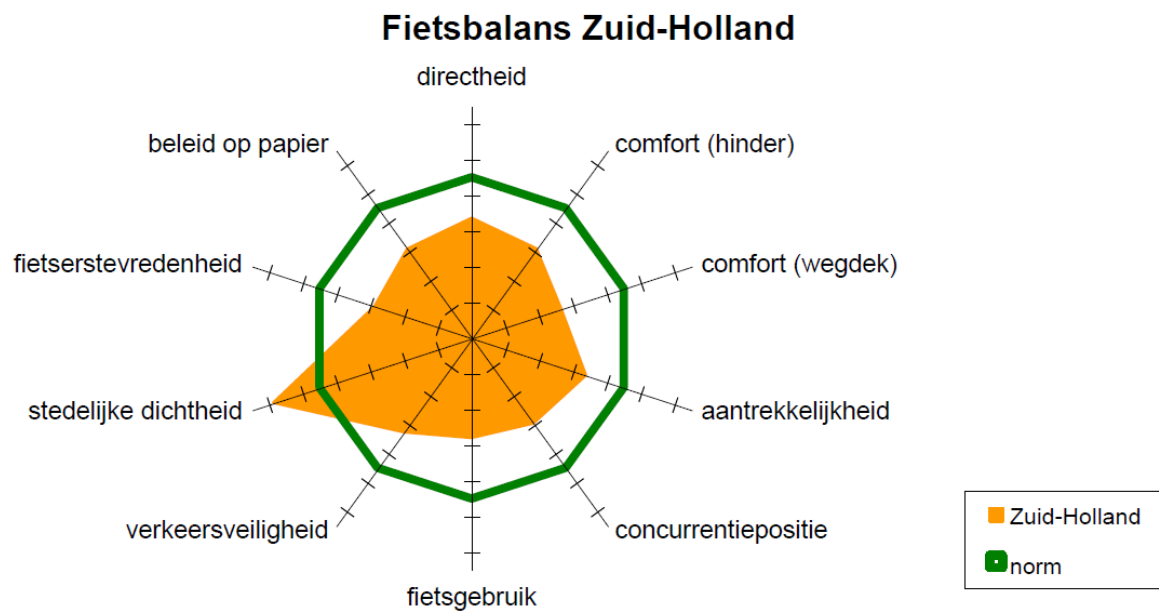
	Gouda	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	slecht	matig
<i>comfort (hinder)</i>	slecht	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	matig
<i>concurrentiepositie</i>	matig	matig
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	zeer slecht	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer goed	goed
<i>fietserstevredenheid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



Bijlage III

Enquête Onderzoek Verplaatsingsgedrag

Sinds 1978 wordt door het Centraal Bureau voor de statistiek (CBS) jaarlijks de enquête Onderzoek Verplaatsingsgedrag uitgevoerd. De doelstelling van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag is het mobiliteitspatroon van de Nederlandse bevolking te beschrijven. Concreet houdt dit in dat bij verplaatsingen informatie wordt verzameld over de plaats van herkomst en bestemming, tijdstip van vertrek en aankomst, welke vervoermiddelen worden gebruikt en met welk motief de verplaatsingen worden gemaakt. Daarnaast wordt ruime aandacht geschonken aan verklarende factoren voor het verplaatsingsgedrag.

In onderstaande tabel zijn de gegevens per fiets per provincie weergegeven.

Regio	Groningen	Friesland	Drenthe	Overijssel	Flevoland	Gelderland	Utrecht	Noord-Holland	Zuid-Holland	Zeeland	Noord-Brabant	Limburg
Periode	mld km											
1985	0,6	0,5	0,4	1	0,1	1,6	0,8	1,9	2,4	0,3	1,9	0,8
1986	0,6	0,5	0,5	1,1	0,1	1,6	0,8	1,9	2,3	0,3	1,9	0,8
1987	0,5	0,5	0,4	0,9	0,2	1,5	0,7	1,9	2,1	0,3	1,9	0,7
1988	0,6	0,6	0,4	0,9	0,1	1,5	0,9	1,9	2,3	0,3	2	0,8
1989	0,6	0,6	0,5	1	0,1	1,6	0,9	2,2	2,5	0,4	2	0,8
1990	0,6	0,5	0,4	0,9	0,2	1,7	1	2,2	2,6	0,3	2,1	0,9
1991	0,5	0,6	0,4	1	0,1	1,6	0,8	1,9	2,7	0,4	2,2	0,9
1992	0,5	0,5	0,4	1	0,2	1,7	0,9	2,4	2,4	0,4	2,1	0,8
1993	0,4	0,6	0,4	1	0,2	1,6	1	2,1	2,5	0,3	2,1	0,7
1994	0,5	0,5	0,4	1,1	0,2	1,7	1	2,3	2,6	0,3	1,9	0,8
1995	0,5	0,6	0,4	1,1	0,2	1,7	1	2,2	2,7	0,3	2,1	0,7
1996	0,5	0,6	0,4	1	0,2	1,6	1	2,2	2,5	0,3	1,9	0,7
1997	0,6	0,6	0,4	1,1	0,2	1,8	1,1	2,3	2,7	0,3	2,1	0,7
1998	0,5	0,5	0,4	1	0,2	1,7	1	2	2,5	0,3	2	0,7
1999	0,5	0,5	0,5	1,1	0,2	1,7	1	2,1	2,5	0,3	2	0,7
2000	0,5	0,6	0,4	1	0,2	1,7	1	2,1	2,4	0,3	2	0,8
2001	0,5	0,6	0,4	1,1	0,2	1,7	1	2,1	2,5	0,3	2	0,7

Colofon

Dit is een uitgave van de Fietzersbond Zuid-Holland,
www.fietzersbond.nl
telefoon 030 2918171
email: zuid.holland@fietzersbond.nl

Aan de Staat van de Fiets in Zuid-Holland werkten mee:

Marc Beek, Fietzersbond Den Haag
Elisabeth van Blankenstein, Fietzersbond Zuid-Holland
Rianne Brecht, landelijk bureau Fietzersbond
Eddie Kipt, Fietzersbond Delft
Theo Zeegers, landelijk bureau Fietzersbond

Wilma Seybel (eindredactie)
Michael Wannet (originele vormgeving)
Peter Blair (foto omslag)

Dit is een herdruk van de editie 2003, toegevoegd is de spinnenweb Zuid-Holland. Verder zijn alle overzichten nu in kleur.