



De aftrap van de Fietsbalans meeting in 2010.

Foto Fietshan

Bijeenkomst nav resultaten



Haarlemmermeer

Han van der Ploeg
namens
Fietzersbond Haarlemmermeer
E-mail: haarlemmermeer@fietzersbond.nl



voor veilig, snel en plezierig fietsen 

Welkom bij de presentatie van de resultaten van de fietsbalans-2.

De fietsmeting in Hoofddorp is gereden op 6 juni 2010, en in Nieuw Vennep op 22 juni 2010.

Het fietsparkeer onderzoek is in een ruime periode hierom heen gedaan. Dat rapport is ook beschikbaar maar wordt hier niet besproken.

Agenda

- Waarom deze fietsbalans?
- Bespreking resultaten
- Veilig fietsen in Haarlemmermeer
- Spiegeling naar Haarlemmermeer
- Omzetten naar de praktijk
- Voorbeelden



Fietsbalans



voor veilig, snel en plezierig fietsen 

Waarom is deze fietsbalans gehouden?

Bespreking van het onderzoek van zowel Nieuw-Vennep, Hoofddorp als de Haarlemmermeer.

Bespreking ongevals risico

Wat kunnen we met deze resultaten

Wat zijn de richtlijnen om een beter fietsklimaat te krijgen (ook is er geen geld???)

Wat voorbeelden

Waarom Fietsbalans?



- projectboek Haarlemmermeer 2009-2020
- De verschuiving in de “modal split” in het voordeel van fiets en openbaar vervoer (visie 2004).
- Doelstelling van gemeenteraad: minstens **10% van de autoritten korter dan 7,5 km wordt vervangen door de fiets.**
- Hulpmiddel: Fietsbalans van de Fietsersbond uitvoeren en de aanbevelingen uitvoeren.



voor veilig, snel en plezierig fietsen



In het projectboek klimaatbeleid Haarlemmermeer 2009-2020, kom ik in project 7 de doelstelling 30 kiloton reductie tegen.

De verschuiving in de “modal split” in het voordeel van fiets en openbaar vervoer (visie 2004) blijft als doelstelling gehandhaafd.

In project 7A (diverse maatregelen verkeer en vervoer. Vrachtwagens, school en verkeer, doorstroming)

We gaan het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleren door een samenhangend geheel van maatregelen. Verminderen van auto kilometers is daarbij het doel.

Winst CO2 uitstoot met 10kton in 2012 en 30kton in 2020 en verbetering luchtkwaliteit.

(5100 autokilometers veroorzaken 1 ton CO2) dus $10 \cdot 1000 \cdot 5100 = 51.000.000$ km. Bij 10 km per werkdag * 200 moeten 25500 mensen op de fiets gaan naar hun werk.

Gelukkig blijkt uit 7B (vrachtverkeer), 7c(meer kinderen op de fiets naar school, veilige (basis?) school) en 7D en doorstroming mogen helpen. De doorstroming wil men bereiken door betere afstelling van de VRI's. Een groene

golf op de van Heuven Goedhartlaan langs de busbaan, waarbij zeker 20 bussen per uur deze regeling verstoren lijkt mij een hele uitdaging.

Als resultaat staan 4 punten gegeven, met daarbij als derde Voor fietsen is het doel dat minstens 10% van de autoritten korter dan 7,5 km wordt vervangen door de fiets. (oplossing laten we de fietsbalans van de fietsersbond uitvoeren en de tekortkomingen uitvoeren.)

Per gefietste km wordt 165 (t.o.v. de auto) of 85 (t.o.v. OV) gram CO₂ bespaard.

In het raadsvoorstel 2010.0055103 (Ruimte voor duurzaamheid) welke 8 februari 2011 besproken zou zijn is de CO₂ uitstoot voor 2020 aangegeven 30% t.o.v. 1990

Wat is er verder van dit projectenboek overgebleven bij dit nieuwe college?

Doel



- Fietsers een vrije, en veilige keuze te bieden, om op eigen gelegenheid, op eigen kracht doel te bereiken.
- Fietsen houdt Haarlemmermeer bereikbaar en leefbaar



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Voordelen



- Als er meer wordt gefietst dan:
 - Minder korte autoritten
 - Minder congestie
 - betere bereikbaarheid economisch verkeer
 - Schonere lucht, minder lawaai, < CO2
- Fietsen is gezond
 - Belangrijk in de strijd tegen bewegingsarmoede en overgewicht



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Economische voordelen



- Goed voor de omzet
 - Fietzers komen vaker naar de winkel en geven per week meer uit
- Goed voor de gemeente
 - Een geïnvesteerde euro in fiets levert veel meer op dan een geïnvesteerde euro in auto of OV



voor veilig, snel en plezierig fietsen



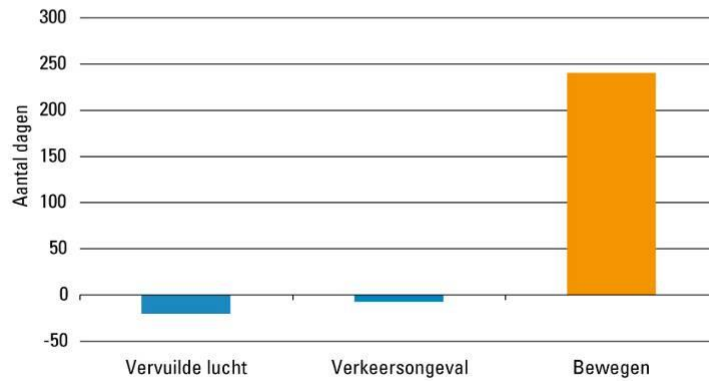


Inspectie Volksgezondheid:

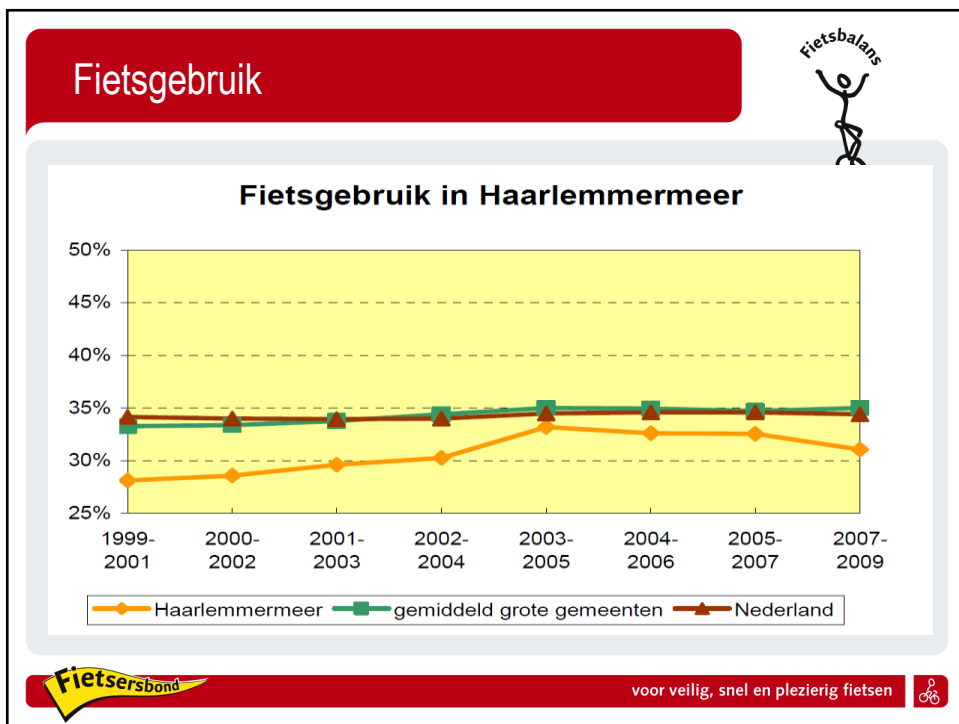
- wil van gemeenten facetbeleid;
heeft (o.a.) 2 speerpunten vastgesteld voor gemeenten, die relatie hebben met fietsen:
 - Overgewicht en bewegingsarmoede
 - Diabetes-2



12. Af- en toename van de levensverwachting van fietsers in steden t.o.v. automobilist



Bron: IRAS - Universiteit Utrecht, 2010



Haarlemmermeer blijft achter bij Nederland en het gemiddelde van de grote gemeenten.

De sprong in 2002/2004 2003/2005 is bijna weer weggevaagd.

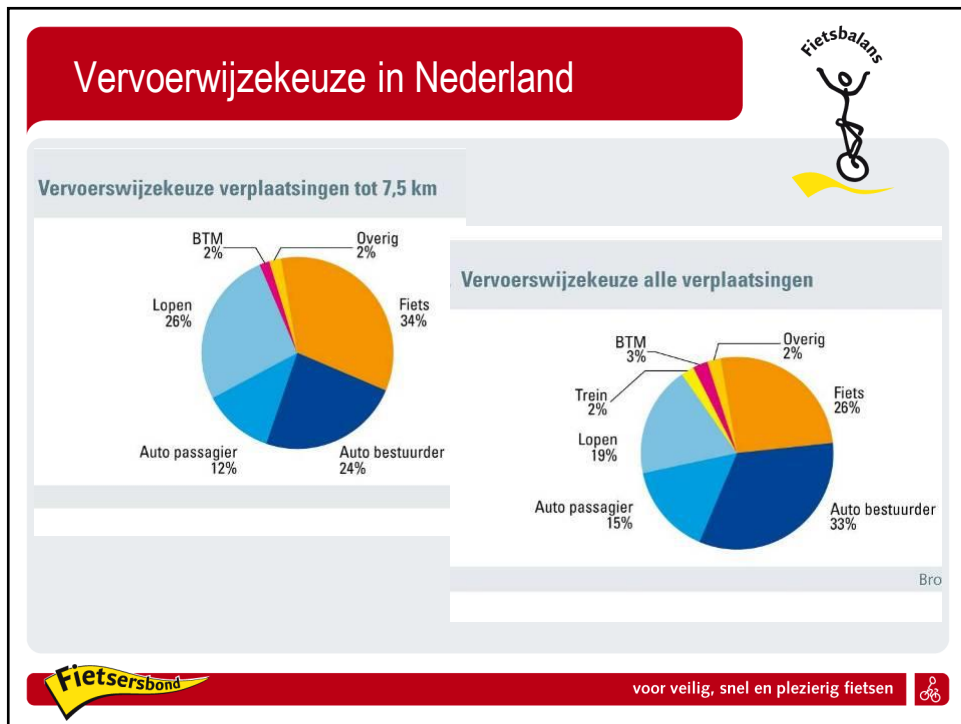
In Haarlemmermeer lag het gemiddelde fietsaandeel bij de verplaatsingen tot 7,5 km over de jaren 2007-2009 op 31%.

Daarmee scoort Haarlemmermeer op het aspect fietsgebruik 'slecht' ten opzichte van de in de Fietsbalans gehanteerde norm.

Zowel kleine, middelgrote als grote gemeenten lag het gemiddeld fietsaandeel op de korte afstand op 35%.

Het hoogste fietsgebruik in de grote gemeenten is te vinden in Zwolle (49%), Groningen (46%), Leiden (43%).

In de beter vergelijkbare polykerne gemeente Westland is het fietsgebruik 36%.

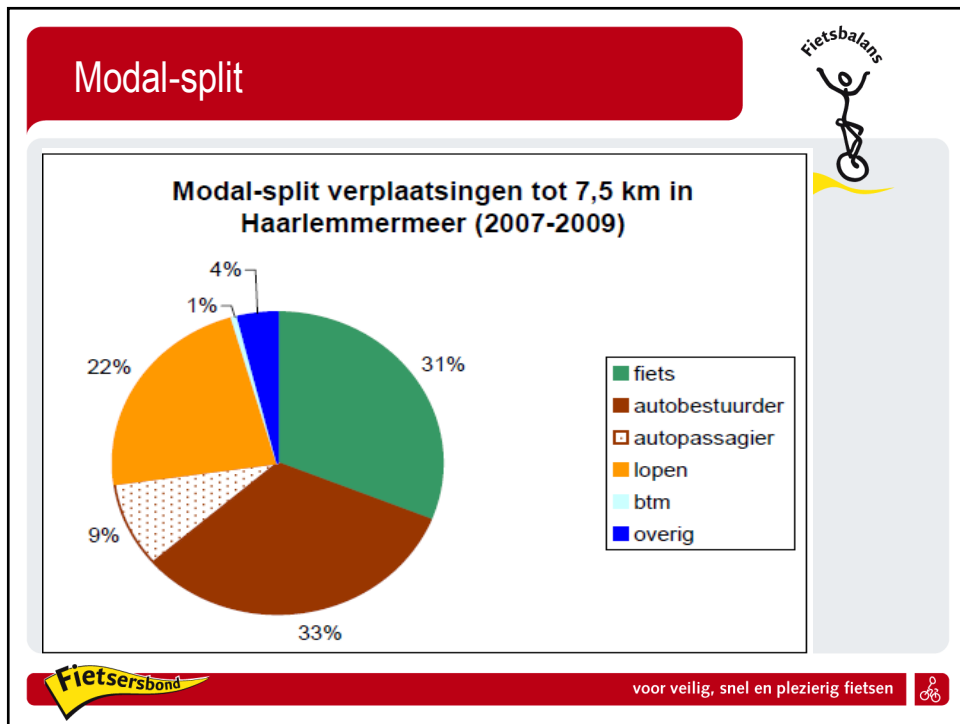


Volgens het boekje fietsen in cijfers (uitgegeven door de onderzoekers van de Fietsbalans) is bijgaande vervoerswijze keuze voor afstanden tot 7,5 km. (uit 2007)

Met de komst van de E bikes ontstaat er een grotere reikwijdte voor de (e-)fiets, zodat meer van de andere vervoerswijzen kunnen worden afgesnoept. (BTM staat voor Bus, tram en Metro)

Voor alle verplaatsingen loopt het gebruik van de fiets terug van 34 naar 26%

Vergelijk hier de kosten van de infrastructuur t.o.v. van het gebruik.



Figuur 3.3 Modal split naar **hoofd**vervoerwijze van de verplaatsing tot 7,5 kilometer in Haarlemmermeer 2007-2009

Bron: CBS-OVG/AVV-MON, bewerkt.

Dat is substantieel meer dan gemiddeld in de grote gemeenten (33%).

Het fietsaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 km is 31%, dat is kleiner dan gemiddeld in de grote gemeenten (35%).

Het auto-aandeel is dus bij de korte verplaatsingen groter dan het fietsaandeel in Haarlemmermeer.

Groei potentie fiets in Haarlemmermeer



In Haarlemmermeer:

- van alle verplaatsingen is **55%** korter dan 7,5 km.
- van alle **autoritten** is **40%** korter dan 7,5 km.



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Wie neemt de handschoen op om dit voor elkaar te krijgen!

Voordelen hoog fietsgebruik



Bereikbaarheid neemt toe.

- Ruimte rijdende en stilstaande fiets factor 20 resp. 10
- Fiets stimulerend is kostenbesparend, schept groei ruimte voor auto

Leef kwaliteit neemt toe

- Fiets is Zero e mission vehicle
- Geen lawaai
- Geen barrières
- Fietzers zorgen voor levendigheid en sociale veiligheid

Gezondheid

- Bewegingsarmoede en overgewicht

Participatie van burgers neemt toe

Verkeersveiligheid neemt toe



voor veilig, snel en plezierig fietsen



3 Cijfers afkomstig uit : *Mobiliteitsbalans 2007*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007.

4 Idem

5 Zie ook *Beleidswijzer Fietsverkeer, Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, Fietsberaad publicatie nummer 9, 2005.

Een hoog fietsgebruik is goed nieuws voor de gemeente

Een hoog fietsgebruik heeft vele voordelen. Zeker als dat leidt tot minder autogebruik in de stad. In die zin heeft de fiets en de fietser de stad een hoop te bieden:⁵
 april 2011 Rapportage Fietsbalans®-2 Haarlemmermeer; deel 1 analyse en advies 10 april 2011

?

De bereikbaarheid neemt toe. Zowel de rijdende als de stilstaande fiets neemt veel minder ruimte in dan een auto (respectievelijk factor 20 en factor 10). Meer fietsers betekent dan ook een vergroting van de capaciteit van het verkeerssysteem zonder veel (extra) ruimtebeslag en tegen relatief lage kosten. Fietsstimulerend beleid is een ruimte- en kostenefficiënte manier om de bereikbaarheid en economische vitaliteit van binnensteden, winkelcentra, bedrijventerreinen en kantoorlocaties op peil te houden. Daarmee schept het ook ruimte voor het noodzakelijk autoverkeer tegen de achtergrond van een groeiende mobiliteitsbehoefte.

?

De leefkwaliteit neemt toe. De fiets is het enige echte 'zero emission vehicle' in het personenvervoer: 6 fietsen stoten geen schadelijke stoffen uit, produceren geen CO₂ en maken geen lawaai. Bovendien zorgen drukke fietsverbindingen nauwelijks voor barrières in de stad en wordt het verblijfsklimaat voor bijvoorbeeld voetgangers of spelende kinderen nauwelijks negatief beïnvloed. Fietsers zorgen ook voor levendigheid op straat en bevorderen daarmee het gevoel van sociale veiligheid.

?

De gezondheid van burgers neemt toe. Bewegingsarmoede en overgewicht zijn belangrijke veroorzakers van de grote volksziekten: hart- en vaatziekten, diabetes type-2, kanker, psychische klachten en ziekten aan spieren en gewrichten. Dagelijks een half uur fietsen (naar bijv. werk, winkel of voor vrije tijd) reduceert de risico's aanzienlijk en leidt dus tot een toename van de gezondheid.

?

De maatschappelijke participatie van burgers neemt toe. Met de fiets kunnen mensen tegen lage kosten zelfstandig deelnemen aan het maatschappelijk leven in de stad. Vooral voor mensen die niet beschikken over een alternatief (autolozen, ouderen en kinderen) is de fiets belangrijk voor hun maatschappelijke ontplooiing (werken, boodschappen doen, sociale contacten, enz.).

?

De verkeersveiligheid neemt toe. Een hoger fietsgebruik zorgt per saldo voor een toename van de verkeersveiligheid.⁷

2.3

Het fietsgebruik kan nog flink groeien

Een belangrijke vraag voor gemeenten is natuurlijk of het voeren van een fietsstimulerend beleid ook leidt tot een hoger fietsgebruik en welke elementen een dergelijk beleid zou moeten bevatten.

Nederlanders hebben over het algemeen (84%) een positief oordeel over de fiets.⁸ Op sommige punten ligt de waardering hoger dan voor de auto: vooral de lage kosten, de rust, het op je zelf zijn, de onafhankelijkheid, het altijd op tijd komen en het ontbreken van vertragingen en ergernissen wordt hoog gewaardeerd. Tweederde van de Nederlanders associeert de fiets met vreugde.

De fiets concurreert vooral goed met andere vervoerwijzen op de relatief korte afstand. Daar zal dan ook de grootste groei te verwachten zijn. De meeste verplaatsingen zijn ook kort: van alle verplaatsingen is 70% korter dan 7,5 km. Van alle autoverplaatsingen is ruim 52% korter dan 7,5 km. Voor deze verplaatsingen kan de fiets dus voor veel mensen een alternatief zijn.⁹

In Nederland zijn er grote verschillen tussen gemeenten in de mate waarop de fiets wordt gebruikt bij de verplaatsingen op de korte afstand: Gemeenten als Groningen en Zwolle hebben een fietsgebruik van bijna 50% van de verplaatsingen tot 7,5 km en Heerlen en Kerkrade van nog geen 15%. De afgelopen jaren is met behulp van de

onderzoeksgegevens uit de Fietsbalans 2000 – 2004 en andere landelijke
databestanden in verschillende studies

Hoe aan te passen?

- Fysieke omstandigheden
 - ruimtelijke ordening, *temperatuur*, *neerslag* en reliëf.
- Concurrentieverhouding van de fiets t.o.v. andere vervoermiddelen
 - reistijd, reiskosten, moeite.
- Fietscomfort en veiligheid
 - inrichtingskwaliteit van het fietsnetwerk, fietserstevredenheid, verkeersveiligheidsbeleving en verkeersveiligheid.
- De karakteristieken van de bevolking
 - die leiden tot verschillen in 'fietscultuur' en kwaliteitseisen aan fietsvoorzieningen. (b.v. studenten, yuppen)



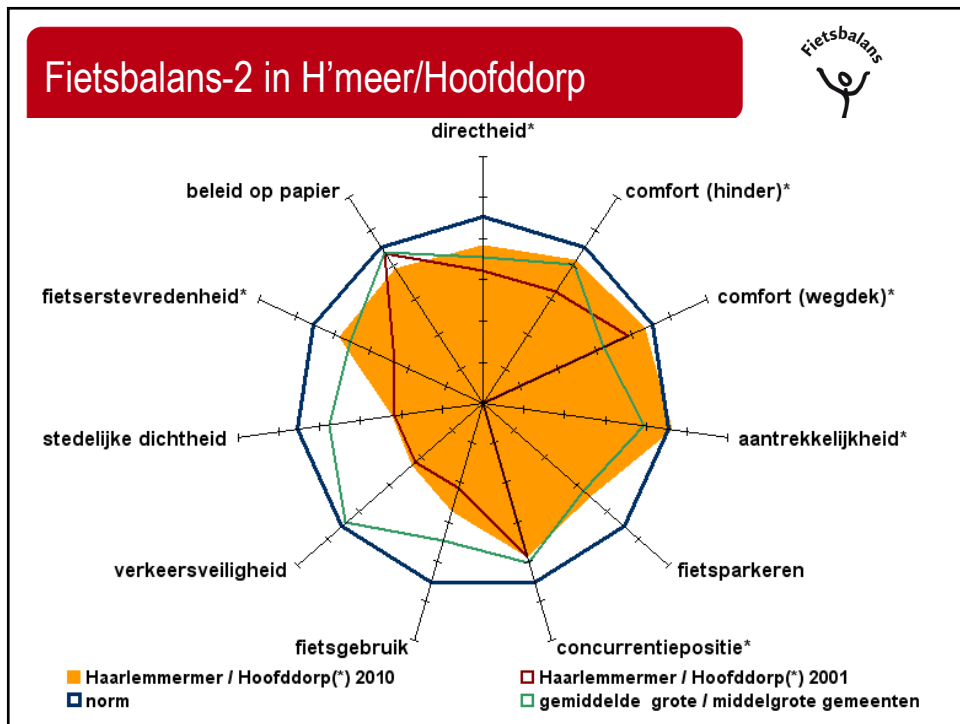
voor veilig, snel en plezierig fietsen 



Er zijn drie afzonderlijke onderzoeken geweest. Ieder met een ander uitgangspunt. De resultaten kwamen overeen.

Daarin komen vier groepen van factoren bovendrijven waarvan een aantal goed met gemeentelijk beleid te beïnvloeden zijn.

Rapportage Fietsbalans®-2 Haarlemmermeer; deel 1 analyse en advies 11 april 2011



In Haarlemmermeer zijn de twee grote kernen gemeten. Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

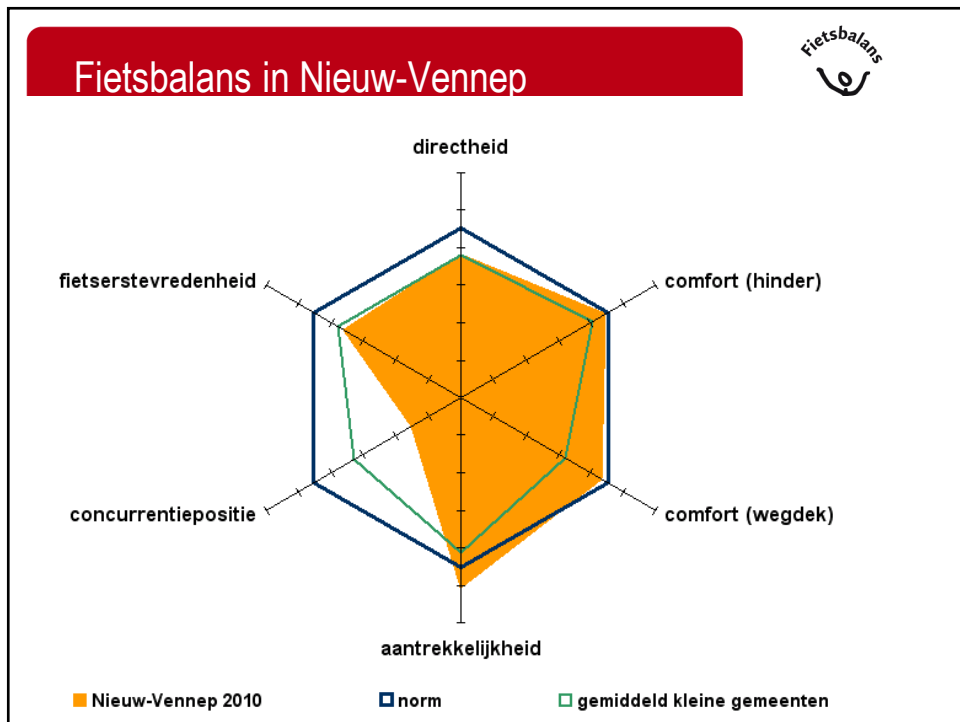
In deze roos zijn zowel de gemeentelijke aspecten als Hoofddorp aangegeven. De volgende slide is van Nieuw Vennep.

Ideaal gezien zou de gele roos boven op de norm moeten liggen. Hoe slechter de score des te korter de as.

Kijken we naar de stedelijke dichtheid. Die is voor de hele Haarlemmermeer, en was in zowel 2001 als 2010 dezelfde score. Er is wel een correctie toegepast dat alleen gebouwde gebieden worden berekend. Hoe verder alles van elkaar ligt des te lastiger is het om veel te fietsen.

Kijken we naar de verkeersveiligheid voor de hele Haarlemmermeer dan scoren we ook zeer slecht. Het fietsgebruik is wel toegenomen. De anderen zonder sterretje “fietsparkeren” en “beleid op papier” gelden voor heel de polder.

Het verbeteren van de concurrentie positie van de fiets t.o.v. de auto is een van de punten waarmee we de doelstellingen kunnen bereiken. Hierbij dan ook het comfort (hinder en wegdek) meenemen. Voorop staat natuurlijk de verkeersveiligheid.



De score van alleen nieuw – Vennep zit op bijna alle punten op of boven het gemiddelde van de kleine gemeenten, behalve voor de concurrentie positie.

Hoe komt dat.

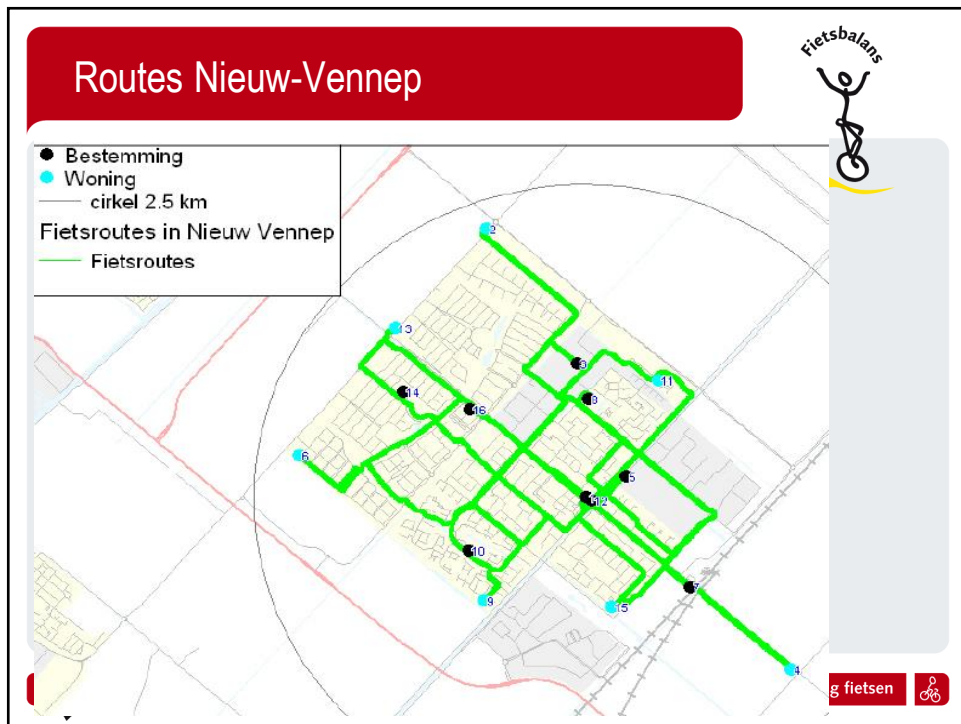
Allereerst het overzicht van alle ritten.



Voorop de film camera

Onder de stang de trillingsmeeter

Achterop de laptop met GPS en geluidsmeting. Niet te zien de microfoon achterop het stangetje



Dit zijn de gekozen routes. Vanuit het centraal winkelcentrum een straal van 2,5 km. Binnen een vastgesteld schema worden dan de routes uitgezet en beschreven, en vervolgens gereden.

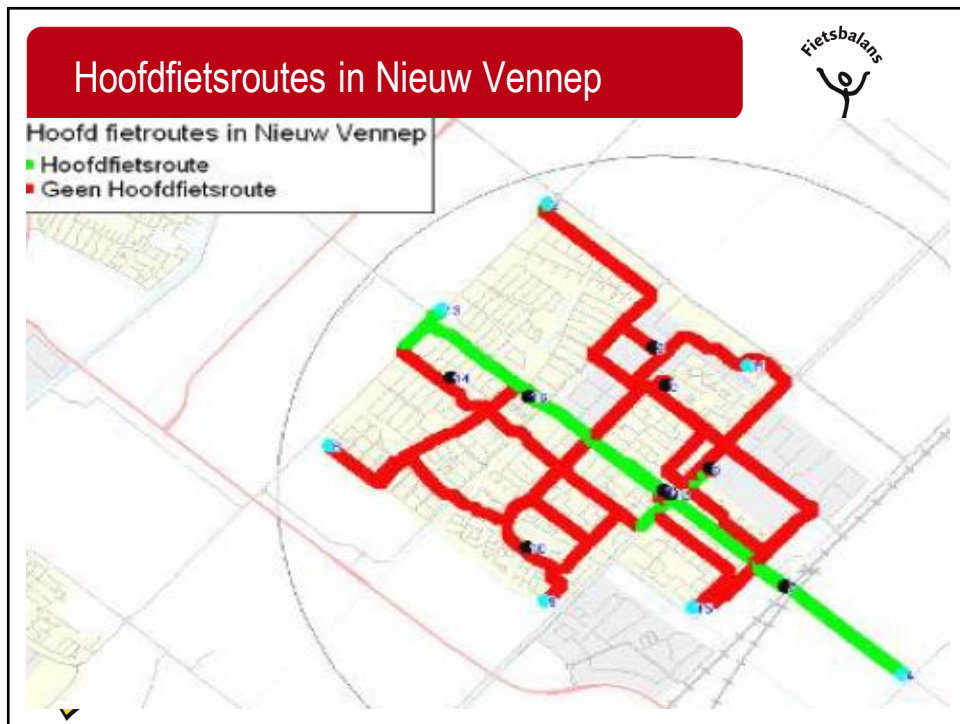
De fiets legt alles zoveel mogelijk vast, tijdens de rit de observaties door de onderzoeker worden ingesproken.

Tegelijkertijd start vanaf hetzelfde punt een tweede team die dezelfde rit met de auto maakt.

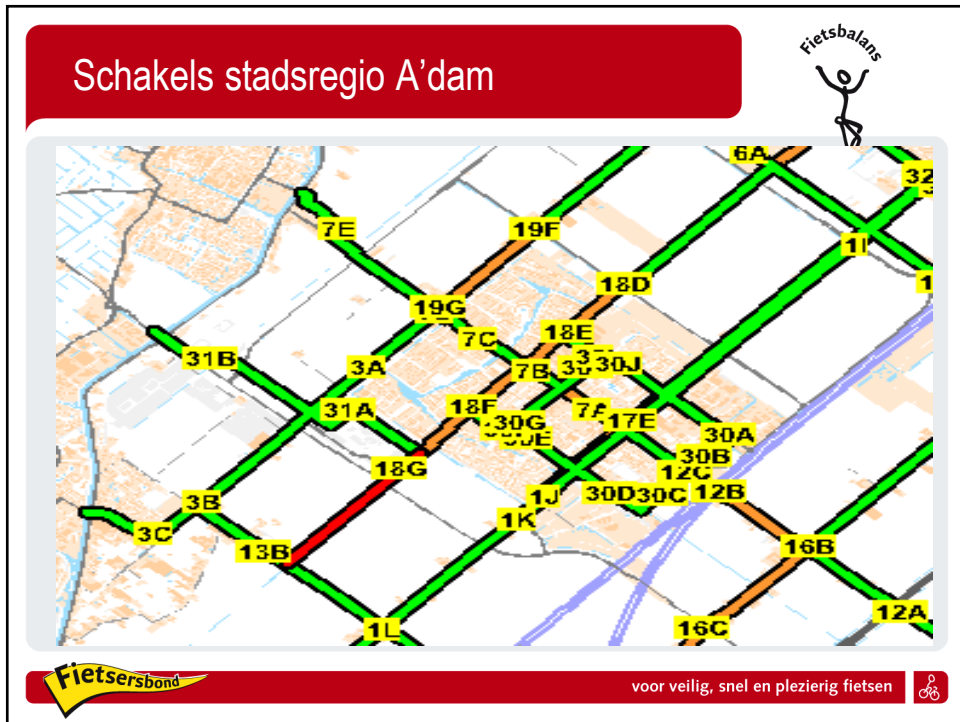


De gemeten verplaatsingen in Haarlemmermeer (kern Nieuw Vennep)		
route- nummer	Van:	Naar:
1	Winkelcentrum de symfonie (1)	Ijweg 1433 (2)
2	Ijweg 1433 (2)	Sportplaza de estafette (3)
3	Sportplaza de estafette (3)	t Kabel 5 (4)
4	t Kabel 5 (4)	Kverneland Group Nieuw-Vennep B.V. (5)
5	Kverneland Group Nieuw-Vennep B.V. (5)	Wechelerveld 1 (6)
6	Wechelerveld 1 (6)	Ns station (7)
7	Ns station (7)	Herbert Visser College (8)
8	Herbert Visser College (8)	Wemmingen 37 (9)
9	Wemmingen 37 (9)	basisschool de Polderrakkers (10)
10	basisschool de Polderrakkers (10)	Seoullaan 1 (11)
11	Seoullaan 1 (11)	Winkelcentrum de symfonie (12)
12	winkelcentrum de Symfonie (12)	Ijweg 1553 (13)
13	Ijweg 1553 (13)	basisscholen de Ark/Bommelstein (14)
14	Basisscholen de Ark/Bommelstein (14)	Weegbreestraat 20 (15)
15	Weegbreestraat (15)	Winkelcentrum Getsewoud (16)
16	Winkelcentrum Getsewoud (16)	Winkelcentrum de symfonie (1)

Zie verslag Nieuw Vennep pagina 11.



Volgens de fietsbalans zijn de groen aangegeven routes de Hoofdfiets routes. Volgens de meeting ervaring zou 70% van de gereden routes over de Hoofdfietsroutes gereden moeten worden.



Haarlemmermeer valt onder de stadsregio Amsterdam. Deze heeft een ruimere dekking over de gereden routes.

Groen is volgens de stads regio in orde, oranje daar moet nog "wat" aan gedaan worden, rood is onvoldoende.

Wie wat moet doen (en betaald..) is mij nog niet duidelijk.

Let hier op het dreven kader rond het centrum

Overzicht van de meetwaarden en scores per verplaatsing																
nr. verplaatsing	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
variant	wint		sport /		over		OV		onderw		woning		wint		onderw	
bestemming	woning		recreatie		woning		OV		onderw		woning		wint		onderw	
lengte verplaatsing (km)	3,4	1,7	3,8	2,4	3,8	4,1	2,5	2,5	0,5	2,8	1,7	2,5	0,9	3,1	2,7	1,8
lengte wegvaarten (km)	2,7	1,5	3,3	2,1	3,0	3,4	2,0	2,1	0,5	2,4	1,4	1,9	0,7	2,4	2,2	1,0
knuspunten en																
voelbad (km)	0,7	0,2	0,8	0,3	0,8	0,7	0,5	0,5	0,1	0,4	0,3	0,8	0,3	0,8	0,5	0,3
aantal knuspunten (aantal)	23	8	21	11	25	25	13	21	3	15	10	19	7	27	22	8
reistijd fiets (min:sec)	12:30	6:35	14:45	9:20	12:50	15:45	10:15	9:55	2:55	10:40	8:59	10:30	4:25	11:55	11:10	8:00
reistijd auto (min:sec)	10:11	5:47	8:22	7:06	8:52	16:07	9:12	7:01	3:02	8:09	6:31	8:32	4:11	10:25	8:56	5:51
reistijd OV (min:sec)	36:00	29:00	37:00	21:00	21:00	33:00	11:00	23:00	0:00	20:00	21:00	18:00	0:00	25:00	18:00	14:00
aandeel lopen (min)	8	23	9	9	11	12	40	32	-	15	81	64	64	28	14	94
onrijfactor (ratio)	1,5	1,3	1,3	1,2	1,5	1,3	1,5	1,3	-	1,5	1,6	1,2	1,6	1,3	1,4	1,2
oponthoud (seconden)	3,0	8	10,0	7,7	10,0	15,4	13,2	8,9	-	1,4	8,3	6,8	6,9	8,1	15,1	0,8
gemiddelde snelheid (km/uur)	18,5	16,5	19,2	16,7	19,2	15,9	14,5	15,9	-	16,2	14,5	14,1	12,4	15,7	14,7	19,2
stopfrequentie (N/km)	0,08	0,50	0,51	0,42	0,28	0,49	0,40	0,00	-	0,35	0,57	0,51	1,09	0,38	0,47	0,06
langzaam fietsen en lopen (% veld)	8%	16%	7%	11%	3%	8%	19%	15%	-	13%	23%	23%	23%	13%	14%	38%
langzaam fietsen (% veld)	1%	4%	1%	3%	1%	2%	1%	1%	-	2%	4%	3%	10%	3%	5%	0%
lopen (% veld)	5%	12%	6%	8%	7%	6%	17%	13%	-	10%	21%	19%	27%	10%	9%	32%
verkeersbinder (Fv)	4,3	3,2	0,8	2,9	7,7	5,2	0,8	1,1	-	0,9	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,9
infrabinder (FI)	3,7	3,7	0,9	0,2	2,3	1,2	0,0	0,4	-	0,0	4,0	0,5	0,0	1,2	0,8	0,8
geen voorrang (N/km)	4,4	4,8	2,4	3,3	3,1	4,8	0,6	3,8	-	3,3	3,3	3,3	7,7	6,4	4,0	3,9
aflezen (N/km)	2,3	1,6	2,1	4,4	0,7	1,2	2,7	-	-	2,5	2,9	2,4	3,3	1,9	2,2	0,0
infrabinder (FI)	123	75	75	51	130	136	93	123	-	126	47	88	141	144	105	127
gebruiker (Fv)	195	85	190	113	192	20	36	82	-	111	80	146	35	70	114	123
reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	1,2	1,1	0,8	0,8	0,8	0,8	1	1,4	-	1,2	0,9	1,2	1,1	1,1	1,3	1,0
reistijdverhouding fiets/OV (ratio)	0,3	0,2	0,4	0,4	0,7	0,5	0,3	0,4	-	0,5	0,4	0,6	0,0	0,6	0,6	0,4
autokosten per verplaatsing (eurocent)	7	4	7	4	7	9	7	9	-	9	70	9	70	9	7	70

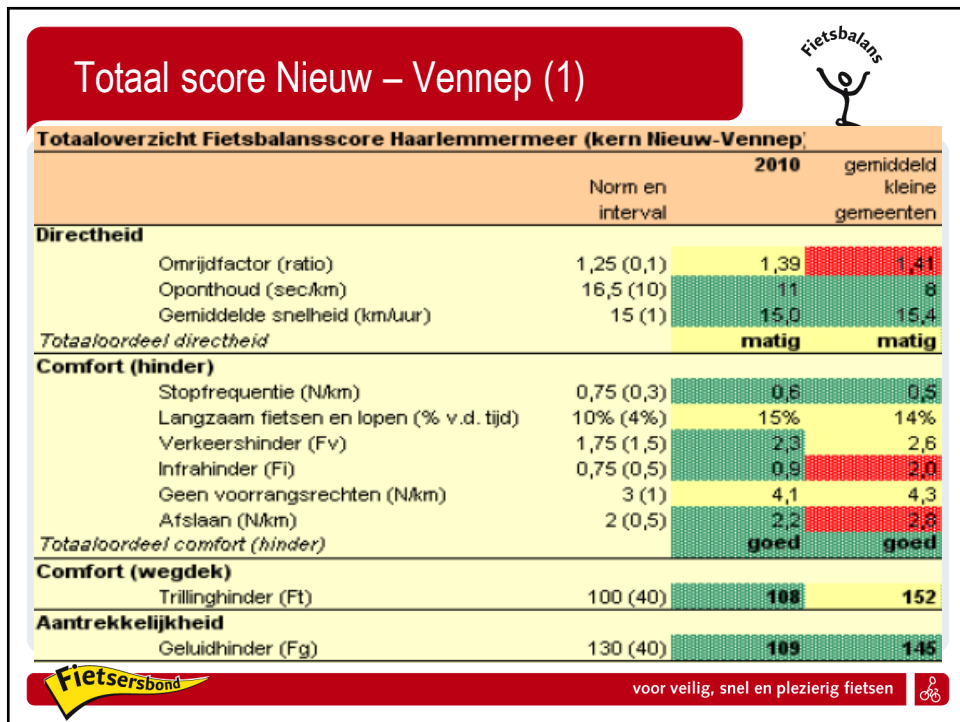
Dit zijn de resultaten per rit

Rit negen? Wel gereden, echter geen goede registratie.

Groen is op of boven de norm, geel is matig en rood is slecht of zeer slecht.

Hier niet te lezen, maar ze staan achterop het PDF document.

We gaan alle resultaat categorieën even langs lopen.



De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat in Haarlemmermeer op elf aspecten. Voor deze beoordeling wordt een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. In Nieuw-Vennep worden de volgende zes aspecten van het fietsklimaat met de Fietsbalans onder de loep genomen:

Directheid. Hoe vlot kun je als fietser op je bestemming komen?

Omrijdfactor verhouding afgelegde afstand en hemelsbreed. 1,2 voor de hoofdfietsroutes en 1,3/1,4 voor de overige.

Zie NV pag22 3.2.1

Oponthoud de tijd dat je stil moet staan (wachten voor een oversteek) 15 of 20 sec/km hier 16,5

Gemiddelde snelheid rijden met 18km/u norm 15km/u (exclusief lopen)

Comfort (hinder). In hoeverre wordt de doortocht van een fietser gehinderd door de inrichting van de infrastructuur en door andere weggebruikers? Normering door ontwerpwijzer fietsverkeer. Dus extra fysieke inspanning.

Stop frequentie: aantal malen dat een fietser gemiddeld onderweg moet stoppen 0,5, 1, 1,5

Langzaam fietsen en lopen: .. Verplaatsing met de snelheid lager dan 10km/u

Verkeershinder: kans op ontmoeting met andere verkeersdeelnemers die de rit verstoort. (achter elkaar aan rijden)

Infrahinder: indicator gebrek aan ruimte, goede boogstralen. Niet naast elkaar kunnen rijden (smal, paaltjes..)

Geen voorrangrechten: zie NV blz. 24, 3.3.5 voor de opsomming

Afslaan: hinder van bochten of slingers

Comfort (wegdek). Doet de kwaliteit van het wegdek recht aan de gebruikerseisen van de fietser? De fiets is een ongeveerd voertuig en een fietser levert zijn eigen energie.

Trillinghinder: zie nv blz 24 3.4 (inspanningen van Adrie Kooyman?)

Aantrekkelijkheid. Zijn fietsroutes en de inrichting daarvan aantrekkelijk voor de fietser? Door geluid te meten is gekeken naar de nabijheid en intensiteit van gemotoriseerd verkeer.

Geluidshinder per seconde

Omrijdfactor: verhouding tussen hemelsbreed en afgelegde afstand zie blz 19 deel 2b NV

Oponthoud (sec/km) tijd dat je onderweg moet stilstaan.

Tijd: gemiddelde snelheid kruissnelheid 18 km/u loop tijd niet meegerekend. Kan je ook zelf meten indien je een fietscomputer hebt met een gemiddelde snelheid. (kijken waarom je niet op 18 km/u (of hoger) komt)

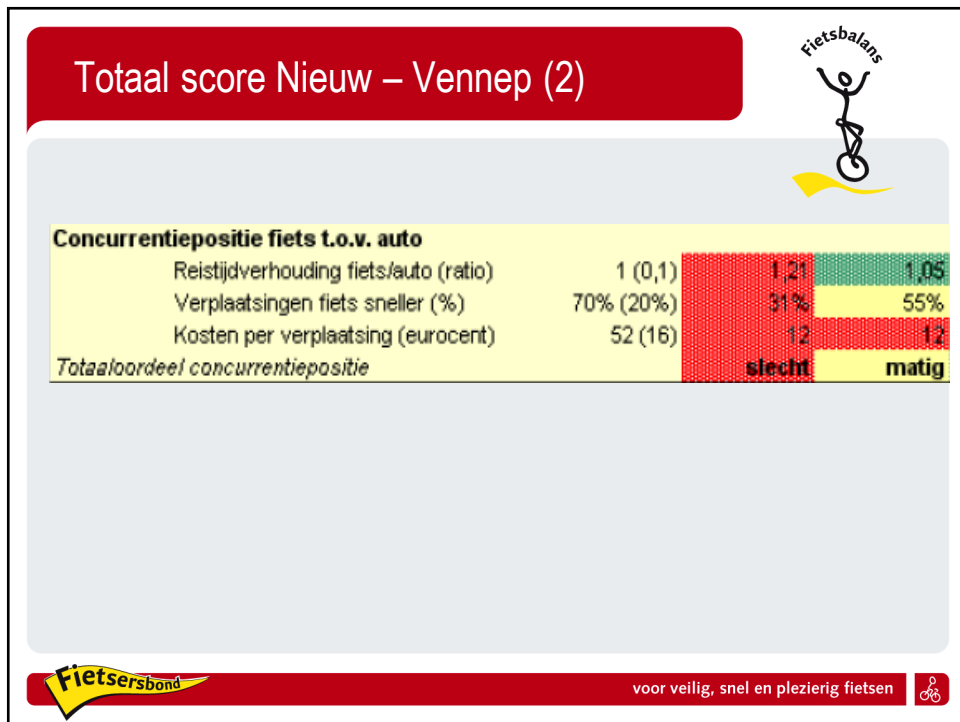
Verkeershinder blz20

Verkeershinder is de kans dat ontmoeting met andere verkeersdeelnemers de rit voor de fietser verstoort. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer wordt aangegeven dat verkeershinder dient te worden geminimaliseerd door drukke fietsverbindingen zo min mogelijk te combineren (in langs en dwarsrichting) met drukke autoverbindingen.

In de Fietsbalans is gekozen voor 'achter elkaar moeten rijden vanwege andere weggebruikers' als operationalisering van verkeershinder

Infrahinder blz 21

In de Fietsbalans is gekozen voor 'achter elkaar moeten rijden vanwege te nauwe doorgangen of te smalle infrastructuur' als operationalisering van infrahinder.



Concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Kan de fiets concurreren met de auto, zowel op reistijd als op parkeerkosten?

Reistijdverhouding fiets/ auto

De reistijdverhouding meten en beoordelen we in de Fietsbalans op twee deelaspecten: de totale reistijdverhouding fiets/auto en het percentage van de ritten dat de fiets sneller is dan de auto. Bij het bepalen van de reistijd is ook de tijd voor het zoeken van een parkeer- c.q. stallingsplaats, en het lopen naar de bestemmingsadres in de reistijd meegenomen.

Verplaatsingen van de fiets

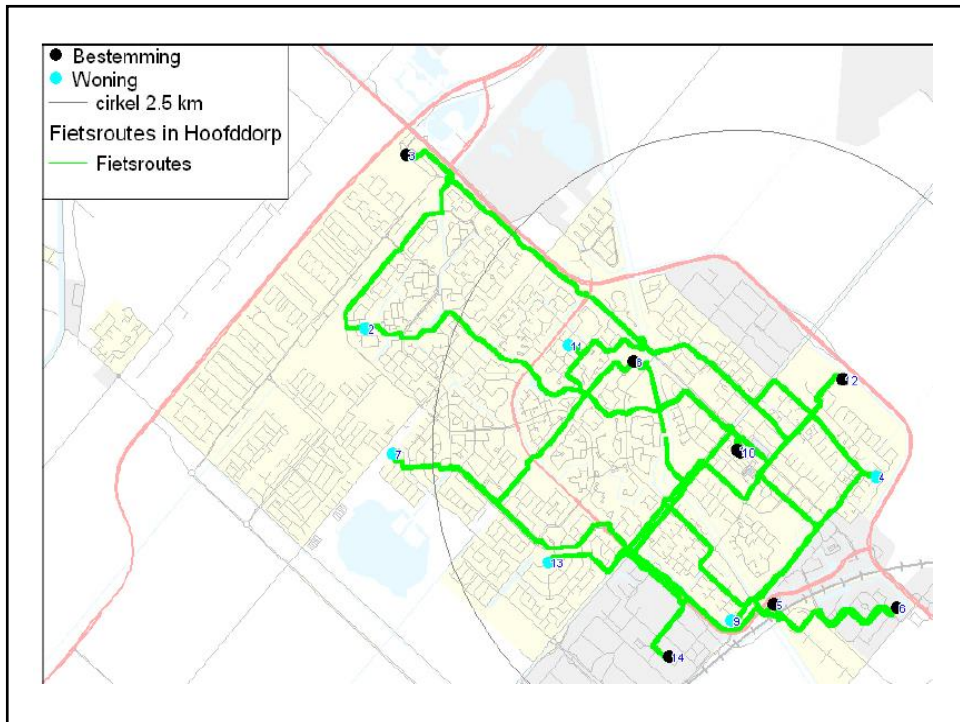
70% zou de fiets sneller moeten zijn dan de auto (verschil 30 seconden is gelijk spel)

Kosten verplaatsing

Parkeerkosten per uur aan de bestemmingszijde

De norm is €0,52 per uur

Oorzaak Fietzers moeten in Nieuw Vennep te vaak (lang) wachten, auto's dus minder.



Dit zijn de gekozen routes voor Hoofddorp. Vanuit het centraal winkelcentrum een straal van 2,5 km.

Gezien de ongelijke vorm konden we ook naar het ziekenhuis.

Binnen een vastgesteld schema worden dan de routes uitgezet en beschreven, en vervolgens gereden.

De fiets legt alles zoveel mogelijk vast, tijdens de rit de observaties door de onderzoeker worden ingesproken.

Tegelijkertijd start vanaf hetzelfde punt een tweede team die dezelfde rit met de auto maakt.

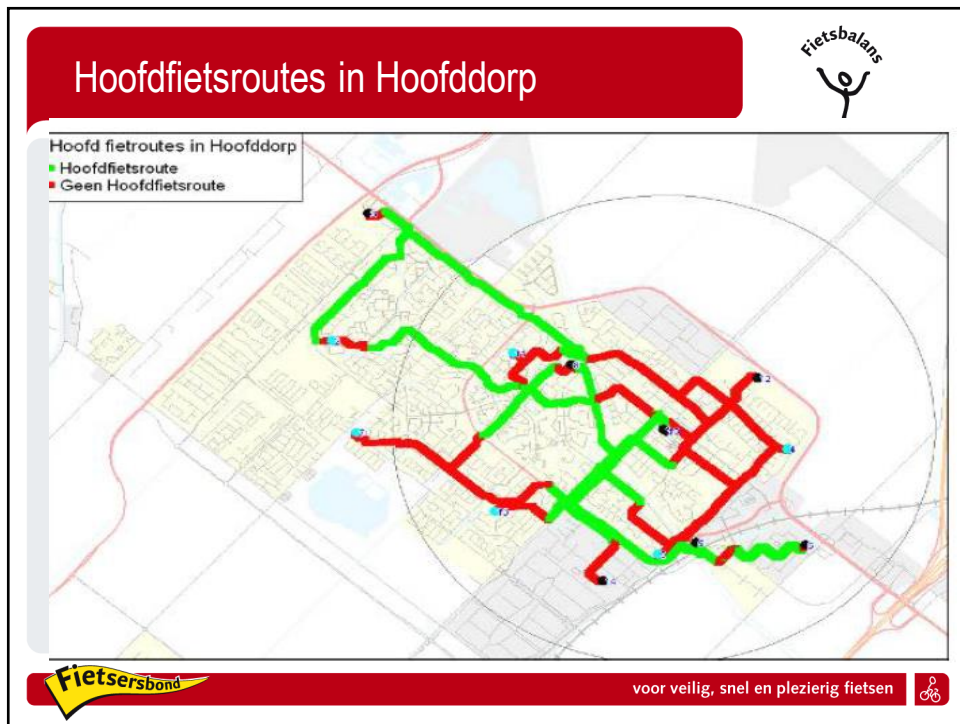
Routes Hoofddorp		
De gemeten verplaatsingen in Hoofddorp		
route-nummer	Van:	Naar:
1	V&D (1)	Liesbos 150 (2)
2	Liesbos 150 (2)	Spaarne ziekenhuis (3)
3	Spaarne ziekenhuis (3)	Bolstralaan 11 (4)
4	Bolstralaan 11 (4)	NS station Hoofddorp (kioskzijde) (5)
5	Ns station Hoofddorp (kioskzijde) (5)	Transpolis (6)
6	Transpolis (6)	de Woldenburg 20 (7)
7	de Woldenburg 20 (7)	Kai Munk College (8)
8	Kai Munk College (8)	Graan voor Visch 15818 (9)
9	Graan voor Visch 15818 (9)	V&D Dik Tromplein (10)
10	V&D Dik Tromplein (10)	Bandholm 36 (11)
11	Bandholm 36 (11)	Tennishal Arnolduspark (12)
12	Tennishal Arnolduspark (12)	Femina Mullerstraat 239 (13)
13	Femina Mullerstraat 239 (13)	Multicopy (Robijnlaan) (14)
14	Multicopy (Robijnlaan) (14)	V&D Dik Tromplein (15)

Fietsersbond

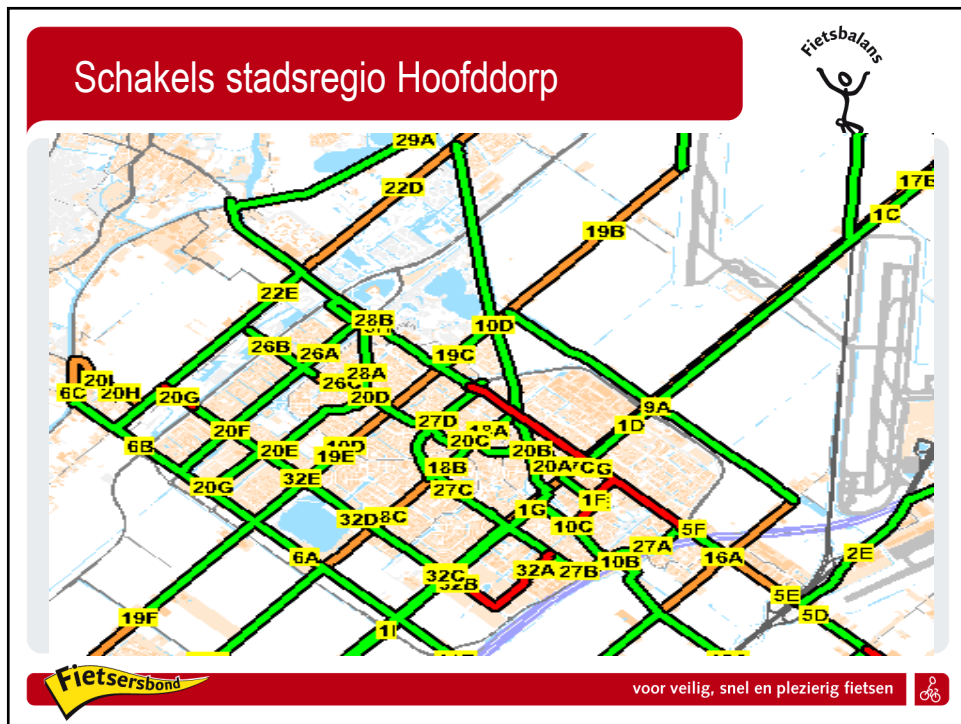
voor veilig, snel en plezierig fietsen



Zie pagina 14 deel2a Hoofddorp



In Hoofddorp behoort 50% van de gefietste wegvakken tot het netwerk van de (hoofd)fietsroutes, in Nieuw-Vennep is dat slechts 32%. Omdat de steekproefmethode van de Fietsbalans-praktijkmeting uitgebreid is onderzocht op representativiteit voor wat betreft de wijze waarop fietsers zich door de gemeenten verplaatsen, duidt dit op de noodzaak tot het vaststellen van een eigen gemeentelijk hoofdfietsnetwerk dat alle (potentieel) veelgebruikte routes van fietsers bevat.



Haarlemmermeer valt onder de stadsregio Amsterdam.

Herken de oranje IJweg, de rode Kruisweg

Cijfers Hoofddorp



Overzicht van de meetwaarden en scores per verplaatsing

1 ^{ste} verplaatsing	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
hakenet	winkel	woning	overig	woning	OV	overig	woning	onderwijs	woning	winkel	woning	sport / recreatie	woning	winkel
bestemming	woning	overig	woning	OV	overig	woning	onderwijs	woning	winkel	woning	sport / recreatie	woning	winkel	winkel
lengte verplaatsing (km)	4,2	2,4	5,5	2,0	1,5	5,6	3,0	2,9	2,4	2,4	3,3	3,8	2,1	2,8
lengte wegvakken (km)	3,4	2,0	4,8	1,7	1,1	4,6	2,5	2,5	1,9	1,8	2,7	3,1	1,7	2,2
voetspad (km)	0,0	0,4	0,7	0,4	0,4	1,0	0,5	0,4	0,5	0,7	0,0	0,0	0,4	0,7
aantal kruispunten (aantal)	26	15	29	11	7	40	27	18	16	22	28	23	18	14
reistijd fiets (min:sec)	15:45	8:30	20:40	9:05	7:05	19:40	11:15	10:37	10:00	9:50	12:55	13:45	8:25	12:25
reistijd auto (min:sec)	13:54	14:43	18:54	12:33	10:17	13:00	10:50	7:17	13:28	11:57	10:04	17:46	8:18	11:00
reistijd OV (min:sec)	23:00	15:00	30:00	14:00	7:00	34:00	18:00	22:00	15:00	15:00	20:00	32:00	17:00	24:00
aanduiden lopen (min:sec)	40	37	17	28	112	2	5	3	75	75	3	9	10	56
omritfactor (ratio)	1,3	0,7	1,2	0,5	0,3	1,3	0,4	1,3	0,9	0,8	1,5	1,3	0,7	1,1
oortoestand (sec/km)	1,0	0,0	0,2	11,7	10,7	2,9	0,0	15,7	0,0	0,0	11,4	2,0	0,0	25,4
gemiddelde snelheid (km/uur)	15,9	15,1	15,8	13,5	12,7	17,1	15,9	16,3	18,3	14,3	15,4	16,4	15,2	13,7
stootfrequentie (N/min)	0,24	0,00	0,10	0,40	0,57	0,00	0,00	1,26	0,41	0,41	0,30	0,53	0,00	1,44
langzaam fietsen en lopen (% vd tijd)	15%	10%	11%	25%	33%	4%	8%	8%	24%	27%	8%	8%	12%	30%
langzaam fietsen (% vd tijd)	1%	2%	2%	2%	4%	1%	3%	1%	4%	3%	2%	4%	4%	2%
lopen (% vd tijd)	14%	18%	9%	23%	29%	4%	7%	5%	20%	19%	6%	5%	9%	18%
verkeershinder (Fv)	0,3	0,0	1,1	0,9	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	2,8	0,4	0,0	0,0	3,4
inrethinder (Fv)	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	0,0	0,7	0,4	4,0	0,0	0,0	0,0
geen voorrang (N/min)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	7,1	4,1	0,4	0,2	0,1	4,0	0,0	0,0
afslaan (N/min)	0,2	0,5	1,3	2,4	2,7	2,7	5,0	2,4	4,1	4,1	5,4	2,7	2,8	2,5
trillinghinder (Fv)	110	114	74	115	106	136	101	51	106	136	120	109	107	85
geluidhinder (Fv)	105	101	159	120	136	124	81	100	95	111	120	131	165	168
reistijverhouding fiets/auto (ratio)	1,1	0,6	1,1	0,7	0,7	1,5	1,0	1,5	0,7	0,8	1,3	0,8	1,0	1,1
reistijverhouding fiets/OV (ratio)	0,7	0,6	0,7	0,8	1,0	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,4	0,5	0,5
autokosten per verplaatsing (euro/cent/uur)	0	15	0	30	0	0	0	0	20	0	0	0	0	20

Totaal 44 km. Ook hier de resultaten op de achterzijde van deel 2 (nu deel 2A)

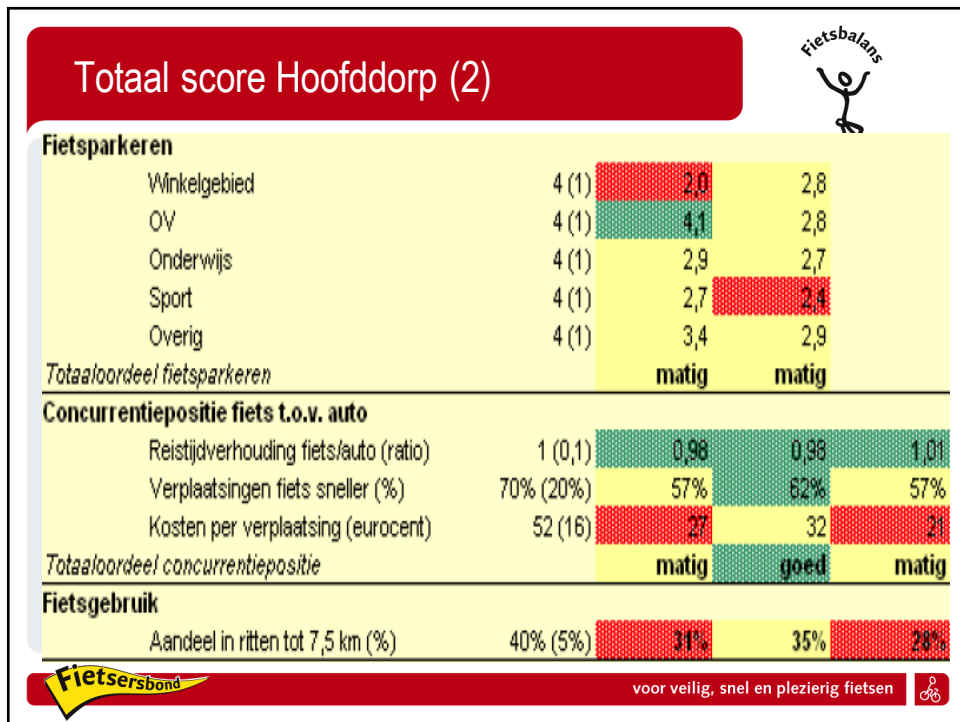
Totaal score Hoofddorp (1)				
		2010	gemiddeld vergelijkbare gemeenten	2001
		Norm en interval		
Directheid				
	Omrijfactor (ratio)	1,25 (0,1)	1,42	1,40
	Oponthoud (sec/km)	16,5 (10)	7	11
	Gemiddelde snelheid (km/uur)	15 (1)	15,4	14,2
<i>Totaaloordeel directheid</i>			matig	matig
Comfort (hinder)				
	Stopfrequentie (N/km)	0,75 (0,3)	0,5	0,8
	Langzaam fietsen en lopen (% v.d. tijd)	10% (4%)	14%	17%
	Verkeershinder (Fv)	1,75 (1,5)	1,2	2,3
	Infrahinder (Fi)	0,75 (0,5)	3,6	2,0
	Geen voorrangrechten (N/km)	3 (1)	4,3	5,7
	Afslaan (N/km)	2 (0,5)	3,0	3,6
<i>Totaaloordeel comfort (hinder)</i>			goed	matig
Comfort (wegdek)				
	Trillinghinder (Ft)	100 (40)	109	125
Aantrekkelijkheid				
	Geluidhinder (Fq)	130 (40)	127	153

Fietsersbond

voor veilig, snel en plezierig fietsen



Dit zijn de resultaten
van Hoofddorp



6.

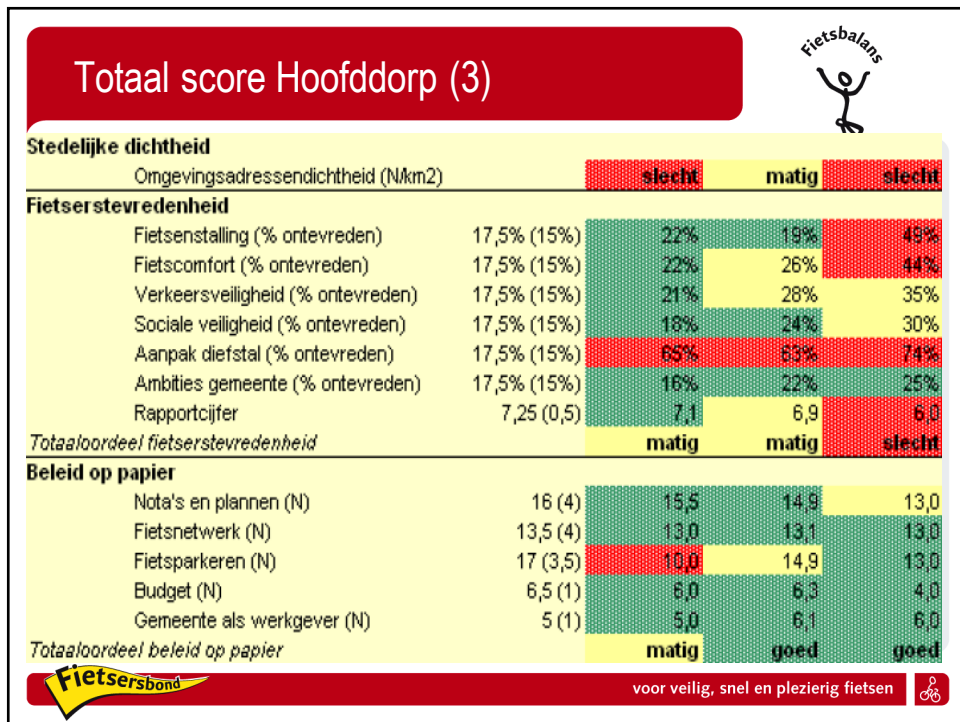
Fietsparkeren. Zijn er voldoende fietsparkeervoorzieningen waar fietsers hun rijwiel veilig, gemakkelijk en ordelijk in kwijt kunnen?

5.

Concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Kan de fiets concurreren met de auto, zowel op reistijd als op parkeerkosten?

7.

Fietsgebruik. Het feitelijk fietsgebruik bij de verplaatsingen tot 7,5 kilometer in een gemeente is een belangrijke indicatie voor de kwaliteit van het fietsklimaat.



Verkeersveiligheid. Een belangrijke basisvoorwaarde voor een goed fietsklimaat is het risico dat een fietser loopt om slachtoffer te worden van een ongeval per afgelegde kilometer.

Stedelijke dichtheid. In hoeverre bevinden bestemmingen zich op fietsafstand: de bruikbaarheid van de fiets is groter in een compacte stedelijke omgeving?

Fietserstevredenheid. Zijn de fietsers zelf uiteindelijk tevreden over het fietsklimaat?

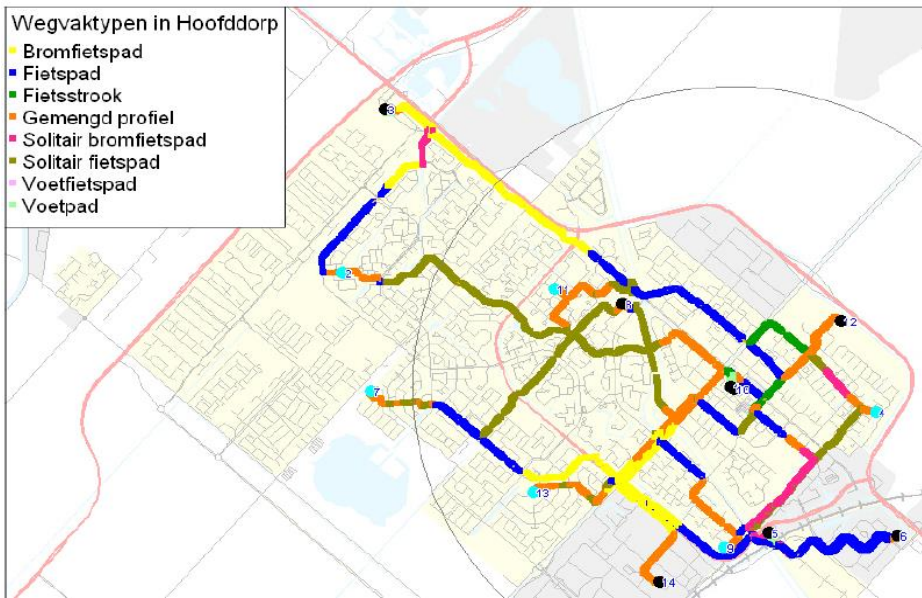
Beleid op papier. Het vastleggen van het beleid is onontbeerlijk voor het vasthouden aan structurele keuzes en consistente uitvoering van de plannen over langere termijn.

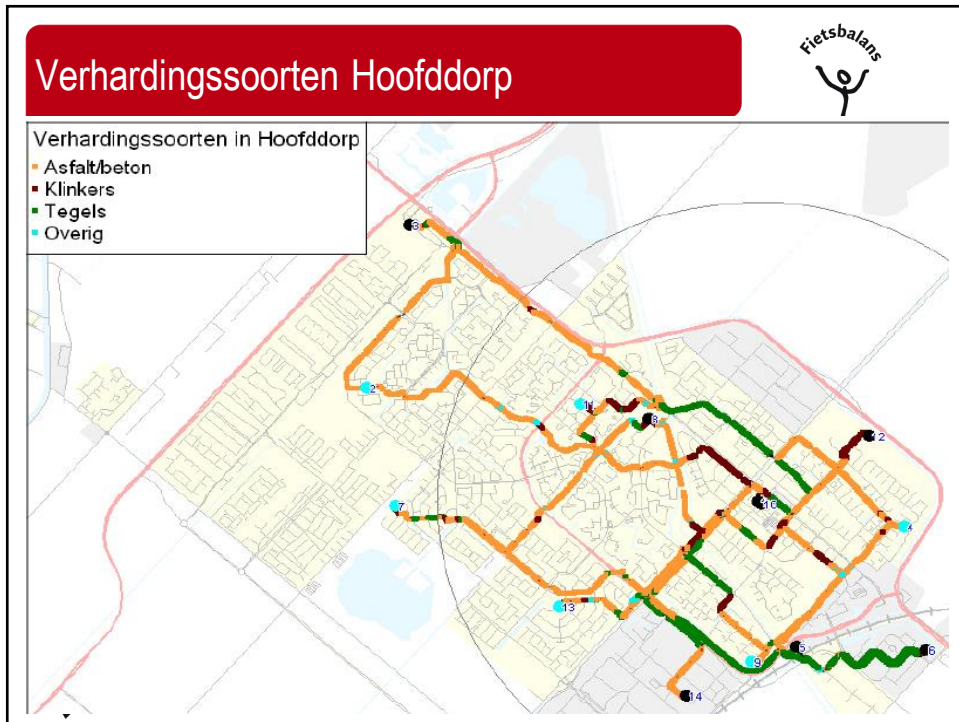
Wegvaktypen Hoofddorp



Wegvaktypen in Hoofddorp

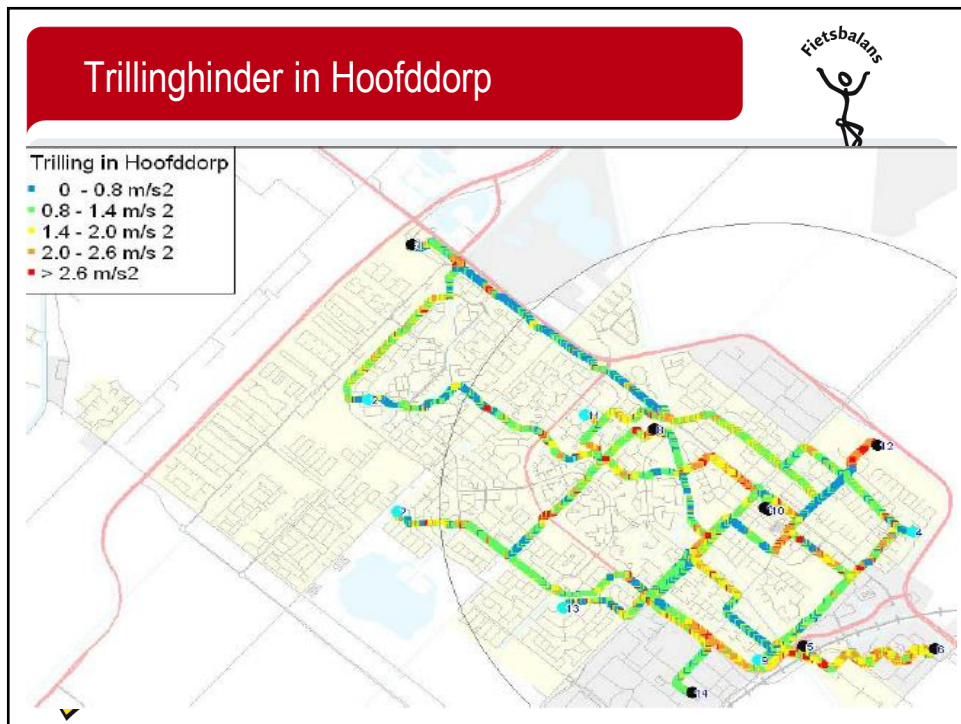
- Bromfietspad
- Fietspad
- Fietsstrook
- Gemengd profiel
- Solitair bromfietspad
- Solitair fietspad
- Voetfietspad
- Voetpad





“Nieuwe” fietspaden, burgemeester Pabslaan en A weg zijn tegels. Maar zijn wel veiliger dan dat je eerst op de weg zelf moest fietsen. Voorbeeld scheiden langzaam verkeer en autoverkeer.

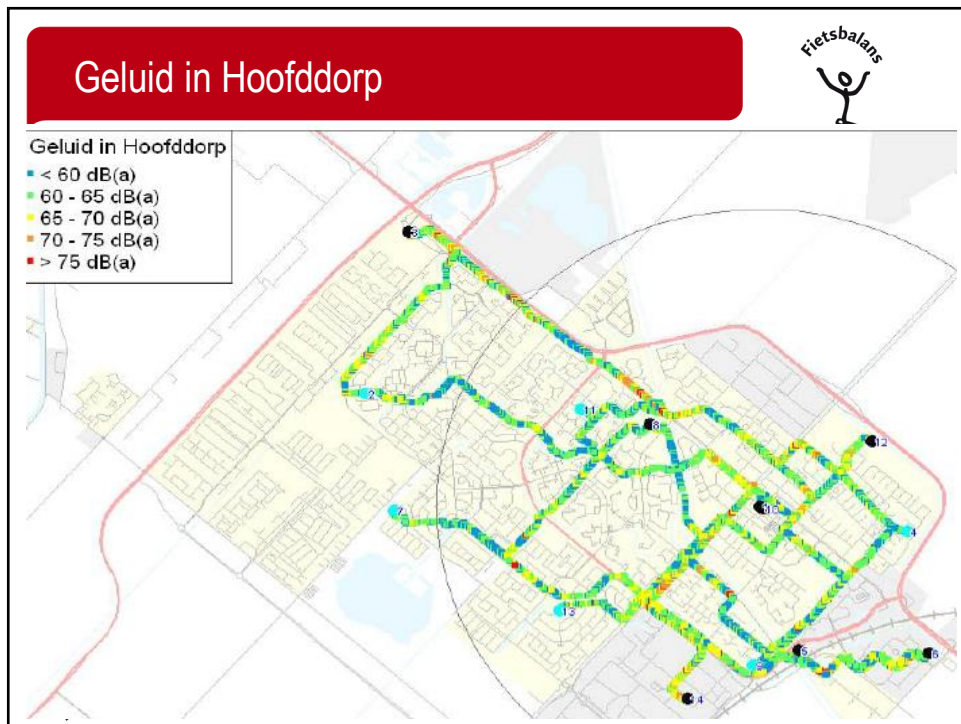
Een verhuishwagen maakt meer kapot dan 100.000 fietsen. Hierdoor kwaliteit A weg minder dan Pabslaan?.



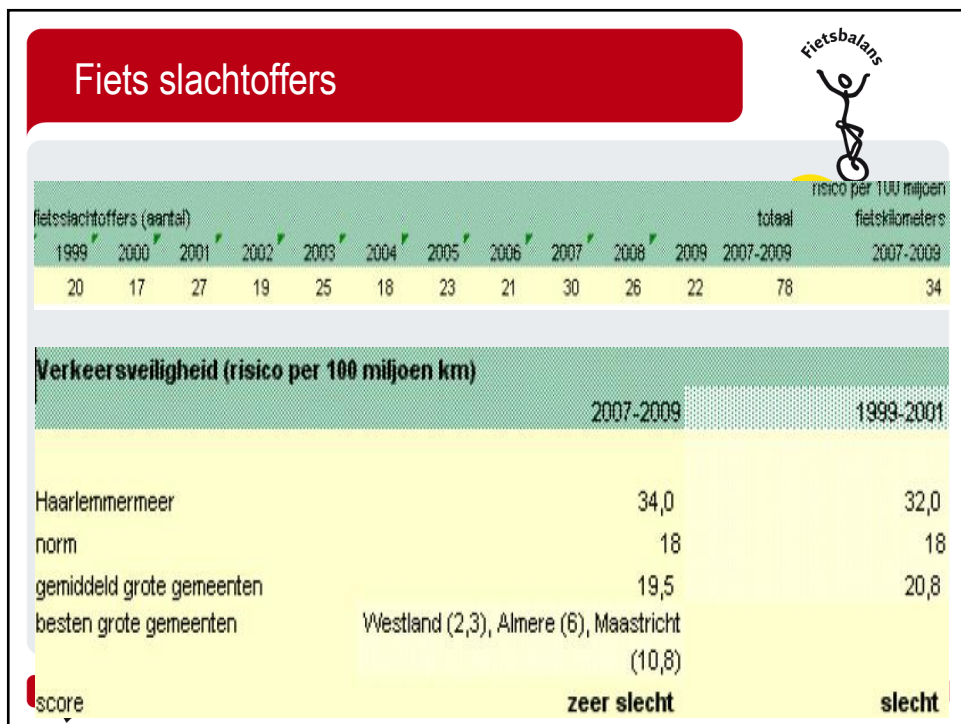
Wordt er minder gefietst op het fietspad langs het gemeentehuis omdat de kwaliteit met veel rode puntjes staat?

Letop eenzijdige ongevallen worden zeer slecht geregistreerd.

Een verhuishwagen maakt meer kapot dan 100.000 fietsen. Hierdoor kwaliteit A weg minder dan Pabslaan.



Het geluids niveau op de Kruisweg vanaf de brandweer tot de Paxlaan geeft te denken.



Risico per 100 miljoen fietskilometers

Analyse slachtoffers			
Slachtoffers naar aard letsel (2005-2007)		Slachtoffers naar alcohol medicijngebruik (2005-2007)	
doden	2	onder invloed	1
ziekenhuisgewonden	72	niet onder invloed	73
Slachtoffers naar snelheidsregime (2005-2007)		Slachtoffers naar wegbeheerder (2005-2007)	
binnen de bebouwde kom		rijk	1
30 km/u	5	provincie	4
50 km/u of 70 km/u	48	gemeente	64
buiten de bebouwde kom		waterschap	0
60 km	6	overige instanties	5
80 km/u en hoger	2		
Snelheidsregime onbekend	12		
		voor veilig, snel en plezierig fietsen 	

Gegevens latere jaren nog niet beschikbaar.

In iedere kern is sprake van een bebouwde kom, of dit nu ook de bebouwde kom op de Ringdijk is ???

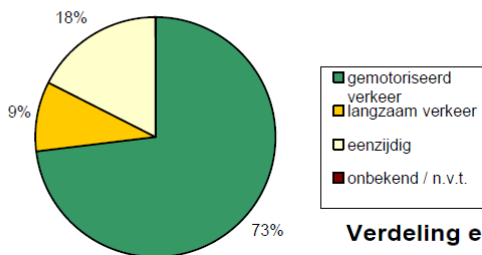
Als de registratie beter is (ook voor de ongevallen waarbij geen ziekenhuis opname voor nodig is en de eenzijdige ongevallen) kan dan wat meer/beter gestuurd worden? (Meten is weten, gissen is missen!!)

Slachtoffers verdeling

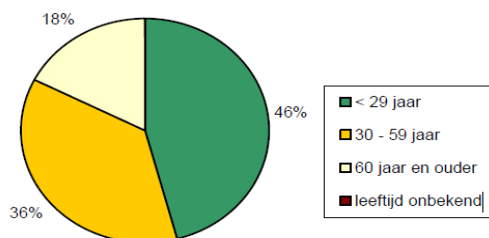
Fietsbalans



Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar botspartner



Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar leeftijd



Fietsersbond

Uit ongevalrisicoanalyse



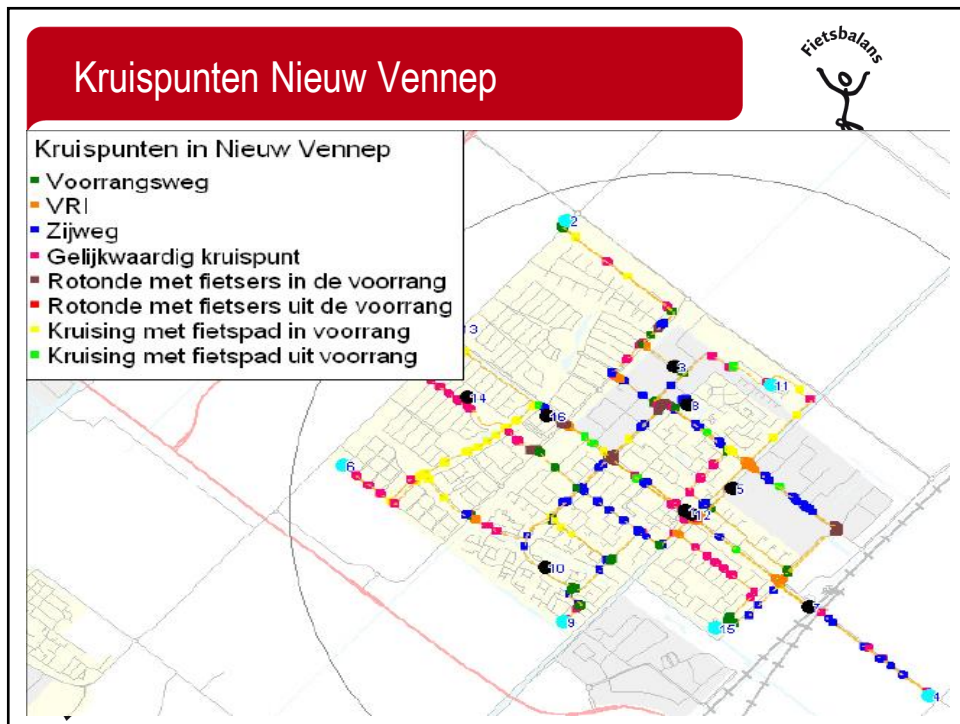
- 1/3 in Hoofddorp, 2/3 in Nieuw Vennep kruisingen met 50 km.wegen
- 2/10 in Hoofddorp, 3/10 in Nieuw Vennep van fietsverplaatsingen over 50 km.weg zonder fietsvoorzieningen



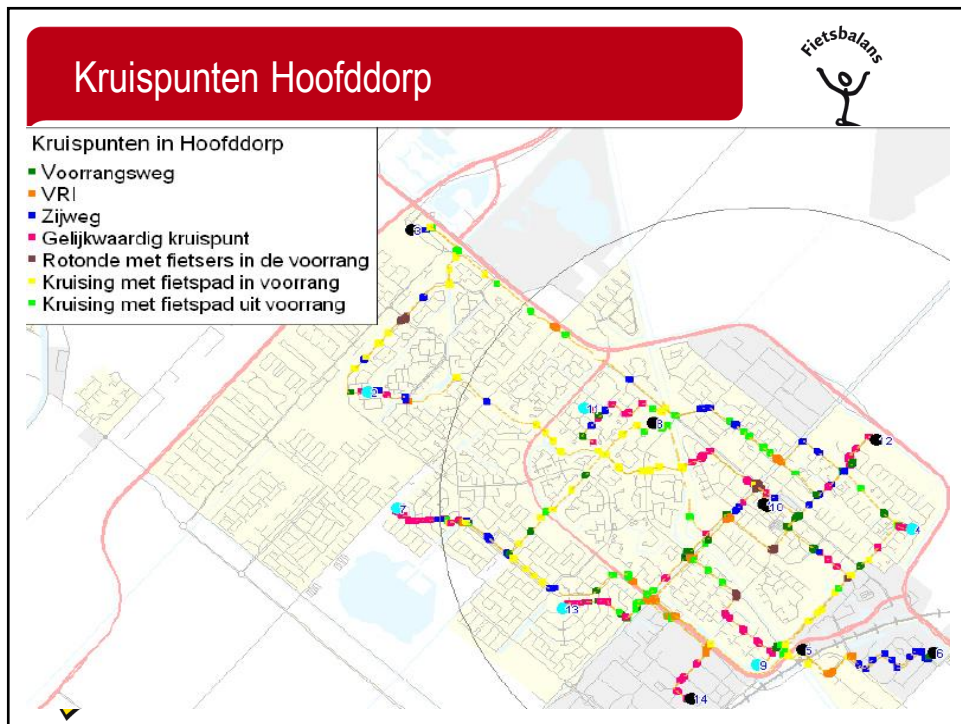
voor veilig, snel en plezierig fietsen



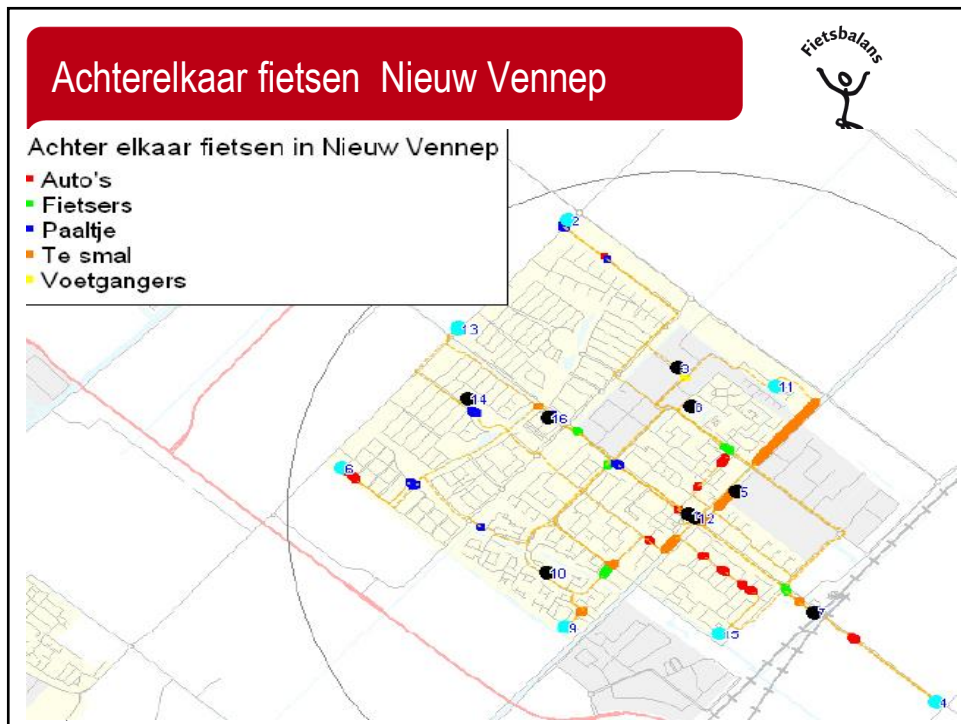
Aangeleverd door fietsbalans 2011



Een factor om niet te gaan fietsen (onveilig gevoel)

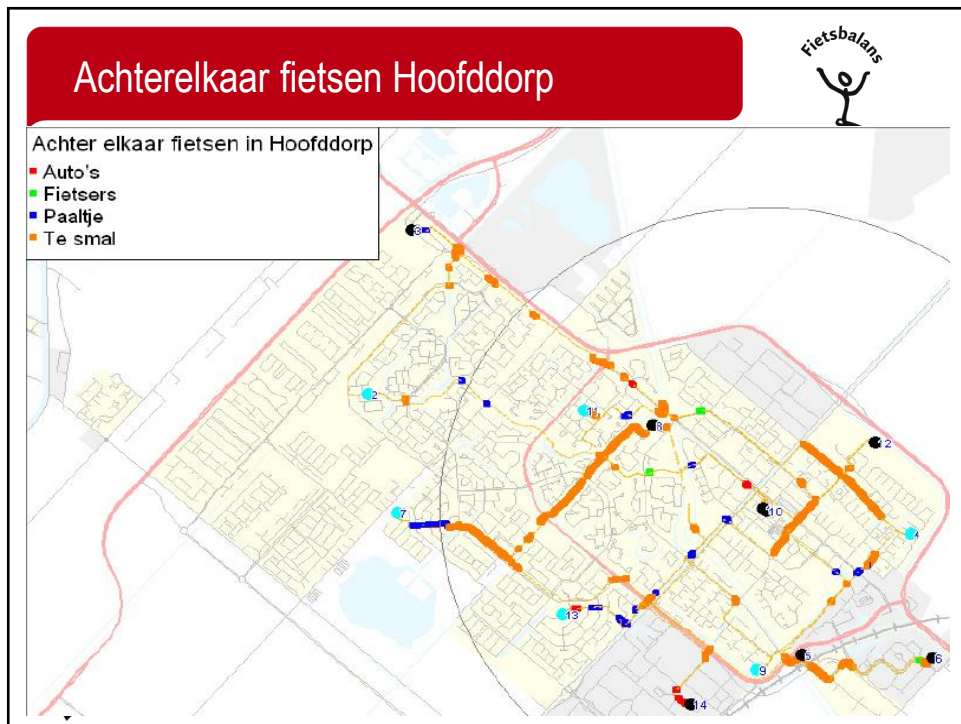


Een factor om niet te gaan fietsen (onveilig gevoel)



Een factor om niet te gaan fietsen (onveilig gevoel)

Fietsroute langs Hoofdvaart (lijkt westzijde te zijn) is zo smal dat ervaren fietsers achter elkaar gaan fietsen.



Een factor om niet te gaan fietsen (onveilig gevoel)

Betonnen fietspad langs de ikerker tocht blijkt bij het uitgaan van de school (Kay Munck) toch te smal.

Ook de route (beoogde snelfiets route) heeft bij het uitgaan van de tunneltjes een te scherpe bocht waardoor er niet echt genoeg ruimte is met zijn tweeën naast elkaar te blijven fietsen. Dat kom je dus ook tegen onder het station en in de tunnel onder de zuidtagent (met een haakse bocht) door bij Beukenhorst

Aandeel fiets per motief



10. Aandeel fiets in verplaatsingen

Motief	Fietsaandeel
Werk	25%
Zakelijk bezoek	11%
Diensten / Persoonlijke verzorging	18%
Winkelen / Boodschappen doen	28%
Onderwijs / Cursus volgen	50%
Visite / Logeren	21%
Sociaal recreatief overig	31%
Toeren / Wandelen	16%
Overige	26%

Bron: MON 2007

Voor de meeste motieven is de fiets een belangrijk vervoermiddel. De fiets is bijvoorbeeld goed voor de helft van de ritten naar school en universiteit, een kwart van de ritten naar het werk en ruim een kwart van de ritten naar de winkel.

Bron "Fietsen in cijfers"

Ik weet even niet waar sport onder valt....

Aan de hand hiervan kan je dus prioriteiten stellen wat je het meeste kan gaan opleveren. Een combinatie is dus erg aantrekkelijk.

Wat te doen?



- **Meer fietsen?**
 - Niet omrijden
 - Niet stoppen
 - Geen kruispunten
 - Geen eng verkeer naast je
 - Geen eng tegemoet komend verkeer
 - Veilig fiets parkeren
 - Goede kwaliteit weg
 - **VEILIGHEID**



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Voor veilig fietsparkeren zie de bijlage fietsparkeren op de gemeente website.

Voorbeelden in Fietsbalans



- In Nieuw Vennep altijd een Dreef oversteken om bij het centrum te komen.
- Van Kolorama naar het station Hoofddorp grote omrijfactor. Of heel veel stoplichten.
- Van GvV naar V&D hoge omrijfactor (1.9)



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Voorbeelden buiten Fietsbalans



- IJweg, doorgaande fietsverbinding worden woningen (en hofjes) gebouwd die worden ontsloten via dezelfde weg.
- Voorkeurs variant = tegen de fiets.
- Bereikbaarheid Floriande – Cruquius
- Bereikbaarheid Hoofddorp – Schiphol
- Aansluiting Wilson pad naar triangel brug (Hoe gaat het met de nieuwbouw op oude Hoofdvaart College terrein?) en naar het beursplein.



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Drama IJweg, Gekozen is voor een iets minder gevaarlijke oplossing voor de scooters (die van de doorgaande verbinding Hoofddorp/Nieuw Vennep gebruik maken).

Voorkeurs variant. Kom ik dadelijk op terug

Vanuit Floriande kan je de meubelboulevard in Cruquius zien liggen. Om daar met de fiets te komen moet je omrijden via Kruisweg. Hierdoor zijn er dan ook nauwelijks fiets parkeerplaatsen in gebruik. (en daar zijn er meer dan genoeg van)

Om vanuit de grootste woonkernen Hoofddorp en Nieuw Vennep naar Schiphol te komen moet je de N201 en de A4 over/onder door. Hiervoor is geen fatsoenlijke fiets structuur beschikbaar.

Voor het doorgaande fietsverkeer vanuit Floriande, Overbos, Pax en Toolenburg die komen via het fietspad (Wilson pad moeten nu via de ter Veenlaan naar het centrum. Aan deze weg liggen diverse woon straten en de uitritten van de nieuwbouw.

Op de tekentafel is bedacht dat men voor de ter Veenbrug rechts af gaat en via de triangel brug via de stoplichten (VRI) naar het burg Stam plein gaat. (Dit zou de hoofdstructuur zijn volgens de Fietsbalans)

De praktijk is echter (zeker nu het VCP nog gedeeltelijk intact is) dan men oversteekt bij de terVeenbrug en dan een keuze maakt naar links of rechts. Om de betaalde

fietsenstalling te bereiken moet men dus langs de Hoofdweg fietsen.

Als je vanaf het Wilson pad naar de Rotonde wil kiest men voor de het centrum om over de Raadhuislaan te gaan. Deze weg, met parkeerplaatsen en slecht bestraat is wel de kortste weg, maar niet de veiligste.

Voorbeelden niet in de FB

- Fietsroute langs de koffieshop richting het centrum.
- Aftakking Nova College naar tunneltje onder de Paxlaan afgesloten.



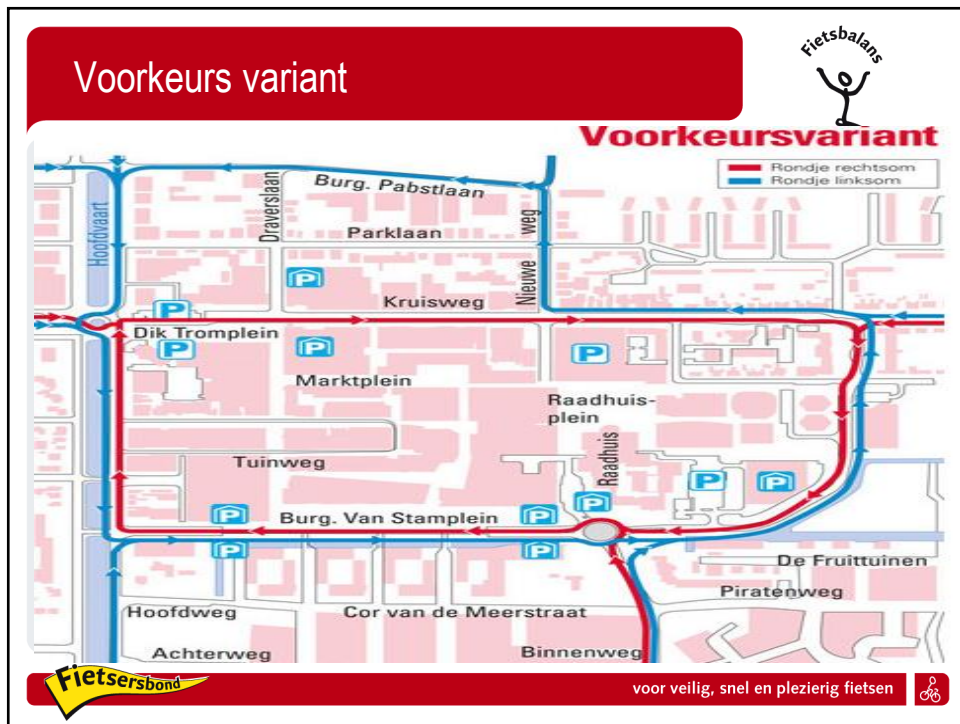
voor veilig, snel en plezierig fietsen 

Vanaf de Paxlaan richting het centrum ligt de fietsroute aan de linkerkant van de Kruisweg. Vanaf de afsluiting voor doorgaande auto's tot aan de Beurs is er op deze weg ook parkeergelegenheid gemaakt voor de Kerk en de aanliggende winkels.

Er is nauwelijks ruimte hier over voor de fietsers. (Fietsers worden voor hun veiligheid gedwongen over de stoep te rijden)

Op de Paxlaan is een gedeelte fietspad aan de rechterkant (richting molen) ingericht voor twee richtingen. Daarbij is het gedeelte aan de andere kant (vanaf het benzine station naar de Kruisweg) ingericht als fietspad en daarbij het asfalt vervangen door tegels.

Vlak na het benzine station is er echter ook een afrit naar het doorgaande fietspad op de liniedijk.



Als fiets moet je altijd rondje linksom en rechtsom kruisen.

Fietsevenstalling "Bikepoint" aan de Hoofdvaart dus als fietser langs het verkeer (geen ruimte voor een fietspad)

Iets minder dan de Dreven variant van Nieuw Vennepe

Doorgaande route van Schiphol naar Wilson pad wordt gesneden op het reeds onduidelijke punt van de Nieuwe Weg en op de rotonde

Hoofddorp Oost - centrum.... (scholen?)

Oplossing? Groninger variant . Op dezelfde manier uit het centrum als dat je erin kwam

Bijeenkomst nav Fietsbalansresultaten



Veel succes in uw werk!

Fietsersbond Haarlemmermeer

Haarlemmermeer@fietsersbond.nl



voor veilig, snel en plezierig fietsen



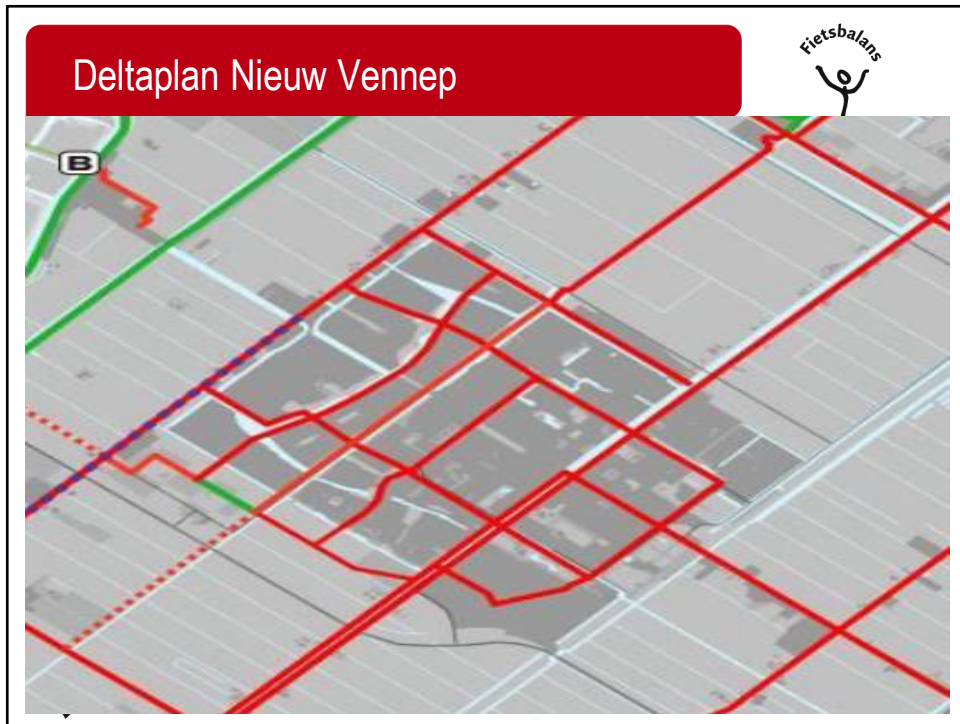
Koelkast met de fiets



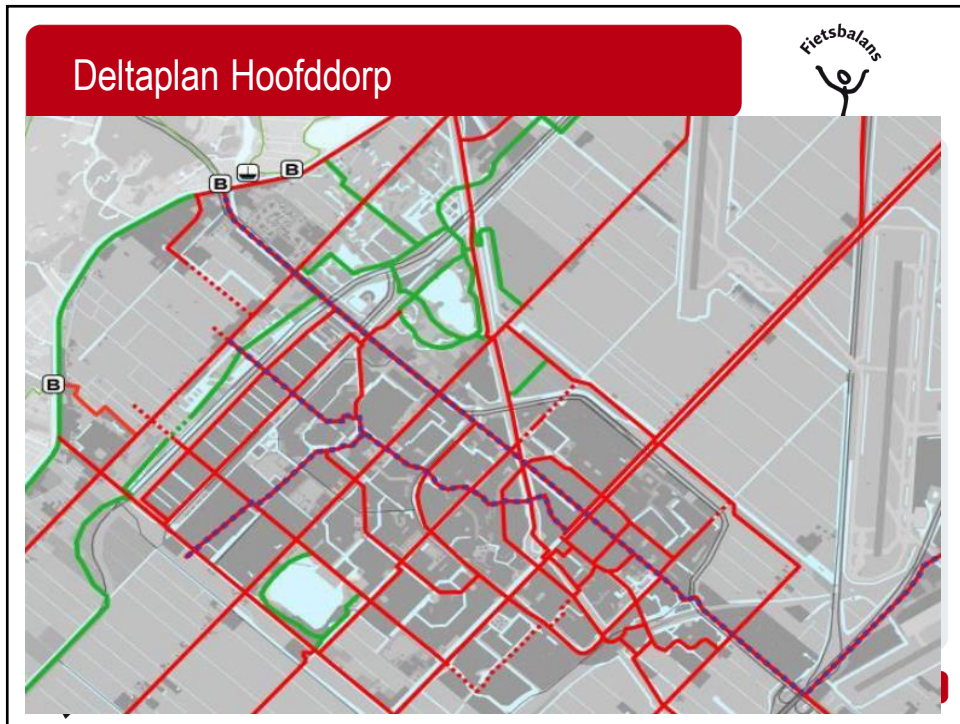
Fietsersbond

voor veilig, snel en plezierig fietsen





Ook hier een fiets snelweg naar de bollenstreek. Een uitdaging om deze ook een echte fietssnelweg (zonder stoplichten en kruisingen) te krijgen.

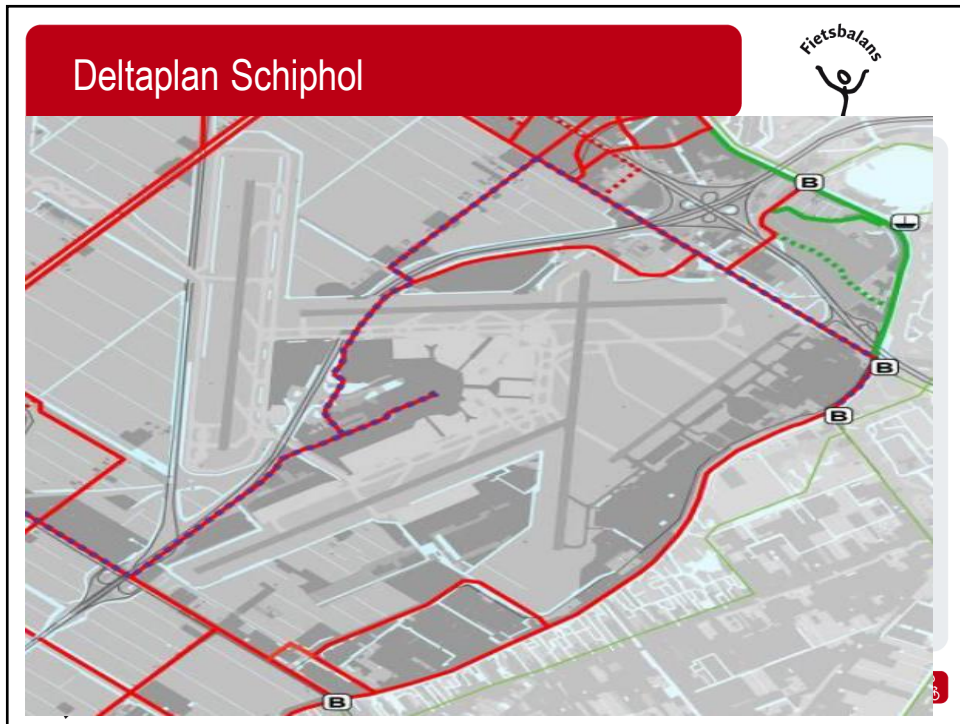


Snelfiets route langs de kruisweg

Snelfietsroute vanuit Floriande naar het centrum (geen scherpe bochten en kruisingen....)

Fietsverbinding Floriande naar Cruquius

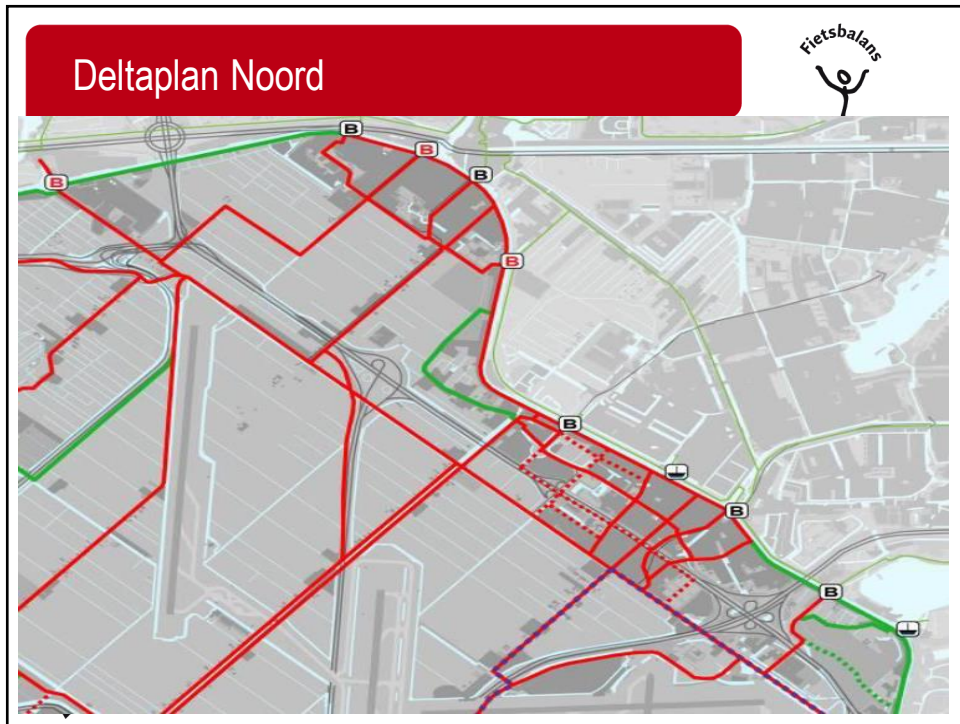
Fietsverbindingen over/onder de N201 door bij de weg om de Noord.



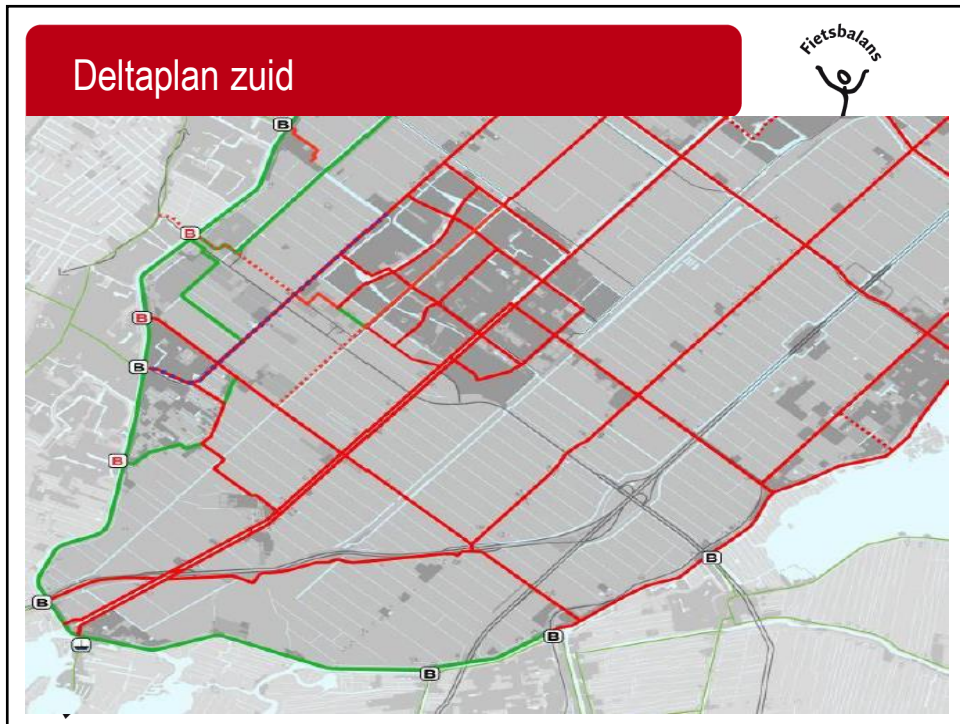
Snelfiets routes naar Schiphol centrum onder de A4 door (bij N201 en nabij 2000eI)

Snelfiets route Schiphol weg, helaas nog niet doorgetrokken naar Haarlem

Nog even onduidelijk hoe de onderdoorgang bij de A4 eruit komt te zien. Op deze tekening is de N201+ nog niet aangegeven.



Bij Badhoevedorp veel aanpassingen door/vanwege/ kans omlegging A9



Hier heb ik geen kennis van

Lichaamsbeweging en gezondheid



Lange termijn

- Sterfte: 20-30% risicoreductie bij voldoende actieve mensen
- Coronaire hartziekten: $\pm$ 40% reductie
- Beroerte: 20-25% reductie
- Diabetes Mellitus type 2: $\pm$ 40% reductie
- Borstkanker: 20-40% reductie

Korte termijn

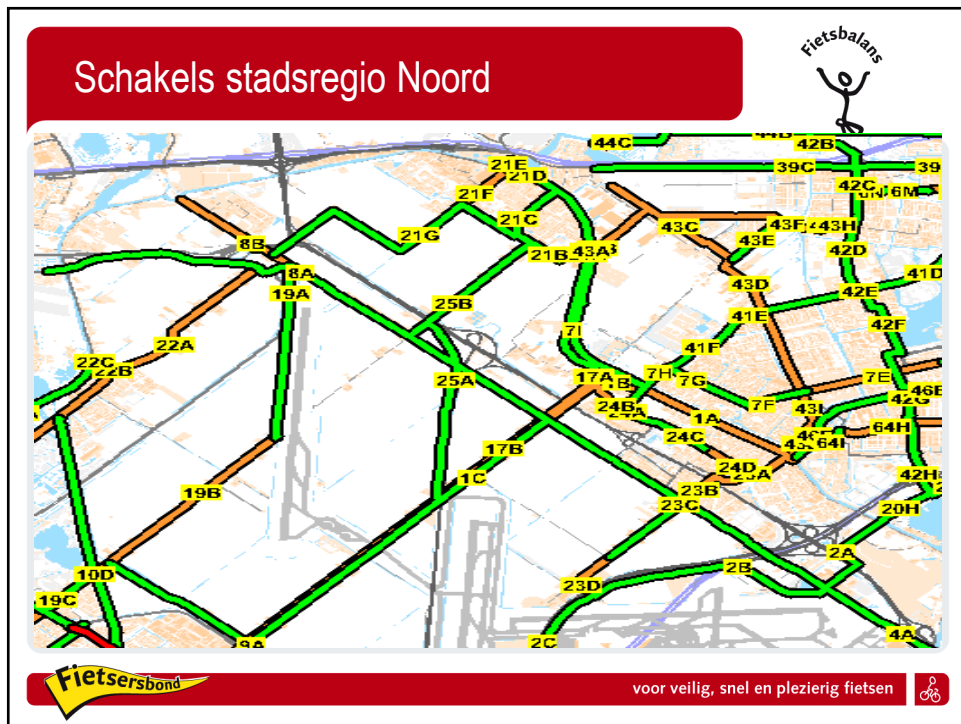
- Depressie
- Kwaliteit van leven
- Fitheid
- Overgewicht

(Bron: VU,RIVM)

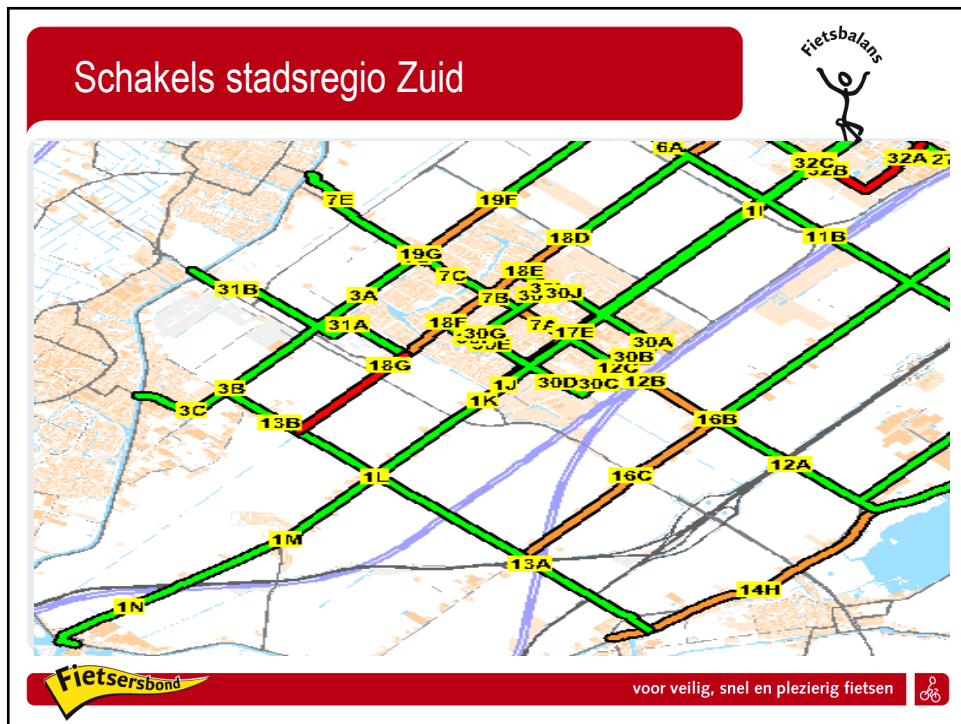


voor veilig, snel en plezierig fietsen

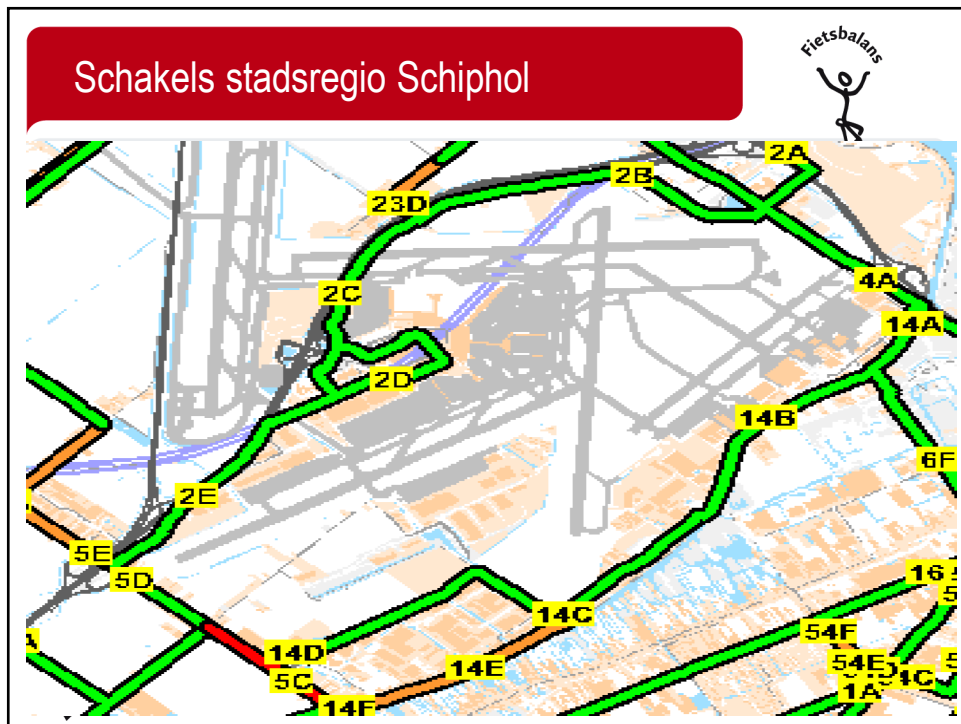




Ter ondersteuning van de mensen in Noord



Ter ondersteuning van de mensen in Zuid



En Schiphol

Wat is nodig voor welke doelgroep?

- Inventariseren situatie voor iedere kern/ wijk!
- Welke doelgroep?
- Tussen de kernen?
- Doorgaande fietsroutes inventariseren
- Verschil basis school / voortgezet onderwijs
- Bestemming en route identificeren



voor veilig, snel en plezierig fietsen





Welke verbeteringen zijn er te bereiken om het fietsen aantrekkelijker te maken?

Vanuit het gezichtspunt van iedere wijk(raad) of kern (dorpsraad) kan dat anders zijn.

Een kern met winkelcentrum is anders dan een kern die de boodschappen (of school of werk of vrienden) aan de andere kant van de Ringvaart moet vinden.

Fietsbalans®



- globaal oordeel over fietsklimaat in gemeente
- vanaf 2000
- 145 gemeenten (waaronder alle met meer dan 70.000 inwoners)
- 40 gemeenten Fietsbalans-1 én 2





voor veilig, snel en plezierig fietsen



Wat doet de fietsbalans.

Het vergelijkt de gemeenten onderling. Dus Schiphol valt niet te vergelijken.

De zuidtangent/RNET kan in sommige gevallen worden vergeleken met een tram, en is daardoor min of meer ook te vergelijken.

In Haarlemmermeer dus deze keer de twee grote kernen.

Doelstellingen vanuit NoMo (2006)



Gemeentelijk fietsbeleid in (Rijks)Nota Mobiliteit:

- Gemeenten stimuleren het fietsgebruik
- Gemeenten maken fietsen een aantrekkelijker alternatief voor de auto
- Gemeenten zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan verkeerskundige hoofdeisen
- Gemeenten zorgen voor voldoende, goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste plek



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Resultaten 10 jaar Fietsbalans



- In gemeenten met een hoge Fietsbalansscore is het fietsgebruik hoger
- In gemeenten met een hoog fietsgebruik lopen fietsers minder risico slachtoffer te worden van een ongeval
- Hoe hoger de autoparkeertarieven hoe hoger het fietsgebruik
- Steeds meer aandacht fietsparkeren vooral in kernwinkelgebied, maar erbuiten nog te weinig
- Fietsers veruit het meest ontevreden (maar iets minder dan eerst) over aanpak fietsdiefstal



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Slecht Fietsparkeren, Een van de grote redenen om niet te gaan fietsen. Vaak onduidelijk wie hier verantwoordelijkheid voor neemt.

Wordt in deze presentatie verder geen aandacht aan besteed. Zie de bijlage fietsparkeren.

Goed fietsparkeren (vastzetten met extra sloten) wordt ook gezien als factor om diefstal te voorkomen.

Ontwikkeling fietsen sinds 2000



- Aandeel fiets op korte afstand groeit
- Steeds meer typen tweewielers op fietspad: elektrische fietsen, bakfietsen, 'snorscooters', scootmobielen, e.d.
- Groeiend aandeel minder vaardige fietsers door vergrijzing (minder vaardig én hogere snelheid)
- Jeugd steeds later zelfstandig op de fiets: (binnen 30 jaar van 6- naar 9-jarige leeftijd)
- Verkeersveiligheid voor fietsers verbetert laatste jaren niet meer; zelfs lichte stijging door toename ziekenhuisgewonden



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Hier moet de huidige infrastructuur op worden aangepast...