



Eindrapport Fietsbalans

Zwijndrecht

Colofon

Utrecht, 6-9-02

Dit is een uitgave van het Benchmarkingsteam van de Fietsersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: info@fietsersbond.nl

www.fietsbalans.nl

Illustraties: Wildvlees (omslag) en Aad Goudappel

Samenvatting Fietsbalans Zwijndrecht

Aanleiding

De Fietsersbond heeft een methode ontwikkeld om zo objectief mogelijk in kaart te brengen hoe fietsvriendelijk een gemeente is: de Fietsbalans. Inmiddels hebben 110 gemeenten meegedaan aan de Fietsbalans. Ook in Zwijndrecht is in samenwerking tussen de gemeente en de Fietsersbond de Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat hiervan de resultaten. De resultaten van andere steden en andere informatie over de Fietsbalans vindt u op onze website: www.fietsbalans.nl.



De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat op tien aspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijk databestanden, enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder de dagelijkse fietsers en van speciaal ontwikkelde meetfietsen.



Met name de praktijkmeting met de meetfietsen levert uniek materiaal. Hiermee kan de feitelijke situatie op straat op een objectieve wijze worden gemeten. Daarmee is de kwaliteit van de infrastructuur vanuit de positie van de fietser betrouwbaar beoordeeld.

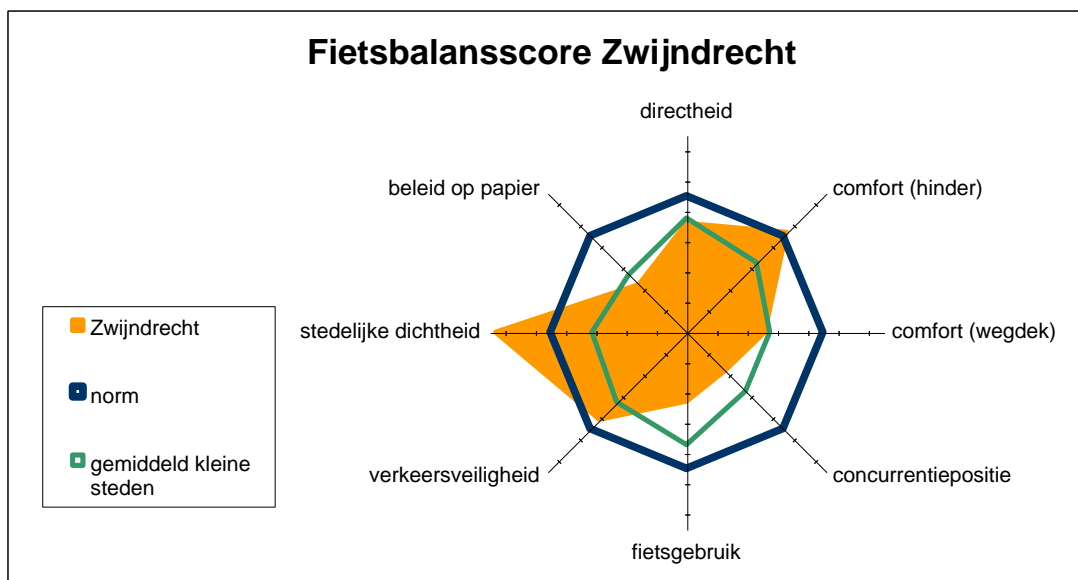
Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het fietsklimaat. De scores worden vergeleken met:

- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de gemiddelde scores van alle onderzochte kleine steden (20 – 50.000 inwoners);
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

De analyse, beoordeling en vergelijking leiden tot duidelijke aanbevelingen voor verbeteringen in het gemeentelijk beleid.

Resultaten

In onderstaande grafiek wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Zwijndrecht, op de 8 aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



De overzichtsgrafiek toont duidelijk de sterke en zwakke punten van het fietsklimaat van de gemeente Zwijndrecht, zowel ten opzichte van de norm als ten opzichte van het gemiddelde van alle onderzochte kleine steden. Zwijndrecht scoort overwegend slecht op de onderzochte aspecten. Daarbij zijn uitschieters naar boven en ook eenmaal naar beneden.

Sterkten

- Zwijndrecht scoort zeer goed op het aspect stedelijke dichtheid. Hierdoor zijn er goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets, er zijn immers veel bestemmingen binnen fietsafstand.
- Zwijndrecht heeft een goede score op comfort (hinder). Door een lage stopfrequentie, weinig hinder van andere verkeersdeelnemers (met name van auto's), weinig te smalle infrastructuur en veel voorrang ondervindt een fietser in Zwijndrecht weinig ongemak van verkeerssituaties en medeweggebruikers. Wel moeten fietsers in Zwijndrecht vaak afslaan bewegingen maken wat onder meer wijst op slecht herkenbare en vindbare fietsroutes. Ook moeten fietsers in Zwijndrecht relatief veel lopen.
- De goede score op verkeersveiligheid voor fietsers betekent dat fietsers in Zwijndrecht een laag risico lopen het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.

Zwakten

- In Zwijndrecht heeft de fiets een zeer slechte concurrentiepositie ten opzichte van de auto. De fiets is in Zwijndrecht zelden sneller dan de auto. Tevens zijn de parkeerkosten van de auto te laag om te kunnen spreken van concurrentievoordeel voor de fiets vanwege kosten.
- Zwijndrecht kent een laag fietsgebruik. Toch is de fiets voor mensen uit Zwijndrecht na de auto de belangrijkste vervoerwijze voor verplaatsingen tot 7,5 km.
- Fietsers hebben in Zwijndrecht veel last van trillinghinder door slecht wegdek. Belangrijke oorzaak is het veelvuldig toepassen van tegels en klinkers. Omdat de fiets een ongeveerd voertuig is, behoren deze verhardingssoorten slechts in uitzonderlijke gevallen te worden gebruikt voor belangrijke fietsverbindingen. Ook is de kwaliteit van tegel- en klinker verhardingen duidelijk minder dan gemiddeld. Dat kan duiden op achterstanden in het onderhoud. Wel is de kwaliteit van het asfalt uitstekend, maar deze verhardingssoort wordt in Zwijndrecht voor fietsinfrastructuur te weinig toegepast.
- Het fietsbeleid staat in Zwijndrecht slecht op papier. Met name door het ontbreken van duidelijke beleidsdoelstellingen, door een onvoldoende inzichtelijk budget voor fietsbeleid en door een onvoldoende integraal fietsparkeerbeleid maakt Zwijndrecht duidelijk dat fietsbeleid zeker nog geen volwaardig onderdeel van het gemeentelijk beleid is. Ook is het beleid ten aanzien van het (hoofd)fietsrouten netwerk onvolledig en wordt het fietsgebruik onder de eigen werknemers matig gestimuleerd. Daarbij moet worden aangetekend dat het beleid op papier vooral is beoordeeld op vorm en nauwelijks op inhoud.
- De directheid voor fietsers in Zwijndrecht is matig. Fietsers zijn in Zwijndrecht dan ook niet erg vlot op hun bestemming. Dat wordt veroorzaakt door een te hoge omrijdfactor omdat bij een aantal verplaatsingen fietsers in Zwijndrecht flink moeten omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Wel hebben fietsers in Zwijndrecht weinig last van oponthoud, met name omdat ze weinig verkeerslichten tegenkomen. Ook hebben fietsers in Zwijndrecht een hoge gemiddelde snelheid.

Conclusies en aanbevelingen

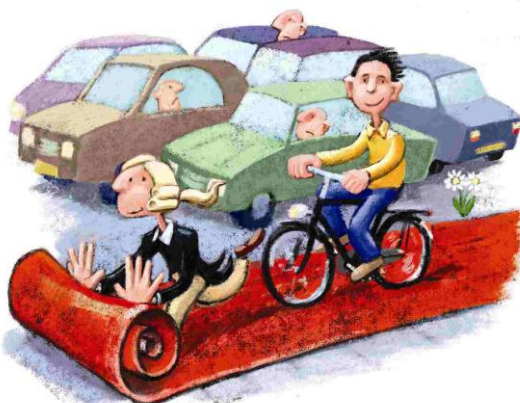
De fiets vervult in Zwijndrecht een onmisbare rol voor de bereikbaarheid. Met name binnen de bebouwde kom neemt de fiets een aanzienlijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening: 29% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Daarmee is de fiets binnen Zwijndrecht na de auto (42%) de belangrijkste vervoerwijze. Een stimulerend fietsbeleid voor de korte afstanden is dan ook goed voor de bereikbaarheid van Zwijndrecht. Tevens levert een stimulerend fietsbeleid een belangrijke bijdrage aan het bereiken van lokale doelstellingen op het gebied van efficiënt ruimtegebruik, leefkwaliteit, verkeersveiligheid, economie, gezondheid, maatschappelijke participatie en milieu. Tenslotte vraagt goed fietsbeleid weliswaar om forse investeringen, maar ten opzichte van andere vervoerwijzen zijn de financiële inspanningen gering.

En een voortvarende aanpak loont. Uit analyses van de Fietsbalansgegevens van alle onderzochte gemeenten blijkt een significant verband tussen fietsgebruik en de score op de Fietsbalans. Hoe hoger de Fietsbalansscore, hoe hoger het fietsgebruik. Op basis van deze analyse is becijferd dat het fietsgebruik in Zwijndrecht met 24 tot 34% zal toenemen als de gemeente op alle aspecten volgens de normen uit de Fietsbalans scoort. Het loont dus de zwakten van het fietsklimaat in Zwijndrecht aan te pakken.

Onderstaande aanbevelingen zijn suggesties voor een effectieve aanpak van de belangrijkste tekortkomingen van het Zwijndrechtse fietsklimaat. In deel II van het rapport wordt bij ieder aspect een uitgebreider en diepgaander advies voor verbetering gegeven.

Uit analyses van de Fietsbalansgegevens blijkt dat verbetering van de zeer slechte **concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto** het meeste bij kan dragen aan de groei van het fietsgebruik. Enerzijds gaat het er daarbij om ervoor te zorgen dat fietsers vlot op hun bestemming zijn. Aanpak van de matige **directheid** is dus een belangrijk middel. Anderzijds gaat het er om het autogebruik op de korte afstand te ontmoedigen. In de praktijk zijn deze laatste maatregelen het meest succesvol.

- Voor verbetering van de omrijfactor is een herkomst- & bestemmingsanalyse de beste manier onvolkomenheden in het netwerk te lokaliseren. Bekijk vervolgens of aanvullingen van het netwerk mogelijk zijn, bijvoorbeeld in de vorm van fietsdoorsteken, bruggen of tunnels. Voer de infrastructurele verbeteringen bij voorkeur uit in volgorde van effectiviteit.
- Effectieve maatregelen om het autogebruik op de korte afstanden in Zwijndrecht te beperken zijn het vergroten van het autonetwerk, het knippen van autoverbindingen door de stad en het vergroten van de verblijfsgebieden.
- Daarnaast kan de gemeente het betaald parkeren verder uitbreiden en de tarieven verhogen.



Voor de verbetering van het **comfort van het wegdek** voor fietsers in Zwijndrecht is de volgende aanpak het meest effectief:

- Start een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen. Begin met de tegelfietspaden van het hoofdfietsroutenetwerk.
- Daar waar asfaltverharding om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk geacht wordt, kan ook met een juiste toepassing van klinker- en tegelverharding het comfort flink verhoogd worden.
- De resultaten van het onderzoek wijzen er ook op dat de constructie en het onderhoud van het wegdek op fietsroutes in Zwijndrecht meer aandacht verdient. Zorg voor een goed onderhoudsprogramma met voldoende prioriteit voor fietsinfrastructuur en voldoende budget.

Voor effectieve verbeteringen op de zwakke punten van het fietsklimaat in Zwijndrecht is een systematische planmatige aanpak noodzakelijk: het **beleid op papier**.

- Ontwikkel een specifiek fietsbeleid als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid.
- Formuleer meetbare, liefst kwantitatieve doelstellingen. De uitvoering van het beleid wordt hiermee toetsbaar en kan eventueel tussentijds worden aangepast.
- Formuleer duidelijke kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsroutenetwerk. Denk in Zwijndrecht met name aan omrijfactor, aantal afslaan bewegingen en verharding. Daarbij is het van groot belang dat kwaliteitsniveau voor het gehele netwerk, dus ook op kruispunten, overeind te houden.
- Verbreed het fietsparkeerbeleid en integreer het in een plan van aanpak fietsendiefstal. Besteed hierin aandacht aan bewaakt en onbewaakt stallen, diefstalpreventie, aanpak, opsporing en vervolging van fietsendieven, actieve aanpak van heling en publieksvoorlichting over al deze onderwerpen.
- Uiteraard zijn uitvoeringsprogramma's, onderhoudsprogramma's en de reservering van voldoende geormerkt budget noodzakelijk om van een daadwerkelijke uitvoering van de plannen verzekerd te zijn.

Hieronder volgt tenslotte een overzicht* van de onderzoeksresultaten van Zwijndrecht in het kader van de Fietsbalans.

Totaaloverzicht Fietsbalansscore Zwijndrecht		
	Zwijndrecht	Gemiddeld kleine steden
Directheid		
Omrijdfactor (ratio)	slecht	matig
Oponthoud (sec/km)	zeer goed	zeer goed
Gemiddelde snelheid (km/uur)	goed	matig
<i>Totaaloordeel directheid</i>	matig	matig
Comfort (hinder)		
Stopfrequentie (N/km)	zeer goed	goed
Langzaam fietsen en lopen (% v.d. tijd)	matig	matig
Verkeershinder (v-Fv)	goed	matig
Infrahinder (v-Fi)	goed	slecht
Geen voorrangrechten (N/km)	goed	slecht
Afslaan (N/km)	slecht	slecht
<i>Totaaloordeel comfort (hinder)</i>	goed	matig
Comfort (wegdek)		
Trillinghinder (v-Ft)	slecht	slecht
Aantrekkelijkheid		
Geluidhinder (v-Fg)	geen geslaagde geluidsmeting	
Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto		
Reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	zeer slecht	matig
Verplaatsingen fiets sneller (%)	zeer slecht	slecht
Kosten per verplaatsing (eurocent)	slecht	zeer slecht
<i>Totaaloordeel concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
Fietsgebruik		
Aandeel in ritten tot 7,5 km (%)	slecht	matig
Verkeersveiligheid		
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	goed	matig
Stedelijke dichtheid		
Omgevingsadressendichtheid (N/km ²)	zeer goed	matig
Fietserstevredenheid		
Fietsenstalling (% ontevreden)		
Fietscomfort(% ontevreden)		
Verkeersveiligheid (% ontevreden)		
Sociale veiligheid (% ontevreden)		
Aanpak diefstal (% ontevreden)		
Ambities gemeente (% ontevreden)		
Rapportcijfer		
<i>Totaaloordeel fietserstevredenheid</i>	onvoldoende respons	
Beleid op papier		
Nota's en plannen (N)	zeer slecht	slecht
Fietsnetwerk (N)	matig	matig
Fietsparkeren (N)	slecht	slecht
Budgetinzicht (N)	zeer slecht	slecht
Gemeente als werkgever (N)	matig	matig
<i>Totaaloordeel beleid op papier</i>	slecht	slecht

* Een uitgebreid overzicht van de meetwaarden en het oordeel over Zwijndrecht op alle onderzochte aspecten en een overzicht van de gemiddelde meetwaarden in alle 110 onderzochte steden en de onderzochte kleine steden is te vinden in bijlage 5 van het hoofdrapport.