



Eindrapport Fietsbalans

Dordrecht

Colofon

Utrecht, 5-3-02

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 Dordrecht

Aanleiding

De Fietsersbond heeft een methode ontwikkeld om zo objectief mogelijk in kaart te brengen hoe fietsvriendelijk een gemeente is: de Fietsbalans. Inmiddels hebben 90 gemeenten meegedaan aan de Fietsbalans. Ook in Dordrecht is in samenwerking tussen de gemeente en de Fietsersbond de Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat hiervan de resultaten. Voor de resultaten van andere steden en andere informatie over de Fietsbalans: 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.

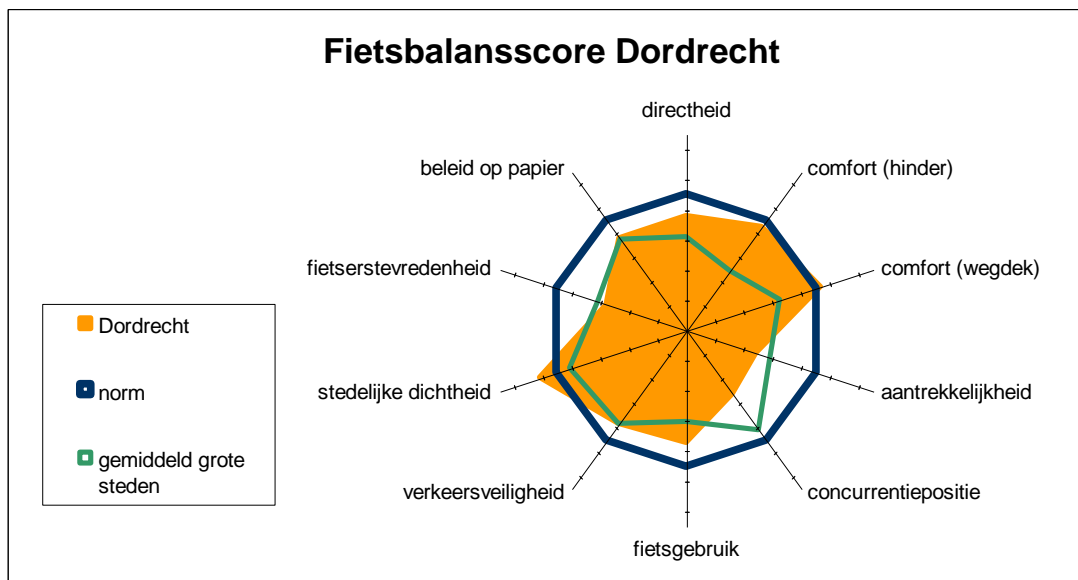
Het resultaat is een sterke-zwakke analyse van het fietsklimaat. De scores worden vergeleken met:

- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de gemiddelde scores van alle onderzochte grote steden (meer dan 100.000 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 Dordrecht op de 10 aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



Het spinnenwebdiagram toont duidelijk de sterke en zwakke punten van het fietsklimaat van de gemeente Dordrecht, zowel ten opzichte van de norm als ten opzichte van het gemiddelde van alle onderzochte grote steden. Dordrecht scoort overwegend matig op de onderzochte aspecten. Daarbij zijn zowel uitschieters naar boven als naar beneden.

Sterkten

- Dordrecht scoort zeer goed op het aspect 'stedelijke dichtheid'. Hierdoor zijn er goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets, er zijn immers veel bestemmingen binnen fietsafstand.
- Dordrecht heeft een goede score op comfort (hinder). Met name door een lage stopfrequentie, weinig hinder van andere verkeersdeelnemers, veel voorrang en weinig hoeven afslaan, ondervindt een fietser in Dordrecht weinig ongemak van verkeerssituaties en medeweggebruikers. Wel moeten fietsers wat vaak lopen en hebben zij soms last van te smalle fietspaden.
- Fietzers hebben in Dordrecht weinig last van trillinghinder door de wegverharding. Met name door het veelvuldig toepassen van asfaltverharding is het wegdek in Dordrecht voor fietsers comfortabel. Wel laat de kwaliteit van het wegdek van tegelfietspaden soms te wensen over.

Zwakten

- Een fietser in Dordrecht heeft veel last van geluidhinder. Daarom zijn de fietsroutes weinig aantrekkelijk. Kennelijk vallen doorgaande routes voor fietsers en voor gemotoriseerd verkeer in Dordrecht vaak samen en is de afstand tot het gemotoriseerde verkeer klein.
- In Dordrecht heeft de fiets een slechte concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Per fiets komt men in Dordrecht gemiddeld later op de bestemming aan dan per auto. Slechts bij een klein aantal verplaatsingen komt de fietser eerder aan. Wel zijn de parkeerkosten van de auto hoog genoeg om te kunnen spreken van concurrentievoordeel voor de fiets vanwege kosten.
- De fietsers zijn in Dordrecht ontevreden over het fietsklimaat. Blijkbaar sluiten de beleidsinspanningen van de gemeente en de resultaten daarvan onvoldoende aan bij de wensen en verwachtingen van de Dordtse fietsers. Met name hebben de fietsers een negatief oordeel over de aanpak van fietsendiefstal.
- De matige score van Dordrecht op verkeersveiligheid voor fietsers betekent dat fietsers in Dordrecht een wat hoog risico lopen het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.
- Het fietsbeleid staat in Dordrecht matig op papier. Met name door een incompleet fietsparkeerbeleid en onvoldoende inzicht in het budget voor fietsbeleid maakt Dordrecht duidelijk dat fietsbeleid nog geen belangrijk onderdeel is van het gemeentelijk beleid. Wel heeft Dordrecht een goede score op het deelaspect nota's en plannen en op het deelaspect fietsnetwerk. De score op het deelaspect gemeente als werkgever is zelfs zeer goed omdat het fietsgebruik onder de eigen ambtenaren met goede voorzieningen en secundaire arbeidsvoorwaarden wordt gestimuleerd. Daarbij moet worden aangetekend dat het beleid op papier vooral is beoordeeld op vorm en procedure en nauwelijks op inhoud.

Onder de norm maar beter dan gemiddeld

- De directheid voor fietsers in Dordrecht is matig. Fietzers zijn in Dordrecht dan ook niet erg vlot op hun bestemming. Dat wordt veroorzaakt door een hoge omrijdfactor omdat bij een aantal verplaatsingen fietsers in Dordrecht flink moeten omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Wel hebben fietsers in Dordrecht weinig last van oponthoud, met name omdat ze gemiddeld slechts kort bij verkeerslichten hoeven te wachten. Ook is de gemiddelde snelheid van het fietsverkeer goed.
- Dordrecht kent een matig fietsgebruik. Toch is de fiets voor mensen uit Dordrecht de belangrijkste vervoerwijze voor verplaatsingen tot 7,5 km.

Conclusies en aanbevelingen

De fiets vervult in Dordrecht een onmisbare rol voor de bereikbaarheid. Met name binnen de bebouwde kom neemt de fiets een aanzienlijk deel van de ritten voor zijn rekening: 36% van alle ritten tot 7,5 kilometer. Daarmee is de fiets binnen Dordrecht de belangrijkste vervoerwijze, belangrijker dan de auto (34%). Een stimulerend fietsbeleid voor de korte afstanden is dan ook goed voor de bereikbaarheid van Dordrecht. 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 Dordrecht met 15 tot 22% zal toenemen als de gemeente op alle aspecten volgens de normen uit de Fietsbalans scoort. Het loont dus de zwakten van het fietsklimaat in Dordrecht aan te pakken.

Onderstaande aanbevelingen zijn suggesties voor een effectieve aanpak van de belangrijkste tekortkomingen van het Dordtse 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 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 omrijdfactor 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.
- Effectieve maatregelen om het autogebruik op de korte afstanden in Dordrecht te beperken zijn het vergroven 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.

Ook de verbetering van de slechte **aantrekkelijkheid** en de matige **veerkracht voor fietsers** geven aanleiding om de verkeersstructuur van Dordrecht kritisch tegen het licht te houden:

- Bekijk of fietsroutes autoluwer kunnen worden gemaakt door het weren van auto's en/of zwaar verkeer.
- Verlaag de snelheid van het gemotoriseerde verkeer door het inrichten van grote verblijfsgebieden (30 km/h).
- Voor fietsverbindingen langs drukke wegen waar het gemotoriseerd verkeer niet geweerd kan worden, kunnen mogelijk alternatieve routes worden ingericht.

Voor Dordrecht is het zaak het goede **comfort van het wegdek** vast te houden door een goed onderhoudsprogramma voor fietsverbindingen. Daarnaast zijn nog verbeteringen mogelijk door het asfalteren van tegelfietspaden.

De **ontevredenheid van de fietsers** in Dordrecht over de aanpak van fietsendiefstal vraagt om een actieve gemeentelijke aanpak.

- Stel een ambtenaar "fietsdiefstalbestrijding" aan, die verantwoordelijk is voor het opstellen en uitvoeren van een plan van aanpak bestrijding fietsdiefstal.
- Besteed aandacht aan bewaakt en onbewaakt stallen, diefstalpreventie, aanpak en vervolging van fietsendieven, actieve opsporing en vervolging van helers en aan publieksvoorlichting over al deze onderwerpen.
- De ambtenaar "fietsdiefstalbestrijding" leidt een task-force met daarin alle belangrijke partijen die een rol spelen in de aanpak van fietsdiefstal en fietsparkeren.

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

- Vooral de reservering van voldoende geormerkt budget is noodzakelijk om van een daadwerkelijke uitvoering van de plannen in Dordrecht verzekerd te zijn.

Op de volgende pagina volgt tenslotte een overzicht* van de onderzoeksresultaten van Dordrecht in het kader van de Fietsbalans.

* Een uitgebreid overzicht van de meetwaarden en het oordeel over Dordrecht op alle onderzochte aspecten en een overzicht van de gemiddelde meetwaarden in alle 90 onderzochte steden en de onderzochte middelgrote steden is te vinden in bijlage 5 van het hoofdrapport.

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