



Eindrapport Fietsbalans

Papendrecht

Colofon

Utrecht, 10-1-05

Dit is een uitgave van het Team Onderzoek & Beleidsbeïnvloeding van de Fietzersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: info@fietzersbond.nl

www.fietsbalans.nl

Illustraties: Wildvlees (omslag) en Aad Goudappel



Samenvatting Fietsbalans Papendrecht

Aanleiding

De Fietsersbond heeft een methode ontwikkeld om zo objectief mogelijk in kaart te brengen hoe fietsvriendelijk een gemeente is: de Fietsbalans. Inmiddels hebben 130 gemeenten meegedaan aan de Fietsbalans. Ook in Papendrecht is in samenwerking tussen de gemeente en de Fietsersbond de Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat hiervan de resultaten.



Op www.fietsbalans.nl vindt u nog veel meer informatie over de Fietsbalans. Zo kunt u met de Fietsbalansverkenner de resultaten van gemeenten naar keuze met elkaar te vergelijken. Ook vindt u hier analyses over onder andere verkeersveiligheid en fietsgebruik, toename van het fietsgebruik bij investeringen in het fietsklimaat en de voordelen van het toepassen van rotondes. Daarnaast vindt u hier informatie over het fietsbeleid en de goede voorbeelden van enkele gemeenten die op een of meer onderdelen van de Fietsbalans uitstekend scoren.

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.

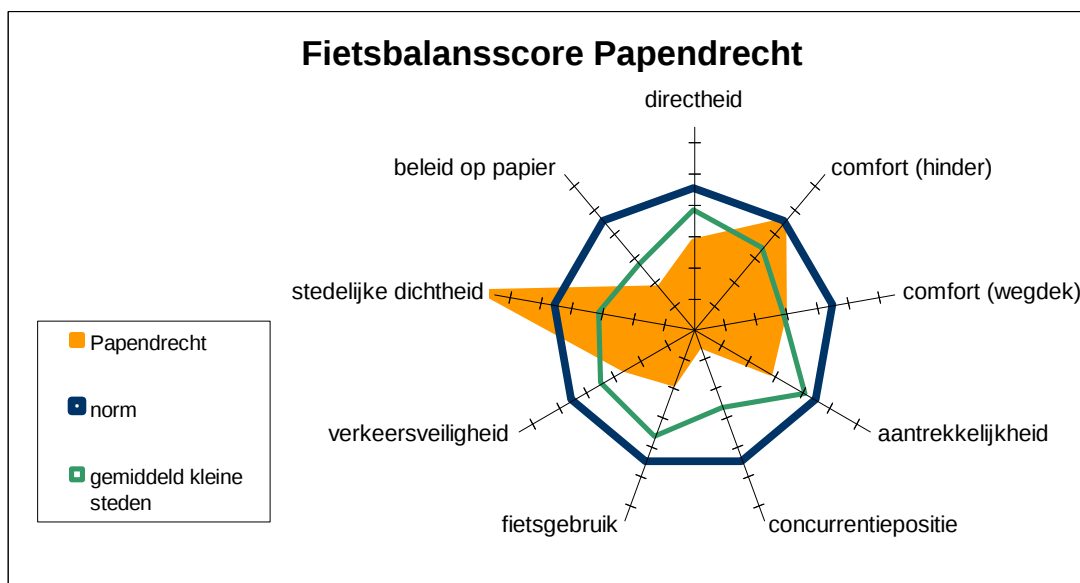
Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het fietsklimaat. De scores worden vergeleken met:

- 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 Papendrecht, op de 9 aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



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

Sterkten

- Papendrecht scoort zeer goed op het aspect stedelijke dichtheid. Hierdoor zijn er goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets, er zijn immers veel bestemmingen binnen fietsafstand.
- Papendrecht heeft een goede score op comfort (hinder). Zowel door een lage stopfrequentie, weinig hinder van ander verkeer, weinig te smalle infrastructuur, veel voorrang en weinig afslaan bewegingen ondervindt een fietser in Papendrecht weinig ongemak van verkeerssituaties en medegebruikers. Wel moeten fietsers in Papendrecht te veel lopen.

Zwakten

- In Papendrecht heeft de fiets een zeer slechte concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Bij alle onderzochte verplaatsingen is de auto sneller op de plaats van bestemming dan de fiets. Tevens ontbreken parkeertarieven voor de auto, zodat er ook geen sprake is van concurrentievoordeel voor de fiets vanwege kosten.
- Papendrecht kent een zeer laag fietsgebruik. Toch is de fiets voor mensen uit Papendrecht na de auto de belangrijkste vervoerwijze voor verplaatsingen tot 7,5 km.
- Het fietsbeleid staat in Papendrecht zeer slecht op papier. Door het ontbreken van duidelijke beleidsdoelstellingen, het ontbreken van kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsrouten netwerk, een beperkt fietsparkeerbeleid, het ontbreken van inzicht in het budget voor fietsbeleid en het onvoldoende stimuleren van het fietsgebruik onder de eigen werknemers maakt Papendrecht duidelijk dat fietsbeleid zeker nog geen volwaardig onderdeel van het gemeentelijk beleid is. Daarbij moet worden aangetekend dat het beleid op papier vooral is beoordeeld op vorm en nauwelijks op inhoud.
- De slechte score van Papendrecht op verkeersveiligheid voor fietsers betekent dat fietsers in Papendrecht een hoog risico lopen het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.
- De directheid voor fietsers in Papendrecht is slecht. Fietsers doen er in Papendrecht dan ook te lang over hun bestemming te bereiken. Dat wordt veroorzaakt door een veel te hoge omrijdfactor omdat fietsers bij een groot aantal verplaatsingen in Papendrecht flink moeten omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Wel hebben fietsers in Papendrecht heel weinig last van oponthoud, met name



omdat ze weinig verkeerslichten tegenkomen. Ook is de gemiddelde snelheid van de fietsverplaatsingen goed.

- Fietsers in Papendrecht hebben veel last van geluidhinder. Daardoor zijn de fietsroutes weinig aantrekkelijk. Kennelijk vallen doorgaande routes voor fietsers en voor gemotoriseerd verkeer in Papendrecht vaak samen en is de afstand tot het gemotoriseerde verkeer klein.
- Fietsers hebben in Papendrecht veel last van trillinghinder door 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. Wel is de kwaliteit van het asfalt uitstekend, maar deze verhardingssoort wordt in Papendrecht voor fietsinfrastructuur te weinig toegepast. De kwaliteit van de tegelverhardingen is duidelijk minder dan gemiddeld, wat kan duiden op achterstanden met het onderhoud. Tenslotte duiden de gemeten grote oneffenheden bij de kruispunten, klinker- en tegelverhardingen op de aanwezigheid aldaar van veel oncomfortabele details.

Conclusies rol van de fiets in Papendrecht

De fiets vervult in Papendrecht een onmisbare rol voor de bereikbaarheid. Met name binnen de bebouwde kom neemt de fiets een aanzienlijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening: 27% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Daarmee is de fiets binnen Papendrecht na de auto (46%) de belangrijkste vervoerwijze. Een stimulerend fietsbeleid voor de korte afstanden is dan ook goed voor de bereikbaarheid van Papendrecht. 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. Zie ook de bijlage bij deze samenvatting 'Fietsen: goed voor gemeentelijk beleid'.

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 Papendrecht met 25 tot 30% zal toenemen als de gemeente op alle aspecten volgens de normen uit de Fietsbalans scoort. Het loont dus de zwakten van het fietsklimaat in Papendrecht aan te pakken.

Zeker ook omdat uit analyses blijkt dat een hoog fietsgebruik goed is voor de verkeersveiligheid voor fietsers. In gemeenten met een hoog fietsgebruik is de kans dat je als fietser gewond raakt bij een verkeersongeval gemiddeld 35% procent lager dan in gemeenten met weinig fietsers. Hoe meer er gefietst wordt, hoe veiliger een gemeente is voor fietsers! Uit de analyses komt tevens een negatief verband tussen het autogebruik enerzijds en de veiligheid voor fietsers anderzijds. Hoe vaker de inwoners de auto pakken, hoe groter de kans dat je als fietser slachtoffer wordt van een ernstig ongeval. Een reden te meer om met name het autogebruik op de korte afstanden te ontmoedigen en het fietsgebruik te stimuleren.

Aanbevelingen

Onderstaande aanbevelingen zijn suggesties voor een effectieve aanpak van de belangrijkste tekortkomingen van het Papendrechtse 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 slechte **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. Nieuwe fietsverbindingen die zijn losgekoppeld van het autonetwerk kunnen tevens een bijdrage leveren aan de aanpak van de slechte **aantrekkelijkheid**.
- Effectieve maatregelen om het autogebruik op de korte afstanden in Papendrecht 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 betaald parkeren invoeren.

De slechte **veerkracht voor fietsers** geeft aanleiding om de categorisering van wegen in het kader van Duurzaam Veilig kritisch tegen het licht te houden. Daarna kunnen bij de (her)inrichting van wegen maatregelen worden doorgevoerd die zowel de verkeersveiligheid als het comfort voor fietsers verhogen.

- De meeste ongevallen gebeuren op kruispunten. Speciale aandacht hiervoor is op z'n plaats, met name op 50 km-wegen. Denk in ieder geval aan het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/h op het kruispunt zelf en het verhogen van het attentieniveau van alle verkeersdeelnemers.
- Leg fietspaden of eventueel fietsstroken aan wanneer hoge snelheden (50 km/h) en hoge intensiteiten onvermijdelijk zijn (gebiedsontsluitingswegen) en verlaag de snelheid (30 km/h) en de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer wanneer scheiding onmogelijk of ongewenst is. Zorg voor grote verblijfsgebieden (30 km gebieden). Bekijk of fietsroutes autoluw of autovrij kunnen worden gemaakt. Deze maatregelen verbeteren ook de **aantrekkelijkheid**.
- Het uitvoeren van een ongevallenanalyse van het fietsroutenetwerk is een goede basis voor het vaststellen van noodzakelijke, eventueel aanvullende, verkeersveiligheidsmaatregelen. Eventuele 'black spots' in het fietsroutenetwerk dienen met prioriteit te worden aangepakt.

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

- Start een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen. Begin met de tegelfietspaden van het hoofd fietsroutenetwerk.
- 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 Papendrecht 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 Papendrecht 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 bijvoorbeeld aan omrijdfactor en verharding. Daarbij is het van groot belang dat kwaliteitsniveau voor het gehele netwerk, dus ook op kruispunten, overeind te houden.
- 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.

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

* Een uitgebreid overzicht van de meetwaarden en het oordeel over Papendrecht op alle onderzochte aspecten en een overzicht van de gemiddelde meetwaarden in alle 130 onderzochte steden en de onderzochte kleine steden is te vinden in bijlage 5 van het hoofdrapport.



Totaaloverzicht Fietsbalansscore Papendrecht		
	Papendrecht	Gemiddeld kleine steden
Directheid		
Omrijdfactor (ratio)	zeer slecht	matig
Oponthoud (sec/km)	zeer goed	zeer goed
Gemiddelde snelheid (km/uur)	goed	matig
Totaaloordeel directheid	slecht	matig
Comfort (hinder)		
Stopfrequentie (N/km)	goed	goed
Langzaam fietsen en lopen (% v.d. tijd)	matig	matig
Verkeershinder (v-Fv)	goed	matig
Infrahinder (v-Fi)	zeer goed	slecht
Geen voorrangrechten (N/km)	goed	matig
Afslaan (N/km)	goed	slecht
Totaaloordeel comfort (hinder)	goed	slecht
Comfort (wegdek)		
Trillinghinder (v-Ft)	slecht	slecht
Aantrekkelijkheid		
Geluidhinder (v-Fg)	slecht	goed
Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto		
Reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	zeer slecht	matig
Verplaatsingen fiets sneller (%)	zeer slecht	slecht
Kosten per verplaatsing (eurocent)	zeer slecht	zeer slecht
Totaaloordeel concurrentiepositie	zeer slecht	slecht
Fietsgebruik		
Aandeel in ritten tot 7,5 km (%)	zeer slecht	matig
Verkeersveiligheid		
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	slecht	matig
Stedelijke dichtheid		
Omgevingsadressendichtheid (N/km2)	zeer goed	matig
Fietserstevredenheid		
Fietsenstalling (% ontevreden)		
Fietscomfort(% ontevreden)		
Verkeersveiligheid (% ontevreden)		
Sociale veiligheid (% ontevreden)		
Aanpak diefstal (% ontevreden)		
Ambities gemeente (% ontevreden)		
Rapportcijfer		
Totaaloordeel fietserstevredenheid		
onvoldoende respons		
Beleid op papier		
Nota's en plannen (N)	zeer slecht	slecht
Fietsnetwerk (N)	slecht	matig
Fietsparkeren (N)	matig	slecht
Budgetinzicht (N)	zeer slecht	slecht
Gemeente als werkgever (N)	zeer slecht	matig
Totaaloordeel beleid op papier	zeer slecht	slecht



Bijlage samenvatting: Fietsen goed voor gemeentelijk beleid

De Fietsbalans biedt de onderzochte steden inzicht in de sterke en zwakke kanten van het lokale fietsklimaat en geeft aanbevelingen voor verbeteringen. Of deze verbeteringen ook daadwerkelijk worden doorgevoerd is uiteraard afhankelijk van de afwegingen die een gemeenteraad hierover maakt. Er zijn echter goede argumenten voor gemeenten om een beleid te voeren dat het fietsen stimuleert. Deze argumenten overstijgen het directe fietsersbelang en hebben vele positieve effecten op diverse onderdelen van het gemeentelijk beleid.

Ongeveer 70% van alle verplaatsingen van mensen is korter dan 7,5 kilometer. Met name binnen de bebouwde kom neemt de fiets al een aanzienlijk deel van de ritten voor zijn rekening. Bovendien geven automobilisten aan dat ongeveer de helft van de autoritten binnen de bebouwde kom door de fiets kan worden vervangen. Daardoor kan beleid dat het fietsen bevordert een belangrijk middel zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en tegelijkertijd een heleboel andere gemeentelijke doelstellingen te bereiken:

- De fiets is goedkoop in aanschaf, onderhoud en gebruik. Daardoor verhoogt het voor veel mensen hun mobiliteit. Ook kwetsbare groepen zoals bijvoorbeeld ouderen, kinderen en mensen met een laag inkomen kunnen dankzij de fiets zelfstandig deelnemen aan het maatschappelijk leven.
- Fietsverkeer legt een veel kleiner beslag op de ruimte dan gemotoriseerd verkeer. Verbetering van de fietsinfrastructuur betekent een vergroting van de capaciteit van het verkeerssysteem zonder veel (extra) ruimtebeslag. In stedelijke gebieden is dit vaak de enige manier om bereikbaarheid te verbeteren of behouden zonder dat het ten koste gaat van de leefkwaliteit.
- Wanneer een deel van het autoverkeer kan worden vervangen door fietsverkeer komt dit ten goede aan de bereikbaarheid voor het economisch noodzakelijk autoverkeer. Verbeterde fietsbereikbaarheid van (winkel)centra is bijvoorbeeld een uitstekende manier om de omzet te behouden en te vergroten. Uit onderzoek blijkt dat fietsers weliswaar per bezoek aan een winkelcentrum gemiddeld slechts de helft uitgeven van wat automobilisten uitgeven, maar fietsers bezoeken de winkelcentra wel veel vaker waardoor hun bestedingen per saldo hoger uitkomen.
- Dagelijks een half uur fietsen heeft een hoog preventief effect op hart- en vaatziekten, suikerziekte, te hoge bloeddruk, stress en bewegingsarmoede en draagt dus bij aan een goede volksgezondheid.
- De fiets produceert geen schadelijke stoffen, stank of lawaai. De uitstoot door auto's, bussen en brommers is daarentegen een bedreiging voor de gezondheid en het milieu. De vervanging van een deel van (de groei van) het autoverkeer door fietsverkeer draagt dus bij aan de gewenste reducties van CO₂, fijn stof, stikstofdioxide, koolmonoxide en benzeen en daarmee aan het halen van de doelstellingen uit het Besluit Luchtkwaliteit en het Kyoto-verdrag.
- Een hoger fietsgebruik is gunstig voor de verkeersveiligheid. Onderzoek van de Fietzersbond toont aan dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik fietsers minder risico lopen slachtoffer te worden van een ongeval. Ondanks dat fietsers door het ontbreken van kreukelzones en airbags in principe kwetsbaarder zijn dan inzittenden van auto's. Bovendien is het evident dat fietsers zelden letsel veroorzaken bij anderen.
- Goed fietsbeleid is aanzienlijk goedkoper dan dat voor auto's en openbaar vervoer. Alleen al de aanleg van infrastructuur scheelt een factor tien in de kosten. Voor parkeervoorzieningen geldt dat de auto vijftien maal zo duur is als de fiets bij een gelijke kwaliteit. Voor openbaar vervoer geldt dat ook de exploitatiekosten voor een deel door de overheid betaald worden. Kortom: fietsbeleid kost weliswaar geld, maar is uitermate kostenefficiënt.