



Eindrapport Fietsbalans

Sliedrecht

Colofon

Utrecht, 19-9-01

Dit is een uitgave van het Benchmarkingsteam van de Fietzersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: info@fietzersbond.nl

www.fietzersbond.nl

Illustraties: Wildvlees (omslag) en Aad Goudappel

Samenvatting Fietsbalans Sliedrecht

Aanleiding

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. In dit kader voert de Fietzersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een meerjarig project uit: de Fietsbalans. Dit onderzoek naar het gemeentelijk fietsklimaat heeft tot doel gemeenten te stimuleren en inspireren tot een (nog) beter fietsbeleid.



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 speciaal ontwikkelde meetfietsen.

Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het fietsklimaat. De scores worden afgezet tegen

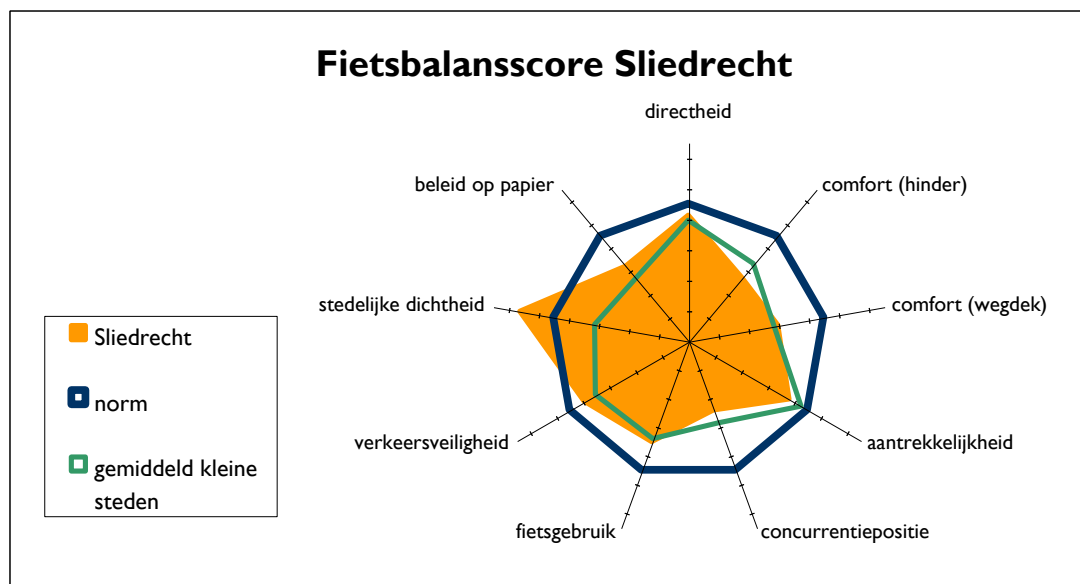
- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de scores van alle onderzochte gemeenten en gemeenten uit dezelfde grootteklasse;
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

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

In 2000 heeft de Fietzersbond samen met de betreffende gemeenten in de eerste 59 gemeenten een Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat de resultaten van de gemeente Sliedrecht.

Resultaten

In onderstaande grafiek wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Sliedrecht op de negen aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



Het spinnenwebdiagram toont duidelijk de sterke en zwakte punten van het fietsklimaat van de gemeente Sliedrecht, zowel ten opzichte van de norm als ten opzichte van het gemiddelde van alle onderzochte kleine steden.

Sliedrecht scoort overwegend matig op de onderzochte aspecten. Daarbij zijn zowel uitschieters naar boven als naar beneden. De score gaf geen aanleiding Sliedrecht te nomineren voor de eretitel 'Fietsstad 2000'. De genomineerden waren Groningen, Houten, Veenendaal, Wageningen en Zwolle. De onafhankelijke jury heeft de titel toegekend aan de gemeente Veenendaal.

Hieronder volgt een uitgebreid overzicht van de onderzoeksresultaten van de gemeente Sliedrecht in het kader van de Fietsbalans.

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

Sterkten

De sterke kanten van het fietsklimaat in de gemeente Sliedrecht zijn de zeer goede stedelijke dichtheid hetgeen de fiets goede gebruiksmogelijkheden geeft, en het weinige oponthoud dat de fietsers op zijn route ondervindt. Daarnaast is de gemeente Sliedrecht op fietsgebied een voorbeeldige werkgever die haar fietsende ambtenaren goed faciliteert.

Zwakten

De gemeente Sliedrecht voldeed zeker niet in alle opzichten aan de gestelde normen. De aspecten die voor verbetering vatbaar zijn, zijn ook duidelijk uit het spinnenwebdiagram af te lezen. Het slecht scorende comfort (hinder), de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto alsmede de matige aantrekkelijkheid blijven onder de gemiddelden van de andere onderzochte gemeenten in de zelfde grootteklasse. Ook het comfort (wegdek), de verkeersveiligheid, het beleid op papier en het fietsgebruik zijn voor verbetering vatbaar.

Conclusies en aanbevelingen

De bovenstaande sterkte-zwakte analyse leidt tot de volgende belangrijkste conclusies en aanbevelingen voor de gemeente Sliedrecht. In deel II van het rapport wordt bij ieder aspect een meer uitgebreid en uitputtend advies gegeven.

Sliedrecht scoort zeer goed op het aspect **stedelijke dichtheid**. Het is zaak om de concentratie van bestemmingen ook in de toekomst te behouden. Een ruimtelijk beleid gericht op het kort houden van de verplaatsingsafstanden wordt daarom aanbevolen.

Voor de gemeente Sliedrecht is het van belang het matige **fietsgebruik** te vergroten. Deze vorm van mobiliteit is immers gunstig voor de leefbaarheid, voor de bereikbaarheid en voor andere maatschappelijke doelen. Gezien de zeer goede stedelijke dichtheid van Sliedrecht is een hoger fietsgebruik zeker mogelijk. Daarvoor dient de slechte **concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto** te worden verbeterd, zowel met honing- als met azijnmaatregelen. In de praktijk leggen beperkende maatregelen voor het autoverkeer het meeste gewicht in de schaal. De aanpassing van de verkeersstructuur, zodat fietsers de kortste en snelste verbindingen krijgen, en het auto- en fietsparkeerbeleid zijn hierbij de belangrijkste invalshoeken.

Kennelijk vallen veel fietsroutes in Sliedrecht voor een groot deel samen met belangrijke autoroutes. De slechte respectievelijk matige scores op de aspecten **comfort (hinder)** en **aantrekkelijkheid** duiden hier op. Concrete aanbevelingen zijn:

- Voor fietsverbindingen langs drukke autowegen kunnen mogelijk alternatieve routes worden ingericht (zonder dat het ten koste gaat van de directheid van het fietsnetwerk).
- Voor fietsverbindingen waar uitvoering van de voorgaande aanbeveling niet mogelijk is dient er meer gescheiden infrastructuur te worden aangelegd.
- Bekijk of een aantal belangrijke fietsroutes autoluw(er) kan worden gemaakt door het weren van auto's en/of zwaar verkeer. In de eerste plaats moet naar het centrum worden gekeken, daar wikkelen zich immers de meeste fietsverplaatsingen af. Het grofmaziger maken van het autonetwerk is ook gewenst om de concurrentiepositie van de fiets verder te versterken.

Gezien de matige score in Sliedrecht dient de **verkeersveiligheid** voor fietsers te worden aangepakt. Verbetermaatregelen dienen met enige prioriteit te worden genomen. Concrete aanbevelingen zijn:

- Het voortvarend en consequent doorvoeren van de principes van Duurzaam Veilig. Het duidelijk regelen binnen verblijfsgebieden van de voorrang ten gunste van de belangrijke fietsroutes zal bovendien de gemeten matige gemiddelde fietssnelheid verbeteren.
- Uitvoeren van een black spot analyse van het fietsroutenetwerk is een goede basis voor noodzakelijke, eventueel aanvullende, infrastructurele maatregelen en voor het stellen van prioriteiten voor de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Alhoewel de **directheid** goed is kunnen enkele deelaspecten worden verbeterd:

- De matige score op het deelaspect omrijdfactor duidt op ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Aanvullingen, bijvoorbeeld in de vorm van fietsdoorsteken, bruggen en tunnels, zijn gewenst.

- Ook de lage gemiddelde snelheid verbetert als het oponthoud wordt verminderd. Houdt daarnaast bij de aanleg van infrastructuur rekening met 30 km/u als minimale ontwerpsnelheid en pas de breedte aan het aantal fietsers aan.

Het **comfort van het wegdek** is in Sliedrecht slecht. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aandeel van de tegel- en klinkerverharding.

- Start een asfalteringsprogramma voor de belangrijke fietsverbindingen. Dat is de meest effectieve aanpak. Klinker- en tegelverhardingen wekken, in tegenstelling tot asfalt, veel constante trillingen op en hebben daardoor een zeer negatieve invloed op het fietscomfort. Daarom zijn deze verhardingssoorten ongeschikt voor belangrijke fietsverbindingen.
- Maak meer werk van constructie en onderhoud van het fietswegdek. Een goed onderhoudsprogramma met programmering en budgetten volgens de principes van rationeel wegbeheer zoals uitgewerkt door het CROW is de beste aanpak. Uiteraard dienen belangrijke fietsverbindingen daarin als eerste aandacht te krijgen.



De matige score op **beleid op papier** duidt er op dat de gemeente Sliedrecht geen volledig en compleet planmatig fietsbeleid heeft. Voor een structurele verbetering van het fietsklimaat is een systematische en integrale aanpak van het fietsbeleid noodzakelijk. Daarbij horen uiteraard ook de nodige uitvoeringsprogramma's, onderhoudsprogramma's en de reservering van voldoende budget. Concrete aanbevelingen zijn onder meer:

- Neem in de nota's en plannen herkenbare, meetbare en kwantitatieve doelstellingen op voor onderdelen van het fietsbeleid. Beleid wordt hiermee toetsbaar. Uiteraard verdienen daarbij de minder goed scorende onderdelen van deze Fietsbalans speciale aandacht.
- Integreer het fietsbeleid goed in het totale gemeentelijk beleid in het algemeen en het verkeers- en vervoersbeleid en het ruimtelijke beleid in het bijzonder. Alleen binnen een integraal kader kan fietsverkeer ten opzichte van andere vervoerswijzen de prioriteit krijgen die het verdient.
- De raadsverkiezingen van 2002 bieden een uitstekende gelegenheid de gemeentelijke ambities op fietsgebied vast te leggen in het nieuwe collegeprogramma. Het fietsbeleid kan daarmee goed worden verankerd in het totale gemeentelijke beleid.

De aanpak van fietsendiefstal is in heel Nederland een beleidsonderdeel waarover fietsers zeer ontevreden zijn. Wij verwachten dat dit in Sliedrecht niet anders zal zijn. Vooruitlopend op de resultaten van de fietserstevredenheidsenquête daarom de volgende aanbevelingen:

- De aanpak van diefstal en heling dient hoog op de politieke agenda te komen.
- Vul het anti-diefstalbeleid aan met een gedegen stallingenbeleid, met daarin aandacht voor bewaakt en onbewaakt stallen en voor diefstalpreventie. Gratis bewaakt stallen verhoogt de fietserstevredenheid op dit punt aanzienlijk, zo leert de ervaring in Apeldoorn en Veenendaal.