



Fietsbalans[®]
Steenwijkerland
rapportage deel 1
analyse en advies

Februari 2012





Rapportage Fietsbalans® Steenwijkerland

Deel 1 analyse en advies

Colofon

Utrecht, februari 2012

Dit is een uitgave van het onderzoeksteam van de Fietsersbond, *met dank aan de Fietsersbondvrijwilligers*

Overname van teksten is toegestaan *met bronvermelding*.

Fietsersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
Tel: 030 – 2918171
E-mail: info@fietsersbond.nl
www.fietsbalans.nl www.fietsersbond.nl



De Fietsersbond behartigt de belangen van alle fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Fietsersbond is in 1975 opgericht en heeft 35.000 leden, 150 lokale afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers die zorgen dat de belangen van fietsers overal in Nederland meetellen. Op het landelijk bureau in Utrecht werken 45 professionals aan onderzoek, lobby, digitale fietsrouteplanners, fietslessen, gedrag- en stimuleringscampagnes, publiciteit en consumentenvoorlichting. De Fietsersbond zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken: veilige fietsroutes en kruisingen, gedegen onderhoud van fietspaden, goede stallingmogelijkheden, goede producten, aanpak fietsdiefstal, dode hoekspiegels op vrachtwagens, buitenairbags op auto's, enzovoort.



Fietsbalans® is een geregistreerd merk. Het merk Fietsbalans is intellectueel eigendom van de Fietsersbond.



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	7
1.1	Fietsbalans®: onderwerpen, onderzoek, benchmark, monitor, advies.....	7
1.2	Leeswijzer	8
2	Het nut van stimulerend fietsgebruik.....	9
2.1	De fiets is een belangrijk vervoermiddel	9
2.2	Een hoog fietsgebruik is goed nieuws voor de gemeente	10
2.3	Het fietsgebruik kan nog flink groeien	10
2.4	De beleidsopgave voor de gemeente Steenwijkerland.....	11
3	Fietsgebruik en verplaatsingsgedrag in Steenwijkerland	13
3.1	Het fietsgebruik in Steenwijkerland.....	13
3.2	Vervoerwijze bij de korte ritten in Steenwijkerland.....	13
4	De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Steenwijkerland	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Samenhang.....	15
4.3	Directheid	17
4.4	Comfort.....	17
4.5	Veiligheid.....	19
4.6	Concurrentiepositie ten opzichte van auto.....	24
4.7	Fietsparkeren	24
5	Overige aspecten van het fietsklimaat in Steenwijkerland	26
5.1	Stedelijke dichtheid	26
5.2	Fietserstevredenheid.....	27
5.3	Beleid op papier	27
6	Gezond fietsen in Steenwijkerland.....	29
6.1	Gezondheid, bewegen en luchtkwaliteit.....	29
6.2	Gemeentelijk gezondheidsbeleid in gemeente	32
6.3	Luchtkwaliteit en het beleid in gemeente	32
7	Gemeentelijk fietsbeleid in Steenwijkerland gewogen	34



1 Inleiding

1.1 Fietsbalans®: onderwerpen, onderzoek, benchmark, monitor, advies

In Nederland wordt veel gefietst, voor dagelijkse verplaatsingen en als recreatie, door jong en door oud. Gemeenten voeren dan ook een actief fietsbeleid. Maar levert dat ook een goed fietsklimaat op? Om gemeenten te helpen deze vraag te beantwoorden, heeft de Fietsersbond de Fietsbalans® ontwikkeld. Met de Fietsbalans wordt het gemeentelijke fietsklimaat op verschillende aspecten vanuit de positie van de fietser op basis van objectief meetbare gegevens onderzocht, geanalyseerd en vervolgens beoordeeld. Daarmee krijgt de gemeente een betrouwbaar inzicht in de sterke en zwakke punten van het gemeentelijke fietsklimaat en is zij in staat het eigen fietsklimaat te vergelijken met dat in andere gemeenten van dezelfde grootteklasse (gemiddelden en besten). Bovendien worden aanbevelingen gegeven voor verbeteringen. Zo kunnen de eigen sterkten worden benut en de zwakten worden verbeterd.

In 2011 heeft de Fietsersbond samen met de gemeente de Fietsbalans voor Steenwijkerland opgemaakt. Daarmee proberen we antwoord te geven op de volgende vragen: Hoe staat het met de

infrastructuur voor fietsers? Neemt de verkeersveiligheid en het fietsgebruik toe? Welke beleidsaspecten hebben meer aandacht nodig? In Fietsbalans wordt ook ingegaan op de vraag of met het huidige beleid de uitdagingen van de toekomst kunnen worden aangegaan: de toename van de mobiliteit, veranderde verplaatsingspatronen, behouden van de bereikbaarheid, de stijging van het fietsgebruik van de afgelopen jaren, de positie van de minder vaardige fietser (kinderen, ouderen e.d.) en de noodzaak om ook met het verkeerbeleid bij te dragen aan het oplossen van urgente maatschappelijke problemen, onder andere gezondheidskwesties (bewegingsarmoede en obesitas) en milieuproblemen (o.a. fijn stof, CO2 e.d.).



De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat in Steenwijkerland op een aantal belangrijke aspecten. Voor deze beoordeling zijn gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijk databestanden, enquêteresultaten, een praktijkonderzoek naar het fietsparkeermogelijkheden en een quick scan van de bebouwde kom van Steenwijk. Het oordeel wordt, *waar mogelijk*, vergeleken met:

- normen;
- gemiddelde scores van de in Fietsbalans vanaf 2007 onderzochte kleine gemeenten (< 50.000 inwoners) alsmede met de best scorende kleine gemeenten.

Tot slot, dit onderzoek had niet gehouden kunnen worden zonder de toegewijde inbreng van de Fietsersbondvrijwilligers. Zowel tijdens de voorbereiding als in de uitvoering van het veldwerk zijn er veel onbezoldigde uren besteed aan zorgvuldige en deskundige hulp aan het landelijk onderzoeksteam. Hartelijk dank hiervoor!

1.2 Leeswijzer

De rapportage van de Fietsbalans in Steenwijkerland is opgebouwd uit twee delen. Dit deel 1 bevat een analyse en een advies en deel 2 het onderzoeksverslag, vooral bedoeld voor verkeerskundig ingewijden, waarin ook de onderzoek- en beoordelingmethoden zijn beschreven.

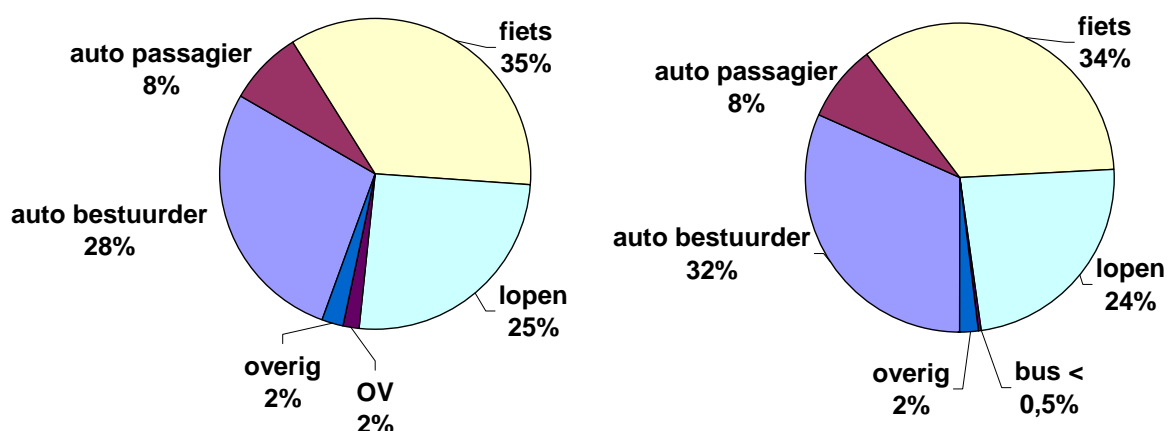
In dit deel 1 volgt eerst een algemeen hoofdstuk over het nut van een stimulerend gemeentelijk fietsbeleid en over de beleidsopgave die de Nota Mobiliteit alle gemeenten op fietsgebied stelt. In hoofdstuk 3 volgt dan een beschrijving van het daadwerkelijk fietsgebruik in Steenwijkerland en hoe zich dat verhoudt tot het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Steenwijkerland. Hoofdstuk 4 behandelt de kwaliteit van het fietsnetwerk in Steenwijkerland, aan de hand van de vijf verkeerskundige hoofdeisen (samenhang, directheid, comfort, aantrekkelijkheid en veiligheid), het fietsparkeren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Hoofdstuk 5 behandelt de overige aspecten van het Steenwijkerlandse fietsklimaat die in de Fietsbalans zijn onderzocht en beoordeeld: stedelijke dichtheid, het beleid op papier en de fietserstevredenheid. Hoofdstuk 6 gaat over de gezondheid van de inwoners en hoe de fiets in Steenwijkerland kan bijdragen aan verbetering daarvan. In hoofdstuk 7 maken we ten slotte de balans op en wordt een advies geformuleerd voor het verkeers- en fietsbeleid voor de komende jaren.

2 Het nut van stimulerend fietsgebruik

2.1 De fiets is een belangrijk vervoermiddel

In Nederland wordt veel gefietst. In 2007 was de totaal afgelegde fietsafstand maar liefst 14,2 miljard kilometer. Meer dan 26% van de verplaatsingen wordt met de fiets afgelegd (48% met de auto, 19% gelopen, 5% met het OV). Bij de verplaatsingen tot 7,5 km is het fietsaandeel opgelopen tot 35% en in de kleine gemeenten is de fiets voor korte verplaatsingen een even belangrijke vervoerwijze als de auto.

Modal split tot 7,5 km Nederland 2009 Modal split tot 7,5 km kleine gemeenten 2009



Figuur 2.1 (Hoofd)vervoerwijzekeuze tot 7,5 km. in Nederland en in kleine gemeenten. Bron: DVS-MON 2009

En het fietsgebruik in Nederland is, na jaren stabiel te zijn geweest, sinds 2002 toegenomen. Het totaal aantal fietskilometers is gegroeid van 13 miljard in 2002 tot 15,1 miljard in 2009 en het aandeel van de fiets bij verplaatsingen over kortere afstand (tot 7,5 km) is gegroeid van 33% in 2002 tot 35% in 2009.

Bij verplaatsingen tussen de 1 en 3,7 kilometer is de fiets de meest gebruikte vervoerwijze. Bij nog kortere verplaatsingen wordt er meer gelopen en bij langere verplaatsingen meer auto gereden. Pas bij ritten van meer dan 20 kilometer is het aandeel verplaatsingen met de trein of met BTM (bus, tram en metro) hoger dan het fietsaandeel.¹

Ook als we kijken naar de verdeling van de mobiliteit over de dag blijkt het belang van de fiets. Tussen 8.00 en 8.30 uur, rond 12.00 uur, rond 13.00 uur en rond 15.00 uur zijn er meer fietsers dan automobilisten op de weg.²

Kortom, de fiets levert in Nederland een zeer belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid en is een belangrijk vervoermiddel voor mensen om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.

¹ Cijfers afkomstig uit : *Mobiliteitsbalans 2007*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007.

² Idem

2.2 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:³

- 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:⁴ 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.⁵

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.⁶ 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

³ Zie ook *Beleidswijzer Fietsverkeer, Kennis voor fietsbeleid gebundeld*, Fietsberaad publicatie nummer 9, 2005.

⁴ J.A. Annema et al. *Review beleidsdiscussie CO₂-emissie reductie bij personenvervoer over de weg*, Kennisinstituut voor Mobiliteit en Milieu en Natuur Planbureau Den Haag/Bilthoven, 2007.

⁵ O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Den Haag, 2005.

⁶ L. Harms et al. *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*, Kennisinstituut voor Mobiliteit, Den Haag, 2007.

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.⁷

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 uitgezocht welke factoren de meeste invloed hebben op het fietsgebruik.⁸ Daarin komen vier groepen van factoren bovendrijven waarvan een aantal goed met gemeentelijk beleid te beïnvloeden zijn.⁹

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

Er is een grote samenhang tussen de verschillende factoren, zodat het moeilijk is de invloed van een enkele factor op het fietsgebruik vast te stellen. Bevorderen van het fietsgebruik heeft de meeste kans van slagen als de verschillende factoren in samenhang verbeterd worden. Met een goede mix van het aanleggen van fietsnetwerken van hoge kwaliteit, een hoge mate van verkeersveiligheid en voldoende capaciteit voor de rijdende en stilstaande fiets, een grofmazig autonetwerk, sturende parkeertarieven voor de auto bij belangrijke bestemmingen en fietspromotie gericht op verschillende doelgroepen kan het fietsgebruik in veel gemeenten nog zeer fors groeien.

2.4 De beleidsopgave voor de gemeente Steenwijkerland

Niet geheel toevallig wordt de hierboven geschetste opgave voor gemeenten in het kader van een fietsstimulerend beleid kernachtig samengevat in de PKB van de Nota Mobiliteit.¹⁰ Volgens de Nota Mobiliteit stimuleren alle gemeenten het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. De opgave voor gemeenten is om het huidige fietsgebruik ten minste te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatiegebieden per fiets bereikbaar te houden, aldus de nota. Ook dragen ze zorg voor verbindingen naar het centrum en naar het buitengebied voor wonen, werken en vrije tijd.

Gemeenten doen dat onder meer door te zorgen voor:¹¹

- Een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, comfort, aantrekkelijkheid en veiligheid.

⁷ M. Olde Kalter *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, Den Haag, 2007.

⁸ O. Van Boggelen *3½ jaar Fietsbalans; een terugblik, analyses en toekomstplannen*, Fietsbalans CD-rom, Utrecht, 2004.

R. Ververs, A. Ziegelaar, *Verklaringmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Research voor Beleid / Fietsberaad, 2006.

P. Rietveld, V. Daniel, *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A 38, 531 – 550, 2004.

⁹ Alle drie de studies komen met een model dat de onderlinge verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten even goed verklaart, maar de factoren die in het model een rol spelen verschillen tussen de drie studies onderling.

¹⁰ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006. Als gevolg van de Planwet moet de PKB tekst worden beschouwd als de essentiële onderdelen van beleid en die werken rechtstreeks door in het gemeentelijke beleid.

¹¹ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006, pagina 17-18.

- Fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.
- Goede fietsverbindingen met het centrum en met het buitengebied bij de oplevering van nieuwbouwwijken.
- Fietsdiefstal terug te dringen waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.¹²
- Promotie van het fietsgebruik en kennisoverdracht.

Daarnaast dient volgens de Nota Mobiliteit het hele mobiliteitsbeleid van de gemeente te passen binnen de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden van veiligheid en leefkwaliteit.

Daarmee zijn de uitdagingen voor het Steenwijkerlandse fietsbeleid helder. De beoordeling van het fietsklimaat van Steenwijkerland in de Fietsbalans sluit goed aan bij de opgave voor het gemeentelijke fiets- en verkeersbeleid zoals die in de Nota Mobiliteit staat geformuleerd. Daarmee is de Fietsbalans ook een uitstekend hulpmiddel om in beeld te krijgen hoe ver de gemeente Steenwijkerland staat in het bereiken van de doelen voor het fietsbeleid uit de Nota Mobiliteit.

De kwaliteit van het fietsnetwerk, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de verkeersveiligheid voor fietsers worden ook sterk beïnvloed door de hoeveelheid autoverkeer op de wegen en kruispunten waar fietsers gebruik van maken. Een gemeentelijk fietsstimulerend beleid volgens de opgave uit de Nota Mobiliteit heeft dan ook integraal consequenties voor het complete Steenwijkerlandse verkeer- en vervoerbeleid.

¹² = 500.000 gestolen fietsen in 2010.

3 Fietsgebruik en verplaatsingsgedrag in Steenwijkerland

3.1 Het fietsgebruik in Steenwijkerland

Het feitelijke fietsgebruik in een gemeente is een belangrijke maat voor de kwaliteit van het fietsklimaat. De omvang van het fietsgebruik is zowel een indicatie voor de mate waarin een gemeente er in geslaagd is *belemmeringen* voor fietsgebruik weg te nemen, als voor de mate waarin de gemeente er in slaagt fietsgebruik te *stimuleren*. Vooral op de korte afstand want daar concurreert de fiets goed met andere vervoerwijzen. Als indicatie voor het fietsgebruik is in de Fietsbalans gekozen voor het aandeel van de fiets als hoofdvervoerwijze in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer op basis van een vijfjaargemiddelde.

In Steenwijkerland lag het **gemiddelde fietsaandeel** bij de verplaatsingen tot 7,5 km over de jaren 2005-2009 op bijna 39%. Daarmee voldoet Steenwijkerland bijna aan de in de Fietsbalans gehanteerde norm. Het fietsgebruik in Steenwijkerland is dan ook hoger ten opzichte van het Nederlands gemiddelde en dat van de kleine gemeenten (respectievelijk 35% en 34%). Het hoogste fietsgebruik in de kleine gemeenten is te vinden in Culemborg (49%), in Overijssel is dat Borne (47%).

Fietsgebruik	2005-2009	2000-2004
Steenwijkerland	39%	34%
norm	40%	40%
score	goed	matig
gemiddeld kleine gemeenten	34%	34%
beste kleine gemeente	Culemborg 48%	Raalte 51%
beste kleine gemeenten in Overijssel	Borne 47%	Borne 45%

Figuur 3.1 Fietsbalansscore fietsgebruik in Steenwijkerland. Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerkt.

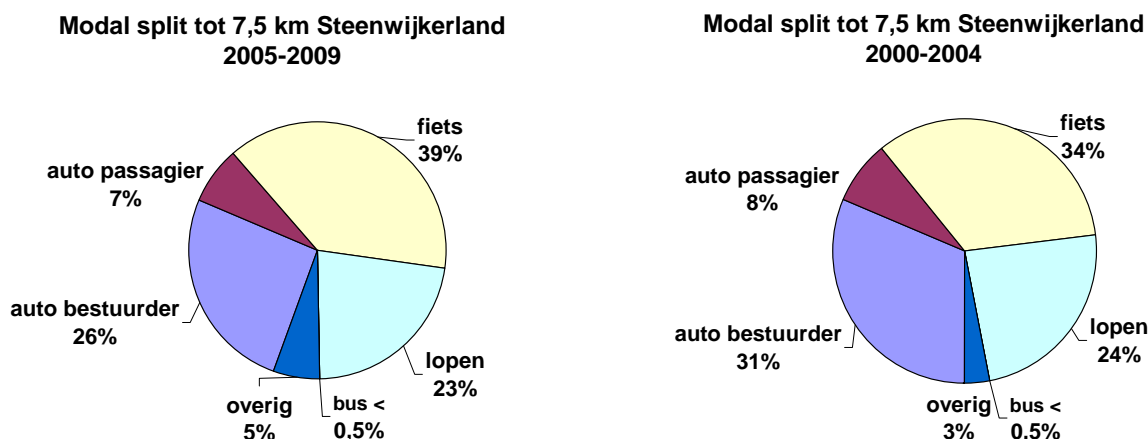
Uit figuur 3.1 is tevens te concluderen dat het fietsgebruik in Steenwijkerland ten opzichte van de eerste helft van het vorige decennium is gestegen, terwijl het gemiddelde in de kleine gemeenten gelijk is gebleven. Kijken we naar de buurgemeenten dan valt op dat zonder uitzondering het fietsgebruik er eveneens is gestegen en overwegend in dezelfde mate als in Steenwijkerland.

Fietsgebruik in buurgemeenten	2005-2009	2000-2004
Zwartewaterland	47%	42%
Meppel	43%	42%
Lemsterland	41%	36%
Staphorst	39%	34%
Weststellingwerf	39%	33%
Noordoostpolder	36%	35%
Westerveld	35%	32%

Figuur 3.2 Ontwikkeling fietsgebruik in buurgemeenten. Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerkt.

3.2 Vervoerwijze bij de korte ritten in Steenwijkerland

Om het fietsgebruik van Steenwijkerland nader te duiden, is het interessant het af te zetten tegen de andere vervoerwijzen. Figuur 3.3 toont de modal split bij de verplaatsingen tot 7,5 km in Steenwijkerland over de periodes 2005-2009 en 2000-2004.



Figuur 3.3 (Hoofd)vervoerwijzekeuze van verplaatsingen tot 7,5 kilometer in Steenwijkerland 2005-2009 en 2000-2004. Bron: CBS-OVG/DVS-MON.

Uit de figuur over 2005-2009 blijkt dat fietsen met een aandeel van 39% de meest gebruikte vervoerwijze is bij deze verplaatsingen. Het fietsgebruik is iets groter dan gemiddeld in de kleine gemeenten (34%). Het autoaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 km is 33%, dat is substantieel kleiner dan gemiddeld in de kleine gemeenten (40%). Het aandeel autobestuurders is nog een stuk kleiner: 26% van de korte verplaatsingen. Het openbaar vervoer heeft bij verplaatsingen op de kortere afstand binnen de gemeente ook in Steenwijkerland nauwelijks een aandeel: minder dan 0,5%. Gemiddeld in de kleine gemeenten wordt het OV zo goed als niet gebruikt voor korte verplaatsingen. Openbaar vervoer wordt alleen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Almere substantieel gebruikt, maar ook daar komt het aandeel tot 7,5 km. niet hoger dan rond de 10%.

In de periode 2000-2004 was de auto in Steenwijkerland nog wel de belangrijkste vervoerswijze op de korte afstand. De groei van het fietsaandeel is grotendeels ten koste gegaan van het aandeel auto.

Van alle verplaatsingen die inwoners van Steenwijkerland maken is ongeveer tweederde kort, iets minder dan gemiddeld in de kleine gemeenten. Van alle autoritten die automobilisten in Steenwijkerland *binnen* hun gemeente maken is 72% korter dan 7,5 km. Van alle ritten die zij zowel binnen Steenwijkerland als vanuit hun woonplaats maken is 45% kort. Voor deze korte auto-verplaatsingen vormt de fiets dus mogelijk een alternatief.¹³

¹³ M. Olde Kalter *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, Den Haag, 2007.

4 De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Steenwijkerland

4.1 Inleiding

De gemeentelijke beleidsopgave voor het fietsbeleid volgens de Nota Mobiliteit betekent voor een belangrijk deel het realiseren van goede fietsvoorzieningen op straat.

- Allereerst moeten gemeenten een fietsnetwerk realiseren dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen *samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort*.¹⁴ Hoe dat moet wordt beschreven in de Ontwerpwijzer fietsverkeer¹⁵ van het CROW.¹⁶ Daarbij gaat het enerzijds om eisen voor het gehele netwerk en de verhouding met de netwerken van de andere vervoerswijzen - vooral de auto, en anderzijds om eisen voor de inrichting van de infrastructuur voor de fietsers, het ontwerp van fietsvoorzieningen op kruispunten en wegvakken.
- Fietsen een aantrekkelijk alternatief maken voor de korte autoritten¹⁷ kan door enerzijds het aanleggen van een fietsnetwerk dat voldoet aan bovenstaande eisen en anderzijds door er voor te zorgen dat de fiets in tijd sneller is en qua parkeren veel goedkoper.
- Fietsparkeervoorzieningen realiseren die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag¹⁸ betekent dat gemeenten een vraagvolgend fietsparkeerbeleid moeten formuleren.

In de Fietsbalans zijn belangrijke aspecten van bovengenoemde zaken objectief onderzocht. De resultaten zijn beoordeeld aan de hand van de eisen en normen uit de verkeerskundige handboeken en ten opzichte van andere steden (gemiddelden en besten).

Vanwege de sterke polykernenstructuur van de gemeente is het niet mogelijk geweest om de *steekproefmeting* met de meetfiets¹⁹ in te zetten en de daarbij behorende beoordelingssystematiek te gebruiken. In verreweg de meeste gemeenten is deze methode toegepast. Niettemin kan met de verzamelde gegevens Steenwijkerland op beschrijvende wijze worden vergeleken met de andere onderzochte gemeenten.

Voor het fietsparkeeronderzoek is bij 41 belangrijke fietsbestemmingen in de gehele gemeente op piektijden gekeken of er voldoende rekken stonden, of de rekken van goede kwaliteit waren en of ze op de goede plek stonden.²⁰

In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk zijn de onderzoeksresultaten weergegeven.

4.2 Samenhang

Samenhang heeft te maken met de mogelijkheid om ergens te kunnen komen en met de noodzaak van een complete en begrijpelijke fietsinfrastructuur. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer worden vanuit de hoofdeis samenhang de volgende ontwerpeisen geformuleerd voor het fietsnetwerk: Verbindingen

¹⁴ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006, pagina 17.

¹⁵ CROW *Ontwerpwijzer fietsverkeer*, Ede 2006.

¹⁶ Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, vervoer en openbare ruimte. In samenwerking met alle belanghebbende partijen worden richtlijnen, aanbevelingen en systematieken opgesteld gebaseerd op actuele kennis en consensus binnen het betreffende vakgebied.

¹⁷ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006, pagina 17.

¹⁸ Ministerie van V&W en VROM *Nota Mobiliteit. Deel IV PKB*, Den Haag, april 2006, pagina 17.

¹⁹ Een uitgebreide beschrijving van de Fietsbalans®-praktijkmeting, meetfiets en auto, de steekproefmethodiek is te vinden in paragraaf 2.3.5 van de Rapportage Fietsbalans®-2, deel 2 Onderzoeksverslag.

²⁰ Een uitgebreide beschrijving van het Fietsparkeeronderzoek in Steenwijkerland is te vinden in de bijlage Fietsparkeren.



Figuur 4.2 Hoofd fietsroutes in Steenwijk 2011. Bron: gemeente.

4.3 Directheid

De factoren die de reistijd voor de fietser beïnvloeden, zijn samengebracht in het aspect 'directheid'. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer worden vanuit de hoofdeis directheid de volgende ontwerpeisen geformuleerd voor het fietsnetwerk: fietsers hoeven zo min mogelijk om te rijden en op hoofd fietsroutes is de omrijdfactor maximaal 1,2. Verbindingen garanderen een zo vlot mogelijke doorstroming en op hoofd fietsroutes is de ontwerpsnelheid 30 km/uur en bij kruispunten met verkeerslichten wordt de prioriteit ten gunste van de fietsroute ingesteld.

In de Fietsbalans meten en beoordelen we drie deelaspecten: omrijdfactor, oponthoud en gemiddelde snelheid.

De directheid van het fietsnetwerk in Steenwijkerland is gemeentebreed in orde. Door redelijk rechtstreekse routes, weinig oponthoud op hoofd routes en mede daardoor een goede gemiddelde snelheid zijn fietsers in Steenwijkerland over het algemeen vlot op hun bestemming. Fietsers hebben weinig oponthoud doordat ze weinig of geen kruispunten met verkeerslichten tegenkomen en op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang hebben op het afslaan de gemotoriseerde verkeer.

In de kern Steenwijk is de directheid niet optimaal. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn het ontbreken van enkele tangentiële (niet centrumgerichte) verbindingen en het relatief grote centrumgebied waar niet mag worden gefietst. De gemiddelde snelheid zal er niet substantieel slechter zijn dan gemiddeld in de kleine gemeenten.

4.4 Comfort

Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een belangrijk deel samen met het plezier en het gemak waarmee ze kunnen fietsen: het comfort. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer worden vanuit de hoofdeis comfort de volgende ontwerpeisen geformuleerd voor het fietsnetwerk: Ontmoetingen tussen fiets en auto worden geminimaliseerd door drukke fietsverbindingen zo min mogelijk te combineren (in langs en dwarsrichting) met drukke autoverbindingen. Wijken en publieksaantrekkende voorzieningen

zijn bewegwijzerd. (Hoofd)fietsroutes zijn gebaat bij een onbelemmerde doorgang (voorrang, weinig stops, ontwerpsnelheid 30 km/uur). (Hoofd)fietsroutes zijn voorzien van asfalt.

In de Fietsbalans wordt een onderscheid gemaakt tussen comfort (hinder) enerzijds en comfort (wegdek) anderzijds.

4.4.1 Comfort (hinder)

Het fietsnetwerk moet zo zijn ingericht dat zowel snelle, vaardige als langzame kwetsbare fietsers veilig kunnen fietsen zonder elkaar te hinderen of hinder te ondervinden van gemotoriseerd verkeer, inclusief brom- en snorfietsen. Onder het aspect comfort (hinder) meten en worden in de Fietsbalans zes deelaspecten beschouwd die verband houden met de hinder die fietsers ondervinden van verkeerssituaties en medeweggebruikers: stopfrequentie, langzaam fietsen en lopen, verkeershinder, infrahinder, geen voorrangrechten en afslaan.

De hoofdroutes in Steenwijkerland zijn qua comfort (hinder) overwegend in orde. Positief is dat fietsers weinig stil hoeven staan en op hun routes weinig af hoeven slaan. In de kern Steenwijk is er op de 30 km.-wegen in en rondom het centrum, tamelijk veel hinder van gemotoriseerd verkeer. Daarnaast bevat het fietsnetwerk bevat een aantal 50 km.wegvakken zonder fietsstrook of fietspad waar de ruimte te wensen overlaat. Dat levert niet alleen minder comfort op, het betekent ook een grotere kans op een ernstig ongeval én een lager gevoel van verkeersveiligheid (zie verder paragraaf 4.5.2).

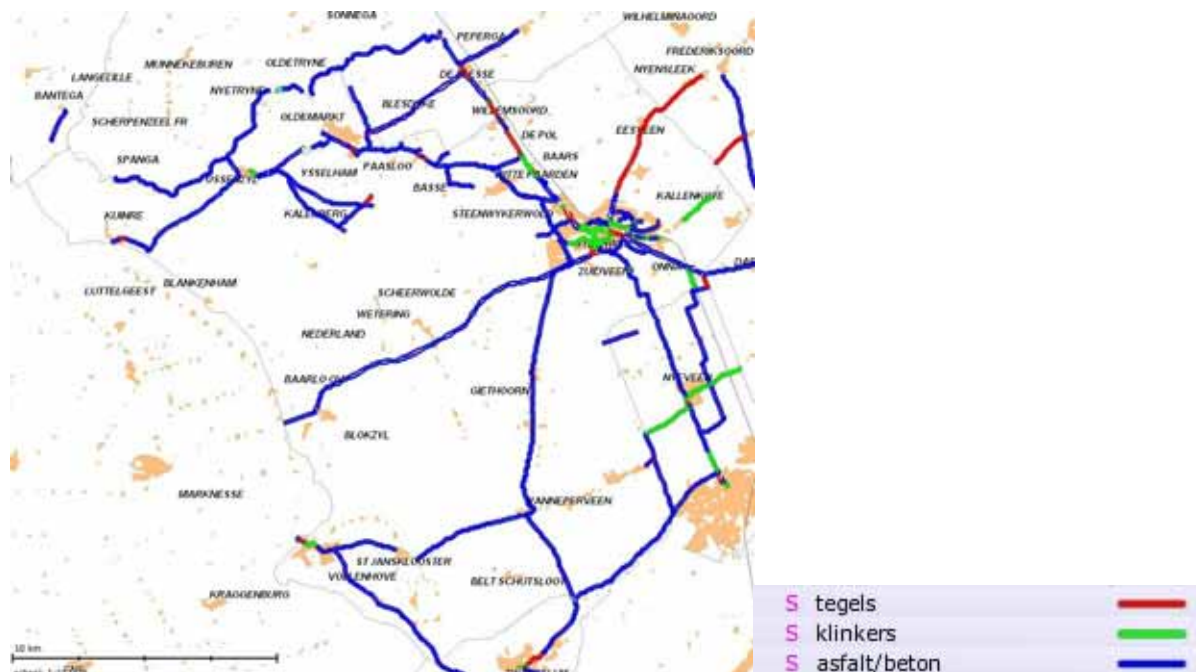
Figuur 4.3 laat zien dat het comfort op de wel aanwezig fietsstroken of (brom)fietspaden niet vaak wordt verstoord door te weinig ruimte. Alleen de groen gearceerde wegvakken zijn voorzien van echt te smalle fietsvoorzieningen. Op de foto is de te smalle fietsstrook te zien in Steenwijk (Meester Zigher Ter Steghestraat).



Figuur 4.3 Breedte fietsvoorzieningen op hoofd fietsroutes in Steenwijkerland 2011. Bron: Fietsersbond Fietsrouteplanner 2011.

4.4.2 Comfort (wegdek)

De fiets is (in de meeste gevallen) een ongeveer voertuig en daarmee is het fietsen meer dan enige andere vervoerswijze gevoelig voor de kwaliteit van het wegdek. Een goed wegdek is allereerst van belang voor het comfort van de fietsrit. Maar onvolkomenheden in het wegdek kunnen ook leiden tot schade aan fiets of bagage en mogelijk zelfs onveilige situaties. Op het hoofdfietsnetwerk behoren tegels en klinkers dan ook slechts in uitzonderlijke gevallen te worden gebruikt.



Figuur 4.4 Verharding op hoofdfietsroutes in Steenwijkerland 2011. Bron: Fietsersbond Fietsrouteplanner 2011.

De wegdekkwaliteit in Steenwijkerland is overwegend goed. Door het weinig toepassen van tegels en klinkers hebben fietsers minder dan gemiddeld last van trillinghinder. Doordat in en om het centrum van de kern Steenwijk veelal klinkerverharding is toegepast, is de trillinghinder er substantieel hoger. De afzonderlijke kwaliteit van de verschillende verhardingssoorten zal niet veel afwijken van die van andere kleine gemeenten.

4.5 Veiligheid

Bij de hoofdeis veiligheid gaat het erom dat de fietsinfrastructuur de verkeersveiligheid van fietsers en de overige weggebruikers waarborgt. De fietser is vooral kwetsbaar als hij zich begeeft in een ruimte met gemotoriseerd verkeer, waardoor er verschillen ontstaan in massa en snelheid. De fietser geniet daarbij niet de bescherming van technische, externe veiligheidsvoorzieningen, zoals een kooiconstructie, een kreukelzone of airbags. Bij een ongeval is er dus een grote kans op ernstig letsel.

Voor kinderen en ouderen geldt dat hogere eisen worden gesteld aan de veiligheid van de infrastructuur. Jongeren kunnen vaak nog niet goed gevaar inschatten en vertonen zelf vaak onvoorspelbaar gedrag. Ouderen hebben in toenemende mate problemen met het omgaan met complexe situaties en zijn ook in toenemende mate 'breekbaar'. Brede gescheiden fietspaden en veilige overzichtelijke oversteken zijn voor deze groepen een groot goed.

Toch leidt een toename van het fietsgebruik per saldo niet tot meer verkeersslachtoffers.²¹ Als automobilisten jonger dan 40 jaar overstappen op de fiets leidt dat zelfs tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Bij een hoog fietsgebruik daalt gemiddeld genomen het risico voor fietsers om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.

4.5.1 Ongevallenrisico voor fietsers in Steenwijkerland

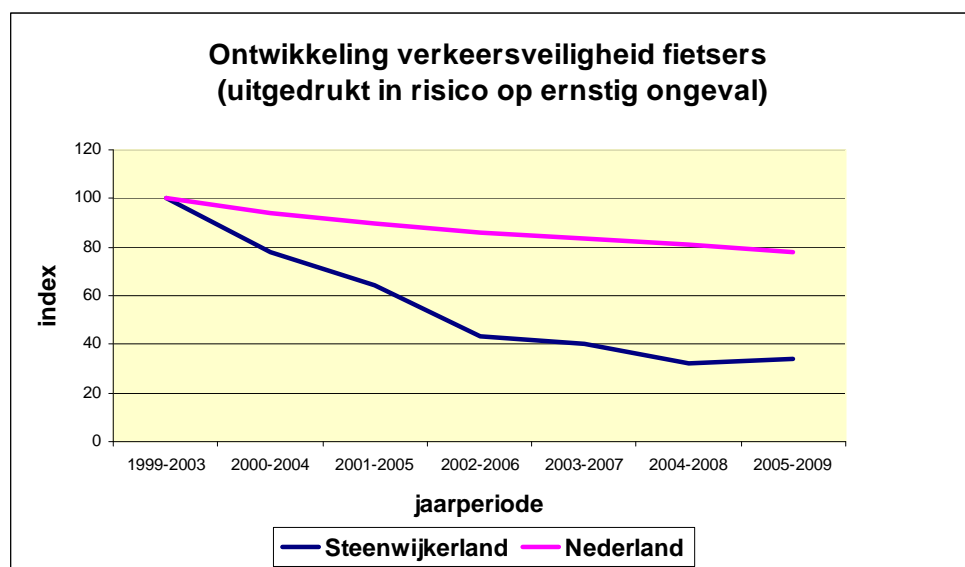
In de Fietsbalans is er voor gekozen verkeersveiligheid grotendeels te beoordelen op het resultaat; het daadwerkelijk risico voor fietsers om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval per gefietste kilometer. Daarnaast kan met de gegevens over de weg- en kruispuntkenmerken een indicatie worden gegeven van de intrinsieke veiligheid van het ontwerp en de inrichting van het fietsnetwerk.

In figuur 4.5 is het risico dat een fietser in Steenwijkerland loopt om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval en de beoordeling daarvan beknopt weergegeven.

Verkeersveiligheid (risico per 100 miljoen km)	
	2005-2009
Steenwijkerland	11,9
norm	18
gemiddeld kleine gemeenten	22,1
besten kleine gemeenten	Zeewolde (3,3), Woensdrecht (4,9)
score	zeer goed

Figuur 4.5 Ongevallenrisico voor fietsers in Steenwijkerland 2005-2009. Bron: CBS-OVG/DVS-MON/DVS-BRON, bewerkt.

Fietsers lopen in Steenwijkerland een laag (objectief) risico het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval. Dat leidt tot een 'goede' Fietsbalans-score van Steenwijkerland op het aspect verkeersveiligheid voor fietsers. Steenwijkerland scoort substantieel beter dan het gemiddelde van de kleine gemeenten in Nederland. Het laagste ongevallenrisico in de kleine gemeenten vinden we in Zeewolde met 3,3 ernstige fietsslachtoffers per 100 miljoen km. Het afgelopen decennium is in Steenwijkerland het risico veel sterker dan gemiddeld afgenomen (zie figuur 4.6).



Figuur 4.6 Ontwikkeling van het ongevallenrisico voor fietsers in Steenwijkerland 1999-2009. Bron: CBS-OVG/DVS-MON/DVS-BRON, bewerkt.

²¹ O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Den Haag, 2005.

Een kwart van de slachtoffers onder fietsers in Steenwijkerland zijn betrokken bij ongevallen op een provinciale weg en de helft binnen de bebouwde kom. Zoals uit figuur 4.7 valt af te lezen is tweederde slachtoffer van een ongeval op wegen met het hoogste snelheidsregime (resp. 50 en 80 km./u).

Slachtoffers naar snelheidsregime	
binnen de bebouwde kom	
30 km/u	18%
50 km/u of 70 km/u	36%
buiten de bebouwde kom	
60 km	9%
80 km/u en hoger	27%
Snelheidsregime onbekend	9%

Figuur 4.7 Slachtoffers naar snelheidsregime. Bron: CBS-OVG/DVS-MON/DVS-BRON, bewerkt.

In de periode 2005-2009 zijn door een ongeval 2 fietsers overleden. Alcohol speelt in 10% van de ernstige ongevallen een rol. Bij tweederde van de ernstige fietsersslachtoffers in Steenwijkerland is de botspartner een gemotoriseerd voertuig²². 45% van de slachtoffers is 60 jaar of ouder, zij zijn daarmee duidelijk oververtegenwoordigd gelet op hun aandeel in de bevolking.

4.5.2 Verkeersveiligheidsrisico-analyse Steenwijkerland

In de Ontwerpwijzer fietsverkeer zijn de principes van Duurzaam Veilig²³ vertaald naar eisen voor het fietsnetwerk vanuit de hoofdeis veiligheid: conflicten met kruisend verkeer moeten worden vermeden. Bij (grote) snelheidsverschillen (50 km/uur wegen) moeten routes voor fietsers van routes voor motorvoertuigen worden gescheiden. Als scheiden niet gaat moeten snelheidsverschillen worden geminimaliseerd en intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer omlaag. Op kruispunten worden snelheidsverschillen van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer geminimaliseerd. Fietsvoorzieningen en kruispuntoplossingen op (hoofd)fietsroutes zijn herkenbaar en uniform karakteristiek voor het type weg of kruispunt. Op (hoofd)fietsroutes worden bij voorkeur geen paaltjes toegepast. Parkeren op (hoofd)fietsroutes wordt zo veel mogelijk voorkomen.

In gemeenten waar fietsers vaker drukke verkeersaders moeten volgen of kruisen, is het slachtofferrisico voor fietsers gemiddeld hoger.²⁴ Een goede onderlinge afstemming van het auto- en fietsnetwerk (ontvlechten) is dan ook de grondigste manier om de veiligheid van fietsers te vergroten. Bij voorkeur gaan binnen de bebouwde kom de fietsroutes binnendoor en wordt het autoverkeer geconcentreerd op een beperkt aantal verkeersaders zoveel mogelijk buitenom. Het aanleggen van fietsvoorzieningen die aansluiten bij de (hoge) intensiteit en snelheid van het autoverkeer (fietspaden, rotondes) helpt wel, maar is er veel minder effectief.²⁵ Wel dragen ze sterk bij aan het gevoel van veiligheid en comfort en beïnvloeden ze daardoor weer het fietsgebruik.

Zoals in de figuur 4.9a en 4.9b is te zien, loopt het merendeel van het fietshoofdnetwerk Steenwijkerland parallel aan het hoofdautonetwerk. Ook in de kern Steenwijk is dat het geval.

²² Inmiddels is duidelijk dat ongevallen met fietsers zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer in het DVS-BRON bestand zijn ondergeregistreerd.

²³ CROW Handboek categorisering van wegen op duurzaam veilige basis, deel 1: (voorlopige) functionele en operationele eisen, CROW-publicatie 11, Ede, 1997.

²⁴ O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Den Haag, 2005.

²⁵ Idem

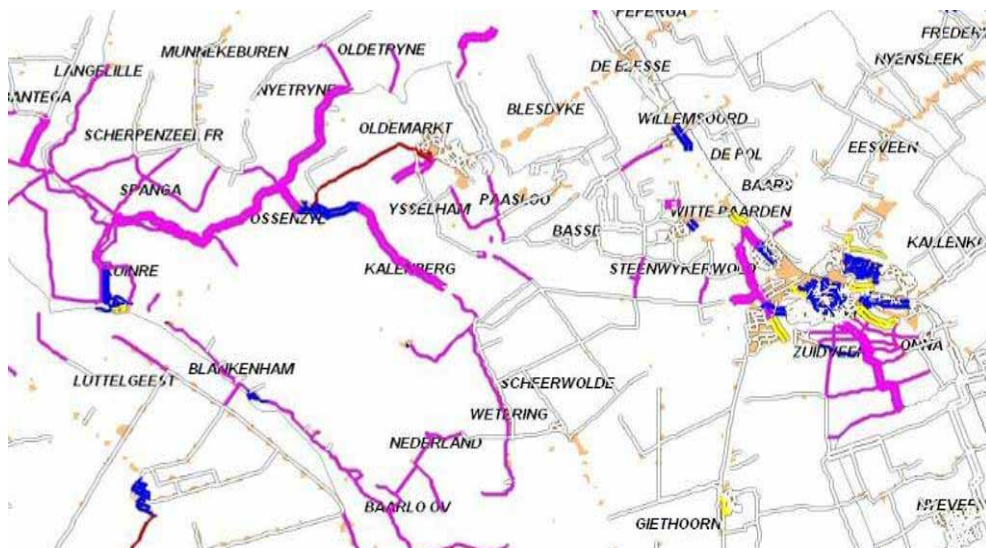


Figuren 4.9a en 4.9b met resp. fiets- en autohoofdnetwerk in Steenwijkerland. Bron: Fietsbalans 2011.

Naast de eigenschappen van de verkeersnetwerken in Steenwijkerland heeft de weginrichting grote invloed op de veiligheid van fietsers.

Een veilige inrichting van de kruispunten is het belangrijkste, want juist daar vinden de meeste ernstige ongevallen met gemotoriseerd verkeer plaats. Het aantal ernstige ongevallen met fietsers in Nederland is op kruispunten met 50 km-wegen bijna een factor 3 hoger dan op de wegvakken met een snelheidsregime van 50 km/uur.²⁶

Het ontbreken van gescheiden fietsvoorzieningen op 50 km. wegen heeft daarnaast een zeer negatieve invloed op het veiligheidsgevoel van fietsers en is alleen daarom al ongewenst. Fietsers kunnen immers moeilijk controleren of zij worden waargenomen door de achterop komende bestuurders. De hoofd fietsroutes van het wegennetwerk in Steenwijkerland worden gekenmerkt door een hoge mate van scheiding. In figuur 4.10 ontberen fietsers op de **geel** gekleurde wegvakken een eigen fietsvoorziening terwijl Duurzaam Veilig dat wel voorschrijft. Het betreft wegvakken waarvoor het 50km/u regime geldt.



Figuur 4.10 Wegvakken zonder fietsvoorziening in Steenwijkerland. Bron: Fietsbalans Fietsrouteplanner 2011.

²⁶ SWOV, Factsheet Fietsvoorzieningen op wegvakken en kruispunten van gebiedsontsluitingswegen, 2004.

4.6 Concurrentiepositie ten opzichte van auto

Voor de mate waarin mensen kiezen voor de fiets is niet alleen van belang hoe goed de fietsvoorzieningen zijn, maar ook hoe de fiets concurreert met andere vervoerswijzen, zowel op reistijd als op kosten. Vooral de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is van belang²⁸, maar ook het openbaar vervoer (OV) is soms een potentiële concurrent van de fiets.

Fietsverbindingen moeten dan ook zo direct mogelijk zijn met zo weinig mogelijk oponthoud op kruispunten. Ook helpt het om het autogebruik op de korte afstanden te ontmoedigen door parkeerregulering (beprijzen) en circulatiemaatregelen voor het autoverkeer. In de Fietsbalans-*praktijkmetingen* (niet gehouden in Steenwijkerland) zijn er gelijktijdig met meetfiets en meetauto vandeur-tot-deur verplaatsingen gemaakt, waarbij ook de parkeertijd van resp. fiets en auto is meegenomen. Daarnaast zijn de parkeerkosten voor de auto onderzocht.

Deze metingen, die dus alleen in kernen van tenminste zo'n 20.000 inwoners zijn gehouden, leveren het volgende beeld op. Als het fietsnetwerk een grote paralleliteit vertoont met dat van het autonetwerk doet de fietser er gemiddeld substantieel langer over dan de automobilist. Dit geldt zelfs ook voor kleinere kernen, waar de ritafstanden relatief kort zijn. In kernen met een zelfstandig(er) fietsnetwerk doet de fietser er gemiddeld korter over dan de automobilist. Andere conclusie uit de metingen is dat in kernen waar in en nabij het centrum betaald parkeren is ingevoerd het fietsgebruik er hoger is dan gemiddeld.

Op basis van deze bevindingen kan worden geconcludeerd dat in Steenwijkerland de fiets een 'slechte' concurrentiepositie heeft ten opzichte van de auto. Door de grote mate van paralleliteit van het fiets- en autonetwerk, combinatie met de groter dan gemiddelde verplaatsingsafstanden, zal de fietser over een verplaatsing gemiddeld langer doen dan een automobilist. Ook in de kern Steenwijk is de situatie niet veel anders. Ook daar geldt een grote mate van paralleliteit en hoewel de verplaatsingsafstanden daar kleiner zijn zal de fiets bijvoorbeeld bij de meeste centrumgerichte winkelbezoek verplaatsingen niet veel sneller zijn dan de auto vanwege het dan geldende fietsverbod in een aantal winkelstraten. Omdat in de kern Steenwijk bij slechts een kleine minderheid van de autoparkeerplaatsen moet worden betaald zal ook dat niet leiden tot een hoger fietsgebruik.

Van alle onderzochte kleine gemeenten, heeft de fiets in Goes de beste concurrentiepositie, wat de belangrijkste reden is dat het fietsgebruik er zeer hoog is (46%). Verplaatsingen gaan daar met de fiets gemiddeld 7% sneller dan met de auto, daarnaast heeft Goes het hoogste percentage ritten waarop de fiets sneller is (81%) en zijn de parkeerkosten gemiddeld er ook het hoogst.

4.7 Fietsparkeren

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Angst voor fietsdiefstal is een veelgenoemde reden voor automobilisten om op de korte afstand niet te fietsen.²⁹

Fietsparkeervoorzieningen realiseren die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag, betekent het realiseren van voldoende rekken en klemmen op straat met een goede anti-diefstal bescherming (aanbindmogelijkheid) en zo min mogelijk kans op beschadiging van de fiets, zo dicht mogelijk bij de bestemmingen. Het bieden van een goedkoop of gratis bewaakt alternatief is een goede aanvulling. Aan de woningkant gaat het daar waar fietsenbergingen ontbreken om het realiseren van afsluitbare stallingmogelijkheden zo dicht mogelijk bij de woning.

²⁸ In de diverse onderzoeken naar de verklaring van de verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten (zie voetnoot 10) komt het aspect concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto als een van de belangrijkste naar voren, vooral ook de parkeerkosten voor auto's.

²⁹ F. Borgman, *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, Den Haag, 2005.

In de Fietsbalans is gekozen voor een afgebakend onderzoek naar de hoeveelheid (kwantiteit), anti-diefstalbescherming³⁰ (kwaliteit) en locatie van met name onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij 41 belangrijke (fiets)publieksaantrekkelijke bestemmingen verspreid over de gemeente. In figuur 4.12 staat het resultaat kort samengevat (norm 4 punten, interval 1).³¹

	Aantal (sub)		kwaliteit	locatie	bonus	totaal	kleine gemeenten gemiddeld	beste kleine gemeenten
	locaties	kwantiteit						
Winkelgebied	11	1,1	0,7	0,8	0,0	2,6	2,7	Veghel (4,1)
OV	7	1,4	1,3	0,7	0,0	3,4	3,0	Gorinchem, Maarssen, Terneuzen (4)
Onderwijs	10	0,8	0,0	0,9	0,6	2,3	2,6	Weert (3,3)
Sport	6	1,0	0,7	1,0	0,0	2,7	2,3	Goes (3,5)
Leisure	1	1,0	0,0	1,0	0,0	2,0	2,0	Soest, Terneuzen, Wassenaar, Winterswijk (3)
Overig	6	1,3	0,3	0,8	0,0	2,5	2,7	Wassenaar (4,5)
Totaal	41	1,1	0,6	0,9	0,1	2,7	2,6	Terneuzen (3,2)
Totaaloordeel						matig	matig	

Figuur 4.12 Fietsbalansscore Fietsparkeren Steenwijkerland. Bron: Fietsbalans 2011.

Steenwijkerland heeft een 'matige' totaalscore op het aspect fietsparkeren. Het oordeel over de fietsparkeervoorzieningen is bij de locatiecategorieën (basis)onderwijs en leisure 'slecht' en bij de andere 'matig'. Deze scores houden overwegend verband met onvoldoende kwantiteit en kwaliteit van de meeste fietsparkeersystemen in Steenwijkerland.

Capaciteitsproblemen zijn er vooral in het centrum van Oldemarkt en van Steenwijk, bij de meeste buurtwinkelcentra en supermarkten, op bijna alle onderzochte basisscholen, bij de meeste sportvoorzieningen, bij het theater in Steenwijk, bij enkele bushaltes en het treinstation.

Alleen in het centrum van Oldemarkt en Steenwijk, bij het station Steenwijk, enkele bushaltes, bij sporthal de Meenthe, sportcomplex LTC én bij het gemeentehuis staan rekken met een goed bereikbare aanbindmogelijkheid. Het ontbreken van een goede aanbindvoorziening is vooral problematisch bij leisurelocaties (zoals het theater) en sportlocaties. Deze bestemmingen zijn zeer diefstalgevoelig, en al helemaal als fietsers er hun fiets niet goed kunnen beveiligen. Ook bij de scholen ontbreekt de aanbindmogelijkheid maar deze staan veelal op privéterrein waardoor dat minder een probleem is. Bovendien is het positief dat bij de middelbare scholen overwegend schadevrije rekken staan, de meeste plaatsen overkapt zijn en twee van de drie locaties bewaakt worden. Bijzondere vermelding verdient de RSG Trompmeester - locatie Lijsterbesstraat, waar elke leerling een eigen (genummerde) plaats krijgt toegewezen. **Een voorbeeld voor alle scholen in Nederland!**

De situering van de fietsparkeervoorzieningen ten opzichte van de aanrijroutes en de ingang van de bestemming is wel goed, enkele specifieke locaties uitgezonderd.

Steenwijkerland heeft geen openbare bewaakte stallingen, op het station zijn beveiligde voorzieningen, maar alleen voor vaste klanten.

De totaalscore van Steenwijkerland ligt dicht bij het gemiddelde van de in Fietsbalans-2 onderzochte kleine gemeenten. Van deze kleine gemeenten scoort Terneuzen met een totaaloordeel van 'matig' het beste.

³⁰ Het gaat om goed bereikbare aanbindvoorzieningen waarmee frame en voorwiel met een standaard kettingslot kunnen worden aangeboden.

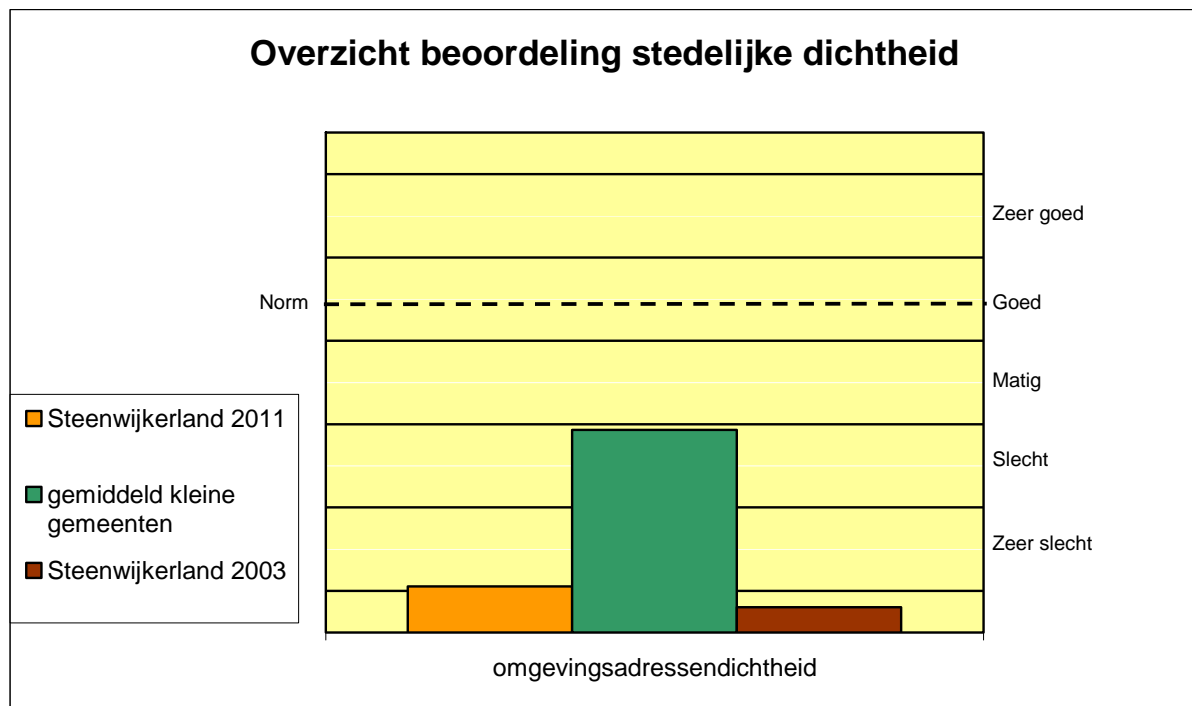
³¹ Een overzicht van alle observaties en beoordelingen is te vinden in de aparte bijlage Fietsparkeeronderzoek van de Fietsbalansrapportage Steenwijkerland.

5 Overige aspecten van het fietsklimaat in Steenwijkerland

5.1 Stedelijke dichtheid

De ruimtelijke spreiding en concentratie van functies heeft grote invloed op de bruikbaarheid van de fiets. In een compacte stedelijke omgeving is het aantal potentiële bestemmingsadressen binnen fietsafstand groter dan in meer ruimtelijk gespreide kernen. Het kort houden van de verplaatsingsafstanden, een compacte bouwwijze en zorgen voor dagelijkse voorzieningen op fietsafstand bevordert het fietsgebruik.

Stedelijke dichtheid is een maat voor de bruikbaarheid van de fiets om verplaatsingen met de fiets te maken. In de Fietsbalans is als grootte voor de befietsbaarheid van een gemeente gekozen voor de 'omgevingsadressendichtheid', een grootte die het CBS sinds 1992 hanteert als een graadmeter voor stedelijkheid. Omdat het niet reëel is om een landelijke gemeente op dit aspect te vergelijken met een grote gemeente als Amsterdam, is *de norm* gecorrigeerd naar aantal inwoners. In figuur 5.1 zijn de resultaten voor Steenwijkerland beknopt weergegeven.



Figuur 5.1 Stedelijke dichtheid in Steenwijkerland. Bron: CBS, bewerkt.

Steenwijkerland heeft een substantieel lager dan gemiddelde relatieve omgevingsadressendichtheid en scoort dan ook 'zeer slecht' op het aspect stedelijke dichtheid. Zou alleen de kern Steenwijk kunnen worden gezien – het CBS heeft helaas dat cijfer niet beschikbaar - dan zal dat ongeveer gelijk zijn aan het gemiddelde van de kleine steden. Niettemin zijn de gebruiksmogelijkheden van de fiets voor de inwoners buiten de kern Steenwijk niet ideaal. Dat komt niet zozeer door een lage bebouwingdichtheid, de reden hiervan is dat voor deze inwoners een substantieel deel van de voorzieningen waarop zij zijn aangewezen, op grotere dan gemiddelde afstand ligt. Bij langere verplaatsingsafstanden neemt het 'markt'aandeel van de fiets af.

5.2 Fietserstevredenheid

Uiteindelijk hoort bij een aantrekkelijk fietsklimaat dat ook de fietsers tevreden zijn. Het oordeel van de fietsers zelf daarover is dan ook belangrijk. In de Fietsbalans worden aselekt fietsers uit een gemeente telefonisch gevraagd naar hun tevredenheid over een aantal onderdelen van het lokale fietsklimaat.³² Steenwijkerland heeft aan dit onderdeel niet deelgenomen. Het gemiddelde resultaat van de kleine gemeenten staat in figuur 5.3.

Fietserstevredenheid (% ontevreden fietsers)	
2011	
gemiddeld kleine gemeenten	
fietsenstalling	27%
fietscomfort	20%
verkeersveiligheid	24%
sociale veiligheid	20%
aanpak diefstal	57%
ambities gemeente	18%
rapportcijfer	7,0
totaaloordeel	matig

Figuur 5.3 Fietsbalansscore fietserstevredenheid kleine gemeenten. Bron: Fietsbalans 2011.

De *fietsers* in de kleine gemeenten zijn overwegend 'matig' te spreken over het fietsklimaat. Dat duidt er op dat de beleidsinspanningen van gemeenten en de resultaten daarvan nog niet op elk vlak in voldoende mate aansluiten bij de wensen en verwachtingen van de fietsers. Vooral over de aanpak van fietsdiefstal hebben veel fietsers een negatief oordeel, een substantieel deel ook over stallingen. Dat zal in Steenwijkerland niet anders zijn.

Daarnaast is het aannemelijk dat de ontevredenheid van de fietsers in Steenwijkerland tenminste op een drietal aspecten lager is dan dat van het gemiddelde van de onderzochte kleine gemeenten. In de omnibusenquête van 2009, die is gehouden onder alle inwoners van Steenwijkerland (dus niet alleen onder fietsers), is namelijk maar liefst 40% ontevreden over de fietsvriendelijkheid van de gemeente (zelfs 49% in de kern Steenwijk), 59% over de verkeersveiligheid en 48% over het onderhoud van wegen en fietspaden. Verder is het opmerkelijk dat de ontevredenheid over zowel de fietsvriendelijkheid van de gemeente als over de verkeersveiligheid ten opzichte van 2007 is toegenomen.

5.3 Beleid op papier

Wat de fietser op straat aantreft, is voor een belangrijk deel het resultaat van in het verleden gevoerd verkeersbeleid. Het fietsbeleid van vandaag zegt iets over het fietsklimaat van de toekomst. Bij een oordeel over de fietskwaliteiten van een gemeente wordt daarom ook gekeken naar het beleid dat de gemeente voert. In de Fietsbalans is ervoor gekozen om door middel van een enquête aan de gemeenten zelf te vragen naar het bestaan van beleidsnota's, doelstellingen, budgetten en regelingen die betrekking hebben op het fietsen.

In figuur 5.2 wordt een overzicht gegeven van de beoordeling van het fietsbeleid in Steenwijkerland. Daarbij moet worden aangetekend dat het beleid op papier vooral is beoordeeld op vorm (zijn er nota's, plannen, doelen, eisen, maatregelen, enz.?) en nauwelijks op inhoud (zijn dat ook de '*juiste*' nota's, plannen, doelen, eisen, maatregelen, enz.?).³³

³² Onderzoek uitgevoerd door MarketResponse Nederland BV.

³³ Voorbeeld 1: Indien een breedte-eis is opgenomen voor fietspaden van 150 cm kunnen we niet beoordelen of dat gezien de intensiteit van het fietsverkeer voldoende is en daarom krijgt de betreffende gemeente de volle punten. Voorbeeld 2: indien het

Fietsbalansscore Steenwijkerland				
	Norm en interval	2011	gemiddeld kleine gemeenten	Beste kleine gemeenten
Beleids op papier				
Nota's en plannen (N)	16 (4)	13,5	10,7	
Fietsnetwerk (N)	13,5 (4)	5,5	8,1	
Fietsparkeren (N)	17 (3,5)	0,0	9,0	
Budget (N)	6,5 (1)	3,0	4,4	
Gemeente als werkgever (N)	5 (1)	5,0	5,1	
<i>Totaaloordeel beleid op papier</i>		slecht	matig	Houten

Figuur 5.2 Fietsbalansscore beleid op papier Steenwijkerland. Bron: Fietsbalans 2011.

Het fietsbeleid op papier in Steenwijkerland wordt als 'slecht' beoordeeld. Hieruit kan worden geconcludeerd dat in Steenwijkerland het fietsbeleid op papier nog niet in voldoende mate een volwaardig onderdeel is van het gemeentelijk beleid. De gemeente scoort alleen goed op het stimuleren van het fietsgebruik van de eigen werknemers. De belangrijkste tekortkomingen zijn het ontbreken van meerdere kwantitatieve doelstellingen, te weinig en vrijblijvend geformuleerde kwaliteitseisen aan het fietsnetwerk, het ontbreken van een fietsparkeerbeleid en onvoldoende financiële verankering van het fietsbeleid in de begroting- en verantwoordingcyclus.

Het fietsbeleid op papier van Steenwijkerland scoort substantieel lager dan het gemiddelde van de in Fietsbalans-2 onderzochte kleine gemeenten. Van de kleine gemeenten scoort Houten het beste.

(hoofd)fietsroutenetwerk is vastgelegd kunnen we wegens het ontbreken van fietsintensiteitsgegevens niet beoordelen of dat op de juiste plek ligt en uitgebreid genoeg is en daarom krijgt de betreffende gemeente de volle punten.

6 Gezond fietsen in Steenwijkerland

6.1 Gezondheid, bewegen en luchtkwaliteit

Gezondheid wordt steeds belangrijker, zowel voor mensen individueel als voor de maatschappij. Een gelukkig en succesvol leven is voor steeds meer mensen afhankelijk van een goede gezondheid die een fit en actief leven mogelijk maakt. Anderzijds zien we een toename van de groep mensen waar een ongezonde levensstijl tot problemen leidt. De belangrijkste 'ziekmakers' zijn een gebrek aan gezond eten, onvoldoende bewegen, roken, overmatig alcoholgebruik, verkeersonveiligheid en blootstelling aan luchtverontreiniging.³⁴

6.1.1 Gezondheid en bewegen

Bijna de helft van de Nederlanders beweegt te weinig, dat wil zeggen voldoet niet aan de zogenaamde beweegnorm zoals die is vastgelegd door de Gezondheidsraad.³⁵ Verontrustend is vooral dat zo veel kinderen niet aan de norm voldoen, omdat daardoor ernstige gezondheidsproblemen voor de toekomst te verwachten zijn. Diverse onderzoeken tonen aan dat voldoende bewegen het risico op gezondheidsklachten reduceert. Over langere termijn gaat het onder andere om 20-30% risicoreductie bij sterfte, ± 40% risicoreductie bij coronaire hartziekten, 20-25% risicoreductie bij een beroerte, ± 40% risicoreductie bij diabetes mellitus type 2 en 20-40% risicoreductie bij borstkanker. De korte termijn effecten zijn minder kans op een depressie, verhoogde kwaliteit van leven, verbetering fitheid en vermindering van (ernstig)overgewicht.³⁶

Bij beleid dat bewegen stimuleert, worden vooral maatregelen succesvol geacht die het dagelijks bewegen bevorderen.³⁷ Een stimulerend fietsbeleid heeft een aantal belangrijke voordelen boven allerlei ander maatregelen³⁸: de meeste mensen weten wat fietsen is (ze kennen het), de meeste mensen hebben het ooit geleerd en beschikken over een fiets (ze kunnen het) en fietsen is eenvoudig in te passen in het dagelijks mobiliteitspatroon (je hoeft er dus bijvoorbeeld niet voor naar de sportschool o.i.d.). Vooral een combinatie van goede (veilige, herkenbare, directe) voorzieningen voor fietsen en lopen en concentratie van parkeren op enige afstand van de woning, blijkt een succesvolle maatregel om vooral volwassenen tot meer beweging (fietsen) te verleiden³⁹. Integraal lokaal beleid, bijvoorbeeld beleid dat zich richt op het stimuleren van bewegen in het ruimtelijke ordeningsbeleid of het verkeersbeleid, komt in de praktijk echter slechts zeer moeizaam van de grond, terwijl dit door deskundigen, inclusief de Inspectie voor de Volksgezondheid, wel gezien wordt als de meest effectieve manier om het beleid vorm te geven.

³⁴ A.B. Knol, B.A.M. Staatsen, *Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020*, RIVM report 500029001/2005, Bilthoven, 2005.

³⁵ De beweegnorm voor volwassenen is 5x per week een half uur matig intensief bewegen en voor kinderen 5x per week één uur matig intensief bewegen.

³⁶ Noor Heim, *Fietsgebruik in Nederland, gezondheidseffecten & bevorderende maatregelen*, Faculteit voor Aard- en Levenswetenschappen, Vrije Universiteit, Amsterdam, 2006.

³⁷ Onder andere: T.A. Alleman et al. *Beweging en veiligheid in de wijk*, RIVM rapport 270014001/2005, Bilthoven, 2005; I.Storm et al. *Een gezonde omgeving ter preventie van gewichtsstijging: nationale en lokale mogelijkheden*, RIVM rapport 270061002/2006, Bilthoven, 2006; S.I. de Vries et al. *Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke (in)activiteit en overgewicht*, TNO Kwaliteit van Leven, Leiden, 2006.

³⁸ K. Breedveld *Gezond bewegen vanuit tijdsbestedingsperspectief*, SCP, Nijmegen, 2002.

³⁹ F.R.J. den Hertog et al. *De gezonde wijk*, EMGO Instituut, Amsterdam, 2006.

6.1.2 Gezonde lucht

Luchtverontreiniging is een belangrijk milieu- en gezondheidsprobleem. Het RIVM schat dat luchtverontreiniging verantwoordelijk is voor 6% van de totale ziektelast in Nederland.⁴⁰ In verschillende wetenschappelijke publicaties wordt er van uitgegaan dat de helft van deze gezondheidsproblemen direct of indirect worden veroorzaakt door verkeersuitstoot.⁴¹ Verschillende studies tonen de schadelijke korte en lange termijn gezondheidseffecten van blootstelling aan verkeersuitstoot aan: ziekte/sterfte tengevolge van hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen. Verkeersdeelnemers zijn daarvoor extra gevoelig omdat ze zich dicht bij de bron van de uitstoot bevinden: de uitlaat. Ten slotte is verkeersgerelateerde luchtverontreiniging afkomstig van lokale bronnen en dus ook door lokale maatregelen te beïnvloeden.

Vanwege de schadelijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging heeft de Nederlandse overheid in Europees verband normen opgesteld voor fijn stof (PM10) en NO₂. De norm halen betekent echter niet dat de situatie gezond is. Zo zijn de richtlijnen van de Wereld Gezondheidsorganisatie voor bijvoorbeeld fijn stof (PM2,5) en NO₂ dan ook veel strenger dan de normen in de Nederlandse en Europese regelgeving.⁴² Gemeenten moeten bij (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide een actieplan opstellen. Daarnaast moeten ze maatregelen treffen die er toe bijdragen dat zo snel mogelijk wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof. Dat kan het beste in een integraal luchtkwaliteitsplan.⁴³

Voor de volksgezondheid zijn die maatregelen van belang die de blootstelling van zoveel mogelijk mensen aan de meest schadelijk componenten van luchtverontreiniging zo veel mogelijk beperken.⁴⁴ Blootstelling van grote groepen mensen vinden we vooral in de (stedelijke) gebouwde omgeving. De meest schadelijke componenten van luchtverontreiniging waaraan deze mensen blootstaan zijn afkomstig van het gemotoriseerd verkeer aldaar en dan vooral van de dieselauto's. Vanuit gezondheidskundig oogpunt lijken maatregelen gericht op een duurzame transitie naar schone mobiliteit in de steden dan ook het meest effectief en zeker op de lange termijn ook het meest efficiënt. Een stimulerend fietsbeleid past uitstekend in een dergelijke strategie. De fiets is immers het enige echte 'zero emission vehicle' in het personenvervoer.⁴⁵ Fietsen stoten geen schadelijke stoffen uit, produceren geen CO₂ en maken geen lawaai. Bovendien concurreert de fiets op de korte afstand goed met de auto. Fietsers moeten er dan echter wel op kunnen vertrouwen dat ze niet aan hoge concentraties verkeersgerelateerde luchtverontreiniging blootstaan die hun gezondheid kan schaden.

6.1.3 Kansen met en voor de Fiets

In het najaar van 2010 zijn de resultaten bekend gemaakt van een uitgebreid en interdisciplinair onderzoek naar de effecten van het *stedelijk* fietsen op de gezondheid (luchtverontreiniging, verkeersongeval, fysieke inspanning). De conclusie is dat per saldo de gemiddelde levensverwachting van een stadsfietser 7 maanden langer is (zie figuur 6.1).

⁴⁰ A.B. Knol, B.A.M. Staatsen, *Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020*, RIVM report 500029001/2005, Bilthoven, 2005.

⁴¹ N.A.H. Jansen et al. *Verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en gezondheid, een kennisoverzicht*, IRAS / TNO Milieu, Utrecht/Apeldoorn, 2002.

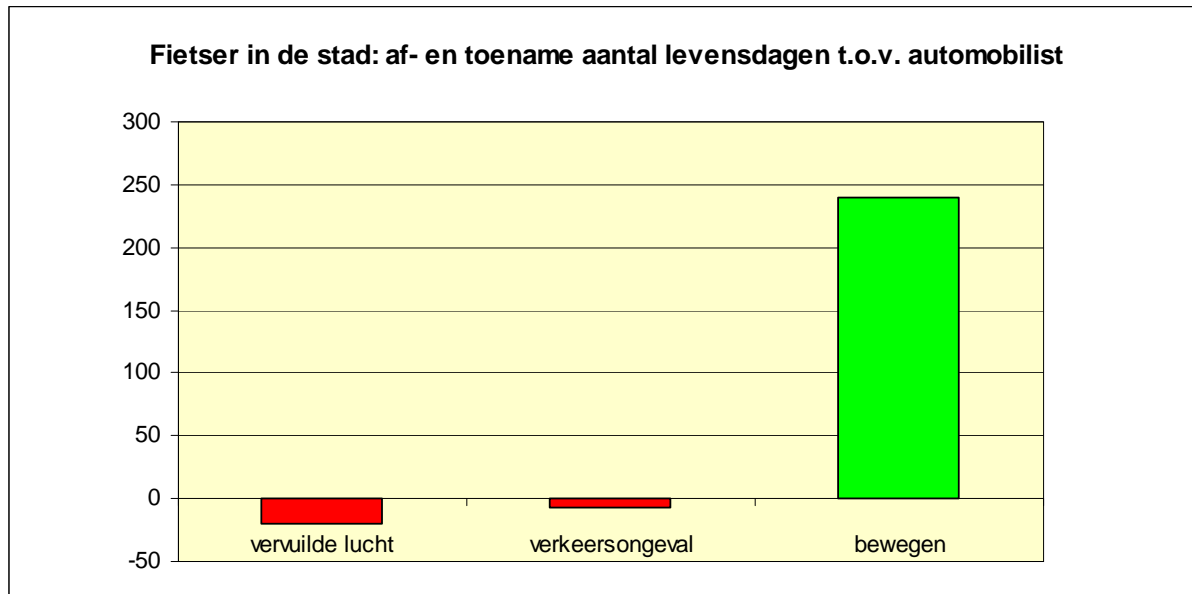
⁴² World Health Organisation, *WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide*, Global update 2005, Geneva, 2006.

⁴³ CROW *Plannen voor een schonere lucht*, Ede, 2006

⁴⁴ "Nederland moet zich vooral richten op het terugdringen van de verkeersmissies", Tien vragen aan Bert Brunekreef van het IRAS, Tijdschrift Lucht, jaargang 2 nummer 5, p. 22-23, oktober 2006.

⁴⁵ J.A. Annema et al. *Review beleidsdiscussie CO₂-emissie reductie bij personenvervoer over de weg*, Kennisinstituut voor Mobiliteit en Milieu en Natuur Planbureau, Den Haag/Bilthoven, 2007.

In een eerdere publicatie⁴⁶ constateren een gezondheidskundige, een milieukundige en een arts dat in het loop- en fietsvriendelijker maken een grote kans ligt om de stad gezonder te maken. Het slaat drie vliegen in één klap: het wordt veiliger, mensen bewegen meer en ze ademen schonere lucht in. Om dat te bereiken is een stadsontwerp en een ruimtelijk- en verkeersbeleid noodzakelijk waarbij actieve vormen van verplaatsen worden gestimuleerd en het autogebruik, vooral op de korte afstand, wordt ontmoedigd. Belangrijk daarvoor is een goed gemeentelijk fietsnetwerk, onafhankelijk van het autonetwerk. In hoofdstuk 4 is daar op ingegaan.



Figuur 6.1 Fietser in steden: af- en toename aantal levensdagen. Bron: IRAS, Universiteit Utrecht 2010⁴⁷.

Belangrijk is ook dat wijken voldoende woningdichtheid en een grote verscheidenheid aan nabijgelegen voorzieningen hebben. Uit onderzoek⁴⁸ blijkt dat mensen in wijken die aan deze karakteristieken voldoen meer lopen en fietsen en minder overgewicht hebben. Ook op wijkniveau is het daarom van cruciaal belang allereerst de kortste looproutes en fietsroutes tussen de woningen en de dagelijkse bestemmingen (winkels, scholen, voorzieningen, enz.) te bepalen en vervolgens door aanpassingen veilig en direct (snel) te maken. Pas daarna kan het autoverkeer worden ingepast. Het merendeel van het autoverkeer zal echter buitenom moeten, waardoor lopen en fietsen ook sneller worden dan de auto.

Naast deze fysieke maatregelen zullen de mensen door middel van voorlichting en promotie moeten worden verleid tot lopen en fietsen. Vooral door inactieven te bereiken valt daarmee de meeste gezondheidswinst te behalen. Bij voorlichting en promotie moet daarom onderscheid worden gemaakt naar verschillende doelgroepen. Belangrijke doelgroepen zijn allochtonen, ouderen, kinderen, mensen met jonge kinderen, mensen met fysieke beperkingen en werknemers. Deze doelgroepen hebben allemaal andere eisen met betrekking tot fietspromotie, voorlichting of soms zelfs training. Maatwerk is geboden.

⁴⁶ M. van der Hoek et al. *Hart voor verkeer; beleid tegen luchtverontreiniging, bewegingsarmoede en overgewicht*, Tijdschrift Lucht, jaargang 3 nummer 4, p. 8-12, augustus 2007.

⁴⁷ Onderzoeksteam Moniek Zuurbier, Peter v.d. Hazel (GGD-Gelderland) Jeroen de Hartog, Hanna Boogaard, Marieke Oldenwening, Kees Meliefste, Bert Brunekreef (IRAS) Hans Nijland (PBL)

⁴⁸ B.E. Saelens et al. *Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures*, Annals of Behavioral Medicine, 25, p. 80-91.

6.2 Gemeentelijk gezondheidsbeleid in gemeente

Het tegengaan van overgewicht en het stimuleren van bewegen is in de lokale nota volksgezondheid een belangrijk speerpunt. Na het vaststellen van deze nota heeft de gemeente Steenwijkerland haar prioriteiten gelegd bij de doelgroep jeugd. Via de jeugdagenda en het uitvoeringsprogramma “Actief en Gezond. Stimuleren sport en bewegen van jeugd 2010 t/m 2012” is gedeeltelijke invulling gegeven aan het lokale gezondheidsbeleid. Het uitvoeringsprogramma “Samen naar een gezonde, actieve leefstijl” is met name gericht op de oudere doelgroepen.

In deze laatste twee uitvoeringsprogramma's zijn concrete projecten benoemd welke in de komende periode worden uitgevoerd. Deze projecten zijn vooral gericht op meer bewegen en het samenbrengen van diverse partijen. Een voorbeeld hiervan is een samenwerking tussen ouderenwelzijn (Timpaan Welzijn) en sportverenigingen, scholen en sportverenigingen en samenwerking met kinderdagverblijven.

Omdat in de lokale nota Volksgezondheid het stimuleren van (vaker) fietsen in het dagelijks verplaatsingspatroon niet is opgenomen, is in de twee uitvoeringsprogramma's hieraan ook geen specifieke aandacht gegeven.

6.3 Luchtkwaliteit en het beleid in gemeente

6.3.1 Het gemeentelijk beleid voor luchtkwaliteit

Tijdens de onderzoeksperiode was geen informatie beschikbaar over het gemeentelijk beleid met betrekking tot luchtkwaliteit en daaruit voortvloeiende maatregelen, zoals mensen stimuleren (vaker) de fiets te pakken.

In Steenwijkerland zijn er stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van elektrisch voortgedreven vervoermiddelen.

6.3.2 Het Fietsbalansonderzoek naar de luchtkwaliteit voor fietsers

In Steenwijkerland heeft geen luchtkwaliteitsmeting plaatsgevonden maar de metingen in andere gemeenten hebben wel conclusies opgeleverd die ook voor Steenwijkerland relevant zijn.

Om een indruk te krijgen van de blootstelling van fietsers aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is tijdens de Fietsbalans-praktijkmetingen de blootstelling aan twee verschillende vormen van fijn stof gemeten: PM_{2,5}⁴⁹ en ultrafijn stof⁵⁰. Daarbij heeft de focus gelegen op ultrafijn stof omdat dat de beste indicator is voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

De blootstellingpatronen voor de fietser en voor de automobilist verschillen sterk. Fietsers hebben overwegend last van kortdurende maar wel hoge pieken. Dat is waarschijnlijk het gevolg van kortdurende nabijheid van de ultrafijn stofbron en het verwaaien van emissies in de buitenlucht. Blootstellingpieken komen voor bij ontmoetingen met (sterk) vervuilende voertuigen. Wel is duidelijk dat de ontmoetingskans met vervuilende voertuigen toeneemt op wegen met veel autoverkeer. Daar vind je dan ook de meeste pieken.

Automobilisten hebben gemiddeld lagere pieken die echter wel veel langer duren: op wegvakken van enkele honderden meters of meer staat de automobilist bloot aan piekwaarden. De lagere pieken in de auto zijn het gevolg van verdunning in het ventilatiesysteem van de auto en uitmiddeling door het luchtvolume van de auto. Dat de pieken langer aanhouden is het gevolg van het feit dat auto's vaak

⁴⁹ Deeltjes van 2,5 micrometer en kleiner, uitgedrukt in microgram stof per m³ lucht.

⁵⁰ Deeltjes van 0,1 micrometer (100 nanometer) en kleiner, uitgedrukt in het aantal deeltjes per cm³ lucht.

langere tijd achter hetzelfde (vervuilende) voertuig aanrijden en van het feit dat de vieze lucht langere nodig heeft om de auto weer te verlaten. In sommige gevallen leidt dat tot cumulatie van de ultrafijn stofconcentraties zodat ook in de auto zeer hoge piekwaarden worden gehaald.

Voor de gezondheidseffecten is vooral van belang dat een automobilist zich in rust bevindt en een fietser een inspanning verricht.⁵¹ Dat betekent dat de blootstelling in de longen voor de fietser onder gelijke omstandigheden hoger ligt dan voor de automobilist. In de meeste kleine gemeenten is de gemiddelde blootstelling van de fietser aan ultrafijn stof echter hoger dan van de automobilist. In Steenwijkerland doet de fietser meestal langer over dezelfde verplaatsing dan de automobilist, wat ook tot een hogere blootstelling leidt.

De blootstelling en dus ook de blootstellingverhouding fiets/auto kan sterk van rit tot rit verschillen. Met meetgegevens van de Fietsbalans praktijkmetingen heeft het IRAS⁵² analyses uitgevoerd naar het effect van inrichtingskenmerken op de concentraties ultrafijn stof en op het voorkomen van pieken⁵³ ultrafijn stof. Het gaat om een vergelijking ten opzichte van de gemiddelde blootstellingwaarden op het inrichtingstype gelijkwaardig kruispunt. De resultaten zijn te vinden in figuur 6.4.⁵⁴

Effecten weginrichting op blootstelling	% verandering	
	verandering	piekrisico
Bromfietspad	16	1,8
Fietspad	15	1,9
Fietsstrook	34	2,6
Solitair bromfietspad	12	3,1
Gemengd profiel	8	1,3
VRI	27	2,2
Kruising met voorrangsweg	26	3,2

Figuur 6.4 Gemiddelde effecten van inrichtingskenmerken op de concentraties ultrafijn stof en op het voorkomen van ultrafijn stofpieken ten opzichte van de blootstelling op gelijkwaardige kruispunten.

De waarden bevestigen de conclusie dat hoge blootstellingwaarden op de fiets direct gerelateerd zijn aan de ontmoeting met vervuilde voertuigen. De kans op een dergelijke ontmoeting neemt toe indien de fietser zich op of naast drukke wegen en kruispunten met of tussen veel gemotoriseerd verkeer bevindt. Vertaald naar Steenwijkerland zal deze situatie zich vooral vaker dan gemiddeld voordoen in de kern Steenwijk (in en rondom het centrum). Opvallend is verder het hoge piekrisico op solitaire bromfietspaden: passerende brommers leiden relatief vaak tot hogere blootstelling bij fietsers.

⁵¹ Hierdoor is de longcirculatie van de fietser gemiddeld 2 keer hoger dan van de automobilist.

⁵² Institute for Risk Assessment Sciences van de Universiteit Utrecht. De resultaten van deze analyses staan in: J. Boogaard, G. Hoek, *Blootstelling aan ultrafijn stof tijdens fietsen en autorijden in Nederlandse steden*, IRAS / Kennispunt Bètawetenschappen, Universiteit Utrecht, 2008.

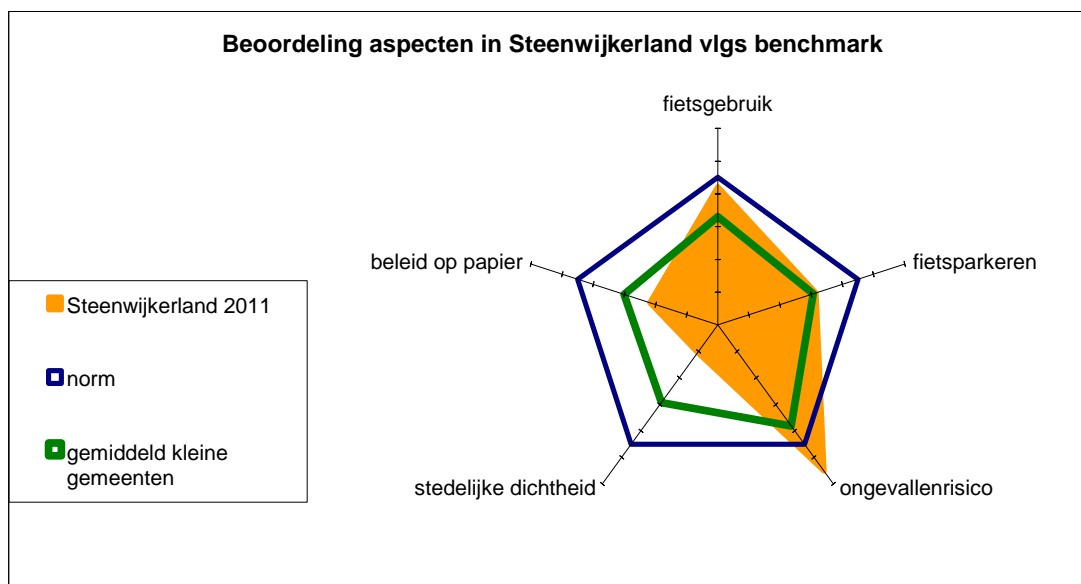
⁵³ Pieken zijn gedefinieerd als de waarden die liggen boven 20.000 deeltjes per cm³ lucht + de P5-waarde.

⁵⁴ Voor meer en uitgebreidere tabellen met resultaten van de multivariabele logistische regressie analyses zie: J. Boogaard, G. Hoek, *Blootstelling aan ultrafijn stof tijdens fietsen en autorijden in Nederlandse steden*, IRAS / Kennispunt Bètawetenschappen, Universiteit Utrecht, 2008.

7 Gemeentelijk fietsbeleid in Steenwijkerland gewogen

Dit hoofdstuk bevat de samenvattende conclusies op basis van de bevindingen uit de vorige hoofdstukken en sluit af met de aanbevelingen aan de gemeente Steenwijkerland.

In onderstaande figuur staat de beoordeling van de vijf aspecten van het fietsklimaat in de gemeente Steenwijkerland die volgens de benchmarkmethode zijn onderzocht. De oranje uitslag is de beoordeling (hoe meer verwijderd van het middelpunt, hoe beter de beoordeling), de blauwe lijn is de norm en de groene is de gemiddelde beoordeling van de onderzochte kleine gemeenten.



Omdat de andere onderzochte aspecten niet volgens de benchmarkmethode zijn onderzocht, toont onderstaande tabel de indicatieve beoordeling en vergelijking met de onderzochte kleine gemeenten.

Hoofdaspect	Deelaspect	Steenwijkerland	Steenwijk	Kleine gemeenten
Utilitair fietsnetwerk	Samenhang	+	- +	+ -
	Directheid	+	- +	- +
	Comfort (hinder)	+ -	-	+
	Comfort (wegdek)	+ -	- +	- +
	Sociale veiligheid	+ -	+	+
	inrichting	+	- +	- +
Concurrentiepositie ten opzichte van auto		-	- +	- +
Fietserstevredenheid	Fietscomfort	-	- +	+
	Verkeersveiligheid	-	-	- +
	Sociale veiligheid	?	?	+
	Aanpak fietsdiefstal	--	--	--

Het fietsklimaat in Steenwijkerland ligt anno 2011 op het gemiddelde niveau van de kleine gemeenten in Nederland. Het fietsnetwerk bestaat overwegend uit een samenhangend aantal verbindingen, met verbeterpunten in de kern Steenwijk. Fietzers halen een goede gemiddelde snelheid, hoeven weinig te stoppen, hebben overwegend weinig hinder van medeweggebruikers (uitgezonderd in en om het centrum in Steenwijk) en rijden grotendeels over asfalt. Positief is dat ondanks een relatief lage

stedelijke dichtheid, het fietsgebruik hoog is en zelfs de laatste vijf jaar gestegen, net zoals in de omliggende gemeenten. Ander positief punt is dat het risico op een ernstig fietsongeval in Steenwijkerland relatief laag is en het afgelopen decennium meer daalde dan gemiddeld in Nederland. De tevredenheid van de inwoners over het fietsklimaat lijkt wat lager te liggen waarbij opvalt dat een meerderheid ontevredenheid is over de verkeersveiligheid. Omdat in alle Nederlandse gemeenten, van groot tot klein, een ruime meerderheid van de ondervraagde fietsers ontevreden is over de aanpak van fietsdiefstal zal dat in Steenwijkerland niet anders zijn. In de benchmark scoort het beleid op papier duidelijk ondermaats en de fietsparkeervoorzieningen gemiddeld matig.

Het fietsnetwerk kent nog een aantal zwakke schakels en in de kern Steenwijk ontbreken enkele schakels. Door de grote mate van paralleliteit tussen de auto- en fietsnetwerken, in combinatie met de grotere verplaatsingsafstanden dan gemiddeld, is de concurrentiepositie van de fiets zwak. Ook in de kern Steenwijk is de situatie niet veel anders. Ook daar geldt een grote mate van paralleliteit en hoewel de verplaatsingsafstanden daar kleiner zijn zal de fiets bijvoorbeeld bij de meeste centrumgerichte winkelbezoek verplaatsingen er niet veel sneller zijn dan de auto vanwege het dan geldende fietsverbod in een aantal winkelstraten. Omdat in de kern Steenwijk bij slechts een kleine minderheid van de autoparkeerplaatsen moet worden betaald zal ook dat niet leiden tot een hoger fietsgebruik.

Vergelijken we de resultaten met de ambities zoals geformuleerd in de (rijks)Nota Mobiliteit dan blijft het fietsklimaat op een aantal punten achter. Dit geldt niet alleen voor enkele 'harde infra' aspecten maar ook voor het beleid op papier, de aanpak van fietsdiefstal en de promotie van het fietsgebruik.

Overgewicht en bewegingsarmoede komen in Steenwijkerland net als elders veel voor. Vooral ouderen, kinderen en allochtonen behoren tot de groep die grotere gezondheidsrisico's lopen door gebrek aan beweging en overgewicht. In het lokale gezondheidsbeleid wordt wel een verbinding gelegd met het integrale gemeentelijke beleid maar daarin ontbreekt het nog aan het stimuleren van (vaker) fietsen in het dagelijkse verplaatsingspatroon.

Een zorgelijke ontwikkeling is dat kinderen op steeds latere leeftijd zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen (binnen drie decennia van zes- naar negenjarige leeftijd). Dat heeft ook invloed op lange termijn: kinderen die niet (goed) leren fietsen, zullen in de toekomst dan minder geneigd zijn dat te gaan doen. Daarnaast is het goed te beseffen dat in Steenwijkerland door de vergrijzing het aandeel 65-plussers onder fietsers zal groeien naar boven de 20% in 2025. Deze twee ontwikkelingen vragen om aandacht voor de specifieke eisen die deze kwetsbare groepen stellen. Oudere fietsers en jonge kinderen zijn in het verkeer minder vaardig en hebben daarom behoefte aan eenvoudige verkeerssituaties, meer ruimte, korte oversteken



over voorrangswegen en langere oversteektijden bij verkeerslichten. Het fietsnetwerk moeten dan ook zodanig aantrekkelijk en comfortabel zijn ingericht dat ouderen, kinderen (én hun ouders) en allochtonen zelf vinden dat het veilig, comfortabel en prettig is om te fietsen. Vooral met betrekking tot de drukke 30 km. wegen naar en langs het centrum van Steenwijk dient dat een belangrijk aandachtspunt te zijn.

Om mensen er meer toe aan te zetten voor hun kortere ritten de fiets te nemen is het van belang te zorgen voor snelle, aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsverbindingen, voldoende

fietsparkeerplekken van goede kwaliteit op de juiste plaats en een uitstekende concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. De daartoe noodzakelijke investeringen in de verkeer- en vervoersystemen leiden tot een verdere verhoging van de verkeersveiligheid, minder barrières in de stad en een verbetering van de zelfstandige mobiliteit van jongeren en ouderen.

De meeste fietsverplaatsingen zijn niet langer dan enkele kilometers en het fietsbeleid moet zich vanwege de grootste potentie van de fiets daarom vooral richten op verplaatsingen onder de 7,5 kilometer. In het geval van de gemeente Steenwijkerland gaat het dan het meest om verplaatsingen binnen de verschillende kernen, maar ook om fietsverplaatsingen tussen de verschillende kernen onderling alsmede naar nabij gelegen kernen die niet tot de gemeente behoren. Een deel van de bewoners zal bereid zijn om verder te fietsen, met name forenzen. Gemiddeld in Nederland wordt al voor 16% van de verplaatsingen tussen 7,5 en 15 kilometer de fiets gebruikt. Mede door de sterke groei van het aantal fietsen met elektrische trapondersteuning zal dat percentage hoger worden.

Een zeer realistische en bovenal kosteneffectieve mogelijkheid voor het opvangen van de (toename van de) mobiliteit in Steenwijkerland is het aanzetten van automobilisten voor hun kortere ritten de fiets te nemen. Aangezien een kleine helft van de autoritten in Steenwijkerland korter is dan 7,5 kilometer kan het fietsgebruik nog zeker groeien. Een hoger fietsgebruik en navenant lager autogebruik draagt niet alleen bij aan het bereiken van doelen van het gezondheidsbeleid en aan verdere verbetering van de verkeersveiligheid⁵⁵ en de luchtkwaliteit, maar het zorgt zeker ook voor een betere bereikbaarheid van Steenwijkerland voor het (economisch) noodzakelijk gemotoriseerde verkeer. Daarvoor is een ruimtelijk en verkeersbeleid noodzakelijk dat actieve vormen van verplaatsen stimuleert en het autogebruik ontmoedigt. Een en ander vraagt allereerst een sturender verkeer- en vervoerbeleid en daarnaast een voortvarende uitvoering van fiets- en fietsgerelateerde projecten.



Kortom, voor een effectief fietsstimulerend beleid van de gemeente Steenwijkerland is het verstandig de ambities van het verkeersbeleid bij te stellen en op te schroeven. Gelet op de resultaten van de Fietsbalans geeft het onderzoeksteam van de Fietsersbond de volgende aanbevelingen:

- Ga door met het verder **Duurzaam Veilig** inrichten van het **fietsroutenetwerk**. Dwing bij kruispunten en oversteekpunten een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer af (door bochten, door versmalling van de rijstrook, door drempels of plateaus, met een passend wegbeeld) en zorg dat de verkeersdeelnemers elkaar kunnen waarnemen (door inbuigen, met Ofos, door opstelplaatsen buiten de dode hoeken). Scheid op ontsluitingswegen het fiets- en gemotoriseerd verkeer middels aparte fietsvoorzieningen van voldoende breedte voor het aanbod aan fietsers. Pas geen fietsstroken met parkeervakken toe, dan ontstaat bovendien vaker ruimte voor brede fietspaden. Breng bij straten met onvoldoende ruimte om te scheiden de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer omlaag. Zorg bij de herprofilering van de **Mr. Zigher ter Steghestraat** in Steenwijk voor fietsstroken 1,80 meter met in het midden één rijstrook voor het gemotoriseerde verkeer, gekoppeld aan een 30 km/u regime. Dat biedt fietsers zowel subjectief als objectief de meeste veiligheid én is ook veruit **goedkoopste oplossing**.

⁵⁵ Zie voetnoot 27

De parallelweg ten westen de N334-**Beulakerweg** vanaf Klooster tot aan Steenwijk, is uitermate geschikt om de fietsers er primaat te geven. Dit kan eenvoudig door op deze weg alleen bestemmingsverkeer toe te laten én de belijning van de te smalle fietsstroken te verwijderen.

- Verwijder paaltjes op fietspaden daar waar nut en noodzaak niet overduidelijk is. Immers, bij later aangetoond misbruik is terugplaatsen altijd mogelijk. Uit een recent onderzoek naar eenzijdige fietsongevallen blijken paaltjes een van de belangrijke oorzaken te zijn⁵⁶.
- Kijk (nog) integraler naar de belangrijkste **schoolroutes** en de mogelijkheid om **autoluwe zones rondom scholen** aan te leggen (o.a. met stopverboden voor halen en brengen van kinderen). Hierdoor ontstaan rond de school veel veiliger situaties waardoor kinderen (eerder) zonder gevaar zelfstandig met de fiets (of lopend) naar school kunnen. Dergelijke projecten zijn ook een goede invulling van de bewegingstimuleringsdoelstelling van het gezondheidsbeleid en een goede aanvulling van andere gezondheidsbevorderende projecten en verkeerseducatie op scholen (zie ook op één na laatste aanbeveling). **Vraag de kinderen ook naar hun mening** over hun meest gebruikte routes (naar school, sportveld, winkelcentrum e.d.)
- Vooral voor kinderen, ouderen en andere minder vaardige fietsers heeft het sterk de voorkeur als hoofdfietsroutes zo weinig mogelijk samenvallen met wegen met druk gemotoriseerd verkeer. Met name in en om het centrum van Steenwijk is dat een probleem, zoals op de Kornputsingel en de smalle delen van Stationsstraat en Meppelerweg. Bekijk de mogelijkheid van een zodanig andere autoverkeerscirculatie dat alleen nog bestemmingsverkeer van deze verbindingen gebruikt maakt.
- Verbeter de **concurrentiepositie** van de fiets door
1. gezamenlijk met de buurgemeenten, de tarieven van het autoparkeren te verhogen
2. zo veel mogelijk *centrale* autoparkeervoorzieningen te realiseren ten koste van het straatparkeren en
3. het fietsverbod in alle winkelstraten alleen in te stellen voor de allerdrukste winkeltijden (koopavond en zaterdagmiddag). Zoals al eerder in dit rapport is vermeld, blijken deze maatregelen de effectiefste prikkels te zijn waardoor de meeste van de *50% keuzemobilisten* voor korte ritten binnen de gemeente vaker in plaats van de auto de fiets gaan gebruiken.
Draag tegelijkertijd uit, in het bijzonder naar winkeliers, dat alle tot nu toe gehouden onderzoeken er op wijzen dat **een 'fietsklant' per saldo net zo veel uitgeeft als een 'autoklant'** (een fietser besteedt per bezoek minder maar bezoekt vaker).
- Voer - in navolging van de in de Nota Mobiliteit geformuleerde eisen - een **vraagvolgend fietsparkeerbeleid**. Dat betekent, op de plekken waar daar behoefte aan is, het aanbieden van voldoende onbewaakte fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit (*Fietsparkeur*) en dus voorzien van een aanbindmogelijkheid waar de fiets met een tweede (ketting)slot aan kan worden vastgemaakt.
Onderzoek samen met de winkeliers in het centrum de mogelijkheid en eventuele locatie van een stalling voor **het winkelpersoneel**. Zo'n stalling kan extra fiets- en autoparkeercapaciteit



⁵⁶ O. van Boggelen, P. Kroeze, P. Schepers, M. van der Voet, *Grip op enkelvoudige fietsongevallen*, Fietsberaad, 2011

scheppen voor de bezoekers. Begin alleen een proef als een duidelijke meerderheid van de doelgroep heeft aangegeven daar behoefte aan te hebben.

De komende jaren verdienen niet alleen de kernwinkelgebieden veel aandacht maar zeker **ook andere publieksaantrekkelijke bestemmingen**, zoals andere (buurt)winkelcentra, leisure (bij theater), sportaccommodaties, scholen, het station en bushaltes e.d.

In vernieuwing- en nieuwbouwplannen van centra voor sport, winkels, scholen e.d. dient het fietsparkeren en -stallen **integraal in de ontwerpfase** te worden meegenomen.

- Leg het **(hoofd)fietsroutenetwerk** vast op basis van de huidige én potentieel drukke fietsstromen. Realiseer zo veel mogelijk herkenbare hoofd fietsroutes van consistente kwaliteit door binnen de gemeentelijke organisatie te zorgen voor **borging** van een set van **kwaliteitseisen**. Hiermee kunnen tevens veel eenzijdige fietsongevallen worden voorkomen.
- Ontwikkel in regionaal verband een beleid voor de **aanpak van fietsdiefstal**. Daar is alle reden toe: de veelgenoemde reden voor automobilisten om op de korte afstand niet te fietsen is de angst voor fietsdiefstal⁵⁷, en de grote ontevredenheid van ook de fietsers in kleine gemeenten over de aanpak van fietsdiefstal. Naast de hiervoor gegeven fietsparkeeraanbevelingen moet bij de aanpak vooral worden gedacht aan de aanpak van heling, communicatie naar de burger én gerichte opsporing. Sinds het landelijk registratiesysteem van gestolen en gevonden fietsen vanaf 2008 operationeel is, kan gerichte opsporing veel effectiever plaatsvinden.

Naast het stedelijke niveau is het wijk/buurniveau ook heel belangrijk voor het gebruik van de fiets. Korte verplaatsingen vinden vaak binnen de wijk plaats, dus ook daar zijn veilige en comfortabele fietsverbindingen van groot belang. Vooral de kwetsbare groepen ouderen en jonge kinderen maken veel fietsritten in de eigen wijk of buurt.

- Geef lopen en fietsverkeer een centrale plaats in **buurten en wijken**. Vooral in toekomstige **nieuwbouwwijken** liggen er grote kansen waarbij Houten-Zuid tot voorbeeld kan dienen (Houten is Fietsstad 2008). Daar is gekozen voor een stedenbouwkundig en verkeerskundig ontwerp waardoor er aantoonbaar meer wordt gefietst dan in andere nieuwbouwgebieden⁵⁸. Zo kunnen er alle kinderen al op zeer jonge leeftijd veilig zelf naar school fietsen. Bij verhuizing worden in het huishouden vervoerswijzekeuzen opnieuw tegen het licht gehouden en, door gewoontegedrag, voor lange tijd vastgelegd⁵⁹. Dat betekent dat de **fietsinfrastructuur** vanuit zo'n nieuwe wijk naar andere delen van de gemeente gereed dient te zijn **bij oplevering van de eerste woningen**.



- Ook zijn er mogelijkheden bij *herstructurering van bestaande wijken en gebieden*. Ontwerp naar belangrijke bestemmingen als scholen en winkelconcentraties allereerst veilige en directe

⁵⁷ F. Borgman, *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, Den Haag, 2005.

⁵⁸ H. Nijland, 'Vinex vergeleken' presentatie, Planbureau voor de Leefomgeving, 2008 N.a.v. onderzoek naar het effect van een fiets(on)vriendelijkeningerichte wijk op het fietsgebruik, Universiteit Utrecht, 2008.

⁵⁹ M. van Twuijver, M. Schreuders, R. Jansen, *Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 km.*, Ministerie van V&W-RWS/DVS, 2006

looproutes en fietsroutes en pas daaromheen het autoverkeer in. Hierdoor ontstaan veilige routes die zo min mogelijk drukke autowegen hoeven te kruisen. Concentreer autoparkeren zo veel mogelijk op enige afstand van woningen en bestemmingen. Daardoor ontstaat er ook een hogere verblijfskwaliteit voor voetgangers en meer en veiliger ruimte voor speelvoorzieningen op straat. Plan goede fietsparkeervoorzieningen bij de woningen en dicht bij de bestemmingen. Al deze zaken nodigen mensen uit om te bewegen en bevorderen de verkeersveiligheid.

Het aanpakken van de harde infrastructuur zal niet genoeg om grote groepen *nieuwe* fietsers te krijgen. Vooral groepen waar een fietstraditie ontbreekt, zullen namelijk niet gemakkelijk uit zichzelf gaan fietsen, ook niet als er veilige en comfortabele fietsvoorzieningen zijn. Om de perceptie te veranderen en gewoonten te doorbreken, zijn er vanuit een **integrale benadering** extra maatregelen nodig op het gebied van promotie, training en voorlichting.

- **Fietspromotie** is belangrijk voor de beleving en beeldvorming van de fiets en voor het overdragen van kennis over de mogelijkheden om veilig te fietsen. Ontwikkel hiervoor een strategisch promotieplan voor tenminste de komende vijf jaar. Uitgangspunten hierbij: umbrella branding⁶⁰, wisselende doelgroepenbenadering⁶¹, synergie tussen 'faciliteren' en 'stimuleren', wisselende thema's, synergie tussen verschillende gemeentelijke beleidsvelden. Zeer verstandig is om bij het *bedenken* van zo'n slimme meerjarenstrategie een marketingbureau in te schakelen.

Denk verder aan de volgende zaken:

- Onderscheid verschillende doelgroepen die een specifieke aanpak vragen. Schakel hierbij maatschappelijke organisaties als Timpaan in en andere hulpverleners die dicht bij de mensen staan.
- Draag uit dat fietsers bij winkelbezoek net zo veel besteden als automobilisten (per bezoek geven zij minder uit maar een hogere bezoekfrequentie compenseert dat). Deze 'boodschap' past prima in een promotieactie als 'Met belgerinkel naar de winkel'.
- Maak duidelijk dat het gewaardeerd wordt als mensen de fiets gebruiken.
- Communiceer verbeteringen in de infrastructuur (geasfalteerd fietspad, nieuwe rekken bij een sporthal etc.).
- Geef aan wat de veilige fietsroutes zijn in de wijk en naar de belangrijke bestemmingen, waar en hoe ze hun fiets veilig kunnen stallen, enz. Geef stadswachten de taak het publiek te wijzen op de beste manieren om je fiets zo veilig mogelijk te stallen in het centrum en zonder het loopverkeer te hinderen.
- Zet ook bedrijven aan tot het nemen van fietsstimulerende maatregelen, bijvoorbeeld door te wijzen op de campagne 'Rij2op5'. De doelgroep hierbij zijn werknemers die op fietsafstand van hun werk wonen maar toch de auto nemen; het doel is hen te verleiden tenminste 2 werkdagen per week te gaan fietsen⁶².
- Geef als gemeente het goede voorbeeld, bijvoorbeeld als politici en ambtenaren de fiets gebruiken voor werkbezoeken en bijeenkomsten buiten het gemeentehuis.
- Promoot het gebruik van de fiets bij grote evenementen.



⁶⁰ Umbrella branding in het fietsbeleid, Fietsberaad publicatie 20 - mei 2011

⁶¹ Over doelgroepenbenadering zie *Effectief terugdringen van korte (auto)ritten*, CROW publicatie 310 - december 2011

⁶² Voor meer informatie, zie www.rij2op5.nl

- Ondersteun maatschappelijke organisaties die **fietsvaardigheidstrainingen** organiseren voor ouderen (bijvoorbeeld i.s.m. zorgcentra – wat ook een prima invulling is van beleid om ouderen lang mobiel te houden in het kader van de WMO), kinderen, tijdelijk hier verblijvende buitenlanders en mensen van allochtone afkomst (moskee, buurthuizen). De Fietsersbond heeft met steun van het Ministerie van I&M een kenniscentrum gerealiseerd, verzorgt een opleiding van fietsdocenten en heeft cursusprogramma's voor specifieke doelgroepen en situaties⁶³.



- Er liggen in de gemeente kansen om, bijvoorbeeld op en rond de scholen en in de wijken, een volledig pakket aan **bewegingsstimulering** aan te bieden. Hiervoor dient **diverse beleidsterreinen overstijgend, gezamenlijk aanpak** te worden ontwikkeld op het gebied van veilige schoolinrichting, fiets- en looproutes binnen de wijk, verkeerseducatie, haal- en brengedrag van ouders en bewegingsstimulerende wijkinrichting.
- Tot slot, leg uw **ambities** voor het fietsverkeer vast in heldere, meetbare **doelstellingen** met direct daaraan gekoppeld een **meerjarenbudget**. Zorg daarbij voor een stevige **verankering van het fietsbeleid** in de gemeentelijke begroting- en verantwoordingssystematiek, zodat niet alleen structuur wordt gegeven aan uw fietsambities maar ook u voortdurend en zichtbaar uw inspanningen **monitort**.

⁶³ Voor meer informatie, zie: www.fietsersbond.nl/fietsschool