

> Concurrentiepositie van fiets flink verbeterd



Karin Broer

De tweede ronde van de Fietsbalans, het onderzoek van de Fietsersbond naar het fietsklimaat in gemeenten, is in de afrondende fase. Belangrijkste conclusies: gemeenten hebben veel werk gemaakt van fietsbeleid en de auto rijdt zich steeds meer vast.

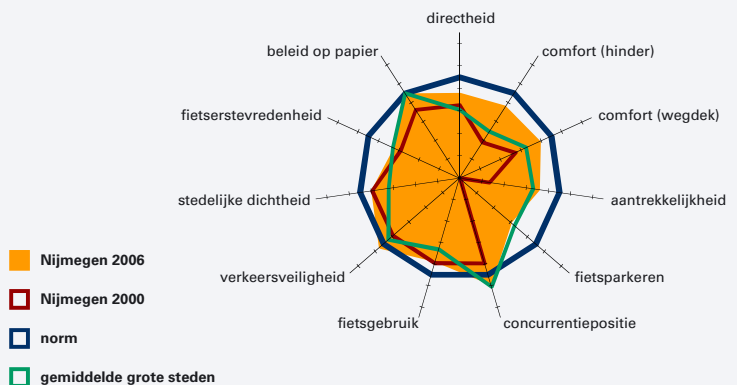
De concurrentiepositie van de fiets is de laatste acht jaar flink verbeterd. Dat is één van de opvallende conclusies bij het vergelijken van de eerste (2000 -2003) en de tweede ronde (2006-2008) van de Fietsbalans. Dat de fiets beter scoort ten opzichte van de auto is een gevolg van beleidskeuzes van gemeenten, maar net zo belangrijk is de autonome ontwikkeling. Vooral in de grotere steden is het zoveel drukker geworden dat de auto langzamer is dan de fiets.

Hoeveel langzamer precies hebben ze nog niet uitgerekend bij de Fietsersbond. Projectleider Frank Borgman vermoedt dat de gemiddelde snelheid van een auto op veel verbindingen naar het centrum van een stad nauwelijks boven 20 kilometer per uur uitkomt. Door directere routes is de fiets vaak sneller. Ook

als gevolg van beleidsafwegingen is de auto steeds minder een aantrekkelijke keuze. Automobilisten kunnen minder dicht bij de bestemming parkeren. Dat betekent langere loopafstanden die meer tijd kosten.

Tegelijk hebben gemeenten meer gedaan om de fiets aantrekkelijker te maken. Sommige gemeenten hebben een forse stap voorwaarts gemaakt, zoals Nijmegen, waar over de hele linie vooruitgang is geboekt. Fietsbeleid is in de afgelopen periode 'volwassen geworden', omschrijft Borgman het. 'Fietsen is nu

Nijmegen heeft flinke vooruitgang met het fietsbeleid geboekt, zo blijkt ook uit deze grafiek waarin de score voor 2000 en 2006 wordt vergeleken.



Strijd om de titel fietsstad 2008

Op het symposium van de Fietsersbond op 29 oktober maakt juryvoorzitter Jeltje van Nieuwenhoven bekend wie de fietsstad van 2008 wordt. Hier alvast een overzicht van de genomineerde kandidaten.



Thema: Fietsparkeren

> Groningen

Groningen sprong er in het fietsparkeeronderzoek uit door de vele bonuspunten die de stad wist te verzamelen dankzij het invoeren van gratis bewaakt stallingen en het plaatsen van rekken met Fietsparkeer. Bovendien is het fietsparkeerbeleid op papier goed in orde.

Het Stadsbalkon is een troef van deze gemeente. De nieuwe grote stalling bij het station is officieel geen bewaakte stalling, maar er is wel erg veel toezicht. Bovendien verwijzen de toezichthouders fietsers naar lege plekken. Op piekmomenten worden extra rekken geplaatst. De Fietsersbond is gechameerd van het feit dat de gemeente in het centrum niet naar fietsparkeerverboden grijpt, maar bijvoorbeeld rode lopers neerlegt op plekken in het centrum waar echt geen fietsen mogen staan. Daarnaast is Groningen een echte fietsstad met een enorm hoog fietsgebruik. Groningen was in 2002 al eens fietsstad maar dat is geen reden om de stad nu niet te nomineren. Projectleider Frank Borgman van de Fietsersbond: 'Dit is echt een voorbeeld dat we andere gemeenten voor willen houden.'

De Groningse wethouder verkeer Karin Dekker reageert verheugd en vol vertrouwen: 'Ik denk dat we een goede kans maken weer fietsstad te worden.'



>

meer een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoerbeleid. Het is onomstreden. De handboeken worden steeds beter

Frank Borgman Fietsersbond:

'In sommige gemeenten is ontzettend veel geasfalteerd'

gebruikt. Het beleid op papier is grotendeels goed in orde. Bij de vertaling naar de praktijk gaat nog wel eens wat mis. Maar er is wel degelijk veel gebeurd in acht jaar tijd.'

Het onderzoek

In het Fietsbalans-onderzoek worden verschillende onderzoeksmethoden ingezet. Een aantal routes door de stad fietst men met een meetfiets die is voorzien van videocamera, trillingsmeter en geluidsmeter. De meetauto gaat op pad om de concurrentiepositie in kaart te brengen en de luchtkwaliteit te meten.

In Fietsbalans I (2000-2003) werden 125 gemeenten onderzocht op tien aspecten. In Fietsbalans II (2006-2008) kwam daar het onderzoek naar het fietsparkeren en de luchtkwaliteit bij. Het bleek niet mogelijk de luchtkwaliteit van de verschillende gemeenten te vergelijken. Atmosferische verschillen hebben te veel invloed voor een eerlijke vergelijking. In Fietsbalans II kregen tot nu 42 gemeenten een onderzoeksteam over de vloer. Daarvan deden 35 gemeenten voor de tweede keer mee, 7 voor het eerst.

Meer asfalt

Dat komt nadrukkelijk naar voren bij de score op het criterium comfort (wegdek). Heel veel gemeenten hebben geïnvesteerd in beter wegdek voor fietsers. Borgman: 'In sommige gemeenten is ontzettend veel geasfalteerd.'

Op andere onderdelen is geen of nauwelijks voortgang geboekt, bijvoorbeeld op hinder. Hier wordt onder andere gemeten of fietsers naast elkaar kunnen blijven rijden. Borgman: 'Dat is ongeveer op hetzelfde niveau gebleven.' Dat betekent niet dat er niet is geïnvesteerd in fietspaden en fietsroutes. 'Hier zie je opnieuw toegenomen verkeersdruk terug, zowel bij de auto als fiets', verklaart Borgman. 'Ook op fietspaden konden we tijdens de metingen vaker niet naast elkaar fietsen. Dat laat zien dat het dus ook op de fietspaden drukker is geworden.'

Bij de score op het criterium directheid blijken verkeerslichten nog steeds dé grote veroorzakers van oponthoud voor fietsers. Borgman wijst hier opnieuw naar de toegenomen drukte. 'Waarschijnlijk hebben sommige gemeenten wel verbeteringen doorgevoerd, maar die zijn dan weer tenietgedaan omdat regelingen zijn aangepast om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren.'

Thema: Progressie

> Nijmegen

Nijmegen scoorde matig in de eerste ronde van de Fietsbalans maar bleek een enorme progressie te hebben gemaakt in Fietsbalans II. Vooral op directheid, kwaliteit van het wegdek, aantrekkelijkheid en hinder scoorde de gemeente beter. Een groot deel van de betere score is te danken aan beleidsinspanningen. Zo was de aanleg van de Snelbinder van invloed op de scores. Er kwam een breed rood fietspad van de Vinex-uitbreiding de Waalsprong naar het centrum. Fietsers rijden niet meer langs voortrazend autoverkeer maar naast een niet zo drukke spoorverbinding. Ook verbindingen naar het universiteitscentrum en naar Wijchen zijn verbeterd. De concurrentieverhouding met de auto werd zo op een aantal routes fors beter in het voordeel van de fiets. Door verkeersdrukke nam de snelheid van het autoverkeer af.

Wethouder Jan van der Meer van Nijmegen was toch wel verrast over de nominatie: 'We hadden er wel op gehoopt, want we willen heel graag in dat rijtje echte fietssteden staan. Toen GroenLinks in 2002 in het college kwam is er meteen 10 miljoen voor de fiets gereserveerd en doelbewust gekozen voor het opwaarderen van verbindingen. Nu liggen er overal mooie, rode fietspaden.'

Opvallend minpuntje: het fietsgebruik is niet gestegen sinds de eerste ronde van de Fietsbalans. Het fietsgebruik in Nijmegen (rond 37 procent van alle korte verplaatsingen per fiets) ligt wel boven het landelijk gemiddelde maar blijft achter bij topfietssteden als Groningen (47 procent) en Zwolle (48 procent). Van der Meer: 'We doen er echt alles aan. We hebben ook een fietscampagne gehad, het autoverkeer is echt niet aantrekkelijker geworden. We kunnen alleen maar het fietsgebruik stimuleren en faciliteren. Uiteindelijk moeten de mensen zelf op de fiets gaan zitten.'



Thema: Verkeersveiligheid en fietsvriendelijkheid

> Houten

Houten is al voor de derde keer genomineerd voor de titel Fietsstad van het jaar. Borgman: 'Houten is gewoon erg veilig, en nu ook in de Vinex-uitbreiding Houten-Zuid.'

Uit onderzoek blijkt dat het voor de verkeersveiligheid van fietsers heel belangrijk is dat er weinig kruisingen zijn met 50-kilometerwegen. Houten heeft met zijn rondweg, die door fietsers overal ongelijkvloers wordt gekruist, een ideale structuur. Ook in de uitbreiding Houten-Zuid is dit concept doorgevoerd. Er zijn veel fietsstraten waar doorgaand autover-



keer fysiek onmogelijk is. De zogenaamde grijze wegen, waar de Fietsersbond zich zorgen om maakt (waar 50 kilometer de maximumsnelheid is en geparkeerd mag worden), zijn er niet in Houten.

Houten heeft een hoog fietsgebruik. Bijzonder is dat er

door alle leeftijden veel wordt gefietst. Borgman: 'Qua verkeersveiligheid is dit nog steeds het beste voorbeeld. Gelukkig is er in de stedenbouw ook weer meer belangstelling voor de ontwerpprincipes van Houten. Ook als je het hebt over kwaliteit van de buitenruimte is Houten een prachtig voorbeeld.'

'We hadden niet anders verwacht', zegt Herbert Tiemens, verkeersambtenaar van Houten, lachend. 'We hebben een ruimtelijke structuur die voor fietsers heel veel oplevert. Ook in de Vinex-locatie Houten-Zuid zijn deze principes overeind gebleven. We hebben gewoon een heel veilige stad. En over een paar jaar hebben we een gratis bewaakt fietstransferium onder het station.'

Minder voorrang

Opvallend resultaat is verder dat fietsers minder voorrangrechten hebben dan rond 2000. Borgman vermoedt dat dit te maken heeft met de invoering van voorrang voor alle bestuurders van rechts in 2001. Toen kregen op alle gelijkwaardige kruispunten fietsers van rechts voorrang. Nogal wat gemeenten durfden dat niet aan en regelden alsnog de voorrang in het nadeel van fietsers. Ook Duurzaam Veilig speelt een rol. In 30-kilometergebieden is er in principe geen voorrangregeling. En dat betekent ook dat sommige doorgaande fietsroutes hun voorrang hebben verloren. Borgman: 'Volgens de uitvoeringsvoorschriften in het BABW mag je een hoofdfietsroute door een 30-kilometergebied wel voorrang geven, maar in de praktijk hebben we dat weinig gezien.'

Nieuw in Fietsbalans II is het onderzoek naar fietsparkeervoorzieningen. Daartoe is voor een reeks bestemmingen het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen op piekmomenten geteld. Bonuspunten konden gemeenten krijgen voor gratis bewaakte

stallingen, voor rekken met het keurmerk Fietsparkeur, voor bewaking, voor overkappingen en voor goede 'schadevrije' rekken bij scholen.

De onderzoekers constateren geen grote verschillen tussen gemeenten. Men heeft relatief veel aandacht voor het fietsparkeeren rond het station en in het centrum, maar locaties daarbuiten vergeet men vaak. Daarbij speelt bij bestemmingen als scholen of zwembaden ook het probleem dat niet duidelijk is wie verantwoordelijk is voor fietsparkeervoorzieningen. Geen enkele gemeente bleek op piekmomenten voldoende capaciteit aan te bieden. Ook in gemeenten waar al heel veel gedaan is, zijn er op piekmomenten te weinig rekken. Zelfs koploper Groningen scoorde een nul voor capaciteit in het centrum en op een aantal locaties als het ziekenhuis en de bibliotheek. Borgman: 'Zeker in steden als Groningen met een zo hoog fietsgebruik is het moeilijk om aan de vraag op piekmomenten te voldoen. Ik kan mij voorstellen dat een gemeente dan zegt: dat accepteren we dan maar.'

Verkeerslichten zijn nog steeds de belangrijkste vertragingsfactor.

> **Goes**

Een hoog fietsgebruik leidt soms tot weinig lopen in een gemeente. Het levert echter het meeste voordeel op als hoog fietsgebruik leidt tot een laag auto-gebruik. Dan zijn korte ritten per auto ingeruild voor ritjes per fiets. En dat is goed voor de luchtkwaliteit, de gezondheid en de leefbaarheid in een stad of dorp. De Fietsersbond keek voor dit thema naar de kwaliteit van het fietsnetwerk en naar de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Ook de cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) over het fietsgebruik en auto-gebruik zijn onder de loep genomen. Dat leverde een verrassende nominatie op. Goes combineert een zeer hoog fietsgebruik (het gemiddelde van de laatste vijf jaar is dat 48 procent van de korte verplaatsingen per fiets wordt afgelegd) met een tamelijk laag auto-gebruik. Dat laatste nam bovendien in de periode tussen de beide Fietsbalans-metingen af van 38 procent in 1999 tot 31 procent in 2007. De gemeente heeft daar met beleidskeuzes zeker haar steentje aan bijgedragen. Auto-gebruik werd lastiger gemaakt, auto's mochten niet meer op de Markt parkeren, in de wijken is doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt, het parkeren werd geconcentreerd aan de stadsrand. Tegelijkertijd is het fietsnetwerk ver-

terd. Naar de nieuwe wijken in het zuiden kwamen snelle routes, de fietsparkeervoorzieningen werden uitgebreid en op een aantal plekken verdwenen verkeerslichten. Hier kwamen rotondes voor in de plaats met fietsers in de voorrang. Gevolg van dit alles was dat de gemiddelde snelheid van de fietser omhoog ging. Hans Feij, verkeerskundige van de gemeente Goes: 'Het is wel heel leuk dat we erbij zitten, maar wij waren zelf niet verrast. We weten al langer dat we heel goed scoren. Er was natuurlijk vorig jaar het rapport van het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), Vaker op de fiets, waarin we qua fietsgebruik bovenaan stonden.'



> **Veenendaal**

Hoog fietsgebruik en grote tevredenheid onder fietsers. Dat zijn de twee kenmerken van Veenendaal. In de eerste ronde van de Fietsbalans leek fietserstevredenheid vooral samen te hangen met het aanbieden van gratis bewaakt stallen. Daarom is het opvallend dat Veenendaal toch tevreden fietsers heeft gehouden sinds het gratis bewaakt stallen in het centrum werd afgeschaft. Borgman van de Fietsersbond denkt dat de grote tevredenheid in Veenendaal te danken is aan een goed onderhouden, voorbeeldig fietsnetwerk. 'De gemeente heeft heel veel oog voor details. Ze laten bijvoorbeeld een fietspad bij een kruising netjes doorlopen, in plaats van dat je twee keer door een goot botst.' In 2000 was Veenendaal al eens fietsstad. De gemeente was toen de absolute wegdekkingkampioen met heel veel goede fietsverbindingen. Borgman: 'Uit de tweede meting blijkt dat ze niet achteruit zijn geploegd. Consequent en langdurig doorzetten van goed fietsbeleid, dat is het geheim van Veenendaal.'



Grijze wegen

Het fietsklimaat is de afgelopen acht jaar verbeterd, meent de Fietsersbond. Positief zijn het toegenomen fietsgebruik, de verbeterde concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de inspanningen van gemeenten op het gebied van fietsbeleid. Toch zijn er zorgen, met name wat betreft verkeers-

veiligheid. De Fietsersbond vraagt vooral aandacht voor de zogenaamde grijze wegen. Dat zijn de wegen die in een restcategorie vallen: geen officiële gebiedsontsluitingsweg en geen verblijfsgebied. Vijftig geldt nog vaak als maximumsnelheid, maar er liggen geen fietspaden of volwaardige fietsstroken. Vaak mag er geparkeerd worden rechts naast een fietsstrook, iets wat officieel volgens het ASVV niet mag op een 50-kilometerweg. Deze wegen zijn in het kader van het Fietsbalans II-onderzoek in kaart gebracht. Ze zijn wel gerapporteerd aan gemeenten, maar niet in de beoordelingen opgenomen. Borgman: 'Gemeenten worstelen met die wegen, ze zijn niet consequent in het doorvoeren van Duurzaam Veilig. En dat gaat dan nogal eens ten koste van de fietsers. De Kanaalstraat in Utrecht, waar ons kantoor aan ligt, is typisch zo'n voorbeeld. Parkeren, te smalle fietsstrookjes en dan gaat er ook nog een bus door. Dit soort straten, daar hebben ervaren fietsers in de kracht van hun leven geen moeite mee, maar ouderen, jonge, onervaren, allochtone fietsers wel. Daar moet meer aandacht voor komen.'

