



Meer fietsen met minder risico

**De belangrijkste thema's
voor het lokale fietsbeleid in
de komende jaren**

Frank Borgman

Jaap Kamminga

Onderzoekers Fietsersbond

Theo Zeegers

Verkeersconsulent Fietsersbond

Utrecht, september 2010





Dit paper is gebaseerd op gegevens uit de **Fietsbalans**[®]. Met de Fietsbalans doet de Fietsersbond al 10 jaar gestandaardiseerd onderzoek naar het lokale fietsklimaat. Aan de hand van de verzamelde onderzoeksgegevens wordt het fietsklimaat in gemeenten beoordeeld en vergeleken met andere gemeenten. Fietsbalans[®] is een geregistreerd merk. Het merk Fietsbalans is intellectueel eigendom van de Fietsersbond.



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 33.000 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 40 professionals aan onderzoek, lobby, consumentenvoorlichting en publiciteit. De Fietsersbond zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken: veilige fietsroutes en kruisingen, goed onderhoud van fietspaden, goede stallingmogelijkheden, goede producten, aanpak fietsdiefstal, dode hoekspiegels op vrachtwagens, digitale fietsrouteplanners, fietslessen, enzovoort.



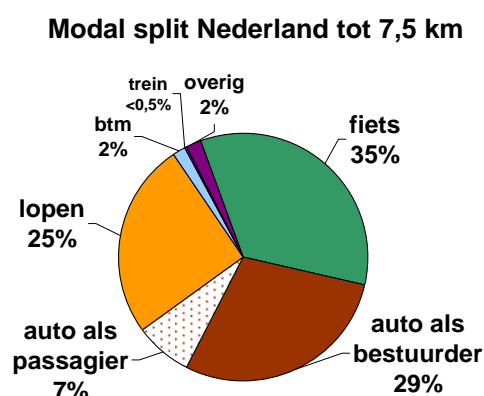
Meer fietsen met minder risico¹

De belangrijkste thema's voor het lokale fietsbeleid in de komende jaren

Het fietsgebruik is in Nederland hoog, de afgelopen jaren gegroeid en er zijn goede redenen om aan te nemen dat het fietsgebruik in de nabije toekomst nog verder toe zal nemen. Bovendien stimuleren Rijk, provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties het fietsgebruik steeds nadrukkelijker. Gaat dat allemaal wel passen op de bestaande infrastructuur? Met de Fietsbalans heeft de Fietsersbond de afgelopen 10 jaar onderzoek gedaan naar het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten. Uit analyses van dit materiaal doemen zowel problemen als oplossingen op. Belangrijke conclusie: vooral fietsparkeren en een veilige weginrichting voor fietsers vergen de komende periode veel aandacht.

1. In Nederland groeit het fietsgebruik

Het lijkt wel of er ieder jaar meer wordt gefietst. Dat je als fietser het fietspad met steeds meer andere fietsers moet delen. Dat er steeds meer fietsers samen met jou staan te wachten bij het verkeerslicht. Dat het steeds moeilijker wordt een plekje te bemachtigen in een fietsenrek. We fietsen in Nederland dan ook veel. Ruim een kwart van al onze ritten doen we met de fiets. Op een gemiddelde doordeweekse dag stappen er ongeveer 5 miljoen mensen op de fiets. Samen maken die een kleine 14 miljoen fietsritten op een dag. Daaronder zijn rond de 1,3 miljoen mensen die naar het werk fietsen en ruim 1,5 miljoen kinderen en jongeren die op de de fiets naar school of studie gaan. Als gevolg hiervan zijn er op het drukste uur van de dag, doordeweeks tussen 8 en 9 uur 's ochtends, aanzienlijk meer fietsen dan auto's op de Nederlandse wegen. Vooral op de kortere afstanden wordt de fiets veel gebruikt. In Nederland is 70% van de verplaatsingen korter dan 7,5 km. Over deze afstanden heeft de fiets inmiddels een aandeel van 35%, ongeveer net zo veel als de auto. Maar ook over de iets langere afstanden wordt er nog veel gefietst (15% tussen 7,5 en 15 km). Pas bij afstanden boven de 15 km maken mensen meer gebruik van het openbaar vervoer dan van de fiets.²



Figuur 1 Modal split 2007 per vervoerwijze in Nederland voor verplaatsingen tot 7,5 km. Bron: AVV-MON, bewerkt.

En het fietsgebruik is de afgelopen jaren gestaag gegroeid. Zo ging volgens het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) tussen 2002 en 2007 het totaal aantal fietskilometers van 13 miljard naar 14,2 miljard en het aandeel van de fiets in verplaatsingen tot 7,5 km van 33% naar 35%. Het is echter niet

¹ In het tijdschrift Verkeerskunde is in mei 2010 een verkorte versie van dit papers als artikel gepubliceerd.

² Cijfers afkomstig uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag en Mobiliteitsonderzoek Nederland, CBS en RWS-DVS, bewerking Fietsersbond.

ondenkbaar dat het MON (de groei van) het fietsgebruik onderschat. Gemeenten die zelf tellingen verrichten zien namelijk veel grotere toenames van fietsers op de belangrijkste fietsroutes en in de stallingen dan uit de MON-cijfers naar voren komt. Zo komt op basis van eigen tellingen onder andere Groningen op een groei van het fietsgebruik met 15% tussen 2007 en 2009, Amsterdam meet een groei van het fietsgebruik met 12% tussen 2006 en 2009 en Utrecht constateert dat het fietsgebruik tussen 2002 en 2006 met 15% is toegenomen³. Dit komt in deze steden neer op een jaarlijkse groei van het fietsgebruik van tussen de 3 en 5%. Het verschil tussen deze tellingen en de MON-cijfers is vooralsnog niet te verklaren.



2. Stimuleren van het fietsgebruik is nuttig en populair.

En of het nog niet genoeg is, lijken Rijk, provincies, gemeenten en diverse maatschappelijke organisaties tegelijkertijd te hebben besloten vanaf 2010 nadrukkelijk aan fietspromotie te gaan doen. De plotselinge opeenstapeling van dergelijke initiatieven is des te opvallender omdat er in Nederland geen traditie in bestaat.

Er zijn natuurlijk goede redenen het fietsgebruik te stimuleren. Meer fietsen kan een betekenisvolle bijdrage leveren aan het oplossen van verschillende maatschappelijke problemen. TNO heeft recentelijk nog eens op een rij gezet welke effecten te verwachten zijn van meer fietsen⁴. Vooral de individuele gezondheidswinst is spectaculair: verbetering fitheid, gewichtsbehoud, minder ziekte en langer (gezond) leven. En dat betekent ook een lager ziekteverzuim. Het Fietsberaad heeft onlangs een modelstudie verricht naar de effecten van groei van het fietsgebruik met 10% ten koste van de auto in de stad Alkmaar⁵. Met name de bereikbaarheidseffecten blijken groot. Zo nemen de reistijdverliesuren voor automobilisten met 15% af en de autoparkeerdruk in het centrum zelfs met 20%. En ook de milieueffecten blijken substantieel.

3. De groeipotentie van de fiets is groot

Een flinke groei van het fietsgebruik de komende jaren is zeker niet irreëel. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft becijfert dat invoering van de kilometerheffing alleen al voor een groei van het fietsgebruik met 10% zou kunnen zorgen. Ook van verdere verhoging van de autoparkeertarieven verwacht het PBL tot wel 10% groei van het fietsgebruik.⁶ Meer dan de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer en bijna een derde korter dan 3,7 km. Een deel van deze ritten is zeker te vervangen door de fiets.

Het imago van de fiets is bijzonder goed.⁷ 85% van de Nederlanders heeft een positief oordeel over de fiets als vervoermiddel. Ook meer dan de helft van de niet-fietsers oordeelt nog positief over de fiets. Zowel gebruikers als niet-gebruikers van de fiets oordelen vooral positief over dat je met de fiets geen last hebt van vertraging, fietsen lekker rustig is en dat je op de fiets (net als in de auto) onafhankelijk en flexibel bent. De groeipotentie van de fiets blijkt ook wel uit de grote verschillen in het fietsgebruik tussen gemeenten: rond de 50% op korte afstanden in bijvoorbeeld Zwolle, Groningen, Goes en Veenendaal en nog geen 25% in bijvoorbeeld Waalwijk, Rijswijk, Rotterdam en Lelystad. In figuur 2 is te zien dat in gemeenten met een beter fietsklimaat het fietsgebruik hoger is, zo blijkt uit de Fietsbalans (zie hierna). Investeren in het fietsklimaat lijkt dus een goede manier het fietsgebruik te stimuleren. Door goed fietsbeleid en fietspromotie moet groei van het fietsgebruik zeker mogelijk zijn.

³ Diverse nieuwsberichten op www.fietsberaad.nl.

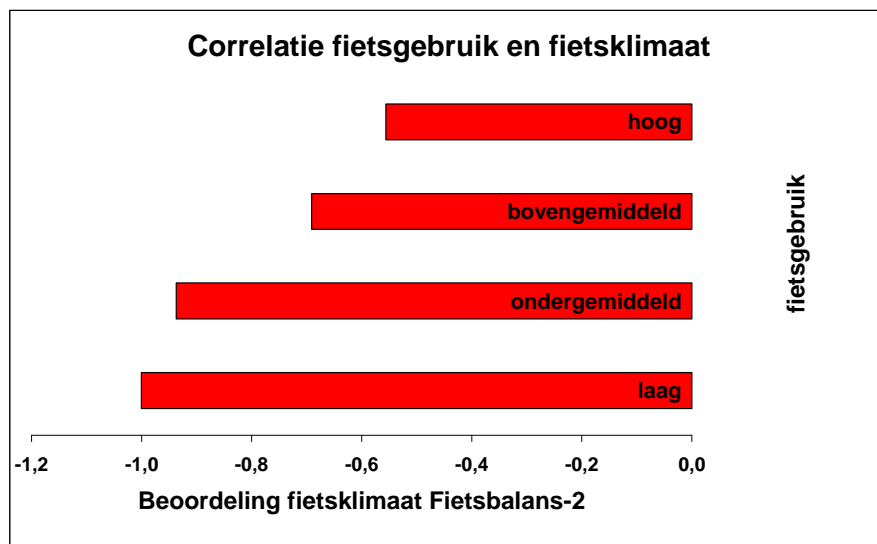
⁴ Ingrid Hendriksen, René van Gijlwijk. *Fietsen is groen, gezond en voordelig. Onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen*. TNO Kwaliteit van Leven. Leiden, 2010.

⁵ Otto van Boggelen, Jos Hengeveld. *Gevoeligheidsanalyse effecten fietsbeleid*. Fietsberaadpublicatie 18. Utrecht, maart 2010.

⁶ H. Hilbers, P. van de Coevering, A. van Hoorn. *Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid: de effecten van beleidsstrategieën*. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Den Haag/Bilthoven, 2009

⁷ Lucas Harms, Peter Jorritsma, Nelly Kalfs. *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, juni 2007.

Dat doet wel de vraag rijzen of de infrastructuur en de voorzieningen toereikend en veilig genoeg zijn voor nog meer fietsers. Om op deze vragen een antwoord te kunnen geven kunnen we kijken naar de resultaten van de Fietsbalans[®]. De Fietsersbond doet met de Fietsbalans al 10 jaar onderzoek naar het fietsklimaat binnen de bebouwde kom in gemeenten. Aangezien de groei van het fietsgebruik vooral binnen de bebouwde kom zal gaan plaatsvinden, levert de Fietsbalans duidelijke indicaties van waar mogelijk problemen te verwachten zijn en welke oplossingen mogelijk zijn.



Figuur 2 Correlatie tussen het fietsklimaat zoals gemeten in Fietsbalans-2 en het fietsgebruik. Bron: Fietsersbond, AVV-MON.

4. Intermezzo: de Fietsbalans[®]

Naar het lokale fietsklimaat doet de Fietsersbond met de Fietsbalans al 10 jaar gestandaardiseerd onderzoek. Daarmee wordt het fietsklimaat in gemeenten beoordeeld en vergeleken met andere gemeenten. De Fietsbalans is in de periode 2000 – 2004 in 125 gemeenten uitgevoerd (de eerste ronde Fietsbalans). Vanaf 2006 is in 50 gemeenten de Fietsbalans uitgevoerd (Fietsbalans-2), waarvan in 35 voor de tweede keer. Daar kunnen we dus ook de ontwikkeling van het fietsklimaat zien. Sinds 2006 zijn enkele nieuwe aspecten aan het onderzoek toegevoegd waaronder een fietsparkeeronderzoek en een toetsing van de inrichting van de infrastructuur aan de principes van Duurzaam Veilig. De Fietsbalans bestaat uit de volgende onderzoeken:

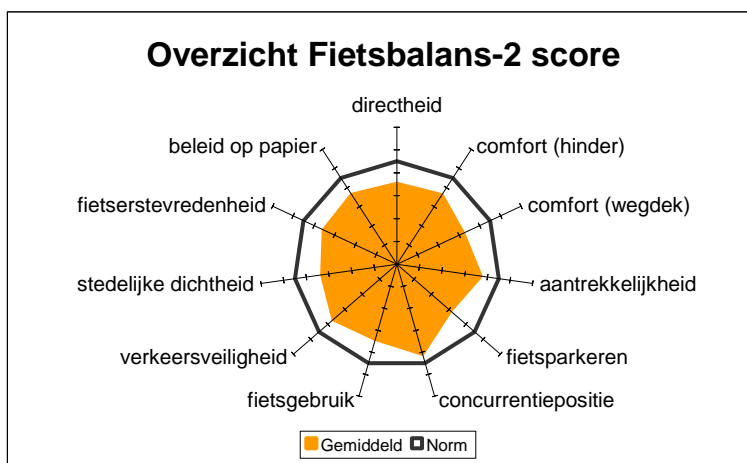
- In een praktijkmeting met een meetfiets wordt de kwaliteit van de infrastructuur beoordeeld op directheid, comfort, wegdekkwaliteit, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.
- Met een observatieonderzoek wordt bij ongeveer 40 fietsaantrekkende bestemmingen onderzocht of er op piektijden voldoende rekken staan, of die rekken een goede aanbindmogelijkheid hebben en of ze op een logische plek staan tussen fietsroute en ingang.
- Voor de verkeersveiligheid voor fietsers, het fietsgebruik en de compactheid van de gemeente worden landelijke databestanden geanalyseerd.
- De tevredenheid van fietsers wordt gepeild met een telefonische enquête.
- Het beleid wordt onderzocht met een enquête onder ambtenaren en met het doorlichten van beleidsdocumenten.



De resultaten worden gerapporteerd aan de gemeente en voorzien van een advies. Gemeenten gebruiken de Fietsbalans als onderbouwing van hun fietsbeleid, een fietsnota of een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan.

5. Het fietsklimaat; stand van zaken en recente ontwikkelingen

Het totaaloverzicht van de beoordeling in de tweede ronde Fietsbalans geeft een aardig beeld van de stand van zaken van het gemeentelijk fietsklimaat. Voor de elf aspecten die in Fietsbalans-2 zijn onderzocht en beoordeeld wordt dit overzicht weergegeven in figuur 3.

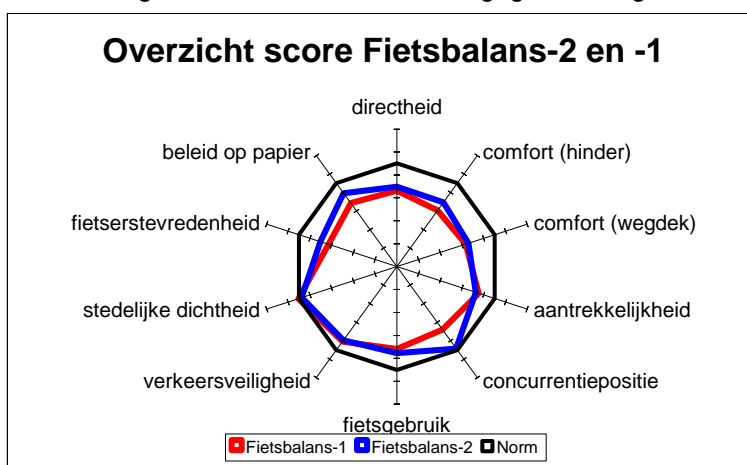


Figuur 3 Gemiddelde Fietsbalansscores alle Fietsbalans-2 gemeenten (2006-2009) op 11 aspecten. Bron: Fietsersbond

De belangrijkste conclusies die op basis van deze figuur kunnen worden getrokken zijn:

- Het fietsklimaat in de Nederlandse gemeenten is niet slecht maar zeker ook niet zo goed als het zou kunnen en moeten zijn. Gemiddeld genomen wordt op alle aspecten duidelijk onder de norm gescoord. Het beste scoort de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Hoewel ook hier de norm niet wordt gehaald, is de score volgens de Fietsbalanssystematiek 'goed'.
- Van alle aspecten heeft fietsparkeren gemiddeld de slechtste score in Fietsbalans-2. Op veel belangrijke bestemmingen zijn grote tekorten en hebben de fietsenrekken meestal geen aanbindmogelijkheid om de fiets tegen fietsdiefstal te beschermen. Dit aspect is in Fietsbalans-2 voor het eerst onderzocht, dus weten we niet hoe dit aspect zich ontwikkelt. Er is echter alle aanleiding om dit aspect in dit artikel nader uit te werken.

Van de ontwikkeling van het gemeentelijk fietsklimaat kan een beeld worden geschetst door de resultaten van de Fietsbalans-1 en Fietsbalans-2 naast elkaar te zetten. Voor de 35 gemeenten waar de Fietsbalans twee keer is uitgevoerd, wordt dat overzicht gegeven in figuur 4.



Figuur 4 Gemiddelde Fietsbalansscores van de gemeenten waar de Fietsbalans 2 keer is uitgevoerd (10 aspecten). Bron: Fietsersbond.

Uit een analyse van het onderliggend materiaal kunnen onder andere de volgende conclusies worden getrokken:

- In de gemeenten waar twee keer een Fietsbalans is uitgevoerd, zien we gemiddeld een verbetering van het gemeentelijk fietsklimaat. Het zijn vooral de gemeenten die in de eerste Fietsbalans slecht scoorden die de meeste vooruitgang boeken. De verbetering is substantieel, maar niet spectaculair.
- De concurrentiepositie van de fiets te opzichte van de auto is het aspect dat het meest is verbeterd in de gemeenten waar twee keer een Fietsbalans is uitgevoerd. Uit het onderliggend materiaal valt op te maken dat zowel de parkeerkosten van de auto zijn gestegen als de reistijdverhouding tussen fietser en automobilist is verbeterd ten gunste van de fietser. Dit is geheel te danken aan een toename van de reistijd van de automobilist. De fietser is gemiddeld inmiddels 5% sneller op zijn bestemming dan de automobilist, in grote steden zelfs meer dan 10%.
- Uit de landelijke verkeersveiligheids cijfers blijkt dat de verkeersveiligheid voor fietsers niet meer verbetert. Uit de beoordeling in Fietsbalans-2 blijkt bovendien de weginrichting vaak niet gunstig bij te dragen aan de verkeersveiligheid voor fietsers. Om te bepalen of hier sprake is van een probleem en welke mogelijke oplossingen er zijn, wordt dit aspect verderop in dit stuk nader uitgewerkt.

6. Fietsparkeren: voorziening voor de stilstaande fiets

Fietsers hebben de behoefte hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. En hoewel fietsen altijd op de stoep geparkeerd kunnen worden⁸ zolang dat niet leidt tot gevaar of hinder voor ander verkeer⁹ hebben de meeste fietsers behoefte aan een fietsenrek om zo de kans op beschadiging en diefstal te voorkomen. Bij het ontbreken van rekken met een goede aanbindmogelijkheid¹⁰ hebben goede sloten weinig zin omdat je de fiets niet goed vast kunt maken aan de "vaste wereld", aldus het Plan van Aanpak Fietsdiefstal van het Rijk. Dat is van belang omdat dat angst voor diefstal een veel genoemde reden is niet met de fiets te gaan. Volgens een recent onderzoek laat 20% van de Nederlanders soms en 4% vaak om die reden zijn fiets thuis.¹¹ Bovendien zorgen fietsenrekken bij veel geparkeerde fietsen voor een aantrekkelijke en ordelijke openbare ruimte.

Uit een analyse van fietsparkeeronderzoeken in 43 gemeenten¹² komt naar voren dat slechts bij 38% van de locaties de hoeveelheid rekken ook echt aan de behoefte voldoen (zie figuur 5).

Tekorten, kwaliteit en situering fietsparkeervoorzieningen op 1597 locaties in 43 gemeenten		Fietsparkeervoorzieningen op verschillende soorten locaties in 43 gemeenten	
		onvoldoende rekken	geen aanbindmogelijkheid
Tekorten			
ruim onvoldoende rekken*	34% van de onderzochte locaties	Winkelgebieden	70%
onvoldoende rekken**	28% van de onderzochte locaties	Centraal winkelgebied	93%
voldoende rekken	38% van de onderzochte locaties	Trein- en busstations	80%
Kwaliteit		Onderwijs	54%
rekken zonder aanbindmogelijkheid	74% van de onderzochte locaties	Basisscholen	70%
rekken deels met aanbindmogelijkheid	6% van de onderzochte locaties	Sportvoorzieningen	49%
rekken met aanbindmogelijkheid	20% van de onderzochte locaties	Sportvelden	63%
Situering		Uitgaansgelegenheden	52%
rekken niet op de goede plek	13% van de onderzochte locaties	Horecagebied / discotheek	86%
rekken wel op de goede plek	87% van de onderzochte locaties	Overige locaties	54%

Figuur 5 en 6. Resultaten fietsparkeeronderzoek. Bron: Fietsersbond Fietsbalans

Op 5% van de locaties stonden helemaal geen rekken. Zoals te verwachten, zijn de tekorten het grootst rondom stations (80% van de locaties met tekorten) en in de centrale winkelgebieden (93%

⁸ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 27.

⁹ Wegenverkeerswet 1994, artikel 5.

¹⁰ Voor de kwaliteit van fietsenrekken is een keurmerk ingesteld: FietsParKeur. Fietsenrekken die aan dit keurmerk voldoen zijn gegarandeerd stabiel, makkelijk in het gebruik en voorzien van een goede bescherming tegen fietsdiefstal.

¹¹ Fietsdiefstal, ANWB Panel 2009 – septembermeting.

¹² Frank Borgman. *Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten; de stand van zaken*. Fietsersbond. Utrecht, maart 2010.

met tekorten). Maar ook bij andere belangrijke bestemmingen voor fietsers blijken vaak tekorten te bestaan, zoals bij winkelcentra, uitgaansgelegenheden, basisscholen en sportvelden (zie figuur 6).

Op driekwart van de locaties ontbreken bij de rekken goede aanbindmogelijkheden, bij onderwijslocaties en sportvoorzieningen ontbreken ze bijna altijd. In positieve zin onderscheiden zich de stations. Op 60% van de onderzochte stationslocaties hebben (bijna) alle rekken goed bereikbare aanbindvoorzieningen. In het rijksprogramma voor de uitbreiding van fietsparkeerplekken bij stations 'Ruimte voor de fiets' wordt standaard gebruik gemaakt van een rek met een goede aanbindvoorziening. Dat zie je dus terug in de resultaten.

Als alternatief voor de bescherming tegen fietsdiefstal bieden steeds meer gemeenten één of meer bewaakte stallingen aan, vaak zelfs (deels) gratis (zie figuur 7).

(Gratis) bewaakt stallen in 43 gemeenten		
	Bewaakt in de buurt	Gratis bewaakt in de buurt
Winkelgebieden	18%	10%
Centraal winkelgebied	61%	37%
Trein- en busstations	9%	3%
Onderwijs	5%	5%
Sportvoorzieningen	3%	1%
Uitgaansgelegenheden	21%	14%
Overige locaties	25%	18%
TOTAAL	12%	8%

Figuur 7. Bewaakt stallen. Bron: Fietsersbond Fietsbalans

Toch is de impact daarvan beperkt: slechts 12% van de onderzochte locaties heeft een bewaakte stalling in de buurt (8% gratis). Bovendien zijn de tekorten op straat geconstateerd ondanks de capaciteit in de bewaakte stalling, die ook vaak meer dan vol staat. Bovenal is een bewaakte stalling vooral aantrekkelijk voor fietsers die langere tijd bij een bestemming willen blijven, vaak een minderheid van de bezoekers.

7. Is bij groeiend fietsgebruik de infrastructuur toereikend?

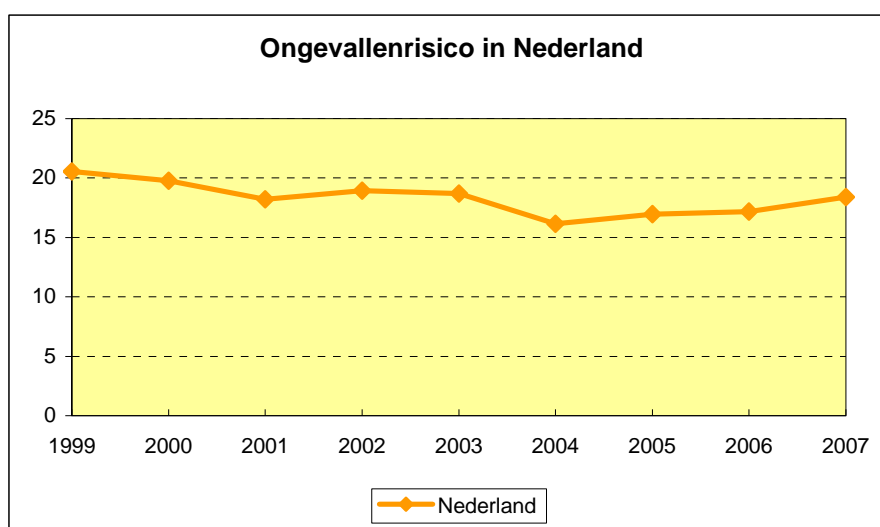
Fietsen neemt ten opzichte van andere vervoerwijzen weinig ruimte in. De infrastructuur moet uiteraard voldoende breed zijn om het fietsverkeer veilig en comfortabel af te wikkelen. Om mogelijke capaciteitsproblemen op te sporen is in de Fietsbalans gemeten of de infrastructuur breed genoeg is om met minimaal twee personen naast elkaar te fietsen. Slechts op 7% van de afgelegde routes is dat een probleem. De capaciteitsproblemen komen echter vooral voor op wegen waar fietsroutes samenvallen met gebiedsontsluitingswegen en er dus sprake is van én druk fietsverkeer én druk autoverkeer. Fietsstroken zijn het grootste probleem: in totaal is een kwart van de fietsstroken in Nederlandse gemeenten te smal. In grote steden zien we ook steeds vaker capaciteitsproblemen ontstaan op fietspaden en bij kruispunten met verkeerslichten. Daar is meestal niet zozeer de breedte van het fietspad zelf het probleem, maar meer het feit dat door de grote hoeveelheid andere fietsers naast elkaar fietsen niet gaat omdat je andere fietsers moet inhalen of andere fietsers jou willen inhalen. Ten opzichte van de eerste ronde Fietsbalans is deze vorm van verkeershinder de afgelopen jaren fors toegenomen. Duidelijk een signaal dat de capaciteit niet altijd meer voldoet voor het hoge aantal fietsers. Veilige en comfortabele afwikkeling van het fietsverkeer komt daarmee onder druk.

Ondanks deze problemen rijdt de fiets meestal wel goed door. De gemiddelde snelheid van de fiets tijdens het rijden is ten opzichte van de eerste ronde Fietsbalans zelfs gestegen naar boven de 16 km/u bij een kruissnelheid van 18 km/u. De gemiddelde snelheid van de auto tijdens het rijden is gedaald van 22,5 km/u naar 20,8 km/uur.

8. Is meer fietsen wel veilig

Fietsen is een veilige vorm van transport, maar deelnemen aan het verkeer is uiteraard niet zonder risico. Ook heeft de fiets geen kreukelzone of airbag. In 2008 waren er 181 dode fietsers te betreuen in het verkeer. Dat is 24% van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Ook werden er 8110 fietsers na een ongeval in het ziekenhuis opgenomen, 44 procent van het totaal.¹³ Een kwart van de fietsers die na een ongeval in het ziekenhuis belanden is slachtoffer van een ongeval met een motorvoertuig, 60 procent van een enkelzijdig ongeval en 15% van een fiets-fietsongeval.¹⁴ Eenzijdige ongevallen en fiets-fietsongevallen worden meestal niet geregistreerd door de politie en komen dus nauwelijks voor in de ongevalregistratie (BRON). Van 75% van de ernstige fietsongevallen is de locatie en de toedracht onbekend waardoor ze dus ook niet worden meegenomen in de gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyses.¹⁵ Daardoor worden maatregelen die deze ongevallen kunnen voorkomen niet of nauwelijks genomen.

Als we kijken naar het ongevallenrisico per afgelegde kilometer voor de geregistreerde ongevallen dan is de verkeersveiligheid voor fietsers sinds 1999 weliswaar verbeterd, maar de laatste jaren neemt het risico weer iets toe (zie figuur 7).



Figuur 7. Ontwikkeling ongevallenrisico van fietsers (doden en ziekenhuisgewonden per 100 miljoen fietskilometer). Bron: AVV CBS, bewerking Fietsersbond

Ondanks deze zorgelijke ontwikkelingen, lijkt een groei van het fietsgebruik niet negatief uit te hoeven pakken voor de verkeersveiligheid. Allereerst blijkt namelijk dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik het ongevalrisico voor fietsers gemiddeld bijna 20% lager ligt dan in gemeenten met een laag fietsgebruik (zie figuur 8).

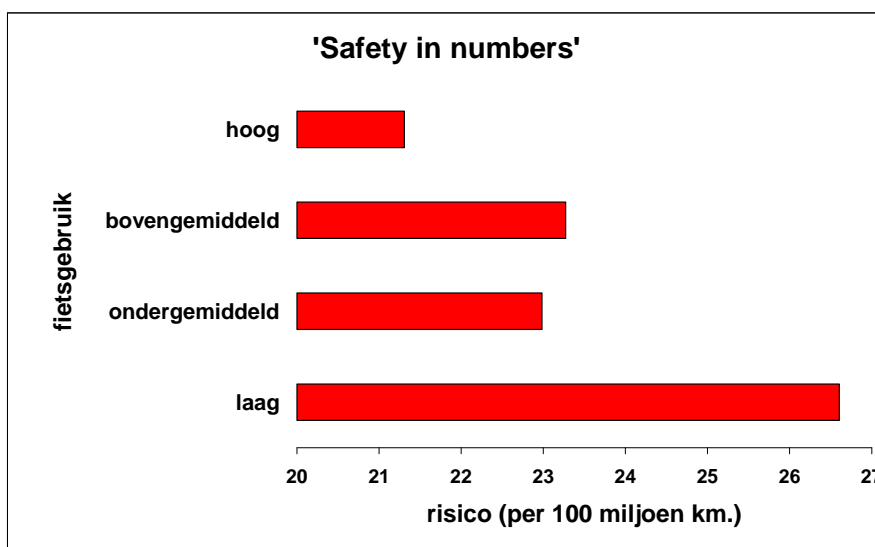
Dit principe is bekend in de internationale verkeersveiligheidsliteratuur als *safety in numbers* of *Smeed's law*.¹⁶ Dit principe zegt dat als het gebruik van een bepaald vervoermiddel, in dit geval de fiets, toeneemt, het ongevalrisico van de individuele gebruiker afneemt. Dit principe wordt al meer dan een halve eeuw in verschillende studies gevonden op verschillende niveaus (tussen landen, tussen steden, tussen wegen/kruispunten), en voor verschillende vervoermiddelen (fiets, lopen en ook de auto).

¹³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Kerncijfers verkeersveiligheid 2009*. Den Haag, 2009

¹⁴ P Schepers, *Notitie Ontwikkeling Ziekenhuisgewonden; verkenning van factoren voor het gestegen aantal opnamen onder fietsers*. RWS DVS, Den Haag, 2009.

¹⁵ L.T.B. van Kampen. *Gewonde fietsers in het ziekenhuis*. SWOV. Leidschendam, 2007.

¹⁶ O.a. PL Jacobsen, *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*. Injury Prevention, 2003, 9:205-209.



Figuur 8. Verband tussen fietsgebruik en ongevalrisico voor fietsers op basis van alle Nederlandse gemeenten. Bron: Fietsbalans, AVV, CBS, bewerking Fietsersbond

Ook gaat een toename van het fietsgebruik gepaard met een afname van de autokilometers binnen de bebouwde kom. Deze afname is weliswaar bescheiden, maar leidt wel tot minder risico voor fietsers, voetgangers en ook auto-inzittenden om te worden aangereden door een auto. Het saldo voor de totale verkeersveiligheid is daardoor neutraal.¹⁷

9. Een veilige infrastructuur

Door verbeteringen aan de infrastructuur is nog veel veiligheidswinst voor fietsers te halen. Zowel bij eenzijdige als bij tweezijdige ongevallen is de infrastructuur een belangrijke (mede)oorzaak van ernstige en minder ernstige ongevallen met fietsers.

Centrale strategie voor de verbetering van de verkeersveiligheid is de uitvoering van Duurzaam Veilig fase 2. Op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom gaat het dan vooral om het categoriseren van wegen als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg en het passend inrichten daarvan.¹⁸

Uitgangspunt daarbij is dat fiets en autoverkeer van elkaar dienen te worden gescheiden en daar waar deze beide verkeerssoorten elkaar ontmoeten intensiteit en snelheid van het autoverkeer laag liggen.¹⁹ Vooral tweezijdige ongevallen met fietsers hangen samen met snelheids- en massaverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Tweezijdige ongevallen gebeuren dan ook overwegend op 50km wegen en dan in het bijzonder op de kruispunten. Omdat we vanaf 2006 in de Fietsbalans allerlei wegkenmerken vastleggen, kan een beeld worden geschetst van de stand van zaken²⁰ en hoe dat uitpakt voor de fiets.

- Hoofdfietsroutes blijken veelal samen te vallen met gebiedsontsluitingswegen. Bijna 60% van de in de Fietsbalans gereden fietsroutes heeft een snelheidsregime van 50 km/uur. Fietsverkeer en snelrijdend gemotoriseerd verkeer zijn dus op netwerkniveau niet goed ontvlochten. Ook is het aandeel kruisingen met 50 km wegen voor fietsers hoog (gemiddeld 36%). In die situatie hebben fietser op hoofdfietsroutes dus vaak te maken met kruisingen tussen 50 km wegen. Dat zijn vaak ingewikkelde, minder overzichtelijke kruispunten waar de ontmoetingskans met snelrijdend gemotoriseerd verkeer erg hoog is.

¹⁷ O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*. RWS AVV. Den Haag, 2005.

¹⁸ CROW, *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, Deel 1 Functionele en operationele eisen*, Ede, 1997; CROW, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004)*, Ede, 2004.

¹⁹ Het belang hiervan is empirisch bevestigd in: O. van Boggelen et al. *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Den Haag, 2005.

²⁰ Zie ook: W. Weijermars, I. van Schagen (red.) *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. SWOV, Leidschendam, 2009.

- Ook op het inrichtingsniveau zijn er problemen met de gebiedsontsluitingswegen (zie figuur 9). Een kwart van de gebiedsontsluitingswegen die in de Fietsbalanspraktijkmeting zijn gefietst, heeft geen fietspaden of fietsstroken. Op 8% van de 50km wegen zijn te smalle fietsstroken (smaller dan 1,50 meter). Zoals reeds eerder genoemd, is de helft van alle in Fietsbalans-2 gefietste fietsstroken te smal. In totaal zijn fietsers zijn dus op ongeveer een derde van de gebiedsontsluitingswegen niet goed gescheiden van snelrijdend gemotoriseerd verkeer. Met andere woorden: een derde van de gebiedsontsluitingswegen is niet Duurzaam Veilig ingericht voor fietsers.

Inrichting 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom				
Indicator	Gemiddeld (Nederland)	grote steden	middelgrote steden	kleine steden
Geen fietsvoorzieningen	24%	25%	22%	26%
Te smalle fietsstroken	8%	8%	6%	14%
Rechts van de fietser parkeren	17%	22%	15%	14%

Figuur 9. Inrichting van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom getoetst op Duurzaam Veilig indicatoren gemeten in Fietsbalans-2. Bron: Fietsbalans

- Naar de inrichting van verblijfsgebieden is in de Fietsbalans geen nader onderzoek gedaan. Maar recent onderzoek van de SWOV wijst ook hier op problemen. Zo zijn op 30% van de wegen in verblijfsgebieden geen snelheidsremmende maatregelen genomen. Bovendien zijn er volgens de SWOV aanwijzingen dat een sobere inrichting van verblijfsgebieden leidt tot hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer en minder veiligheid voor voetgangers en fietsers op deze wegen.²¹

Ook bij eenzijdige ongevallen speelt bij ongeveer de helft de inrichting van de infrastructuur een substantiële rol, zo blijkt uit een recente studie van Rijkswaterstaat.²² Ook voor een aantal daarmee samenhangende indicatoren geeft de Fietsbalans relevante informatie.

- Botsingen tegen paaltje zijn volgens de studie van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor 7% van de eenzijdige fietsongevallen. Gemiddeld zijn we tijdens Fietsbalans-2 één paaltje per 3km tegengekomen. Paaltjes komen vooral voor op fietspaden bij kruispunten. Van de ruim 600 paaltjes die tijdens de Fietsbalans-2 metingen zijn gepasseerd, voldeden minder dan een handvol aan de eisen voor zichtbaarheid zoals geformuleerd in het ASVV²³.
- Hobbels en kuilen zijn volgens de studie van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor 6% van de eenzijdige fietsongevallen. Slecht wegdek zien we in de Fietsbalans vooral op tegelfietspaden en klinkerwegen. Deze verhardingssoorten zijn aangetroffen op respectievelijk 17% en 24% van de gefietste infrastructuur. Vooral tegelfietspaden leveren veel meldingen van gevaarlijke situaties in het meldpunt 'Mijn slechtste fietspad' van de Fietsersbond²⁴.
- Botsingen tegen portieren en geparkeerde auto's zijn volgens de studie van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor 4% van de eenzijdige fietsongevallen. In de Fietsbalans is op 17% van de 50km wegen rechts naast de fietser parkeervakken aangetroffen. Deze waren meestal niet voorzien van een schrikstrook.
- Tenminste 25% van de fietsstroken en 6% van de (brom)fietspaden is feitelijk te smal door onvoldoende breedte in het dwarsprofiel of door te grote drukte. Dit is volgens de studie van Rijkswaterstaat een veel genoemde medeoorzaak voor botsingen tegen trottoirbanden en bermongevallen, naar schatting verantwoordelijk voor respectievelijk 14% en 7% van de eenzijdige fietsongevallen.

²¹ SWOV. *De balans opgemaakt. Duurzaam veilig 1998-2007*. Leidschendam, 2009

²² Paul Schepers. *De rol van infrastructuur bij enkelvoudige fietsongevallen*. RWS DVS. December 2008

²³ CROW. *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. Ede, April 2004.

²⁴ Theo Zeegers e.a. *Fietsklacht bereikt wegbeheerder*. In: *Verkeerskunde* 3. April 2008

Eerder hebben we al vastgesteld dat vooral op de meest drukke plekken inmiddels problemen met de capaciteit van de infrastructuur. Al deze problemen leiden naast onveiligheid ook tot uitsluiting van minder vaardige fietsers zoals kinderen en ouderen omdat ze zich bedreigd voelen, de complexe situaties niet aankunnen of dat zelf (of hun ouders) zo ervaren. En juist deze groepen zijn het meest afhankelijk van de fiets voor hun zelfstandige mobiliteit. Voor ouders wordt het ook steeds moeilijker jonge kinderen door het verkeer te begeleiden omdat ze er niet constant naast kunnen blijven.

10. Conclusie: gemeenten zijn aan zet

In 2003 is de Fietsbalans geëvalueerd bij de ruim 100 gemeenten waar die toen was uitgevoerd.²⁵ Daarin bestempelden gemeenten massaal de aanbevelingen uit de Fietsbalans gericht op het (duurzaam) veiliger inrichten van de infrastructuur als staand beleid. En de aanbevelingen gericht op de verbetering van het fietsparkeren zijn het vaakst bestempeld als 'verwerkt in nieuw beleid'. Des te opmerkelijker dat bij deze onderwerpen anno 2010 de grootste problemen lijken te liggen. Blijkbaar is er meer tijd en meer ambitie nodig en misschien moeten gemeenten op zoek naar nieuwe oplossingen.

De komende jaren ligt er voor gemeenten dan ook nog een flinke opgave. Groei van het fietsgebruik en verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers kan alleen als er meer ruimte beschikbaar komt voor al dat fietsverkeer. Op gebiedsontsluitingswegen zal die ruimte maar moeilijk kunnen worden gevonden. Het is daarom zowel voor de verkeersveiligheid als voor de capaciteit beter om hoofdfietsroutes en gebiedsontsluitingswegen zo veel mogelijk te ontvlechten. In Houten en Almere liggen dergelijke ontvlochten netwerken voor auto en fiets en deze gemeenten horen qua verkeersveiligheid voor fietsers én kwaliteit van fietsroutes bij de top in Nederland. In bestaand stedelijk gebied zijn hun oplossingen van solitaire fietspaden echter meestal niet (meer) mogelijk. Wel kunnen hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden worden aangelegd. Door te kiezen voor fietsstraten kan de voorrang ten gunste van het fietsverkeer worden geregeld en tegelijkertijd een hoogwaardige inrichtingskwaliteit worden bereikt. Door de snelheid en intensiteit van het autoverkeer te beperken kan ruime en veilige fietsinfrastructuur tot stand komen. Vooral circulatiemaatregelen en ook snelheidsremmers zullen op fietsstraten noodzakelijk zijn om ontmoetingen met autoverkeer te minimaliseren zodat ook kinderen en ouderen comfortabel en veilig kunnen fietsen. Daarnaast moeten de gebiedsontsluitingswegen met veel fietsverkeer daadwerkelijk Duurzaam Veilig worden ingericht met brede fietspaden. Door het schrappen van parkeervakken, die daar volgens Duurzaam Veilig toch al niet thuishoren, zal er in veel gevallen de ruimte ontstaan om die te realiseren.

Om er voor te zorgen dat fietsers op hun bestemming een fietsenrek vinden met een goede aanbindvoorziening tegen fietsdiefstal wordt ook nog een hele opgave voor gemeenten. Het uitbreiden van de capaciteit bij solitaire bestemmingen en kleine winkelgebieden en het zorgen voor systemen met een goede aanbindvoorziening zal een aanzienlijke investering vergen, maar is relatief eenvoudig. Bij stations en in stadscentra ligt een veel complexere opgave. Hoge aantallen fietsen, de hoge druk op de ruimte, de verschillende behoeften van kort- en langparkeerders en van bewoners zonder eigen fietsenberging vragen om meer dan alleen veel goede rekken plaatsen. Creatieve fietsvriendelijke oplossingen zullen noodzakelijk zijn om in de behoefte te voorzien en fietsers te verleiden tot gewenst gedrag. En fietsers zullen hun gedrag wellicht moeten aanpassen. Fietsparkeren moet een volwassen beleidsveld worden met een professionele aanpak. Daarin staan we pas aan het begin.

Dit alles kost uiteraard geld, veel geld. Toch is fietsbeleid bijzonder kostenefficiënt. Fietsvoorzieningen zijn goedkoop in vergelijking met voorzieningen voor auto of openbaar vervoer. Vooral als het doel is dat het fietsverkeer (korte) autoritten vervangt, is met minder middelen in 2020 een beter bereikbaar, leefbaarder, schoner en gezonder Nederland mogelijk.

²⁵ Fietsersbond. *Evaluatie Fietsbalans onder gemeenten*. Mei 2004