

Provincie Noord-Brabant

Kansen voor de fiets in stedelijke agglomeraties in Noord-Brabant

Eindrapport

Provincie Noord-Brabant

Kansen voor de fiets in stedelijke agglomeraties in Noord-Brabant

Eindrapport

Datum 7 juni 2005

Kenmerk NBA130/Bgo/1573

Eerste versie

Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Provincie Noord-Brabant

Titel rapport Kansen voor de fiets in stedelijke agglomeraties in Noord-Brabant
Eindrapport

Kenmerk NBA130/Bgo/1573

Datum publicatie 7 juni 2005

Projectteam opdrachtgever(s) mevrouw L. de Klein

Projectteam Goudappel Coffeng mevrouw E.P.J.M. Hessels, de heren B.P. Peters, W.J. de Kruijff en
O. van Boggelen

Projectomschrijving Analyse van belemmerende factoren voor het fietsgebruik in de grootste
Brabantse steden en een analyse van herkomst-bestemmingsrelaties met grote
potenties voor de fiets.

Trefwoorden fietsgebruik, fietsinfrastructuur, fietsendiefstal

	Conclusies en aanbevelingen	I
1	Inleiding	1
2	Het fietsgebruik in Noord-Brabant en de B5	3
3	Doelstellingen voor het fietsbeleid	5
4	Analyse beperkende factoren fietsgebruik in B5	11
4.1	Blok 1: De mens	12
4.1.1	Samenstelling van de bevolking	12
4.1.2	Beeldvorming bij de bevolking over de fiets	14
4.1.3	Beeldvorming bij beleidsmakers en beslissers	15
4.2	Blok 2: Nationale en lokale issues	16
4.3	Blok 3: Weerstand van de fiets	17
4.3.1	Beperkingen van het voertuig fiets	17
4.3.2	Fietsinfrastructuur	19
4.3.3	Stallingen	23
4.3.4	Fiets en OV	25
4.3.5	Fietsendiefstal	28
4.3.6	Verkeersveiligheid	30
4.3.7	Sociale veiligheid	32
4.3.8	Voertuig fiets: fietsbezit, onderhoud	33
4.4	Blok 4: Weerstand auto en OV	34
4.5	Blok 5: Spreiding en concentratie van functies	36
4.6	Blok 6: Kwaliteit van de openbare ruimte	38
4.7	Blok 7: Criminaliteit	38
4.8	Blok 8: Natuurlijke omgeving	39
4.9	Blok 9: Het beleid	39
4.10	Twee zichzelf versterkende processen	39
4.11	Overzicht en prioritering invloedsfactoren fietsgebruik	41
5	Analyse kansrijke relaties	47
5.1	Inleiding	47
5.2	De analysemethode	47
5.2.1	Analyse met NRM Noord-Brabant	47
5.2.2	Aanvulling analyse NRM	49
5.3	's-Hertogenbosch	50
5.3.1	Analyse op basis van congestie	50
5.3.2	Analyse op basis van veel fietskilometers	52
5.3.3	Analyse op basis van veel fietsbestemmingen	53
5.4	Breda	54

Inhoud (vervolg)	Pagina	
5.4.1	Analyse op basis van congestie	54
5.4.2	Analyse op basis van veel fietskilometers	56
5.4.3	Kansrijk op basis van veel fietsbestemmingen	57
5.5	Tilburg	58
5.5.1	Analyse op basis van congestie	58
5.5.2	Analyse op basis van veel fietskilometers	60
5.5.3	Analyse op basis van veel fietsbestemmingen	60
5.5.4	Plannen gemeente Tilburg	60
5.6	Eindhoven	61
5.6.1	Analyse op basis van congestie	61
5.6.2	Analyse op basis van veel fietskilometers	62
5.6.3	Analyse op basis van veel fietsbestemmingen	63
5.7	Helmond	64
5.7.1	Analyse op basis van congestie	64
5.7.2	Analyse op basis van veel fietskilometers	65
5.7.3	Analyse op basis van veel fietsbestemmingen	66
6	Verkenning invulling communicatiestrategie	67
Bijlagen		
1	Literatuurstudie	
2	Verslag Expertmeeting	
3	Systematische inschatting van het belang beperkende factoren	
4	Modelanalyse kansrijke relaties	

Conclusies en aanbevelingen

Hoofdstuk 2: Ontwikkelingen fietsgebruik

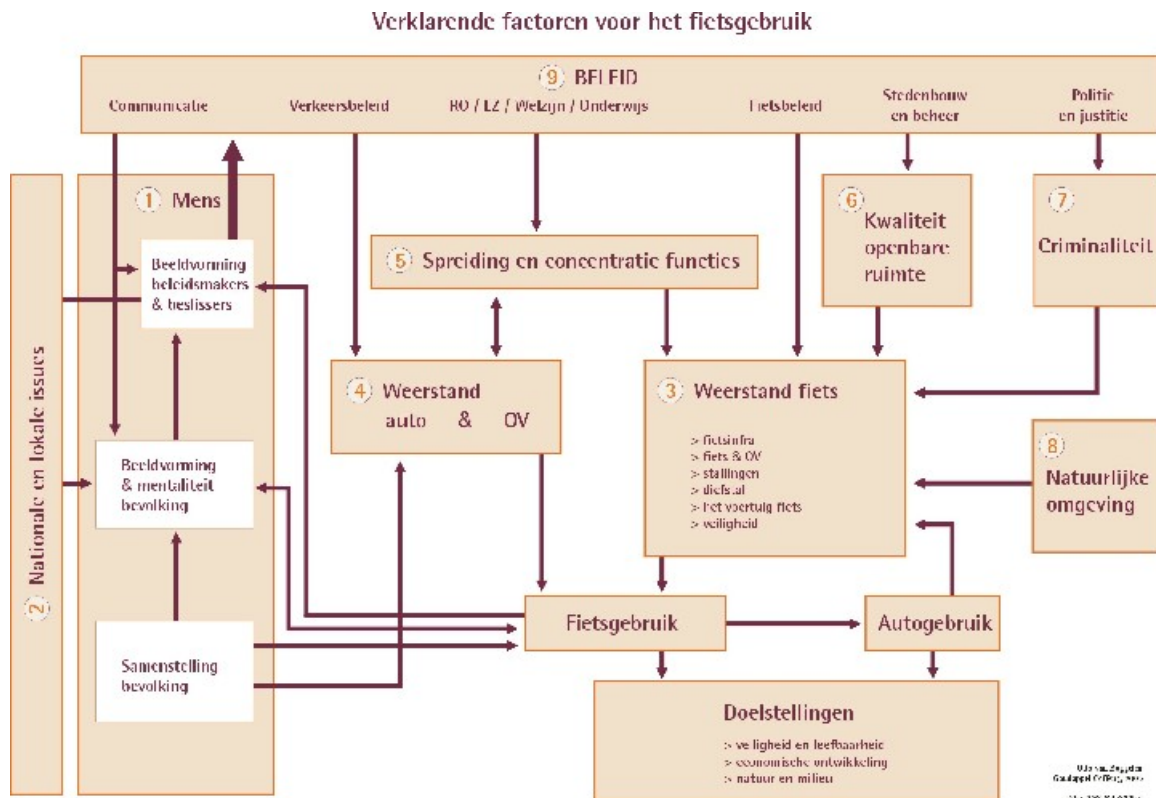
- Net als in de rest van Nederland is de fiets ook in de B5 een belangrijk vervoermiddel. Voor bijna een kwart van de verplaatsingen neemt men de fiets.
- Het fietsgebruik in de B5 is vergelijkbaar met het gemiddelde van Nederland en de rest van Noord-Brabant. In 's-Hertogenbosch wordt het minst gefietst.
- In de B5 wordt aanzienlijk minder gefietst dan in een viertal typische fietssteden.
- Er doen zich geen duidelijke positieve of negatieve ontwikkelingen voor in het fietsgebruik in de B5.

Hoofdstuk 3: Doelstellingen fietsgebruik

- Een groei van het fietsgebruik levert in meer of mindere mate een bijdrage aan alle drie de pijlers uit de centrale doelstelling uit de provinciale Visie Mobiliteit. De betekenis voor de sociaal-culturele pijler is het grootst, gevolgd door de economische pijler en tenslotte de ecologische pijler.
- Op gemeentelijk niveau is vooral behoefte aan concrete doel- en taakstellingen ten aanzien van het fietsgebruik en de fietsomstandigheden. Echter: om bij beleidsmakers, bestuurders en politici draagvlak te krijgen en houden voor het fietsbeleid, is het wel van belang om steeds de betekenis van het fietsgebruik voor de centrale doelstelling te belichten.
- Een gekwantificeerde taakstelling voor het fietsgebruik heeft weinig meerwaarde. Volstaan kan worden met een kwalitatieve formulering: behoud of toename van het fietsgebruik, eventueel aangescherpt naar doelgroep, tijdstip of gebied. Het is wel wenselijk om de ontwikkeling in het fietsgebruik en de fietsomstandigheden te blijven monitoren.

Hoofdstuk 4: Analyse beperkende factoren voor het fietsgebruik

- De kwaliteit van de fietsinfrastructuur is slechts één van de vele factoren die het fietsgebruik in een stad bepalen. Naast andere factoren die betrekking hebben op de weerstand om de fiets te gebruiken, gaat het met name om factoren die betrekking hebben op 'de mens' en op weerstanden om de auto te gebruiken (zie figuur 1.). Veel provinciale en gemeentelijke beleidssectoren hebben direct of indirect invloed op de factoren die het fietsgebruik bepalen.
- Er is een grote samenhang tussen de verschillende factoren, zodat het moeilijk is de invloed van één 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.
- In de samenhang van factoren worden twee zichzelf versterkende processen onderkend, die het fietsgebruik in een opgaande of neergaande spiraal kunnen brengen. Is het fietsgebruik als gevolg van een neergaande spiraal geminimaliseerd, dan is het zeer moeilijk om weer in een opgaande spiraal terecht te komen.



Figuur 1: Factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik en de onderlinge samenhang

- De twee belangrijkste factoren die het fietsgebruik beperken zijn 'beeldvorming/mentaliteit bij de bevolking' en 'autobeschikbaarheid'. Deze factoren zijn echter slechts in beperkte mate te beïnvloeden met gemeentelijk of provinciaal beleid. Als het echter zou lukken om effectieve maatregelen te ontwikkelen voor deze factoren, dan zijn de te verwachten effecten op het fietsgebruik groot.
- Op geen van de onderzochte verklarende factoren voor het fietsgebruik scoren de B5 gemiddeld beter dan de typische fietssteden. Op de volgende factoren scoren de B5 gemiddeld genomen aanzienlijk ongunstiger: beeldvorming van de bevolking en beleidsmakers, autobeschikbaarheid, directheid en verkeershinder voor fietsers, fietsbezit, stallingsvoorzieningen in centra, comfort wegdek, beeldvorming/mentaliteit beslissers, persoonlijke beperkingen en sociale veiligheid.
- Wanneer rekening gehouden wordt met de situatie in de B5 en de mate waarin beperkende factoren te beïnvloeden zijn, dan hebben maatregelen ten aanzien van *directheid en verkeershinder voor fietsers* de hoogste prioriteit, gevolgd door *reistijdverhouding fiets/auto*'. De B5 scoren relatief slecht op *directheid en verkeershinder* vanwege de vele conflicten met zware autostromen. De *reistijdverhouding fiets/auto* van de B5 is vergelijkbaar met die in de typische fietssteden. De meest fundamentele maatregel om de situatie voor beide factoren te verbete-

ren, is een verbeterde onderlinge afstemming van de hoofdroutes voor het auto- en fietsverkeer. Enerzijds door het ontwikkelen van (nieuwe) rechtstreeks fietsroutes door rustige verblijfsgebieden. Anderzijds door het autonetwerk grofmaziger te maken, met minder radiale autoroutes. Maar ook maatregelen op wegvak- en kruispuntniveau kunnen de beide factoren verbeteren.

- Andere factoren die in het beleid relatief veel prioriteit verdienen vanwege het verwachte effect op het fietsgebruik, zijn het parkeerbeleid, verkeersonveiligheid, kans op fietsendiefstal en het ontbreken van goede stallingen bij bedrijven en scholen.

Hoofdstuk 5: analyse kansrijke relaties in de B5

- In dit hoofdstuk is voor de verschillende B5-steden onderzocht wat kansrijke HB-relaties zijn voor de groei van het fietsgebruik. Tevens is bepaald in welke gebieden veel fietsers een bestemming hebben. Hier is een gebiedsgericht aanpak kanrijk. Bij de analyse van de kansrijke relaties zijn twee verschillende invalshoeken gebruikt die aansluiten bij verschillende doelen uit hoofdstuk 3.
- Bij de eerste analyse is gekeken naar de potenties dat automobilisten in de spits overstappen op de fiets. Dit is met name van belang voor doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, betrouwbare reistijd en congestie. Het gaat dan vaak om grote werklocaties met veel woningen op fietsafstand en daar tussenin een zwaarbelaste hoofdweg met een capaciteitstekort.
- In de tweede analyse is gekeken naar relaties met de meeste fietskilometers. Dit sluit aan bij doelstellingen op het gebied van gezondheid, ontplooiingsmogelijkheden en bereikbaarheid. Deze relaties zijn wat meer op de centra gericht.

Hoofdstuk 6

In hoofdstuk 6 wordt een verkenning uitgevoerd voor een communicatiestrategie voor de beeldvorming bij de bevolking en beleidsmakers.

Aanbevelingen voor maatregelen

Op basis van de conclusies uit dit onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Stel één of enkele provinciale/gemeentelijke aanjagers aan voor het fietsbeleid, met een breder werkveld dan alleen de verkeerssector. Enerzijds hebben zij de taak om samen met andere beleidssectoren (stedenbouw, sociaal beleid, gezondheid) vast te stellen welke bijdrage een hoger fietsgebruik kan leveren aan de doelen van deze andere sectoren. Anderzijds moet deze fietscoördinator nieuwe stijl duidelijk maken wat andere beleidssectoren kunnen bijdragen aan de stimulering van het fietsgebruik.
- Ontwikkel een communicatiestrategie om positieve beeldvorming over de fiets bij de bevolking en beleidsmakers te behouden en versterken. Voed en onderhoud de fietstraditie. Informeer mensen daarnaast over oplossingen voor praktische problemen (bijvoorbeeld ten aanzien van lichamelijke beperkingen of vervoer van bagage en kinderen);

- Neem in de regionale uitwerkingen van het PVVP maatregelen op die aansluiten bij de hoogste prioriteiten uit dit onderzoek. Het betreft in de eerste plaats maatregelen ten aanzien van de factoren *directheid en verkeershinder* en *reistijdverhouding fiets/auto*. De voorkeur gaat uit naar maatregelen op netwerkniveau die de onderlinge afstemming tussen auto- en fietsroutes verbetert. Daarbij moet prioriteit gegeven worden aan de kansrijke relaties die in hoofdstuk 5 zijn gevonden.
- Bekijk of bij bestaande of nieuwe (infrastructurele) projecten beperkende factoren voor het fietsgebruik verminderd kunnen worden (werk-met-werk maken). Dat geldt in het bijzonder voor factoren met een hoogste prioriteit (*directheid*, *verkeershinder* en *reistijdverhouding*) en voor kansrijke relaties.
- Monitor periodiek de ontwikkelingen die zich voordoen ten aanzien van de verschillende beperkende factoren en het fietsgebruik. Dat geldt in het bijzonder voor de beperkende factoren met een hoge prioriteit. Daarvoor is het onder meer wenselijk om:
 - . Eens in de vijf jaar een praktijkmeting te verrichten naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie. Daarbij kan gedacht worden aan een soort uitgebreide Fietsbalansmeting.
 - . Een goede indicator te ontwikkelen voor de beeldvorming over de fiets bij de bevolking en beleidsmakers.
 - . Periodiek de ontwikkelingen door te spreken met de betrokken gemeenten.
- Verzorg als provincie (eventueel in samenwerking met het Fietsberaad) mogelijkheden voor kennisuitwisseling tussen gemeenten over praktische problemen van alle dag. En als de problemen zich in verschillende gemeenten voordoen, neem dan als provincie het initiatief om tot een oplossing te komen. Voorbeelden zijn BTW voor gratis bewaakte stallingen en kabelbedrijven die asfalt op fietspaden dwarsbomen.

1 Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft momenteel een nieuw provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) in ontwikkeling. Een belangrijke insteek voor de benadering die in het PVVP wordt gekozen, is dat de sterke kanten van de verschillende vervoerwijzen optimaal benut worden om bij te dragen aan een goede en veilige bereikbaarheid. Ook aan de fiets is daarin een belangrijke rol toebedeeld. Met name op de korte afstanden in stedelijk gebied is de fiets een efficiënt en snel vervoermiddel. Deze studie richt zich met name op de vraag welke kansen er zijn voor het fietsgebruik in de vijf Brabantse stedelijke agglomeraties. Het gaat om Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond (kortweg B5).

Doel van het onderzoek

Doel van dit onderzoek is om meer zicht te krijgen op kansrijke maatregelen, die het fietsgebruik in de vijf stedelijke agglomeraties van Noord-Brabant (B5) kunnen bevorderen. Daarvoor zijn twee deelonderzoeken uitgevoerd, met elk een eigen vraagstelling en aanpak. Aanvullend zijn analyses uitgevoerd naar de ontwikkelingen in het fietsgebruik en naar de bijdrage die een hoger fietsgebruik kan leveren aan de doelstellingen.

Deelonderzoek 1: beperkende factoren fietsgebruik B5

De vraagstelling van het eerste deelonderzoek is welke factoren belemmerend zijn voor het fietsgebruik in de B5 (hoofdstuk 4). Om deze vraag te kunnen beantwoorden is eerst onderzocht welke factoren in het algemeen beperkend kunnen zijn voor het fietsgebruik. Op basis hiervan is een verklaringsmodel ontwikkeld voor het fietsgebruik, waarin de onderlinge verbanden tussen de factoren worden aangegeven. Tevens is een inschatting gemaakt van de mate waarin deze beperkende factoren beïnvloed kunnen worden met gemeentelijk of provinciaal beleid.

Nadat dit algemene beeld geschetst is, is vervolgens bepaald welke beperkende factoren meer of minder van toepassing zijn op de B5. Dit is gedaan aan de hand van zoveel mogelijk cijfermatige vergelijkingen tussen de B5 en een aantal typische Nederlandse fietssteden met een hoog fietsgebruik.

De informatie voor dit deelonderzoek is op de volgende manier verzameld:

- een uitgebreide literatuurstudie naar de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik (bijlage 1);
- een expertmeeting met deskundigen uit de wetenschap en de praktijk (bijlage 2);
- gesprekken met ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordigers van de B5;
- databestanden van het CBS (Statline) en het de Fietsersbond (Fietsbalans).

Deelonderzoek 2: kansrijke relaties voor het fietsgebruik

De vraagstelling in het tweede deelonderzoek is welke relaties tussen herkomst- en bestemmingsgebieden in de B5 kansrijk zijn (hoofdstuk 5). Op deze relatie hebben verbeteringen in de fietsinfrastructuur het meeste effect op het fietsgebruik. Deze analyses zijn uitgevoerd met behulp van het regionale verkeersmodel. Aan de betrokken gemeenten is gevraagd een inschatting te geven van de verbetermogelijkheden op de betreffende relaties.

Aanvullende analyses

Om een kader te scheppen voor de bovenstaande deelonderzoeken, zijn twee aanvullende analyses uitgevoerd. De eerste analyse betreft de ontwikkeling van het fietsgebruik in de B5, vergeleken met de ontwikkelingen in een aantal typische fietssteden (hoofdstuk 2). In de tweede analyse is systematisch bekeken welke bijdrage een hoger fietsgebruik kan leveren aan de doelstellingen die in de visie mobiliteit worden genoemd (hoofdstuk 3).

Begeleiding van het onderzoek

Het onderzoek is in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV. Voor het onderzoek is een begeleidingsgroep (benchmarkgroep) ingesteld met vertegenwoordigers van de vijf betrokken gemeenten, de provincie en de Fietsersbond.

2 Het fietsgebruik in Noord-Brabant en de B5

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van het fietsgebruik in de B5 en Noord-Brabant. Het gaat daarbij om de huidige betekenis van de fiets en de ontwikkelingen in het recente verleden.

Voor het fietsgebruik kunnen verschillende grootheden gehanteerd worden. In dit hoofdstuk wordt zowel gekeken naar het aantal fietsverplaatsingen als de afgelegde afstand. Uit methodische overwegingen wordt het fietsgebruik uitgedrukt in marktaandeel en niet in absolute aantallen verplaatsingen of kilometers. De belangrijkste reden is dat het CBS in 1999 een grote wijziging in haar onderzoeksmethode heeft doorgevoerd, die vergelijkingen in de tijd bemoeilijkt. Door het fietsgebruik uit te drukken in marktaandelen is de gevoeligheid hiervoor minder groot.

Omvang van het fietsgebruik

De fiets is voor Brabanders een belangrijk vervoermiddel. Voor bijna een kwart van alle verplaatsingen nemen Brabanders de fiets. Na de auto heeft de fiets het hoogste marktaandeel.

Het fietsgebruik in Brabant is ongeveer vergelijkbaar met het gemiddelde van Nederland. Kijken we naar de verplaatsingen, dan is het marktaandeel van de fiets in Brabant wat lager. Uitgedrukt in afgelegde afstanden is het marktaandeel in Brabant wat hoger.

In tabel 2.1 wordt de situatie in de vijf grote Brabantse steden (B5) weergegeven. De steden staan in volgorde van een oplopend marktaandeel fietsverplaatsingen. Ter vergelijking zijn ook de cijfers voor een aantal typische fietssteden opgenomen, zoals dat ook gedaan is in het cijferboek uit de monitor Fiets 2002/2003 (bron: provincie Noord-Brabant). Het betreft Houten, Veenendaal, Zwolle en Groningen.

Het gemiddelde fietsgebruik in de B5 is ongeveer vergelijkbaar met dat van geheel Noord-Brabant. Op zich is dat opvallend. In deze studie is er immers voor gekozen om te focussen op de stedelijke agglomeraties, omdat verondersteld wordt dat hier de meeste kansen liggen voor het fietsgebruik. Door de verstedelijking zijn er veel bestemmingen op fietsafstand en verondersteld mag worden dat de fiets goed kan concurreren met de auto vanwege congestie en parkeerproblematiek. Dit uit zich echter niet in een hoger fietsgebruik dan in de rest van Brabant.

Van de B5 hebben Tilburg en Eindhoven een iets hoger fietsgebruik, vergelijkbaar met het Brabantse gemiddelde. In 's-Hertogenbosch en Helmond is het fietsgebruik wat lager.

Vergeleken met de typische fietssteden is het fietsgebruik in de B5 fors lager, met name als gekeken wordt naar de verplaatsingen.

fietsgebruik periode 1995-2001	gemiddeld marktaandeel		significante trends verandering 1995-2001	
	verplaatsingen	afstand	verplaatsingen	afstand
's-Hertogenbosch	22%	7%		
Helmond	24%	7%		
Breda	24%	8%		
Tilburg	25%	9%		-2%
Eindhoven	25%	8%		-2%
Houten	30%	9%	(+6%)	+3%
Veenendaal	30%	8%		
Zwolle	34%	9%	(+4%)	+3%
Groningen	38%	11%		
Noord-Brabant	24,6%	7,8%	(-0,9%)	-0,9%
Nederland	25,8%	7,6%		-0,8%

Tabel 2.1: Marktaandeel van de fiets in de periode 1995-2001. In de laatste twee kolommen wordt, indien er sprake is van een significante trend, de verandering weergegeven in de periode 1995-2001. Zonder haakjes is de kans dat de verandering op toeval berust kleiner dan 5%; met haakjes kleiner dan 10%. Bron: Statline CBS. Bewerking: Goudappel Coffeng

Ontwikkelingen fietsgebruik

Om een beeld te schetsen van de ontwikkelingen in het fietsgebruik, is een statistische analyse uitgevoerd van het fietsgebruik in de periode 1995-2001. Dit zijn de meest recente cijfers die op gemeenteniveau beschikbaar zijn in Statline.

Kijken we naar de (significante) trends, dan zijn die vooral zichtbaar bij de afgelegde afstanden. Zowel in Nederland als in Noord-Brabant neemt het marktaandeel van de fietskilometers substantieel af (-0,8 tot -0,9 procentpunt in 7 jaar). Dit komt vooral doordat in de langere afstandsklassen meer autokilometers worden gemaakt.

In de twee B5-steden met het hoogste fietsgebruik (Eindhoven en Tilburg) is de afname zelfs fors (-2 procentpunten). In twee typische fietssteden (Houten en Zwolle) is daartegen een forse groei zichtbaar (+3 procentpunten).

Wanneer gekeken wordt naar de verplaatsingen, dan zijn de veranderingen minder evident. Hoewel het marktaandeel van de autoverplaatsingen groeit, gaat dit niet of nauwelijks ten koste van het marktaandeel van de fietsverplaatsingen. Dit komt waarschijnlijk doordat 'lopen' marktaandeel verliest aan de fiets, en de fiets marktaandeel verliest aan de auto, zodat het marktaandeel van de fiets per saldo stabiel blijft. Alleen voor heel Noord-Brabant lijkt zich een zeer lichte daling van het marktaandeel fietsverplaatsingen voor te doen. Bij twee typische fietssteden (Houten en Zwolle) daarentegen tekent zich een forse groei van het aandeel fietsverplaatsingen af.

Het is niet eenvoudig verklaringen te geven voor gesignaleerde verschillen en ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreid ingegaan op de factoren die het fietsgebruik beïnvloeden.

3 Doelstellingen voor het fietsbeleid

Stimulering van het fietsgebruik is geen opzichzelfstaand doel. De beoogde toename van het fietsgebruik moet veelal bijdragen aan maatschappelijk doelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Aan de hand van een analyse wordt in dit hoofdstuk bekeken aan welke maatschappelijke doelen een toename van het fietsgebruik een bijdrage kan leveren.

Voorgeschiedenis

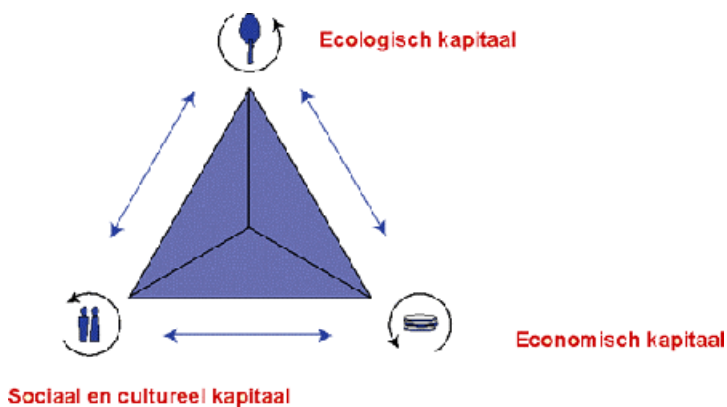
Aanvankelijk werd voor dit onderzoek uitgegaan van louter een indirecte doelstelling voor het fietsbeleid. Een toename van het fietsgebruik moet bijdragen aan een grotere betrouwbaarheid van de reistijd in stedelijke gebieden. Deze doelstelling is mede geformuleerd naar aanleiding van de studie OWN+, waaruit blijkt dat het fietsgebruik inderdaad invloed heeft op het functioneren van het hoofdwegennet en onderliggende wegennet. Als automobilisten voor korte verplaatsingen overstappen op de fiets, neemt de congestie op het hoofdwegennet af, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd toeneemt.

Zowel in de expertmeeting als in de overleggen met de gemeenten was er kritiek op deze beperkte en indirecte doelstelling voor het fietsbeleid. Enerzijds kan een toename van het fietsgebruik bijdragen aan veel meer maatschappelijke doelen, dan alleen de betrouwbaarheid van de reistijd. Anderzijds levert de fiets niet alleen op een indirecte wijze (via een afname van het autogebruik) een bijdrage aan maatschappelijke doelen, maar ook direct. Daarom is besloten een analyse te maken van de maatschappelijke doelen waaraan het fietsgebruik een bijdrage levert.

Visie Mobiliteit als kapstok

Bij de analyse van de doelen voor het fietsbeleid is de Visie Mobiliteit (Provincie Noord-Brabant, 2003) gebruikt als kapstok. In deze visie wordt een bredere doelstelling voor het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid genoemd dan alleen een betrouwbare reistijd. Deze wordt als volgt geformuleerd: *'het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoersysteem dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, het sociaal en het ecologisch kapitaal'*. Met deze doelstelling wil verkeer en vervoer meer over de grenzen van de eigen sector heen kijken.

Bij de analyse van de doelen voor het fietsbeleid is dezelfde indeling van doelen gebruikt als in de Visie Mobiliteit (de TELOS-benadering). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie pijlers: de economische, de sociaal-culturele en de ecologische. Elke pijler is weer onderverdeeld in subdoelen. In tabel 3.1 worden deze pijlers en subdoelen weergegeven. Met plusjes is een globale inschatting gemaakt in welke mate een toename van het fietsgebruik kan bijdragen aan de verschillende subdoelen. Dit kan zijn op een directe of indirecte manier. Indirecte effecten treden alleen op als een toename van het fietsgebruik gepaard gaat met een afname van het autogebruik.



Figuur 3.1: De TELOS-driehoek uit de Visie Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant

Effect van toename fietsgebruik op doelen uit de Visie Mobiliteit		
Sociaal-culturele pijler (verbeteren veiligheid en leefbaarheid)	+++	
kwaliteit leefomgeving (geluid, hinder)	+++	Indirect: fiets vervangt korte autoverplaatsingen die veel hinder veroorzaken. Fiets gebruikt minder ruimte. Direct: meer fietsers is meer levendigheid
ontplooiingsmogelijkheden individu	+++	Direct: veel mensen afhankelijk van fiets. Indirect: fiets belangrijk voor zelfredzaamheid en ontwikkeling kinderen
sociale en verkeersveiligheid	++	Direct: veel fietsers goed voor sociale veiligheid. Effect op verkeersveiligheid wisselend.
gezondheid (nieuw)	+++	Direct: lichaamsbeweging onderdeel van dagelijkse activiteiten. Indirect: betere luchtkwaliteit in stedelijke gebieden
Economische pijler (versterken economische ontwikkeling)	++	
vestigingsklimaat	+	Indirect via kwaliteit leefomgeving. Dit is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor high-tech bedrijven en creatieve sector.
bereikbaarheid economische centra	++	Direct: veel werknemers en klanten komen op de fiets. Indirect: minder congestie en minder ruimtegebruik
minimaliseren transportkosten	0	Weinig transport per fiets. Wellicht indirect door minder congestie
betrouwbare reistijd	++	Direct: veel werknemers en klanten komen op de fiets. Indirect: minder congestie
Ecologische pijler (verbeteren natuur & milieu)	+	
bescherming natuur en landschap	++	Indirect: recreanten die niet met de auto komen tasten natuur minder aan. Ook: recreatief fietsen vergroot draagvlak voor natuurbescherming
minimaliseren emissies, energie en grondstoffengebruik	+	Indirect: fiets vervangt korte autoverplaatsingen. Effect echter beperkt want emissie hangt vooral samen met vervangen autokilometers.

Tabel 3.1: Effect van toename fietsgebruik op doelen uit de Visie Mobiliteit

Uit de globale analyse blijkt dat een toename van het fietsgebruik in de eerste plaats van belang is voor de sociaal-culturele pijler, gevolgd door de economische pijler en tot slot de ecologische pijler. Bij de sociaal-culturele pijler gaat het met name om de kwaliteit van de leefomgeving, de ontplooiingsmogelijkheden en de gezondheid. Het subdoel gezondheid is overigens toegevoegd aan de sociaal-culturele pijler naar aanleiding van de expertmeeting. Het minste effect wordt verwacht op de transportkosten, het vestigingsklimaat en minimaliseren van emissies, energie- en grondstoffengebruik.

Conclusie: Een toename van het fietsgebruik kan direct of indirect een bijdrage leveren aan alle drie de pijlers van de centrale doelstelling uit de Visie Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant. De effecten van een toename van het fietsgebruik op de sociaal culturele pijler zijn het grootst. Het gaat dan om de kwaliteit van de leefomgeving, ontplooiingsmogelijkheden voor het individu en de volksgezondheid.

Draagvlak bij gemeenten

Uit de stadsgesprekken blijkt dat geen van de doelstellingen echt leeft binnen de verkeers- en vervoersector van de betrokken gemeenten. Zelfs de congestie binnen de steden wordt niet als een groot knelpunt ervaren. Men verwacht in de toekomst wel capaciteitsproblemen voor het autoverkeer, maar ziet het fietsbeleid niet echt als oplossing. Sommigen vragen zich verder af of er binnen verkeer en vervoer draagvlak mogelijk is voor een doelstelling op het gebied van bijvoorbeeld volksgezondheid. De breedte van de centrale doelstelling uit de Visie Mobiliteit lijkt niet helemaal aan te sluiten bij de gemeentelijke praktijk. Wat dit betreft is het ook tekenend dat de gemeentelijke vertegenwoordigers het slechte onderhoud van wegen en paden als belangrijkste thema noemen: concreet en praktisch. Bij gemeenten bestaat vooral behoefte aan doel- en taakstellingen die dicht bij de verkeers- en vervoersector staan, zoals 'een groei van het fietsgebruik', 'verbetering van de doorstroming voor het fietsverkeer' of 'verhoging van het comfort voor fietsers'. Dergelijke taakstellingen geven inderdaad meer houvast voor de concrete beleidsuitvoering. Echter: om bij bestuurders, politici en andere beleidssectoren draagvlak en prioriteit te krijgen voor het fietsbeleid, is het wel van belang om de betekenis van het fietsgebruik voor achterliggende maatschappelijke doelen steeds goed voor het voetlicht te brengen. Het biedt ook mogelijkheden voor (nieuwe) samenwerkingsverbanden met andere beleidssectoren op basis van overlap in doelen (gezondheid, sociaal beleid, economisch beleid).



Figuur 3.2: Een hoger fietsgebruik draagt bij aan schonere lucht

Er zijn kortom doel- en taakstellingen op verschillende abstractieniveaus die elkaar ondersteunen.

1. Maatschappelijke doelen uit de Visie Mobiliteit;
2. Daarvan afgeleide taakstellingen voor het gebruik van de fiets (eventueel toespist naar doelgroep, tijdstip of gebied);
3. Prestatiedoelen voor de verbetering van de omstandigheden voor het fietsgebruik (reistijdverhouding, trillingshinder etc).

Taakstellingen ten aanzien van fietsgebruik

In de benchmarkgroep is de wenselijkheid van een gekwantificeerde taakstelling besproken. In verschillende gemeentelijke plannen wordt wel een taakstelling geformuleerd in de trant van: toename van het aandeel fiets van 23 naar 28%. Aan het nut van dergelijke cijfermatige taakstellingen wordt echter getwijfeld. Men gelooft er niet in dat een cijfermatige taakstelling in de praktijk van alle dag invloed heeft op de afwegingen van beleidsmakers, bestuurders en politici. Daarnaast heeft een cijfermatige taakstelling verschillende methodische voetangels en klemmen. Veranderingen in het fietsgebruik kunnen een andere oorzaak hebben dan het gevoerde beleid. En de betrouwbaarheid van de gegevens op gemeentelijke niveau laat te wensen over, met name als het gaat om ontwikkelingen over een langere periode.

Ook in de concept-Nota Mobiliteit wordt, in tegenstelling de vorige rijksnota voor verkeer en vervoer, geen gekwantificeerde doelstelling voor het fietsbeleid meer genoemd. De ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren is wel overeind gebleven.

Snelle successen zijn er niet te boeken in de strijd tegen het overgewicht, relativeert hij. 'Overgewicht is een probleem in de orde van het broeikas-effect en eetgedrag is moeilijk te veranderen. De overheid kan wel wat doen aan de verbruikkant. Ze moet het bewegen bevorderen. Dus dat er goede fietspaden zijn waarop mensen voorrang hebben. Ik noem dit, omdat fietsen een van de weinige inspanningen is die je weinig tijd kosten, want je komt nog ergens, op je werk, bij vrienden. En dit helpt ook tegen het broeikas-effect.'

Figuur 3.3: Citaat van professor dr. Martijn van de Wageningen Universiteit in de Volkskrant van 26 maart 2005

Wat de taakstelling voor het fietsbeleid betreft kan dus volstaan worden met een kwalitatieve formulering: behoud of toename van het fietsgebruik. Van de B5-gemeenten streven er nu al twee naar een toename en twee naar minimaal behoud van het aandeel fiets. Afhankelijk van de achterliggende maatschappelijke doelen, kan de taakstelling wel verder aangescherpt worden, zodat deze meer sturend is voor het beleid.

Voorbeelden:

- Een overstap van auto naar fiets op congestiegevoelige relaties in de spitsperiodes (bereikbaarheid economische centra);
- Een overstap van auto naar fiets in stedelijke gebieden waar de leefbaarheid onder druk staat (sociaal-culturele pijler);
- Meer fietskilometers per inwoner, met name door bevolkingsgroepen met een hoog gezondheidsrisico (gezondheid);
- Meer korte verplaatsen per fiets naar het centrum (bereikbaarheid economische centra).

4 Analyse beperkende factoren fietsgebruik in B5

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het eerste deelonderzoek van dit rapport gepresenteerd. De vraagstelling luidt: welke factoren zijn beperkend voor het fietsgebruik in de B5?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is eerst onderzocht welke factoren in het *algemeen* beperkend kunnen zijn voor het fietsgebruik. Dit is gedaan aan de hand van een uitgebreide literatuurstudie (zie bijlage 1) en een expertmeeting met deskundigen uit wetenschap en praktijk (bijlage 2). Op basis van de bevindingen is een verklaringsmodel ontwikkeld voor het fietsgebruik, waarin de onderlinge verbanden tussen de factoren worden weergegeven (zie figuur 4.1). Tevens is een inschatting gemaakt van de mate waarin deze beperkende factoren beïnvloed kunnen worden met gemeentelijk of provinciaal beleid (zie paragraaf 4.11.)

Nadat dit algemene beeld geschetst is, is vervolgens bepaald welke beperkende factoren meer of minder van toepassing zijn op de B5. Dit is gedaan aan de hand van zoveel mogelijk cijfermatige vergelijkingen tussen de B5 en een aantal typische Nederlandse fietssteden met een hoog fietsgebruik. Het betreft Groningen, Houten, Veenendaal en Zwolle. Tevens is gebruik gemaakt van de gesprekken die zijn gevoerd met ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordigers van de B5.

Leeswijzer

Het schema met verklarende factoren in figuur 4.1 wordt in paragraaf 4.1 tot 4.9 gebruikt als kapstok voor de bespreking van de analyse van de verschillende factoren. Per paragraaf wordt een blok uit het schema besproken. Per blok is ook geprobeerd om de situatie in Noord-Brabant en de B5 weer te geven. Hiervoor was het noodzakelijk aanvullende gegevens te verzamelen en soms te bewerken. Deze gegevens worden steeds in gestandaardiseerde tabellen weergegeven, waarbij met behulp van kleuren aangegeven is, of de situatie in de desbetreffende stad positief is voor het fietsgebruik (groen) of negatief (rood) ten opzichte van de gemiddelde situatie in de vergeleken steden. Tevens wordt met '+' en '-' aangegeven of er een significant verband is tussen het fietsgebruik en het desbetreffende kenmerk.

Paragraaf 4.10 beschrijft een aantal dwarsverbanden tussen de verschillende factoren. In paragraaf 4.11 worden tenslotte alle factoren nog een keer op een rij gezet en wordt bepaald aan welke factoren prioriteit gegeven zou moeten worden in het beleid.

Vergelijkbaarheid van de steden

Tabel 4.1 geeft het aantal inwoners weer van de steden die vergeleken worden. Breda, Eindhoven en Tilburg vertonen wat inwonertal betreft de meeste overeenkomsten met Groningen. Den Bosch en Zwolle zijn ongeveer even groot. Helmond zit tussen Zwolle en Veenendaal in. De typische fietsstad Houten is duidelijk kleiner dan de rest. Daarom zijn gegevens over Houten niet meegenomen in het gemiddelde. De waarden van

Bevolkingsomvang vergeleken steden	Inwoners gemeente	Inwoners kern
Breda	163.427	157.050
Den Bosch	131.697	92.771
Eindhoven	204.776	198.330
Helmond	82.853	78.496
Tilburg	197.358	167.770
Groningen	175.569	167.857
Houten	38.106	28.812
Veenendaal	60.669	58.502
Zwolle	109.000	102.631
Gemiddeld (excl Houten)	140.669	127.926

Significant

Bron: CBS, statline

Tabel 4.1: Aantal inwoners

Houten zijn dan ook niet van invloed op de beoordeling van de andere steden. Echter: omdat Houten het prototype is van een fietsvriendelijke stad, wordt de score van Houten wel steeds weergegeven in de tabellen.

4.1 Blok 1: De mens

Steeds weer komt 'de mens' bovendrijven als de bepalende factor voor het fietsgebruik. Zowel in de literatuur als tijdens de expertmeeting. Niet verwonderlijk. Fietsen is immers menselijk gedrag en ook fietsbeleid is mensenwerk. In dit blok maken we onderscheid tussen de samenstelling van de bevolking, beeldvorming bij de bevolking en beeldvorming bij de beleidsmakers.

4.1.1 Samenstelling van de bevolking

De samenstelling van de bevolking heeft grote invloed op het fietsgebruik. Om verschillende redenen maken verschillende bevolkingsgroepen *gemiddeld* meer of minder gebruik van de fiets. In de literatuur worden significante verbanden gesignaleerd tussen fietsgebruik en bijvoorbeeld leeftijd, inkomen, grootte van de huishoudens en het aantal studenten, VVD-stemmers, gereformeerden en allochtonen in een gemeente. Deels heeft dit te maken met lichamelijke en economische beperkingen van bevolkingsgroepen. Een deel van de ouderen heeft bijvoorbeeld moeite met fietsen vanwege de vereiste lichamelijke inspanningen. Vaak is er ook een relatie met autobezit en autobeschikbaarheid (zie blok 4). Zo hebben hogere inkomens vaker de beschikking over één of meerdere auto's. En in kleinere huishoudens hoeven minder mensen de auto te delen. Voor een belangrijk deel heeft het verband tussen bevolkingsamenstelling en fietsgebruik ook te maken met de beeldvorming binnen bevolkingsgroepen over de fiets (zie onder).

Op basis van de verandering van de bevolkingssamenstelling in de jaren 90 van de vorige eeuw (onder andere ontgroening en stijging inkomen) zou in die periode in Nederland een daling van het fietsgebruik met 5 % verwacht mogen worden. In werkelijkheid is het fietsgebruik echter redelijk stabiel gebleven. Mogelijk is dit een beleidseffect: door het fietsbeleid heeft de voorspelde daling zich niet voorgedaan.

Samenstelling bevolking	15-19 jarigen (%)	65-plussers (%)	Hoogste inkomensgroep (%)	Gemiddelde huishoudens-grootte	W0/HBO-studenten (%)
Breda	5%	15%	20%	2,2	11%
Den Bosch	6%	13%	20%	2,2	6%
Eindhoven	5%	15%	17%	2,1	12%
Helmond	6%	12%	15%	2,3	1%
Tilburg	6%	12%	17%	2,2	10%
Groningen	6%	12%	11%	1,7	21%
Houten	7%	9%	31%	2,7	0%
Veenendaal	7%	12%	21%	2,6	0%
Zwolle	6%	13%	18%	2,2	14%
Gemiddeld (excl Houten)	6%	13%	17%	2,2	11%
Significant	+	-		+	+

Bron: CBS, statline

Tabel 4.2: Kenmerken bevolkingssamenstelling

Tabel 4.2 geeft een aantal kenmerken van de bevolkingssamenstelling in de B5 en de typische fietssteden. Hieruit blijkt dat, wat de leeftijdsopbouw betreft, de situatie in de B5 over het algemeen wat minder gunstig is voor het fietsgebruik: meer ouderen en wat minder jongeren. Dit geldt met name voor Breda en Eindhoven, maar de verschillen zijn niet erg groot.

Het percentage huishoudens met een hoog inkomen (onder andere van invloed op autobezit) geeft een diffuus beeld. Zowel bij de B5 zijn er steden met inwoners met een hoog inkomen (Breda en Den Bosch) als bij de typische fietssteden (Houten en Veenendaal). Opvallend is wel dat Groningen relatief weinig inwoners uit de hoogste inkomensgroep kent.

Wat de grootte van de huishoudens betreft is de situatie in de B5 gemiddeld. Bij de typische fietssteden zijn er daarentegen zowel steden met grote huishoudens (Veenendaal, Houten) als met kleine huishoudens (Groningen).

Kijken we naar het aandeel studenten, dan geeft dit ook een wisselend beeld. De grotere steden (Breda, Eindhoven, Tilburg en Groningen) kennen allemaal een substantieel aandeel studenten. De omvang van de Groningse studentenpopulatie steekt er echter wel met kop en schouders bovenuit, hetgeen een duidelijke positieve invloed zal hebben op het fietsgebruik. De typische fietssteden Houten en Veenendaal tellen daarentegen nauwelijks studenten, net als Helmond en (in mindere mate Den Bosch).

Maatregelen: In het algemeen zal voor het fiets- en verkeersbeleid de samenstelling van de bevolking als een gegeven beschouwd worden. Er wordt geen bevolkingspolitiek gevoerd om het fietsgebruik te stimuleren. Oververtegenwoordiging of groei van bepaalde groepen kan wel aanleiding zijn om doelgroepgerichte maatregelen te nemen. Dit kan zijn door in de infrastructuur meer rekening te houden met ouderen. Of door doelgroepgerichte communicatie.

Omgekeerd kan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur er echter wel aan bijdragen dat bepaalde (gewenste) bevolkingsgroepen niet wegtrekken of juist naar een bepaalde stad verhuizen. Gezinnen met kinderen blijken in hun verhuisgedrag duidelijk de voorkeur te geven aan een fietsvriendelijke wijk.

4.1.2 Beeldvorming bij de bevolking over de fiets

Erg belangrijk voor het fietsgebruik is de beeldvorming bij de bevolking over de fiets. Dit komt in de literatuur naar voren, maar werd vooral benadrukt tijdens de expertmeeting. Welke perceptie heeft men over de voor- en nadelen van de fiets en concurrerende vervoerswijzen? En vooral ook: welk imago heeft de fiets? Is het een vervoermiddel voor armoedzaaiers en milieufanaten? Of is het een snel en gezond vervoermiddel voor in de stad?

Het grote verschil in imago en status valt in de eerste plaats op bij internationale vergelijkingen. In Nederland is de fiets altijd een redelijk geaccepteerd vervoermiddel gebleven. Toch zijn er ook in de Nederlandse context verschillen zichtbaar, die te maken hebben met sociaal-culturele achtergronden van regio's. In het wat meer calvinistische en nuchtere noorden gedijt het fietsgebruik (nog) beter dan onder de grote rivieren, met een meer Bourgondische mentaliteit. De beeldvorming over de fiets wordt verder sterk beïnvloed door (inter-)nationale veranderingen in de publieke opinie (blok 2).

Sociaal-culturele bevolkingskenmerken	Niet-nederlanders (%)	VVD-stemmers (%)	Protestant (%)
Breda	4%	27%	9%
Den Bosch	4%	24%	4%
Eindhoven	6%	23%	5%
Helmond	6%	25%	5%
Tilburg	5%	22%	11%
Groningen	3%	16%	26%
Houten	2%	27%	26%
Veenendaal	4%	23%	26%
Zwolle	2%	19%	52%
Gemiddeld (excl Houten)	4%	23%	17%
Significant	-	-	+

Bron: CBS, Fietsersbond. Bewerkt GC

Tabel 4.3: Sociaal culturele bevolkingskenmerken

Helaas zijn er geen gegevens beschikbaar over de beeldvorming bij de bevolking over de fiets. In de literatuur worden echter wel significante verbanden gesignaleerd tussen fietsgebruik en een aantal sociaal-culturele bevolkingskenmerken, die waarschijnlijk (deels) samenhangen met de beeldvorming bij bevolkingsgroepen over de fiets. Het gaat dan om het aandeel niet-Nederlanders, VVD-stemmers en protestanten. Wat alle drie de kenmerken betreft zijn de condities in de typische fietssteden gunstiger voor het fietsgebruik dan in de B5.

(Voor alle duidelijkheid: een katholiek kan net zo goed fietsfanaat zijn als een protestant. In de van oorsprong calvinistische regio's wordt echter gemiddeld meer gefietst. Daarom wordt het percentage protestanten hier als indicator gebruikt. Het blijft echter een indirecte indicator. Hetzelfde geldt voor het percentage niet-nederlanders en VVD-stemmers. Gezien het belang van de beeldvorming voor het fietsgebruik is het wenselijk dat er onderzoek gedaan wordt naar een directe indicator voor de beeldvorming over de fiets).

Maatregelen: Imago en mentaliteit zijn niet eenvoudig te veranderen. De voorzichtige groei van het fietsgebruik onder Nederlandse allochtonen, leert dat een fietsklimaat aanstekelijk kan werken. Daarnaast bewijst Houten dat (onder gunstige omstandigheden) binnen een decennium uit het niets een gemeenschap met een sterke fietsmentaliteit kan ontstaan.

De vervoermiddelenkeuze is in de eerste plaats gewoontegedrag. Mensen zijn pas geneigd hun gedrag te wijzigen na een aantal slechte ervaringen. Bij automobilisten in grotere steden zijn het met name parkeerproblemen die aanleiding kunnen zijn om hun beeld over de voordelen van de auto bij te stellen. Ook veranderingen in de persoonlijke leefsituatie (verhuizen, kinderen, nieuwe baan) kunnen aanleiding zijn het gewoontegedrag te doorbreken. Wat een overstap naar de fiets vergemakkelijkt, is dat een meerderheid van de automobilisten ook (zo nu en dan) fietst.

Maatregelen om de beeldvorming over de fiets te beïnvloeden, hebben voornamelijk betrekking op communicatie. Daarin moet ingespeeld worden op het gewenste imago en de veranderingen in de persoonlijke leefsituatie. In hoofdstuk 6 wordt hier dieper op ingegaan.

4.1.3 Beeldvorming bij beleidsmakers en beslissers

De beeldvorming bij de bevolking is in grote lijnen ook terug te vinden bij beleidsmakers, politici en bestuurders. Het beeld dat beleidsmakers en beslissers hebben van de fiets werkt door in de prioriteiten bij talloze grote en kleine beslissingen. Verkeersambtenaren die van werkgever veranderen ervaren vaak dat er grote verschillen zijn in de fietscultuur op het gemeentehuis. Het enthousiasme van de wethouder kan een belangrijke impuls geven. Het ambtelijke apparaat moet zorgen voor continuïteit. Net als bij de bevolking wordt de beeldvorming van beleidsmakers ook sterk beïnvloed door maatschappelijke issues en tendensen (blok 2).

Uit de stadsgesprekken komt naar voren dat in het verleden het enthousiasme van bestuurders een duidelijke impuls heeft gegeven aan het fietsbeleid in de B5. Die bestuurlijke en politieke ambitie is veelal weggeëbd. Dit heeft ook gevolgen voor het enthousiasme binnen het ambtelijk apparaat

Maatregelen: Breng bij politici, bestuurders en beleidsmakers onder de aandacht aan welke maatschappelijke doelen de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren (zie hoofdstuk 3).

4.2 Blok 2: Nationale en lokale issues

De beeldvorming over de fiets wordt verder sterk beïnvloed door (inter-)nationale veranderingen in de publieke opinie (blok 2). In de jaren zeventig van de vorige eeuw is bijvoorbeeld een duidelijke kentering zichtbaar in het denken over milieu en leefomgeving. De gestage daling in het fietsgebruik gaat vanaf dat moment over in een voorzichtige groei.

Net als bij de bevolking wordt de beeldvorming van beleidsmakers ook sterk beïnvloed door maatschappelijke issues en tendensen. In de naoorlogse jaren was bijvoorbeeld het geloof in de auto groot. In veel Europese steden werd de fiets uit het straatbeeld verbannen, omdat het gezien werd als verouderd vervoermiddel dat alleen maar op-onthoud veroorzaakte. Ook in Nederlandse steden zijn in die tijd veel doorbraken gemaakt voor het vervoermiddel van de toekomst, maar in tegenstelling tot veel andere Europese steden, werd in Nederland de aanwezigheid van de fiets geaccepteerd als een vaststaand gegeven, waar rekening mee gehouden moet worden. Vaak lifte de fiets ook mee in de aanleg van auto-infrastructuur. Eindhoven is hier een goed voorbeeld van. Ingrepen in de naoorlogse jaren hebben nog steeds invloed op het fietsgebruik van vandaag.

Fietsbeleid heeft aanzienlijk meer kans van slagen als het aansluit bij belangrijke lokale issues. Het unieke Houtense verkeerssysteem vindt zijn oorsprong niet zozeer in het streven naar een hoger fietsgebruik, maar vooral in het verzet van de plaatselijke bevolking tegen de groeitaak. Met de rondweg wilde men de groeimogelijkheden begrenzen en de compartimentering moest de import van grootsstedelijke verkeersproblemen voorkomen. De twee referenda die in Groningen zijn gehouden gingen niet over de fiets maar hadden wel grote invloed op de fietsomstandigheden. Het betreft het auto-vrij maken van het Noorder Plantsoen (issue: groen aantrekkelijk park) en de parkeer-garage onder de Grote Markt (issue: de Martinatoren wordt bedreigd).

Maatregelen: bekijk of het fietsbeleid kan meeliften met de aandacht voor lokale issues, zoals luchtkwaliteit, aanpak criminaliteit, kwaliteit openbare ruimte.

4.3 Blok 3: Weerstand van de fiets

Als de rationele mens zou bestaan, zou deze zijn vervoermiddel kiezen op basis van een objectieve afweging van de voor- en nadelen van de fiets ten opzichte van de alternatieven. (De rationele mens bestaat niet, dus in de praktijk gaat het om de perceptie van de voor- en nadelen). In de verkeerskunde wordt dit vaak uitgedrukt in weerstanden en in de economie in kosten. In blok 3 komt de weerstand om de fiets te pakken aan de orde. Daarbij gaat het om meer dan alleen maar de infrastructuur en de reistijd. Ook zaken die te maken hebben met de stallingen, het voertuig fiets en de (sociale) veiligheid hebben invloed op de weerstand om de fiets te pakken.

4.3.1 Beperkingen van het voertuig fiets

Drie kenmerken van de fiets zijn sterk beperkend voor de gebruiksmogelijkheden:

1. de aandrijving met spierkracht;
2. geen bescherming tegen weersinvloeden;
3. beperkte mogelijkheden om bagage en kinderen mee te nemen.

De spierkrachtaandrijving beperkt de afstanden waarvoor de fiets een geschikte optie is. Voor het gros van de ritten en mensen is 5 kilometer het maximum. Voor specifieke doelgroepen (sportieve woon-werkfietsers) zijn de maximum-afstanden echter veel groter. Uit het oogpunt van de volksgezondheid is de spierkrachtaandrijving overigens juist een belangrijk pluspunt van de fiets.



Figuur 4.2: Foto uit de metro van 9 december 2004

Een groot deel van de dagelijkse verplaatsingen gaat ook over korte afstanden. Circa 60 % van alle verplaatsingen is korter dan 5 kilometer en circa 70 % is korter dan 7 kilometer.

Door de spierkrachtaandrijving is de fietser ook zeer gevoelig voor hoogteverschillen. In Nederlandse steden gaat het veelal alleen om kunstmatige hoogteverschillen, zoals bruggen en tunnels.

Verplaatsingsafstanden	deel vd verplaatsingen < 5 km (%)
Breda	52%
Den Bosch	47%
Eindhoven	50%
Helmond	58%
Tilburg	54%
Groningen	58%
Houten	48%
Veenendaal	58%
Zwolle	54%
Gemiddeld (excl Houten)	54%

Significant

Bron: OVG. Bewerkt GC

Tabel 4.4: Verplaatsingsafstanden

Tabel 4.4 geeft weer welk deel van de verplaatsingen die door inwoners van een gemeente gemaakt worden korter zijn dan 5 kilometer. Het levert geen eenduidig beeld op. In Den Bosch en Eindhoven is een kleiner deel van de verplaatsingen korter dan 5 km en worden dus meer langere verplaatsingen gemaakt. In Helmond worden juist meer korte verplaatsingen gemaakt. Bij de typische fietssteden maken de inwoners van Groningen en Veenendaal relatief veel korte verplaatsingen en van Houten juist relatief veel lange verplaatsingen.

Verklaringen moeten gezocht worden in de spreiding en concentratie van functies (blok 5). Veenendaal en Helmond zijn van de onderzochte steden relatief klein, waardoor bijna alle bestemmingen goed op de fiets te bereiken zijn. Het aanbod van mogelijke bestemmingen in Veenendaal en Helmond is echter wel zo ruim, dat de inwoners niet vaak hoeven uit te wijken naar andere gemeenten. In Groningen zal meespelen dat er in een straal van circa 50 km geen grote concurrerende kernen zijn, zodat de inwoners in de meeste gevallen binnen de gemeente blijven. In Houten is het tegenovergestelde aan de hand. Deze forensengemeente is voor veel activiteiten sterk gericht op andere gemeenten, met name Utrecht.

Maatregelen: in het ruimtelijke beleid is een goede menging van functies van belang. Bij bruggen en tunnels moet het hoogteverschil voor fietsers zo minimaal mogelijk gehouden worden.

Beperkingen van de fiets: geen bescherming tegen weersinvloeden

Het ontbreken van bescherming tegen weersinvloeden is feitelijk slechts voor een beperkt deel van de verplaatsingen een probleem. Hoewel het soms anders lijkt, regent het in Nederland slechts 7 % van de tijd. Toch is dit in de perceptie van veel mensen een nadeel van de fiets. Het is niet eenvoudig om maatregelen te nemen die fietsers beschermen tegen weersinvloeden. Overdekte fietsen en fietspaden zijn niet veel verder gekomen dan de tekentafel. Een proef met een windscherm mislukte. Met een goede stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van een fietsroute kan echter wel enige beschutting geboden worden tegen weer en wind. Frisse buitenlucht en de wind door je haren zijn daarnaast voor veel mensen ook weer de grote pluspunten van de fiets. Het is niet waarschijnlijk dat verschillen in fietsgebruik tussen de B5 en de typische fietssteden iets te maken hebben met het weer.

Maatregelen: beschutting bieden door een goede stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.

Beperkingen van de fiets: vervoer van bagage en kinderen

Problemen met bagage wordt in een toonaangevende studie over de vervangbaarheid van korte autoritten (ITS, 1992) genoemd als belangrijkste belemmering om te fietsen op de korte afstanden. Er komen steeds meer hulpmiddelen op de markt (fietskarren, aanhangfietsen) en deze worden ook goedkoper. Hoewel de laatste jaren duidelijk meer fietskarren en aanhangfietsen in het straatbeeld verschijnen, is het (nog steeds) een beperkte groep die hier gebruik van maakt. Echte fundamentele innovaties (ligfiets, elektrische fiets) worden vooralsnog alleen opgepikt door speciale doelgroepen. De vergrijzing zal er toe leiden dat er meer behoefte komt aan aangepaste fietsen. Deze kampen echter met een slecht imago bij de (potentiële) doelgroep.

Maatregelen: De rol van de overheid op dit gebied is (vooralsnog) beperkt. In het verleden zijn wel verschillende subsidies voor innovaties gegeven, maar die zijn niet op grote schaal vermarkt. Ook een experimentele boodschappenbezorgservice bij een supermarkt sloeg niet aan. Doelgroepgerichte voorlichting met praktische tips over bijvoorbeeld het vervoer van kinderen biedt kansen. De Groene Aarde (Boxtel) heeft een (gesubsidieerd) bike-experience center, waar men voorlichting kan krijgen en fietsen kan uitproberen.

4.3.2 Fietsinfrastructuur

In de literatuur worden significante verbanden gemeld tussen de kwaliteit van de infrastructuur en het fietsgebruik. Over het algemeen geldt: hoe beter de infrastructuur voor fietsers, hoe hoger het fietsgebruik. Omdat de lokale en provinciale overheid de aanbieders zijn van de infrastructuur, is de beleidsmatige invloed groot.

Kwaliteitsaspecten die in de onderzoeken boven komen drijven met een significante invloed op het fietsgebruik zijn directheid (snelheid), hinder van andere verkeersdeelnemers, stopkans en aantrekkelijkheid (geluidhinder). Al deze aspecten worden sterk beïnvloed door de hoeveelheid autoverkeer op de wegen en kruispunten waar fietsers

gebruik van maken. De ontsluitingsstructuur voor de auto heeft dan ook grote invloed op de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Bij een grofmazige perifere hoofdwegenstructuur is het eenvoudiger een hoog kwaliteitsniveau te behalen.

Kenmerken van de fietsinfrastructuur	VRI's per km	Gemiddeld oponthoud per VRI	Aantal kruispunten		Gemengde profielen (%)	Fietsstroken (%)	Fietspaden (%)	Solitaire fietspaden (%)
			voorrangs- per km	gelijkwaardige per km				
Breda	1,2	21	0,5	1,6	46%	16%	37%	1%
Den Bosch	0,9	22	1,2	1,7	44%	19%	37%	0%
Eindhoven	1,6	20	0,3	2,1	37%	21%	39%	2%
Helmond	0,8	10	1,2	2,7	41%	4%	37%	18%
Tilburg	1,0	17	0,9	0,6	41%	14%	39%	7%
Groningen	0,5	23	1,8	2,4	63%	7%	21%	9%
Houten	0,0	34	0,7	6,2	56%	1%	8%	35%
Veenendaal	0,5	19	0,7	2,4	48%	3%	36%	13%
Zwolle	0,6	16	0,7	2,5	32%	19%	31%	18%
Gemiddeld (excl Houten)	0,9	19	0,9	2,0	44%	13%	35%	8%

Significant

Bron: Fietsbalans 2000, 2002

Tabel 4.5: Kenmerken van de fietsinfrastructuur. Ter toelichting: voorrangskruispunten zijn kruispunten waarop de meetfietser uit de Fietsbalans voorrang moest verlenen

Tabel 4.5 geeft een beeld van de infrastructuur in de grote Brabantse steden en de typische fietssteden. Voor de kruispunten valt op het relatief grote aantal verkeerslichten waar fietsers in de Brabantse steden (behalve Helmond) mee te maken krijgen. Verkeerslichten zijn verantwoordelijk voor het grootste deel van het oponthoud voor fietsers. Het gemiddelde oponthoud per verkeerslicht is in de Brabantse steden echter niet groter dan in de typische fietssteden. In de typische fietssteden komt de fietser relatief vaak een gelijkwaardig kruispunt tegen.

Kijken we naar de wegvakken, dan valt op dat in de Brabantse steden (behalve Helmond) sterker de nadruk ligt op fietspaden en fietsstroken, terwijl in de typische fietssteden vaker gemengde profielen en solitaire fietspaden voorkomen. Op zichzelf zegt dit niet veel over de geboden kwaliteit. Een gemengd profiel kan evenveel kwaliteit bieden als een vrijliggend fietspad, mits de snelheid en intensiteit van het autoverkeer laag zijn. Op basis van de kenmerken van de fietsinfrastructuur kan wel geconcludeerd worden dat fietsers in de Brabantse steden vaker gebruik maken van drukker autowege (meer VRI's, vaker fietspaden), terwijl fietsers in de typische fietssteden vaker door verblijfsgebieden rijden (meer gelijkwaardige kruispunten, gemengde profielen en solitaire paden).

Tabel 4.6 geeft een beeld van de directheid en verkeershinder voor fietsers. In het algemeen scoren de Brabantse steden op deze kwaliteitsaspecten slechter dan de typische fietssteden. Tilburg doet het daarentegen beter dan gemiddeld. Ondanks dat fietsers ook in Tilburg relatief veel verkeerslichten tegenkomen is het oponthoud en de stopfrequentie relatief laag en de gemiddelde snelheid hoog. De typische fietsstad Groningen scoort daarentegen slecht op directheid en hinder. Voor een deel wordt dit veroorzaakt door de hinder van voetgangers in het centrum.

Directheid en verkeershinder voor fietsers	Oponthoud (sec/km)	Gemiddelde snelheid (km/uur)	Stopfrequentie (N/km)	Verkeers-hinder score (vfv)	Totaal-score directheid en hinder
Breda	28	15	1,3	0,3	-1,1
Den Bosch	24	15	0,9	-0,6	-1,1
Eindhoven	34	12	1,6	-1,4	-1,8
Helmond	18	15	1,1	-1,6	-1,4
Tilburg	17	16	0,8	0,1	-0,5
Groningen	20	14	1,4	-1,1	-1,7
Houten	4	16	0,6	0,6	-0,2
Veenendaal	11	15	0,8	-0,6	-0,8
Zwolle	11	16	0,9	0,8	-0,1
Gemiddeld (excl Houten)	20	15	1,1	-0,5	-1,1
Significant	-	+	-	-	+

Tabel 4.6: Directheid en verkeershinder voor fietsers

Comfort wegdek en aantrekkelijkheid

Fietsers hebben relatief veel belang bij een comfortabele verharding. De meeste fietsen hebben nauwelijks vering en trillingen kosten energie, die de fietser liever gebruikt om vooruit te komen. Voor bepaalde groepen (bijvoorbeeld reumapatiënten) kunnen trillingen pijnlijk zijn. Uit de literatuurstudie kan echter niet geconcludeerd worden dat het comfort van het wegdek in Nederland een belangrijke beperkende factor is voor het fietsgebruik. Verkeersborden, doorstroming en veiligheid zijn belangrijker. Voor een wegbeheerder is het (in vergelijking tot andere kwaliteitsaspecten) wel relatief eenvoudig om comfortabel wegdek aan te beiden. De belangrijkste maatregel is het asfalteren van de hoofdfietsroutes.

Comfort wegdek en aantrekkelijkheid	Trillingshinder (vft)	Aandeel asfalt (%)	Score geluidhinder
Breda	-3,0	55%	0,2
Den Bosch	-2,4	47%	-2,1
Eindhoven	-0,9	57%	-2,1
Helmond	-2,4	39%	?
Tilburg	-1,7	41%	-1,6
Groningen	0,6	73%	-0,4
Houten	-1,0	60%	-0,1
Veenendaal	0,8	75%	-0,6
Zwolle	-0,2	76%	-0,6
Gemiddeld (excl Houten)	-1,1	58%	-0,9
Significant			+

Bron: Fietsbalans 2000, 2002

Tabel 4.7: Trillingshinder voor fietsers

Tabel 4.7 geeft de trillingshinder voor fietsers weer in de verschillende steden. In de Brabantse steden is de trillingshinder voor fietsers duidelijk groter dan in de typische fietssteden. De oorzaak is ook helder. In de Brabantse steden rijden fietsers aanzienlijk minder vaak over asfalt. Overigens meldt de gemeente Breda dat er na de Fietsbalansmetingen in 2000 forse investeringen zijn gepleegd in de verbeteringen van het wegdek voor fietsers.

Een ander kwaliteitsaspect betreft de aantrekkelijkheid van de omgeving. Fietsers zijn daar relatief gevoelig voor, omdat ze in direct contact staan met de omgeving. Aantrekkelijkheid is echter een subjectief begrip, dat moeilijk meetbaar is. In de Fietsbalans heeft men dit gekwantificeerd door de geluidbelasting voor fietsers te meten. Het betreft vooral verkeersgeluid. Er blijkt een significant verband tussen geluidhinder en fietsgebruik.

In Den Bosch, Eindhoven en Tilburg rijden fietsers relatief vaak door een lawaaiige omgeving. In Breda hebben fietsers daarentegen minder last van geluidhinder en van Helmond zijn geen meetgegevens beschikbaar. Dat de typische fietssteden het duidelijk beter doen als het gaat om aantrekkelijkheid, past in het eerder geschetste beeld dat fietsers hier minder vaak van drukke wegen gebruik maken en door de verblijfsgebieden rijden.

Algemeen beeld kwaliteit infrastructuur

In het algemeen geldt dat grotere steden meer moeite hebben om een goede kwaliteit fietsinfrastructuur aan te bieden vanwege de vele conflicten met zware autostromen. Breda, 's-Hertogenbosch en Eindhoven scoren op genoemde kwaliteitsaspecten van de fietsinfrastructuur relatief slecht. De fietsinfrastructuur in Tilburg en Helmond heeft een gemiddeld kwaliteitsniveau, maar aanzienlijk minder goed dan de typische fietssteden Veenendaal en Zwolle.



Figuur 4.3: Op fietsroutes door verblijfsgebieden ondervinden fietsers minder hinder van het autoverkeer

Maatregelen

De belangrijkste maatregelen om de kwaliteit te verbeteren zijn:

- ontwikkel (nieuwe) logische en korte fietsroutes door verblijfsgebieden, zodat fietsers minder vaak langs drukke wegen hoeven te fietsen;
- onderzoek of er verkeerscirculatiemaatregelen mogelijk zijn waardoor de auto-intensiteit op de kruispunten en wegvakken op belangrijke fietsroutes afneemt;
- vervang verkeerslichten door rotondes, brede middengeleiders of fietstunnels;
- asfalteer de hoofd fietsroutes.

4.3.3 Stallingen

In de jaren negentig van de vorige eeuw is in veel gemeenten invulling gegeven aan het stallingsbeleid. Daarbij speelden meer motieven een rol dan alleen stimuleren van het fietsgebruik, zoals het tegengaan van overlast van gestalde fietsen. Met name in een aantal Brabantse steden wordt de fiets geweerd in stedelijke centra. In dezelfde tijd is een aantal gemeenten begonnen met het opzetten van (gratis) bewaakte stallingen, zoals in Veenendaal en Apeldoorn. De ervaringen met gratis stallingen zijn positief. In Apeldoorn nam het gebruik van de bewaakte stalling met 70 % toe nadat stallen gratis werd. 11 % van de nieuwe gebruikers betreft automobilisten. Het aantal fietsen-

diefstallen in het centrum daalde met een kwart. Verder blijken gratis stallingen een relatief goedkope manier om het fietsbeleid (en de wethouder) mee te profileren.

De feitelijke betekenis van (gratis) bewaakte stallingen voor de stimulering van het fietsgebruik is echter slechts beperkt. Maar een klein deel van de verplaatsingen profiteert. Belangrijker is een goed aanbod van stallingsvoorzieningen dicht bij de bestemming: afsluitbare stallingen bij scholen en bedrijven; voldoende klemmen en rekken dicht bij winkels en voorzieningen. (Gratis) bewaakte stallingen moeten gezien worden als een aanvulling. Groningen heeft een mooi netwerk van bewaakte stallingen bij voorzieningen, winkels en scholen, waar fietsers met een goedkoop abonnement kunnen stallen.

Bij woningen doen zich met name problemen voor bij woningen in de vooroorlogse schil rond centra van grotere steden, omdat (boven-)woningen hier vaak geen schuur hebben. Ook de stallingsvoorzieningen bij (portiek)flats zijn een punt van aandacht, vanwege inbraakgevoeligheid en sociale veiligheid.



Stallingen	Subsidie voor bewaakte stalling(en)	Gratis of goedkoop	Eisen bij nieuwe voorzieningen	Fietsparkeer verbod in centrum	Grote vooroorlogse woningvoorraad	Fietsbalanscore stallingsbeleid
Breda	ja	goedkoop	ja	niet	wel	4
Den Bosch	nee		nee	niet	wel	8
Eindhoven	ja		ja	wel	wel	13
Helmond	nee		ja	wel	niet	8
Tilburg	ja	goedkoop	ja	wel	wel	8
Groningen	ja	goedkoop	ja	niet	wel	14
Houten	ja		ja	niet	niet	12
Veenendaal	ja	gratis	ja	niet	niet	15
Zwolle	ja		ja	niet	wel	12
Gemiddeld (excl Houten)						10
Significant						

Tabel 4.8: Aanbod van stallingen in de onderzochte steden

In tabel 4.8 is geprobeerd enig zicht te krijgen op het aanbod van stallingen in de onderzochte steden. Er zijn echter geen kwantitatieve gegevens beschikbaar die een goed beeld geven.

De meeste gemeenten subsidiëren een bewaakte stalling, maar in de meeste gevallen is de stalling niet gratis. In de meeste gevallen stelt de gemeente ook eisen aan de stallingsvoorzieningen bij nieuwe publiekstrekkende voorzieningen. Eindhoven, Tilburg en Helmond hebben een fietsparkeerverbod ingesteld voor een aanzienlijk deel van het centrum. De meeste B5-steden hebben een aanzienlijke vooroorlogse woningvoorraad (inschatting). Stallingsvoorzieningen bij de woningen zijn hier een belangrijk aandachtspunt. De laatste kolom geeft de score weer die in de Fietsbalans is gegeven aan het stallingsbeleid in de desbetreffende gemeente. Deze is gebaseerd op vragen over de aanwezigheid van een fietsparkeerplan, een knelpuntinventarisatie, een uitvoeringsprogramma en onderhoudsprogramma voor stallingsvoorzieningen. Opvallend is dat de B5-steden op deze vragen minder punten scoren dan de typische fietssteden.

Maatregelen

- verbeteren van stallingsvoorzieningen bij scholen en bedrijven;
- voldoende fietsparkeervoorzieningen in openbare ruimte, bij winkels en voorzieningen;
- zeer terughoudend zijn met fiets(parkeer)verboden;
- aanvullend een netwerk van bewaakte stallingen met goedkoop/gratis abonnement (centrum, bibliotheek, zwembaden, bioscoop etc);
- verbeteren stallingsvoorzieningen bij vooroorlogse woningen en flats;
- eisen aan stallingsvoorzieningen bij nieuwbouw;
- kwaliteitseisen aan fietsparkeersystemen (Fietsparkeur).

4.3.4 Fiets en OV

Fiets en trein zijn in principe een sterk duo. De trein kan niet functioneren zonder goed voor- natransport. De fiets vergroot het invloedsgebied van stations. In mindere mate geldt dat ook voor fiets en bus. Het marktaandeel van het OV (en daarmee ook de keten fiets en OV) is echter beperkt. Verbetering van de keten fiets en OV zal daarom slechts in beperkte mate een verschuiving in de modelsplit bewerkstelligen. Een verschuiving heeft vooral betrekking op de langere afstanden. Voor het functioneren van het OV zijn de stallingsvoorzieningen wel van groot belang.

Capaciteit stallingsvoorzieningen bij grootste stations	Huidige capaciteit			Benodigde capaciteit			Percentage tekort			Capaciteit/	Behoefte/
	Onbew.	Bewaakt	Totaal	Onbew.	Bewaakt	Totaal	Onbew.	Bewaakt	Totaal	1000 inwoners	1000 inw
	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	Totaal	Totaal
Breda	onb.	onb.	onb.	1400	2600	4000	onb.	onb.	onb.		25
Den Bosch	553	3060	3613	887	2946	3833	38%		6%	39	41
Eindhoven	2719	2725	5444	2709	2408	5117				27	26
Helmond	449	1125	1574	449	886	1335				20	17
Tilburg	1710	2300	4010	1800	1608	3408	5%			24	20
Groningen	2385	2997	5382	4603	2381	6984	48%		23%	32	42
Houten	877	300	1177	1027	462	1489	15%	35%	21%	41	52
Zwolle	2904	2538	5442	2968	1920	4888	2%			53	48
Gemiddeld (excl Houten)										33	37

Bron: Pro-Rail/Ruimte voor de fiets

Opmerkingen:

Algemeen: de benodigde capaciteit van bewaakte stallingen wordt momenteel ge-update. Aantallen kunnen/zullen hierdoor nog wijzigen

Breda: geen huidige capaciteit beschikbaar vanuit Ruimte voor de Fiets, wanneer deze bekend zijn dan volgt nalevering

Zwolle: 1992 onbeveiligde stallingen zijn al omgebouwd

Tabel 4.9: Stallingscapaciteit en tekorten

De ervaringen met het huidige moderniseringsprogramma voor stationsstallingen van Prorail leren dat een kwaliteitsverbetering van stallingen inderdaad leidt tot een hoger gebruik ervan. Volgens theoretische berekeningen heeft een vergroting van de fietsbeschikbaarheid aan de bestemmingszijde eveneens grote kansen. In de praktijk blijkt het moeilijk een formule te ontwikkelen die aansluit bij de wensen van de markt. Enkele pogingen mislukten. De OV-fiets lijkt wat dit betreft wel goed aan te slaan. Met uitzondering van Helmond is de OV-fiets verkrijgbaar op de grootste stations van de B5-steden. In Eindhoven is de OV-fiets zelfs op twee locaties verkrijgbaar. Daarnaast wordt in Eindhoven een experiment uitgevoerd met de Bike-dispenser, een geautomatiseerd fietsverhuursysteem voor het woon-werkverkeer.

Tabel 4.9 geeft een overzicht van de stallingscapaciteit en de tekorten op de grootste stations in de onderzochte steden. Opvallend is dat de tekorten in de typische fietssteden veel groter zijn dan in de B5. In de Brabantse steden is er vooral een fors tekort aan onbewaakte stallingen bij Den Bosch Centraal en in beperkte mate bij Tilburg centraal. Van Breda zijn geen gegevens beschikbaar. Op basis het overzicht kan geconcludeerd worden dat het tekort aan (onbewaakte) stationsstallingen in de typische fietssteden veel meer een beperkende factor is voor het fietsgebruik, dan in de B5. In de typische fietssteden en Den Bosch is de behoefte aan stallingsvoorzieningen per 1.000 inwoners echter ook veel groter dan in de andere Brabantse steden.

Stand van zaken ombouw stallingen	onbeveiligd	beveiligd	
		kluis	collectief
Den Bosch centraal	1a		1b
Den Bosch Oost	1a	1a	
Eindhoven (totaal)	1b		
Eindhoven Beukenlaan	gereed	gereed	
Helmond	1b		1a
Helmond Brouwhuis	gereed	gereed	
Helmond 't Hout	gereed	gereed	
Tilburg	1a		
Tilburg West	1b	1b	

lijst 1a: staat op prioriteitenlijst voor stallingen met capaciteitstekort

lijst 1b: staat op prioriteitenlijst voor stallingen zonder capaciteitstekort

Tabel 4.10: Modernisering stationsstallingen

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is ProRail al enige jaren bezig met de modernisering van de stationsstallingen. Dit gebeurt in het kader van het programma 'Ruimte voor de Fiets'. Naast het opheffen van capaciteitstekorten gaat het om kwaliteitsverbeteringen, zoals meer ruimte per fiets en vervanging van de traditionele etagerekken in de bewaakte stallingen.

Tabel 4.10 geeft een overzicht van de modernisering van de stationsstallingen in de B5. Net als in de rest van Nederland zijn vooral de stallingen bij een aantal kleinere stations inmiddels gemoderniseerd. Bij de grotere stations moet de modernisering nog uitgevoerd worden. Op basis van de ervaringen elders in het land zal de kwaliteitsverbetering positief uitpakken voor het gebruik van de keten fiets en trein als alternatief voor langere verplaatsingen.



Figuur 4.4: Met de OV-fiets kan de OV-Reiziger aan de bestemmingszijde snel over een fiets beschikken

Maatregelen

- opheffen van tekorten aan onbewaakte stallingen in Den Bosch en Tilburg;
- modernisering van de meeste stationsstallingen conform de eisen uit 'Ruimte voor de Fiets';
- stimulering gebruik OV-fiets;
- voldoende fietsparkeervoorzieningen bij busstation;
- uitbreiden OV-fiets concept naar kleinere/onbewaakte stations en andere aantrekkelijke bestemmingen.

4.3.5 Fietsendiefstal

Fietsers zien fietsendiefstal als een van de grootste problemen. In enquêtes geeft een groot deel van de mensen aan minder vaak de fiets te nemen, vanwege de kans op diefstal. Het is echter niet bekend in welke mate beperking van de fietsendiefstal inderdaad zal leiden tot een hoger fietsgebruik. We weten wel dat mensen vanwege de kans op diefstal minder investeren in hun fiets en meer in de sloten. Daarnaast is het gehannes met de sloten al een weerstandsfactor op zichzelf. Zeker als je dit vergelijkt met de op afstand bedienbare centrale portiervergrendeling van veel auto's.

De eenvoudigste manier voor gemeenten om fietsendiefstal te bestrijden is het stallingsbeleid. Daarnaast zijn op verschillende niveaus pogingen ondernomen om ook de opsporing en vervolging van de grond te krijgen. Zowel op lokaal als nationaal niveau blijkt dit bijzonder moeizaam, onder andere vanwege de prioriteiten bij politie en justitie. Een integrale aanpak in Tilburg mislukte. Alleen het stallingengedeelte kwam goed van de grond. Harderwijk heeft wat dit betreft de meest succesvolle projecten. Daar worden stadswachten ingeschakeld om gestolen fietsen en bijbehorende dieven op te sporen.

Fietsendiefstal	Slachtoffers fietsendiefstal (% vd ondervraagden)	Slachtoffers fietsendiefstal gecorrigeerd voor fietsverplaatsen ppd
Breda	10	13
Den Bosch	13	18
Eindhoven	16	20
Helmond	12	18
Tilburg	8	10
Groningen	19	15
Zwolle	19	16
Gemiddeld	14	16

Bron: Politie-monitor 2004, CBS, bewerkt GC

Tabel 4.11: Fietsendiefstal

Tabel 4.11 geeft weer hoeveel respondenten uit de politie-monitor het voorgaande jaar het slachtoffer is geweest van fietsendiefstal. Van Veenendaal en Houten zijn geen gegevens beschikbaar. Gemiddeld zegt 14 procent van de respondenten het slachtoffer te zijn van fietsendiefstal. Van de Brabantse steden heeft Eindhoven een bovengemiddeld percentage. Bij de andere Brabantse steden is het percentage lager dan gemiddeld, maar dat neemt niet weg dat het hier ook om een substantieel deel van de respondenten gaat.

In de typische fietssteden Groningen en Zwolle is het percentage respondenten dat het slachtoffer is van fietsendiefstal aanzienlijk hoger. Zo bezien lijkt fietsendiefstal geen belemmering voor het fietsgebruik. Het is anderzijds ook niet verwonderlijk dat in steden met een hoog fietsgebruik meer fietsen gestolen worden. Men is vaker op pad met de fiets en dus loop je ook vaker het risico dat je fiets gestolen wordt. Corrigeren we het slachtofferschap voor het fietsgebruik, dan ligt het risico van fietsendiefstal in Groningen en Zwolle op het gemiddelde van de onderzochte steden. In Den Bosch, Eindhoven en Helmond is de kans op fietsendiefstal per fietsrit het hoogst. Breda en Tilburg doen het in alle opzichten relatief het best.

Op basis van de analyse kan geconcludeerd worden dat het in alle Brabantse steden zeer wenselijk is om de fietsendiefstal daadkrachtig aan te pakken. Dit geldt in versterkte mate voor Den Bosch, Eindhoven en Helmond. Hiervoor kunnen maatregelen op de volgende terreinen genomen worden:

Maatregelen

- verbeteren van de stallingsvoorzieningen (zie 4.3.3);
- verbeteren van opsporing van gestolen fietsen en fietsendieven, bijvoorbeeld met de inzet van stadswachten;
- voorlichting aan fietsers over preventie en eventueel graveren van postcode;
- samenwerking met fietsenbranche om heling te voorkomen.

4.3.6 Verkeersveiligheid

Verkeers(on)veiligheid is een belangrijke onderwerp in de publieke opinie (potentieel issue). Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen objectieve verkeersonveiligheid (aantal slachtoffers) en subjectieve verkeersonveiligheid (gevoelens van onveiligheid). Subjectieve veiligheid heeft waarschijnlijk de grootste invloed op het fietsgebruik, maar hierover is slechts beperkt onderzoek beschikbaar. Subjectieve veiligheid is voor veel mensen een randvoorwaarde om te fietsen of om hun kinderen te laten fietsen. De subjectieve onveiligheid hangt waarschijnlijk sterk samen met hinder die fietsers ondervinden van auto's, vrachtauto's en bussen. Naast de kwaliteit van de infrastructuur is het verkeersgedrag van medeweggebruikers hiervoor van belang. Uit de literatuur blijkt bijvoorbeeld een negatief verband (significant) tussen het aantal verkeersmisdrijven per inwoner (onder andere rijden onder invloed en doorrijden na een ongeval) en het fietsgebruik.

Hoewel er over het verband tussen objectieve veiligheid en fietsgebruik meer bekend is dan over subjectieve veiligheid, kan op grond van de beschikbare onderzoeken nog geen eenduidig beeld geschetst worden van de invloed van objectieve veiligheid op het fietsgebruik. De uitkomsten hangen sterk af van de grootte die gehanteerd wordt voor objectieve veiligheid. Alle verkeersslachtoffers of alleen de fietsslachtoffers. Uitgedrukt in slachtoffers per 1.000 inwoners of per verplaatsingen of afgelegde kilometers. (Momenteel voert Goudappel Coffeng in opdracht van AVV onderzoek uit naar deze materie).

Op basis van de literatuur en een aantal aanvullende analyse kan het volgende beeld geschetst worden. Een hoger fietsgebruik in een gemeente gaat gepaard met:

1. minder fietsslachtoffers per gefietste kilometer (significant);
2. meer fietsslachtoffers per inwoner;
3. een gemiddeld aantal verkeersslachtoffers per verplaatsing.

In gemeenten met een hoog fietsgebruik zijn de risico's van een kilometer fietsen dus gemiddeld kleiner dan in een gemeente met een laag fietsgebruik (1). Daarnaast is in deze gemeenten over het algemeen niet beter of slechter gesteld met de algehele verkeersveiligheid uitgedrukt, in het aantal verkeersslachtoffers per verplaatsing (3). De fietsers betalen daar echter wel een tol voor: het aantal fietsslachtoffers per inwoner is gemiddeld hoger (2).

Hetzelfde patroon is te zien bij een internationale vergelijking. Nergens in Europa wordt zoveel gebruik gemaakt van de fiets, een vervoermiddel met een relatief hoog ongevalrisico. Toch behoort Nederlands bij de veiligste landen van Europa.

Kansrijke maatregelen sluiten aan bij de duurzaam veilig principes: voorkom conflicten tussen verkeersdeelnemers met grote verschillen in snelheid, massa en richting. Gemeenten met een fietsvriendelijke infrastructuur (volgens de Fietsbalans) hebben gemiddeld ook een hogere verkeersveiligheid. Topscoorders zijn newtowns met een consequente toepassing van de duurzaam veilig principes: Almere, Lelystad en Houten.

Verkeersveiligheid volgens verschillende maatstaven	Fietsslachtoffers per x-inwoners	Fietsslachtoffers per x-fietskilometers	Verkeersslachtoffers per x-inwoners	Verkeersslachtoffers per x-verplaatsingen	Verkeersmisdrijven per x-inwoners
Breda	65	99	30	49	77
Den Bosch	52	81	27	42	81
Eindhoven	85	121	37	53	88
Helmond	53	82	23	31	57
Tilburg	91	121	35	54	62
Groningen	114	106	34	44	59
Houten	35	53	13	24	34
Veenendaal	74	125	22	32	52
Zwolle	93	89	31	40	68
Gemiddeld (excl Houten)	79	103	30	43	68
Significant	?	-	?	?	+

Bron: OVG, VOR, bewerkt door Fietsersbond en GC

Tabel 4.12: Veiligheid fietssteden

Tabel 4.12 geeft de veiligheid weer voor de B5 en de typische fietssteden, uitgedrukt in verschillende grootheden. Kijken we naar het aantal fietsslachtoffers, dan geeft dit een wisselend beeld voor zowel de B5 als de fietssteden. Kijken we naar het totaal aantal verkeersslachtoffers, dan is de verkeersveiligheidssituatie in de B5 gemiddeld slechter. In de B5 vinden ook meer verkeersmisdrijven plaats. Helmond doet het echter over de gehele linie goed. De buurgemeente Eindhoven scoort echter over de gehele linie relatief slecht. De andere Brabantse steden zitten er tussenin. Vanuit de fietser gereedeneerd blijft echter ook in Eindhoven de kans op letsel bijzonder klein (ongeveer 1 fietsslachtoffer per 825.000 fietskilometers)

Maatregelen die genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren en tegelijkertijd het fietsgebruik te stimuleren zijn:

- verbeteren van infrastructuur op netwerkniveau: verminder het aantal gelijkvloerse oversteekbeweging voor fietsers op gebiedsontsluitingswegen;
- verbetering van infrastructuur op voorzieningen niveau: toepassen van fietstunnels, rotondes, brede middengeleiders, snelheidsremmers en fietspaden.
- zorg dat maatregelen die erop gericht zijn om objectieve veiligheid te vergroten ook de subjectieve veiligheid verbeteren;
- handhaving op snelheid en alcoholgebruik;
- campagnes gericht op sociaal gedrag in het verkeer.

4.3.7 Sociale veiligheid

Er zijn geen studies gevonden waarin de invloed van sociale veiligheid op het fietsgebruik is gekwantificeerd. Dat sociale veiligheid een harde randvoorwaarde is, lijkt echter geen twijfel. Het meest extreme voorbeeld is de invloed van de Utrechtse serieverkrachter op het fietsgebruik van en naar het universiteitscomplex De Uithof. Anderzijds is sociale onveiligheid voor een groot deel van de verplaatsingen geen probleem, omdat deze overdag plaatshebben of omdat de persoon in kwestie er niet gevoelig voor is.

Indicatoren sociale veiligheid	Bedreigingen per 100.000 inwoners	Seksuele misdrijven per 100.000 inw	Verloedering (% respondenten)	Onveiligheidsgevoelens (% respondenten)
Breda	147	70	3,6	22
Den Bosch	235	84	5,0	34
Eindhoven	242	112	5,0	27
Helmond	241	91	4,8	24
Tilburg	170	79	5,7	27
Groningen	191	57	3,7	21
Zwolle	261	50	4,8	23
Gemiddeld	212	78	4,7	25

Bron: CBS, rechtsbescherming en veiligheid: registraties politie, 2002 en Gemeentelijke bevolkingsonderzoeken leefbaarheid en veiligheid

Tabel 4.13: Indicatoren sociale veiligheid

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de sociale veiligheid die fietsers ervaren in de B5. In tabel 4.13 is wel een aantal indicatoren opgenomen over de algehele sociale veiligheid. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de feitelijke bedreigingen en seksuele misdrijven zoals door de politie geregistreerd zijn enerzijds en gevoelens over verloedering en onveiligheid anderzijds. Van de typische fietssteden zijn alleen gegevens beschikbaar over Groningen en Zwolle.

In het totaalbeeld valt op dat een substantieel deel van de respondenten (een kwart) gevoelens van onveiligheid meldt.

Breda doet het net als Groningen over de hele linie beter dan gemiddeld en ook beter dan Zwolle. Dit lijkt in strijd met een vergelijkende studie tussen Breda en Zwolle uit 1991 (Traffic Test), waarin sociale veiligheid genoemd wordt als een belangrijke verklarende factor voor het lagere fietsgebruik in Breda.

Den Bosch en Eindhoven scoren slecht op zowel de feitelijke sociale onveiligheid als op de beleving van de sociale veiligheid. In Helmond voelt men zich wat veiliger dan je zou verwachten op basis van de geregistreerde bedreigingen en seksuele misdrijven. In Tilburg is het juist andersom. Daar zijn de onveiligheidsgevoelens groter dan je zou verwachten op basis van de politieregistratie.

Maatregelen: Het is niet eenvoudig om de sociale veiligheid te verbeteren. Het is echter wel een actueel issue. Bevordering van het fietsgebruik is in de meeste gevallen niet de belangrijkste reden om de sociale veiligheid te verbeteren, maar is wel een extra argument.

De beste manier om de sociale veiligheid te vergroten is meer menselijk toezicht (aanwezigheid fietsers en voetgangers, woningen). Daarnaast kunnen maatregelen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte de sociale veiligheid vergroten (verlichting en overzichtelijkheid). Specifiek voor fietsers is het van belang dat er altijd een sociaal veilig alternatief is: een nachtnet.

4.3.8 Voertuig fiets: fietsbezit, onderhoud

In deze paragraaf behandelen we twee factoren die betrekking hebben op het voertuig fiets: fietsbezit en onderhoud van de fiets.

Fietsbezit

Voorwaarde voor fietsgebruik is natuurlijk fietsbezit. Over het algemeen is dat in Nederland geen probleem. 88% van de Nederlanders heeft een fiets. Het fietsbezit onder bepaalde groepen is echter aanzienlijk lager, zoals onder werklozen, gepensioneerden en WAO-ers (ca 75 %) en allochtonen (ca 50 %, maar stijgt). Dit zijn nu juist de groepen die het meeste profijt hebben bij goedkope mobiliteit.

Indicator voor fietsbezit	WW- uitkeringen (per 1000 inw 15-64 jaar)	Niet- nederlanders (%)
Breda	22	4%
Den Bosch	25	4%
Eindhoven	24	6%
Helmond	25	6%
Tilburg	24	5%
Groningen	20	3%
Houten	12	2%
Veenendaal	14	4%
Zwolle	17	2%
Gemiddeld (excl Houten)	21	4%

Significant

Bron: CBS

Tabel 4.14: Indicator voor fietsbezit

Er zijn geen gegevens beschikbaar over het fietsbezit per stad. Om toch iets te kunnen zeggen over het fietsbezit, wordt in tabel 4.14 weergegeven hoe sterk een tweetal groepen vertegenwoordigd zijn die doorgaans een laag fietsbezit hebben. Opvallend is dat deze groepen bovengemiddeld vertegenwoordigd zijn in de B5 en in de typische fietssteden ondervertegenwoordigd.

Maatregelen om het bezit van (een goede) fiets te verhogen liggen doorgaans vooral in de fiscale sfeer en het vervoersmanagement. Daarnaast kan de beschikbaarheid van fietsen een vergroot worden met huur- en leasystemen (zie fiets en OV). Verder kunnen maatregelen overwogen worden om het fietsbezit en -gebruik door kansarme groepen te stimuleren als onderdeel van het sociaal beleid. De fiets kan immers bijdragen aan de ontplooiing en gezondheid van deze groepen.

Onderhoud van de fiets

Naast bezit kan de onderhoudsstaat van de fiets een belangrijke belemmering zijn. Exemplarisch is alom bekende lekke band. Ook fietsverlichting is een zwak punt. De afgelopen decennia zijn deze onderdelen wel aanzienlijk verbeterd. De rol van de overheid daarin is slechts beperkt. In (de praktijklessen van) het onderwijs zou hier aandacht besteed kunnen worden. Ook voorlichting over bijvoorbeeld fietsverlichting is een mogelijkheid. Verder blijkt dat mensen bereid zijn meer te investeren in hun fiets als de kans op diefstal en vandalisme kleiner is.

4.4 Blok 4: Weerstand auto en OV

Het fietsgebruik wordt mede bepaald door de weerstanden voor het gebruik van concurrerende vervoermiddelen. Het OV speelt op de korte afstanden alleen een rol van betekenis in de grootste steden van Nederland. Daar is het aanbod van stadsvervoer enigszins concurrerend. De invoering van de OV-studentenkaart laat zien dat prijsmaatregelen grote invloed kunnen hebben op het fietsgebruik.

Marktaandeel van de concurrenten (auto en OV)	aandeel auto (% vd verplaatsingen < 7,5 km)	aandeel OV (% vd verplaatsingen < 7,5 km)
Breda	42%	1,7%
Den Bosch	40%	1,6%
Eindhoven	39%	1,4%
Helmond	40%	0,4%
Tilburg	40%	2,0%
Groningen	23%	2,8%
Houten	31%	1,1%
Veenendaal	39%	0,3%
Zwolle	31%	0,9%
Gemiddeld (excl Houten)	37%	1,4%
Significant		
Bron:Fietsbalans/OVG		

Tabel 4.15: Marktaandeel van de concurrenten (auto en OV)

Tabel 4.15 geeft het marktaandeel van de auto en het OV weer voor verplaatsingen korter dan 7,5 km. Hieruit blijkt nog eens dat OV slechts in beperkte mate een concurrent is voor de fiets. Andersom geldt wel dat de fiets voor het OV een belangrijke concurrent is.

De auto is de belangrijkste concurrent van de fiets. In de B5 is het marktaandeel van de auto over de hele linie hoger dan het gemiddelde van de vergeleken steden. Kijken we naar de grote steden dan valt op het grote verschil tussen de B5-steden enerzijds (marktaandeel circa 40%) en Groningen (23%).

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto wordt in sterke mate bepaald door de weerstand die een automobilist ervaart. Deze kan voor een belangrijk deel beïnvloed worden door provinciaal en lokaal beleid. Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat de gemiddelde parkeerkosten en de relatieve snelheid een significante invloed hebben op het fietsgebruik.

Bij parkeerkosten gaat het niet alleen om de hoogte van het tarief, maar vooral om de grootte van het gebied met betaald parkeren. Een groot deel van het parkeren vindt echter plaats op particulier terrein, bijvoorbeeld in parkeergarages bij kantoorgebouwen. Parkeernormen in combinatie met vervoersmanagement kunnen hier de concurrentiepositie van de fiets vergroten. Een belangrijk voordeel van sturend parkeerbeleid, is dat vooral korte verplaatsingen gevoelig zijn voor parkeertarieven. Hierdoor komt parkeerruimte vrij voor bezoekers van de stad.

Een nieuwe manier om de autogebruik in een stedelijke omgeving te beprizen is de verblijfsheffing, zoals deze bijvoorbeeld in Londen is ingevoerd. In Nederland zijn hier echter nog geen ervaringen mee opgedaan.

Ook autobeschikbaarheid heeft een significante invloed op het fietsgebruik, maar dit is moeilijker te beïnvloeden door provinciale en lokale overheden. Autobeschikbaarheid hangt sterk samen met inkomen en grootte van het huishouden (blok 1).

Factoren die de concurrentie van de auto bepalen	Reistijd- verhouding fiets/auto	Deel van de verplaatsingen per fiets sneller	Gemiddelde parkeerkosten auto	Totaalscore concurrentie- positie fiets tov auto	Personen- auto's per 1.000 inwoners
Breda	0,94	67%	29	-0,2	601
Den Bosch	0,85	58%	23	-0,3	790
Eindhoven	0,99	58%	35	-0,4	411
Helmond	1,14	36%	15	-1,8	403
Tilburg	1,00	50%	46	-0,3	393
Groningen	0,65	91%	68	2,0	349
Houten	0,84	53%	0	-0,9	377
Veenendaal	0,96	50%	10	-1,0	392
Zwolle	1,14	33%	36	-1,3	379
Gemiddeld (excl Houten)	1,0	55%	33	-0,4	385
Significant	-		+	+	-
Bron: Fietsbalans 2000, 2002					CBS

Tabel 4.16: Fietsbalans 2000, 2002

Tabel 4.16 laat zien hoe de verschillende steden scoren op een aantal factoren die de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto bepalen. De eerste vier kolommen hebben betrekking op metingen uit de Fietsbalans, waarbij de vierde kolom een samenvattende score geeft. De vijfde kolom geeft het autobezit weer volgens het CBS (niet gecorrigeerd voor leasebedrijven. Vooral in Den Bosch zijn veel leasebedrijven gevestigd. Ook na correctie blijft het autobezit in Den Bosch hoog).

Wat het autobezit betreft is de situatie in Breda en Den Bosch duidelijk ongunstig voor de fiets. Kijken we naar de reistijdverhouding en de parkeerkosten dan is het beeld wisselend. In vier van de vijf grote Brabantse steden zijn de omstandigheden relatief gunstig voor het fietsgebruik. Alleen Helmond scoort over de hele linie relatief slecht. Het is natuurlijk ook verklaarbaar dat de fiets in de grotere steden een sterkere concurrentiepositie ten opzichte van de auto heeft, omdat ruimte schaarser is en congestie meer voor komt. In Groningen echter, de grootste typische fietsstad, is de concurrentiepositie van fiets nog aanzienlijk sterker dan in Breda, Eindhoven en Tilburg. Er valt dus ook in de grote B5 nog wat te winnen op het gebied van reistijdverhouding en parkeerkosten.

Opvallend is overigens dat de automobilist in de 'typische fietsstad' Zwolle toch sneller op zijn bestemming is dan in de meeste B5-steden. De grofmazige autostructuur van Zwolle, waarbij automobilisten moeten omrijden, hoeft kennelijk niet te leiden tot langere reistijden per auto. De rechtstreekse routes voor de fiets in Zwolle, geven echter wel het gevoel, dat je met de fiets sneller bent.

Maatregelen

- grofmazige perifere autostructuur;
- verhogen parkeertarief en vergroten van het gebied met betaald parkeren;
- onderzoeken van de mogelijkheden voor gebiedsheffing;
- parkeernormen en vervoersmanagement bij bedrijven.

4.5 Blok 5: Spreiding en concentratie van functies

Vanwege de beperkte actieradius van de fiets, heeft de ruimtelijke spreiding en concentratie van functies grote invloed op de bruikbaarheid van de fiets. Processen van schaalvergroting en scheiding van functies leiden tot langere verplaatsingsafstanden. Een belangrijke motor achter deze processen is de verlaging van de verplaatsingweerstand doordat auto, trein en vliegtuig goedkoper en sneller worden. Vooralsnog is de invloed van deze processen op het fietsgebruik per saldo neutraal. Het verlies van marktaandeel aan de auto wordt gecompenseerd door winst ten opzichte van het lopen. Dit is het gevolg van schaalvergroting op buurt- en wijkniveau, waardoor de loopafstanden te groot worden. Door de vergrijzing zullen voorzieningen in de directe omgeving echter wel steeds belangrijker worden.

De grootte van een kern heeft slechts in beperkte mate invloed op het fietsgebruik. Alleen in plattelandsgebieden (geen bestemmingen op fietsafstand) en in de grootste steden (concurrentie OV en geen schuurtjes) is het fietsgebruik substantieel lager. Voor de fiets is vooral een goede menging en een centrale ligging van bestemmingen van belang.

Beleidsmatige beïnvloeding van de ruimtelijke spreiding en concentratie van functies is een zaak van zeer lange adem. Er zijn veel beleidsterreinen bij betrokken (RO, EZ, Welzijn, Onderwijs en Verkeer). Bovendien is de afhankelijkheid van marktpartijen groot. Het beleid heeft alleen kans van slagen als gedurende lange tijd vanuit eenduidige visie gewerkt wordt. De effecten zijn echter wel decennia lang merkbaar.

Ruimtelijk-economische kenmerken	Inwoners stedelijk gebied (%)	Gecorrigeerde omgevingsadressen-dichtheid	verkoop vloeroppervlak (miljoen m2)	Aantal banen (% potentiële beroepsbevolking)	Banen-groei
Breda	56%	3692	262464		
Den Bosch	56%	3920	223226	104%	18%
Eindhoven	75%	4257	348324	100%	13%
Helmond	40%	3413	115580		
Tilburg	70%	5372	276499	72%	17%
Groningen	76%	5080	340253	97%	24%
Houten	37%	3534	27055		
Veenendaal	62%	4586	129043		
Zwolle	54%	3727	178106	100%	24%
Gemiddeld (excl Houten)	61%	4256	234187	95%	19%
Significant					
Bron:	CBS	CBS/GC	Retailhandboek	VSO	VSO

Tabel 4.17: Ruimtelijk-economische kenmerken

Er zijn geen gegevens beschikbaar die per stad kunnen aangeven of de spreiding en concentratie van functies gunstig is voor het fietsgebruik. Met de gegevens in tabel 4.17 wordt wel een beeld geschetst van een aantal relevante aspecten. De eerste twee kolommen hebben betrekking op de stedelijke dichtheid en daarmee op het aantal mogelijke bestemmingen op fietsafstand. De gecorrigeerde omgevingsadressendichtheid is wat dit betreft het interessantst. Dat is het gemiddelde aantal postadressen dat binnen een straal van 1 kilometer van elk postadres in gemeente ligt. Dit is hier gecorrigeerd voor het aantal personen per huishouden (bewerking GC). Bij grote steden zou je een hogere waarde verwachten. Tilburg en Groningen hebben beiden een hoge dichtheid. Met name van Breda en Eindhoven zou een hogere dichtheid verwacht mogen worden op basis van de grootte van deze steden.

De kolom 'verkoop vloeroppervlak' geeft een indicatie van het aanbod van winkels in een gemeente. In de B5 is het aanbod winkels over het algemeen (aanzienlijk) groter dan in de typische fietssteden. Groningen heeft echter ook een fors winkelaanbod. Aan winkels op fietsafstand dus geen gebrek in de B5, hoewel het verkoopvloeroppervlak

vlak nog niks zegt over de spreiding over de verschillende stadsdelen. Voor het fietsgebruik is vooral een goede spreiding van dagelijkse voorzieningen over de stad van belang.

De laatste twee kolommen tenslotte zeggen iets over het aanbod van werkgelegenheid. Niet van alle steden zijn gegevens beschikbaar. Met uitzondering van Tilburg is er in alle steden waarvan gegevens beschikbaar zijn een balans tussen het aantal banen en de beroepsbevolking. Hier is in theorie voor iedereen een baan op fietsafstand. In werkelijkheid wordt deze balans verstoord door inkomende en uitgaande pendel. Naar verwachting zal de uitgaande pendel in de Brabantse steden groter zijn dan in Zwolle en Groningen. Bij Groningen en Zwolle zijn er binnen een straal van 50 km geen grote concurrerende steden met veel werkgelegenheid (zie ook paragraaf 4.3).

Op basis van de getoonde cijfers is vooral in Tilburg een groei van het aantal banen wenselijk. Opvallend is dat in de afgelopen jaren vooral in de twee typische fietssteden het aantal banen groeide (zonder te willen suggereren dat dit verband houdt met het fietsgebruik. Het fietsklimaat was echter kennelijk ook geen belemmering.)

Maatregelen

- vergroten van de stedelijke dichtheid in Breda, Eindhoven en Helmond;
- goede spreiding van functies over het stedelijk gebied.

4.6 Blok 6: Kwaliteit van de openbare ruimte

Omdat een fietser in direct contact staat met zijn omgeving, is de kwaliteit van de openbare ruimte van directe invloed op de aantrekkelijkheid van het fietsen en op de sociale veiligheid. Fietsers hebben belang bij een overzichtelijke openbare ruimte, die goed verzorgd is, met een menselijke maat. Ook andersom geldt: veel fietsers maken de openbare ruimte levendiger. Daarnaast is het ruimtegebruik van een fiets veel kleiner dan van een (rijdende of geparkeerde) auto.

Er zijn overigens geen onderzoeken gevonden die deze invloeden kwantificeren. Uit de Fietsbalans blijkt wel dat een lawaaige omgeving slecht is voor het fietsgebruik.

Maatregel: discussie met stedenbouwers en landschappers over wat de fietser kan betekenen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en andersom: wat de kwaliteit van de openbare ruimte kan betekenen voor het fietsgebruik.

4.7 Blok 7: Criminaliteit

Fietsers zijn relatief gevoelig voor criminaliteit in de openbare ruimte. Zowel de fietser als de fiets zijn kwetsbaar. Het gaat dan om sociale veiligheid, zoals beschreven in paragraaf 4.3.7, en om fietsendiefstal en vandalisme, zoals beschreven in paragraaf 4.3.5.

Andersom heeft het fietsgebruik ook invloed op de criminaliteit. Een positief verband is dat een hoog fietsgebruik bijdraagt aan meer menselijk toezicht. Een negatief verband is, dat een hoog fietsgebruik gepaard gaat met meer fietsendiefstallen.

4.8 Blok 8: Natuurlijke omgeving

De natuurlijke omgeving bepaalt in sterke mate of de condities voor een hoog fietsgebruik aanwezig zijn. Het gaat daarbij om de weersomstandigheden, de aanwezigheid van hoogteverschillen en natuurlijke barrières zoals rivieren. Over het algemeen zijn de condities in Nederland gunstig. Soms kunnen maatregelen genomen worden om de condities te verbeteren, zoals de aanleg van een brug.

De natuurlijke condities hebben ook indirect invloed op de omstandigheden voor een fietser. De verkeersstructuur in Den Bosch is bijvoorbeeld sterk bepaald door oude radiale linten op stroomruggen.

4.9 Blok 9: Het beleid

Uit de analyse van verklarende factoren voor het fietsgebruik blijkt dat veel beleidssectoren direct of indirect invloed hebben op het fietsgebruik. Dit staat in schril contrast met de praktijk in veel gemeenten en provincies, waarbij het fietsbeleid een deeltaak is van een verkeersmedewerker, die zich vooral richt op fietspaden en stallingen. Wil een gemeente of provincie effectief het fietsgebruik beïnvloeden, dan moet de fiets serieus meegenomen worden in de afwegingen op al die beleidsterreinen. Een sectoraal fietsplan met voldoende budgetten is een goede basis, maar belangrijker is dat de beleidsmakers op de verschillende beleidsterreinen het belang van de fiets onderkennen.

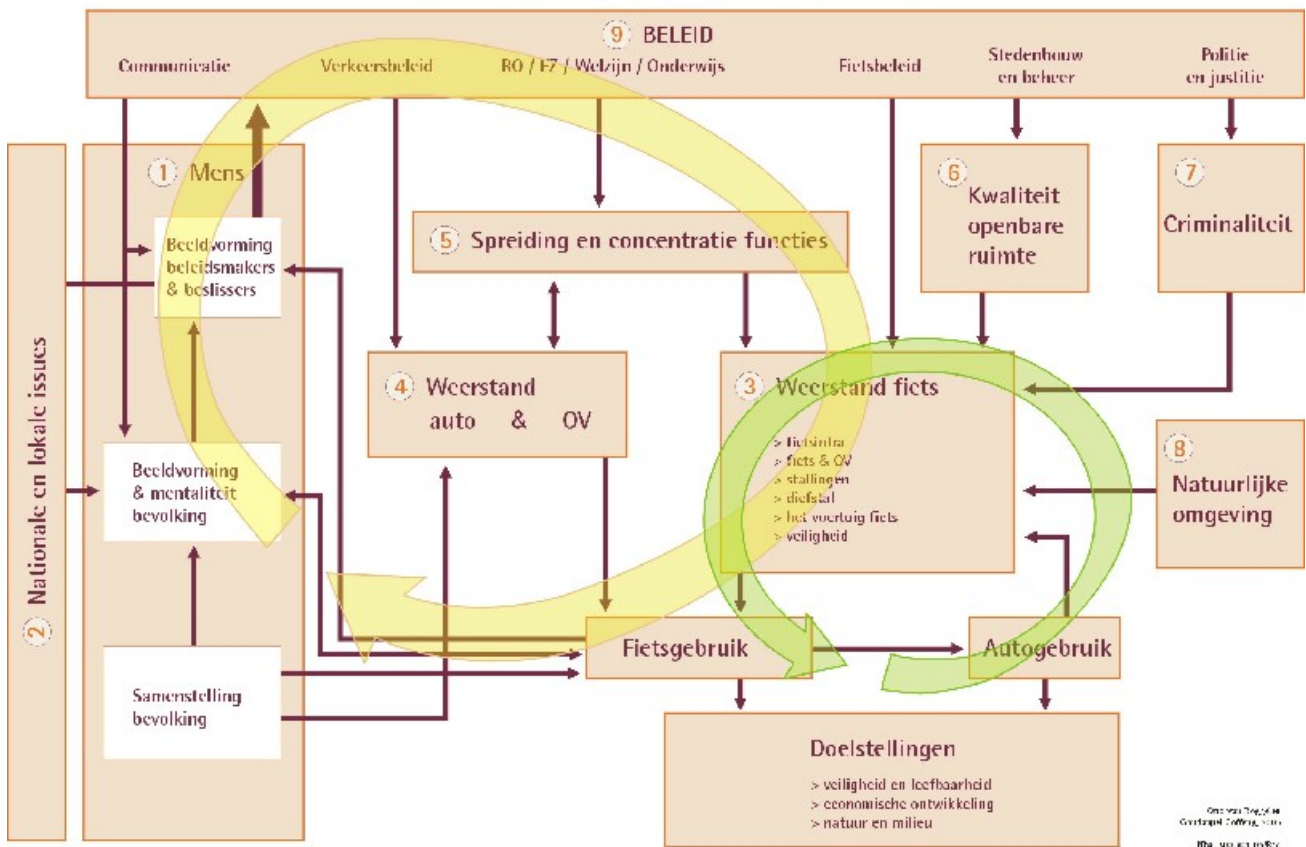
Maatregelen

- Aanstellen van een of enkele provinciale of gemeentelijke fietsbeleidaanrichter(s), met een breder werkveld dan alleen de verkeerssector.
- Met andere sectoren (stedebouw, sociaal beleid, politie) bespreken welk belang zij hebben bij een hoger fietsgebruik en welke bijdrage zij kunnen leveren aan stimulering van het fietsgebruik.

4.10 Twee zichzelf versterkende processen

In de analyse van verklarende factoren voor het fietsgebruik kunnen twee zichzelf versterkende processen onderkend worden, waardoor het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terecht kan komen (zie figuur 4.4).

Verklarende factoren voor het fietsgebruik



Figuur 4.4: Twee zichzelf versterkende processen waardoor het fietsgebruik in een opwaartse of neergaande spiraal terecht kan komen

De eerste spiraal loopt via de menskant: in bepaalde streken wordt meer gefietst omdat dit aansluit bij de mentaliteit van de bevolking. De fietstraditie is dieper geworteld. Hierdoor houden beleidsmakers en bestuurders ook meer rekening met de fiets. Dit leidt tot betere omstandigheden voor de fiets, waardoor meer mensen de fiets pakken. Het hoge fietsgebruik versterkt de fietstraditie bij de bevolking. Beleidsmakers houden daardoor meer rekening met de fiets. Etc. De fiets zit in een opgaande spiraal. De spiraal kan echter ook in een neergaande beweging terecht komen. De ervaring in het buitenland leert dat het zeer moeilijk is om weer in een opgaande spiraal te komen, als het fietsgebruik geminimaliseerd is en de fietstraditie verdwenen is (Antwerpen, Parijs).

De tweede spiraal loopt via het autogebruik. Een toename van het autogebruik kan leiden tot meer hinder en gevaar voor fietsers. Dit tast de kwaliteit van de fietsinfrastructuur aan en verhoogt de weerstand om te fietsen (blok 3). Het gevolg is een afname van het fietsgebruik en een verdere toename van het autogebruik. En de neergaande spiraal begint aan de volgende ronde.

Een rem op deze neergaande spiraal is dat het toenemende autogebruik ook het autoverkeer in de weg zit. Dit versterkt de concurrentiepositie van de fiets, waardoor het fietsgebruik weer toeneemt of stabiel blijft. Er ontstaat een nieuw evenwicht. Aanpassing van de infrastructuur waardoor de weerstand voor de fiets of de auto verandert, zal weer leiden tot een nieuw evenwicht. Deze situatie lijkt zich op drukke momenten voor te doen in alle vijf grote Brabantse steden, behalve Helmond. Ook in de typische fietsstad Groningen lijkt sprake van een dergelijk evenwicht, alleen dan met een substantieel lager aandeel auto en een hoger aandeel fiets.

Beide spiralen grijpen in elkaar en kunnen elkaar versterken.

4.11 Overzicht en prioritering invloedsfactoren fietsgebruik

In de voorgaande paragrafen is een uitgebreide beschrijving gegeven van de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik. In deze paragraaf proberen we een rangorde aan te brengen in deze factoren. Welke factoren beperken het fietsgebruik het sterkst? Welke factoren zijn het makkelijkst te beïnvloeden? En waar moet in het beleid prioriteit aan gegeven worden als we het fietsgebruik willen stimuleren?

Voor zover bekend is er nog geen onderzoek gedaan naar de samenhang en weging van *alle* beperkende factoren voor het fietsgebruik. Daarom is in het kader van dit onderzoek een instrument ontwikkeld dat aan de hand van systematische inschattingen en de literatuur komt tot een weging van de verschillende factoren. Het instrument bestaat uit vijf stappen:

1. bepalen in welke mate de factoren beperkend zijn voor het fietsgebruik;
2. bepalen in welke mate de factoren beïnvloedbaar zijn;
3. prioritering voor een doorsnee middelgrote stad;
4. bepalen situatie in B5;
5. prioritering voor B5.

In bijlage 3 worden alle stappen besproken. Vier leden van het benchmarkteam hebben onafhankelijk van elkaar de vijf stappen doorlopen. Hier beperken we ons tot de belangrijkste bevindingen aan de hand van drie tabellen.

Beperkende factoren voor (middelgrote) stad

Tabel 4.18 geeft de uitkomsten weer voor de eerste drie stappen. (De factoren zijn geordend op basis van de uitkomsten van stap 3).

In de kolom 'beperkend voor een stad' wordt aangegeven in welke mate de verschillende factoren beperkend zijn voor het fietsgebruik in een middelgrote Nederlandse stad.

De volgende factoren zijn het sterkst beperkend:

- beeldvorming/mentaliteit/gewoonte bevolking;
- autobeschikbaarheid;
- geen parkeerkosten auto;
- beeldvorming/mentaliteit beslissers;
- persoonlijke beperkingen;
- verplaatsingsafstand te groot.

In stap 2 is een inschatting gemaakt van de mate waarin de verschillende factoren beïnvloed kunnen worden met gemeentelijk of provinciaal beleid. Opvallend is, dat de bovengenoemde factoren die het sterkst beperkend zijn voor het fietsgebruik, slechts in geringe mate beïnvloedbaar zijn. Daardoor krijgen deze factoren in de meeste gevallen niet de hoogste prioriteit (stap 3). Echter: als het zou lukken om (nieuwe) maatregelen te ontwikkelen om de beperkingen weg te nemen, dan kan dat een groot effect op het fietsgebruik.

Prioriteit beperkende factoren voor (middelgrote) stad	stap 1			beperkend voor een stad	stap 2 beïnvloedbaar	stap 3 prioriteit (middelgrote) stad
	beperkend voor individu	deel ritten relevant	deel van bevolking relevant			
reistijdverhouding fiets/auto	4	3	4	48	4	192
directheid en verkeershinder	4	3	4	48	4	192
geen parkeerkosten auto	4	4	4	64	2	128
verkeersveiligheid	3	3	3	27	4	108
stallingen bedrijven/scholen**	3	3	4	36	3	108
kans op fietsendiefstal	4	3	3	36	3	108
comfort wegdek	1	4	4	16	5	80
stallingsvoorzieningen in centra	2	2	4	16	5	80
beeldvorming/mentaliteit/gewoonte bevolking	5	5	3	75	1	75
beeldvorming/mentaliteit beslissers	4	4	4	64	1	64
stallingen woningen	4	5	1	20	3	60
aantrekkelijkheid (oa recreatief)	2	3	3	18	3	54
kwaliteit van de openbare ruimte	2	3	3	18	3	54
fietsbezit	5	5	1	25	2	50
persoonlijke beperkingen	5	5	2	50	1	50
verplaatsingsafstand te groot	5	2	5	50	1	50
aantal bestemmingen op fietsafstand	1	5	5	25	2	50
sociale veiligheid	5	2	2	20	2	40
concurrentie OV	4	1	2	8	5	40
voorzieningen OV-halten	4	2	1	8	5	40
autobeschikbaarheid	5	5	3	75	1	38
bagage en kinderen	5	2	3	30	1	30
weersinvloeden	5	2	3	30	0	6

Tabel 4.18: Prioriteit beperkende factoren voor (middelgrote)stad

Factoren die wel goed beïnvloedbaar zijn (stap 2), hebben vooral betrekking op de infrastructuur. Dat geldt vooral als de beperkingen zich concentreren op een beperkt aantal locatie, zoals stallingen bij OV-haltes. Of als er relatief weinig andere belangen in het geding zijn, zoals comfort wegdek. De volgende beperkende factoren zijn het beste te beïnvloeden:

- stallingsvoorzieningen in centra;
- comfort wegdek;
- concurrentie OV;
- voorzieningen OV-haltes;
- directheid en verkeershinder;
- reistijdverhouding fiets/auto;
- verkeersveiligheid.

Op basis van de eerste twee stappen is in stap 3 de prioritering bepaald. Op een gedeelte eerste plaats staan *reistijdverhouding fiets/auto* en *directheid en verkeershinder voor de fiets*. Van een beleid gericht op deze twee factoren mag het meeste effect verwacht worden. Op enige afstand volgen:

- geen (parkeer)kosten voor de auto;
- verkeersveiligheid;
- kans op fietsendiefstal;
- en stallingsvoorzieningen bij bedrijven en scholen.

Prioritering voor de B5

Om te bepalen of de prioritering voor de B5 anders is dan gemiddeld, is in stap 4 op basis van de cijfers uit de voorgaande paragrafen per factor een inschatting gemaakt van de situatie in de Brabantse steden. (zie tabel 4.19, als de waarde groter is dan 1 is de situatie slechter).

Prioriteit beperkende factoren voor de B5	Stap 4	Stap 5	Stap 3
	situatie B5 (> 1 is slechter)	prioriteit b5	prioriteit (middel)grote stad
directheid en verkeershinder	1,12	215	192
reistijdverhouding fiets/auto	1,02	196	192
geen parkeerkosten auto	1,06	136	128
verkeersveiligheid	1,06	114	108
kans op fietsendiefstal	1,02	110	108
stallingen bedrijven/scholen**	1,00	108	108
beeldvorming/mentaliteit/gewoonte bevolking	1,20	90	75
stallingsvoorzieningen in centra	1,12	90	80
comfort wegdek	1,12	90	80
beeldvorming/mentaliteit beslissers	1,10	70	64
stallingen woningen	1,06	64	60
aantrekkelijkheid (oa recreatief)	1,08	58	54
fietsbezit	1,12	56	50
persoonlijke beperkingen	1,10	55	50
kwaliteit van de openbare ruimte	1,00	54	54
aantal bestemmingen op fietsafstand	1,06	53	50
verplaatsingsafstand te groot	1,04	52	50
sociale veiligheid	1,10	44	40
autobeschikbaarheid	1,14	43	38
concurrentie OV	1,02	41	40
voorzieningen OV-halten	1,02	41	40
bagage en kinderen	1,00	30	30
weersinvloeden	1,00	6	6

Tabel 4.19: Prioritering Brabantse steden

Opvallend is dat de B5 gemiddeld op geen enkele factor beter scoort dan het gemiddelde van de typische fietssteden, die dienen als referentie. De individuele steden scoren overigens soms wel beter op bepaalde factoren. Op de volgende factoren scoren de B5 gemiddeld genomen substantieel ongunstiger:

- beeldvorming/mentaliteit/gewoonte bevolking;
- autobeschikbaarheid;
- directheid en verkeershinder;
- fietsbezit;
- stallingsvoorzieningen in centra;
- comfort wegdek;
- beeldvorming/mentaliteit beslissers;
- persoonlijke beperkingen;
- sociale veiligheid.

Tot slot is in stap 5 bepaald welke invloed dit heeft op de prioritering voor de B5. De rangorde in de prioritering voor de B5 is niet wezenlijk anders is dan de rangorde voor een doorsnee (middel)grote stad (laatste kolom). Hieruit kan geconcludeerd worden dat beleid dat effectief is in een (middel-)grote stad in Nederland, in het algemeen ook effectief is in de B5.

De B5 scoren verder gemiddeld wel meer 'prioriteitspunten' dan de onderzochte typische fietssteden. Dat geldt in versterkte mate voor Den Bosch en Eindhoven. De methode bevestigt dus dat in de B5 meer aanvullende beleidsinspanningen noodzakelijk zijn om het fietsgebruik te stimuleren. Vooral ten aanzien van de *directheid en verkeershinder voor fietsers* zijn verbeteringen wenselijk. In de B5 staat *directheid en verkeershinder* op de eerste plaats, terwijl bij de doorsnee (middel)grote stad deze factor de eerste plaats nog moet delen met *reistijdverhouding fiets/auto*.

Andere factoren die gemiddeld voor de B5 substantieel meer aandacht vergen zijn:, beeldvorming/mentaliteit/gewoonte bevolking, stallingsvoorzieningen in centra, comfort wegdek.

Ook als we de verschillende B5-steden apart bekijken, blijft de volgorde van prioriteiten in grote lijnen in tact. De verschuivingen per stad zijn echter wel groter. De laatste tabel geeft per stad de hoogste prioriteiten weer.

Prioriteiten B5				
Breda	Den Bosch	Eindhoven	Helmond	Tilburg
directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	reistijdverhouding fiets/auto
reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	directheid en verkeershinder
geen parkeerkosten auto	geen parkeerkosten auto	kans op fietsendiefstal	geen parkeerkosten auto	verkeersveiligheid
verkeersveiligheid	kans op fietsendiefstal	verkeersveiligheid	kans op fietsendiefstal	stallingen bedrijven/scholen**
stallingen bedrijven/scholen**	verkeersveiligheid	geen parkeerkosten auto	stallingen bedrijven/scholen**	geen parkeerkosten auto
comfort wegdek	stallingen bedrijven/scholen**	stallingen bedrijven/scholen**	beeldvorming bij bevolking	beeldvorming bij bevolking

Tabel 4.20: Prioriteiten B5

Hierin valt het volgende op

- Bij de meeste steden staat *directheid en verkeershinder voor fietsers* bovenaan de prioriteitenlijst. Tilburg scoort echter iets beter op *directheid en verkeershinder*, waardoor hier *reistijdverhouding fiets/auto* de lijst aanvoert. In Helmond krijgen *reistijdverhouding fiets/auto* en *directheid en verkeershinder* ongeveer dezelfde prioriteit.
- In het Helmond komt *verkeersveiligheid* niet voor in de lijst met de hoogste prioriteiten. Natuurlijk is verkeersveiligheid ook in Helmond van belang, maar het veiligheidsniveau is hier zo hoog, dat van verbetering van de verkeersveiligheid slechts een beperkt effect verwacht mag worden op het fietsgebruik.
- Aanpak van fietsendiefstal verdient vooral hoge prioriteit in Den Bosch, Eindhoven en Helmond.

- Verbetering van de beeldvorming/attitude ten aanzien van de fiets bij de bevolking staat alleen bij Helmond en Tilburg op de lijst. Bij de andere steden wordt beeldvorming/attitude verdrongen door andere factoren.
- Breda is de enige stad waar *comfort wegdek* de prioriteitenlijst haalt. De afgelopen jaren is echter veel geïnvesteerd in de verharding van fietspaden, waardoor de situatie mogelijk al verbeterd is.

Kanttekeningen bij de prioritering

Bij deze prioritering passen twee kanttekeningen. Ten eerste gaat het om de prioritering van *aanvullende* maatregelen om de huidige situatie te verbeteren. Er is dus vanuit gegaan dat bestaand beleid ten aanzien van de verschillende factoren voortgezet wordt. Verslechtert de situatie voor een bepaalde factor, doordat er minder aandacht aan besteed wordt, dan kan deze factor stijgen in de prioriteitenlijst. Stopt een gemeente bijvoorbeeld met het onderhoud van de wegen, dan zal *comfort wegdek* veel sterker een beperkende factor worden en stijgen in de prioriteitenlijst.

De twee kanttekening betreft het achterliggende doel van stimulering van het fietsgebruik. In hoofdstuk 3 is aan de orde geweest dat stimulering van het fietsgebruik geen doel op zichzelf is, maar moet bijdragen aan het 'economisch, sociaal en ecologisch kapitaal'. Afhankelijk van de het zwaartepunt dat gekozen wordt voor de achterliggende doelstelling, kunnen er verschuivingen optreden in de prioritering. Bij de economische doelstellingen zal bijvoorbeeld meer nadruk gelegd moeten worden op reistijdverhouding fiets/auto en de parkeerkosten voor de auto. Bij de sociaal-culturele pijler heeft vergroten van het fietsbezit bij sociaal zwakke groepen meer effect op de doelstelling.

5 Analyse kansrijke relaties

5.1 Inleiding

Uit de analyse van de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik blijkt dat de verbetering van de fietsinfrastructuur een belangrijke bijdrage kan leveren aan de stimulering van het fietsgebruik. Vooral maatregelen die hinder van het autoverkeer voor fietsers verminderen en de reistijdverhouding verbeteren zijn effectief. Bij hinder gaat het om zaken als stoppen, uitwijken, subjectieve onveiligheid als gevolg van massa en snelheid (vracht-)auto's, geluidhinder et cetera.

In de analyse die in dit hoofdstuk wordt uitgevoerd, wordt gezocht naar de relaties en gebieden die kansrijk zijn. Op deze relaties hebben investeringen in de fietsinfrastructuur het meeste effect. De analyse dient een tweetal doelen. Ten eerste maakt het aan bestuurders en beleidsmakers (ook die niet belast zijn met fietsbeleid) duidelijk waar de kansen voor de fiets liggen. Dat kan bijdragen aan een breder draagvlak en meer prioriteit voor het fietsbeleid. Daarnaast helpt de analyse bij de prioritering van de fietsmaatregelen. Het biedt speerpunten voor het fietsbeleid van de betrokken gemeenten.

Deze analyse komt overigens niet in de plaats van de 'normale' analyses die in Tekenen voor de Fiets aanbevolen worden voor de verbetering van een fietsnetwerk.

De analyses, die zijn uitgevoerd voor de regio's 's Hertogenbosch, Breda, Tilburg, Eindhoven en Helmond, hebben op twee manieren plaatsgevonden. Met het verkeersmodel NRM Brabant is een eerste slag uitgevoerd op basis waarvan een rangorde van kansrijke relaties is opgesteld. Vervolgens is de analyse aangevuld met input van lokale deskundigen over de verbetermogelijkheden, waarna de rangorde is aangepast.

In paragraaf 2 wordt de analysemethode besproken. In paragraaf 3 tot en met 7 bespreken we de resultaten voor de verschillende regio's.

5.2 De analysemethode

5.2.1 Analyse met NRM Noord-Brabant

In de zoektocht naar kansrijke gebieden en relaties zijn drie invalshoeken gebruikt, die aansluiten bij verschillende doelstellingen uit hoofdstuk 3:

1. Op welke relaties is de kans dat automobilisten overstappen op de fiets het grootst? Dit is met name van belang voor doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, betrouwbare reistijd, congestie en emissies.
2. Op welke relaties worden de meeste fietskilometers afgelegd? Investerings op deze relaties zijn goed besteed vanwege het hoge gebruik. Daarnaast sluit het aan bij doelstellingen op het gebied van gezondheid, ontplooiingsmogelijkheden en bereikbaarheid.
3. In welke gebieden zijn de meeste fietsbestemmingen? Deze benadering is opgenomen naar aanleiding van de inbreng van Boudewijn Bach tijdens de expertmeeting. In deze gebieden kan niet meer volstaan worden met het denken in routes omdat de bestemmingen in het gehele gebied verspreid liggen. Daarom verdient het de voorkeur de fiets prioriteit te geven bij de inrichting van de gehele gebieden. Ook stallingen zijn hier een belangrijk aandachtspunt.

De analyses zijn uitgevoerd met het modelsysteem NRM Noord-Brabant versie 3. Aan de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten is gevraagd om de uitkomsten te beoordelen. Bij de meeste steden zijn de uitkomsten van de modelanalyses inderdaad logisch en aannemelijk, behalve bij Helmond. Voor Helmond bleek het NRM Noord-Brabant te grof en de vulling van de data niet actueel genoeg.

In de volgende alinea's wordt toegelicht hoe de drie invalshoeken zijn geoperationaliseerd met het model:

1. Overstap van auto naar fiets

Om de kansrijke relaties voor de overstap van auto naar fiets op te sporen is gekeken naar de autoverliesuren van autoverplaatsingen in de afstandsklasse 2,5 tot 5 kilometer in de ochtendspits. Op deze relaties loont het in de spits om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Bovendien levert een toename van het fietsgebruik hier de grootste bijdrage aan het verminderen van de congestie.

Autoverliesuren vormen een indicator voor het oponthoud dat automobilisten ondervinden op deze relaties.

Als maximum lengte van de autoverplaatsingen is 5 kilometer gehanteerd, omdat dit voor de meeste mensen nog goed te fietsen is. De ondergrens van 2,5 kilometer heeft een tweetal redenen. De eerste heeft met de grofheid van het model te maken. De tweede met het schaalniveau van de analyse en de bijhorende maatregelen. Voor fietsverplaatsingen langer dan 2,5 kilometer is het mogelijk fietsstromen te bundelen, zonder dat dit leidt tot grote omrijdafstanden.

2. Veel fietskilometers

De relaties met veel fietskilometers zijn berekend door het aantal fietskilometers per 24 uur van fietsverplaatsingen langer dan 2,5 kilometer bij elkaar op te tellen. Het gaat om de heen- en terugweg samen. Voordeel van deze methode is dat ook relaties over grotere afstanden boven komen drijven. Vanwege de grofheid van het fietsnet-

werk in het NRM is er waarschijnlijk wel sprake van een kleine overschatting van het aantal afgelegde kilometers. Voor de prioritering maakt dat weinig uit.

3. Gebieden met veel fietsbestemmingen

De gebieden met veel fietsbestemmingen zijn bepaald door het aantal fietsers dat per 24 uur een niet-wonen-bestemming heeft in een zone te sommeren. In deze gebieden kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- hogere verblijfskwaliteit voor de fiets;
- verbeteren openbare stallingsvoorzieningen (bewaakt en onbewaakt).

5.2.2 Aanvulling analyse NRM

In een tweede slag is de analyse voor de onderdelen die kansrijk zijn vanwege congestie en kansrijk vanwege veel fietskilometers aangescherpt door rekening te houden met de knelpunten en verbetermogelijkheden op de gevonden relaties. Het gaat om de volgende zaken:

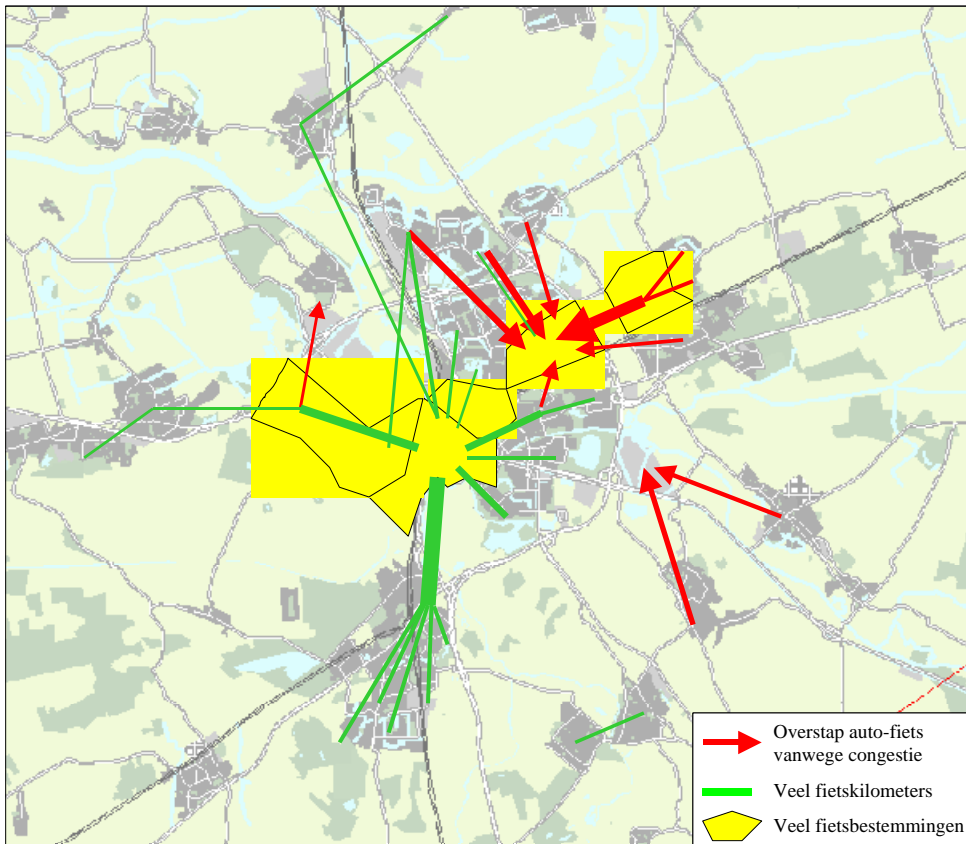
- omrijfactor fiets-over-de-weg/hemelsbreed;
- samenhang en herkenbaarheid;
- gemiddelde snelheid, oponthoud en stopkans;
- hinder van andere verkeersdeelnemers;
- hoogteverschillen vanwege kunstwerken;
- aantrekkelijkheid omgeving (onder andere geluidhinder);
- sociale veiligheid;
- overige.

De tweede slag is uitgevoerd door de verkeersambtenaren van de vijf steden die, als lokale deskundige, goed zicht hebben over de aard van de knelpunten en de verbetermogelijkheden die er zijn voor een knelpunt. Zij hebben de fietsroutes die bij de relaties horen gescoord door middel van 'plusjes' en 'minnetjes'. Daarbij is met name gekeken naar verbetermogelijkheden van een fietsroute. De relaties waar geen of weinig verbetermogelijkheden zijn hebben een negatieve waardering gekregen op het betreffende onderdeel. Na optelling van de punten volgt een nieuwe rangorde. Uitgangspunt daarbij is dat op relaties die het meest negatief scoren op de verschillende onderdelen de beste mogelijkheden voor verbetering zijn. Op basis daarvan is een beperkt aantal relaties geselecteerd die komende vijf jaar verbeterd zouden moeten worden.

In de volgende paragrafen wordt de analyse per regio weergegeven. Het onderdeel omrijfactor is in de tabellen wel opgenomen, maar dit heeft geen invloed op de rangorde.

5.3 's-Hertogenbosch

In figuur 5.1 is de analyse voor 's Hertogenbosch weergegeven.



Figuur 5.1: Analyse 's-Hertogenbosch

5.3.1 Analyse op basis van congestie

Als het gaat om de overstap van de auto naar de fiets zijn vooral de relaties met het bedrijventerrein De Herven kansrijk. Vanwege de congestie in de spits is het voor automobilisten uit de noordelijke delen van 's-Hertogenbosch en Rosmalen die naar De Herven moeten, aantrekkelijk om de auto te verruilen voor de fiets. Deze relaties zouden de komende jaren de hoogste prioriteit moeten hebben in de verbetering van de fietsinfrastructuur. Verder vallen op een aantal relaties naar de bedrijvenparken De Brand en De Vutter. In tabel 5.1 zijn de gevonden relaties weergegeven op basis van de totaalscore op verbetermogelijkheden.

van	naar	samenhang en herken- baarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogte- verschillen	aantrekke- lijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	autover- liesuren	omrij- factor
De Kruiskamp	Bedrijven de Vutter		-2	-1	-2	-1	-1	-7	1,8	1.55
Rosmalen	De Herven		-2		-2	-2		-6	7,2	1.38
Empel	De Herven		-1		-2	-1	-1	-5	2,5	1.31
Den Dungen	bedrijven De Brand	-2		-2		-1		-5	3,4	1.10
Maaspoort	De Herven		-2		-1	-1	-1	-5	4,1	1.18
Maasdal	De Herven		-2		-1	-1	-1	-5	4,2	1.12
Rosmalen Molenhoek	De Herven			-1			-1	-2	2,3	1.17
Berlicum	bedrijven De Brand			-1		-1		-2	2,8	1.09
De Hinthamerpark eo	De Herven							0	2,3	1.43

Tabel 5.1: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in 's-Hertogenbosch op basis van congestie

De route tussen De Kruiskamp en het bedrijventerrein De Vutter staat nu bovenaan in de rangorde. Er zijn hier verscheidene verbetermogelijkheden. De fietser moet bij de op- en afritten van de A59 drie verkeerslichten passeren waardoor nogal wat wachttijd ontstaat. Ook is de route minder aantrekkelijk omdat deze via het bedrijvenpark de De Rietvelden loopt. Bovendien is de omrijfactor van 1,55 erg hoog. Uitgangspunt is dat deze niet hoger mag zijn dan 1,30.

Tussen Rosmalen en De Herven loopt de Tivoliweg. Vanwege de kruising met de A2 (hoogteverschil), het ontbreken van bebouwing en omdat er alleen suggestiestroken langs de Tivoliweg liggen, scoort deze route negatief. Ook op deze relatie is de omrijfactor hoog.

Tussen de Empel en de Herven zijn twee routes mogelijk. In tabel 5.1 is de route Burgemeester Godschalxstraat - De Harendonkweg opgenomen. De andere route via de Empelseweg-Rodenborchweg scoort lager. Voor die route zou de relatie Empel – De Herven bovenaan in de rangorde komen. Beide routes kennen vrij veel wachttijd bij verkeerslichten. Ook qua sociale veiligheid scoren ze minder goed. De ene route loopt via de Balkweg, de andere via de Empelseweg. Langs beide wegen staat geen bebouwing.

De route tussen Den Dungen en bedrijventerrein De Brand scoort minder goed op samenhang/herkenbaarheid en hinder van andere verkeersdeelnemers. Langs deze route liggen niet overal vrijliggende fietsvoorzieningen. Fietsers hebben op deze route weinig wachttijd, omdat ze maar één VRI hoeven te passeren.

Op de routes Maasdal - De Herven en Maaspoort - De Herven is de gemiddelde snelheid laag doordat de fietser drie keer moet wachten voor verkeerslichten. Doordat bij de Balkweg, over een afstand van 500 meter geen bebouwing aanwezig is scoren de routes ook op het onderdeel sociale veiligheid minder goed. Beide routes zijn geheel voorzien van vrijliggende fietspaden.

Op de route Rosmalen Molenhoek – De Herven is lichte hinder van andere verkeersdeelnemers doordat er op de Tivoliweg suggestiestroken liggen in plaats van vrij liggende fietspaden. Omdat hier ook geen aangrenzende bebouwing aanwezig is scoort de route iets minder goed op sociale veiligheid.

Onderaan in de rangorde staat de verbinding Hinthamerpark en omstreken - De Herven. Doordat deze verbinding op alle criteria positief scoort zijn er weinig verbetermogelijkheden. Onlangs is de kwaliteit van de route aanzienlijk verbeterd door de aanleg van een nieuw fietstunneltje onder het spoor, ter hoogte van de Aziëlaan. Een aandachtspunt is de omrijfactor die met 1,43 vrij hoog is.

5.3.2 Analyse op basis van veel fietskilometers

Kijken we naar de relaties met veel fietskilometers, dan blijkt dat het centrum van 's-Hertogbosch het brandpunt van de relaties met veel fietskilometers is. Ook relaties in Vlijmen en Sint-Michelsgestel komen in beeld.

van	naar	samenhang en herkenbaarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogteverschillen	aantrekkelijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	fietskilometers	omrijfactor
Maaspoort	Bosch-Centrum	-1	-2	-2	-2	-1	-1	-9	2560	1.04
De Kruiskamp	Vlijmen	-2		-2	-2		-2	-8	1493	
Maaspoort	Paleiskwartier e.o.	-1	-1	-2	-2	-1	-1	-8	1949	1.22
Vught	Bosch-Centrum	-1	-2			-2		-5	9618	1.0
Maasstroom	De Herven		-1			-1	-2	-4	1530	1.14
De Aawijk	Bosch-Centrum	-1		-1		-1		-3	1908	1.18
Hinthamer+Hintham	Bosch-Centrum		-1	-2				-3	4427	1.07
De Kruiskamp	Bosch-Centrum		-1		-1			-2	2678	1.05
De Buitenpers e.o.	Bosch-Centrum		-1					-1	1595	1.10
De Hambaken	Bosch-Centrum		-1					-1	2044	1.04
De Pettelaar	Bosch-Centrum		-1					-1	4005	1.07

Tabel 5.2: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in 's-Hertogbosch op basis van fietskilometers

Tabel 5.2 geeft de rangorde van relaties met veel fietskilometers op basis van de gescoorde criteria voor verbetermogelijkheden.

Op de routes vanuit Maaspoort naar Paleiskwartier en Den Bosch Centrum liggen kansen voor verbeteringen. Langs deze routes staan veel verkeerslichten waardoor veel hinder ontstaat omdat fietsers vaak moeten wachten. Ook gaan de routes voor een groot deel over parallelwegen. Het viaduct over de A59 zorgt voor hoogteverschil. Bovendien gaat de route naar Paleiskwartier door de stationstunnel waardoor nogmaals een hoogteverschil overbrugd moet worden.

Ook op de route van De Kruiskamp naar Vlijmen zijn verbetermogelijkheden. De route is sociaal onveilig en loopt via een brug over de A59 waardoor er hoogteverschillen in de route aanwezig zijn. De herkenbaarheid van deze route is matig.

Als naar het aantal fietskilometers wordt gekeken is de relatie Vught – Bosch - Centrum behoorlijk kansrijk. Ook op basis van de scores op de overige criteria blijken er kansen te zijn voor deze verbinding. Met name op gemiddelde snelheid en aantrekkelijkheid omgeving scoort de verbinding minder goed.

De route Maasstroom - De Herven kwam bij de analyse van kansrijke relaties vanwege congestie ook naar voren als een kansrijk. Op deze route is de gemiddelde snelheid laag doordat de fietser drie keer moet wachten voor verkeerslichten. Doordat bij de Balkweg, over een afstand van 500 meter geen bebouwing aanwezig is scoort de route ook op het onderdeel sociale veiligheid minder goed. De route is wel geheel voorzien van vrijliggende fietspaden.

De route van Hinthamer+Hintham naar het centrum van den Bosch loopt voor een groot deel over parallelwegen. Hierdoor hebben de fietsers hinder van andere verkeersdeelnemers. Tussen De Aawijk en het centrum ontbreken fietsvoorzieningen op de Rijnstraat tussen de Geulweg en de Merwedelaan. Dit gaat ten koste van de herkenbaarheid.

De verbinding van De Kruiskamp naar het centrum loopt via de stationstunnel. Hierdoor ontstaan te overbruggen hoogteverschillen waardoor de route lager scoort op dit criterium. Ook bevindt zich een verkeerslicht in de route waardoor er wachttijden ontstaan.

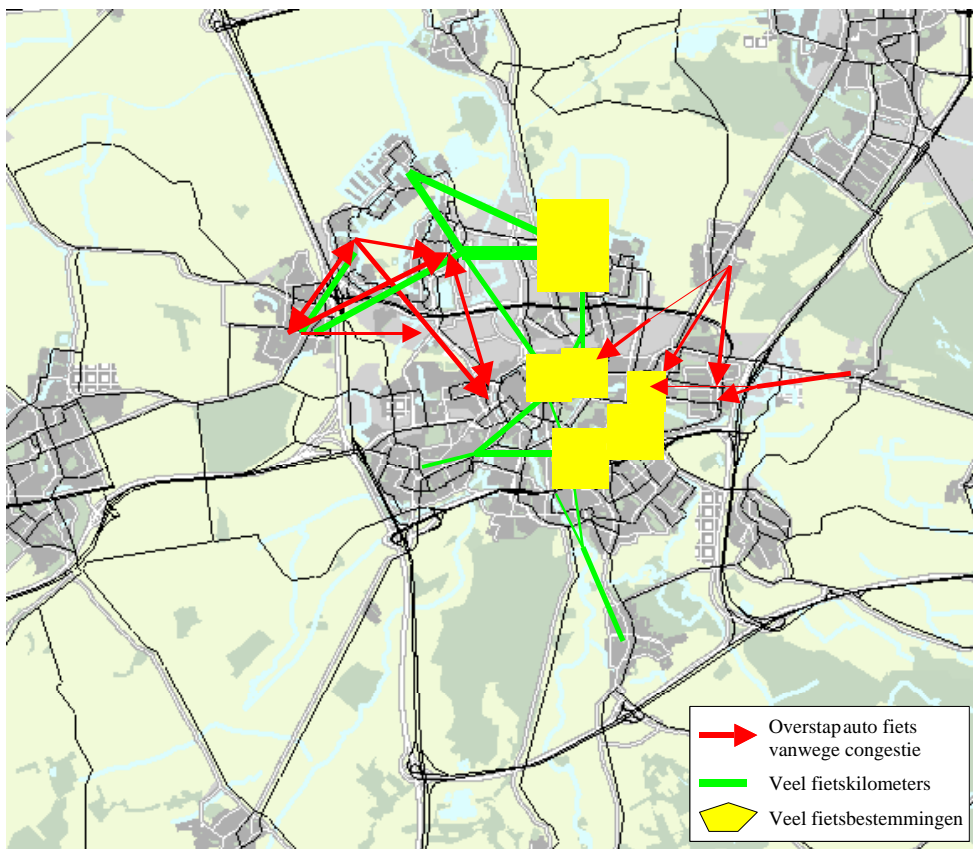
Drie relaties scoren erg goed. Hier zijn weinig verbetermogelijkheden. Op basis van het aantal fietskilometers staat de relatie De Pettelaar - Bosch-Centrum onderaan in de rangorde. Deze relatie kent wel verbetermogelijkheden omdat de fietsers gedeeltelijk over een parallelweg rijden. Op de routes De Hambaken - Bosch Centrum en De buitenpers en omstreken - Boschcentrum zijn veel verkeerslichten waardoor er meer wachttijd ontstaat. Het tweerichtingenfietspad eindigt op het kruispunt Klokkenlaan - Sint Teunislaan.

5.3.3 Analyse op basis van veel fietsbestemmingen

Als het gaat om kansrijke gebieden op basis van veel fietsbestemmingen is het centrum van 's-Hertogenbosch de absolute koploper. Andere gebieden met veel fietsbestemmingen liggen in een band van west naar oost. Dit zijn ondermeer Paleiskwartier e.o., De Herven, De Schutskamp e.o. en Rosmalen centrum.

5.4 Breda

In figuur 5.2 is de analyse voor Breda weergegeven.



Figuur 5.2: Analyse Breda

5.4.1 Analyse op basis van congestie

In Breda is het beeld van kansrijke relaties vanwege congestie dat uit het NRM naar voren komt divers. Vanwege congestie in de spits rond de op- en afritten van de A16 bij Prinsenbeek zijn er in dit gebied kansen voor de fiets. Door de aanleg van de nieuwe op- en afritten naar de A16 zal de congestie hier wel afnemen. Ook aan de noord-oostzijde bij Heusdenhout vanuit Dorst, Teteringen en Oosterhout zijn er kansen. In onderstaande tabel zijn de diverse relaties gescoord. Op de relaties tussen Haagse Beemden en Prinsenbeek en tussen Haagse Beemden en Tuinzigt is het aantal autoverliesuren zelfs in twee richtingen hoog.

van	naar	samenhang en herken- baarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogte- verschillen	aantrekke- lijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	autover- liesuren	omrij- factor
Prinsenbeek/Muizenberg	Prinsenbeek/Muizenberg	-1	-1		-2		-1	-5	3,95	1.36
Prinsenbeek	Haagse Beemden	-1	-1		-2		-1	-5	4,50	1.33
Teteringen	Brabantpark		-1	-2				-3	2,85	1.04
Teteringen	Heusdenhout		-1	-2				-3	3,62	1.22
Prinsenbeek	Emerzuid	-1					-1	-2	2,24	1.11
Centrum/Doornbos	Teteringen			-2				-2	3,29	1.34
Haagse Beem- den/Tuinzicht	Haagse Beem- den/Tuinzicht					-1	-1	-2	3,60	1.21
Muizenberg (HB)	Tuinzicht/centrum					-1	-1	-2	4,48	1.08
Muizenberg (HB)	Haagse Beemden						-1	-1	2,90	1.38
Dorst/Heusdenhout	Brabantpark							0	4,59	1.16

Tabel 5.3: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Breda op basis van congestie

Voor de routes van en naar Prinsenbeek is een discussie gevoerd over de fietsbruggen (roltrappen) over de verkeersbundel A16/HSL. De uitkomst hiervan is dat er hellingbanen komen. Voor fietsers is dit geen optimale situatie omdat er een te overbruggen hoogteverschil blijft bestaan. Ook zijn de omrijfactoren bij de relaties naar Muizenberg en Haagse Beemden hoog. Door de aanleg van twee viaducten over de verkeersbundel A16/HSL en het doortrekken van de Rat Verleghstraat langs de spoorlijn zijn er wel enkele alternatieve verbindingen beschikbaar.

Door de in 2005 te openen Westerparklaan en de vernieuwde op- en afritten op de A16 zal de congestie tussen Prinsenbeek en Breda minder worden. Voor de verbinding tussen Muizenberg en Tuinzicht/Centrum geldt dat de fietsverbinding over de Lunetstraat vrij goed is. Op deze route zijn de afgelopen jaren enkele verbeteringen doorgevoerd met als resultaat een betere verkeersveiligheid en betere verkeersregelingen voor de fietser. De omrijfactor is op deze relatie aan de hoge kant.

Voor de routes naar Teteringen zijn de afgelopen jaren al een aantal verbeteringen doorgevoerd. Op de as Tilburgseweg/Teteringsedijk/Ignatiusstraat en Nieuwe Kadijk zijn nieuwe verbeterde vrijliggende fietspaden aangelegd. Momenteel loopt er een MER studie omdat er in Teteringen 2000 woningen gebouwd zullen worden. In dit kader worden een aantal verbeteringen voor het fietsverkeer doorgevoerd. Het betreft de aanleg van vrijliggende fietspaden door Teteringen tussen de Noordelijke Rondweg en Oosterhout, de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de Noordelijke Randweg en het autovrij maken van de Oosterhoutseweg tussen de Noordelijke Rondweg en de Teteringsedijk/Tilburgseweg. Ook door het verbeteren van de fietspaden langs de Heerbaan wordt de kwaliteit van de route verhoogd. Op de relatie Centrum/Doornbos – Teteringen is de omrijfactor met 1,34 vrij hoog.

De route die het best scoort, Dorst/Heusdenhout - Brabantpark is in 2004 reeds verbeterd door aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Tilburgseweg. Ook de fietspaden langs de Heerbaan zullen worden verbeterd.

5.4.2 Analyse op basis van veel fietskilometers

Op basis van het aantal fietskilometers in het NRM scoren de relaties met Prinsenbeek en Haagse Beemden goed. Er is een grote relatie vanuit Prinsenbeek/Haagse Beemden met de noordelijke gelegen wijk Hoge Vucht.

van	naar	samenhang en herkenbaarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogteverschillen	aantrekkelijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	fietskilometers	omrijfactor
Prinsenbeek	Muizenberg (HB)	-2		-1	-2		-1	-6	2693	1.36
Centrum	Haagse Beemden	-1		-2		-2		-5	2376	1.21
Princenhage	Centrum		-1	-1		-1		-3	2496	1.32
Princenhage	Zandberg		-1	-1		-1		-3	2769	1.10
Centrum	Hoge Vucht			-2		-1		-3	3061	1.46
Haagse Beemden	Hoge Vucht				-2	-1		-3	6108	1.06
Haagse Beemden	Hoge Vucht				-2			-2	3285	1.06
Ginneken	Ulvenhout					-1		-1	2346	1.05
Haagse Beemden	Haagse Beemden	-1						-1	3586	

Tabel 5.4: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Breda op basis van fietskilometers

Tabel 5.4 geeft een overzicht van relaties met goede verbetermogelijkheden die op basis van veel fietskilometers zijn geselecteerd. Behalve Ulvenhout komen er geen relaties met omliggende kernen in deze top negen voor.

In voorgaande paragraaf is al aangegeven dat met name de kruising met de A16 voor fietsers uit Prinsenbeek lastig is. Ook in tabel 5.4 staat de verbinding vanuit Prinsenbeek bovenaan in de rangorde.

Door de veranderingen op de Lunetstraat is de verbinding tussen het Centrum en Haagse Beemden onlangs verbeterd. Door de opening van de Westerparklaan in 2005 ontstaat een nieuwe fietsverbinding tussen de Haagse Beemden en het Westerpark. Aan de westkant van het centrum zijn geen openbare bewaakte fietsenstallingen. Doordat de bestemmingen in dit deel van het centrum redelijk diffuus zijn is het lastig om een dergelijke voorziening te realiseren.

Aan de noordkant van het centrum wordt de locatie 'Via Breda' ontwikkeld. In dit project is een grote fietsenstalling voorzien met meer dan 4.500 plaatsen. Onderkend is dat een directe en betere route naar de Haagse Beemden een groot gemis is. Verbeteringen op de route naar Haagse Beemden zullen eveneens een positief effect hebben voor het gehele centrum en de wijken ten zuiden van het centrum.

Ook de verbinding tussen de Haagse Beemden en het nieuwe station Via Breda, dat aan de noordzijde van de locatie wordt gebouwd, kan verbeterd worden. De hellingen van de brug over de rivier de Mark zijn een obstakel. Helaas is een eenvoudig te realiseren oplossing niet aanwezig; er ligt hier een forse ontwerpogave. Er zijn meerdere oplossingsrichtingen mogelijk die alle vragen om een relatief grote investering.

De kwaliteit van de bestaande vrijliggende en aanliggende fietspaden op de route Ginneken - Ulvenhout is niet optimaal. Door de fietspaden langs de Ulvenhoutselaan te asfalteren en de kruispunten beter vorm te geven kan deze route vrij eenvoudig aantrekkelijker worden gemaakt.

De verbinding tussen Haagse Beemden en Hoge Vucht wordt momenteel verbeterd door de aanleg van geheel vernieuwde fietspaden langs de Doornboslaan en Moerlaken. Ook zijn enkele black spots aangepakt. In 2006 wordt mogelijk stil asfalt op de hoofdrijbaan van Moerlaken aangelegd, wat ook comfortverhogend werkt voor fietsers. Voor de relaties vanuit het centrum vormt de kruising met de zeer drukke Noordelijke Rondweg een probleem. In het Verkeersplan Breda is o.a. op het kruispunt met de Biesdonkweg/Edisonstraat/Noordelijke Rondweg een ongelijkvloerse kruising opgenomen voor fietsers waardoor de route veiliger en sneller wordt. Ook kent de relatie tussen het centrum en Hoge Vucht een hoge omrijfactor.

De stallingsmogelijkheden voor fietsers bij het tweede en zeer goed lopende Bredase winkelcentrum Moerwijk in Hoge Vucht zijn onvoldoende. Er ontbreken met name bewaakte stallingen, wat in deze wijk een probleem is. De forse viaducthellingen van de brug over de rivier de Mark zijn op deze route een probleem.

De route over de Haagdijk gericht op het centrum en het hart van de wijk Princenhage gaat over een historisch lint dat bestraat is met klinkers. Een herinrichting en/of een vlakkere bestrating van deze route geeft verbetering voor de fietsers.

De tweede route gericht op de wijk Zandberg over de Dr Struykenstraat is voorzien van fietsstroken. Dit is verre van optimaal. Het is echter de vraag of de aanleg van vrijliggende fietspaden mogelijk is gezien de beperkte ruimte. Als alternatief kan gedacht worden aan een goede parallelstructuur door de wijk.

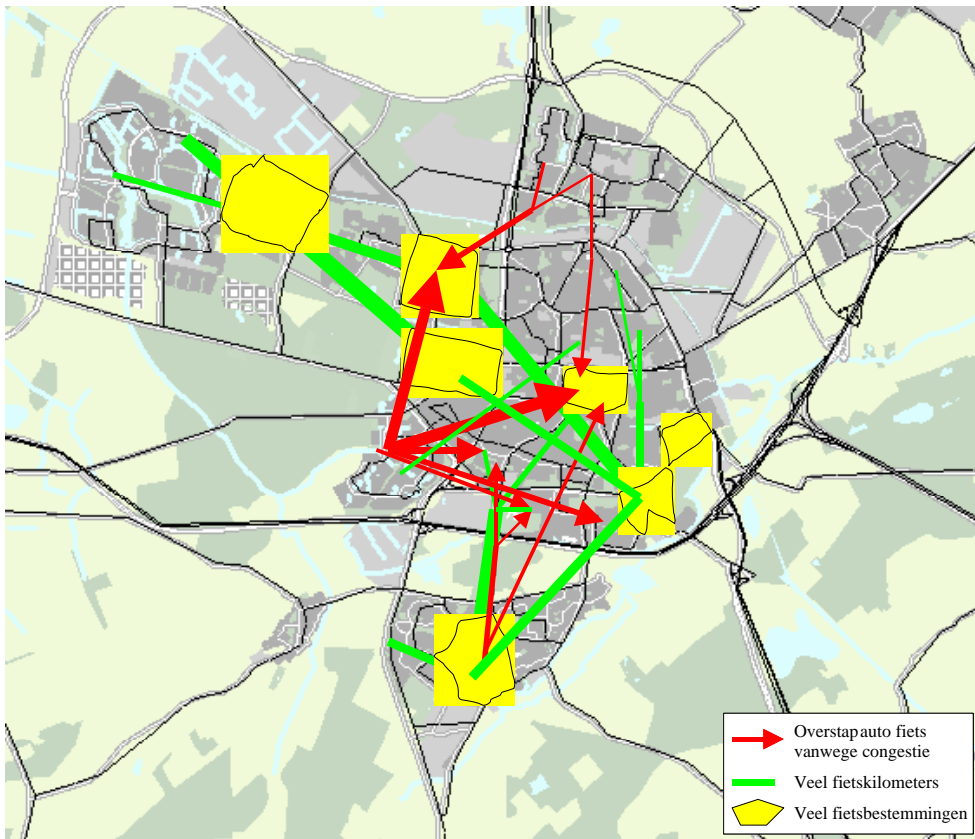
Het vrijliggende stelsel van fietspaden in Haagse Beemden is goed. Toch zijn er nog wel enkele verbetermogelijkheden. Zo is het fietsnetwerk vrij onoverzichtelijk. Een betere herkenbaarheid van de fietsroutes (herkenbare paden en verbeterde bewegwijzering) is daarom wenselijk. Ook zouden de bromfietzers naar de rijbaan moeten. Het winkelcentrum Heksenwiel in Haagse Beemden heeft geen bewaakte fietsstallingen. Mogelijk liggen daar nog kansen.

5.4.3 Kansrijk op basis van veel fietsbestemmingen

Uit de analyse met het NRM blijkt dat met name het centrum van Breda, Hoge Vucht en Zandberg kansrijk zijn op basis van veel fietsbestemmingen.

5.5 Tilburg

In figuur 5.3 is de analyse voor Tilburg weergegeven.



Figuur 5.3: Analyse Tilburg

5.5.1 Analyse op basis van congestie

Als het gaat om de overstap van de auto naar de fiets blijkt uit het NRM dat met name de relaties naar het centrum van Tilburg en Tilburg West kansrijk. Aan de vertrekkant liggen er kansen voor Blaak dat een groot aantal relaties met een hoog aantal verliesuren naar verscheiden gebieden in Tilburg heeft.

van	naar	samenhang en herkenbaarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogteverschillen	aantrekkelijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	auto-verliesuren	omrijfactor
Blaak	Het Laar	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-5	3,67	3,29 (1,55)
Goirle Centrum	Centrum		-1	-1			-1	-4	3,58	1,33
Goirle centrum	Het Laar/Zorgvlied		-1				-1	-3	5,47	1,23
Blaak	Groenwoud (Stappegoor)	-1		-1		-1		-3	6,11	2,06 (1,46)
Blaak	Centrum	-1	-1	-1				-3	12,21	1,24
Blaak	't Zand	-1						-1	11,07	1,95 (1,34)
Heikant/Hasselt	Centrum							0	3,95	1,19
Heikant	't Zand							0	6,07	1,44
Blaak	Zorgvlied							0	6,15	1,03

Tabel 5.5: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Tilburg op basis van congestie. Voor de berekening van de omrijfactoren is gebruik gemaakt van het Sernet. In een aantal gevallen is ook berekend wat de omrijfactor is als gebruik gemaakt wordt van het secundaire net, omdat de omrijfactoren via het Sernet erg hoog zijn. Deze waarden staan tussen haakjes

De gemeente Tilburg geeft aan dat zij verwacht had dat ook routes vanuit de Reeshof kansrijk zouden zijn op basis van congestie. Zeker nu de noordwesttangent nog niet gereed is, is de ontsluiting van de Reeshof nog niet optimaal. Omdat in de analyse de relaties tot 5 kilometer zijn opgenomen is het mogelijk dat de relaties naar de Reeshof er buiten vallen.

Op basis van tabel 5.5 kan geconcludeerd worden dat de grootste verbetermogelijkheden liggen op de routes vanuit Blaak naar Het Laar, Groenwoud en het centrum van Tilburg. Ook zijn er kansen op de routes van Goirle naar Tilburg Centrum en Het Laar/Zorgvlied.

Een aantal van de kansrijke fietsverbindingen uit tabel 5.3 zijn opgenomen in het sernet. Het betreft de verbindingen Blaak - 't Zand, Heikant - 't Zand, Heikant/Hasselt - Centrum en Goirle centrum - Tilburg centrum. Voor de laatste verbindingen geldt dat deze via twee routes is opgenomen in het sernet. De maatregelen moeten nog voor een deel worden uitgevoerd, met name in de oude stad van Tilburg. Hetzelfde geldt voor de verbinding Blaak - 't Zand waar bijvoorbeeld nog een tunnel bij het spoor gerealiseerd moet worden.

Op een viertal relaties is de omrijfactor via het Sernet hoog of zeer hoog. Het betreft relaties met Blaak en/of 't Zand als herkomst of bestemming. Wanneer op deze relaties gebruik gemaakt wordt van het secundaire fietsnetwerk, daalt de omrijfactor aanzienlijk, maar blijft deze nog steeds hoger dan de gewenste 1,3. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of het Sernet op deze relaties verdicht kan worden.

5.5.2 Analyse op basis van veel fietskilometers

De relaties met veel fietskilometers zijn redelijk divers verspreid over Tilburg. Met name vanuit de Reeshof is een aantal relaties met veel fietskilometers, zeker als er gebundeld wordt. Er zijn diverse relaties met veel fietskilometers met het gebied Groenwoud (Stappegoor).

van	naar	samenhang en herken- baarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogte- verschil- len	aantrekke- lijkheid omgeving	sociale veilig- heid	totaal score	fiets- kilo- meters	omrij- factor
Tuindorp de Kievit	Huibeven	-1	-1	-1		-1	-1	-5	3811	1,31
Stappegoor	Goirle Centrum	-1	-1	-1	-1	-1		-5	4905	1,31
Reeshof	't Zand	-1	-1				-2	-4	5541	1,20
Tuindorp de Kievit	't Zand/Reit	-1	-1				-2	-4	6851	1,15
Hasselt/Hoefstraat	Stappegoor	-1					-1	-2	3668	1,09
Het Laar/ Zorg- vlied/Centrum	Goirle Centrum	-1				-1		-2	7193	1,96 (1,34)
Reeshof	't Zand/Stappegoor						-2	-2	8349	1,21

Tabel 5.6: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Tilburg op basis van fietskilometers. Voor de berekening van de omrijfactoren is gebruik gemaakt van het Sarnet. In een geval is ook berekend wat de omrijfactor is als gebruik gemaakt wordt van het secundaire net, omdat de omrijfactoren via het Sarnet erg hoog zijn. Deze waarde staat tussen haakjes

Het beeld in tabel 5.6 is vrij divers. Vrijwel alle routes scoren negatief op het onderdeel Samenhang en herkenbaarheid. De laagste scores vallen bij het onderdeel sociale veiligheid. Vooral de verbindingen met de Reeshof scoren laag op dit onderdeel. Hier zijn dus verbetermogelijkheden. De verbindingen tussen de Reeshof en 't Zand/Stappegoor kunnen op een aantal manieren worden gefietst.

Alle kansrijke verbindingen op basis van veel fietskilometers zijn opgenomen in het Sarnet van Tilburg. De omrijfactoren via het Sarnet zijn over het algemeen gunstig. Uitzondering is de relatie Het Laar-Goirle Centrum. Hier is het wenselijk de secundaire route op te waarderen tot Sarnetroute.

5.5.3 Analyse op basis van veel fietsbestemmingen

In Tilburg zijn het centrum, Groenwoud (Stappegoor) en Tilburg West kansrijke fietsbestemmingen. Het centrum herbergt vele functies. In Stappegoor en Tilburg West zijn diverse onderwijslocaties.

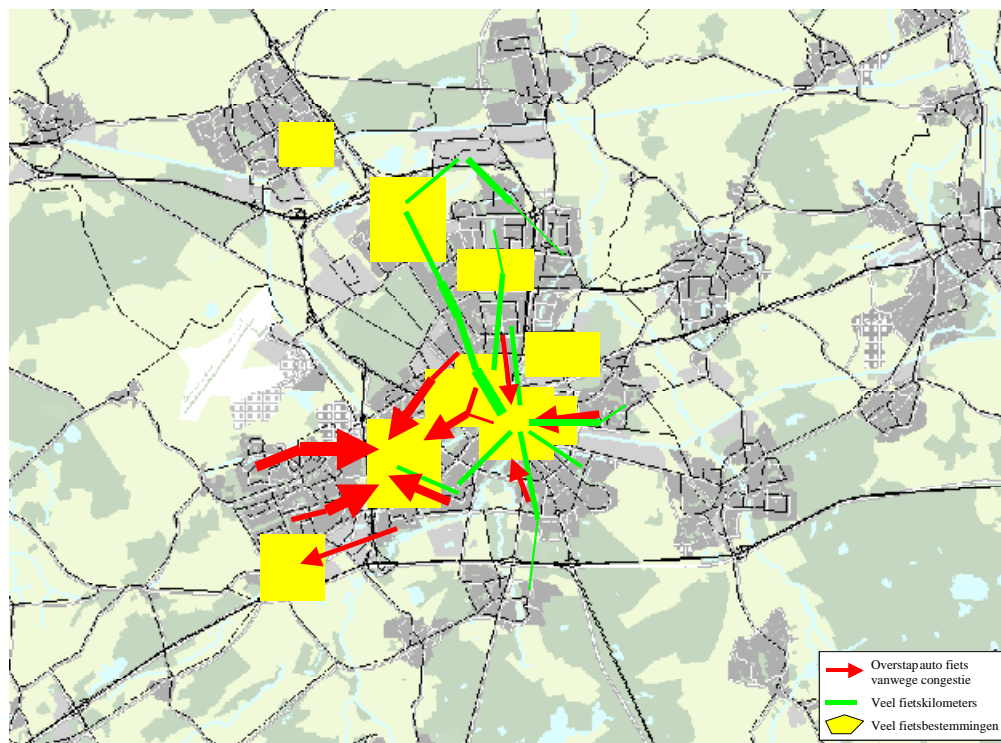
5.5.4 Plannen gemeente Tilburg

De gemeente Tilburg heeft in het nieuwe fietsplan, dat in concept gereed is, per route (sarnet) aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden. Het completeren/verbeteren van het fietsrouten netwerk is maar een klein onderdeel van het plan. De speerpunten in het nieuwe fietsplan zijn:

- afmaken van het fietsnetwerk;
- (verbeteren van de) kwaliteit van het fietsnetwerk, waaronder ook de sociale veiligheid en verkeersveiligheid;
- stallingsvoorzieningen en voorkomen fietsdiefstal;
- beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen;
- inzetten op enkele specifieke doelgroepen;
- ondersteunende en op zich zelf staande communicatie.

5.6 Eindhoven

In figuur 5.4 is de analyse voor Eindhoven weergegeven. Op basis van deze analyse heeft de gemeente de figuur aangevuld met relaties die naar haar mening nog ontbreken. De aangepaste figuur is opgenomen in bijlage 5.



Figuur 5.4: Analyse Eindhoven

5.6.1 Analyse op basis van congestie

In Eindhoven concentreert het aantal relaties met de hoogste autoverliesuren zich op enkele gebieden. De grootste kans ligt bij het industriegebied de Hurk dat zes keer in de lijst met de het hoogste aantal autoverliesuren voor komt en bij het centrum van Eindhoven dat twee keer in de lijst voor komt.

Over het algemeen is het aantal autoverliesuren in Eindhoven wat hoger dan in de andere vier steden. Dit komt omdat in vergelijking met de overige steden voor Eindhoven in het NRM meer kruispunten zijn waarop kruispuntmodellering wordt toegepast. Dit betekent dat het aantal relaties met congestiekans toeneemt ten opzichte van de andere steden.

van	naar	samenhang en herken- baarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogte- verschil- len	aantrekke- lijkheid omgeving	sociale veilig- heid	totaal- score	auto- verlies- uren	omrij- factor
Heikant/De Polders	De Hurk	-2	-2	-1	-1			-6	18,38	1.22
Cobbebeek	De Hurk	-1	-1	-1	-2		-1	-6	7,37	1.11
Cobbebeek	De Hurk	-1	-1	-1	-2		-1	-6	8,84	1.05
Tongelre	Centrum	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	10,79	1.09
Stratum	Centrum	-2	-1	-1		-1		-5	7,10	1.28
Centrum	De Hurk	-1	-1		-1		-1	-4	10,64	1.11
Gestel	De Hurk	-1	-1	-1				-3	12,09	1.40
Woensel Zuid	De Hurk	-1						-1	12,48	1.19
Gestel	Zonderwijk/De Run 8000							0	6,72	1.24

Tabel 5.7: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Eindhoven op basis van congestie

De relatie die op basis van de analyse uit het NRM het meest kansrijk is, namelijk Heikant - De Polders heeft ook verbetermogelijkheden op de overige criteria. Met name ten aanzien van samenhang en herkenbaarheid en gemiddelde snelheid zijn er kansen voor verbeteringen. Voor de relatie tussen Gestel en De Hurk geldt dat de omrijfactor vrij hoog is.

Vrijwel alle verbindingen hebben een negatieve score op samenhang en herkenbaarheid. De gemeenteraad van Eindhoven zal in 2005 de 'Fietsnota Eindhoven 2005' vaststellen. Na realisering van dit netwerk zal de score op dit onderdeel verbeteren. Alle relaties in tabel 5.7 worden ondersteund als fietsroute op de fietsroutekaart. Hetzij als sternetfietsroute van het SRE, als primaire route of als secundaire route.

5.6.2 Analyse op basis van veel fietskilometers

Veel relaties met veel fietskilometers gaan naar het centrum van Eindhoven. Ook naar Ekkersrijt lopen enkele relaties met name vanuit de noordelijke wijken van Eindhoven.

van	naar	samenhang en herkenbaarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogteverschillen	aantrekkelijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	fietskilometers	omrijfactor
Woensel Zuid	Centrum	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	3350	1.06
Centrum noordzijde	Woensel Zuid	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	3816	1.17
Centrum	Tongelre	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	4678	1.14
Centrum	Stratum/Aalst	-2	-1	-1		-1	-1	-6	5140	1.05
Woensel Zuid	Centrum	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	8761	1.12
Woensel Noord	Ekkersrijt	-1	-1	-1		-1	-1	-5	2915	1.47
Gestel	Centrum	-1	-1	-1		-1	-1	-5	3540	1.06
Ekkersrijt	Woensel Noord	-1	-1	-1		-1	-1	-5	4804	1.44
De Hurk	Gestel	-1	-1	-1				-3	2916	1.11

Tabel 5.8: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Eindhoven op basis van fietskilometers

Ook uit tabel 5.8 blijkt dat er kansen zijn voor verbeteringen op het onderdeel samenhang en herkenbaarheid. Daarnaast scoren alle relaties slecht op de onderdelen gemiddelde snelheid en hinder. De tabel geeft weinig onderscheid in rangorde. Voor alle relaties zijn er kansen voor verbeteringen. Met name vanuit de wijk Woensel Zuid naar het centrum (vice versa) is het aantal fietskilometers hoog. Het betreft hier de bundeling van een aantal relaties die zich via de as Boschdijk zullen afwickelen. Voor de relaties met Ekkersrijt is de omrijfactor hoog.

Ook de relaties in tabel 5.8 worden ondersteund als fietsroute op de fietsroutekaart in de binnenkort vast te stellen 'Fietsnota 2005'. Hetzij als sternettafietsroute van het SRE, als primaire route of als secundaire route. Daarnaast zijn er een aantal relaties die in deze tabel ontbreken, maar waar, gelet op het aantal bestaande kilometers, ook kansrijke herkomst/bestemmingsrelaties aanwezig zijn. Dit zijn:

- Nuenen - Woensel Zuid (schoolgaande kinderen uit Nuenen);
- Geldrop - Stratum noord (schoolgaande kinderen uit Geldrop);
- Meerhoven - centrum;
- Philips Campus - Universiteit via het centrum;
- Philips Campus.

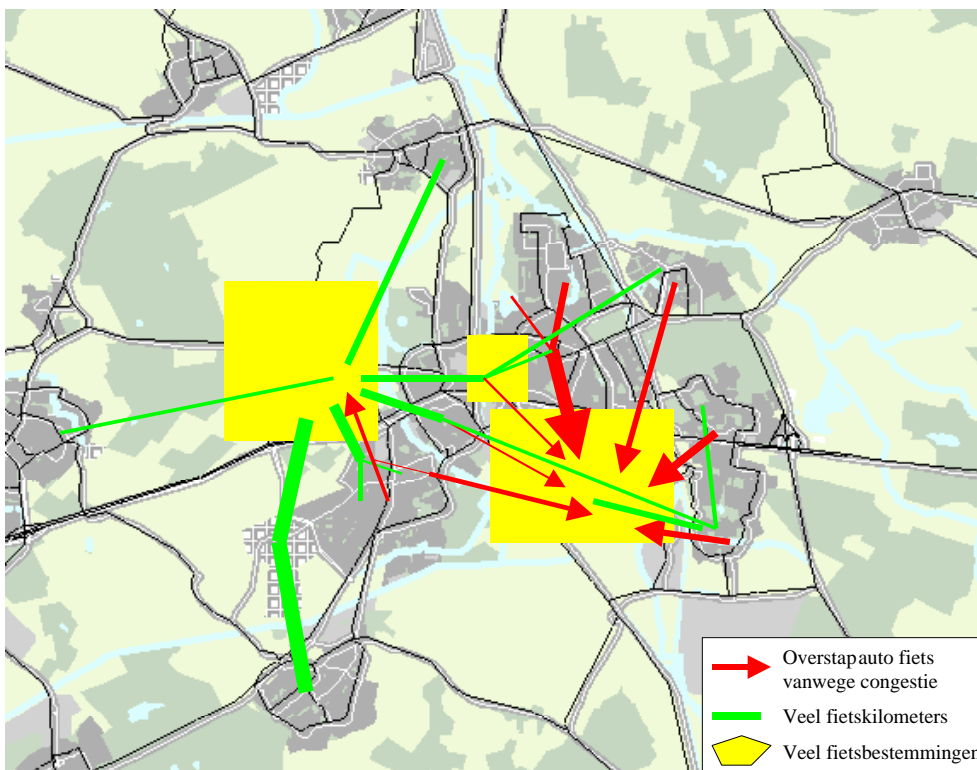
Geconstateerd wordt dat vanwege het basisjaar van het NRM (2001) Meerhoven en Philips Campus nog niet (volledig) in het modelsysteem zijn opgenomen. Dat is de reden dat deze relaties niet in de tabel met kansrijke relaties op basis van fietskilometers zijn opgenomen.

5.6.3 Analyse op basis van veel fietsbestemmingen

Het centrum van Eindhoven steekt er met kop en schouders bovenuit. Ook naar industriegebied de Hurk en Woensel Zuid (inclusief universiteit) gaan veel fietsers.

5.7 Helmond

In figuur 5.5 is de analyse voor Helmond weergegeven. Bij de beoordeling van de uitkomsten door de gemeentelijke vertegenwoordiger bleek dat een aantal relaties niet logisch en aannemelijk zijn. Het betreft met name relaties naar Stiphout/Schoten. Andere relaties werden gemist. De oorzaak is dat een aantal scholen recentelijk is verhuisd. Daarnaast is de zone-indeling van het NRM wellicht iets te grof voor de analyses op de schaal van Helmond. De weergegeven relaties zijn hierdoor wellicht minder kansrijk dan de analyse doet vermoeden. Waarschijnlijk zijn er ook andere relaties kansrijk die nu niet naar voren komen in de analyse.



Figuur 5.5: Analyse Helmond

5.7.1 Analyse op basis van congestie

Vrijwel alle relaties met een hoog aantal autoverliesuren zijn gericht op het bedrijventerrein Hoogeind/Rietbeemd. Als uitwerking van het fietsbeleidsplan zullen enkele fietspaden naar dit bedrijventerrein geschikt gemaakt worden voor tweerichtingen fietsverkeer. Dit voorkomt een aantal oversteekbewegingen en enkele omrijdbewegingen waardoor de reistijd voor de fietser korter wordt. Tabel 5.9 geeft een overzicht van de kansrijke relaties.

van	naar	samenvang en herkenbaarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogteverschillen	aantrekkelijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal score	auto-verliezen
Centrum	Hoogeind/Rietbeemd	-1	-1	-1		-1		-4	2,03
Dierdonk	Hoogeind/Rietbeemd	-1	-1	-1			-1	-4	5,01
Centrum	Hoogeind/Rietbeemd	-1	-1	-1		-1		-4	8,79
West	Hoogeind/Rietbeemd	-1	-1	-1				-3	2,11
Ashorst	Stiphout	-1	-1	-1				-3	3,33
Gansewinkel	Hoogeind/Rietbeemd	-1	-1	-1				-3	4,17
Brouwhuis	Hoogeind/Rietbeemd						-1	-1	5,73
Rijpelberg	Hoogeind/Rietbeemd						-1	-1	7,22

Tabel 5.9: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Helmond op basis van congestie

Op de route van het centrum naar Hoogeind/Rietbeemd ontstaan nu soms lange wachttijden door de spoorlijn die moet worden gekruist. In de nabije toekomst wordt deze kruising vervangen door een (fiets)tunnel.

Op de verbinding tussen Dierdonk en Hoogeind/Rietbeemd moeten zowel een kanaal als een provinciale weg ongelijkvloers gekruist worden. De fietser kan kiezen tussen verschillende routes. Op alle routes zijn verbetermogelijkheden aanwezig. De ene route heeft geen VRI's, dus weinig wachttijden, maar gaat wel langs bos en is daardoor mogelijk sociaal minder veilig. Op de andere route staat een VRI waar mogelijk nog rijtijdwinst voor de fietser is te halen.

Een gedeelte van de route Gansewinkel - Hoogeind/Rietbeemd en West - Hoogeind/Rietbeemd zal, als uitwerking van het fietsbeleidsplan, geschikt gemaakt worden voor twee richtingen fietsverkeer. De gemiddelde snelheid zal daardoor op het traject toenemen.

De relaties Brouwhuis - Hoogeind is in het fietsbeleidsplan opgenomen als ontbrekende schakel. Dit betekent dat een kortere route wenselijk is. Deze is echter zeer kostbaar omdat daarvoor een fietsbrug moet worden aangelegd. De verbinding is echter wel wenselijk.

Op de verbinding Rijpelberg - Hoogeind/Rietbeemd kan de gemiddelde snelheid nog verbeterd worden als op enkele rotondes de fietsers voorrang krijgen. Nu zijn de fietsers nog uit de voorrang. Overigens blijft dit voorlopig ook zo.

5.7.2 Analyse op basis van veel fietskilometers

De meeste relaties met veel fietskilometers zijn gericht op het industriegebied Schooten en Stiphout en op de wijk Stratum.

van	naar	samenhang en herken- baarheid	gemiddelde snelheid	hinder	hoogte- verschillen	aantrekke- lijkheid omgeving	sociale veiligheid	totaal fietskilo- score	fietskilo- meters	omrij- factor
Stiphout	West	-1	-1	-1				-3	2208	
Ashorst/Gansewinkel	Stiphout	-1	-1	-1				-3	4683	
Centrum	Stiphout	-1	-1					-2	2816	
Aarle Rixtel	Stiphout	-1					-1	-2	3056	
Mierlo/Brandevoort	Stiphout	-1					-1	-2	6576	
Centrum	Dierdonk						-1	-1	1848	
Rijpelberg	Brouwhuis						-1	-1	2097	
Hoogeind/Rietbeemd	Brouwhuis						-1	-1	2703	

Tabel 5.10: Score verbetermogelijkheden kansrijke relaties in Helmond op basis van fietskilometers

Uit tabel 5.10 blijkt dat het onderscheidend vermogen in de rangorde niet zo groot is. De grootste kansen voor verbeteringen zijn er op de routes van Stiphout naar West en van Ashorst/Gansewinkel naar Stiphout. Alle routes scoren goed op hoogteverschillen en aantrekkelijkheid van de omgeving.

Tussen Mierlo/Brandevoort en Stiphout zijn twee routes mogelijk. Door de uitbreiding van zowel het bedrijventerrein Schooten als de wijk Brandevoort zal deze relatie naar verwachting groter worden.

De route tussen Aarle Rixtel en Stiphout gaat voornamelijk door landelijk gebied (60 km/u zones).

Tussen Rijpelberg en Brouwhuis zijn diverse routes mogelijk. De eerste route loopt via een fietstunnel. Op deze route is sociale veiligheid een aandachtspunt. Bij de andere routes dient de oost west as door Helmond gelijkvloers (met VRI) gekruist te worden. Hier zijn lange wachttijden mogelijk.

5.7.3 Analyse op basis van veel fietsbestemmingen

In Helmond zijn met name het centrum en Stiphout/Schooten gebieden met veel fietsbestemmingen. De gemeente geeft aan dat het aantal fietsbestemmingen naar Schooten en Stiphout waarschijnlijk lager zal zijn. In het basisjaar van het NRM (2001) zijn nog enkele scholen in deze gebieden gevestigd. Deze zijn nu in Helmond noord gesitueerd.

6 Verkenning invulling communicatiestrategie

Uit de analyse in hoofdstuk 4 blijkt dat de beeldvorming bij zowel de burger als de beleidsmaker van grote invloed is op het fietsgebruik. Tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat deze beeldvorming moeilijk te beïnvloeden is met gemeentelijk of provinciaal beleid. Aanbevolen wordt om een gezamenlijke communicatiestrategie te ontwikkelen voor de B5 en misschien wel voor de gehele provincie. In dit hoofdstuk verkennen we de mogelijkheden op basis van de informatie die in dit project is verzameld.

Communicatie met de burger

In de literatuur zijn (vooralsnog) geen succesvolle massamediale campagnes ter stimulering van het fietsgebruik gevonden. Het rijk heeft in de jaren negentig een grote campagne gehouden onder het motto 'De auto kan best een dagje zonder u'. Daarnaast zijn er postercampagnes geweest van de branche (Trap eens wat vaker naar je baas) en de Fietsersbond (Beter op de fiets, dan vervuil je niets). De effecten van deze campagne zijn overigens niet bestudeerd. Wel bekend is dat een campagne in de oostelijke mijnstreek in Limburg om de attitude te veranderen, geen effect heeft gehad.

In de discussies in het kader van dit project werden dan ook grote vraagtekens gezet bij het nut van massamediale campagnes, vanwege kosten en verwachte effecten. Er is veel en duur mediageweld nodig om te concurreren met commerciële campagnes. De volgende zaken worden geopperd:

- Benut bestaande communicatie-uitingen van provincie en gemeenten om de beeldvorming te beïnvloeden. Laat blijken dat de fiets op z'n minst een volwaardig alternatief is. Provincie en gemeenten kunnen ook de positieve imagoaspecten van de fiets (gezond, fris, ontspannen) benutten om hun eigen imago te versterken.
- Benut de oplevering van concrete projecten, zoals de opening van gratis bewaakte fietsenstallingen. Het beeld in de communicatie en de werkelijkheid moeten wel met elkaar in overeenstemming zijn.
- Kies voor doelgroepgerichte en kleinschalige campagnes, bijvoorbeeld gericht op scholen of allochtonen. Schakel ouders in. Voorbeelden zijn Brabants Verkeersveiligheidslabel, de Verkeerssling en fietscursussen Centrum Buitenlandse Vrouwen in Tilburg.
- Sluit aan bij momenten in het leven dat nieuwe gewoontes gevormd moeten worden (verhuizen, nieuwe baan, kinderen) en geef praktische informatie over oplossingen.
- Benut ergernissen bij automobilisten (congestie in de spits en parkeerproblemen) Maak gebruik van bekende (Brabantse) gezichten.

- Sluit aan bij bestaande campagnes, zoals 'Flash!' over het belang van bewegen. Plan extra communicatie-inspanningen in het voorjaar. Vanwege de lente worden boodschappen over de fiets beter opgepakt.
- Verwacht geen wonderen van communicatie. Ook hier gaat het om langdurige en voortdurende inspanning?
- Ontwikkel als provincie een Brabantse formule, die in de verschillende steden toegepast kan worden.

Communicatie met de beleidsmaker en de beslisser

Het zwaartepunt in de communicatie over fietsbeleid ligt tot nu toe op het beïnvloeden van de beslissers: de beleidsmedewerkers, wethouders en politici. De strategie van het Masterplan Fiets was hierop gericht. Ook het Fietsberaad en de Fietsersbond richten zich voornamelijk op deze doelgroepen. Het betreft vaak feitelijke informatie over het belang van de fiets en praktische handreikingen. Met name aandacht voor de fiets in plannen van 'hogere' overheden, blijken een grote communicatieve waarde te hebben. Veel gemeentelijke verkeersmedewerkers ervoeren het SVVII en het Masterplan Fiets als steun in de rug bij lokale discussies. Dat missen ze in de huidige opstelling van de rijksoverheid. Dat pleit voor een forse stellingname in provinciale plannen.

Vanwege de vele beleidssectoren die invloed hebben op het fietsgebruik ligt het voor de hand om veel energie te steken in de communicatie met die andere beleidssectoren. Welke bijdrage kunnen zij leveren en wat kan een hoger fietsgebruik voor hen betekenen? Een eventuele fietscoördinator (gemeentelijk of provinciaal) zou een veel bredere taak moeten hebben dan tot nu toe gebruikelijk.