



Aanbevelingen voor Haarlem een Fietsstad in wording

April 2016



Fietzersbond

Aanbevelingen voor Haarlem, een Fietsstad in wording
Fietzersbond, team Fietsstad 2016 (Jaap Kamminga, Laurent Theunissen, Saskia Kluit)
2016

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietzersbond heeft bijna 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietzersbond 2016

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietzersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

www.fietzersbond.nl

Telefoon 030-2918171

E-mail fietstad@fietzersbond.nl

De verkiezing van Fietsstad 2016 wordt mede mogelijk gemaakt door deze sponsors:



Inhoud

Inleiding.....	4
1 Fietsstadverkiezing 2016.....	5
1.1 Thema Bikenomics	5
1.2 Voorbeelden in Haarlem	6
2 Bikenomics	8
2.1 De waarde van de fiets.....	8
2.2 Reistijdwaardering	14
2.3 Vier voorbeelden van maatschappelijke kosten-batenanalyses	15
2.4 Fietsbedrijven	18
2.5 Bikenomics in Haarlem	20
3 Het fietsnetwerk	21
3.1 Kwaliteitseisen voor het hoofdfietsnetwerk	21
3.2 Resultaten in Haarlem	22
4 Fietsen parkeren en stallen.....	23
4.1 Stallen bij woningen	23
4.2 Fietsparkeren of –stallen bij bestemmingen en OV-knooppunten	23
4.3 Fietsparkeren bij scholen	24
4.4 Bewaakt stallen	24
4.5 Fietsdiefstalpreventie	24
4.6 Weesfietsenbeleid	25
4.7 Resultaten in Haarlem	26
5 Veiligheid.....	27
5.1 Verkeersveiligheid	27
5.2 Sociale Veiligheid.....	27
5.3 Resultaten in Haarlem	27
6 Monitoring fietsbeleid	28
6.1 Resultaten in Haarlem	28
7 Fietsstimulering en fietspromotie	29
7.1 Resultaten in Haarlem	29
8 Gemeentelijk fietsbudget	30
8.1 Resultaten in Haarlem	30
9 Integraal fietsbeleid	32
9.1 Resultaten in Haarlem	33
10 Conclusies en aanbevelingen.....	34
10.1 Aanbeveling 1: Handel economisch	34
10.2 Aanbeveling 2: Versterk het fietsnetwerk.....	35
10.3 Aanbeveling 3: Versterk het fietsparkeren.....	36
10.4 Aanbeveling 4: Versterk verkeersgezondheid.....	37
10.5 Aanbeveling 5: Ontwikkel duurzaam en integraal fietsbeleid.....	38
Bijlage 1: Aanbevelingen voor de aanpak van Veilig Fietsen.....	41
Bijlage 2: Aanbevelingen voor fietsparkeervoorzieningen per locatietype	44

Inleiding

Bikenomics, de toegevoegde waarde van de fiets. Een thema dat laat zien dat fietsen meer is dan alleen maar een manier om van A naar B te komen. Het is een gouden berg, een mogelijke oplossing voor congestie, met directe positieve effecten op gezondheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit. En dat is dan nog maar een aantal van de voordelen. De hoogste tijd om dat voordeel te benutten: Bikenomics.



De gemeente Haarlem heeft zich in 2015 aangemeld voor de verkiezing van Fietsstad 2016, een eretitel die de Fietzersbond uitreikt aan een gemeente die de positie van de fiets(ers) serieus neemt en daartoe zowel concrete resultaten kan overleggen als ook op beleidsniveau de zaken goed op orde heeft. In 2014 verkoos de jury Zwolle tot Fietsstad, waarbij het thema 'Fietsen zonder hindernissen' een belangrijk criterium vormde.

Ditmaal is het thema 'Bikenomics'. De deelnemende gemeenten hebben elk een vragenlijst ingevuld, waarbij het thema een nadrukkelijke rol speelde. Daarnaast werd onder meer gevraagd naar het jaarlijks fietsbudget, monitoring, fietsparkeren, fietspromotie, fietsdiefstalpreventie en de mate waarin de fiets onderdeel vormt van een integraal beleid.

De selectiecommissie van de Fietzersbond heeft tot haar vreugde geconstateerd dat alle deelnemende gemeenten de fiets(er) een hoge prioriteit geven, zowel op straat als beleidsmatig. De commissie heeft dan ook uitgebreid moeten discussiëren over welke gemeenten wel en welke gemeenten niet genomineerd worden voor de titel Fietsstad 2016. Uiteindelijk nomineerde zij (in alfabetische volgorde) Goes, Groningen, Maastricht, Nijmegen en Utrecht. Een onafhankelijke jury heeft uiteindelijk uitgemaakt welke van deze vijf gemeenten de eretitel Fietsstad 2016 toegekend heeft gekregen: Nijmegen.

Met de Fietsstadverkiezing hoopt de Fietzersbond enerzijds dat gemeenten worden gestimuleerd om (nog) beter fietsbeleid te voeren, anderzijds dat gemeenten van elkaar kunnen leren. Daarom krijgt u dit quickscan-rapport, opgesteld door het Fietsstad-team van de Fietzersbond, over de huidige stand van zaken met daarin aanbevelingen voor verbeteringen en aandacht voor goede voorbeelden uit andere (deelnemende) gemeenten. De goede voorbeelden uit de kandidaat-steden vormen een belangrijk onderdeel van dit rapport en kunt u vinden via www.fietsstad2016.nl.

Uit de ingezonden informatie maakt de Fietzersbond duidelijk op dat Haarlem een heldere ambitie heeft om een echte fietsstad te worden. Met de aanbevelingen en de goede voorbeelden uit dit rapport, vertrouwen wij erop dat u de komende jaren een aantal stappen zult zetten die in belangrijke mate zullen bijdragen aan een verdere verbetering van het fietsklimaat in uw gemeente.

Wij danken u hartelijk voor uw deelname aan de verkiezing van Fietsstad 2016 en wij hopen u terug te zien bij de verkiezing van Fietsstad 2018!

Met vriendelijke groet,

Saskia Kluit

Directeur Fietzersbond

Jaap Kamminga

Programmacoördinator

1 Fietsstadverkiezing 2016

De fiets heeft veel waarde. Het fietsen brengt fietsers een verbeterde gezondheid, een besparing van brandstofkosten en bovenal plezier. Maar ook voor vele anderen is de fiets een goudmijn. Voor de middenstand, waar de fietser regelmatig langskomt en zijn geld besteedt. Voor de overheid die zo minder hoeft te investeren in de auto-infrastructuur. Door de aanleg van fietsstraten en fietspaden neemt de waarde van woningen ook nog eens toe. Zo zijn er vele partijen die profiteren van de waarde van de fiets. Uit steeds meer onderzoeken blijkt dat elke euro gespendeerd aan de fiets rendeert.



Aandacht voor het thema Bikenomics (fietseconomie) heeft dan ook het doel om zo veel mogelijk mensen te laten profiteren van de fiets.

Gemeenten profiteren al veel van deze waarde van de fietser, vaak zonder zich hiervan bewust te zijn. Door hierbij stil te staan en hiermee te rekenen blijkt het gemeentelijk fietsbeleid nog veel meer rendement op te leveren dan eerder verwacht.

1.1 Thema Bikenomics

Bikenomics is de titel van een aandachttrekkend boek van de Amerikaanse schrijfster en fietsactivist Elly Blue¹. Het onderzoek naar de economische betekenis van fietsen bestaat echter al langer, zo is er een overzicht van de economische aspecten van het fietsen te vinden in een VNG-publicatie uit 2000: *The economic significance of cycling*². Door de toegenomen economische benadering van maatschappelijke kwesties is Bikenomics belangrijker geworden.

Economisch verantwoord handelen houdt in dat de beperkte middelen worden ingezet voor wat het belangrijkste is. Het is dan nodig om goed inzicht te hebben in de waarde van de fiets. Bij de economische aspecten kan worden gedacht aan:

- De kosten van verkeersinfrastructuur en vervoerssystemen
- Bereikbaarheid en ruimtegebruik
- Stedelijke economie en leefbaarheid
- Milieu, klimaat, energie
- Gezondheid en welbevinden
- Verkeers(on)veiligheid
- Werkgelegenheid
- Reiskosten en mobiliteit

Aandacht voor Bikenomics betekent dat het bewustzijn van de waarde van de fiets wordt vergroot, zodat beslissingen die worden genomen recht doen aan die waarde. Zo vormt Bikenomics een belangrijk onderdeel van duurzame ontwikkeling: harmonieuze ontwikkeling van people, planet en profit/prosperity met de fiets als verbindende factor.

¹ E. Blue, *Bikenomics, how bicycling can save the economy*, Microcosm Publishing, 2013

² *The economic significance of cycling, a study to illustrate the costs and benefits of cycling policy*, VNG uitgeverij, 2000 (Buis, J. en Wittink, R.)

1.2 Voorbeelden in Haarlem

In de vragenlijst vroegen wij elke gemeente in totaal 8 voorbeelden te noemen van projecten of locaties die het best invulling geven aan de titel Fietsstad en/of het thema Bikenomics. Die voorbeelden hebben wij beoordeeld op relevantie, variatie en indrukwekkendheid.

Haarlem gaf specifiek m.b.t. Bikenomics de volgende voorbeelden aan:

1. **De Rode Loper**
De Rode Loper van Haarlem is een hoogwaardige fiets- en looproute tussen het station en het centrum. Deze rode loper draagt bij aan het economisch functioneren van winkels en horeca in het centrum doordat het fietsers uitnodigt om het centrum te bezoeken. Ook heeft het project er toe geleid dat er ruimte voor terrassen is ontstaan.
2. **Werkgroep fietsparkeren**
Deze werkgroep zoekt creatieve, korte termijnoplossingen voor het fietsparkeren in de binnenstad. De werkgroep is voortgekomen uit het derde convenant dat de gemeente met partijen uit de binnenstad heeft gesloten. Binnen de werkgroep werken ondernemers, bewoners, de Haarlemse Fietsersbond, de gemeente Haarlem en de historische verenigingen samen. Er is ook over meerdere jaren budget aanwezig om de ideeën uit te voeren.
3. **Fietsbrug Industriehaven**
Om het bedrijventerrein Waarderpolder, waar de werkgelegenheid sterk gegroeid is, beter per fiets bereikbaar te maken is aanleg van een fietsbrug wenselijk. Ondernemers zijn bereid om bij te dragen aan de kosten van die nieuwe brug.

Haarlem heeft drie gevarieerde voorbeelden van Bikenomics aangeleverd. Zo is het duidelijk dat Haarlem de waarde van de fietser ziet en deze probeert te benutten.

Als meer algemene voorbeelden werden aangegeven:

4. **Fietssouterrain (geopend in 2010)**
Deze benaming voor de fietsenkelder bij het station is terecht vanwege de bijzondere manier waarop daglicht naar binnen wordt gelaten. Met ruim 5000 plaatsen was het enige tijd de grootste fietsenstalling van Europa.
5. **Fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen (geopend in 2011)**
Om de drukke Schipholweg niet meer te hoeven kruisen is er een aantrekkelijk fietspad onder de bruggen door gemaakt. Dit is bovendien een technisch vernieuwend project want het is in feite een stalen fietsbrug waarvan het dek tot 25 centimeter onder de waterspiegel ligt.
6. **Rode Loper (zie ook 1)**
Het blijft waarschijnlijk niet bij de fietsroute in het centrum: doortrekking naar Haarlem-Noord is gepland.
7. **Spaarneveer (in bedrijf sinds 2012)**
Aan het recreatief netwerk is dit gratis veer voor fietsers, wandelaars en invalidervoertuigen toegevoegd. De aandrijving is elektrisch dus niet storend. Het gebruik van het dagelijks varende veer is hoog: gemiddeld 21.000 overzetten per maand.
8. **Fietsstraten (2005-2014)**
Haarlem heeft er al dertien fietsstraten waarvan er 7 zijn aangelegd in de periode 2010-2014. De uitgebreide evaluatie (2006) van de eerste fietsstraat heeft veel aandacht gekregen van buiten de gemeente.

De volgende voorbeelden zijn door de Fietsersbond opgenomen in de goede voorbeeldenbank op www.fietsstad2016.nl. Deze voorbeelden zijn door de selectiecommissie als indrukwekkend beoordeeld. Het doel van deze website is dat de voorbeelden zo veel mogelijk navolging krijgen in de andere Nederlandse gemeenten.

1. Spaarneveer
2. Fietssouterrain

3. De Rode Loper
4. Onderdoorgang Buitenrustbruggen
5. Fietsstraten
6. Fietsbrug Industriehaven

2 Bikenomics

De fiets is een vervoermiddel met meerwaarde. Het onderkennen van die waarde is van groot belang voor het bepalen van strategische en tactische beleidsdoelen en voor de juiste afweging bij de inzet van middelen. Bij deze analyse van kosten en baten is het niet alleen nodig om de relevante baten van de fiets in beeld te brengen, maar ook om de kosten van andere vervoersmodi te betrekken (want die vallen vaak veel hoger uit).

Om een zo exact mogelijke kosten-batenanalyse te maken wordt door economen geprobeerd om deze zoveel mogelijk in geld uit te drukken. Dat is echter niet noodzakelijk en ook niet altijd wenselijk. Het kan ook gaan om een brede verantwoording die (ook) ruimte biedt voor kwalitatieve aspecten, meervoudige perspectieven en allerlei maatschappelijke effecten³. Daar ligt juist een kracht van de fiets.

Bikenomics heeft betrekking op veel verschillende sectoren (overheden, bedrijfstakken als industrie, verzekeraars, detailhandel, toerisme en logistiek), op werkgevers en ook op het individu.

2.1 De waarde van de fiets⁴

In deze paragraaf wordt de grote betekenis en potentie van de fiets voor Nederlandse steden gepresenteerd, soms kwantitatief, soms alleen in kwalitatieve termen.

Stedelijke en regionale bereikbaarheid: compacte, fietsbare steden zijn duurzame steden

- In Nederland als geheel wordt maar liefst 34% van alle verplaatsingen onder de 7,5 kilometer per fiets afgelegd. Van alle verplaatsingen is dat 26%⁵. Voor maar liefst 31% van de Nederlanders is de fiets het hoofdtransportmiddel⁶, terwijl 84% van de bevolking een fiets heeft⁷.
- De fiets maakt mobiliteit op het schaalniveau van de stad mogelijk zonder ernstige gevolgen voor de leefbaarheid. Daarmee draagt de fiets bij aan het behoud van het voorzieningenaanbod in steden, ook in de centra die per auto minder bereikbaar zijn dan perifere locaties. De fiets maakt verdichting en functiemenging mogelijk. In compacte steden zijn mensen niet of minder van de auto afhankelijk door de nabijheid van voorzieningen. Alle bestemmingen liggen er binnen fietsbare afstand.
- Het fietssysteem is een robuust systeem op zichzelf (grootschalige problemen ontstaan pas als de weersomstandigheden extreem zijn).
- Ongeveer 71 % van de verplaatsingen in Nederland is korter dan 7,5 kilometer en daarmee in potentie per fiets af te leggen.
- De fiets biedt een vlakvullende bereikbaarheid voor stations. Uit adviezen van de reisplanner GoAbout blijkt dat de fiets in 64% van de gevallen sneller was dan de bus of dan lopen⁸. De fiets is dan ook al het meest gebruikte voortransportmiddel om met de trein te reizen: in 2013 had de fiets een aandeel van 47%⁹. Voor natransport is de OV-fiets een groot succes. Binnen een duurzaam vervoerssysteem biedt de fiets-treincombinatie dan ook veel perspectief voor langere afstanden (>10 kilometer), een potentie voor zowel meer reizen van en naar steden als meer treingebruik en meer fietsgebruik.

³ *The value of cycling*, Rajé, F. en Saffrey, A., University of Birmingham 2015

⁴ Zie ook hoofdstuk 8 in *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*, KiM 2015

⁵ Bron: MON 2007, OVIN 2012

⁶ http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf

⁷ *Fietsen in Cijfers*, Fietzersbond, 2011

⁸ *Trein-fiets 2.0*, Kager, R., in *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays*, KiM 2016

⁹ *Mobiliteitsbeeld 2014*, KiM

- De E-bike vergroot het bereik van de fiets op het regionale niveau en verkleint de autoafhankelijkheid in buitengebieden en bij forensenverkeer. Terwijl voor een gewone fiets 90% van de verplaatsingen korter is dan 7,5 km is dat voor een E-bike 15 km.¹⁰ Forensen met een E-bike rijden de helft langere woonwerkafstanden dan forensen met een gewone fiets. Als die forensen eerst met de auto reden is hun woonwerkafstand gemiddeld nog hoger (bijna 12 km).¹¹ Het E-bikebezit neemt ook sterk toe: in 2014 was 25% van de nieuw verkochte fietsen een E-bike.
- De fiets kan een alternatief vervoermiddel zijn waar als gevolg van krimp en schaalvergroting de afstanden te groot worden om te belopen, denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van het samenvoegen van scholen en van sportclubs.
- De fiets wordt belangrijker waar stads- en streekvervoerlijnen verdwijnen of minder frequent rijden.
- Fietskoeriers bieden concurrerende diensten voor bezorgen van kleinere pakketten.

Stedelijke leefbaarheid, economie en werkgelegenheid: goed leven en werken

- Naast de functies voor werken of onderwijs volgen (werkstad, leerstad) en verblijven of bezoeken (winkelstad, bezoekersstad) hebben steden in toenemende mate een woon- en leeffunctie. De fiets kan goed bijdragen aan de ontwikkeling van hoogwaardige multifunctionele steden. Dat blijkt ook uit de wereldwijd toenemend populariteit van de fiets in toonaangevende steden. En uit een betere huizenprijsontwikkeling van autoluwe straten ten opzichte van straten met autoverkeer.
- De fiets is ruimte-efficiënt ten opzichte van de auto, zeker als het gaat om parkeren (10 fietsen op de plek van 1 auto). Bij een hoog fietsgebruik kunnen parkeerterreinen kleiner en de openbare ruimten hoogwaardiger worden ingericht.
- Fietsvoorzieningen kunnen ruimtelijk goed worden ingepast. Ze kunnen de gebruikspotenties en de belevingswaarde van een gebied vergroten. Steeds vaker worden fietsbruggen, stallingen en zelfs routes een landmark of icoon van een stad of gebied. Voor de fiets betekent hoge belevingswaarde een kortere tijdbeleving en grotere aantrekkingskracht. Het imago van de fiets wordt beter en mensen zullen vaker geneigd zijn om de fiets te gebruiken.
- In winkels geven fietsers per saldo net zo veel uit als automobilisten. Fietsers besteden per bezoek minder, maar komen vaker¹².
- De fiets zorgt rechtstreeks voor werkgelegenheid en directe baten in de vorm van fietsenhandel en –onderhoud, fietsverhuur, koerieren en exploitatie van stallingen. De totale omzet aan nieuwe fietsen in Nederland bedraagt zo'n 800 miljoen euro per jaar (E-bikes en sportfietsen dragen daar sterk aan bij).
- De fiets is ook van heel grote betekenis voor recreatie en toerisme, voor uitbaters van terrassen tot hoteliers. Nederlanders maken jaarlijks zo'n 200 miljoen recreatieve tochten en geven per tocht gemiddeld € 1,27 per persoon aan consumpties uit. Tijdens een fietsvakantie wordt gemiddeld € 33,80 per persoon uitgegeven¹³. Het Belgische knooppuntnetwerk van Regionaal Landschap Kempen en Maasland telt bijvoorbeeld jaarlijks zo'n 900.000 fietsbezoekers en berekent de opbrengst op 21 tot 23 miljoen euro per jaar.

¹⁰ Mobiliteitsbeeld 2015, KiM

¹¹ Fietsen en lopen, de smeerolie van onze mobiliteit, KiM 2015

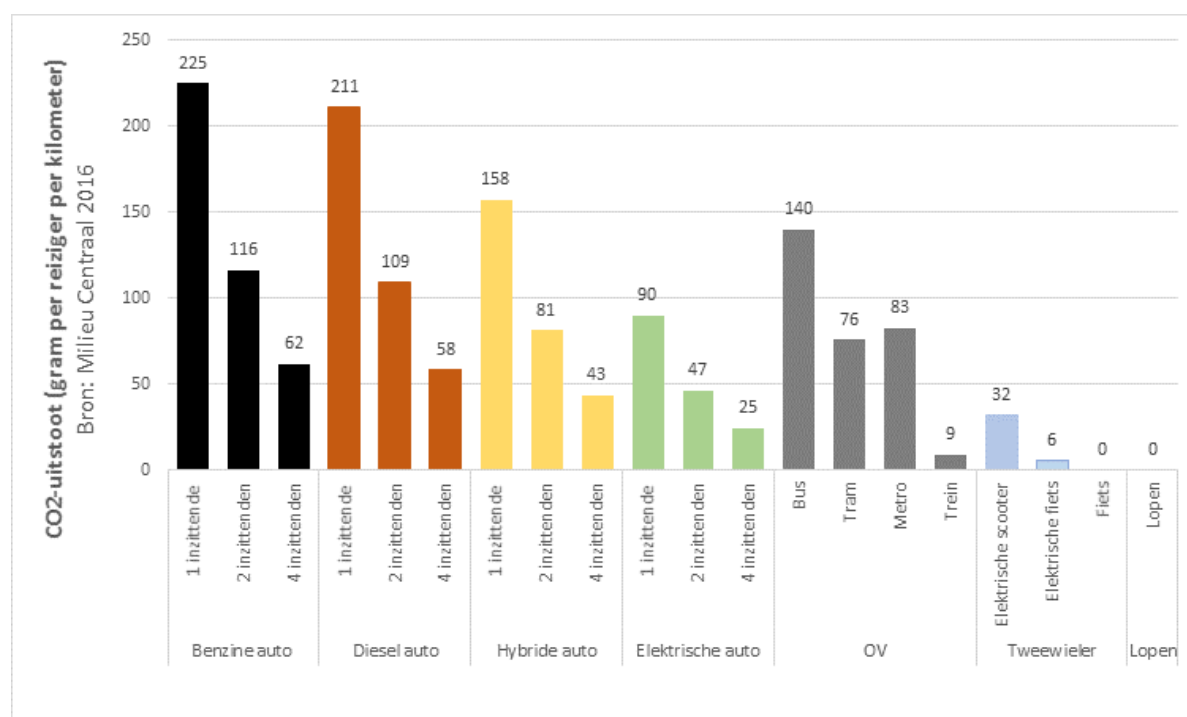
¹² Een fietser is ook goed voor de omzet, Christiaens, B., Spapé, I., Verkeerskunde, december 2000

¹³ Zie <http://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers>

- Nederland heeft ongeveer 815.000 sportieve fietsers. In opdracht van de NTFU is geschat dat die jaarlijkse bestedingen daarvoor 490 miljoen euro bedragen. Dit zijn vooral bestedingen aan fietsen en fietsaccessoires en 84 miljoen aan toertochten¹⁴.
- Een goed fietsklimaat, fietsiconen en grote fietsevenementen worden ingezet bij city- en regiomarketing voor het aantrekken van toeristen en/of nieuwe bedrijven.

Milieu, klimaat, energie: de fiets is kampioen

- Terwijl lawaai door autoverkeer negatieve gezondheidseffecten heeft, bewegen fietsers zich tamelijk geluidloos. Daarom maakt een hoog fietsgebruik de stad gezonder en aantrekkelijker.
- Stimuleren van het fietsgebruik kan worden ingezet bij het verbeteren van de luchtkwaliteit, zeker bij het voorkomen van korte en daardoor extra vervuilende ritten binnen de stad. Zo is winst mogelijk ten aanzien van stikstofoxiden en verschillende soorten fijnstof (PM10, PM2,5 en roet).
- Fietsen heeft geen negatieve invloed op het klimaat. Fietsbeleid en fietsgericht ruimtelijk beleid passen daarom ook bij klimaatbeleid. Als in heel Nederland net zo vaak wordt gefietst als in Groningen, Zwolle, Veenendaal en Goes (50% van de ritten onder de 7,5 kilometer), dan kunnen we jaarlijks zo'n 0,9 miljoen ton CO₂ extra besparen¹⁵.
- Door het stimuleren van activiteiten dicht bij huis, van boodschappen doen tot recreëren, leggen personen minder kilometers af met alle positieve gevolgen van dien.



Vergelijking van CO2 productie door vervoermiddelen (Milieu Centraal, 2016)

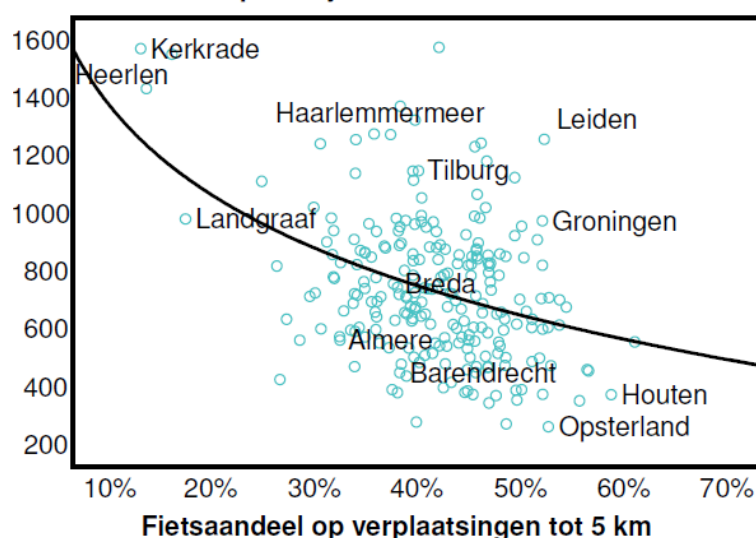
¹⁴ Economische betekenis van de wielersport, Verhoogt, P., NTFU 2015

¹⁵ Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid, Nijland, H., VVM Milieudossier 2009-0

Volksgezondheid en verkeers(on)veiligheid: fietsers leven beter en langer

- Mensen die fietsen genieten van een hogere fitheid en hebben een hogere kwaliteit van leven¹⁶.
- Meisjes die fietsen of lopen naar school kunnen zich beter concentreren¹⁷.
- Naarmate werknemers vaker en verder naar het werk fietsen zijn ze minder vaak ziek en verzuimen ze op hun werk minder¹⁸. Door fitheid presteren ze mogelijk gemiddeld ook beter dan mensen die niet actief bewegen.
- Fietsen helpt onder meer tegen stress, obesitas, hart- en vaatziekten, diabetes en depressies¹⁹. De obesitas is een sterk toenemend maatschappelijk probleem²⁰, dat de samenleving op hoge kosten jaagt.
- Met regelmatig fietsen neemt de levensverwachting substantieel toe. De levensduur neemt bij matig bewegen toe en bij intensief bewegen nog meer. Volgens een van de berekeningen betekent een uur fietsen statistisch een uur langer leven. Nederlanders leven gemiddeld ongeveer een half jaar langer doordat ze gemiddeld 75 minuten per week fietsen. Daarnaast scheelt het Nederlandse fietsgebruik zo'n 6.500 vroegtijdige sterfgevallen per jaar²¹.
- Naarmate het fietsaandeel in een gemeente hoger is, neemt het risico op een ernstig fietsongeval af (safety by numbers)²².
- In gemeenten met een hoog fietsgebruik vallen gemiddeld genomen niet meer verkeersslachtoffers per afgelegde kilometer dan in gemeenten met een hoog autogebruik. Als het stimuleren van het fietsgebruik autorijders jonger dan 40 jaar ertoe brengt op de fiets over te stappen leidt dat per saldo tot een iets kleiner aantal verkeersslachtoffers²³.

Fietsslachtoffers per miljard fietskm



¹⁶ *Belang bewegen voor de volksgezondheid*, Dr. ir J. Schuit, RIVM en Gezondheidswetenschappen VU

¹⁷ *Grootschalig Onderzoek naar Activiteiten van Limburgse Scholieren*, Welteninstituut Open Universiteit, 2014

¹⁸ TNO, 2009.

¹⁹ *Fietsen als medicijn*, Fietsersbond, 2009

²⁰ Zie

http://rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Nieuwsberichten/2016/Meer_obesitas_en_hoge_bloeddruk_bij_nieuwe_generaties_volwassenen

²¹ *Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits*, Fishman, E., Schepers, P., & Kamphuis, C., American Journal of Public Health 2015

²² *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, AVV, 2005

²³ Idem

De Fietzersbond verbreedt de discussie over verkeersonveiligheid naar verkeersgezondheid omdat daartussen een sterke relatie bestaat.

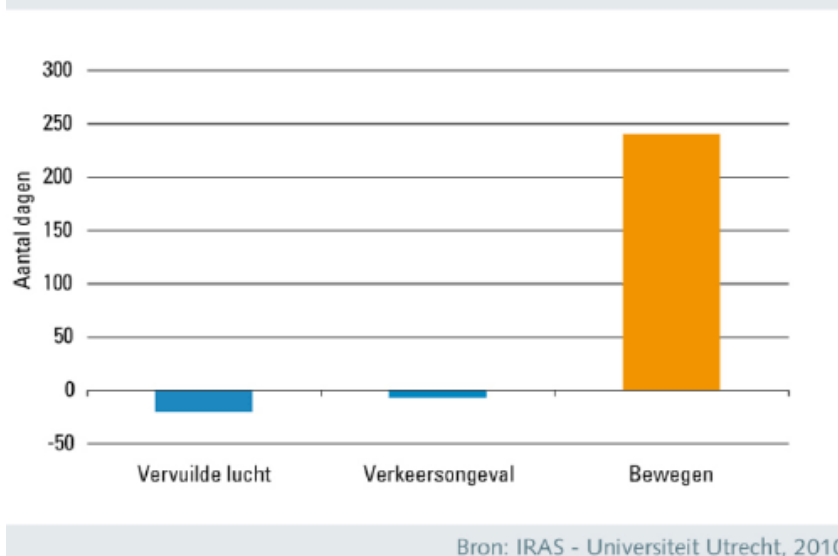
Diverse onderzoeken tonen aan dat voldoende bewegen het risico op gezondheidsklachten reduceert. Over langere termijn gaat het onder andere om 20-30% risicoreductie bij sterfte, $\pm$ 40% risicoreductie bij coronaire hartziekten, 20-25% risicoreductie bij een beroerte, $\pm$ 40% risicoreductie bij diabetes mellitus type 2 en 20-40% risicoreductie bij borstkanker. De korte termijn effecten zijn: minder kans op een depressie, verhoogde kwaliteit van leven, verbetering fitheid en vermindering van (ernstig) overgewicht.

Op de website Alles over sport is interessante informatie te vinden over het Human Capital Model waarin 88 effecten van bewegen zijn opgenomen²⁴. Deze worden ingedeeld in zes kernwaarden: fysieke waarde, emotionele waarde, sociale waarde, persoonlijke waarde, intellectuele waarde en financiële waarde.

De huidige beweegnorm voor volwassenen is dagelijks een half uur matig intensief bewegen. Door de fiets te gebruiken om te verplaatsen kan dat goed in een dagelijks patroon worden ingepast. Ook e-fietsers bewegen gemiddeld intensief genoeg om aan de norm te voldoen. Kinderen moeten twee keer zoveel bewegen en voor hen is fietsen ook een goed middel. De leefstijl van kinderen is een zorgpunt want het aandeel kinderen met overgewicht is sinds 1980 verdrievoudigd. Niet alleen utilitaire fietsverplaatsingen maar ook fietssport, al dan niet in clubverband, draagt aan gezondheid bij. Intensief bewegen is (nog) gezonder dan matig intensief bewegen.

Hoewel vooral in de steden een fietser wordt blootgesteld aan vuile lucht en de kans loopt op een ongeval, wegen de positieve gevolgen van fietsen daar ruim tegen op. Daarmee is uiteraard niet gezegd dat luchtvervuiling en verkeersonveiligheid geen probleem zijn.

Af- en toename van de levensverwachting van fietsers in steden t.o.v. automobilist



De gezondheidsvoordelen van het fietsen zijn dus veel hoger dan de nadelen. Wie spreekt over verkeersonveiligheid moet ook spreken over de gezondheidswinst door actieve mobiliteit en het grote gezondheidsverlies door eventuele niet-actieve mobiliteit. Daarom pleit de Fietzersbond dan ook voor een norm op verkeersgezondheid²⁵.

²⁴ www.allesoversport.nl/artikel/effecten-van-sporten-en-bewegen/

²⁵ Zie <http://www.fietzersbond.nl/de-feiten/verkeer-en-veiligheid/onze-visie>

Mobiliteit tegen lage kosten voor burgers, bedrijven²⁶ en andere organisaties

- Op korte afstanden is de fiets al vaak het snelste vervoermiddel en kan overstappen van een andere manier van vervoer op de fiets het individu reistijdsbesparing opleveren.
- Investerings in kortere of snellere fietsroutes leveren tijdsbesparing op.
- Terwijl autogebruik de gemiddelde Nederlander jaarlijks zo'n 7000 euro kost, is de fiets goedkoop in aanschaf en gebruik (jaarlijkse kosten in de orde van 200-400 euro) en mede daarom geschikt als massavervoermiddel.
- Fietsen is voor de reiziger ook een stuk goedkoper dan met de bus gaan. Voor de overheid levert dat alleen besparing op als de frequentie van het busvervoer omlaag kan.
- Bovenal is de fiets belangrijk, vaak noodzakelijk, voor de mobiliteit van mensen die weinig alternatieven hebben: kinderen, scholieren, en andere mensen zonder rijbewijs of zonder auto.
- Waar een hoog fietsaandeel betere autodoorstroming tot gevolg heeft, wordt bespaard op reis- en transportkosten met auto's, vrachtwagens en bussen.

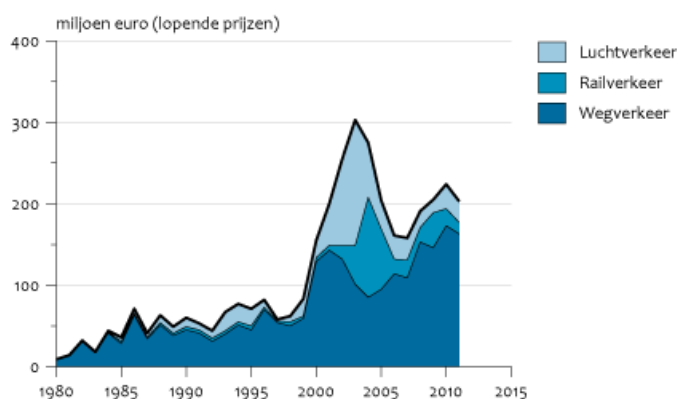
Een fiets kunnen gebruiken heeft in Nederland grote betekenis voor persoonlijke ontplooiing en het hebben van kansen, voor school, voor werk en voor meedoen in de samenleving.

Besparing op kosten voor verkeersinfrastructuur en vervoerssystemen

- De kosten voor fietsinfrastructuur zijn per kilometer veel lager dan auto-infrastructuur. De fietsinfra is minder zwaar, gaat langer mee en er zijn geen bijkomende kosten voor milieumaatregelen als bijvoorbeeld tegen verkeerslawaaï. Wel is fietsinfra fijnmaziger.
- Ook de stallings- en parkeerruimte voor fietsen is minder omvangrijk dan die voor auto's.
- De kosten voor fietsinfrastructuur zijn veel lager dan voorzieningen en exploitatie van het OV.

Een eerste voorbeeld betreft de uitgaven voor maatregelen tegen verkeerslawaaï. Die bestaan uit kosten voor geluidschermen, gevelisolatie en aanleg en frequent onderhoud van fluisterasfalt (dat door de open structuur niet lang meegaat). Alleen al tegen lawaai van wegverkeer werd in 2010 een bedrag zo hoog als de helft van de uitgaven voor fietsinfrastructuur uitgegeven.

Overheidsuitgaven voor bestrijding van verkeerslawaaï



Bron: CBS.

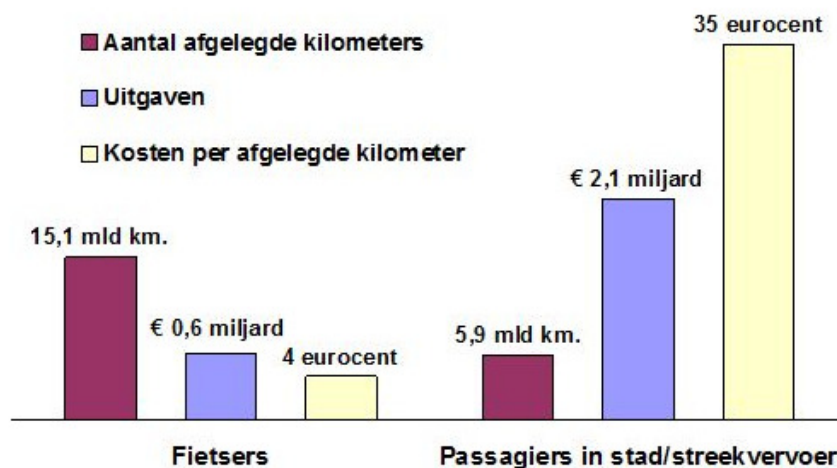
CBS/melt4
www.clo.nl/nlo41609

Voor fietsinfrastructuur geven de Nederlandse overheden jaarlijks ruim 400 miljoen euro uit. Per afgelegde fietskilometer is dat net zoveel als in Vlaanderen en Denemarken. Die 400 miljoen is inclusief fietsparkeervoorzieningen en exploitatiekosten van stallingen, maar exclusief (het

²⁶ Zie <http://www.fietsennaarhetwerk.nl/facts-figures/>

fietsaandeel van) inrichting van nieuwbouwgebieden en herinrichting en groot onderhoud van oude gebieden. Schatten we deze posten op 200 miljoen in, dan kost elke door een fietser afgelegde kilometer 4,3 cent. Dat is heel veel lager dan de overheidskosten van een afgelegde reizigerskilometer in het stad- en streekvervoer: alleen al voor het exploitatiedeel (dus exclusief haltes, busbanen en wegonderhoud) komt dat uit op 22 cent per afgelegde kilometer²⁷.

Overheidskosten fiets versus stad/streek-OV in 2009



Tenslotte autoparkeren gezien vanuit Bikenomics. Het CROW berekende dat autoparkeerders in 2006 een flinke maatschappelijke subsidie ontvingen: “Als de totale financiële (4.000 miljoen euro) en maatschappelijke kosten (1.590 miljoen euro) van alle openbare parkeerplaatsen (5.590 miljoen euro) afgetrokken worden van de totale opbrengsten (945 miljoen euro), blijft een aanzienlijk negatief saldo over. De maatschappelijke subsidie bedraagt dan in totaal maar liefst 4.645 miljoen euro. Ook als de aandacht alleen uitgaat naar de gereguleerde openbare parkeerplaatsen, dan ontvangen parkeerders en autobezitters een maatschappelijke subsidie, omdat de maatschappelijke kosten hoger zijn dan de opbrengsten (per parkeerplek is dat 330 euro subsidie)”²⁸.

Uit deze paragraaf blijkt dat investeringen in een goed fietsklimaat bij relatief lage kosten een breed scala aan baten kunnen opleveren. Dat maakt deze investeringen kosteneffectief, vooral op wat langere termijn.

2.2 Reistijdwaardering

In verkeersmodellen speelt reistijd een belangrijke rol. Om kosten-batenanalyses m.b.t. reistijden te maken moeten de kosten van reistijd door fietsers in geld worden uitgedrukt. Dat is een moeilijke zaak want de kosten hangen af van het motief (utilitair, recreatief, sportief of een combinatie), type fietser (bijv. scholier, werknemer, oudere), het weer en de verplaatsingsafstand. Bij gebrek aan een specifiek kengetal worden tot nu toe vaak dezelfde cijfers als voor ov-reizigers (ongeveer 7 euro per uur) of automobilisten (ongeveer 10 euro per uur) gehanteerd.

Een al te eenzijdige benadering op de feitelijke reistijd moet worden voorkomen. Voor de routekeuze is de reistijdbeleving bepalend waarbij een aangename route korter kan worden ervaren dan een even lange of zelfs kortere minder aangename route. Het onderzoek Urban Trajectories

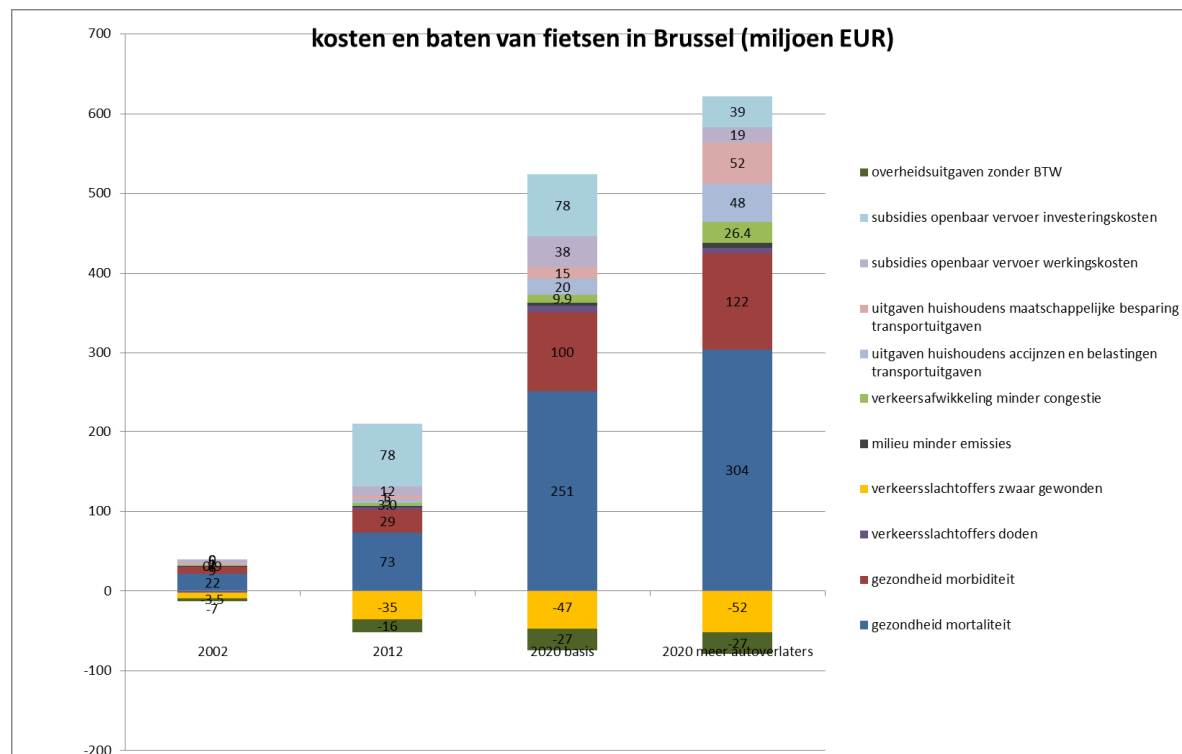
²⁷ Feiten en cijfers, Fietsersbond 2011. Op basis van MON, NEA en Fietsberaad

²⁸ Openbaar Parkeren: de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten' (CROW, 2006)

geeft nieuw inzicht in de kwaliteiten van goede stedelijke fietsroutes²⁹. Dat onderzoek wijst er op dat kunnen doorfietsen in een prettige omgeving aan een kortere reistijdbeleving bijdraagt.

2.3 Vier voorbeelden van maatschappelijke kosten-batenanalyses

Een globaal MKBA op het niveau van een stad (Brussel) met het accent op mobiliteitsbeleid

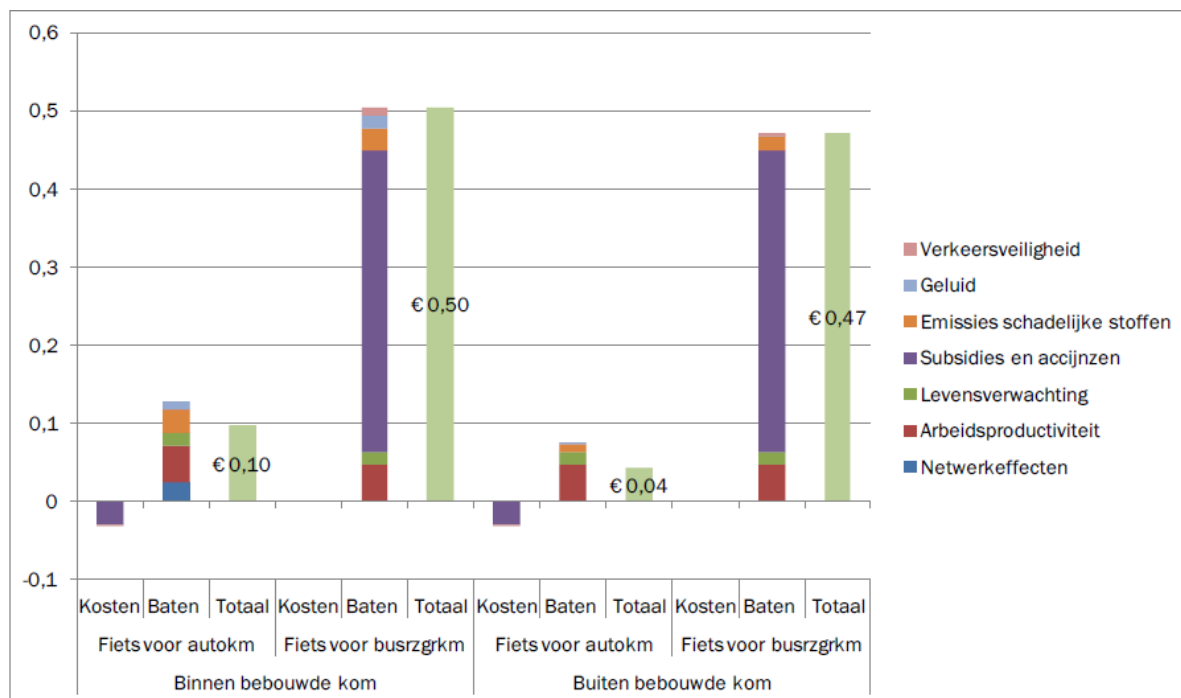


Kosten en indirecte baten van twee verschillende scenario's met fiets-stimulerend beleid in Brussel (Impact en potentieel van fietsgebruik voor de economie en de werkgelegenheid fietsgebruik in het Brussels Gewest, Van Zeebroeck, Ch. en Charles, J., Pro Velo / TM Leuven, 2014)

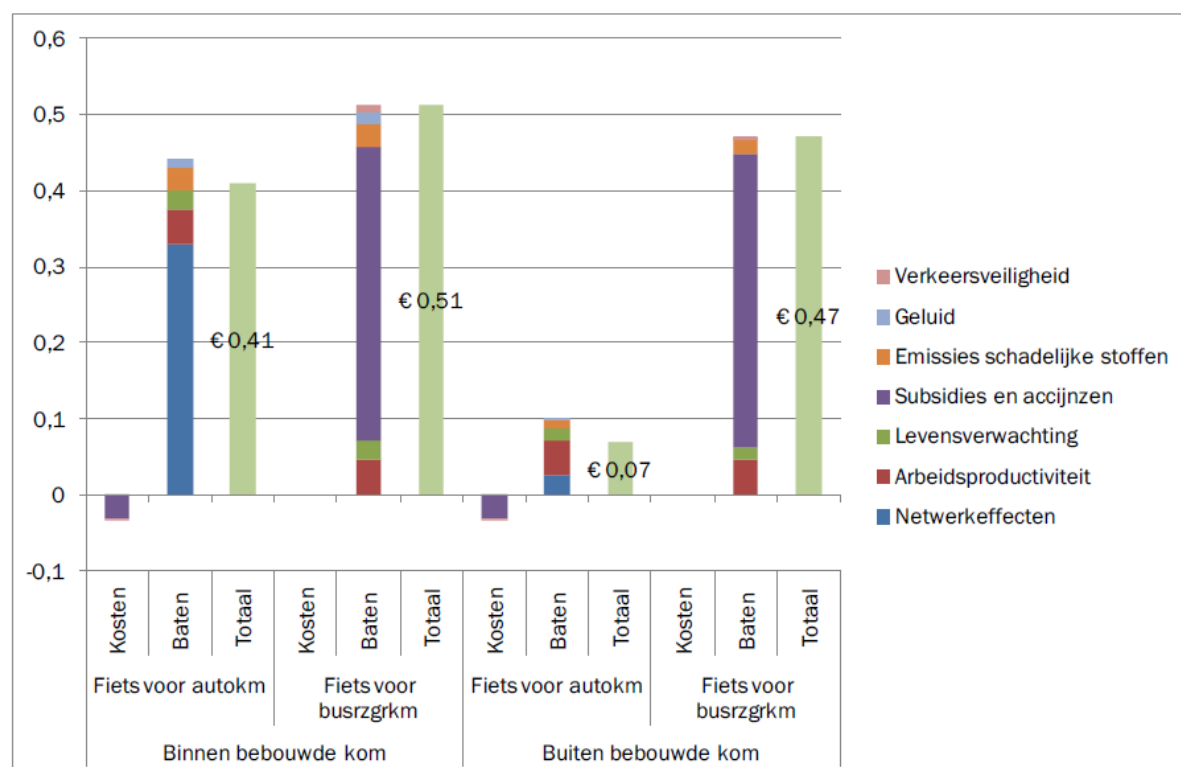
Voor Brussel zijn de grootste maatschappelijke baten gezondheidsbaten als gevolg van het actief bewegen. Het gaat dan in de eerste plaats om langer leven (lagere mortaliteit) en in de tweede plaats om minder chronische ziektes en ziekenhuisopnames (lagere morbiditeit).

²⁹ Urban trajectories, Duppen, J. van, Architectuurcentrum Aorta, 2012

Een Nederlandse studie met een accent op verkeersnetwerken, voor twee verschillende regio's



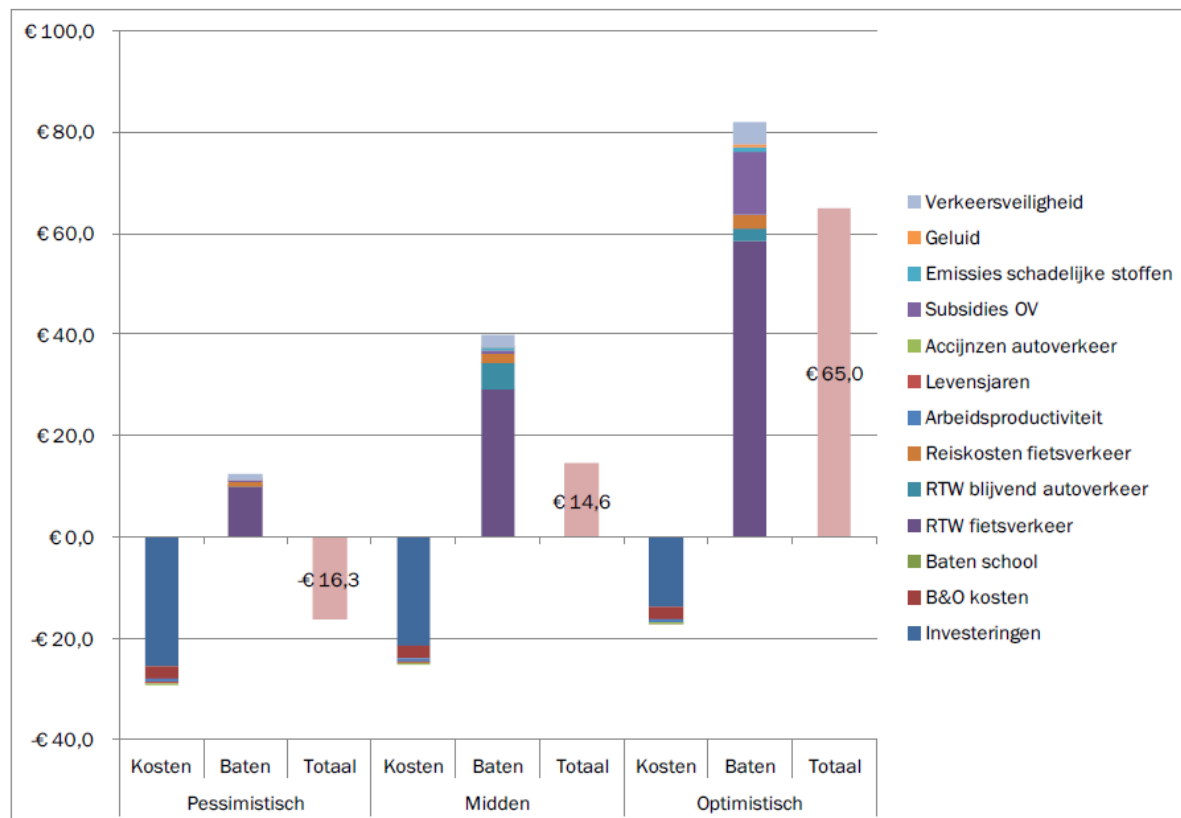
MKBA voor een fietskilometer tov een auto en een buskilometer in een regio als de Stedendriehoek (Maatschappelijke kosten en baten van de fiets Quick Scan, Decisio en Transaction Management Centre, 2012)



MKBA voor een fietskilometer tov een auto en een buskilometer in een regio als bij Alkmaar (Maatschappelijke kosten en baten van de fiets Quick Scan, Decisio en Transaction Management Centre, 2012)

Ook bij deze berekening zijn de gezondheidsbaten het grootst. In Alkmaar zijn de maatschappelijke baten nog groter dan in de Stedendriehoek doordat het overstappen van autorijden op fietsen in Alkmaar een sterk effect heeft op de reistijd van de overgebleven automobilisten.

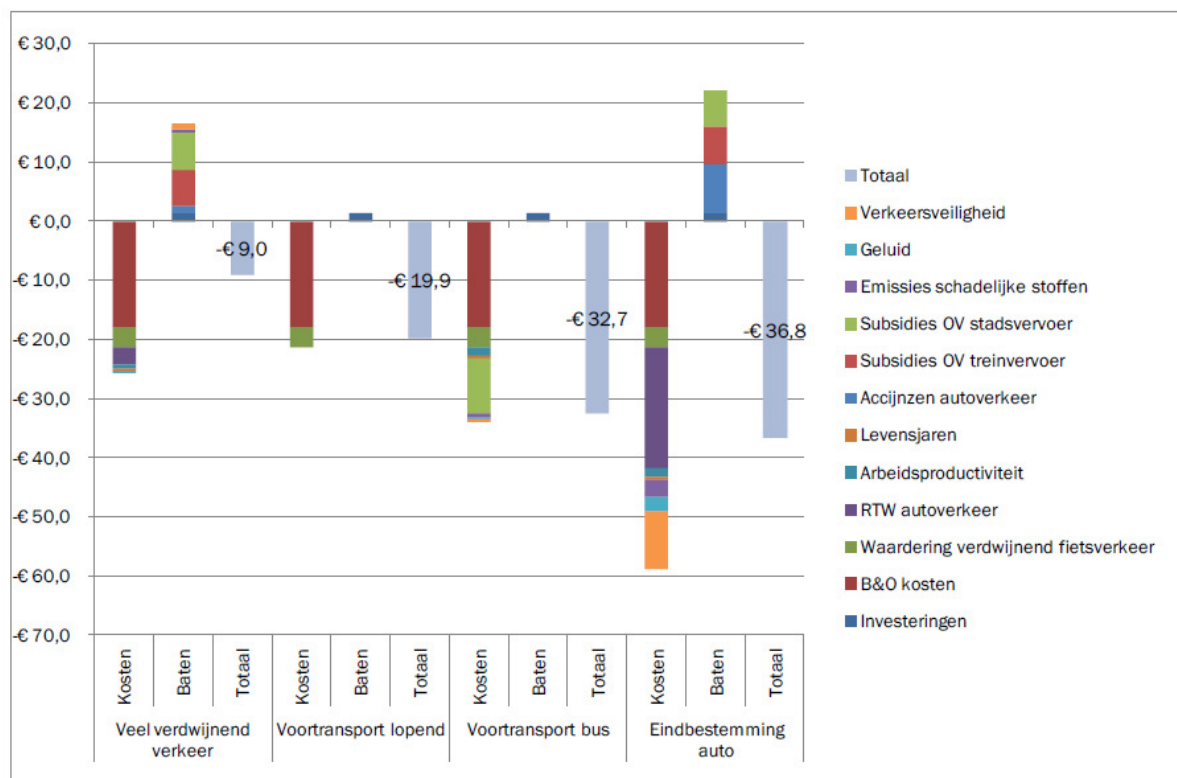
Een MKBA voor een bepaald infrastructuurproject (een fietsbrug in Utrecht)



MKBA van drie scenario's voor de effecten aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Utrecht (Maatschappelijke kosten en baten van de fiets Quick Scan, Decisio en Transaction Management Centre, 2012)

De fietsbrug levert vooral reistijdwinst op. Naarmate er meer fietsers gebruik van maken neemt de maatschappelijke winst toe.

Een MKBA voor een discussie over het invoeren van een betaalregime bij stallen



Berekening van de effecten van betaald fietsparkeren bij Utrecht CS (Maatschappelijk kosten en baten van de fiets Quick Scan, Decisio en Transaction Management Centre, 2012)

Het invoeren van betaald fietsenstallen levert baat op voor sommige partijen maar per saldo geen maatschappelijke winst.

2.4 Fietsbedrijven

Bedrijven hebben een aanzienlijke invloed op het fietsklimaat:

Bedrijven kunnen zich richten op fietsers als klanten

Fietsers gaan graag naar bedrijven die dichtbij en in een prettige omgeving liggen, die uitnodigende fietsparkeerplaatsen hebben en een aanbod hebben dat op fietsers afgestemd is. Goes gaat samenwerking met supermarkten aan om fietsenstallingen te verbeteren. De gemeente levert gedetailleerd inrichtingsadvies en de supermarkten nemen de kosten op zich. De plek van de fiets in het stadscentrum is in alle gemeenten een belangrijk en vaak moeilijk onderwerp. Bepalend voor het fietsklimaat in het centrum zijn onder meer de mate waarin de auto aanwezig is, de mate waarin fietsers worden toegelaten tot het centrum, de spreiding van fietsparkeervoorzieningen en de kwaliteit van stallingen.

Bedrijven kunnen het fietsgebruik door werknemers bevorderen

Het fietsgebruik door personeel kan effectief worden gestimuleerd met veilige fietsenstallingen, financiële regelingen, fietspromotie en bedrijfsfietsen. In de regio's die deel uitmaken van het Beter Benutten programma is de laatste jaren veel ervaring opgedaan met het stimuleren van het gebruik van de fiets, vaak speciaal de elektrische fiets, voor het woon-werkverkeer. Een voorbeeld is Maastricht Bereikbaar dat een succesvol 10-stappenplan heeft ontwikkeld om automobilisten vanuit de auto op de fiets te krijgen.

Bedrijvigheid vraagt om fietsvriendelijke ruimtelijke ordening

Veel bedrijven (kleinschalige retail en dienstverlening, horeca) kunnen juist goed gedijen in compacte steden met hoge dichtheid en functiemenging. Maar voor blijvende nabijheid van sommige functies is planologische bescherming nodig. De bereidheid tot lopen of fietsen wordt met toenemen van afstand immers snel kleiner. Ook verdient de fiets aandacht bij de monofunctionele bedrijfsgebieden die de laatste decennia enorm zijn gegroeid in aantal en omvang. Deze gebieden liggen vaak aan de rand van stedelijk gebied met een wat grotere gemiddelde afstand dan een centrale ligging wat om snelle routes vraagt. In de gebieden zelf kan vrachtverkeer dominant zijn en de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en aantrekkelijkheid niet vanzelfsprekend. Purmerend heeft weten te voorkomen dat bedrijventerrein Baanste Noord een onaantrekkelijke barrière werd tussen stad en land door er eerst doorgaande fietspadenstructuur aan te leggen. Deze met groen en water gekoppelde structuur is bepalend voor de verdere ontwikkeling van het terrein. De fietspaden zijn niet alleen recreatief, maar hebben een tweede functie als aantrekkelijke fietsontsluiting voor de bedrijven. En pauzerende werknemers kunnen zich ook prettig voelen in zo'n omgeving.

Een beperkt aantal gemeenten heeft bij de inzending aandacht besteed aan innovatieve fietsbedrijven:

Fietskoeriers

De Fietskoerier in Utrecht heeft 17 medewerkers en bezorgt wekelijks 750 pakjes in Utrecht en omgeving.

Demarrage in Maastricht heeft 20 koeriers en bezorgt dagelijks 240 pakjes. Volgens Demarrage rijdt een fietskoerier gemiddeld 120 kilometer per dag en 20.000 kilometer per jaar. Daarmee worden door de Nederlandse fietskoeriers veel autokilometers in het stadsverkeer uitgespaard.

Bakfietsondernemingen

Iedere werkdag vanaf 6.30 uur wordt er vanuit een karakteristieke bakfiets koffie geserveerd op het Jaarbeursplein in Utrecht. Zulke kleine initiatieven dragen bij aan leuke ervaringen van fietsers en aan de charme van Nederland fietsland.

Studentenservicebedrijf

Studentenservicebedrijf Jules in Maastricht helpt jaarlijks enkele duizenden nieuwe buitenlandse studenten op weg in Maastricht. Jules laat weesfietsen en fietswrakken opknappen door Maastrichtenaren met een afstand tot de arbeidsmarkt en biedt jaarlijks 600 tot 800 van zulke fietsen, met terugkoopgarantie en een servicepakket, aan de studenten aan. De terugkoopgarantie levert gelijk een bijdrage aan het voorkomen van nieuwe weesfietsen.

Fietsbank

De Fietsbank Maastricht is geen bedrijf maar een stichting die met vrijwilligers werkt. Bij de Fietsbank kunnen mensen met een bijstandsuitkering een fiets krijgen als ze daarvoor een kleine tegenprestatie leveren: bijvoorbeeld een fiets helpen opknappen of koffie serveren. De Fietsbank voldoet aan een grote behoefte: er zijn al 750 fietsen weggegeven.

Dutch Bicycle Centre

In dit bedrijvent centrum in Nijmegen heeft zich een groot aantal fietsondernemers verenigt. Het gaat om handel, een werkplaats, training, koeriers, advies en het organiseren of begeleiden van evenementen. Het is een levendig activiteitencentrum geworden dat regelmatig in de publiciteit komt en ongetwijfeld sterk bijdraagt aan de ontwikkeling van de fietscultuur in Nijmegen en omgeving.

Hipsterwinkels

In Alley Cat Bikes & Coffee mag je je fiets mee naar binnen nemen als je er koffie gaat drinken. Er worden ook fietsen gerepareerd en accessoires verkocht.

Zulke bedrijven leveren door hun activiteiten en door het zichtbaar maken van de fiets in de stad een positieve bijdrage aan het lokale fietsklimaat.

2.5 Bikenomics in Haarlem

De samenwerking met bedrijven voor de realisatie van de fietsbrug over de Industriehaven is een mooi voorbeeld van financiering. De ontwikkeling van het centrum laat zien dat er met fietsbeleid ruimte ontstaat voor nieuwe functies, zoals terrassen. Het fietstoerisme is in en om Haarlem ook van groeiende economische betekenis. Hiermee wordt Bikenomics vooral toegepast op bedrijven.

Daarnaast verdienen maatschappelijke baten als gezondheid, oplossingen voor vervoersarmoede, luchtkwaliteit en zelfs onroerend goed te worden meegenomen. Zulke baten verdienen een plek in een MKBA voor enkele grote fietsambities van Haarlem, zoals snelfietsroutes voor het toenemende regionale woon-werkverkeer en in een later stadium wellicht ook voor de aanleg van grote stallingen in de binnenstad.

3 Het fietsnetwerk

Een goed hoofdfietsnetwerk fungeert als de ruggengraat van het fietsen in een gemeente. Fietsers komen hier samen in stromen en idealiter wordt zo'n 70% van de verplaatsingsafstand op het hoofdfietsnetwerk afgelegd. Een goed hoofdfietsnetwerk leidt de fietser op een veilige en comfortabele manier naar zijn bestemming. Dit netwerk nodigt uit om te fietsen en maakt de keuze voor de fiets logisch. Mensen willen hier fietsen en doen dat dan dus ook.



In snel tempo ontstaat in veel agglomeraties en regio's een nieuwe structuur, boven het stedelijke hoofdfietsnetwerk. Benamingen zijn snelfietsroutes, fietswegen of plusroutes. Deze faciliteren het fietsen over grotere afstanden dat samen gaat met de toename van het gebruik van de elektrische fiets en acties om het woon-werkverkeer per fiets te bevorderen. Hoog gebruik kan worden verwacht als de routes bestaan uit ketens met veel herkomsten en bestemmingen en als de doorstroming goed is. Snelfietsroutes lenen zich goed voor de ontsluiting van economische activiteitenlocaties, waarmee een betekenis voor Bikenomics voor de hand ligt.

3.1 Kwaliteitseisen voor het hoofdfietsnetwerk

Als een hoofdfietsnetwerk goed is gekozen en goed is aangelegd zal dit leiden tot een hoog gebruik van dit netwerk. Als een hoofdfietsnetwerk niet goed is gekozen of niet goed aangelegd, zal dit leiden tot gebruik van andere, informele, routes en zelfs tot minder fietsgebruik. Daarom dient een netwerk te voldoen aan vijf verkeerskundige eisen voor wegontwerp: het moet direct, comfortabel, veilig, aantrekkelijk en samenhangend zijn.

Juist voor fietsers, die elke meter zelf moeten trappen en geen hoge snelheid hebben zijn directe en comfortabele verbindingen van groot belang. Een goed hoofdfietsnetwerk dient daarom fijnmazig te zijn en te voldoen aan hoge inrichtingseisen.

In bijna alle gemeenten zijn grote delen van het (hoofd)fietsnetwerk aangelegd naast het hoofdautonetwerk, vanuit het principe dat hier de grootste veiligheidswinst te behalen valt. Dit ging voorbij aan het feit dat lang niet elke hoofdautoweg ook de meest logische of aangename fietsroute betekent. Inmiddels is vast komen te staan dat juist fietsvoorzieningen langs hoofdautowegen onvoldoende veilig zijn³⁰. Daarnaast wordt het hoofdfietsnetwerk in steeds meer steden zo goed gebruikt dat de maximale vervoerscapaciteit wordt benut, waardoor in eerste instantie kinderen en ouderen verdrongen worden van de fietspaden. Het is dus zaak alternatieve routes aan te leggen, bij voorkeur door verkeersluwe woonwijken om kleine kinderen de kans te geven te leren fietsen en ouderen de kans te geven langer te blijven fietsen. Het verdichten van het fietsnetwerk met fietsroutes door woonwijken wordt ontvlechten genoemd.

Het ontvlechten van fiets- en autonetwerken verbetert de veiligheid van fietsers en zorgt voor een lichte stijging van het aandeel fiets in de modal split³¹, wanneer grotere verblijfsgebieden ingericht

³⁰ *Samen werken aan een veilige fietsomgeving*, Fietsberaad publicatie 19, 2011 (Boggelen, O. van, Schepers, P., Kroeze, P., & Voet, M. van der)

³¹ *Road safety and bicycle usage impacts of unbundling vehicular and cycle traffic in Dutch urban networks*, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2013 (Schepers, P., Heinen, E., Methorst, R. en Wegman, F.)

worden met doorsteekjes en aparte routes voor fietsers, en voorzien worden van solitaire fietsoversteken van de gebiedsontsluitingswegen, waar mogelijk uitgevoerd als fietstunnel of fietsbrug. Als fietsers en automobilisten elkaar minder ontmoeten neemt het ongevalsrisico af. Het verplaatsen van een deel van de fietsers naar routes door verblijfsgebieden leidt tot minder ontmoetingen tussen fietsers en automobilisten, die bovendien met een lagere snelheid plaats hebben.

Het fietsgebruik zal in steden met een meer ontvlochten netwerk toenemen, omdat de reistijd voor fietsers verkort wordt door de aanleg van doorsteekjes, tunnels en bruggen en door het kunnen ontwijken van verkeersregelinstanties. Daarnaast is het fietsen over een ontvlochten fietsnetwerk gezonder, omdat de fietser minder schadelijke uitlaatgassen inhaleert³².

Zo ontstaan eigen routes voor fietsers. Fietsers ervaren ze als prettiger en ze komen ten goede aan de verkeersveiligheid.

Als het fietsnetwerk goed herkenbaar is dan draagt dat in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid en het is ook nog eens uitnodigend om te gebruiken.

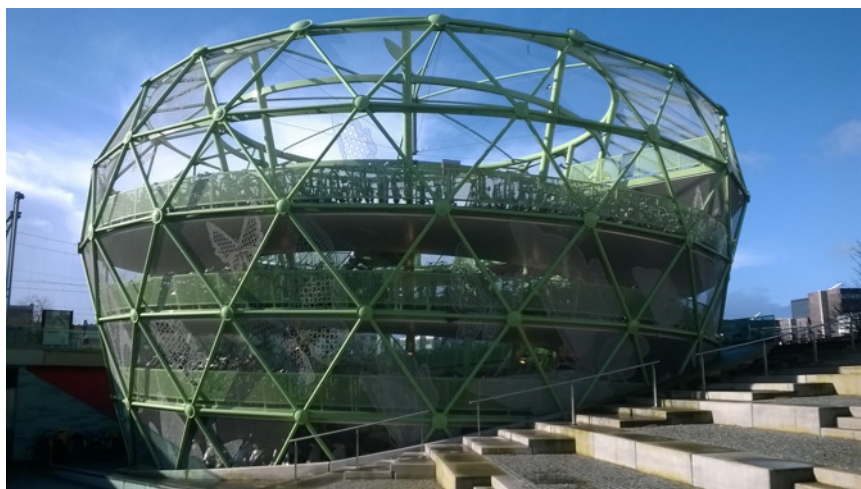
3.2 Resultaten in Haarlem

Het hoofdfietsnetwerk in Haarlem is redelijk fijnmazig en veelal gekoppeld aan hoofdwegen, wijkontsluitingswegen of busroutes. Solitaire fietspaden zijn er weinig. Fietsstraten behoren tot kenmerkende kwaliteiten van Haarlem. Voor de binnenstad is de inrichting uitgebreid beschreven maar van het overige gebied van Haarlem geven de documenten een veel minder duidelijk beeld. De ontwikkeling van snelfietsroutes is in de beginfase van planontwikkeling. Haarlem heeft een concrete ambitie om de snelfietsroute naar Slotermeer aan te leggen maar streeft ook naar een snelfietsroute naar Schiphol, de Zuid-as en IJmuiden.

³² Jarjour et al in het Journal Environmental Health, februari 2013: <http://www.ehjournal.net/content/12/1/14/abstract>

4 Fietsen parkeren en stallen

Tot de kenmerken van een fietsstad behoort ook goed kunnen stallen en parkeren van fietsen. Er zijn voldoende, veilige en goed bereikbare voorzieningen nodig op de juiste locaties. Waar de betekenis van de fiets voor verplaatsingen over langere afstanden toeneemt, groeit ook de behoefte aan veilige stallingen met oplaadmogelijkheden



voor dure fietsen als E-bikes en pedelecs, bij woningen, werklocaties en andere bestemmingen. Ook is aandacht nodig voor het toenemend aantal fietsen met afwijkende maten, zoals bakfietsen, tandems of extra grote fietsen voor de lange Nederlandse bevolking.

In steeds meer gemeenten is het stallen en parkeren van fietsen een integraal onderdeel van de studie- en ontwerpfase bij renovatie- en nieuwbouwplannen van woonwijken, appartement- en kantoorgebouwen, centra voor sport, winkels, scholen e.d. Hiermee wordt voorkomen dat pas 'op het laatste moment' er een oplossing moet worden gevonden voor de fietsende gebruikers en bezoekers waardoor situering, aanbod en kwaliteit van de parkeer- of stallingvoorziening (zeer) te wensen overlaat. Uiteindelijk bevordert deze borging de kwaliteit en functionaliteit van zowel de inpanidige als openbare ruimte.

4.1 Stallen bij woningen

Mensen kiezen mede voor een bepaald vervoermiddel op basis van de beschikbaarheid van een vervoermiddel. Staat de auto voor de deur, maar moet de fiets met moeite uit een kelder of schuurtje gehaald worden? Dan zal er veelvuldig gekozen worden voor het gemakkelijkste alternatief. In een fietsstad zijn woningen dan ook voorzien van goed toegankelijke, ruime fietsenbergingen, zo dicht mogelijk gelegen bij de belangrijkste aanrijroute. Is een dergelijke fietsenberging niet mogelijk, bijvoorbeeld in vooroorlogse wijken, dan is een goed bereikbare, afsluitbare, gemeenschappelijke stallingmogelijkheid een noodzakelijk alternatief.

4.2 Fietsparkeren of -stallen bij bestemmingen en OV-knooppunten

Naast een goede fietsparkeergelegenheid aan huis is de fietsparkeergelegenheid bij de bestemming eveneens van grote invloed. Zijn er voldoende veilige en gebruiksvriendelijke aanbindmogelijkheden bij de bestemming, en hoe zijn deze gesitueerd ten opzichte van de ingang? De angst voor fietsdiefstal vanwege het ontbreken van een goede fietsparkeervoorziening is niet voor niets onder automobilisten een veelgenoemde reden om op de korte afstand niet te fietsen³³. Daarnaast is de aanrijroute naar de fietsparkeervoorziening van groot belang. Bij bestemmingen gaat het daarbij niet alleen om de stations en het kernwinkelgebied maar om alle publiek aantrekkende bestemmingen in

³³ F. Borgman, *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, Den Haag, 2005

de gemeente, zoals scholen, sportvoorzieningen, buurt- en wijkvoorzieningen, supermarkten en bouwmarkten.

Fietsparkeervoorzieningen hebben een wel heel directe relatie met het economisch functioneren van bestemmingen.

4.3 Fietsparkeren bij scholen

Er lijkt zich een tendens af te tekenen dat er geleidelijk aan minder kinderen naar de (basis)school fietsen. Dat is in de ogen van de Fietzersbond een zorgwekkende ontwikkeling, want een dagelijkse fietstocht naar school is van groot belang voor het opbouwen van fietservaring. Die fietservaring komt goed van pas, wanneer scholieren de overstap maken naar het voortgezet onderwijs, dat vaak verder van huis gelegen is dan de basisschool en waarvoor over het algemeen één of meerdere hoofdautowegen overgestoken moeten worden.

In 2011 had de Fietsstadverkiezing het thema 'onderweg naar school' en vroeg het de aandacht van gemeenten voor het inrichten van fietsvriendelijke schoolroutes en schoolomgevingen, met voldoende stallingcapaciteit. Helaas blijft het realiseren van voldoende fietsklemmen bij scholen onderwerp van getouwtrek tussen de scholen en gemeenten. De Fietzersbond is van mening dat een gemeente die het belang van dagelijks fietsen onderkent, de (financiële) problematiek niet volledig op het bordje van de schoolbesturen kan leggen. Vaak zijn de kosten van aanleg en onderhoud van de autoparkeerplaatsen immers ook voor de gemeente.

4.4 Bewaakt stallen

Fietsparkeren vindt steeds meer plaats in bewaakte stallingen. Deze stallingen zijn ook steeds meer de eerste 24 uur gratis. In Apeldoorn is getest wat de effecten waren van een gratis bewaakte fietsenstalling. Hieruit bleek onder meer:

- Dat het gebruik van de stalling in negen maanden met 70% steeg (naar meer dan 245.000 stallers) ten opzichte van de periode dat betaald moest worden voor het stallen.
- Dat 11% van de klanten van de gratis bewaakte fietsenstalling, nu de auto laat staan.
- Dat het aantal geregistreerde fietsendiefstallen met 25% is gedaald.

Gratis bewaakt stallen voorziet dus in een behoefte van het publiek, beperkt het autogebruik en is mogelijk debet aan een daling van het aantal gestolen fietsen.

In gemeenten waar het autogebruik richting het stadscentrum daalt en het fietsgebruik toeneemt, kan onderzocht worden of een deel van de autoparkeergelegenheid omgezet kan worden in fietsparkeergelegenheid. Denk aan een deel van de parkeerplaatsen op straat, maar ook aan een deel van de aanwezige (of nieuw te bouwen) autoparkeergarages.

4.5 Fietsdiefstalpreventie

De meeste fietsen worden overdag gestolen rond de eigen woning door professionele fietsendieven, en niet 's nachts bij het station door junks. Dat is kort samengevat de conclusie van het onderzoek 'Houd de fiets' van de Fietzersbond uit 2005. Meer dan de helft van de gestolen fietsen stond slechts met één slot of stond überhaupt niet op slot.

Hieruit concluderen wij dat er op het gebied van fietsdiefstalpreventie nog heel wat kan gebeuren. Om enkele voorbeelden te noemen:

- Graveeracties,
- Voorlichting over veilig je fiets stallen (met een extra kettingslot aan de vaste wereld),
- Stadswachten geparkeerde fietsen laten controleren,

- Fietsparkeer-rekken plaatsen (dus ook in dichtbebouwde woonbuurten),
- De aanpak van georganiseerde fietsendiefstal (lokietsen!) en
- Het verwijderen van fietswrakken zodat er meer stallingruimte overblijft.

De opvallende waarschuwingsfietsen die de gemeente Helmond inzet, zijn een mooi voorbeeld hoe die voorlichting kan geschieden. Ook de posters van een paar dwingende ogen zijn een effectief middel om de fietsdiefstal te verlagen.



Afbeelding: Een waarschuwingsfiets van de gemeente Helmond.

Een DPC reader is een handscanner om te bepalen of een fiets in het diefstalregister staat geregistreerd. Hiermee kan zowel elektronisch een chip in een frame worden gescand, met laser een barcodelabel worden gescand en handmatig een tag ingevoerd. Deze reader wordt onder meer in Arnhem en Goes door BOA's ingezet.



4.6 Weesfietsenbeleid

Een in Nederland inmiddels beproefde methode om de beschikbare stallingcapaciteit optimaal te gebruiken, is het geregeld verwijderen van weesfietsen (en fietswrakken) bij het station en in het stadscentrum. De weesfietsen worden gelabeld en na een in de APV vastgelegde periode verwijderd en afgevoerd naar het gemeentelijk fietsdepot, alwaar de eigenaar zijn of haar fiets gedurende een bepaalde periode kan ophalen, al dan niet tegen een bijdrage in de door de gemeente gemaakte kosten.

Bij het weesfietsenbeleid zijn een aantal kanttekeningen te plaatsen:

- Het wegnippen van fietsen moet onderdeel zijn van een breder scala van maatregelen, waarin ook het bijplaatsen van stallingscapaciteit behoort te zijn opgenomen.
- De eigenaar van de fiets dient voldoende tijd te hebben gekregen om de fiets zelf weg te halen; hiervoor is regelgeving vastgesteld.
- De weesfiets- en wrakacties zijn niet alleen in het centrum en bij het station nuttig, maar zeker ook bij winkelcentra en in woonbuurten. Ook daar is geregeld een tekort aan stallingcapaciteit die door het gericht weghalen van weesfietsen verruimd kan worden, al zal de frequentie van het aantal acties lager kunnen zijn dan bij het station en in het stadscentrum.

4.7 Resultaten in Haarlem

Stallen en parkeren van fietsen is een duidelijk speerpunt van de gemeente Haarlem. De documenten gaan vooral in op de capaciteit. Want die loopt duidelijk achter op het sterk gegroeide gebruik van de fiets in Haarlem. Een grote sprong is gemaakt bij het station waar inmiddels drie goede stallingen zijn gerealiseerd: voor het station (5000 nieuwe plekken), achter het station en onder het spoor. Ook zorgen gemeente en provincie voor fietsparkeerplaatsen bij andere knooppunten van (regionaal) vervoer, die in Haarlem ook een sterke groei doormaken.

In de binnenstad zijn ook meer dan 1600 nieuwe fietsparkeerplaatsen gemaakt maar daarmee wordt nog lang niet aan de behoefte voldaan. De gemeente denkt 5 à 6000 nieuwe fietsparkeerplaatsen nodig te hebben. Voor die schaa sprong worden grote investeringen in mega-stallingen nodig geacht.

Haarlem kent ook buurtstallingen. Deze worden verzelfstandigd om beheer en exploitatie kostenefficiënter te maken. Ter ondersteuning hiervan wordt een subsidieregeling volgens het Haags model gemaakt. Deze regeling heeft in Den Haag tot veel extra buurtstallingscapaciteit geleid. Op die manier hoopt Haarlem het toenemende fietsparkeren op straat, in plaats van in de woning, terug te dringen.

Haarlem gaat de logistieke organisatie die de handhaving op weesfietsen en foutief parkeren ondersteunt professionaliseren en vergroten. De betreffende fietsen worden in de toekomst gecontroleerd in het diefstalregister. In Haarlem worden ook lokfietsen ingezet.

5 Veiligheid

5.1 Verkeersveiligheid

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is tussen 2006 en 2010 het aantal ernstig gewonde fietsers (als gevolg van een fiets-auto ongeval of een eenzijdig ongeval) voor de meeste leeftijdsgroepen toegenomen³⁴. De SWOV komt tot deze conclusie door de politieregistratie aan te vullen met ziekenhuisgegevens. Echt betrouwbare cijfers zijn er niet. Volgens de SWOV wordt de doelstelling van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 met het huidige en voorgenomen beleid zeer waarschijnlijk niet gerealiseerd.

Landelijk bestaat het beleid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 met samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig als pijlers, en uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid uit 2012 met ouderen en fietsers als primaire doelgroepen. Een van de belangrijkste acties uit de Beleidsimpuls is de Lokale aanpak veilig fietsen. Het is echter onbekend in hoeverre dat tot concrete maatregelen op straat heeft geleid. Gezien de ongevallentrend lijkt het erop dat in de meeste gemeenten een beleidsintensivering welkom is.

Een nieuwe ontwikkeling is het werken met een Safety Performance Index en een Network Performance Index, waarbij veiligheidskenmerken van gedrag en van infrastructuur in kaart worden gebracht. Amsterdam heeft daar ervaring mee opgedaan.

Omdat gezondheidseffect van fietsen sterker is dan het effect van de verkeersonveiligheid is het belangrijk er op te letten dat verkeersveiligheidsbeleid niet ten koste gaat van het fietsgebruik.

5.2 Sociale Veiligheid

Uit verschillende onderzoeken van het Fietsersbond-project Wijken voor de Fiets blijkt dat voor veel fietsers de sociale (on)veiligheidsbeleving van even grote invloed is als de staat van het fietsnetwerk. Gevoelens van sociale onveiligheid zijn voor sommige mensen reden om niet of minder te gaan fietsen. Met name tunnels en parken worden als onveilig ervaren. Bedrijventerreinen kunnen ook onveilig aanvoelen. En de omstandigheden in het donker zijn zeker voor allerlei fietsers reden om niet of minder te gaan fietsen.

Kortom, een sociaal onveilige omgeving vormt voor fietsers een hindernis, maar het is wel een probleem dat met gerichte verbeteringen aangepakt kan worden; van stedenbouwkundig inpakken van fietsroutes tot vrijhouden van struikgewas.

5.3 Resultaten in Haarlem

In de periode 2010-2014 heeft Haarlem veel aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Duurzaam Veilig is uitgangspunt en concrete acties vonden plaats op infrastructuur, educatie en samenwerking. Actuele aandachtspunten als paaltjes en gladheid zijn opgepakt. In de stukken ontbreekt wel informatie over de feitelijke ontwikkeling van de fietsongevallen, aandacht voor de elektrische fiets en voor oudere fietsers als kwetsbare doelgroep.

³⁴ De verkeersveiligheid in 2020 en 2030. Prognoses voor de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, SWOV, 2015

6 Monitoring fietsbeleid

Het monitoren van de effecten van het beleid wordt bij verkeerszaken op gemeenteniveau steeds vaker toegepast. Nu is dat zeker op dit beleidsterrein niet eenvoudig. Er zijn zoveel zaken die invloed hebben op verkeer en vervoer, dat de effecten van beleidsmaatregelen soms moeilijk te achterhalen zijn. Toch is het verstandig het fietsgebruik te monitoren, en wel zodanig dat een relatie kan worden gelegd met de uitgevoerde verbetermaatregel(en). Denk hierbij aan tellingen op drukke fietspaden, het tellen van vrije fietsklemmen op piekmomenten, gemeentelijke enquêtes, een fietsmodel, gegevens uit apps en andere onderzoeken. Ook de Fietstelweek kan meer duidelijkheid verschaffen.

Hoe meer, gevarieerder en regelmatig onderzoek gedaan wordt, hoe nauwkeuriger het beeld is van de ontwikkeling van het fietsgebruik in een gemeente in relatie tot de uitgevoerde verbetermaatregel(en). Zo komen ook de baten van genomen maatregelen beter in zicht en draagt de monitoring bij aan Bikenomics.

6.1 Resultaten in Haarlem

Haarlem gebruikt verschillende vormen van onderzoek. Daaronder zijn tellingen in verband met fietsparkeren en enquêtes over aspecten als tevredenheid en slachtofferschap van fietsers. Bij projecten worden voor- en nametingen gedaan. Speciaal interessant in het kader van Bikenomics is een onderzoek naar het bezoek van supermarkten waarbij bleek dat Haarlem het hoogste aandeel fietsers had van zes gemeenten. Haarlem geeft geen informatie over tellingen van rijdende fietsers. Onduidelijk is of Haarlem voldoende inzicht heeft in het gebruik van het fietsnetwerk.

7 Fietsstimulering en fietspromotie

Waarom het fietsen stimuleren terwijl Nederland het fietsland van de wereld is?

Er zijn toch groepen die de fiets niet of nauwelijks gebruiken, met name onder allochtonen, mensen met een ziekte en arme mensen is het fietsgebruik lager dan gemiddeld: Allochtone kinderen krijgen het plezier en het nut van fietsen nog te weinig overgedragen van hun (eveneens niet-fietsende) ouders. Juist onder de armere bevolkingsgroepen heeft de fiets een lage status en de auto juist een hoge status, en wordt de fiets zodra dat mogelijk is ingeruild voor een brommer, een ov-



chipkaart of een autorijbewijs. En dat terwijl de fiets veel goedkoper is, in de stad sneller is dan de auto en zelfs tweemaal zo snel als het openbaar vervoer.³⁵

Het voordeel van dagelijks fietsen is dat het enerzijds bijdraagt aan het behalen van de dagelijkse beweegnorm van 30 minuten en anderzijds nauwelijks tijd kost wanneer het uitgeoefend wordt op weg naar het werk, school of de supermarkt. Voor mensen met aandoeningen als overgewicht, hart- en vaatziekten, diabetes of depressie kan regelmatig fietsen een helend effect hebben³⁶.

Ook zijn in Nederland nog veel autoritten vervangbaar door de fiets of E-bike. Beter Benutten programma's tonen aan dat het mogelijk is om via mobiliteitsmanagement werknemers vaker de fiets te laten gebruiken in plaats van de auto. De elektrische fiets blijkt te kunnen concurreren met de auto bij regionale verplaatsingen.

Elke doelgroep heeft zijn eigen aanpak. De gemeenten hebben ten aanzien van de fietsstimulering een belangrijke voortrekkersrol en een voorbeeldfunctie, door de vele contacten met bedrijven, verenigingen en organisaties. Met gerichte subsidies, door het vormen van een gericht beleidskader of gewoon als werkgever, kan de gemeente invloed uitoefenen op het fietsgebruik.

7.1 Resultaten in Haarlem

Haarlem heeft als doelstelling om het fietsgebruik te verhogen. De doelstelling uit 2003 is gehaald. De regio Haarlem had in het vorige decennium zelfs de grootste groei van het aandeel van heel Nederland. De compacte stad wordt als een goede basis gezien. Doelgroepen bij de stimuleringsacties van Haarlem waren kinderen (verkeersveiligheid), binnenstadbezoekers (fietsenstallingen), werknemers (rij2op5), recreanten (knooppuntensysteem). Evenementen en projecten worden ook gebruikt om de fiets onder de aandacht te brengen, bijvoorbeeld bij digitale reisadviezen. De inzending van Haarlem geeft geen toekomstbeeld op het vlak van promotie en stimulering, behalve indirect: ook het gebruik van de elektrische fiets zal worden gestimuleerd.

³⁵ *Wie is de haas, wie is de schildpad*, P. van der Linden, NVC-paper 2012: <http://verkeerskunde.nl/Uploads/2012/10/Paper-37-Wie-is-de-haas-en-wie-de-schildpad.pdf>

³⁶ *Fietsen als medicijn*, Fietzersbond, 2009

8 Gemeentelijk fietsbudget

De vele voordelen van een hoog fietsgebruik zijn tegenwoordig algemeen bekend. Vanuit de gemeente gezien is een fiets-stimulerend beleid een ruimte- en kostenefficiënte manier om de bereikbaarheid en economische vitaliteit van binnensteden, winkelcentra, bedrijventerreinen en kantoorlocaties op peil te houden, kortom Bikenomics. Gemeenten trekken hierbij vaak op met andere partijen, in de eerste plaats provincies en het rijk. Actueel is de samenwerking om spitscongestie op hoofdwegen niet aan te pakken met dure auto-infrastructuur, maar door het kosten-effectievere stimuleren van het gebruik van de fiets.

Het is natuurlijk niet genoeg om mooie doelstellingen op papier te zetten. Of deze doelstellingen daadwerkelijk gerealiseerd worden, hangt in hoge mate af van de vraag of er ook middelen (geld en personeel) voor worden gereserveerd. Dat vraagt om een geormerkt fietsbudget dat zichtbaar is in de begroting- en verantwoordingsystematiek én vertaald is in een programmatische meerjarenaanpak.

Doordat infrastructurele verbeteringen voor de fiets regelmatig gecombineerd worden met andere projecten, is niet altijd na te gaan welk bedrag een gemeente exact aan het fietsbeleid uit geeft. Denk hierbij aan werk-met-werk-projecten, bijvoorbeeld

Hoogwaardig Openbaar Vervoer-projecten en reconstructies, alsmede projecten bij andere beleidsterreinen (gezondheidszorg, onderwijs, jeugdzorg, ouderenzorg, ruimtelijke ontwikkeling, stadsbeheer, evenementen, milieu, sport). Niettemin geven inmiddels steeds meer gemeenten binnen het totale verkeersbudget wel aan hoeveel geld er jaarlijks beschikbaar is voor fietsinfrastructuur.



Uit het Fietsbalans-project is halverwege het vorige decennium gebleken dat gemeenten die in de benchmark substantieel bovengemiddeld scoren, een geormerkt fietsbudget hadden ingesteld.

Voor een gemeente is het in deze financieel moeilijke tijden nóg belangrijker om inzicht te hebben in de maatschappelijke kosten en baten van een gewenst fietsproject. In opdracht van het ministerie van I&M is de inzetbaarheid onderzocht van de OEI-methode (Overzicht Effecten Infrastructuur) voor fietsinfrastructuur, met als resultaat een handige webtool³⁷. Naast deze MKBA-light is er uit van de wereldgezondheidsorganisatie (WHO) een webtool ontwikkeld om de economische gezondheidsbaten van meer fietsen te berekenen³⁸.

8.1 Resultaten in Haarlem

In de periode 2010-2014 is er veel gedaan om de voorzieningen voor fietsen te verbeteren. De investeringen zijn betaald uit grondexploitaties, het programma onderhoudswerken en de beheergelden. De gemeente Haarlem heeft weinig stadsuitbreiding. Het meeste geld is dan ook uitgegeven aan herinrichting van bestaande fietsverbindingen en het stallen van fietsen en niet aan nieuwe fietspaden.

³⁷ Zie <http://www.fietsberaad.nl/mkba-fiets/>

³⁸ Zie <http://heatwalkingcycling.org/>

In 2010-2014 is ongeveer € 3,7 miljoen uitgegeven aan voorzieningen als fietsstraten, fietsenstallingen, vrijliggende fietspaden en fietsonderdoorgangen. Daarnaast is er nog ongeveer € 8,9 miljoen subsidiegelden uitgegeven aan fietsvoorzieningen.

In regionaal verband is een mobiliteitsfonds opgericht waarbij vier gemeenten samen € 19,5 miljoen bij elkaar sparen over een periode van vijftien jaar. Hiervan is 70% bijdrage van de gemeente Haarlem. Het fonds is bedoeld om de knelpunten in de bereikbaarheid aan te pakken. Afgesproken is dat 10% van het fonds bestemd is voor fietsmaatregelen, wat neerkomt op € 1,9 miljoen.

In de huidige periode is ondanks bezuinigingen extra geld voor de fiets vrijgemaakt.

9 Integraal fietsbeleid

Meer dan ooit wordt fietsbeleid integraal opgepakt. Het fietsbeleid beperkt zich al lang niet meer tot de gemeentelijke afdeling verkeer of mobiliteit, maar is bij de meeste gemeenten nauw verweven met andere afdelingen. Veel fiets bevorderende maatregelen worden gerealiseerd in het kader van gebiedsgerichte ontwikkelingsprojecten of van ‘werk met werk maken’, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad na rioleringswerkzaamheden³⁹. Ook wordt er nauw samengewerkt met andere overheden, zoals omliggende gemeenten, regio's, provincies en soms de EU. Veilig Verkeer Nederland en de lokale Fietzersbond zijn regelmatig terugkerende gesprekspartners.

Het samenwerken zal in de toekomst naar verwachting verder toenemen. Ook de nieuwe Omgevingswet, die in 2018 van kracht wordt, gaat uit van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheid, bedrijven en burgers voor de omgevingskwaliteiten.

Met betrekking tot verschillende gemeentelijke taken naast verkeer zijn de volgende fietsthema's actueel:

- Stadsbeheer: structureel onderhoud van verhardingen, verlichting en groenvoorzieningen, werk-met-werk maken, een meldpunt, aanpak weesfietsen en borstelen en strooien in de winter.
- Stadsontwikkeling: fiets- en beweegvriendelijk opzetten van nieuwe wijken, het rekening houden met de fiets in beleid en plannen voor de openbare ruimte, het slim lokaliseren van voorzieningen en het stellen van eisen voor het stallen en parkeren van fietsen bij voorzieningen en woningen.
- Milieubeleid: autogebruik verminderen door stimuleren van fietsgebruik en de milieukwaliteit van fietsroutes verbeteren. Langs drukke autoverkeerswegen en op kruispunten is de luchtkwaliteit slechter dan op autoluwe wegen. Het gevaar voor gezondheidsschade is voor fietsers daardoor aanzienlijk: anderhalf maal zo groot als het gevaar voor de gezondheid door verkeersonveiligheid⁴⁰. Een autoluw fietsnetwerk levert qua gezondheid dan heel wat op: behalve dat de bevolking meer gaat bewegen heeft zij dan ook minder last van slechte luchtkwaliteit.
- Gezondheidsbeleid: de fiets opnemen in de gezondheidsaanpak van de GG&GD en eerstelijnsgezondheidszorg en investeren in veilige stedelijke ruimte die uitnodigt tot actieve mobiliteit. Dagelijks bewegen is goed voor de gezondheid en met fietsen is dat uitstekend te realiseren.
- Sociaal- en maatschappelijk beleid: fietsen voor mensen in de bijstand. Fietsen heeft een grote sociale functie en blijkt een effectief middel tegen vereenzaming. Voor mensen aan de onderkant van de samenleving is het soms lastig om werk te vinden dat voor hen vanuit huis op tijd bereikbaar is. Dit kan onder andere ontstaan doordat openbaar vervoer niet goed aansluit op de werktijden en werklocaties en doordat mensen niet de beschikking hebben over een fiets. Ook zijn er gezinnen waar kinderen om financiële redenen geen fiets hebben. Ook het ontbreken van een veilige, betaalbare stalling kan een hindernis vormen. Dit fenomeen heet vervoersarmoede. Veel gemeenten hebben vervoerregelingen voor mensen in de bijstand (bijv. speciale busjes of een goedkoper ov-abonnement). Opvallend is dat het veruit goedkoopste vervoersalternatief, de fiets, tot nu toe veelal niet in dit beleid voorkomt. Hulp bij het verkrijgen en/of stallen van een fiets kan de kans op het vinden van werk vergroten en deze mensen beter mee laten doen in de maatschappij⁴¹.

³⁹ *Werk met werk maken: Kansen voor de fiets*, T. van Steensel, NHTV-Fietzersbond, 2011

⁴⁰ Hartog, J. de, Boogaard, H., Nijland, H. & Hoek, G., Environmental Health Perspectives online 30 juni 2010: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/do_the_health_benefits_of_cycling_outweigh_the_risks.pdf

⁴¹ Zie <http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-%28vk-5-2013%29.33957.lynkx>

- Onderwijs: fietslessen, verkeersexamens en autoluwe schoolomgevingen. Fietslessen passen uitstekend in het lespakket van basisscholen, als voorbereiding op het verkeersexamen. Zo komen alle kinderen verplicht in aanraking met de fiets, wat goed is voor iedereen die het fietsen niet van huis uit mee krijgt.
- Toerisme en marketing: promotie, huur- en leenfietsen voor bezoekers, evenementenstallingen. Veel binnensteden zijn uitstekend geschikt om per fiets te bezoeken. Amsterdam heeft daar een mooie promotiefilm over gemaakt: 'Amsterdam loves bikes'⁴². Ook kunnen evenementen op fietsers worden afgestemd.

Om vanuit al deze beleidsterreinen te komen tot de benodigde integrale beleidsaanpak en draagvlak binnen de organisatie te krijgen helpt het enorm wanneer er in het collegeprogramma harde afspraken over (budgetten voor) het fietsbeleid zijn vastgelegd en wanneer een wethouder verantwoordelijk wordt voor het fietsmaatregelen. Daarnaast heeft het benoemen van een fietscoördinator grote meerwaarde. Bij het opzetten en uitvoeren van fietsprojecten is deze functionaris het aanspreekpunt voor fiets gerelateerde vragen van binnen en van buiten de organisatie.

Een voorbeeld voor de mogelijkheid van integratie van de beleidsterreinen verkeer, ruimtelijke ordening, milieu, gezondheidszorg en onderwijs is het door de Inspecteur voor de Volksgezondheid voorgestane facetbeleid om overgewicht en bewegingsarmoede te bestrijden. Een volledig pakket aan bewegingsstimulering voor scholen en wijken vraagt om een gestructureerde afstemming op het gebied van veilige schoolinrichting, goede fietsenstallingen, fiets- en looproutes binnen de wijk, verkeerseducatie, haal- en brenggedrag van ouders, individuele begeleiding van bepaalde doelgroepen (bijv. overgewicht-kinderen) en wijkinrichting (bijv. sportveldjes) en meer.

Een ander voorbeeld is samenwerking met bedrijven. Dat kan in de vorm van convenanten voor mobiliteitsmanagement, zoals op grote schaal plaatsvindt binnen programma's van Beter Benutten⁴³. Een voorbeeld daarvan is Maastricht Bereikbaar⁴⁴. Maar het kan ook om gebiedsinrichting gaan. Voor het Amsterdamse havengebied is in 2016 de Fietscoalitie opgericht, een breed samenwerkingsverband van onder meer het Amsterdamse Havenbedrijf en kleine en grote bedrijven, met als doel het fietsen te stimuleren door aanleg van nieuwe fietspaden, het opknappen van het gebied, fietsservice, een aantrekkelijke, informatieve website en een fietsapp.

9.1 Resultaten in Haarlem

Haarlem geeft aan dat het collegeakkoord 2010-2014 met het motto schone, verzorgde en veilige stad heeft geïnvesteerd in duurzaamheid en de fiets daarbij een hoofdrol heeft gegeven. Er is een bestuurlijk startpunt voor integraliteit.

Ook het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan heeft geleid tot een meer integrale benadering van verkeer. De sociale veiligheid op het netwerk wordt verbeterd door extra aandacht voor de inpassing van het fietsnetwerk in de omgeving. De kwaliteitsverbetering van het hoofd fietsnetwerk, met duidelijk herkenbare en bredere fietspaden dient ook de verkeersveiligheid. Sinds de Structuurvisie Openbare Ruimte is het fietsbeleid nog duidelijker naast ander beleid gelegd.

Haarlem noemt als voorbeelden ook raakvlakken met beleidsvelden als Openbare Orde en Veiligheid (fietsdiefstalpreventie), Sport en recreatie (fietsknooppunten en recreatieve fietsroutes), Milieu (Duurzaamheid en klimaatbeleid) en Beheer Openbare Ruimte (fietsnetwerk prioriteit bij gemeentelijk strooi beleid).

⁴² Zie <http://www.youtube.com/watch?v=V8Qct-2SAbg>

⁴³ <http://www.beterbenutten.nl/fiets>

⁴⁴ <http://www.maastrichtbereikbaar.nl/nl/over-ons>

10 Conclusies en aanbevelingen

Haarlem heeft een duidelijke ambitie om een echte fietsstad te worden. Sterke punten zijn de compacte stad, het gestegen fietsgebruik, de continuïteit in bestuurlijke ambities en de hoge kwaliteit van recente projecten.

Desondanks is Haarlem niet genomineerd voor de titel, hetgeen betekent dat er tenminste vijf gemeenten over de gehele linie een betere indruk hebben gewekt.

Er zijn dus in Haarlem nog mogelijkheden voor verbeteringen van het fietsbeleid. In dit hoofdstuk doen wij een aantal aanbevelingen die hierin in belangrijke mate kunnen bijdragen.

10.1 Aanbeveling 1: Handel economisch

Het fietsklimaat kan worden versterkt met soms eenvoudige economische invalshoeken met als basis een bewustzijn van de belangrijke baten van de fiets.

- Benoem belangrijke baten bij het opstellen van strategische visies, bijvoorbeeld door hoog fietsgebruik compact en levendig houden van de stad, besparen op auto-infrastructuur of door beweegvriendelijk maken van stad of wijk de gezondheid en zelfredzaamheid van de bevolking verbeteren.
- Versterk de concurrentiepositie van de fiets door beprijzingsmaatregelen als betaald autoparkeren.
- Overweeg het (laten) maken van een maatschappelijke kosten-batenanalyse bij grote projecten.
- Geef in beslissingsmodellen ook ruimte aan kwalitatieve baten, bijvoorbeeld aspecten die de aantrekkingskracht van de stad of het gebied verhogen.
- Betrek behalve de bevolking ook bedrijven bij de uitvoering van fietsbeleid, bijvoorbeeld door een gezamenlijke aanpak van fietsparkeervoorzieningen of met stimuleringsacties.
- Maak het aantrekkelijk om met de fiets boodschappen te doen waardoor er kan worden bespaard op autoparkeerterrein. Denk bijvoorbeeld aan fietsparkeervoorzieningen in een autovrije zone bij de ingang en autoparkeerplaatsen aan de andere kant.
- Probeer de doorkruisbaarheid van het centrum zo goed mogelijk te houden.
- Steun nieuwe distributievormen zoals fietskoerierbedrijven en collectieve stadsdistributiebedrijven.
- Kijk kritisch naar het fietsklimaat van bedrijventerreinen vanuit het oogpunt van fietsgebruik, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, belevingswaarde en barrièrewerking, en bedenk samen met bedrijven oplossingen.



10.2 Aanbeveling 2: Versterk het fietsnetwerk

Zowel op basis van langer bekende inzichten als op basis van nieuwe ontwikkelingen is het fietsroutenetwerk nog verbeterbaar. Nieuwe ontwikkelingen zijn onder meer de sterke groei van het aantal elektrische fietsen en scooters, (landelijke) toename van het aantal ernstig gewonde fietsers, nieuwe inzichten omtrent verkeersveiligheid, waardering voor snelfietsroutes en toegenomen aandacht voor ruimtelijke kwaliteit van fietsroutes.

- Kies in de studiefase van een woonwijk of bedrijventerrein voor een stedenbouwkundig en verkeerkundig model dat het verblijfsgebied zo aantrekkelijk maakt dat zo veel mogelijk verplaatsingen binnen de wijk (en de gemeente) lopend en fietsend worden afgelegd. Want onderzoek heeft een verband tussen fietsvriendelijke ruimtelijke inrichting en het fietsgebruik uitgewezen⁴⁵. In zo'n model worden eerst de looproutes, dan die van de fiets, daarna die van het openbaar vervoer en tot slot die van het gemotoriseerde verkeer ontworpen, en wel zodanig dat het loop- en fietsverkeer geen last heeft van het verkeer op de gebiedsontsluitingswegen en omgekeerd.
- Analyseer het bestaande hoofdfietsnetwerk. Probeer hierbij antwoord te krijgen op zowel de vraag of het huidige netwerk logisch gekozen is en waar ontbrekende schakels te vinden zijn, als op de vraag of de kwaliteit van het netwerk kan worden verbeterd. Gebruik hierbij nieuwe onderzoeksmethoden die gebaseerd zijn op mobiele telefoons.
- Breid het hoofdfietsnetwerk uit over rustige straten zodat fietsers niet of minder vaak over drukke kruispunten voor gemotoriseerd verkeer en langs drukke hoofdadars rijden. Het netwerk wordt zo bewezen substantieel verkeersveiliger⁴⁶ en desgewenst fijnmaziger. Hetzelfde effect kan worden bereikt door het grofmaziger maken van het hoofdautonetwerk. Daarbij zal het aantal kruispunten met gebiedsontsluitingswegen fors dalen. De afwaardering van de betreffende wegvakken en kruispunten kan op sobere (= goedkope) en veilige wijze worden uitgevoerd. Zorg daarbij dat de locaties waar het autonetwerk en het fietsnetwerk elkaar treffen zoveel mogelijk ongelijkvloers zijn. Op de (GOW-) locaties waar dat niet mogelijk is, is het van groot belang deze intrinsiek veilig in te richten. Begin met de fietsoversteken vanuit en naar een (woon)straat solitair te maken zodat de twee straten aan die zijde niet toegankelijk zijn voor autoverkeer; hierdoor kan de fietser zich optimaal concentreren op het kruisende verkeer van de gebiedsontsluitingsweg⁴⁷. Realiseer er zo nodig een solitaire variant van de rotonde⁴⁸ of een VRI.
- Zorg voor sociaal veilige routes: bundel routes, activiteiten en/of woningen. Verhoog de belevingskwaliteit. Onderhoud de omgeving en knap onderdoorgangen op. Hou de directe omgeving van fietspaden vrij van doordringbaar struikgewas. Ga slim om met verlichting, creëer zichtlijnen en vluchtmogelijkheden. Indien een hoofdroute hieraan niet kan voldoen, creëer dan een logische alternatieve nachtroute, eventueel zelfs een specifiek nachtnet (zoals in Dordrecht en Zoetermeer).



⁴⁵ *Vinex vergeleken* Onderzoek naar het effect van een fiets(on)vriendelijk ingerichte wijk op het fietsgebruik, Hans Nijland, Planbureau voor de Leefomgeving, Universiteit Utrecht, 2008

⁴⁶ *Road safety and bicycle usage impacts of unbundling vehicular and cycle traffic in Dutch urban networks*, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2013 (Schepers, P., Heinen, E., Methorst, R., en Wegman, F.)

⁴⁷ Ontwerprijzer Fietsverkeer CROW-publicatie 230, voorzieningenblad 30, pag. 229-230

⁴⁸ De Zwolse rotonde: <http://www.youtube.com/watch?v=fR5ix7OHSZU>

- Maak het fietsnetwerk herkenbaar zodat dat mensen het ook weten te vinden. Dit gebeurt enerzijds door het kiezen van de juiste schakels, maar ook door er duidelijke kwaliteitseisen aan te stellen. Denk hierbij aan uitvoering in (rood) asfalt, breedtenorm en bewegwijzering (ook naar andere wijken). Probeer de aan het hoofdnetwerk toegevoegde rustige straten op een slimme manier eenvoudig herkenbaar te maken.
- Benut kansen om het fietsen in uw gemeente naar een hoger schaalniveau te tillen door aanleg en promotie van snelfietsroutes met buurgemeenten.
- Bouw zoveel mogelijk VRI's om tot (éénstrooks)rotondes en, conform de CROW-richtlijnen, binnen de bebouwde kom met fietsers mee in de voorrang op de rotonde. Deze zorgen voor een minimaal oponthoud én zijn substantieel veiliger dan VRI-kruispunten.
- Geef fietsers bij de overblijvende VRI's kortere wachttijden als de doorrijdkans matig of slecht is⁴⁹ én geef hun de zekerheid dat zij bij wachten zijn gesignaleerd.
- Maak een meerjarenprogramma om het hoofdnetwerk van asfalt⁵⁰ of beton te voorzien. Geef prioriteit aan de trajecten met de hoogste fietsintensiteiten. Op de verbindingen met klinkerverharding kan worden gekozen voor asfaltverharding met een gestanst klinkerpatroon.
- Faciliteer de groei van het fietsgebruik - waaronder vaardige én minder vaardige fietsers - en hou rekening met het vaker optreden van onderlinge snelheidsverschillen door de enorme toename van het aantal snorscooters en elektrische fietsen. Schep daarom meer ruimte.
- Streef naar het voorkomen en verzachten van de gevolgen van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling door vergevingsgezend ontwerpen⁵¹.
- Hanteer de Ontwerpwijzer fietsverkeer voor het verkeerstechnisch ontwerp. Een relevante actualisatie van de publicatie uit 2006 wordt binnenkort verwacht.
- Geef aandacht aan goed civieltechnisch ontwerp: denk bijvoorbeeld aan juiste fundering van fietspaden, voorkomen van hoogteverschillen bij overgangen en bermen, uitvoering van snelheidsremmende voorzieningen⁵² en afvoer van water.
- Pas paaltjes op fietspaden alleen toe bij zwaarwegende redenen (bijv. ter bescherming van een brug) en maak ze dan robuust herkenbaar.
- Stel voor het fietsnetwerk een aantal belangrijke kwaliteitseisen op en zorg voor borging hiervan binnen de gemeentelijke organisatie. Bij herprofilering, herbestrating, nieuwbouw e.d., dienen deze eisen dan als uitgangspunt voor het ontwerp en kan er alleen goed onderbouwd van worden afgeweken.

10.3 Aanbeveling 3: Versterk het fietsparkeren

Gebrek aan mogelijkheden om de fiets veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren remt het fietsgebruik. Dat betekent dat er voor elke gemeente nog een hele opgave ligt, deels in samenwerking met de gebouwde omgeving van belangrijke fietsbestemmingen. Fietsparkeren heeft dan ook eenzelfde professionele en planmatige aanpak nodig als bijvoorbeeld autoparkeren. Vanwege de specifieke eigenschappen van de fiets vraagt een goed fietsparkeerbeleid ook net zo veel inspanning en creativiteit als een goed autoparkeerbeleid.

⁴⁹ Ontwerpwijzer fietsverkeer, pag. 205 fig. 23; CROW-publicatie 230

⁵⁰ Asfalt is bijna altijd mogelijk, ook als onder het fietspad kabels en leidingen zijn aangebracht. Zie: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaad+publicatie+2.+Verhardingskeuze+voor+fietsverbindingen:+asfalt,+beton+of+tegels?>

⁵¹ Zie <http://www.vergevingsgezindefietspad.nl/projectinformatie/het-vergevingsgezinde-fietspad/>

⁵² Ontwerpwijzer fietsverkeer, pag. 156; CROW-publicatie 230, 2006

Op grond van het fietsparkeeronderzoek in 55 Fietsbalans-gemeenten heeft het onderzoeksteam van de Fietsersbond een aantal aanbevelingen opgesteld waarvan de meeste ook voor uw gemeente van toepassing zullen zijn.

- Startpunt is het opstellen van een praktische Fietsparkeernota met als uitgangspunt het voeren van een actief vraagvolgend fietsparkeerbeleid en dat gericht is op uitvoeringsmaatregelen. Laat daarin in ieder geval aan de orde te komen het onderscheid in de verschillende soorten bestemmingen (kernwinkelgebied, wijk-, buurtwinkels, supermarkten, openbaar vervoer, onderwijs, sport, leisure en overig), de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening⁵³ en de kwantiteit van de fietsparkeervoorziening⁵⁴.
- Besteed aandacht aan het groeiend aantal fietsen dat niet past in de reguliere parkeervoorzieningen (moederfietsen, kratfietsen, bakfietsen).
- Voer een wrak-verwijder- en weesfietsbeleid en neem daarbij het volgende in acht:
 - Het wegnippen van fietsen moet onderdeel zijn van een breder scala van maatregelen, waarin ook het bijplaatsen van stallingscapaciteit, een inleversysteem voor overtollige of versleten fietsen en communicatie daarover behoort te zijn opgenomen.
 - Geef de eigenaar van de fiets voldoende tijd om de fiets zelf weg te halen en houd je als gemeente aan de vastgestelde regelgeving.
 - Voer de weesfietsacties niet alleen in het centrum en bij het station uit, maar ook bij winkelcentra en in woonbuurten. Ook daar is geregeld een tekort aan stallingcapaciteit die door het gericht weghalen van weesfietsen verruimd kan worden, al zal de frequentie van het aantal acties lager kunnen zijn dan bij het station en in het stadscentrum.
- Hou samen met politie en gemeenten in uw regio een meerjarige bewustwordingscampagne over fietsdiefstalpreventie.

Voor specifieke aanbevelingen per bestemmingscategorie zie bijlage 2.

10.4 Aanbeveling 4: Versterk verkeersgezondheid

Het veiliger maken van de leefomgeving heeft een dubbel effect: niet alleen worden ongevallen voorkomen maar er wordt ook een basis gelegd voor een hoger fietsgebruik en daarmee voor een betere gezondheid. Dan moet de situatie niet alleen veilig zijn, maar ook veilig voelen. Geef verder zowel aandacht aan het risico dat door motorvoertuigen wordt veroorzaakt als aan andere factoren, want van de ernstig gewonde fietsers is het overgrote deel gewond geraakt zonder dat een motorvoertuig betrokken was.

- De principes van Duurzaam Veilig blijven nastrevenswaardig. Dit zijn⁵⁵:
 - wegen indelen op basis van functies (al wringt de functie voor fietsverkeer in de praktijk wel vaker met de op de autoverkeer gebaseerde indeling),
 - grote verschillen in snelheid, richting of massa voorkomen,
 - de weg en het weggedrag zijn herkenbaar en voorspelbaar,
 - de omgeving en de weggebruikers zijn vergevingsgezind,
 - de taakbekwaamheid wordt goed ingeschat.

⁵³ FietsParKeur is een keurmerk voor de kwaliteit van fietsenrekken. Stichting Fietsparkeur beheert de door TNO ontwikkelde kwaliteitsnormen voor fietsparkeersystemen. Fietsenrekken met dit keurmerk zijn gegarandeerd stabiel, makkelijk in het gebruik en voorzien van een goede bescherming tegen fietsdiefstal; Voor verdere informatie, zie www.fietsparkeur.nl

⁵⁴ Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 291, 2010

⁵⁵ Factsheet Duurzaam Veilig, SWOV, 2013

- Op netwerkniveau kan veel winst worden bereikt door het autonetwerk en het fietsnetwerk zo veel mogelijk van elkaar te scheiden waarbij het hoofdfietsnetwerk ongeveer tweemaal zo fijnmazig dient te zijn als het hoofdautonetwerk.
- Snelle concrete resultaten kunnen worden bereikt met de Modelaanpak Veilig Fietsen die in 2013 is verschenen in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid⁵⁶. Dit is een praktische aanpak die de Fietzersbond onderschrijft. Met deze focus heeft het onderzoeksteam van de Fietzersbond voor de gemeenten en andere wegbeheerders een aantal aanbevelingen opgesteld, te vinden in bijlage 1.

Het positieve effect van bewegen is veel groter dan de negatieve effecten van verkeersonveiligheid en het frequent diep inademen van slechte lucht. Verkeersonveiligheid en slechte lucht dienen te worden aangepakt, maar vooral ook het bewegen. Want meer fietsen levert gezondheidswinst, verkeersveiligheid én schone lucht op.

- Stimuleer mensen om in hun dagelijkse routines de fiets te gebruiken, om ze op vanzelfsprekende wijze in beweging te krijgen én te houden.
- Zorg ervoor dat fietsen een vanzelfsprekende en aantrekkelijke verplaatsingsoptie is, niet alleen door goede infrastructuur, maar ook door belemmeringen als ongegronde onveiligheidsgevoelens weg te nemen. Fluorescerende hesjes en helmen blijken alleen al bij promotie contraproductief voor het gebruik van de fiets, daarom raden wij promotie daarvan sterk af.
- Maak in het gezondheidsbeleid een aanpak van bewegingsstimulering waarin het dagelijks verplaatsingspatroon is geïntegreerd.
- Ondersteun maatschappelijke organisaties die fietsvaardigheidstrainingen organiseren voor kinderen, tijdelijk hier verblijvende buitenlanders (expats), allochtonen en ouderen, zoals zorgcentra of welzijnsorganisaties. De Fietzersbond verzorgt met steun van het Ministerie van I&M een opleiding voor fietsdocenten en cursusprogramma's voor specifieke doelgroepen en situaties (de Fietsschool)⁵⁷.



Voor beweeggedrag geldt: jong geleerd is oud gedaan.

10.5 Aanbeveling 5: Ontwikkel duurzaam en integraal fietsbeleid

Het functioneren van een stad als fietsstad vraagt om een volhardend en integraal beleid. Fietsen is meer dan alleen verkeer, meer dan alleen mobiliteit en meer dan alleen een gemeentelijke taak. Naast het gemeentelijk bestuur hebben allerlei maatschappelijke organisaties, bedrijven en burgers invloed op het fietsklimaat. Goede samenwerking tussen al deze actoren zal duurzame resultaten opleveren voor de mensen, de stad en de economie.

- Geef het fietsbeleid een stevige verankering in de gemeente. Uit de Fietsbalans is gebleken dat gemeenten die bovengemiddeld scoren zonder uitzondering al jaren consequent het fietsverkeer op veel terreinen van het gemeentelijk beleid extra aandacht geven.

⁵⁶ Zie: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Modelaanpak+Veilig+Fietsen+-+Een+handreiking+voor+het+opstellen+of+versterken+van+een+lokale+aanpak+veilig+fietsen>

⁵⁷ Voor meer informatie zie www.fietzersbond.nl/fietsschool

- Betrek in de organisatie alle gemeentelijke en semi-gemeentelijke beleidsafdelingen en diensten die op de een of andere manier het fietsklimaat kunnen beïnvloeden. Denk natuurlijk aan mobiliteit, stadsbeheer, stadsontwikkeling, duurzaamheid en sport maar ook aan de volgende beleidsterreinen:
 - Gezondheid: stimuleer dagelijks bewegen door het gebruik van de fiets in het dagelijks verplaatsingspatroon. Alle reden dus om de fiets een plek te geven in de gezondheidsaanpak van de GG&GD en de eerstelijnsgezondheidszorg.
 - Sociaal- en maatschappelijk beleid: stimuleer mensen in de bijstand zo veel mogelijk in hun dagelijks verplaatsingspatroon de fiets te gebruiken
 - Onderwijs: stimuleer basisscholen om fietslessen in het lespakket op te nemen en praktische verkeersexamens af te nemen.
 - Toerisme en marketing: promoot stad en omgeving om per fiets te bezoeken.
- Veranker fietsbeleid ook in de gemeentelijke begroting- en verantwoordingssystematiek, door een meerjarenprogramma met een geoormerkt budget, waarbij de inspanningen ook voortdurend en zichtbaar worden gemonitord.
 - Combineer een aantal methoden, om een goede onderlegger voor toekomstig fietsbeleid tot stand te brengen.
 - Ververs de gegevens regelmatig, zodat er ook een tendens in het fietsgebruik over langere termijn inzichtelijk wordt.
 - Overweeg deelname aan komende edities van de Fietstelweek zodat het aantal deelnemers in de gemeente stijgt en daarmee ook de kwaliteit van de informatie.
- Bereken de maatschappelijke kosten en baten van fietsprojecten via de handige webtool MKBA-fiets, die in opdracht van het ministerie van I&M is ontwikkeld en gratis beschikbaar is⁵⁸.
- Maak gebruik van subsidiemogelijkheden die buiten de reguliere regelingen voorhanden kunnen zijn. Denk daarbij aan EU en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en ook aan subsidiemogelijkheden bij andere beleidsterreinen (gezondheidszorg, onderwijs, jeugdzorg, ouderenzorg, ruimtelijke ordening, milieu, sport).
- Ontwikkel een communicatieplan voor fietspromotie met als doelen positieve beleving en beeldvorming van de fiets en kennis over de mogelijkheden om veilig te fietsen. Denk daarbij aan de volgende zaken:
 - Onderscheid verschillende doelgroepen die om een specifieke aanpak vragen. Zoek aansluiting bij maatschappelijke organisaties en hulpverleners die dicht bij de mensen staan.
 - Draag uit dat fietsers bij winkelbezoek net zo veel besteden als automobilisten (per bezoek geven zij minder uit maar een hogere bezoekfrequentie compenseert dat).
 - Maak duidelijk dat het gewaardeerd wordt als mensen de fiets gebruiken.
 - Communiqueer uw successen als aanpak van fietsdiefstal en verbeteringen in de infrastructuur (geasfalteerd fietspad, nieuwe fietsenstalling etc.).
 - Geef aan wat de belangrijke veilige fietsroutes zijn in de wijk, waar en hoe de fiets veilig kan worden gestald, enz.
 - Zet ook bedrijven aan tot het nemen van fietsstimulerende maatregelen. De doelgroep zijn werknemers die op fietsafstand van hun werk wonen maar toch de auto nemen. Door de populariteit van de elektrische fiets kan die afstand worden opgerekt tot afstanden tussen de 10 en 20 kilometer. Uitproberen van de elektrische fiets is vaak een eerste stap om werknemers uit de auto te krijgen.

⁵⁸ Zie <http://www.fietsberaad.nl/mkba-fiets/>

- Geef als gemeente als werkgever het goede voorbeeld: Zorg voor goede faciliteiten (stalling, douches e.d.) en vergoedingsregeling en prikkel politici en ambtenaren om de fiets te gebruiken voor werkbezoeken en bijeenkomsten buiten het gemeentehuis.
 - Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van de gemeentelijke locaties en plaats op de gemeentewebsite bij het adres een Fietzersbond Routeplanner-widget.
 - Kijk in de brochure “Iedereen fietst” van de Fietzersbond voor tips om de fietscultuur te beïnvloeden⁵⁹.
- Benut de Omgevingswet voor het maken van een nog gezondere en veiligere stad, die uitnodigt tot bewegen, die burgers van jong tot en met oud zelfredzaam laat zijn en die volop kansen biedt voor ontmoeten en meedoen.
- Benut en versterk de positieve krachten in de maatschappij door goede vormen van participatie⁶⁰.

⁵⁹ Iedereen Fietst? Karin Broer i.o.v. Fietzersbond, 2013, zie http://issuu.com/fietzersbond/docs/fietscultuur_dec2013?e=2167453/5982044

⁶⁰ Zie <http://www.participatiewijzer.nl/>

Bijlage 1: Aanbevelingen voor de aanpak van Veilig Fietsen

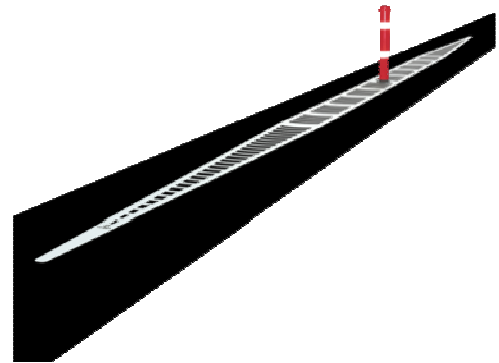
In het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid is in 2013 de Modelaanpak Veilig Fietsen verschenen⁶¹. Deze staat een zeer grondige, integrale aanpak voor, die de Fietzersbond onderschrijft en waaraan wij onze medewerking hebben toegezegd. Met deze focus heeft het onderzoeksteam van de Fietzersbond voor de gemeenten en andere wegbeheerders een aantal aanbevelingen opgesteld.

Allereerst een tweetal, gezien vanuit de procesmatige kant:

- Maak een prioriteitenlijst aan de hand van de ernst van het geconstateerde probleem, de 'quick wins' en het aantal fietsers dat er dagelijks passeert.
- Geef in een communicatiecampagne meer bekendheid aan het gemeentelijke meldpunt waar fietsers hun klachten aan kunnen doorgeven. Besteed daarin ook aandacht aan het verhelpen van de klacht en de terugkoppeling naar de melder. Heeft u nog geen eigen meldpunt, dan kunt u eenvoudig gebruikmaken van het Meldpunt van de Fietzersbond⁶².

Hierna volgen eerst de 'quick win'-aanbevelingen. De kosten voor uitvoering daarvan zijn relatief laag en deze maatregelen hebben direct een zeer gunstig effect op de fietsveiligheid.

- Verwijder bij aanvang van de winter alle fietspaaltjes (gebeurt meestal al ten behoeve van de gladheidbestrijding) en plaats deze na de winter in principe niet terug. Als er klachten komen, gebruik dan bij het besluit om al dan niet een paaltje te plaatsen het keuzeschema van het Fietsberaad⁶³. Mocht een paaltje worden (terug)geplaatst dan is het erg belangrijk de inrichtingsrichtlijnen uit dat document strikt te volgen. Zo is het essentieel om bij paaltjes midden op het fietspad inleidende ribbelmarkering aan te brengen (per richting met een lengte van tenminste 10 meter) en een paaltje op een afstand van tenminste 12,5 meter van een kruispunt (of bocht) te plaatsen. Vervang de noodzakelijk (terug)geplaatste stalen paaltjes door flexibele paaltjes die bij een botsing minder ernstig letsel tot gevolg hebben.



De volgende aanbevelingen zouden in een extra schouw-'plus' meteen kunnen worden opgepakt. Ze bevorderen in de meeste situaties de fietsveiligheid, met name in het donker en bij mist.

- Verwijder varkensruggen, randen en richels als dat de fietsveiligheid bevordert; voorzie deze anders van een witte (lichtgevende) verflaag.
- Breng bij tweerichtingspaden die dat nog niet hebben (onderbroken) asmarkering en attentieverhogende bebording aan.
- Breng op fietspaden zonder (goede) verlichting stroeve kantstrepen aan.
- Laat de bermen zonder hoogteverschil aansluiten op het wegdek.
- Verwijder alle planten en heesters waarvan de stam korter dan 2 meter van het fietspad staat of waarvan de uitlopers in deze 2 meterzone (kunnen) groeien. Breng in die zone gras aan.

⁶¹ Zie: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Modelaanpak+Veilig+Fietsen+-+Een+handreiking+voor+het+opstellen+of+versterken+van+een+lokale+aanpak+veilig+fietsen>

⁶² Zie meldpunt.fietzersbond.nl

⁶³ Keuzeschema paaltjes op fietspaden, Fietsberaad, 2013
(<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Keuzeschema+sanering+paaltjes+op+fietspaden>)

- Verplaats makkelijk te verplaatsen palen, borden e.d. die te dicht langs de kant staan, en wel zo dat deze op minimaal 50 cm afstand van de rand komen te staan.

Andere 'quick wins' zijn:

- Geef bij het wegen en de bestrijding van gladheid prioriteit aan fietsroutes. Dat betekent niet alleen de hoofdfietsroutes maar ook andere drukke routes én doorsteekjes die naar het hoofdnet leiden. Hanteer daarbij de recente CROW-richtlijnen⁶⁴.
- Neem in de contracten met aannemers, die nabij een fietspad bouwwerkzaamheden verrichten, een bepaling op dat het fietspad moet worden schoongehouden.

De volgende aanbevelingen hebben meer voorbereidingstijd nodig en/of brengen hogere kosten met zich mee maar zijn net zo effectief als de 'quick wins', zo niet effectiever.

Voor de kruispunten met een gebiedsontsluitingsweg:

- Zorg voor het, afhankelijk van wegbreedte en snelheidsregime, benodigde oprijzicht⁶⁵.
- Dwing op het kruisingsvlak een zo laag mogelijke snelheid af met fysieke maatregelen (bijv. door autodrempels, versmallingen, lokale verlaging van het snelheidsregime tot 30 km.)
- Realiseer voor fietsers een eigen oversteekvoorziening (fietspad of fiets(suggestie)strook). Breng in de oversteek een middeneiland aan zodat de fietser in tweeën kan oversteken. Zorg voor een ruime dimensionering. Maak een nieuw locatieontwerp als in de huidige situatie daar te weinig of geen ruimte voor is.
- Zorg voor duidelijke bebording, ondersteunende markering én verlichting met een minimale sterkte van 7 Lux.
- (Ver)plaats objecten langs de kant (verkeersborden, VRI- en lantaarnpalen, VRI-kasten, wegwijzers e.d.) op minimaal 50 cm afstand van de rand.

Voor kruispunten en/of wegvakken:

- Pak de te krappe boogstralen aan. Dat betekent op kruispunten niet krappere dan 4 meter, op wegvakken van een hoofdfietsroute niet krappere dan 17,5 meter en op overige fietsroutes niet krappere dan 10 meter⁶⁶.
- Gebruik bij fietspaden en fietsstroken, als kantopsluiting noodzakelijk is, alleen lage, schuine (trottoir)banden.
- Gebruik als wegdek voor fietsers géén glad natuursteen.
- Pas langs fietsstroken de parkeervakken zo aan dat er tussen parkeervak en fietsstrook een schrikstrook ontstaat met een breedte van tenminste 75 cm.
- Realiseer op alle hoofdfietsroutes verlichting.

Bij scholen:

- Stel een plan van aanpak op voor het systematisch veilig inrichten van de directe omgeving van alle bestaande scholen.
- Bij de planontwikkeling van brede scholen of andere gecombineerde voorzieningencentra: neem in de randvoorwaarden of het plan van eisen een aantal fietsaspecten op (situering en kwaliteit van bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen, aansluiting met openbare weg op fietsroute(s), kiss&ride locatie e.d.).

⁶⁴ Gladheidsbestrijding voor fietsers en voetgangers; Beleid, organisatie en uitvoering - CROW publicatie 334, 2013

⁶⁵ Ontwerpwijzer Fietsverkeer, p 50-51 ; CROW-publicatie 230

⁶⁶ Zie <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Vrouwelijk%20ontwerpen.pdf>

- Stimuleer scholen om ook praktische verkeerseducatie uit te voeren, in het bijzonder gericht op veilig fietsen.

Overig:

- Hou bij het ontwerp van nieuwe fietsinfrastructuur qua breedte rekening met de minder vaardige fietsers (kinderen en ouderen), vooral in relatie tot de groei in het fietsgebruik én de enorme toename van verschillende soorten tweewielers, waarvan de meeste veel meer ruimte innemen en/of een hogere snelheid hebben.
- Zorg voor een hoger onderhoudsniveau van de fietsroutes. Geef daarbij extra aandacht aan bochten, verhardingsovergangen en bermen.
- Besteed serieuze aandacht aan subjectieve veiligheid vanwege het effect op het fietsgebruik.

Bijlage 2: Aanbevelingen voor fietsparkeervoorzieningen per locatietype

Kernwinkelgebieden

- Zorg voor draagvlak bij winkeliers om fietsende bezoekers ten minste net zoveel aandacht te geven als bezoekers per auto. Houdt daarom samen met de winkeliers een bezoekersenquête waarin ook andere bezoekaspecten kunnen worden meegenomen (zoals bezoekduur, parkeerwensen, rapportcijfer, postcode, leeftijd e.d.) en herhaal dat om het jaar.
- Vergroot de capaciteit onder andere door het plaatsen van rekken waar alle soorten fietsen aan kunnen worden vastgezet. Als geen extra rekken kunnen worden bijgeplaatst, creëer dan fietsparkeervakken⁶⁷. Uitgangspunt dient te blijven dat alle fietsende bezoekers worden gefaciliteerd. Daarbij is het goed te beseffen dat de helft van de fietsende bezoekers kort in het kernwinkelgebied verblijft omdat deze enkele gerichte boodschappen doet. De fiets dan kunnen gebruiken als een veredeld winkelwagentje, levert in de concurrentiepositie met de auto een enorme tijdwinst op. In het centrum moet dan ook voor de kortparkeerders het mogelijk blijven hun fiets zeer dicht bij de winkel te plaatsen. Wel dient hinderlijk verkeerd geparkeerde fietsen te worden voorkomen, bijvoorbeeld door middel van de effectieve 'rode loper' bij de winkelingang.



Slechte fietsenrekken worden niet gebruikt uit angst voor beschadiging.



Ook zonder rekken kan een ordelijke openbare ruimte worden gecreëerd.

- Realiseer samen met de ondernemers gratis bewaakte stallingen voor langparkeerders (langer dan 2 uur, bijv. winkelpersoneel) maar doe dit alleen als duidelijk is dat deze in een behoefte zal voorzien.
- Schaf zo nodig een mobiele stalling aan voor tijdens de drukke zaterdagmiddag (het voorbeeld op de foto's heeft een capaciteit van 300). Tevens zeer geschikt voor evenementen.

⁶⁷ Elders zeer effectief gebleken, onder andere in het centrum van Amsterdam



Supermarkten

- Realiseer bij supermarkten zo veel mogelijk zgn. nietjes. Eenvoudig, gewaardeerd door de boodschappende fietser omdat deze met name bij fietstassen zeer praktisch in het gebruik zijn. Vanwege de voortdurende aanwezigheid van fietsers op deze locatie (aankomend, inladend en vertrekkend), de zeer korte afstand tot de ingang alsmede de korte parkeerduur (tussen 5 en 30 minuten), hoeft deze voorziening niet per se Fietsparkeur te hebben.



Openbaar vervoer

- Vraag de provincie om middelen voor de realisering van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de stations en drukke bushaltes, als integraal beleidsonderdeel van het aanbieden van OV.

Onderwijs en sportvoorzieningen

- Stel de scholen en sportclubs uw expertise ter beschikking en subsidieer een deel van de kosten om de fietsparkeervoorzieningen zowel kwantitatief als kwalitatief te kunnen verbeteren.
- Adviseer de scholen voor voorgezet onderwijs aan elke leerling een vaste parkeerplek toe te wijzen. Dat is niet alleen een praktische oplossing voor lang zoeken naar een vrije plaats, verkeerd geparkeerde fietsen en anonieme schade aan de fiets; hiermee verhoogt de schoolleiding de status van de fiets en zijn berijder. Tevens bevordert de maatregel de verkeersveiligheid omdat deze ten goede komt aan een deugdelijk werking van enkele elementaire onderdelen van de fiets (rem, verlichting, bel en versnelling).

Leisure (theater, bioscoop, horeca e.d.)

- Denk bij dit soort locaties aan de mogelijkheid van bewaking.
- Kies in uitgaansgebieden voor een gebiedsgerichte aanpak.

Woningen

- De voorkeur gaat uit naar een goed toegankelijke, ruime fietsenberging, gelegen zo dicht mogelijk bij de belangrijkste aanrijroute.

- Is een individuele fietsenberging niet mogelijk, bijvoorbeeld in vooroorlogse wijken, dan is een goed bereikbare, afsluitbare, gemeenschappelijke stallingmogelijkheid (in bijvoorbeeld leegstaande winkels of fietstrommels) een noodzakelijk alternatief.
- Bij de entrees van wooncomplexen moet rekening worden gehouden met ruimte voor het parkeren van fietsen door bezoekers.