

## **DEEL F FIETSBALANS IN DRENTHE**



## 21 Inleiding

De Fietsbalans is een onderzoek naar het fietsklimaat in de verschillende gemeentes in Nederland. Vanaf 2000 is de Fietsbalans in 123 gemeentes uitgevoerd, 4 hiervan zijn in de provincie Drenthe. De Fietsbalans is een samenwerkingsproject voor gemeentes en de lokale afdelingen alsook het landelijk bureau van de Fietsersbond. Door het toepassen van dezelfde methodiek zijn de resultaten van de verschillende gemeentes onderling vergelijkbaar.

### 21.1 Wat is er gemeten?

#### Directheid

Of mensen de fiets pakken als ze zich willen verplaatsen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de vraag hoe vlot je op je bestemming kunt komen. De factoren die de reistijd beïnvloeden, zijn samengebracht in het aspect 'directheid'. 'Directheid' wordt gemeten in 2 grootheden: afstand en tijd. Aangezien de fietser zelf de energie moet leveren voor zijn verplaatsing, is fietsverkeer meer dan andere vervoerswijzen gevoelig voor afstanden.

#### Comfort (hinder)

Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een belangrijk deel samen met het plezier en het gemak waarmee ze kunnen fietsen. Comfort is dan ook één van de hoofdeisen die gesteld worden aan goede fietsinfrastructuur. Tekenend voor de Fiets geeft hiervoor een aantal deelaspecten. Een belangrijk deelaspect 'de kwaliteit van het wegdek' wordt apart behandeld in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de overige deelaspecten van comfort. Deze houden met name verband met de hinder die fietsers ondervinden van verkeerssituaties en medeweggebruikers.

#### Comfort wegdek

De fiets is (in de meeste gevallen) een ongeveer voertuig en daarmee is het fietsen meer dan enig andere vervoerswijze gevoelig voor de kwaliteit van het wegdek. Een goed wegdek is allereerst van belang voor het comfort van de fietser. Maar onvolkomenheden in het wegdek kunnen ook leiden tot onveilige situaties, wanneer fietsers onevenredig veel aandacht moeten besteden aan oneffenheden in het wegdek en daardoor minder aandacht kunnen hebben voor het overige verkeer. Of erger nog, wanneer slecht wegdek leidt tot valpartijen. Kortom, de verhardingskwaliteit moet recht doen aan de gebruikerseisen van de fietser.

#### Aantrekkelijkheid (geluidhinder)

Voor de hoofdeis 'aantrekkelijkheid' staat in 'Tekenen voor de Fiets' een aantal criteria vermeld die binnen onze onderzoeksopzet moeilijk te meten waren, zoals 'overzicht', 'sociale veiligheid' en 'ruimtelijke beleving'. Ook het klachtenpatroon van gebruikers (fietsers) wordt in 'Tekenen voor de Fiets' beschouwd als een indicatie voor 'aantrekkelijkheid'. Wat dat laatste betreft kan het onderdeel 'fietserstevredenheid' uit deze Fietsbalans mede dienen als een maat voor 'aantrekkelijkheid'. Voor het overige is de mate van geluidhinder gekozen als een maat voor (gebrek aan) aantrekkelijkheid. Weinig fietsers ervaren een lawaaierige omgeving als aantrekkelijk. Geluidhinder is relatief eenvoudig meetbaar.

#### Concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto

Voor de mate waarin mensen kiezen voor de fiets is niet alleen van belang hoe goed de fietsvoorzieningen zijn, maar ook hoe vlot de fiets is ten opzichte van andere vervoerswijzen. Als een



van de centrale doelstellingen van het Masterplan Fiets van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gold dan ook dat op afstanden tot 5 km de fiets even snel of sneller zou moeten zijn dan de auto. Deze doelstelling is in dit onderzoek als norm gekozen voor een goede concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

### **Fietsgebruik**

Het feitelijke fietsgebruik in een gemeente is een belangrijke maat voor de kwaliteit van het fietsklimaat. De omvang van het fietsgebruik is zowel een indicatie voor de mate waarin een gemeente er in geslaagd is *belemmeringen* voor fietsgebruik weg te nemen, als voor de mate waarin de gemeente er in slaagt fietsgebruik te *stimuleren*. Daarom is feitelijk fietsgebruik een vanzelfsprekend onderdeel van deze Fietsbalans.

### **Verkeersveiligheid**

Lang was de onveiligheid van het fietsverkeer het enige aandachtspunt in het fietsbeleid. Gelukkig heeft de beleidsmatige aandacht voor het fietsen zich verbreed naar allerlei andere kwaliteitsaspecten. Niettemin blijft veiligheid een zeer belangrijke basisvoorwaarde voor een goed fietsklimaat.

### **Stedelijke dichtheid**

Wanneer de gemiddelde verplaatsingsafstand toeneemt, heeft dat een negatief effect op het fietsgebruik. De afgelopen jaren is in Nederland het gebruik van de fiets voor korte verplaatsingen toegenomen, maar het effect daarvan wordt geheel geneutraliseerd door de effecten van een grotere gemiddelde verplaatsingsafstand. Voor de bruikbaarheid van de fiets is het daarom van belang dat zoveel mogelijk verplaatsingen binnen fietsafstand kunnen plaatsvinden. In een compacte stedelijke omgeving is het aantal potentiële bestemmingsadressen binnen fietsafstand groter dan in meer ruimtelijk gespreide kernen.

### **Fietserstevredenheid**

De aantrekkelijkheid van het fietsklimaat blijkt het beste uit het oordeel van de fietsers zelf. Uiteindelijk moeten bij een goed fietsbeleid ook de fietsers zelf tevreden zijn. Daarom maakte een enquête onder de lokale fietsers deel uit van het onderzoek. Gevraagd is naar hun tevredenheid over achtereenvolgens 'fietsenstallingen', 'fietscomfort', 'verkeersveiligheid', 'sociale veiligheid', de 'aanpak van fietsendiefstal', en de 'fietsambities van de gemeente'.

### **Beleid op papier**

Wat de fietser op straat aantreft, is voor een belangrijk deel het resultaat van in het verleden gevoerd verkeersbeleid. Het fietsbeleid van vandaag zegt iets over het fietsklimaat van de toekomst. Bij een oordeel over de fietskwaliteiten van een gemeente is het daarom logisch ook te kijken naar het beleid dat de gemeente voert.

Eigenlijk zou dat fietsbeleid ook inhoudelijk moeten worden beoordeeld: in welke mate voorziet het beleid in het verbeteren van die punten waarop de gemeente nu slecht scoort. Zo'n kwalitatieve beoordeling was echter binnen het bestek van dit onderzoek niet mogelijk. Daarom is ervoor gekozen om door middel van een enquête aan de gemeenten zelf te vragen naar het bestaan van beleidsnota's, doelstellingen, budgetten en regelingen die betrekking hebben op het fietsen. **Met andere woorden: het beleid op papier is vooral beoordeeld op vorm en nauwelijks op inhoud.**

Bij het samenstellen van de enquête zijn de aanbevelingen uit 'Tekenen voor de Fiets' met betrekking tot het inrichten van het plan- en beleidsproces als referentie genomen.



## 22 Regionale Data

### Fietsgebruik

Als indicatie voor het fietsgebruik is gekozen voor 'het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 1999 en 2000'. We hebben het gemiddelde over 2 jaren genomen om de betrouwbaarheid op gemeenteniveau te garanderen en de invloed van toevallige fluctuaties als gevolg van bijzondere weersomstandigheden e.d. te neutraliseren<sup>3</sup>.

	Fietsgebruik
Assen	37%
Emmen	42%
Gemiddeld middelgrote steden	33%
Hoogeveen	42%
Meppel	34%
<i>Gemiddeld kleine steden</i>	<i>36%</i>

### Verkeersveiligheid

Als beoordelingscriterium voor verkeersveiligheid geldt het aantal malen dat fietsers betrokken zijn bij een ernstig ongeval. Let wel: het aantal fietsers met letselschade is vele malen hoger. De cijfers zijn gebaseerd op daadwerkelijke registraties van doden en ziekenhuisgewonden. Ongeregistreerde ongevallen zijn dus niet in de cijfers terug te vinden.

Om de invloed van toevallige factoren en daaruit voortvloeiende fluctuaties in het eindoordeel enigszins te neutraliseren, hebben we gekozen voor een gemiddelde over de jaren 1997 tot en met 2001.

Dit cijfer is vervolgens afgezet tegen het gemiddelde feitelijke fietsgebruik van 1999 tot en met 2001, om te komen tot het aantal ongevallen per honderd miljoen afgelegde fietskilometers als maat voor het **risico**. Waar de bevolkingssamenstelling daartoe aanleiding geeft is dit cijfer gecorrigeerd voor een (onevenredig hoog) aandeel oudere fietsers. Deze groep fietsers is meer ongevalgevoelig dan gemiddeld.

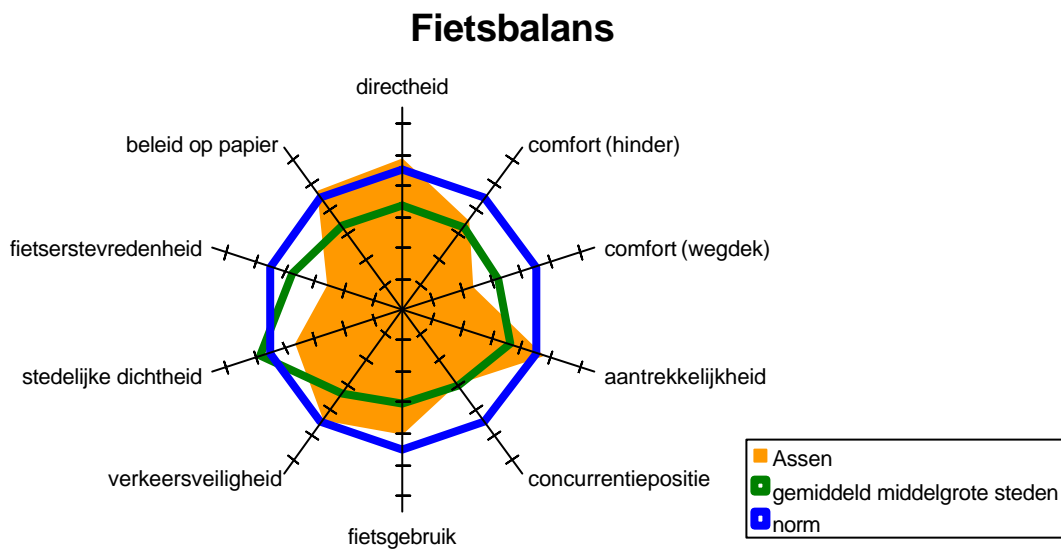
	Risico per 100 miljoen fietskm
Assen	23,9
Emmen	21,7
<i>Gemiddeld middelgrote steden</i>	<i>30,0</i>
Hoogeveen	29,0
Meppel	21,8
<i>Gemiddeld kleine steden</i>	<i>29,0</i>

<sup>3</sup> NB: De fietsgebruikcijfers van het CBS over de jaren na 1999 zijn aanzienlijk lager dan de voorafgaande jaren. Dit heeft te maken met grote wijzigingen in de onderzoeksmethodiek van het CBS. Hierdoor is het niet verantwoord CBS-cijfers van voor 1999 te vergelijken met de cijfers in dit rapport. Daarom is het noodzakelijk andere normen en intervallen toe te passen dan bij de metingen van 2000.



## 23 Resultaten Fietsbalans

### 23.1 Assen

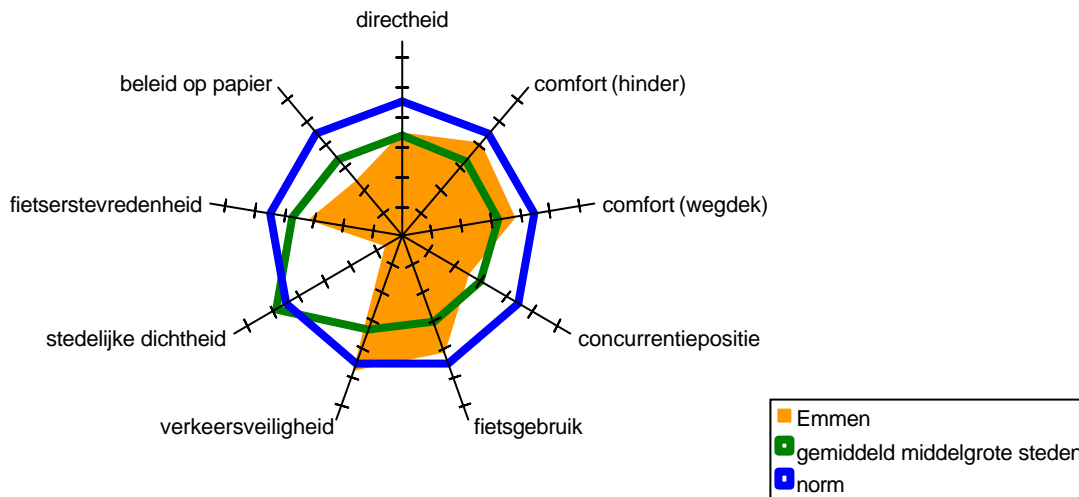


	Assen	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	slecht	matig
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	matig
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	matig
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	matig	goed
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	goed	matig



23.2 Emmen

### Fietsbalans

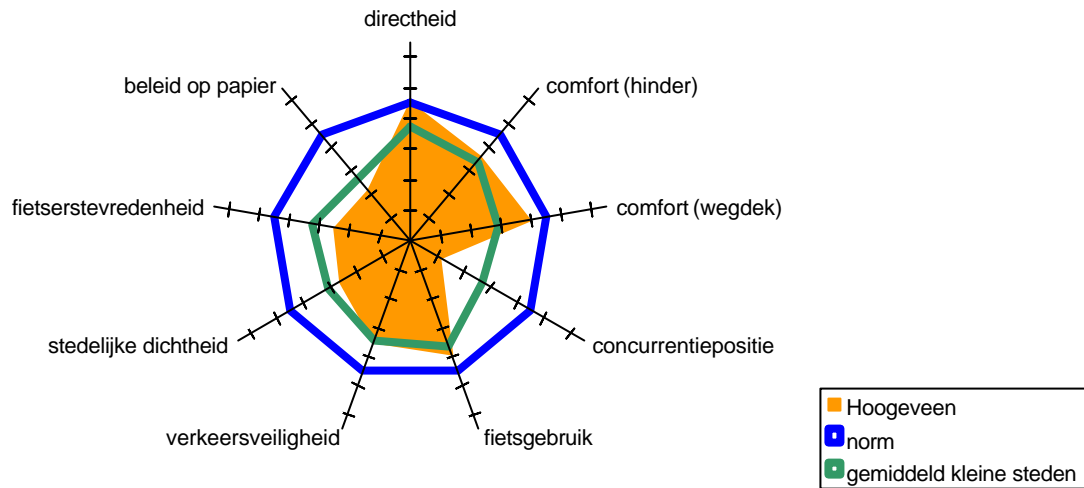


	Emmen	gemiddeld middelgrote steden
<i>directheid</i>	matig	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	matig
<i>concurrentiepositie</i>	slecht	matig
<i>fietsgebruik</i>	goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	zeer slecht	goed
<i>fietserstevredenheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	matig



### 23.3 Hoogeveen

## Fietsbalans

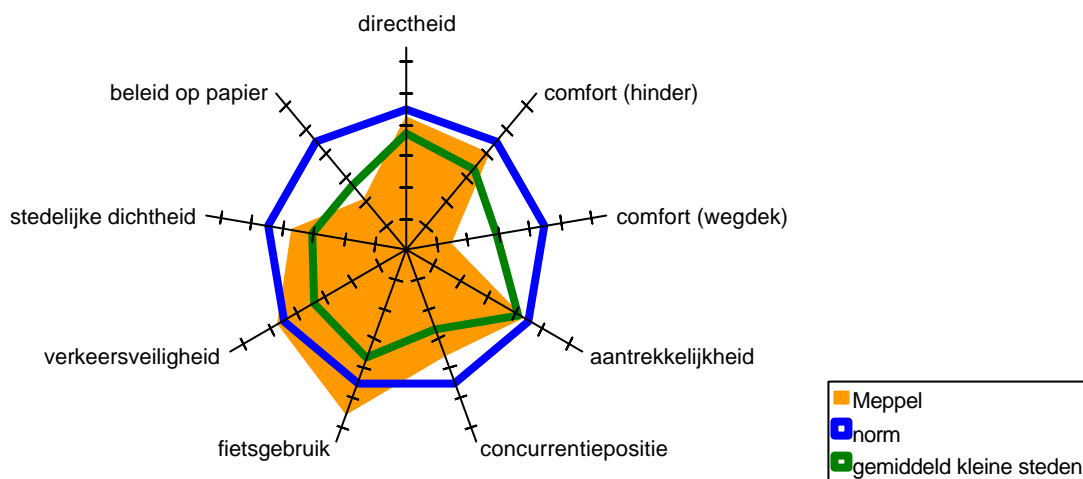


	Hoogeveen	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	matig	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	matig	slecht
<i>concurrentiepositie</i>	zeer slecht	slecht
<i>fietsgebruik</i>	matig	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	matig	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	slecht	matig
<i>fietserstevredenheid</i>	slecht	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht



## 23.4 Meppel

### Fietsbalans



	Meppel	gemiddeld kleine steden
<i>directheid</i>	goed	matig
<i>comfort (hinder)</i>	goed	matig
<i>comfort (wegdek)</i>	zeer slecht	slecht
<i>aantrekkelijkheid</i>	goed	goed
<i>concurrentiepositie</i>	matig	slecht
<i>fietsgebruik</i>	zeer goed	matig
<i>verkeersveiligheid</i>	goed	matig
<i>stedelijke dichtheid</i>	matig	matig
<i>beleid op papier</i>	slecht	slecht