

# Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016

oktober 2016

***Deze knelpunteninventarisatie is tot stand gekomen dankzij de vele deskundige vrijwilligers, actief in de 20 lokale en regionale Fietsersbondafdelingen in Noord-Holland (excl. de SRA).***

Titel Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016

Auteur Piet van der Linden

Datum 31 oktober 2016

De Fietsersbond 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 Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond [2016].

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

### **Stichting Fietsersbond**

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

Telefoon 030-2918171

E-mail [info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)



## Inhoud

1	Inleiding .....	4
2	Het hoofdfietsnetwerk.....	6
2.1	Dé opgave: het hoofdfietsnetwerk uitbreiden met autoluwe verbindingen .....	6
2.2	Snelle fietsroutes als intergemeentelijke verbinding .....	8
3	De knelpunteninventarisatie.....	11
4	Fietsparkeren, stallen en de OV-fiets bij OV-knooppunten .....	13
5	Verkeersveiligheid .....	14
6	De meerwaarde van de fiets .....	15
6.1	Maatschappelijke kosten-batenanalyses.....	15
6.2	De waarde van de fiets in een breed perspectief.....	17
6.2.1	<i>Stedelijke en regionale bereikbaarheid: compacte, fietsbare steden zijn duurzame steden.....</i>	<i>17</i>
6.2.2	<i>Stedelijke leefbaarheid, economie en werkgelegenheid: goed leven en werken .....</i>	<i>19</i>
6.2.3	<i>Milieu, klimaat, energie: de fiets is kampioen.....</i>	<i>20</i>
6.2.4	<i>Volksgezondheid en verkeers(on)veiligheid: fietsers leven beter en langer .....</i>	<i>21</i>
6.2.5	<i>Mobiliteit tegen lage kosten voor burgers, bedrijven en andere organisaties .....</i>	<i>24</i>
7	Integraal fietsbeleid .....	27
8	<i>Digitale bijlage .....</i>	<i>30</i>

# 1 Inleiding

Het fietsen zit in de lift. De Nederlandse fietsers maken maar liefst 10% meer kilometers dan 10 jaar geleden o.a. omdat de groeiende groep ouderen tot op steeds hogere leeftijd blijven fietsen. Omdat de helft van alle autoritten korter zijn dan 7,5 kilometer is de groei nog lang niet aan zijn eind. 'Dagelijks bewegen' krijgt steeds meer aandacht en in je dagelijks verplaatsingspatroon vaker fietsen past daar natuurlijk prima bij. Ook het belonen van gewenst mobiliteitsgedrag komt steeds meer in zwang. De fiets zelf heeft de laatste tien jaar een enorme gedaantewisseling ondergaan (e-bikes, snellere stadsfietsen, baktweewielers, driewielers e.d.) en elk jaar weer komen er innovatieve snufjes op de markt waarvan een aantal de fietsveiligheid verbeteren. Daarnaast heeft de wetenschap het fietsen ontdekt als een zeer nuttig onderzoeksobject. Daardoor komt onder andere het positieve saldo van de maatschappelijke kosten en baten van het fietsen steeds beter in beeld. De SWOV heeft een meerjaren fietsonderzoeksprogramma. De rijksoverheid heeft fietsen (en wandelen) opgenomen in het mobiliteitsbeleid (MIRT) en Rijkswaterstaat kijkt naar fiets(deel)oplossingen als onderdeel van verkenning- en realisatiefasen.

Positief is ook dat veel provincies hun ambities hebben verhoogd voor het fietsbeleid en de uitvoering ervan. De Fietsersbond is dan ook graag ingegaan op het verzoek van de Provincie Noord-Holland om een inventarisatie te maken van de belangrijkste fietsknelpunten van het hoofdfietsnetwerk in alle gemeenten van de provincieregio's (*uitgezonderd het gebied van de Stadsregio Amsterdam, wettelijk kent deze een eigen bestuur*). Uitgangspunt in deze inventarisatie is dat de gebruiker, zijnde de fietsers in Noord-Holland, centraal is gesteld en de fietsknelpunten die de gebruiker ervaart in beeld worden gebracht.

De Fietsersbond heeft decennia lange deskundigheid op het gebied van de veiligheid en kwaliteit van fietsvoorzieningen. Wat de adviezen van de Fietsersbond uniek maakt is dat de inbreng gebaseerd is op een effectieve samenwerking tussen experts van het landelijk bureau en de vele deskundige vrijwilligers in de lokale en regionale afdelingen. Deze vrijwilligers fietsen vrijwel dagelijks in hun gemeente en regio en weten hun ervaringen om te zetten in kwalitatief hoogstaande verkeerskundige beoordelingen. De Fietsersbond is hierdoor in staat niet alleen een inbreng vanuit de dagelijkse fietser te leveren maar kan gebruikservaringen zo nodig vertalen naar concrete verkeerskundige inrichtingsoplossingen.

Deze rapportage is opgebouwd rondom het eindproduct, weergegeven op een digitale kaart: de knelpunten in het geactualiseerde hoofdfietsnetwerk binnen en tussen de gemeenten.

De hoofdstukken 2 tot en met 5 gaan in op onderwerpen die een directe relatie hebben met deze inventarisatie: resp. het geactualiseerde hoofdfietsnetwerk, de beoordeling van de aangedragen knelpunten, fietsparkeren en de verkeersveiligheid.

Hoofdstuk 6 gaat uitgebreid in op de meerwaarde van de fiets, geplaatst in een breed perspectief. Het laatste hoofdstuk 7 belicht de ontwikkeling van integraal werken aan fietsbeleid. Deze twee hoofdstukken heeft de Fietsersbond dit jaar gepubliceerd in het kader van de fietsstadverkiezing 2016 (met Nijmegen als winnaar).

## 2 Het hoofdfietsnetwerk

Als een hoofdfietsnetwerk goed is gekozen en goed is aangelegd zal dit leiden tot een hoog gebruik van dit netwerk. Als dat niet goed (genoeg) is gebeurd leidt dit tot gebruik van andere, informele routes en misschien zelfs tot minder fietsgebruik. Daarom dient een hoofdfietsnetwerk te voldoen aan de bekende vijf verkeerskundige eisen: het moet direct, comfortabel, veilig, aantrekkelijk en samenhangend (herkenbaar) zijn. Een goed hoofdfietsnetwerk in een gemeente dient tenminste tweemaal fijnmaziger te zijn dan dat van het hoofdautonetwerk.



Op basis van deze uitgangspunten hebben de vrijwilligers van de afdelingen samen met het landelijk bureau het in 2006 vastgestelde netwerk geactualiseerd. De volgende twee paragrafen lichten de redenen toe die ten grondslag liggen aan de meeste aanpassingen van het netwerk.

### 2.1 Dé opgave: het hoofdfietsnetwerk uitbreiden met autoluwe verbindingen

In bijna alle gemeenten zijn grote delen van het (hoofd)fietsnetwerk aangelegd naast het hoofdautonetwerk (zgn. gebiedsontsluitingswegen met 50 km/u regime) vanuit het principe dat hiermee voor fietsers de grootste veiligheidswinst valt te behalen. Vanaf de aanvang van deze ontwikkeling, midden jaren zeventig, heeft decennia lang dat ook zo uitgepakt. Maar de wereld staat niet stil; de autonome mobiliteitsgroei heeft vanaf ongeveer 2000 er voor gezorgd dat vooral in en rondom de binnensteden, kernwinkelgebieden en andere belangrijke bestemmingen het autoverkeer elkaar vaker in de weg zit én dat vanaf 2005 het aantal letselongevallen bij fietsers toeneemt. Inmiddels is zelfs vast komen te staan dat fietsvoorzieningen liggend langs een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) niet in voldoende mate veilig zijn<sup>1</sup> en een druk kruispunt van twee gebiedsontsluitingswegen voor minder vaardige fietsers (kinderen en ouderen) meestal als onveilig wordt beoordeeld. Bovendien is bij het aanleggen van deze fietsvoorzieningen voorbijgegaan aan het feit dat lang niet elke hoofdautoweg ook de meest logische en aangename fietsroute vormt.

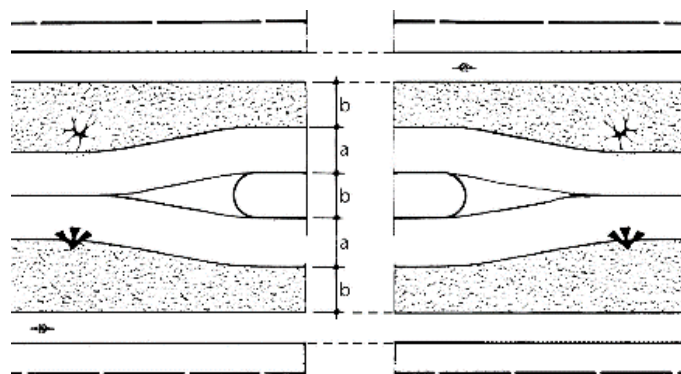
<sup>1</sup> *Samen werken aan een veilige fietsomgeving*, CROW-Fietsberaad publicatie 19, 2011 (Boggelen, O. van, Schepers, P., Kroeze, P., & Voet, M. van der)

Daarnaast is het aantal buitenmodel-tweewielers met meer ruimtebeslag zodanig toegenomen dat dat samen met het hogere fietsgebruik zorgt voor grote drukte op de meest gebruikte delen van het hoofdfietsnetwerk – met steeds vaker zelfs overschrijding van de maximale vervoerscapaciteit, waardoor vooral ouderen en (ouders met) kinderen verdrongen worden van de fietspaden.

Steeds meer gemeenten bedenken daarom alternatieve routes door *autoluwe* woonstraten. Het uitbreiden van het hoofdfietsnetwerk met dit soort fietsroutes wordt *ontvlechten* genoemd. Op zo'n hoofdfietsnetwerk wordt de gemiddelde fietsrittijd korter doordat je vaker ingewikkelde en drukke kruispunten met relatief lange oversteektijden kunt ontwijken. Daarnaast is fietsen door autoluwe woonstraten gezonder omdat je aanzienlijk minder schadelijke uitlaatgassen inhaleert <sup>2</sup>. Het zorgt ook voor een lichte stijging van het aandeel fiets in de modal split én, last but not least, het verbetert de fietsveiligheid <sup>3</sup>. Van *cruciaal belang* hierbij is het realiseren van veilige fietsverbindingen *tussen* de verblijfsgebieden, oftewel het veilig passeren van de gebiedsontsluitingswegen. Dat kan, waar mogelijk, met een fietstunnel of -brug óf (vaker het geval) met een *solitaire fietsoversteek in combinatie met een middeneiland* (ook wel *middengeleider* genoemd).

Een solitaire fietsoversteek met een gebiedsontsluitingsweg is een kruispunt dat het autoverkeer niet de gelegenheid biedt de weg op te rijden en ook niet ervan af te slaan. (Zie de tekening uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer - CROW 2016).

Beide woonstraten geven dan alleen het fietsverkeer aansluiting op de gebiedsontsluitingsweg waardoor de overstekende fietser zich volledig kan concentreren op het *doorgaande* autoverkeer. De fietsrijtaak wordt zo zeer sterk versimpeld.



(Bij een gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken moet de fietsoversteek zijn voorzien van een VRI.)

De crux is *niet* het vinden van autoluwe woonstraten want die zijn er genoeg, de crux is het vinden van koppels van woonstraten die én aan beide zijden van de gebiedsontsluitingsweg goed op elkaar aansluiten én, al dan met een iets andere autocirculatie, geschikt zijn te maken voor zo'n cruciale, solitaire fietsoversteek. Vanwege de vele voordelen ziet de Fietsersbond deze autoluwe uitbreiding

<sup>2</sup> Jarjour et al in het Journal Environmental Health, februari 2013: <http://www.ehjournal.net/content/12/1/14/abstract>

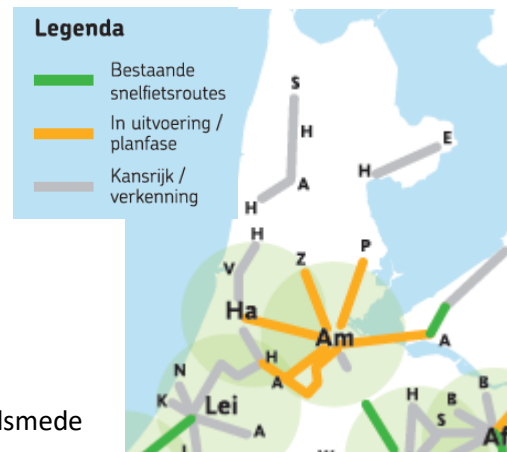
<sup>3</sup> Road safety and bicycle usage impacts of unbundling vehicular and cycle traffic in Dutch urban networks, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2013 (Scheppers, P., Heinen, E., Methorst, R. en Wegman, F.)

van het hoofdfietsnetwerk als de allerbelangrijkste opgave voor de komende decennia. U zult daarom veel van deze verbindingen in het hoofdfietsnetwerk kunnen terugvinden.

## 2.2 Snelle fietsroutes als intergemeentelijke verbinding

In veel agglomeraties en regio's wordt, ofwel als groot onderhoud aan een bestaande fietsverbinding dan wel als een volledige nieuwe verbinding, fietsinfrastructuur gerealiseerd van zeer hoge kwaliteit. Benamingen ervan zijn snelfietsroutes, fietswegen of plusroutes. Al deze routes faciliteren het fietsen over grotere afstanden dat samen gaat met de toename van het gebruik van fietsen met trapondersteuning – de e-fiets (25 km/u) en speed pedelec (45 km/u) – én eventuele beleidsmaatregelen op het gebied van beloning om het woon-werkverkeer per fiets te bevorderen. Als zo'n route veel herkomsten en bestemmingen met elkaar verbindt, de doorstroming ervan goed is en de route door een aantrekkelijke omgeving loopt, kan een hoog gebruik ervan worden verwacht.

Samen met de Fietsersbondafdelingen is gekeken naar mogelijke snelfietsroutes. Uitgangspunt is geweest de hiernaast afgebeelde kaart uit 2015 van het platform Fietsfilevrij (zie ook [www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl)).



- Vrijwel elke getekende route ziet men als potentiële snelfietsroute.
- In Haarlem-IJmond heeft de stedelijke as Heemskerk-Beverwijk-Velsen-Haarlem-Hoofddorp veel potentie alsmede een toe te voegen (ttv) verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-Schiphol/Zuidas (opgenomen in MIRT-NowA). Verder mogelijkheden voor Haarlem-Heemstede-Hillegom-Lisse-Leiden (ttv), IJmuiden-Waarderpolder Haarlem en Heemstede-Hoofddorp.
- In Gooi en Vechtstreek missen we de verbindingen Hilversum-Bussum-Naarden-Amsterdam (ttv), en Hilversum-Huize-Almere.
- In Noord-Holland Noord is een snelfietsroute-driehoek tussen Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk zeer zinvol (samen 180.000 inwoners). Ook welkom is het opvullen van de ontbrekende schakel tussen Schagen en Dirkshorn (parallel aan de N245, de ruimte is er). De potentie van een snelfietsroute tussen Dirkshorn en genoemde driehoek wordt te gering geacht.

Tot slot een opmerking over het belang van snelfietsroutes.

- Wanneer de aanleg van een snelfietsroute leidt tot meer fiets- en e-bike gebruik op langere afstanden en daardoor minder autogebruik, minder vol OV in de spits en gezondere werknemers dan vinden we deze voordelen overtuigender dan dat snelfietsroutes per se een bijdrage zou moeten leveren om files te beperken.
- Een snelfietsroute zou niet alleen zo rechtstreeks mogelijk moeten zijn maar ook zo aangenaam mogelijk, zelfs als dat een iets langere afstand betekent. Een aangename route wordt vaak als korter ervaren. Aangenaam betekent groener, minder lawaai, schonere lucht, minder windhinder.
- Voer de parallel tussen snelfietsroutes en autosnelwegen niet te ver door. Anders dan bij autoverkeer is er geen belang om fietsverkeer per se te willen bundelen. Fietsers hebben veel meer dan auto's belang bij een fijnmazig netwerk.
- Ga praktisch om met de lokale situatie. Maak gebruik van ruimtelijke kansen. Voorbeeld daarvan is de route tussen Amsterdam-west en Haarlem. Daar is discussie over twee snelle routes: de G200 en de F200. Wat ons betreft worden beide gerealiseerd omdat ze voor verschillende soorten fietsers aantrekkelijk zijn en het in Haarlem deels gaat om verschillende voedingsgebieden.

Een en ander leidt tot de lijst van snelfietsroutes die op de volgende pagina is te vinden.

De kolom FFV (FietsFileVrij) geeft de status aan en correspondeert met de kleuren van het kaartje op de eerste pagina van deze paragraaf.

Voor bijna alle routes met het predicaat kansrijk en toegevoegd geldt dat de studiefase nog moet aanvangen. De route Schagen-Dirkshorn (vanwege beschikbare ruimte) en enkele delen van andere routes zijn op de digitale kaart terug te vinden als ontbrekende schakel of knelpunt.

van	naar	Sub-regio	Ander bestuur	FFV	opmerkingen
Dirkshorn	Schagen	NHN		kansrijk	
Enkhuizen	Hoorn	NHN		kansrijk	
Heemskerk	Beverwijk-Velsen-Haarlem	HIJ		kansrijk	MIRT-NowA
IJmuiden	Waarderpolder Haarlem	HIJ		toegevoegd	MIRT-NowA
Haarlem	Hoofddorp	HIJ	SRA	kansrijk	
Haarlem	Schiphol	HIJ	SRA	toegevoegd	
Velsen	Schiphol	HIJ	SRA	toegevoegd	
Heemstede	Hoofddorp	HIJ	SRA	toegevoegd	
Haarlem	Heemstede-Hillegom-Lisse-Leiden	HIJ	ZH	toegevoegd	
A'dam-west	Haarlem	HIJ	SRA	uitv/ plan	F200 én G200
Amsterdam	Almere	GV	SRA, Flevo	uitv/ plan	van Muiderfietsbrug tot Hollandsebrug
A'dam-ZO	Almere	GV	SRA, Flevo	toegevoegd	idem
Hilversum	Utrecht	GV	Utr	kansrijk	
Soest	Hilversum	GV	Utr	kansrijk	
Hilversum	Bussum-Naarden-A'dam	GV	SRA	toegevoegd	
Hilversum	Huizen- Almere	GV	Flevo	toegevoegd	
Hilversum	Baarn- Amersfoort	GV	Utr	toegevoegd	
Heerhugowaard-Langedijk	Alkmaar	NHN		kansrijk	
Heiloo	Alkmaar	NHN		kansrijk	MIRT-NowA
Heiloo	Heemskerk	NHN		toegevoegd	MIRT-NowA

### 3 De knelpunteninventarisatie.

Verderop in dit hoofdstuk vindt u de link naar de webpagina met de netwerkkaart waarin alle geselecteerde knelpunten zijn terug te vinden. Maar voordat u naar de kaart gaat, volgt eerst informatie over hoe de inventarisatie is verlopen.

De vrijwilligers van lokale afdelingen hebben ongeveer 400 knelpunten ingebracht. Op het landelijk bureau zijn daaruit 309 knelpunten geselecteerd. Het betreft 168 wegvakken, 81 kruispunten, 41 ontbrekende schakels (waar geen fietsinfrastructuur aanwezig is) en 19 OV-locaties met een te krappe stallingscapaciteit. De 90 *niet* geselecteerde knelpunten betreffen voornamelijk kleinere punten die onder normaal onderhoud vallen. Het oplossen van elk van de 308 knelpunten zal een substantiële verbetering inhouden voor een of meer van de volgende hoofdaspecten:

1. *Verkeersveiligheid (volgens CROW-richtlijnen)*

Daarbij is vooral gelet op twee subaspecten:

- Afwezigheid of onvoldoende breedte van fietsvoorzieningen op de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u binnen de bebouwde kom, 80 km/u buiten de bebouwde kom),
- Kruispunten met deze wegen zonder eigen fietsoversteek en/of middeneiland(geleider),

2. *Bereikbaarheid*

Daarbij is gelet op:

- Ontbrekende schakels (er is nog geen infra),
- Zwakke schakels (bijv. veel oponthoud, smal fietspad).

3. *Comfort*

Daarbij is alleen gelet op subaspecten die een relatie hebben met veiligheid, namelijk:

- Matige tot slechte wegdekverharding,
- Verkeershinder (bijv. smalle fietsstrook met langsparkeren).

4. *Vervoerswaarde (huidige en potentiële)*

Daarbij is extra gelet op:

- Routes naar/van OV-knooppunten,
- Schoolroutes,
- Woonwerkroutes (o.a. snelfietsroutes).

### Praktische toelichting op de digitale netwerkkaart met de knelpunten.

- Elke soort knelpunt heeft een eigen pictogram:
  - wegvak (fiets),
  - kruispunt (kruis),
  - ontbrekende schakel (bouwwakker) en
  - OV-stalling (trein).
- Als u op een pictogram klikt vindt u links in het infovenster informatie over het betreffende knelpunt. In sommige vensters ontbreekt nog de foto; aan dat technisch euvel wordt gewerkt. Bij bijna elk knelpunt staat er een hyperlink naar Streetview (*let daarbij op het jaartal van de opname; soms geven de beelden niet meer de actuele situatie weer.*)
- Voordat u op een pictogram klikt is het verstandig zodanig in te zoomen dat onder in de kaart de afstandsschaal op 200 meter staat. Hier en daar zijn er namelijk twee knelpunten vlak bij elkaar. (In- en uitzoomen kan met het wielletje van uw muis óf linksonder op de kaart met de + en -)

U kunt nu naar de kaart gaan door te drukken op: [<naar digitale kaart>](#)<sup>4</sup>

Bij dit digitale rapport wordt als bijlage de Excel-tabel meegestuurd waarin u zelf op bijv. gemeente (-plaats) kunt selecteren.

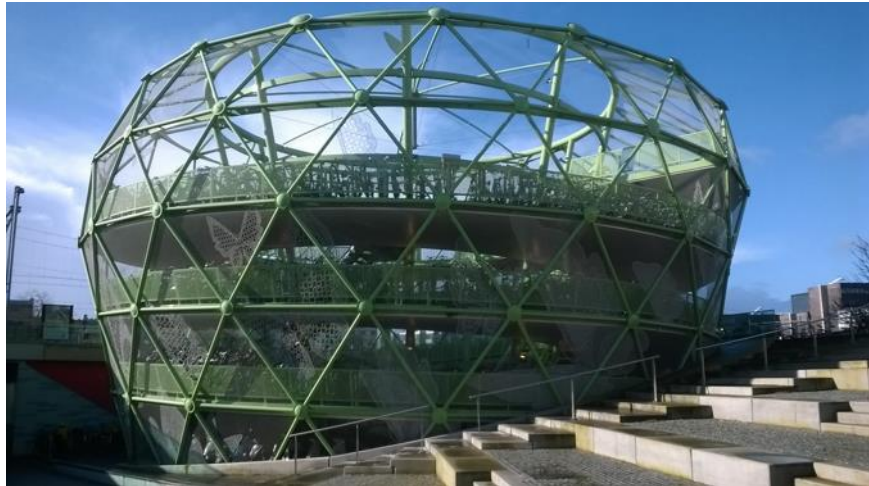
---

<sup>4</sup> Of kopieer het volgende adres naar uw browser: [https://drive.google.com/open?id=1FCfOSAR7MFVqbU1Zmp5GGT\\_tj-g](https://drive.google.com/open?id=1FCfOSAR7MFVqbU1Zmp5GGT_tj-g)

## 4 Fietsparkeren, stallen en de OV-fiets bij OV-knooppunten

Naast een veilige en goed toegankelijke fietsenberging aan huis is de fietsparkeervoorziening 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?

Wordt rekening gehouden met het toenemend aantal fietsen met afwijkende maten, zoals bakfietsen, tandems en extra grote fietsen voor de lange Nederlandse bevolking? 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 fietsen<sup>5</sup>. 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 de gemeente, zoals scholen, sportvoorzieningen, buurt- en wijkvoorzieningen, supermarkten en bouwmarkten.

In dit project hebben we de fietsparkeerproblemen geïnventariseerd bij de *OV-knooppunten*. Er blijken bij de meeste NS-stations een capaciteitstekort te zijn aan *onbewaakte* stallingvoorzieningen en bij enkele ook aan bewaakte stallingvoorzieningen. In de digitale kaart vindt u deze terug als groen bolletje met een trein erin.

Daarnaast hebben we ook voor en na de zomerperiode de beschikbaarheid gecheckt van de **OV-fiets** bij NS-stations. Alleen bij de meeste locaties met een aanbod van maximaal 10 huurfietsen is er voor de reiziger niet altijd een OV-fiets beschikbaar. Het gaat om de volgende 14 stations:

Anna Paulowna, Bloemendaal, Bussum Zuid, Den Helder Zuid, Driehuis, Haarlem Spaarnwoude, Heemskerk, Hoorn Kersenboogerd, Obdam, Overveen, Santpoort Noord, Schagen, Uitgeest en Velsen Zuid. Bij alle 21 andere NS-stations is er geen aanbodtekort geconstateerd.

<sup>5</sup> F. Borgman, *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, Den Haag, 2005

## 5 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 toegenomen<sup>6</sup>. De SWOV komt tot deze conclusie door de politie-registratie aan te vullen met ziekenhuisgegevens. Echt betrouwbare cijfers zijn er helaas nog 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 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 zeer effectief zal kunnen zijn.

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 is de eerste gemeente die daar nu ervaring mee opdoet.

Omdat het gezondheidseffect van fietsen sterker is dan het effect van de verkeersonveiligheid<sup>7</sup> is het belangrijk er op te letten dat verkeersveiligheidsbeleid niet ten koste gaat van het fietsgebruik.

---

<sup>6</sup> De verkeersveiligheid in 2020 en 2030. Prognoses voor de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, SWOV, 2015

<sup>7</sup> Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?, UU-IRAS en RIVM 2011 Zie <http://ehp.niehs.nih.gov/0901747/>

## 6 De meerwaarde van de fiets

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 de 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 effecten<sup>8</sup>. Daar ligt juist een kracht van de fiets.

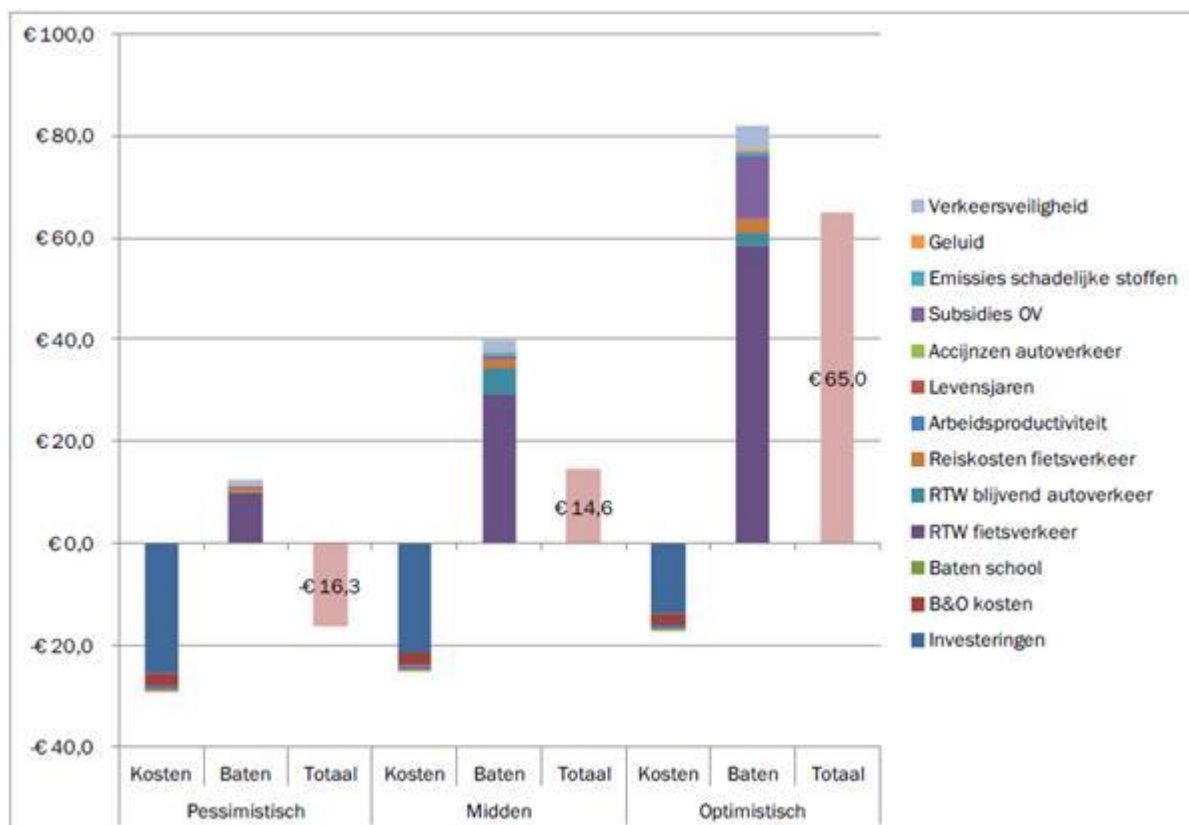
### 6.1 Maatschappelijke kosten-batenanalyses

In deze paragraaf wordt in grafiekvorm de resultaten weergegeven van twee berekeningen, ieder vanuit een andere invalshoek. Het gaat om de gevolgen respectievelijk van nieuwe infrastructuur en van de modal shift naar fiets in een regio.

---

<sup>8</sup> *The value of cycling*, Rajé, F. en Saffrey, A., University of Birmingham 2015

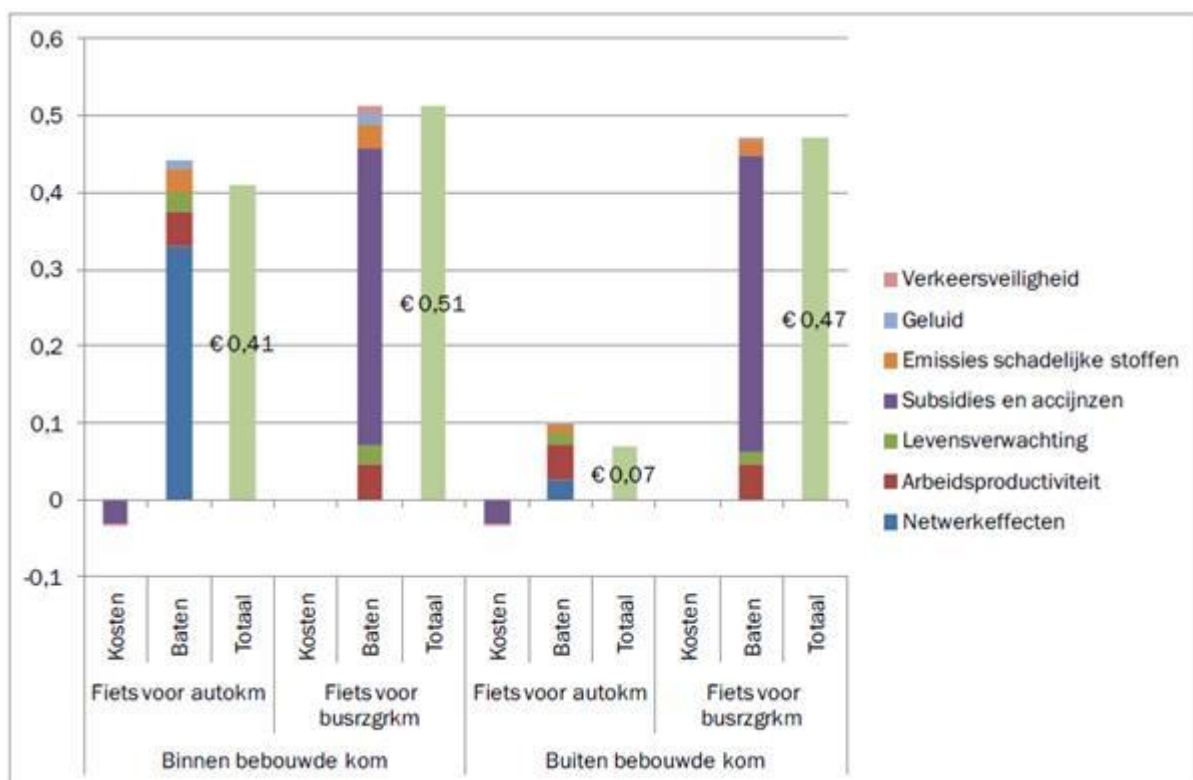
### Een MKBA voor een infrastructuurproject (een fietsbrug in Utrecht)



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 de modal shift naar fiets.



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 groot doordat het overstappen van autorijden op fietsen in Alkmaar een sterk effect heeft op de reistijd van de overgebleven automobilisten.

## 6.2 De waarde van de fiets in een breed perspectief

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

### 6.2.1 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%.<sup>9</sup> Voor één derde van de Nederlanders is de fiets het hoofdtransportmiddel<sup>10</sup>, terwijl 84% van de bevolking een fiets heeft.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Bron: MON 2007, OVIN 2012

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf)

- 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 en dat is hoogstens enkele keren per jaar het geval).
- Al decennia lang is in Nederland ongeveer 70 % van de verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer en daarmee in potentie per fiets af te leggen.
- De fiets biedt een prima 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 lopen.<sup>12</sup> De fiets is dan ook al het meest gebruikte vortransportmiddel om met de trein te reizen: in 2013 had de fiets een aandeel van 47%.<sup>13</sup> 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.
- 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.<sup>14</sup> 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).<sup>15</sup> Het E-bikebezit neemt ook sterk toe: in 2015 was 28% 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.

---

<sup>11</sup> *Fietsen in Cijfers*, Fietsersbond, 2011

<sup>12</sup> *Trein-fiets 2.0*, Kager, R., in *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays*, KiM 2016

<sup>13</sup> *Mobiliteitsbeeld 2014*, KiM

<sup>14</sup> *Mobiliteitsbeeld 2015*, KiM

<sup>15</sup> *Fietsen en lopen, de smeerolie van onze mobiliteit*, KiM 2015

- De fiets wordt belangrijker waar stads- en streekvervoerlijnen verdwijnen of minder frequent rijden, bij het strekken van hoofdbuslijnen (o.a. HOV-lijnen).
- Fietskoeriers bieden concurrerende diensten voor bezorgen van kleinere pakketten.

### 6.2.2 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 leef-functie. 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 tweelaagse stationsvoorzieningen is dat zelfs 20:1).



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 vaker <sup>16</sup>.
- Een goed fietsklimaat, fietsiconen en grote fietsevenementen worden ingezet bij city- en regiomarketing voor het aantrekken van toeristen en/of nieuwe bedrijven.

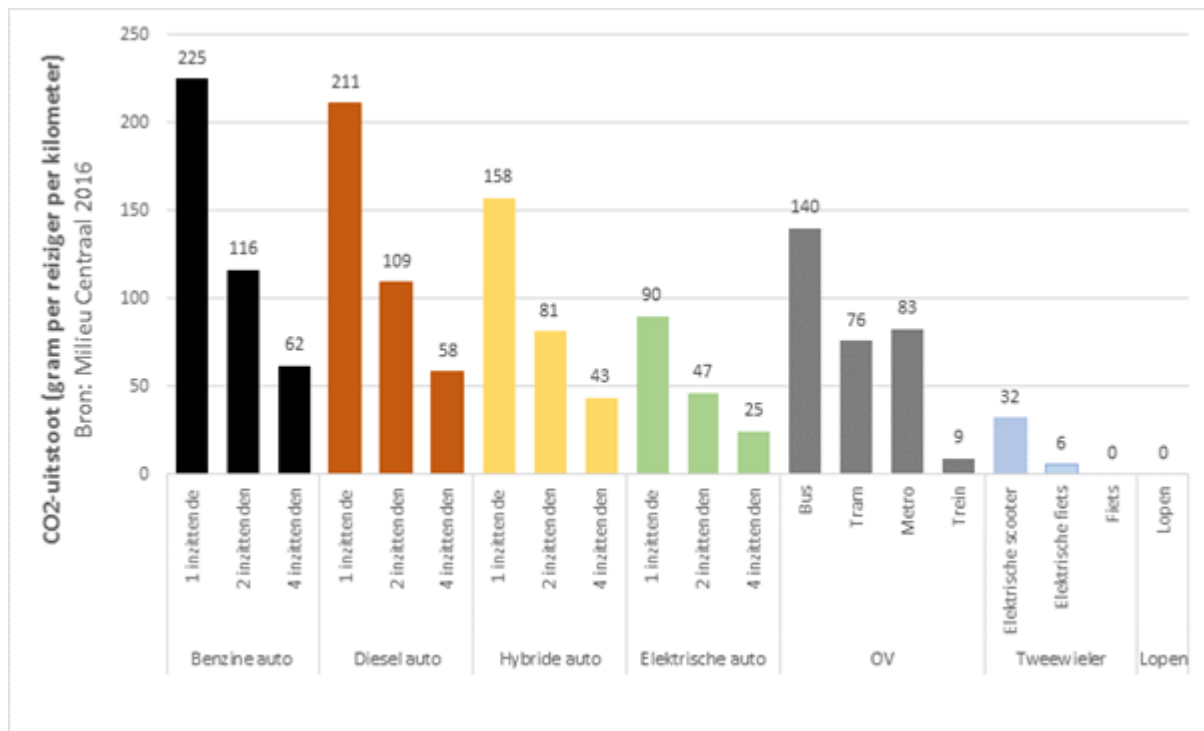
### 6.2.3 Milieu, klimaat, energie: de fiets is kampioen

- 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 CO<sub>2</sub> extra besparen <sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Een fietser is goed voor de omzet, Christiaens, B., Spapé, I., Verkeerskunde, december 2000

<sup>17</sup> Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid, Nijland, H., VVM Milieudossier 2009

- 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)

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

- Mensen die fietsen genieten van een hogere fitheid en hebben een hogere kwaliteit van leven<sup>18</sup>.
- Meisjes die fietsen of lopen naar school kunnen zich beter concentreren<sup>19</sup>.
- Naarmate werknemers vaker en verder naar het werk fietsen zijn ze minder vaak ziek en verzuimen ze op hun werk minder<sup>20</sup>. 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 depressies<sup>21</sup>. De obesitas is een sterk toenemend maatschappelijk probleem<sup>22</sup>, dat de samenleving op hoge kosten jaagt.

<sup>18</sup> *Belang bewegen voor de volksgezondheid*, Dr. ir J. Schuit, RIVM en Gezondheidswetenschappen VU

<sup>19</sup> *Grootschalig Onderzoek naar Activiteiten van Limburgse Scholieren*, Welteninstituut Open Universiteit, 2014

<sup>20</sup> TNO, 2009

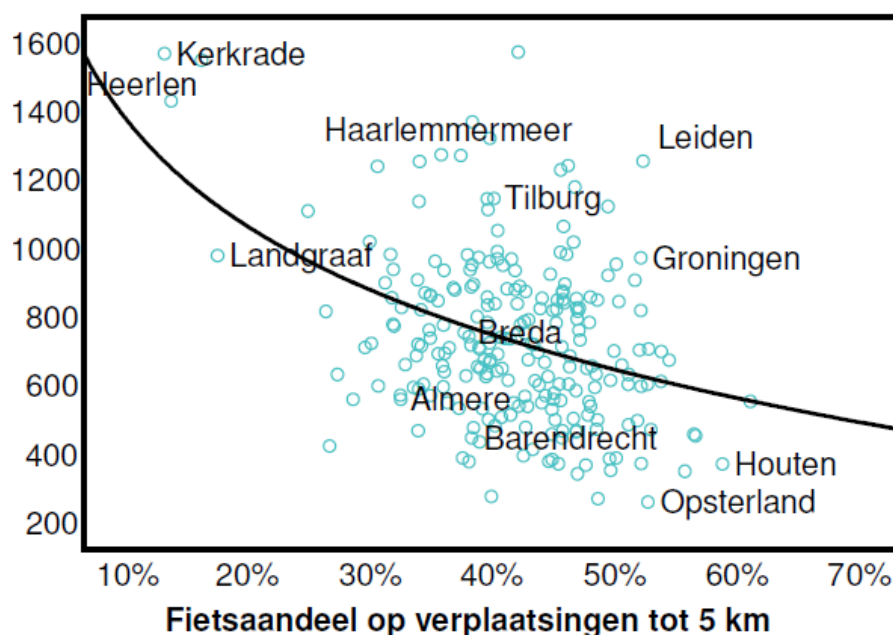
<sup>21</sup> *Fietsen als medicijn*, Fietsersbond, 2009

<sup>22</sup> Zie

[http://rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Algemeen\\_Actueel/Nieuwsberichten/2016/Meer\\_obesitas\\_en\\_hoge\\_bloeddruk\\_bij\\_nieuwe\\_generaties\\_volwassenen](http://rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Nieuwsberichten/2016/Meer_obesitas_en_hoge_bloeddruk_bij_nieuwe_generaties_volwassenen)

- 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 jaar<sup>23</sup>.
- Naarmate het fietsaandeel in een gemeente hoger is, neemt het risico op een ernstig fietsongeval af (safety by numbers)<sup>24</sup>.
- 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 verkeersslachtoffers<sup>25</sup>.

### Fietsslachtoffers per miljard fietskm



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

<sup>23</sup> Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits, Fishman, E., Schepers, P., & Kamphuis, C., American Journal of Public Health 2015

<sup>24</sup> Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, AVV, 2005

<sup>25</sup> Idem

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 opgenomen<sup>26</sup>. Deze worden ingedeeld in zes kernwaarden: fysieke waarde, emotionele waarde, sociale waarde, persoonlijke waarde, intellectuele waarde en financiële waarde.

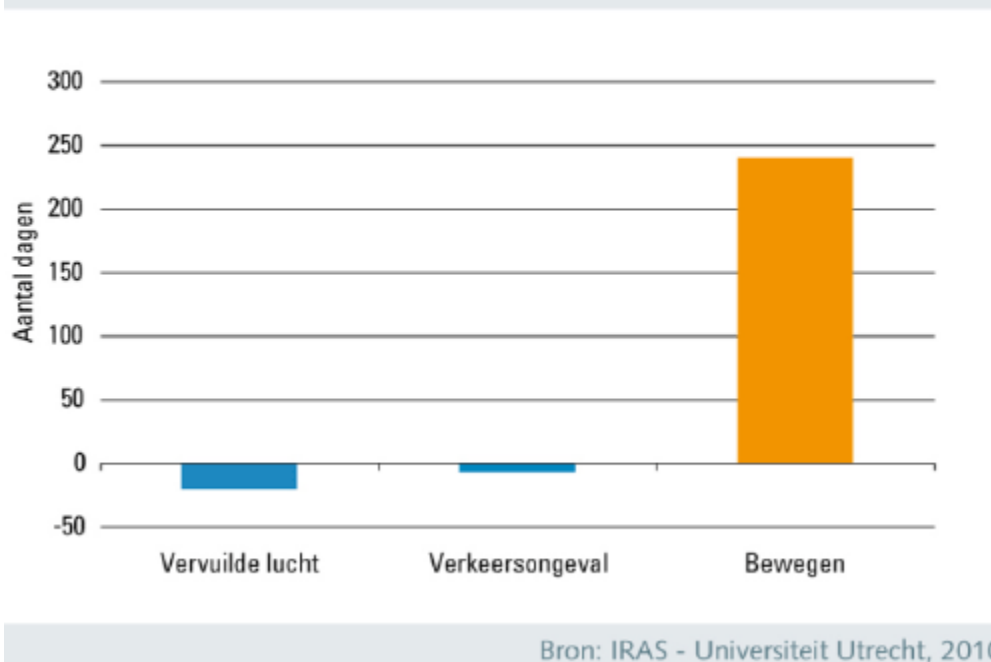
De huidige beweegnorm voor volwassenen is dagelijks een half uur matig intensief bewegen. Door de fiets te gebruiken om te verplaatsen kan dat goed in een dagelijks patroon worden ingepast. Ook e-fietsers bewegen gemiddeld intensief genoeg om aan de norm te voldoen. Kinderen moeten twee keer zoveel bewegen 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.

---

<sup>26</sup> [www.allesoversport.nl/artikel/effecten-van-sporten-en-bewegen/](http://www.allesoversport.nl/artikel/effecten-van-sporten-en-bewegen/)

### 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 Fietsersbond dan ook voor een norm op verkeersgezondheid<sup>27</sup>.

#### 6.2.5 Mobiliteit tegen lage kosten voor burgers, bedrijven<sup>28</sup> 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.

<sup>27</sup> Zie <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/verkeer-en-veiligheid/onze-visie>

<sup>28</sup> Zie <http://www.fietsenaarhetwerk.nl/facts-figures/>

- 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.

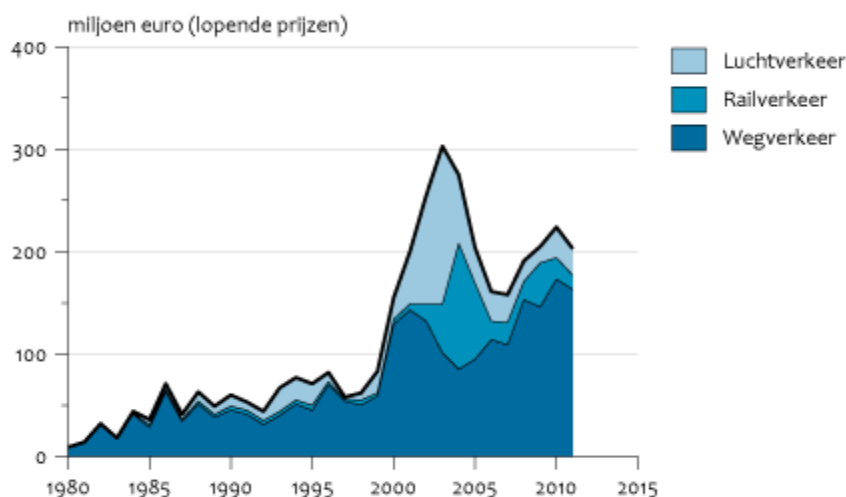
Een fiets kunnen gebruiken heeft in Nederland grote betekenis voor persoonlijke ontplooiing en het hebben van kansen, voor school, voor werk en voor meedoen in de samenleving.

### 5.2.6 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 verkeerslawaaai. 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 verkeerslawaaai. Die bestaan uit kosten voor geluidschermen, gevelisolatie en aanleg en frequent onderhoud van fluisterasfalt (dat door de open structuur slechts ongeveer 7 jaar 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 verkeerslawaaai



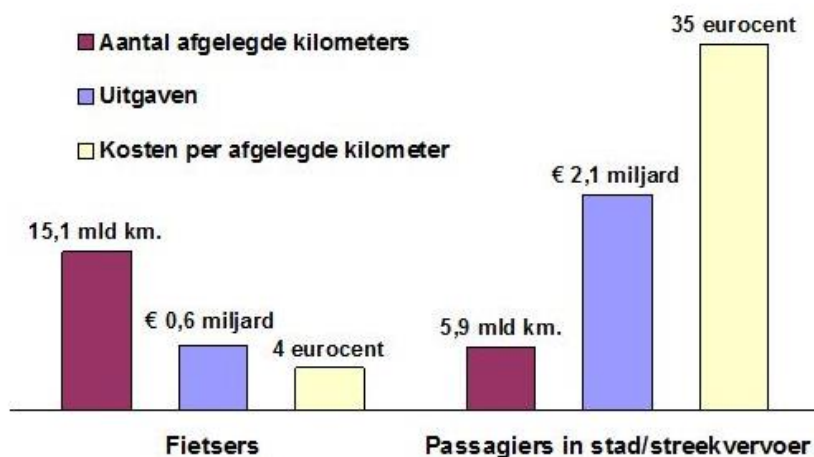
Bron: CBS.

CBS/mel14  
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

fietsaandeel van) inrichting van nieuwbougebieden 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 kilometer<sup>29</sup>.

### 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)”<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> *Feiten en cijfers*, Fietsersbond 2011 (bronnen: MON, CROW-Fietsberaad en NEA)

<sup>30</sup> *Openbaar Parkeren: de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*, CROW 2006

## 7 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 rioleringswerkzaamheden<sup>31</sup>. Ook wordt er nauw samengewerkt met andere overheden, zoals omliggende gemeenten, regio's, provincies en soms de EU. Veilig Verkeer Nederland en de lokale Fietsersbond 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 verkeersonveiligheid<sup>32</sup>. 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.

---

<sup>31</sup> *Werk met werk maken: Kansen voor de fiets*, T. van Steensel, NHTV-Fietsersbond, 2011

<sup>32</sup> 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](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/do_the_health_benefits_of_cycling_outweigh_the_risks.pdf)

- 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 maatschappij<sup>33</sup>.
- 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'<sup>34</sup>. 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 de fietsmaatregelen. Daarnaast heeft het ambtelijk benoemen van een fietscoördinator grote meerwaarde. Bij het opzetten en uitvoeren van fietsprojecten is deze

---

<sup>33</sup> Zie <http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-%28vk-5-2013%29.33957.lynkx>

<sup>34</sup> Zie <http://www.youtube.com/watch?v=V8Qct-2SAbg>

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 Benutten<sup>35</sup>. Een voorbeeld daarvan is Maastricht Bereikbaar<sup>36</sup>. 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.

---

<sup>35</sup> <http://www.beterbenutten.nl/fiets>

<sup>36</sup> <http://www.maastrichtbereikbaar.nl/nl/over-ons>

## 8 Digitale bijlage

### ‘N-H knelpuntenoverzichtstabel v1.0 (Bijlage rapport).xls’

In de tabel kunt u uw eigen selecties maken, bijv. alleen de knelpunten van een of meerdere gemeentepaatsen. Klik hiervoor in de titelregel op het betreffende pijltje. (zie afbeelding hieronder)

N-H knelpuntenoverzichtstabel v1.0 (Bijlage rapport).xls [Alleen-lezen] [Compatibiliteitsmodus] - Excel

Bestand Start Invoegen Pagina-indeling Formules Gegevens Controleren Beeld Ontwikkelaars Vertel wat u wilt doen

H317

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
	Kneln ntnr	Kneln ntso	Beschrijv ing	Mogelijke maatreg	Streetvie w	te (-) plaats	Wegvakna m	nadere aanduiding	Kruisp ntna	schakel nadere aanduiding	en N- weg						
125	Nkop1	Kruispunt	Onveilige overs	Middenland	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands Kroon - Middenmeer			N248 Schagerweg ? Groetweg		N248						
126	Nkop10	Wegvak	Onveilig voor fiet	Parallelweg d	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Helder	N3-parallelweg	Tussen Schoolweg - Callantsogevaart			N3						
127	Nkop11	Wegvak	Onveilig omdat op het tweerich		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Spoorsingel (westkant van sloot) - Molenvaart										
128	Nkop12	Wegvak	Slecht wegdek op drukke fiets		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Molenvaart	Spoorwegovergang									
129	Nkop13	Wegvak	Onveilig fietsen omdat de weg		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Wallerweg										
130	Nkop14	Wegvak	Onveilig fietsen Aanleg van e		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Helder	Callantsogeva	Tussen Zanddijk en Ooghduyne en tussen Zuidwal en Rijksweg N9									
131	Nkop15	Kruispunt	Onveilig omdat wegdek fietsp		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Helder	Julianadorp				Langevliet - Van Foreestweg						
132	Nkop16	Kruispunt	Onveilig omdat tegelfietspad t		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Callantsog				Nieuweweg Helmweg Oosterweg						Noordschinkeldijk
133	Nkop19	Wegvak	Slecht wegdek		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	fietspad langs s	bocht bij Dreef									
134	Nkop2	Kruispunt	Onveilige oversteek vanwege		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands Kroon - Middenmeer					N239 Alkmaarseweg ? Westfries						N239
135	Nkop21	Ontbrekende schakel			<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen					Westersingel en Gezondheidsplein						
136	Nkop22	Kruispunt	Onveilig omdat het onoverzicht		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Petten				Voet- en fietspad door de nieuwe Hondsbossche duinen kruist met voetpad n						
137	Nkop23	Wegvak	Te smalle fietsstl	Verbreiden va	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Helder	IJsselmeerstraat										
138	Nkop24	Ontbreke	Langs N245 is d	Aanleg snelfie	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen					Schagen-Dirkshon						N245
139	Nkop25	Wegvak	Te smalle fietsstrook voor geb		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Helder	F. Bijlweg	Tussen Nieuweweg en Jan Verfallweg									
140	Nkop3	Kruispunt	Onveilige overstenen vanweg		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Opmeer - Aartswoud					N239 Westfriesedijk - Zuiderzeest						N239
141	Nkop30	Wegvak	Onveilig vanwege smal tegelfie		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Burgerweg	bij Burgerlotburg richting Burgerbrug									
142	Nkop31	Wegvak	Onveilige vanwege oversteek		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Burgerweg	bij Burgerbrug richting Westfriesee Zeedijk									
143	Nkop32	Wegvak	50km weg zonder fietsvoorzie		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Verbindingsweg										
144	Nkop33	Wegvak	Onveilig omdat wegdek slecht		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Groteweg										
145	Nkop34	Wegvak	Onveilige oversteek omdat vo		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Helmweg										
146	Nkop4	Kruispunt	Onveilige overs	Aanleg midd	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik	Lambertschaag				N239 Westfriesedijk - Noordeinde						N239
147	Nkop40	Wegvak	Met (jeugdige) fiet	Aanleg van vr	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Schagen	Sportlaan										
148	Nkop41	Kruispunt	Onveilig kruispunt door hoge s		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands Kroon - Barsingerhorn					Tin - Lutjew allerweg						
149	Nkop42	Wegvak	Op deze scholij	Snelheidsrem	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Hogebierenweg										
150	Nkop46	Wegvak	Slecht tegelverharding fietspa		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Lutjewinkelweg	<a href="https://drive.google.com/open?id=0B13HzURwvYpLaVFTwEQ2TmPCbDQ">https://drive.google.com/open?id=0B13HzURwvYpLaVFTwEQ2TmPCbDQ</a>									
151	Nkop47	Kruispunt	Onveilige, drukl	Zuidelijke gek	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands Kroon - Nieuwe Nieuddorp					Hoefje - Trambaan						
152	Nkop48	Wegvak	Te smal tweerichtingenfietspa		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Dude Provincieweg										
153	Nkop49	Wegvak	Onveilige dubbele bocht door		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Friesche weg: parallelweg E22										
154	Nkop50	Kruispunt	Dit is een voorbeeld van veel k		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Texel					Pontweg-Californiëweg						
155	Nkop51	Wegvak	Drukke weg (vooral in de zome		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Texel	Ruijslaan, weg naar het strandslag paal 17										
156	Nkop52	Kruispunt	Onveilige fietsoverstenen 80 k		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Den Hoorn					Pontweg (N501) - Amaliaweg						N501
157	Nkop8	Wegvak	Onveilig fietsen omdat het te s		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Cultuurweg	Op het punt waar de Cultuurweg een kort doodlopend eindje naar het Oosten heeft.									
158	Nkop9	Wegvak	Onveilig want te smal en geen		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hollands K	Schagerweg	Tussen rotonde Zuiderzeeweg - Middenmeer en Grd									N248
159	WFr1	Wegvak	Fietsvoorzienin	Fietsstrook aar	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hoom		Stationsweg en Stationsplein									
160	WFr10	Wegvak	Door de woonk	30 km. weg m	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Enkhuizen		Sebastiaan Centerweg									
161	WFr11	Kruispunt	Lange VRI-wad	Tunnel (is nu	<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Hoom					Keern-Provincialeweg						
162	WFr12	Kruispunt	Lange VRI-wad	Fietsstunnel a	<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Hoom					Liornestraat-Zw aagmorgouw/Provincialeweg						
163	WFr13	Kruispunt	Zeer lange VRI	Fietsstunnel fie	<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Hoom					Rijnweg - Provincialeweg						
164	WFr14	Kruispunt	Onveilige solitaire oversteek v		<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Medemblik					Opperdoezenpad-Markenw aardw						N240
165	WFr15	Kruispunt	Onveilige en sm	Middenland	<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Medemblik					Opperdoezerpad-Randweg						
166	WFr16	Kruispunt	Onveilige oversteek door ontb		<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Medemblik					Westerdijk(zuidelijk fietspad)-Kog						N240
167	WFr17	Wegvak	Onveilige weg: oostelijk van st		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik	N240 Westerdijk										N240
168	WFr18	Ontbreke	Aanleg van een fietsverbinding		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Hoom											
169	WFr19	Wegvak	Onveilige 60 km	Fietspad	<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Medemblik	Noorderboekert	Tussen Westwoud en Zw aagdijk									
170	WFr2	Kruispunt	Onveilige fietsoversteek vanw		<a href="https://tinyurl.c">https://tinyurl.c</a>	Medemblik					Westerzeedijk-Westerdijk-Randw						N240
171	WFr239	Kruispunt	Onveilig kruisp	Rotonde	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik - Werveerhoof					Driehuizen-Veenackers						
172	WFr3	Kruispunt	Onveilig kruisp	Rotonde met	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik - Andijk					Kadijkweg - Gedeputeerde Laanweg						
173	WFr300	Wegvak	Gebiedsonthul	Vrijliggend fiet	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik	Marktweg										
174	WFr302	Wegvak	OV-stallin	Busstation heeft overvolle rek	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik	Abbekerk										
175	WFr303	Wegvak	Te smal tweerichtingenfietspa		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Medemblik	Opperdoezenpad										
176	WFr4	Wegvak	Onveilig op dez	Fietsstraat	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Enkhuizen	Westeinde - Zesstedenweg - P.-J. Jongstraat - Streekweg - Dr. Nuyensstraat										
177	WFr6	Kruispunt	Op dit drukke kruispunt is bij d		<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Stede Broec					Drechterlandseweg - Veilingweg						
178	WFr7	Wegvak	Fietsvoorzienin	Fietsstraat	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Stede Broed Raadhuisaan		Tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg									
179	WFr8	Kruispunt	Onveilig, druk k	Bredere (nieu	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Drechterland - Hoogkarspe					Oosterzijnd-Nieuweweg-Westerzijnd-Houtenweg						
180	WFr9	Wegvak	Onveilige 30 km	Na ingebruik	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Drechterla	Boekert	Tussen Westerblokker en Oosterblokker									
181	ZKL1	Ontbreke	Aanleg fietsbr	Aanleg fietsb	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Haarlem					Haarlem-Noord ? Station ? Centrum						
182	ZKL10	Wegvak	Drukke fietsrou	Aanleg fietsp	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Haarlem	Nassaulaan										
183	ZKL101	Wegvak	Onveilige 30km	Fietsstraat	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Velsen - S	Wüstelaan										
184	ZKL102	Wegvak	Onveilige 30km	Fietsstraat	<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Velsen - D	Driehuizerkerkweg										
185	ZKL103	Ontbrekende schakel			<a href="http://tinyurl.c">http://tinyurl.c</a>	Velsen - Santpoort Zuid					Fietspad ontbeekt lang N208						

versie 1.0 Blad1