

25 - b 28

keer en waterstaat

rijkswaterstaat

# nota fietsverkeer

1983



## Errata nota fietsverkeer 1983

Bladzijde 13: figuur 9.

Tabel gedeelte:

"Verkeersdoden binnen de bebouwde kom."

vervangen door:

<b>Verkeersdoden binnen de bebouwde kom</b>						
	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	140	332	209	214	216	175
motor/scooterrijders	50	26	42	50	52	49
bromfiets/snorfiets	190	282	116	72	90	78
<i>fietsers</i>	<b>218</b>	<b>270</b>	<b>245</b>	<b>208</b>	<b>237</b>	<b>213</b>
voetgangers	304	397	223	185	211	195
overige	11	12	10	9	7	5
<b>TOTAAL</b>	<b>913</b>	<b>1 319</b>	<b>845</b>	<b>738</b>	<b>813</b>	<b>715</b>

Tabel gedeelte:

"Verkeersgewonden buiten de bebouwde kom."

vervangen door:

<b>Verkeersgewonden buiten de bebouwde kom</b>						
	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	5.858	13.687	12.338	11.267	10.318	9.780
motor/scooterrijders	1.537	535	1 006	922	918	935
bromfietsers/snorfietsers	4.511	5 049	3 409	2.972	2.809	2.636
fietsers	1.622	1 425	1 886	1.887	2.086	2.185
voetgangers	1 092	854	<b>566</b>	<b>481</b>	<b>452</b>	<b>429</b>
overige	381	124	141	152	132	136
<b>TOTAAL</b>	<b>15 001</b>	<b>21 674</b>	<b>19 346</b>	<b>17.681</b>	<b>16 715</b>	<b>16 101</b>

### NOTA

Nota fietsverkeer : een volledig beeld / uitg. Ministerie van

Verkeer en Waterstaat, [Rijkswaterstaat].

- 's-Gravenhage : Verkeer en Waterstaat, 1983. - 72 p. : fig.,

foto's, tab. ; 30 cm

bijl. - deze uitgave is een geill. versie van de Nota Fietsverkeer zoals deze door de Minister van V&W op 1 februari 1983 is toegezonden aan de leden van de Tweede Kamer. De tekst is ongewijzigd

Sign.: Z5-b28 V&W

1 Nota... 2 Ministerie...  
656.183

T02864  
rec. 1984

# nota fietsverkeer

**een volledig beeld**

Deze uitgave is een geillustreerde versie van de Nota Fietsverkeer zoals deze door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 1 februari 1983 is toegezonden aan de leden van de Tweede Kamer de Staten Generaal.

De tekst hiervan is ongewijzigd overgenomen.

**uitgave ministerie van verkeer en waterstaat**





**uitgave:**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
juni 1983

**grafische verzorging:**

Meetkundige Dienst, Afdeling Reprografie

**vormgeving:**

Herman Weijers

**omslag:**

Marcus de Geus

**Lay-out:**

J.D. Boux de Casson

**Foto's:**

rijkswaterstaat

ANWB

Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijk Ordening

Gemeente Leiden

Gemeente Delft

ENFB

---

Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal	3
<b>I. De ontwikkelingen aangaande het fietsverkeer</b>	<b>7</b>
Algemeen	7
Ontwikkeling van het gebruik	7
Ontwikkeling van de verkeersveiligheid	12
Ontwikkeling van het aanbod van infrastructuur	15
Toekomstige ontwikkeling fietsverkeer	16
<b>II. Het beleid aangaande het fietsverkeer</b>	<b>21</b>
Algemeen	21
Beleid in hoofdlijnen	22
Nadere uitwerking van het beleid	23
Beleid lagere overheden	37
Onderzoeken	38
<b>III. De financiering en planning van fietsinfrastructuur</b>	<b>41</b>
Financiering	41
Planning	46

## Bijlagen

**Bijlage A** Pkb 7, Langzaam Verkeer (Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e)

**Bijlage B** Resultaten enquête bij de provincies en 25 gemeenten

**Bijlage C** Overzicht subsidieregelingen



## Meerjarenplan personenvervoer 1980-1984



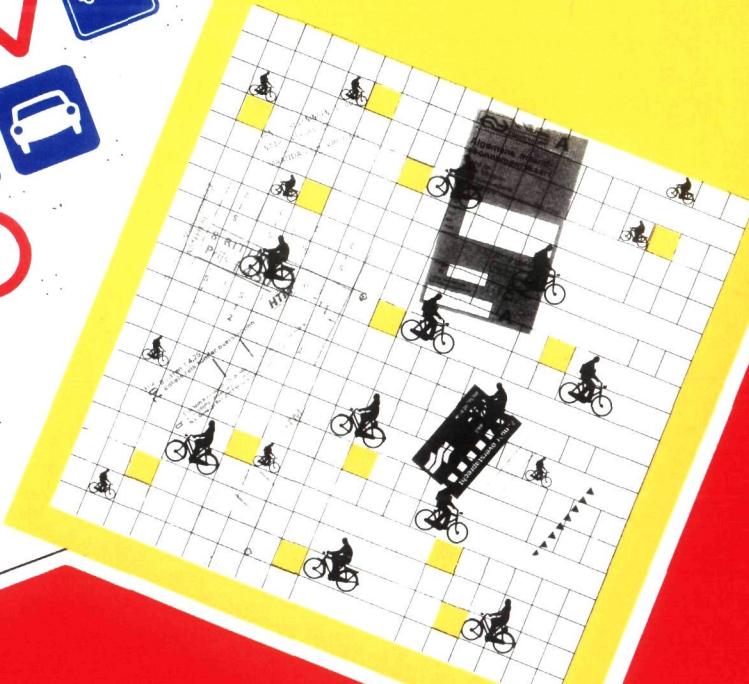
## Structuurschema Verkeer en Vervoer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Volkshuisvesting  
en Ruimtelijke Ordening



deel d: regeringsbeslissing

## Meerjarenplan personenvervoer 1976 — 1980



# Brief van de minister van verkeer en waterstaat

AAN DE VOORZITTER VAN DE TWEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL

's-Gravenhage, 19 januari 1983

De Nota Fietsverkeer, die u hierbij wordt aangeboden, richt zich op de verkeerskundige, infrastructurele en financiële aspecten van het fietsverkeer. Het gaat daarbij om een verdere uitwerking van de plannen en ideeën die reeds min of meer volledig werden geformuleerd in bij voorbeeld het structuurschema Verkeer en Vervoer en het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984. Ook in de structuurschema's Openluchtrecreatie en Landinrichting kwam het fietsverkeer aan bod. De Nota Fietsverkeer is afgestemd op het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid en vormt samen met dit plan het antwoord op de wens van de Tweede Kamer naar een integrale visie op het langzame verkeer.

In de nota staat het utilitair fietsverkeer - het fietsen uit nut en noodzaak - voorop. De uitvoering van het beleid op dit gebied ligt voornamelijk in handen van de lagere overheden (provincies, gemeenten, waterschappen, recreatieschappen, wegschappen). Ik acht dit uit een oogpunt van decentralisatie gewenst. De rol van het Rijk beperkt zich tot het volgende:

- het verschaffen van instrumenten opdat de lagere overheden het beleid naar wens uitvoeren. (Wetten, regels en tot op zekere hoogte en voor een beperkte periode, ook de financiën);
- de algemene verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoerbeleid;
- zijn taak als wegbeheerder;
- onderzoek naar de manier waarop het fietsen kan worden bevorderd en de verkeersveiligheid voor de fietser kan worden verhoogd, met daarbij het bekendmaken van de resultaten van dit onderzoek;
- het bevorderen van de recreatieve mogelijkheden.

Deze maatregelen geven uitdrukking aan een beleid, dat erop is gericht het gebruik van de fiets niet alleen veiliger en aantrekkelijker te maken, maar ook te stimuleren. Voor zover het Rijk is betrokken bij het fietsverkeer, zullen in de komende jaren de nodige activiteiten op gang komen, of worden voortgezet. Kort samengevat ziet het beeld er als volgt uit:

- Coördinatie op provinciaal niveau van planning, uitvoering en vormgeving van de regionale fietsinfrastructuur. Vooruitlopend op de herziening van de planningsstructuur verkeer en vervoer, zal met de provincies worden nagegaan of en hoe in de provinciale fietspadenplannen ook de relevante fietsverbindingen van andere wegbeheerders kunnen worden opgenomen. Zo'n integraal provinciaal fietspadenplan en uitvoeringsschema kunnen als uitgangspunt dienen voor de fietsinfrastructuur op regionaal niveau. Op die manier voldoet de Regering aan de wens naar een landelijk gecoördineerd beleid ten aanzien van de fiets (motie - Van Leijenhorst en Van Muiden). Ook past deze opzet in het streven van de Regering naar decentralisatie van het bestuur.
- Voorlopig zullen de bijdrageregelingen voor fietsvoorzieningen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijven bestaan. Dit om de achterstand in de aanleg van deze voorzieningen - ontstaan in de jaren zestig en begin jaren zeventig - in te lopen. Het is echter de bedoeeling nu in het kader van de decentralisatie alle bijdrageregelingen per 1 januari 1985 op te heffen. Tot aan de datum van opheffing zal het financiële beleid, zoals beschreven in de Nota Fietsverkeer, worden uitgevoerd.

In de begroting van 1983 is voor f 53 mln. voorzien in de aanleg van fietsvoorzieningen.

(Verdeeld als volgt: ca. f 29 mln. voor de provincies ten behoeve van de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen, ca. f 20 mln. voor stedelijke fietsvoorzieningen en ca. f 4 mln. voor de fietspaden langs rijkswegen.) Aan het einde van de planningsperiode (1986) zal naar verwachting ruim 90% van de secundaire wegen en ca. 70% van de tertiaire wegen zijn voorzien van fietspaden.

De Nota Fietsverkeer gaat uitgebreid in op deze en andere initiatieven, zoals bij voorbeeld ook een bijdrage - onder bepaalde voorwaarden - voor nieuwe stallingsvoorzieningen (inclusief fietskluizen) bij halten voor het openbaar vervoer of nabij knooppunten in het stedelijk fietsnetwerk. De nota voorziet verder in onder meer voortgezet onderzoek en een wedstrijd in het ontwerpen van een veiliger fiets.

De minister van verkeer en waterstaat  
N. Smit-Kroes



# I. De ontwikkelingen aangaande het fietsverkeer

## Algemeen

Op het gebied van het verkeer en vervoer hebben zich de afgelopen decennia stormachtige ontwikkelingen voltrokken, die ook hun weerslag hebben gehad op de ontwikkeling van het fietsverkeer.

Sinds 1960 is het autobezit toegenomen van 0,52 miljoen tot 4,6 miljoen in 1981. De sterk toegenomen welvaart heeft er niet alleen toe bijgedragen, dat deze auto's gekocht konden worden, maar heeft ook het gebruik daarvan sterk gestimuleerd, ook voor die afstanden, waarop voorheen de fiets werd gebruikt. Deze ontwikkeling werd nog versterkt, doordat als gevolg van de optredende gezinsverdunning en het toenemende ruimtegebruik per persoon de afstanden tussen de maatschappelijke activiteiten sterk werden vergroot. Hierdoor werd het fietsen als zodanig minder aantrekkelijk. Tot het begin van de jaren zeventig was de aandacht voor het fietsverkeer minimaal. De welvaarts verwachtingen waren zodanig, dat verwacht werd, dat binnen afzienbare tijd het fietsverkeer - zeker in het woon-werkverkeer - tot een te verwaarlozen aandeel zou teruglopen ten gunste van het autoverkeer. Hierin kwam na 1975 - mede onder invloed van de energiesituatie- verandering.

Op 27 november 1975 werd het eerste Meerjarenplan voor het Personenvervoer 1976-1980 onder het motto „Naar een beheerst verkeer“ aan de Tweede Kamer aangeboden. In dit MPP werden mogelijkheden aangegeven om het verkeers- en vervoerbeleid om te buigen van een absoluut primaat van de auto naar een evenwichtiger gebruik van de vervoermiddelen door studie, financiën, gedachtenvorming en planning eveneens op de andere middelen van vervoer te richten. Daarmee werd beoogd de leefbaarheid van binnesteden, woonwijken en landelijke gebieden te verbeteren, gasuitworp en geluidshinder te beperken, energie te besparen en het aantal verkeersongelukken te beperken. De aandacht voor het fietsverkeer in het verkeers- en vervoerbeleid - evenals overigens voor het openbaar vervoer - is met dit MPP sterk vergroot. De lijn, die in dit eerste MPP is aangegeven is in het Structuurschema Verkeer en Vervoer en in het tweede MPP (1980-1984) voortgezet.

Op de gevolgen, die deze ontwikkelingen voor het gebruik en de veiligheid van het fietsverkeer, alsmede op de aanleg van infrastructurele voorzieningen voor het fietsverkeer hebben gehad zal in de volgende paragrafen nader worden ingegaan. Tevens wordt de positie, die het fietsverkeer op dit moment inneemt en mogelijk in de nabije toekomst zal innemen beschreven.

## Ontwikkeling van het gebruik

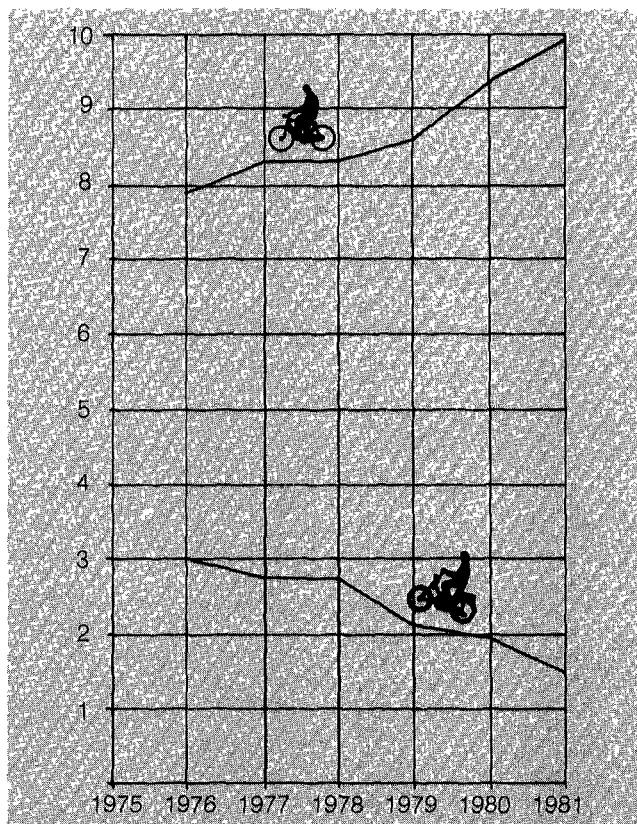
### Algemeen

Over de verkeersprestatie van de fiets in het verleden bestaan slechts globale gegevens. Velen zullen zich echter nog de dikke stromen fietsers in de spitsuren in de steden herinneren. Op zomerse dagen ging men in de 50er en 60er jaren ook massaal op de fiets naar strand en zwembad. Betrouwbare statistieken over de verkeersprestaties in die jaren ontbreken.

Uit de verkeers- en vervoerstatistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt, dat sinds 1976 de verkeersprestatie voor het fietsverkeer is toegenomen van 7,9 miljard fietskilometers naar 9,9 miljard fietskilometers (figuur 1). Het gebruik van de bromfiets is in dezelfde periode sterk afgenomen.

De motieven „toeren, ontspanning/sport en visite/ logeren“, blijken de grootste bijdrage te leveren aan de toename van het fietsverkeer.

Om een indruk te krijgen van de ontwikkelingen van het fietsverkeer in de provincies en de steden is ter voorbereiding van deze nota aan alle provincies en



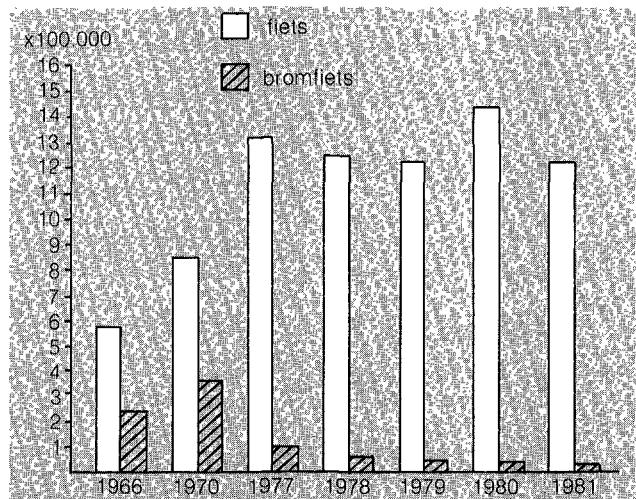
figuur 1:  
verkeersprestaties fiets en bromfiets in miljarden reizigers-kilometers  
(Bron: CBS)



aan 25 gemeenten gevraagd enige gegevens te verstrekken met betrekking tot het beleid ten aanzien van het fietsverkeer en de ontwikkeling van het fietsverkeer in de afgelopen 5 jaren. Van alle provincies en van 17 steden zijn de antwoorden ontvangen. De belangrijkste resultaten van deze enquête zijn voorzover niet verwerkt in de tekst van de nota weergegeven in bijlage B.

Betreffende de ontwikkelingen in het gebruik van de fiets en de bromfiets kan het volgende worden samengevat:

- het gebruik van de bromfiets is in de jaren 1975-1980 drastisch gedaald;
- in de binnensteden is het gebruik en de fiets en de bromfiets samen sinds 1974 constant gebleven of afgangen. Het gebruik van de fiets is plaatselijk



figuur 2:  
fiets- en bromfietsverkoop in Nederland (Bron: RAI/CBS).

licht toegenomen. De oorzaken van de daling worden grotendeels gezocht in de vermindering van het aantal inwoners van de binnenstad;

— op de toevvoerwegen naar de stad en op de secundaire en tertiaire wegen is - gemiddeld - een lichte stijging van het fietsgebruik waargenomen. Door de veel sterkere stijging van het autoverkeer is echter het aandeel van de (brom)fiets in het aantal verplaatsingen verminderd. Als verklaring hiervoor kan genoemd worden het toegenomen forensisme.

Het fietsbezit is altijd aanzienlijk geweest. In 1980 was het aantal fietsen in Nederland ruim 10,5 mln. Dit aantal is de laatste jaren met 2,5 à 3% per jaar toe-



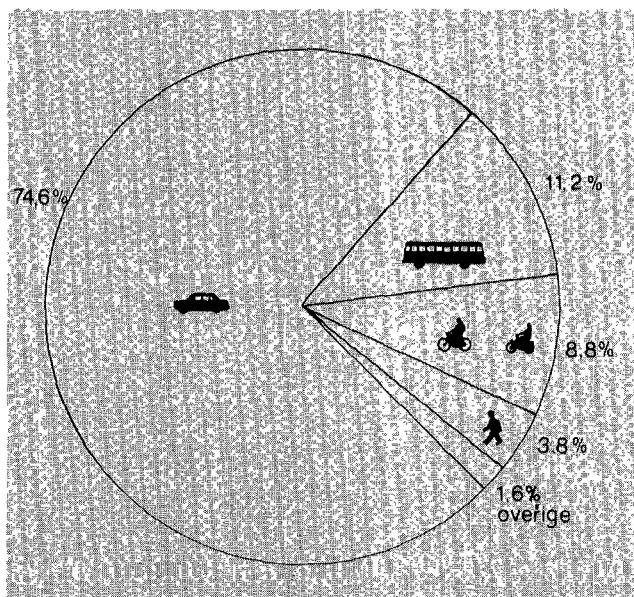
genomen. Het aantal bromfietsen is ruim 800.000. Dit aantal is de laatste jaren sterk teruggelopen. De verkoopcijfers van nieuwe fietsen vertonen tot 1977 een opgaande lijn (*figuur 2*), waarna een stabilisatie optreedt rond 1,2 mln per jaar, met een uitschiet in 1980. De verkoop van bromfietsen loopt daarentegen na 1970 gestadig terug.

#### Huidige positie fietsverkeer

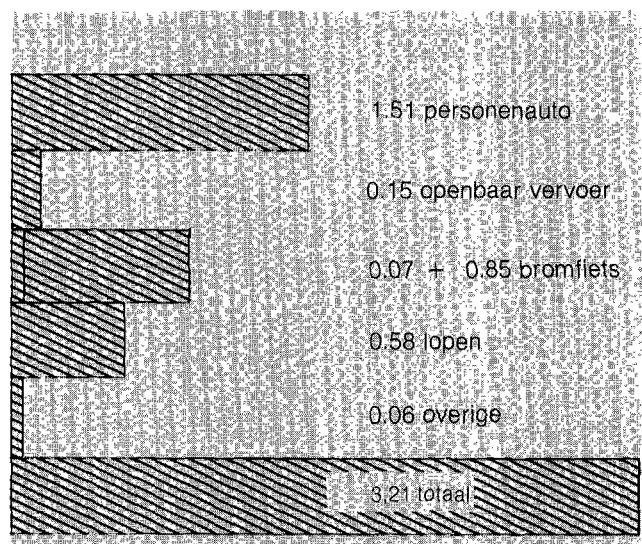
Welke positie het fietsverkeer thans inneemt in het gehele verkeer en vervoer kan worden ontleend aan het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS. In het kader van dit onderzoek wordt sinds 1978 door het Centraal Bureau voor de Statistiek jaarlijks een mobiliteitsonderzoek onder de gehele bevolking gehouden. Daarvóór werd alleen gewerkt met personenauto-enquêtes. Jaarlijks wordt door het CBS uitgebreid gerapporteerd over dit mobiliteitsonderzoek.

Thans zijn de resultaten uit 1978, 1979 en 1980 bekend. De belangrijkste conclusies, die voor wat betreft het fietsverkeer uit dit onderzoek kunnen worden getrokken zijn:

- de vervoerprestaties van fiets en bromfiets samen, uitgedrukt in reizigerskilometers, is ongeveer even groot als de vervoerprestatié van het openbaar vervoer (*figuur 3*);
- uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per dag neemt de auto een dominante plaats in. Ook de fiets vervult daarbij echter een belangrijke rol (*figuur 4*);



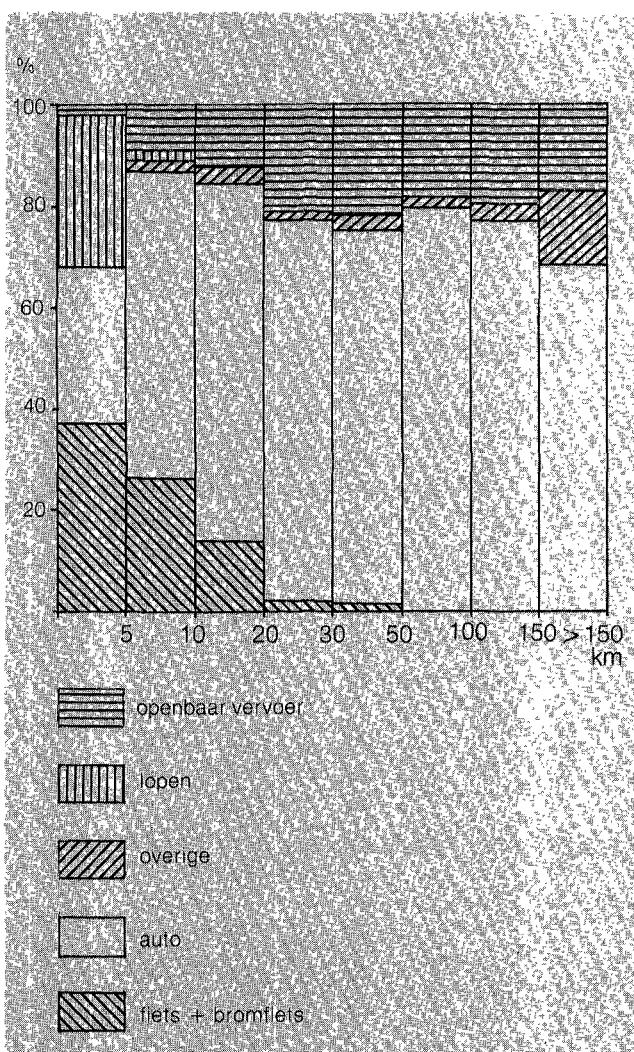
*figuur 3:*  
verdeling van de verkeersprestaties, in personenkilometers, over de vervoerswijzen in 1980  
(Bron: CBS)



*figuur 4:*  
aantal verplaatsingen per persoon per dag per vervoerswijze in 1980  
(Bron: CBS)

- van alle verplaatsingen korter dan 5 km wordt ca. 70% te voet, per fiets of per bromfiets afgelegd (*figuur 5*, blz. 10). Van alle autoverplaatsingen heeft echter ca. 30% betrekking op afstanden van minder dan 5 km;
- bij een nadere beschouwing van de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijken blijkt, dat de fiets met name bij het woon-verkeer, het woon-schoolverkeer en het woon-winkelverkeer een belangrijke plaats inneemt (*figuur 6*, blz. 10).

De bovenvermelde onderzoeksresultaten uit het OVG van het CBS hebben betrekking op gemiddelden over de gehele bevolking. Een meer gedetailleerd beeld hoe het fietsgebruik over de bevolking is verdeeld geeft een onderzoek, dat in opdracht van de Werkgroep Onderzoek Rijwielprestaties en Recreatie (WORR) is verricht door het Instituut voor Toegepaste Sociologie (ITS) onder de titel „Het gebruik van de fiets in Nederland“. Dit onderzoek stamt weliswaar uit 1976, de resultaten behouden ook nu echter in grote lijnen hun geldigheid. Sinds 1976 is het fietsverkeer steeds meer in de belangstelling gekomen, zodat de cijfers eerder een onderschatting dan een overschatting van de positie van het fietsverkeer aangeven. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek waren:



figuur 5:  
verdeling over de vervoerswijze van de verplaatsing per afstandsklasse  
(Bron: CBS)

- van alle ondervraagden (in leeftijd variërend van 15-74 jaar) fietste in 1976:
  - 19% nooit;
  - 81% wel eens;
  - 42% bijna dagelijks.
- door jeugdigen (15-29 jaar) werd aanzienlijk meer gefietst dan door ouderen (65-74 jaar). Tenminste 1x per week fietste:
  - 74% van de 15-29 jarigen;
  - 42% van de 65-74 jarigen.
- van de beroepsbevolking die buitenhuis werkzaam was, gebruikte de fiets:
  - 36% meestal of altijd;
  - 49% wel eens.
- van degenen die niet werkzaam waren in een beroep en geen school-, resp. dagopleiding volgden (huisvrouwen, gepensioneerden) gebruikte de fiets voor het doen van boodschappen:
  - 56% meestal of altijd;
  - 68% wel eens.
- het fietsgebruik kwam niet in gelijke mate voor onder alle groeperingen van de bevolking. Wel bestaan er aanwijzingen dat door mensen met een hogere opleiding, iets meer werd gefietst. Relatief veel niet-fietser werden aangetroffen in het westen des lands:
  - 26% tegenover 13% in andere regio's.

onder de stadsbewoners waren er beduidend meer niet-fietser dan onder dorpsbewoners.

- geen fiets bezat in 1976:
  - 22% van de ondervraagde bevolking, in het westen des lands zelfs 29%.

	pers. auto	openb. vervoer	brom- fiets	fiets	lopen	overig	totaal
Woon-werk verkeer	54,3	7,3	2,6	26,2	8,0	1,8	100
Zakelijk verkeer	62,4	2,3	2,3	13,8	6,6	12,6	100
Visite/logeren	56,7	5,5	1,9	19,8	15,5	0,6	100
Winkelen	38,3	4,0	1,2	30,0	26,4	0,2	100
Onderwijs	10,2	12,2	5,7	60,4	11,2	0,5	100
Ontspanning/sport	49,8	4,3	2,2	27,1	15,6	1,0	100
Toeren/wandelen	19,9	0,8	1,0	17,2	60,0	1,1	100

figuur 6:  
verdeling per motief over de vervoerswijzen in procenten van de verplaatsingen

(Bron: CBS, OVG 1980)

- verder bleek:

39% van de ondervraagden zou de fiets vaker willen gebruiken voor recreatieve doeleinden;  
 11% van de ondervraagden zou vaker de fiets willen gebruiken in verband met de dagtaak (d.w.z.  
 14% van alle mensen in het woon-werk-, woon-school- en huishoudelijk verkeer).

#### Motivatie-onderzoek

In het kader van het voornoemde onderzoek van het ITS in 1976 is niet alleen gevraagd naar het feitelijk gebruik van de fiets, maar ook naar de motieven, die een groter gebruik van de fiets belemmeren. Daartoe werd een lijst met veertig negatieve kanten van het fietsen aan de geënquêteerden uitgereikt. In figuur 7 is een opsomming gegeven van de uitspraken waarmee 50% of meer van de ondervraagden het eens waren.

Uit dit motivatie-onderzoek blijkt, dat door velen tot zeer velen als negatief wordt ervaren het ongemak van de fiets (prijs, diefstal, bagage, weer), de kwetsbaarheid (onveiligheid) en de bromfietsoverlast; door zeer weinigen worden als negatief ervaren de traagheid van de fiets (tijdgebrek, te lange afstanden om te fietsen), het tekort aan fietsmogelijkheden en persoonsgebonden weerstand (bang, lichamelijk niet in staat, te inspannend, tijdgebrek).

Overigens moet hierbij bedacht worden dat slechts een gedeelte van degenen die hoofdbezwaren hebben tegen fietsen daarom ook nooit of minder vaak fietst.

De bovenvermelde resultaten worden bevestigd door een onderzoek, dat door drs. v.d. Broecke is uitgevoerd in het kader van de Demonstratieve Fietsroutes in Den Haag en Tilburg. Uit dit onderzoek bleek voorts, dat de regelmatige fietser over het algemeen een veel minder negatief oordeel heeft over het fietsen dan de niet-regelmatige fietser.



	% eens
fietsen rijdt vaak in stank van auto's	71
op fiets niet beschermd tegen regen en wind	70
brommers verstören rust op fietspaden	64
fiets wordt maar al te gauw gestolen	63
goede fiets is duur	63
fietsen in stad: gevaarlijk/gevaarlijke kruisingen	57
geen scheiding is met snelverkeer „gevaarlijk“	53
fietsen ten onrechte vaak geen voorrang	50
buiten woonkernen gevaarlijke kruisingen	50

figuur 7:  
*negatieve uitspraken over de fiets, waarmee 50% of meer van de ondervraagden het eens was* (bron: ITS 1978)



Jaar	Fiets		Bromfiets	
	Vermist	Teruggevonden	Vermist	Teruggevonden
1970	31.911	1.252	26.181	3.770
1975	84.803	4.314	26.212	4.086
1977	104.772	5.546	26.254	4.044
1978	100.713	5.495	23.355	3.926
1979	105.180	5.769	21.138	3.508
1980	117.511	6.291	20.167	3.314
1981	136.507	7.321	19.747	3.079

figuur 8:

aantal bij de politie als vermist opgegeven en weer teruggevonden fietsen en bromfietsen

(Bron: CBS)

De diefstal van fietsen is alarmerend hoog geworden en daarmee een belangrijke belemmering voor een nog grotere toename van het fietsgebruik. In de afgelopen jaren zijn de volgende aantal officieel bij de politie opgegeven als vermist (*figuur 8*).

Het werkelijke aantal is waarschijnlijk veel hoger. Het aantal teruggevonden fietsen is zeer gering (5 à 6%).

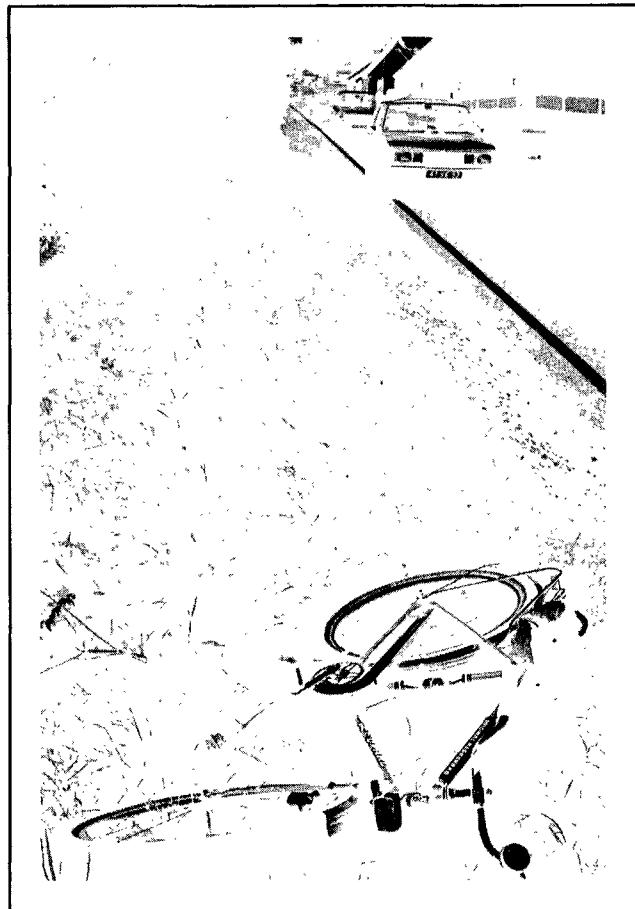
#### Ontwikkeling van de verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid vormt bij het fietsverkeer een belangrijke factor. In het eerder genoemde onderzoek, „Het gebruik van de fiets in Nederland”, geeft 27% van de ondervraagden te kennen de kwetsbaarheid van de fietser te ervaren als een belemmering om vaker te fietsen.

In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid (NPVV) wordt uitgebreid ingegaan op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. De nota beperkt zich daarom tot de hoofdlijnen, speciaal waar het het fietsverkeer betreft.

In *figuur 9* is de ontwikkeling te lezen van het aantal verkeersdoden en -gewonden in 1962, 1970, 1978, 1979, 1980 en 1981, opgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom en naar de vervoerwize. Uit deze tabel blijkt, dat in 1980 van alle verkeersdoden ca. 36% fietsers en bromfietsers waren en van alle verkeersgewonden ca. 47% fietsers en bromfietsers. Met name onder kinderen en 65-plussers was het aantal fietsongevallen bijzonder groot.

De vraag rijst of bevordering van het fietsverkeer zal leiden tot verandering van de verkeersveiligheid. In 1962 was het aantal verkeersdoden (422) onder fietsers (exclusief bromfietsers) ongeveer even groot als in 1980 (426), evenals het totaal aantal verkeersdoden. Uit een vergelijking van het aantal gewonden in



1962 met 1980 blijkt dat de toename van het totaal aantal gewonden in hoofdzaak toegeschreven moet worden aan het aantal gewonde autobestuurders en passagiers; het aantal gewonde fietsers in 1980 (12.742) is ruim 14% hoger dan het aantal in 1962 (11.143). De samenstelling van het verkeer verschilt

**Verkeersdoden binnen de bebouwde kom**

	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	140	332	209	214	216	175
motor/scooterrijders	50	26	42	50	52	49
bromfiets/snorfiets	218	270	245	208	237	213
voetgangers	304	397	223	185	211	195
overige	11	12	10	9	7	5
<b>TOTAAL</b>	<b>913</b>	<b>1.319</b>	<b>845</b>	<b>738</b>	<b>813</b>	<b>715</b>

**Verkeersdoden buiten de bebouwde kom**

	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	435	1.072	875	781	728	705
motor/scooterrijders	99	59	68	67	78	57
bromfietsen/snorfietsen	222	258	137	110	101	80
fietsen	204	242	215	186	189	143
voetgangers	181	212	145	78	84	98
overige	28	19	9	17	4	9
<b>TOTAAL</b>	<b>1.169</b>	<b>1.862</b>	<b>1.449</b>	<b>1.239</b>	<b>1.184</b>	<b>1.092</b>

Totaal aantal verkeersdoden  
binnen en buiten de bebouwde kom

**Verkeersgewonden binnen de bebouwde kom**

	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	4.644	12.039	11.907	10.820	10.827	10.081
motor/scooterrijders	3.583	1.249	2.078	1.906	1.926	1.904
bromfietsers/snorfietser	12.576	19.637	13.210	11.360	11.242	9.903
fietsers	8.206	6.780	9.919	9.577	10.656	10.477
voetgangers	5.929	6.556	5.362	4.958	4.948	4.729
overige	581	290	308	319	309	309
<b>TOTAAL</b>	<b>35.519</b>	<b>46.551</b>	<b>42.784</b>	<b>38.940</b>	<b>39.908</b>	<b>37.403</b>

**Verkeersgewonden buiten de bebouwde kom**

	1962	1970	1978	1979	1980	1981
autobestuurders/passagiers	5.858	13.687	12.338	11.267	10.318	9.780
motor/scooterrijders	1.537	535	1.006	922	918	935
bromfietsers/snorfietser	4.511	5.049	3.409	2.972	2.809	2.636
fietsers	1.622	1.425	1.886	1.887	2.086	2.185
voetgangers	1.092	854	141	152	132	136
overige	381	124	141	152	132	136
<b>TOTAAL</b>	<b>15.001</b>	<b>21.674</b>	<b>19.346</b>	<b>17.681</b>	<b>16.715</b>	<b>16.101</b>

**Totaal aantal verkeersgewonden  
binnen en buiten de bebouwde kom**

figuur 9: slachtoffers van verkeersongevallen op de openbare weg



echter wezenlijk tussen de jaren 1962 en 1980, in die zin, dat het autogebruik sterk is toegenomen, veel sterker dan het fietsgebruik. Het zonder meer bevorderen van het gebruik van de fiets zal dan ook een nadelig effect hebben op de verkeersveiligheid. Het bevorderen van het fietsgebruik zal daarom gepaard

moeten gaan met maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de verbetering van de veiligheid voor de fietser is het van belang het begrip „veiligheid“ ruim te interpreteren. Het is bekend dat vaak weggedeelten en kruispunten als onveilig ervaren worden hoewel het aantal ongelukken zeer gering is, terwijl op andere schijnbaar veilige situaties het aantal ongelukken relatief hoog is.

Per geval is daarom een zorgvuldige analyse van het ongevallenbeeld noodzakelijk.

Naast de conflicten fiets-auto worden ook de conflicten fiets-brommer en tussen fietsers onderling door velen ervaren als een belemmering om vaker te gaan fietsen, dan wel als bron van ergernis.

Tenslotte wordt nog het conflict fiets-voetganger vermeld.

Hoewel hieraan uit veiligheidsoogpunt over het algemeen weinig valt te veranderen is dit met name in voetgangersgebieden en op stads-, winkel- en woonerven een reëel probleem. Zowel voor de fietser, als voor de voetganger treden hierbij gevoelens van irritatie op. Ook in de recreatieve sfeer komt deze confrontatie thans vaker voor.

	fietspaden				fietsstroken	
	binnen de bebouwde kom		buiten de bebouwde kom		binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom
	parallel aan rijbaan	met eigen tracé	parallel aan rijbaan	met eigen tracé		
Groningen	115	40	197	76	45	2
Friesland	35	4	465	215	11	10
Drenthe	121	38	450	240	6	5
Overijssel	103	76	729	115	37	6
Gelderland	239	34	1.154	163	58	70
Utrecht	144	26	249	58	15	4
Noord-Holland	276	68	465	180	43	7
Zuid-Holland	515	139	371	200	106	7
Zeeland	75	19	383	24	7	7
Noord-Brabant	283	41	777	144	84	52
Limburg	165	1	621	9	32	13
Zuidelijke IJsselmeeerpolders	16	50	192	80	1	—
Nederland*	2.087	536	6.053**	1.504	445	183

\* Excl. 23 gemeenten met zowel fietspadlengte als fietsstrooklengte onbekend

\*\* Daarvan 1.135 km langs onverharde wegen

figuur 10: lengte van fietspaden en fietsstroken op 1 januari 1980, in kilometers

(Bron: CBS)

### Ontwikkeling van het aanbod van infrastructuur

Onder invloed van de toename van autoverkeer is de ruimte, die voor het fietsverkeer resteerde sinds 1960 langzaam afgenomen. Op steeds meer wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom werd het samen gebruiken van dezelfde weg door fietsers en auto's voor de fietser te gevaarlijk. Na 1975 is deze ontwikkeling gedeeltelijk bijgestuurd, doordat meer en meer speciale infrastructurele voorzieningen voor het fietsverkeer zijn gerealiseerd.

In bijna alle na-oorlogse nieuwbouwwijken zijn langs de hoofdroutes vrijliggende fietspaden aangelegd.

In figuur 10 is de totale lengte aan fietspaden en fietsstroken per provincie in 1980 vermeld.

Globaal genomen is thans buiten de bebouwde kom ca. 10% van de verharde wegen voorzien van vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Binnen de bebouwde kom is ca. 5% van de verharde wegen voorzien van een fietspad of fietsstrook.

Daarbij moet worden aangetekend, dat het zeker niet in de rede ligt alle wegen van vrijliggende fietspaden of fietsstroken te voorzien. Zo ligt buiten de bebouwde kom langs een deel van de wegen (b.v. de autosnelwegen) een vrijliggend fietspad, gezien de tracing buiten het stedelijk gebied om, minder voor de hand. Ook op andere wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, komt in verband met de lage intensiteiten en de relatief lage snelheden van het autoverkeer een scheiding in verkeerssoorten door de aanleg van vrijliggende fietspaden niet altijd in aanmerking.

Bepalend voor de waardering van het fietsen is naast de aard van de verharding ook de onderhoudstoestand van fietspaden en fietsstroken en, bij wegen met gemengd verkeer, van de zijkanten van de wegen. Juist langs de zijkanten van de wegen zijn vaak de grootste kuilen en oneffenheden aanwezig, die bovendien bij slecht weer plassen vormen die bijzonder onaangenaam voor de fietser zijn.

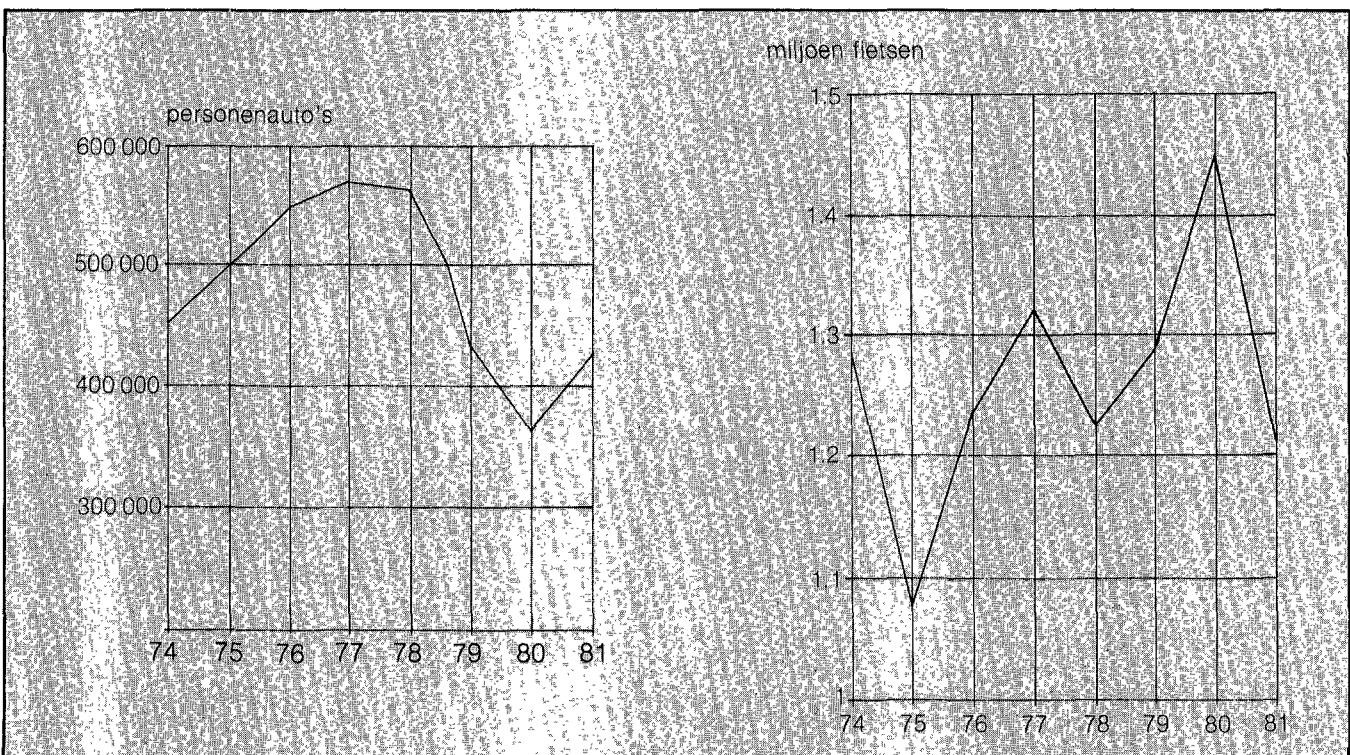
In dit opzicht is ook de verlichting van voor de fiets bestemde weggedeelten belangrijk, omdat kuilen en plassen, onopgemerkt door het ontbreken van verlichting, dubbel onaangenaam zijn.



De onderhoudstoestand en de soort verharding van het wegdek, alsmede de verlichting van fietspaden laten dikwijls nog te wensen over. Bij de wegbeheerders wordt er op aangedrongen hieraan, meer nog dan tot nu toe, aandacht te besteden.

Teneinde na te gaan in hoeverre door de aanleg van infrastructuur voor het fietsverkeer het fietsgebruik kan worden bevorderd is door het ITS, in aanvulling op het eerder vermelde onderzoek, een verkennend onderzoek verricht onder de titel „Aanbod van fietsgelegenheden en fietsgebruik”. In dit onderzoek kon geen duidelijke samenhang geconstateerd worden tussen het kwantitatief aanbod van fietspaden en het feitelijk fietsgedrag. Alleen in het woon-werkverkeer lijkt er een lichte samenhang te bestaan. Indien de lengte aan fietspad binnen de bebouwde kom beneden een zeker minimum komt wordt in het woon-werkverkeer minder gefietst. Naar dit aspect zal verdergaand gericht onderzoek worden verricht.





figuur 11:  
aanvallen verkochte nieuwe personenauto's en fietsen in Nederland

(Bron: RAI)

### Toekomstige ontwikkeling fietsverkeer

De toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot het verkeer en vervoer zijn de resultante van de economische, de ruimtelijke en de maatschappelijke ontwikkelinger. 'smede van het te voeren verkeers- en vervoerbeleid.

De economische ontwikkelingen kenmerken zich naar verwachting de komende jaren door een stijging van de energieprijzen, zowel absoluut, als relatief in relatie tot de kosten van het levensonderhoud en door een daling van de inkomen. Daarbij zullen voor een aantal van de voor vele huishoudens onvermijdbare lasten, zoals de woonlasten, sterke prijsverhogingen optreden. De bestedingsruimte voor meer elastische uitgaven, waaronder die voor mobiliteit zal daardoor nog meer worden beperkt, waardoor meer dan voorheen keuzen moeten worden gemaakt tussen de verschillende verplaatsingsmogelijkheden (auto, openbaar vervoer, fiets en lopen). In 1981 is de verkoop van nieuwe auto's ruim 14% achtergebleven bij de verkoopcijfers uit 1980 en in 1980 ruim 20% t.o.v. 1979. De verkoop van fietsen heeft daarentegen met bijna 1,4 mln een recordhoogte bereikt (zie figuur 11). Ook voor de komende jaren wordt een hoog niveau van fietsverkopen verwacht en een, bij

de prognoses van enige jaren geleden, achterblijvende verkoop van nieuwe personenauto's.

De ruimtelijke ontwikkelingen zullen de komende jaren naar verwachting sterk beïnvloed worden door het streven naar een zo intensief mogelijk gebruik van het bestaande stedelijk gebied, zowel voor de woningbouw als voor andere functies.

Deze ontwikkeling schept gunstige voorwaarden voor het fietsgebruik vanwege de kortere verplaatsingsafstanden. Het bestaande stedelijk gebied zal echter maar ten dele in staat zijn in de behoefte aan ruimte voor woningbouw en andere functies te voorzien. Een deel zal daarom in nieuwe locaties moeten worden opgevangen, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het bestaande stedelijk gebied. Een ontwikkeling waarbij een te grote spreiding van de woningbouw en de werkgelegenheid over betrekkelijk grote afstanden plaatsvindt heeft negatieve uitwerking op het gebruik van de fiets (en het openbaar vervoer) in het woon-werkverkeer, vooral omdat een groot deel van de bewoners van dergelijke locaties voor hun arbeidsplaats op de stedelijke centra blijven aangewezen.

Enkele gegevens uit een recent onderzoek in de Noordvleugel van de Randstad illustreren dit (zie fi-

	niet verhuisd en niet van werk veranderd		verhuisd en/of van werk veranderd		gestopt met werken	gestart met werken
	1975	1980	1975	1980	1975	1980
auto	51,5	58,3	52,9	63,4	40,0	48,7
langzaam vervoer	37,7	30,8	35,4	25,8	49,5	33,6
openbaar vervoer	10,8	10,9	11,7	10,8	10,6	17,7
totaal % van alle respondenten	100,0 40,7		100,0 46,5		100,0 5,5	100,0 6,1

figuur 12:

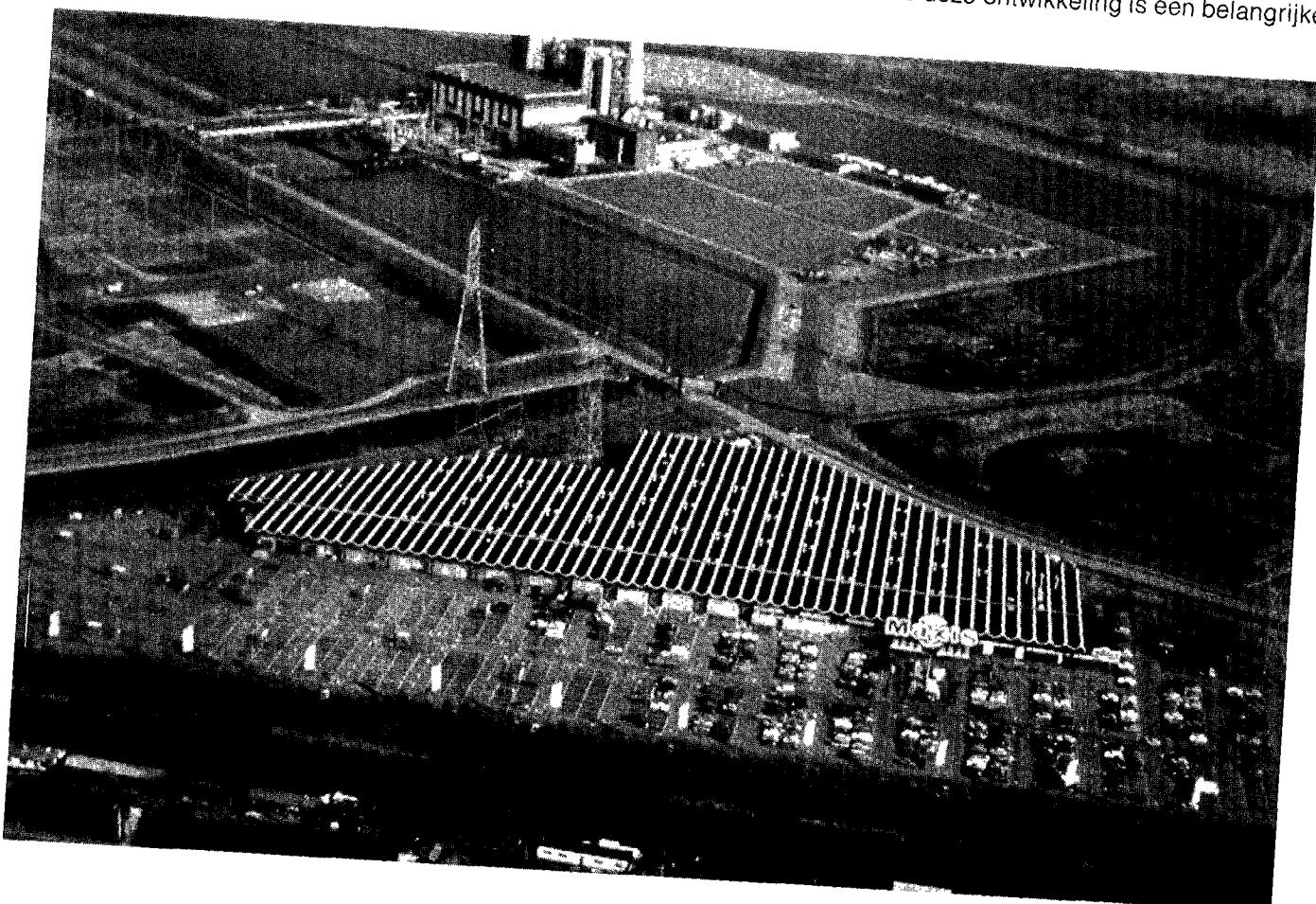
respondenten naar vestigingsgedrag en vervoerswijze in het woon-werkverkeer aan het begin en eind van de waarnemingsperiode, in procenten  
(Bron: Woon- en werkplaatsveranderingen in de Noordvleugel van de Randstad, deelrapport, 2, NEI augustus 1981)

figuur 12). Van de werkers die in de jaren 1975-1980 zijn verhuisd en/of van werk veranderd is een groter deel van het langzaam verkeer overgestapt naar de auto dan van de werkers die niet verhuisden of van werk veranderden.

Het gebruik van de fiets voor winkeldoelen is voorts negatief beïnvloed door de vestiging van win-

kels buiten de bestaande winkelcentra op alleen voor het autoverkeer goed bereikbare plaatsen en voorzien van een grote hoeveelheid gratis parkeerplaatsen.

Op het maatschappelijke vlak heeft de toenemende gezinsverdunning een grote invloed op het verkeer en vervoer. Immers deze ontwikkeling is een belangrijke



bron voor de toenemende ruimteconsumptie en de als gevolg daarvan optredende vergroting van de verplaatsingsafstanden.

Van belang is voorts de groeiende aandacht voor het milieu en daarmee samenhangende elementen, zoals de negatieve aspecten van het autoverkeer. Daarnaast valt een meer positieve houding ten aanzien van het fietsverkeer en het lopen en een meer critische tot sterk negatieve houding ten aanzien van het bromfietsverkeer waar te nemen. De toename van de vrije tijd de komende jaren zal ook een positieve invloed op het fietsgebruik hebben.



Het verkeers- en vervoerbeleid is gericht op een beperking van de verplaatsingsafstanden, een beperking van het autoverkeer waar en wanneer dit te veel hinder veroorzaakt en een bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Een sturend parkeerbeleid, zowel naar aantal als naar parkeerduur, vervult daarbij een belangrijke functie. Dit beleid, zoals uiteengezet in het Structuurschema Verkeer en Vervoer en het Meerjarenplan Personenvervoer zal de komende jaren worden voortgezet.

Zoals reeds is uiteengezet valt er geen duidelijke samenhang te constateren tussen de aanwezigheid van veel of weinig fietspaden en de intensiteit van het gebruik ofwel tussen het kwantitatief aanbod en het feitelijk gedrag.

Hieruit kan worden geconcludeerd, dat de aanleg van fietsvoorzieningen alleen het fietsgebruik nog niet bevordert, maar dat het ook gaat om het scheppen van een klimaat, waarin het fietsverkeer zich op een gezonde manier kan ontwikkelen. Dit neemt niet weg, dat bij de aanleg van fietsvoorzieningen het fietsver-

keer wel kan toenemen. Zo werd bij de demonstratieve fietsroutes in Den Haag en Tilburg een aanzienlijke toename van het fietsgebruik gevonden. Het laat zich aanzien, dat ook in de nabije toekomst het aanleggen van fietsvoorzieningen alleen geen belangrijke verschuivingen in de vervoerwijzekeuze tot gevolg zal hebben.

Een kwantitatieve voorspelling betreffende het toekomstige gebruik van de fiets valt op dit moment niet te geven. Een globale indicatie kan gevonden worden in het gegeven, dat ca. 30% van alle autoverplaatsingen korter zijn dan 5 km.

Voor een deel van deze autoverplaatsingen ligt, gezien de lengte, een overgang naar de fiets in de rede.

Dat het echter lang niet altijd om een overgang van de auto naar de fiets gaat, is gebleken bij het onderzoek in het kader van de demonstratieve fietsroutes in Den Haag en Tilburg. Van het fietsverkeer op deze routes en de beïnvloede parallelroutes fietste ca. 10% voor de aanleg van de fietsroute niet, en 2% gebruikte voorheen de auto. De groei is veroorzaakt doordat mensen die toch al fietsten meer ritten maakten en verder door mensen die voor de aanleg te voet of met openbaar vervoer reisden.



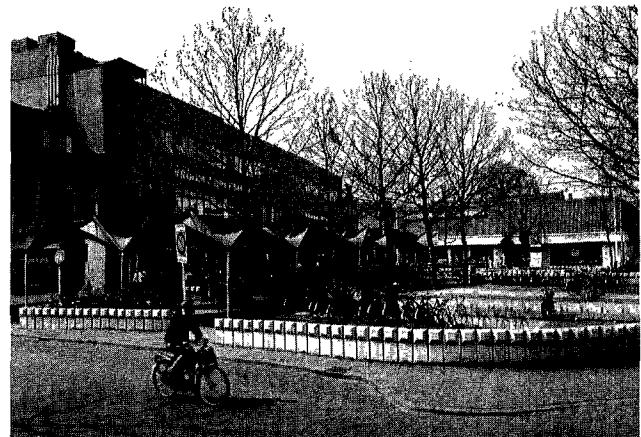
Voor de onderscheiden verplaatsingsmotieven ontstaat voor het langzaam verkeer het volgende beeld: In het woon-schoolverkeer is het langzaam verkeer (te voet en per fiets) de belangrijkste vervoerwijze. In het eerdergenoemde onderzoek van het ITS is gebleken, dat 64% van alle schoolgaanden dagelijks de fiets gebruikt en 13% dagelijks de bromfiets. Slechts 9% van de schoolgaanden gebruikt altijd een ander vervoermiddel. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen, dat in deze percentages een wezenlijke verandering zal optreden. Onder invloed van een dalend kindertal zal wel de omvang van het aantal jeugdige fietsers kunnen afnemen.

In het woon-werkverkeer gaat op dit moment ca. 30% van de werkenden met de fiets of de bromfiets naar het werk. Door de stadsverdichting, de economische ontwikkeling en het gevoerde verkeers- en vervoerbeleid zal dit aandeel naar verwachting stijgen. Voorts zal ook het aandeel van het langzaam verkeer in het voor- en natransport van het (toenemende) openbaar vervoer in betekenis toenemen. Ter beperking van de nadelen van het natransport kan de overstap van trein naar fiets worden vergemakkelijkt door de bereikbaarheid van de stations voor de fiets te verbeteren en bijvoorbeeld ervoor te zorgen dat huurfietsen beschikbaar zijn. Het aandeel van de fiets in het totale woon-werkverkeer zal daardoor toenemen.

Het recreatief verkeer op de fiets zowel georganiseerd als ongeorganiseerd is de afgelopen jaren sterk toegenomen onder invloed van een veranderde houding ten aanzien van het fietsten als ontspanningsmiddel. Illustratief daarbij is de grote groei in het aantal leden van organisaties van toerfietser (in één jaar tijd van 50.000 naar 80.000 leden) en de sterke toename van het aantal fietsarrangementen in de verblijfsrecreatie en in de toeristische sfeer. Het laat

zich aanzien, dat deze ontwikkeling zich de komende tijd nog zal voortzetten, mede onder invloed van een nog toenemende hoeveelheid vrije tijd.

In het woon-winkelverkeer en het overig sociaal verkeer vervult het langzaam verkeer een belangrijke rol voor de inkopen van dagelijkse goederen in buurten en wijkcentra en voor verplaatsingen over relatief korte afstand. Daarbij is van belang, dat gedurende de normale werkuren ca. 50% van de personen van 18 jaar en ouder niet de beschikking heeft over een personenauto. Het laat zich aanzien, dat hierin niet op korte termijn verandering komt door bijvoorbeeld de aanschaf van een tweede auto. Welke gevolgen een afname van het autogebruik in het woon-werkverkeer op het gebruik in de overige motieven zal hebben is thans nog onderwerp van studie. Er bestaan lichte aanwijzingen, dat door een geringer gebruik van de auto in het woon-werkverkeer het autoverkeer voor andere doeleinden (woon-winkel, maar vooral ook woon-school) licht toeneemt. Onder invloed van de economische ontwikkeling mag echter geen wezenlijke overgang naar de auto verwacht worden, maar zal veleer het langzaam verkeer in belangrijkheid toenemen.



---

## II. Het beleid aangaande het fietsverkeer

### Algemeen

Het beleid aangaande het fietsverkeer vormt een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoerbeleid, zoals dit is neergelegd in onder meer het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). Het verkeers- en vervoerbeleid is gericht op het waar mogelijk verminderen van de verplaatsingsafstanden, het beperken van het autogebruik waar en wanneer dit te veel hinder geeft en waar nodig het treffen van voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Daarbij zal veel aandacht worden besteed aan de verbetering en uitbreiding van de fietspaden en andere infrastructurale fietsvoorzieningen, alsmede aan andere maatregelen, die het gebruik en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer kunnen vergroten.

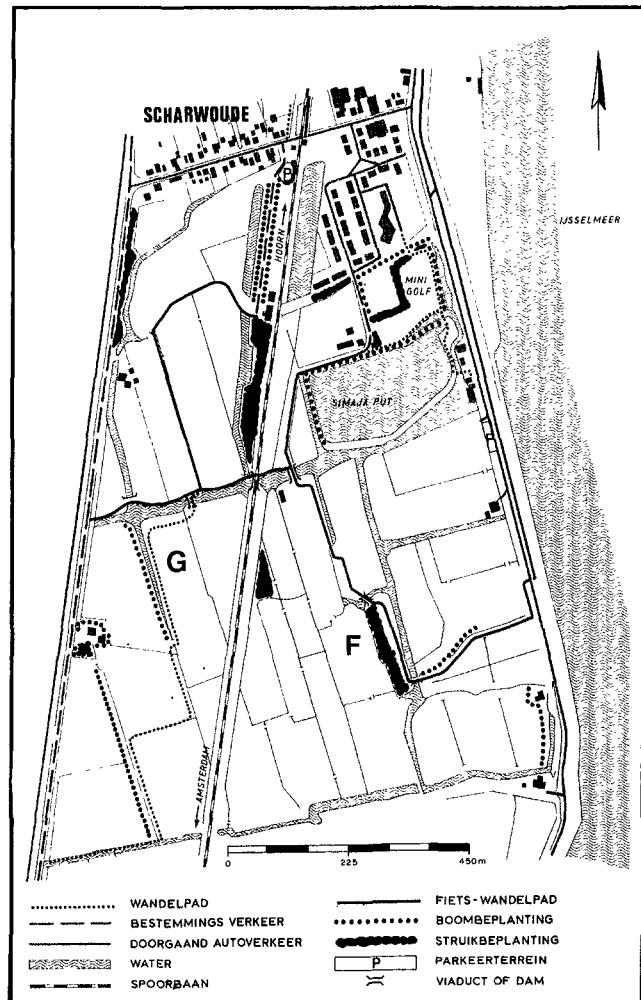
Het beleid met betrekking tot het recreatief fietsverkeer vindt zijn grondslag in het Structuurschema Openluchtrecreatie en het Structuurschema Landinrichting welke onlangs als beleidsvoornemen bij de Tweede Kamer zijn ingediend.

Voor wat betreft het recreatief fietsverkeer is het beleid gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van recreatiegebieden per fiets en het realiseren van mogelijkheden om recreatieve rondritten te maken.

Het fietsverkeer wikkelt zich in hoofdzaak af in het stedelijk gebied. Buiten de steden wordt gefietst op alle wegen behalve op autowegen en autosnelwegen (het grootste deel van het hoofdwegennet). Als zodanig is de uitvoering van het beleid met betrekking tot de fiets in hoofdzaak een zaak van de lagere overheid (gemeenten, provincies, waterschappen, recreatieschappen en wegschappen). De betrokkenheid van het Rijk richt zich op:

- het verschaffen van het instrumentarium - zowel in wetgevende en regelgevende zin, als tot zekere hoogte en gedurende een beperkte periode ook in financiële zin - opdat de lagere overheden het beleid op adequate wijze kunnen uitvoeren;
- de verantwoordelijkheid ten aanzien van het verkeers- en vervoerbeleid in algemene zin, zoals dit onder meer tot uitdrukking komt in de toetsing van gemeentelijke verkeerscirculatieplannen;
- de taak als wegbeheerder;
- het verrichten van onderzoek naar de voorwaarden waaronder het fietsverkeer kan worden bevorderd en de verkeersveiligheid voor fietsers kan worden vergroot, alsmede het uitdragen van de resultaten van dit onderzoek;
- het bevorderen van de recreatieve mogelijkheden.

In dit verband kan ook gewezen worden op de wettelijke regeling van de planningsstructuur verkeer en vervoer, waaraan thans wordt gewerkt.



### Beleid in hoofdlijnen

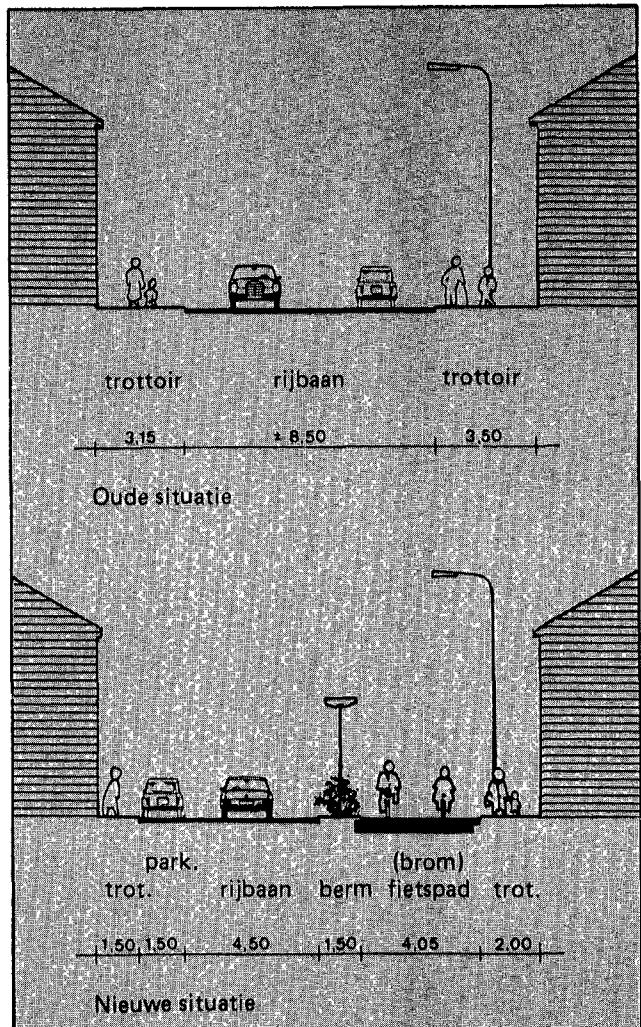
De krappe budgettaire situatie bij het Rijk maakt de komende jaren een zorgvuldige afweging noodzakelijk, welke verkeersvoorzieningen wel en welke niet aangelegd kunnen worden. Bij deze afweging speelt, naast de beschikbare financiële middelen ook het ruimtegebruik, het energieverbruik, het milieu en de verkeersveiligheid, alsmede de beschikbaarheid van vervoermiddelen een belangrijke rol.

Voorzieningen voor het fietsverkeer - zowel infrastructurele-, als niet-infrastructurele voorzieningen - zijn relatief goedkoop en dikwijls eenvoudig realiseerbaar.



De onderhoudskosten zijn veelal gering en de exploitatiekosten nihil, hetgeen uit budgetair oogpunt ten opzichte van andere vervoerwijken een belangrijk winstpunt kan worden genoemd. Het fietsverkeer is voorts milieuvriendelijk en verbruikt weinig energie, terwijl het ruimtegebruik van infrastructurele fietsvoorzieningen relatief gering is. De verkeersveiligheid van het fietsverkeer is een punt van voortdurende zorg. Voor velen is de fiets het enige beschikbare eigen vervoermiddel.

Op grond van het vorenstaande zal het beleid er de komende jaren op gericht zijn het gebruik van de fiets en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer te vergroten. In het eerste (1976-1980) en in het tweede (1980-1984) MPP, als ook in het Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 1975 en de genoemde Structuurschema's (Verkeer en Vervoer, Openluchtrecreatie en Landinrichting) is hiervoor reeds een aanzet gegeven. In deel e (tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde pkb) van het Structuurschema



figuur 13

Verkeer en Vervoer (Tweede Kamer zitting 1980-1981, 14390 nr. 295) is daarom een aparte pkb (pkb 7, Langzaam Verkeer) over het langzame verkeer opgenomen (zie bijlage A). Het beleid, zoals in deze pkb geformuleerd zal de komende jaren worden voortgezet en verder uitgebouwd. Daarbij zal de nadruk niet alleen komen te liggen op de noodzakelijke infrastructurele voorzieningen voor het fietsverkeer, maar ook op het scheppen van een voor de fietser aantrekkelijk verkeersklimaat. In bepaalde situaties kan dit betekenen, dat de voor het autoverkeer beschikbare ruimte beperkt blijft (zie figuur 13). Voorwaarde voor een beleid gericht op bevordering van het fietsverkeer is de ruimtelijke inrichting van de stedelijke gebieden en de aanwezigheid van voldoende, veilige fietsvoorzieningen. In de tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde pkb over de Verstedelijkningsnota (Tweede Kamer zitting 1978-



1979, 13754 nr. 99) zijn de algemene lijnen van het stedelijk inrichtingsbeleid geformuleerd. Het accent ligt daarbij op het herstel, behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat in de stedelijke gebieden, de bevordering van de onderlinge afstemming van woongelegenheid en werkgelegenheid binnen de stadsgewesten, de beïnvloeding van de wijze van verplaatsing ter beperking van daaruit voortkomende hinder.

De uitwerking van deze algemene lijnen voor het verstedelijgingsbeleid door de lagere overheden zal moeten leiden tot een inrichting van de stad en het stadsgewest, waarbij aan het langzame verkeer een belangrijke rol in de verplaatsingen blijft toegedeeld.

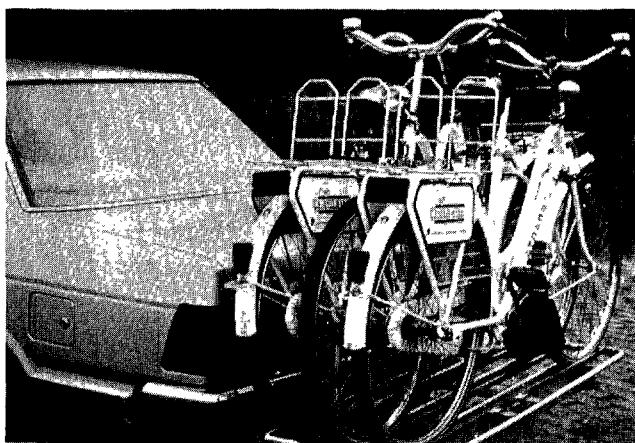
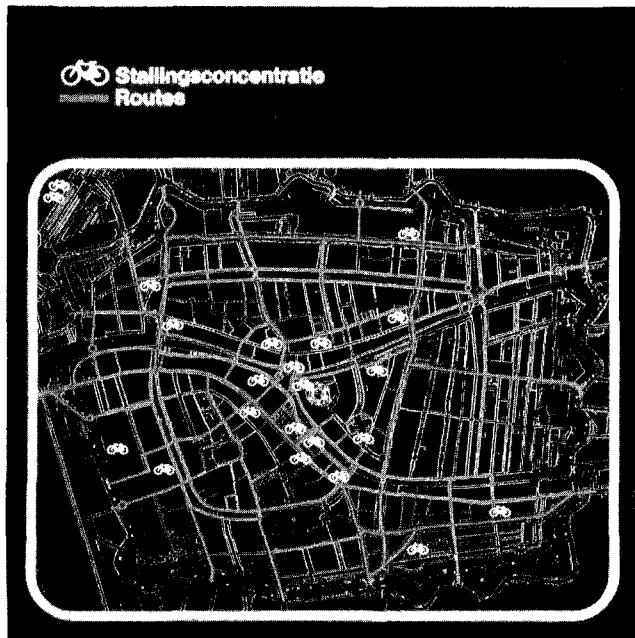
Daarbij zal de nadruk moeten liggen op bundeling van de bebouwing binnende stadsgewesten en de intensivering van het stedelijk ruimtegebruik. Het gaat daarbij onder meer om het terugbouwen in hoge dichthes den in stadsvernieuwingsgebieden en het bouwen in open gaten.

Voor het langzame verkeer, in het bijzonder het fietsverkeer, is de grotere aandacht voor de intensivering van niet te onderschatten belang, omdat daarmee de afstanden tussen de verschillende bestemmingen korter blijven dan bij andere in de ruimte gespreide oplossingen. Handhaving en versterking van functiemenging binnen het stedelijk gebied hangen onverbrekelijk samen met een beleid gericht op de bevordering van het langzame verkeer.

#### **Nadere uitwerking van het beleid**

In deze paragraaf zal nader worden ingegaan op het beleid dat door de regering wordt voorgestaan en bij de lagere overheden wordt gestimuleerd ten aanzien van een aantal deelaspecten. Deze deelaspecten overlappen of vullen elkaar vaak aan en kunnen daarom in beginsel op verschillende manieren gerangschikt worden. In deze nota is gekozen voor een indeling, conform de indeling van het Meerjarenplan Personenvervoer en die tevens recht doet aan de verschillende facetten met betrekking tot het fietsverkeer. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan het beleid met betrekking tot:

- steden en stadsgewesten;
- landelijke gebieden;
- utilitair fietsverkeer;
- recreatief fietsverkeer;



- bewegwijzering, fietskaarten, fietsroutebeschrijvingen;
- fiets en openbaar vervoer;
- fiets en verblijfsgebied;
- fiets en infrastructuur;
- ontwerp-richtlijnen voor fietsvoorzieningen;
- overige aspecten.

#### *Steden en stadsgewesten*

Het fietsverkeer vormt in de steden en stadsgewesten een belangrijk alternatief voor veel verplaatsingen met de auto. Door het aanleggen of aaneenschakelen van fietsroutes tot een gesloten netwerk kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan het bevorderen van het veilig gebruik van de fiets. Goede stallingsvoorzieningen zijn daarbij tevens van belang. Het fietsroutenetwerk kan zijn opgebouwd uit fietspaden, fietsstroken, doorsteekjes, bruggen of tunnels, maar ook uit verkeersluwe straten.

Het fietsroutenetwerk verbindt de woonwijken met werkgelegenheidsconcentraties, scholen, stations, winkelcentra en publiek aantrekkende gebouwen of plaatsen. Centraal staat daarbij de gedachte dat de fietsroutes tussen deze punten een zo kort en veilig mogelijke verbinding vormen.

Door bij deze infrastructuur mede rekening te houden met de bereikbaarheid van de in de stad en in de stadsrand gelegen cultuurhistorische, toeristische, recreatieve en sportobjecten (musea, zwembaden, sportvelden, volkstuinen e.d.) kan naast het veiligheidsaspect ook de recreatieve waarde worden vergroot. In het algemeen geldt dat bij de aanleg van fietspaden in steden en stadsgewesten de recreatieve beleefingswaarden aandacht dienen te krijgen.

In de kleine en middelgrote steden vormen auto en fiets de ruggraat van het vervoersysteem. Het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen vormt hier in het algemeen slechts enkele procenten. De geringe verplaatsingsafstanden in deze steden vormen een belangrijke stimulans voor een hoog fietsgebruik. Juist daarom is in deze steden de aanleg van fietsvoorzieningen van het grootste belang.

Bij de realisering van een fietsroutenetwerk gaat het lang niet altijd om de aanleg van geheel aparte fietsroutes. In vele gevallen kan door het aanpakken van specifieke knelpunten een belangrijke belemmering voor het fietsverkeer worden weggenomen. De aanpak van deze knelpunten vergt soms een meer grootschalige oplossing (fietsbruggen of -tunnels bij kruisingen met drukke verkeerswegen, waterwegen of spoorwegen). In een groot aantal andere gevallen kunnen kleinschalige oplossingen (betere belijning,

kleine verkeerstechnische aanpassingen etc.) tot het gewenste resultaat leiden. In de praktijk is er een groot verschil tussen oude en nieuwe woongebieden. In de nieuwe woongebieden kan vanaf het begin met infrastructuur voor het fietsverkeer rekening gehouden worden. Dit leidt veelal tot een geheel van het autoverkeer gescheiden fietsroutenetwerk. In de oude woonwijken is een dergelijk netwerk vaak niet mogelijk. Daar zal door een aanpassing van de bestaande infrastructuur de voor de fietser noodzakelijke ruimte gecreëerd moeten worden. Wanneer deze ruimte niet beschikbaar is zullen keuzen gedaan moeten worden, waarbij wordt afgewogen tussen de veiligheid van het langzame verkeer, de verkeersleefbaarheid, de kosten en de afwikkeling van het overige verkeer.

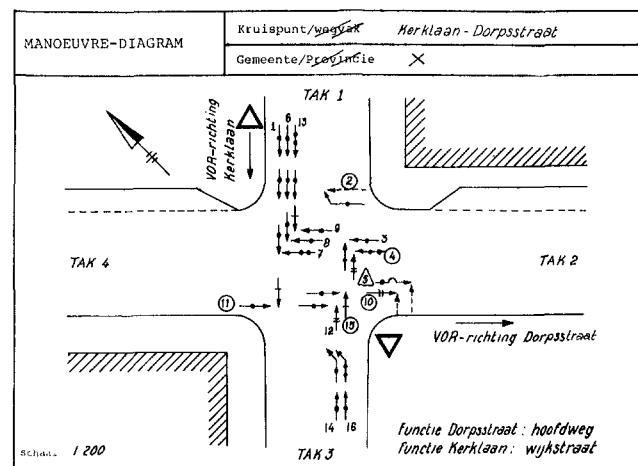
De continuïteit en de detailvormgeving van de infrastructuur voor het fietsverkeer is veelal maatgevend voor de verkeersveiligheid. Immers het merendeel van de verkeersongevallen vindt plaats bij discontinuïteiten in de verkeersvoorziening en op plaatsen met een minder gunstige vormgeving. Een ongevallenanalyse op basis van de Handleiding Analyse Verkeersongevallenconcentraties (AVOC) zal hierin meer inzicht moeten geven.

#### *Landelijke gebieden*

In de landelijke gebieden vormen de fiets en de auto in het algemeen de belangrijkste vervoerwijzen. In veel gevallen is daarbij sprake van „gedwongen“ fietsverplaatsingen, d.w.z. een redelijke alternatieve vervoerwijze is niet beschikbaar. Voorts hebben de verplaatsingen vaak een relatief grote lengte. In de landelijke gebieden speelt het bevorderen van de verkeersveiligheid een belangrijke rol. Daartoe zijn speciale voorzieningen voor fietsers buiten de bebouwde kom noodzakelijk. Het gaat daarbij met name om vrijliggende fietspaden langs regionale wegen met een overwegend verkeersbelang.

Naast de veiligheid zijn echter ook de wensen ten aanzien van het vlot en comfortabel fietsen een belangrijke reden om fietsvoorzieningen te treffen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de verkeersrelaties van de regio met de steden (forensenrelaties). Zeker in de meer kwetsbare gebieden - zowel vanuit cultuurhistorisch als vanuit natuurwetenschappelijk oogpunt - als ook voor het woon- en verblijfmilieu op het platteland en het behoud van natuurgebieden en waardevolle landschappen kan hierdoor toch een alternatief voor het autoverkeer worden geboden.

De aanstaande herziening van art. 2 van de Wegenverkeerswet, waardoor het mogelijk wordt ook uit een oogpunt van milieu verkeersmaatregelen te treffen, is daarbij van bijzonder belang.



Naast het veiligheidsaspect kan ook het recreatieve aspect worden gediend door bij de aanleg van fietspaden in het landelijk gebied ook rekening te houden met de bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve bezienswaardigheden. Ook hier geldt, evenals bij de stad en stadsgewesten, dat bij de aanleg van fietspaden de recreatieve beleivingswaarden aandacht dienen te krijgen.

#### *Utilitair fietsverkeer*

Het utilitaire fietsverkeer wikkelt zich in hoofdzaak af gedurende de dagelijkse spitsuren. Dit geldt zeker voor het woon-werkverkeer (zowel in de ochtend- als in de avondspits) maar ook voor het woon-schoolverkeer (vooral in de ochtendspits) en het

woon-winkelverkeer (voor een belangrijk deel in de avondspits). Uit een oogpunt van zuinig ruimte- en energieverbruik is het beleid erop gericht vooral het utilitair fietsverkeer sterk te bevorderen. Dit kan soms ten koste gaan van het openbaar vervoer. Daar waar deze ontwikkeling leidt tot een dusdanige vermindering van het openbaar vervoer, vooral in de spits, dat de exploitatieverliezen hierdoor vermindert worden zonder dat overigens het voorzieningenniveau wezenlijk wordt aangetast, moet deze ontwikkeling niet zonder meer worden afgewezen. Voorwaarde daartoe is, dat in de steden en stadsgewesten enerzijds de werkgelegenheidsconcentraties, de scholen en de winkelvoorzieningen en anderzijds de woonwijken optimaal zijn aangesloten op het stedelijk fietsroutenetwerk.

Voorts dienen bij deze attractiepunten voldoende stallingsmogelijkheden te worden gerealiseerd. Aan deze voorwaarde is over het algemeen bij grote kantoorgebouwen en fabrieken en bij de scholen voldaan. Zeker bij kleinere winkelgebieden, bij de knooppunten van het openbaar vervoer en in de stadscentra ontbreken echter nog dikwijls de nodige stallingsmogelijkheden of, zijn onvoldoende beveiligd.

Daarnaast is ook nog in lang niet alle gevallen sprake van een optimale en verkeersveilige aansluiting van de werkgelegenheidsconcentraties, scholen, winkelvoorzieningen, woonwijken en publiekaantrekende gebouwen of plaatsen aan het stedelijk fietsroutenetwerk. In de landelijke gebieden vindt het woon-schoolverkeer in hoofdzaak per fiets plaats. Voor het woon-werkverkeer in de landelijke gebieden gebruikt ongeveer een kwart de bromfiets of de fiets. Langs vele regionale wegen ontbreken nog veilige fietspaden voor de afwikkeling van dit verkeer. Hier is in het eind van de zestiger en begin van de zeventiger jaren een achterstand ontstaan, die nog niet is ingelopen. Door een gericht subsidiebeleid wordt er naar gestreefd de in de afgelopen jaren opgelopen achterstand zowel in de steden als in de landelijke gebieden te overbruggen.

#### *Recreatief fietsverkeer*

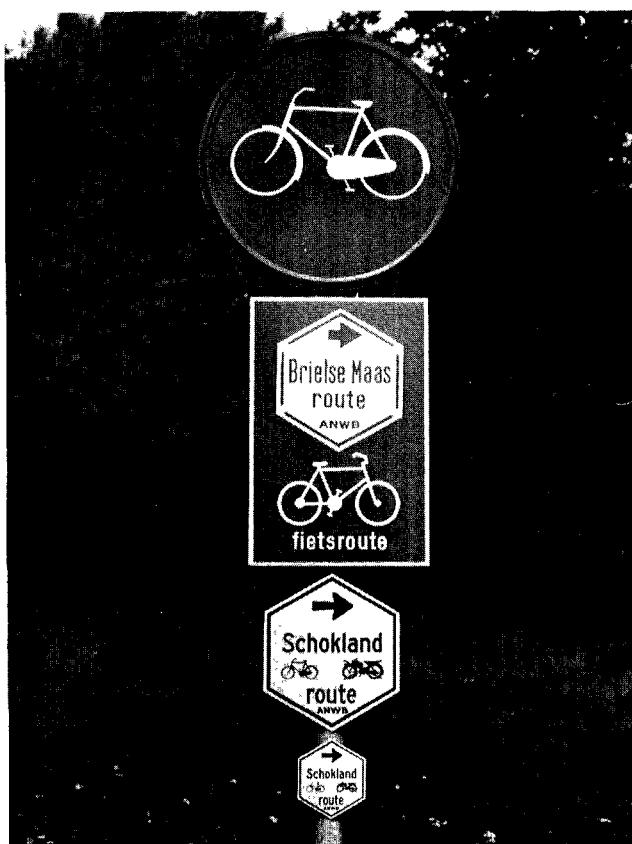
Het beleid met betrekking tot het recreatief fietsverkeer is onder meer beschreven in het Structuurschema Openluchtrecreatie (Tweede Kamer zitting 1980-1981, 16700 nrs. 1-2) en het Structuurschema Landinrichting (Tweede Kamer zitting 1980-1981, 16600 nrs. 1-2), welke onlangs bij de Tweede Kamer als beleidsvoornemen zijn ingediend. In de afgelopen jaren is de aandacht voor het recreatief fietsen en parallel daaraan ook het recreatief fietsgebruik sterk toegenomen.



Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in:

- fietsen gericht op beleving van het fietsen en het landschap en/of om een bepaald recreatief doel te bereiken;
- fietsen gericht op het afleggen van een bepaalde afstand (prestatie);
- fietsen als sport gericht op het bereiken van een zo hoog mogelijke snelheid.

Met name binnen de eerste twee categorieën is er sprake van een groei.



Van belang is ook de bereikbaarheid van voorzieningen in de stadsranden (b.v. zwembaden, sportvelden etc.).

Vooral in de landschappelijk meer waardevolle gebieden zijn vele recreatieve fietspaden aangelegd. Het gebruik van de bromfiets is hier veelal verboden. In het kader van de Planningsprocedure Openluchtrecreatie kan de activiteit recreatief fietsen onderdeel zijn van de integrale recreatieve planning middels een basisrecreatieplan en, verder uitgewerkt, in geografische deelplannen. De activiteit recreatief fietsen kan echter ook zelfstandig benaderd worden door middel van een functioneel deelplan alléén voor deze activiteit als uitwerking van een basisrecreatieplan of een provinciaal fietspadenplan. Op deze wijze ontstaan zgn. deelplannen recreatief fietsen (recreatieve fietspadenplannen) met het basisrecreatieplan of het provinciaal fietspadenplan als toetsingskader.

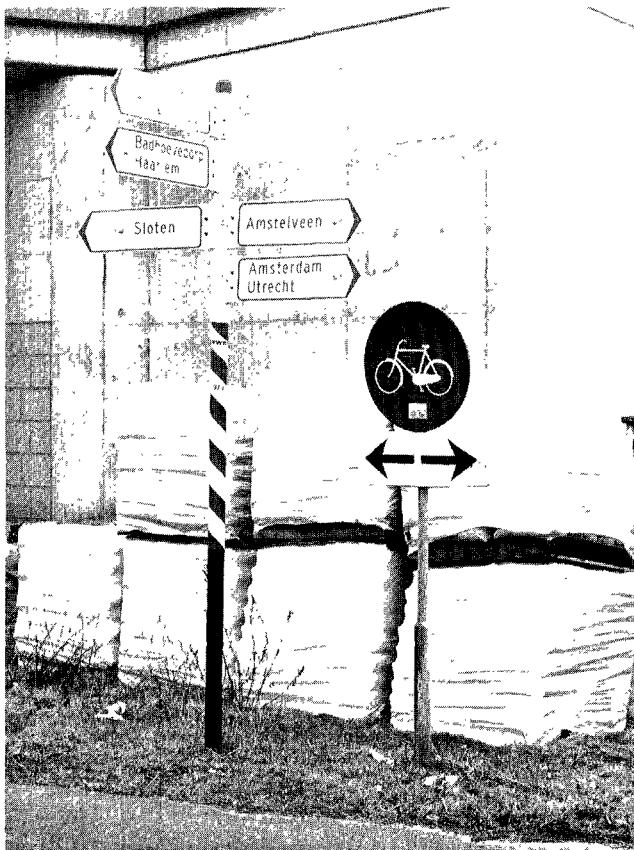


Deze deelplannen hebben ten doel om naast de verbetering van de bereikbaarheid van o.a. recreatiegebieden per fiets recreatieve rondritmogelijkheden te realiseren. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen en paden welke veelal een utilitaire hoofdfunctie hebben en worden ontbrekende schakels en verbindingen aangelegd, zodat aantrekkelijke rondritmogelijkheden ontstaan met alternatieven naar lengte van de rondrit.

In bepaalde delen van het land vormt het recreatief fietsen als sportieve prestatie een probleem. De gereden snelheden en de groepsvervorming („pelotonvorming“) vormen problemen voor de langzamere fietsers en voetgangers. In het Nationaal Verkeersveiligheidsplan zal hierop nader worden ingegaan.

#### *Bewegwijzering, fietskaarten, fietsroutebeschrijvingen*

Een goede bewegwijzering is zowel voor het utilitaire als voor het recreatieve fietsverkeer van groot belang. In vele steden ontbreekt een bewegwijzering van korte en vooral veilige routes naar belangrijke locaties zoals scholen, winkelcentra, stations etc. Ten behoeve van fietstoeristen is het wenselijk dat gemeenten de routes naar toeristische en recreatieve trekpleisters zoals monumenten, musea, de markt,



het centrum, sportvelden, sporthallen en zwembaden voorzien van een duidelijke bewegwijzering zoals overigens veelal reeds gebeurt. In juni 1981 is in dit verband door de minister van Verkeer en Waterstaat bij de gemeentebesturen aandacht gevraagd voor de bewegwijzering naar NS-stations.

Een voorwaarde voor aangename toeristische fietstochten buiten de bebouwde kom is een duidelijke bewegwijzering in combinatie met duidelijke fietskaarten en fietsroutebeschrijvingen.

Het is niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor de bewegwijzering. Als regel dienen fietsers langs verkeersroutes gebruik te maken van de algemene bewegwijzering. Slechts als er kortere en meer aantrekkelijke routes voor fietsers zijn, is een aparte bewegwijzering voor fietsers aan te bevelen. Voor de bewegwijzering op de verkeersroutes is in eerste instantie de wegbeheerder verantwoordelijk. Diens aandacht is er vooral op gericht het autoverkeer veilig zijn weg te laten vinden. Zeker als alternatieve routes voor het langzaam verkeer wegen van verschillende beheerders volgen is het moeilijk een consequente bewegwijzering voor fietsers aan te brengen. De plaatsing en het onderhoud van de zgn. paddestoelbewegwijzering en van recreatieve fietsroutes wordt verzorgd door de ANWB, die daarvoor een investeringssubsidie van het Ministerie van Cultuur,



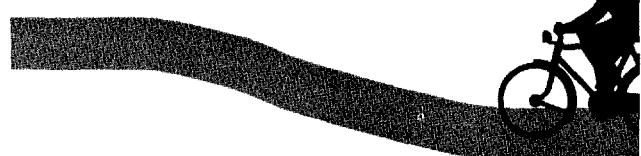
Recreatie en Maatschappelijk werk ontvangt. (Bij de jongste kabinetsformatie is de hiermee belaste Directie Openluchtrecreatie toegevoegd aan het Ministerie van Landbouw en Visserij).

Gelet op het elders in de nota gestelde uitgangspunt dat de uitvoering van het fietsbeleid in hoofdzaak een taak is voor gemeenten en provincies en gelet op de wenselijkheid van een goede coördinatie van de planning en uitvoering van fietspaden buiten de bebouwde kom door de provincies, waarbij ook gestreefd moet worden naar aansluiting op de fietspadennetten in aangrenzende provincies, ligt het voor de hand dat de provincie ook als coördinerend lichaam voor de bewegwijzering van fietspaden en -routes optreedt. Op kleinere schaal zouden gemeenten en recreatieschappen de bewegwijzering van recreatieve rondritten kunnen verzorgen. Door het particulier initiatief (ANWB, ENFB, Stichting Fiets, VVV) wordt - vaak gesteund door de overheid - een grote verscheiden-

heid aan informatie aangeboden die het mogelijk maakt fietsvacanties en fietstochten goed voor te bereiden. Fietskaarten en fietsroutebeschrijvingen zijn in vele uitvoeringen verkrijgbaar.

## Fietspadenkaart Rijnmond

schaal 1:40.000

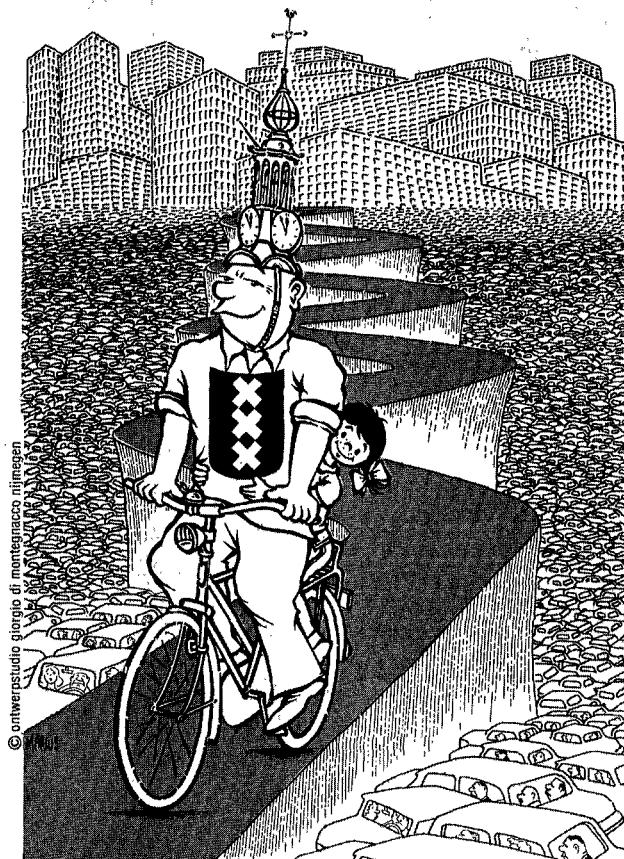


Verkeersdienst Rotterdam

Openbaar Lichaam Rijnmond

## FIETSKAART VAN AMSTERDAM

schaal 1:2.500



### *Fiets en openbaar vervoer*

De fiets wordt veel gebruikt als transportmiddel van en naar het station. Uit onderzoeken van de Nederlandse Spoorwegen is gebleken, dat gemiddeld 36% van de treinreizigers met de fiets van de woning naar het station komt. In het natransport naar het werk is het aandeel van de fiets slechts 10%.

Dat dit aandeel in het natransport zo laag is heeft te maken met de beschikbaarheid van de fiets: of men moet een tweede fiets hebben en bij het bestemmingsstation stallen, of er moet een fiets gehuurd worden, wat slechts kan op stations met een bewaakte fietsenstalling.

In het stads- en streekvervoer is tot nu toe weinig aandacht besteed aan de fiets als voortransportmiddel. Veelal ontbreken ook de mogelijkheden voor het stallen van de fiets bij bus- en tramhaltes.

Belangrijke knelpunten doen zich voor op de routes naar de stations, en op het stationsplein. Het beleid van alle betrokkenen dient erop gericht te zijn deze knelpunten zoveel mogelijk op te lossen.

In 1976 zijn bij 60 fietsenstellingen de openingstijden wat verkort als gevolg van het geringe gebruik dat van de stallingen werd gemaakt in de vroege en late uren. In 1980 is met de NS afgesproken de openingstijden bij in ieder geval de intercitystations te stellen op het tijdstip van aankomst van de eerste trein doch uiterlijk om 6.00 uur, tot een kwartier na aankomst van de laatste trein. Dit is gedurende één jaar op proef bij 40 van die 60 stations doorgevoerd. Deze proef is recentelijk met één jaar verlengd. Het aantal stations met verkorte openingstijden is derhalve gering.

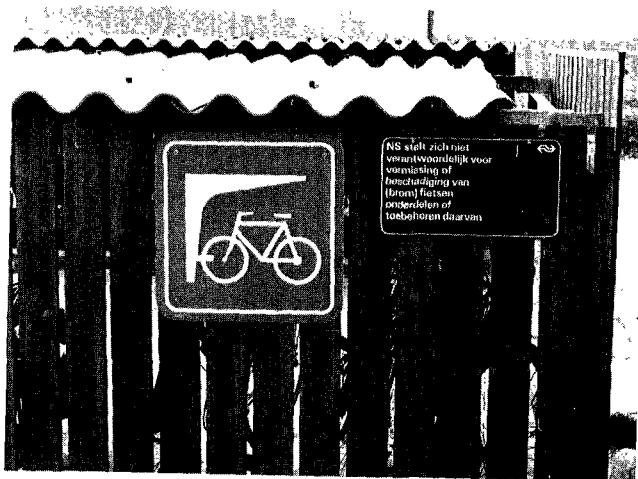
Bij de opening van de Schiphollijn zijn de openingstijden van de stallingen te Den Haag, Rotterdam, Dordrecht, Delft en Leiden nog verder verruimd.

Bij de stallingen met kortere openingstijden zijn voor de zeer vroege en zeer late reiziger speciale voorzieningen aanwezig. Deze bestaan uit klemmen buiten de afgesloten stalling waarin de fietsen met behulp van aanwezige kabels en sloten kunnen worden vastgezet. Bij de opening van de stalling haalt de bewaarder de in de klemmen geplaatste fietsen van vroeger vertrokken reizigers naar binnen en bij de sluiting zet hij na afspraak de fietsen van later aankomende reizigers buiten.

De totale stallingscapaciteit bij stations voor fietsen bedraagt thans ruim 160.000 plaatsen. Daarvan bevinden zich 90.000 plaatsen in bewaakte stallingen bij 100 stations. Bij 243 stations bevinden zich 60.000 plaatsen in onbewaakte stallingen. Verder zijn er, verdeeld over vele stations, nog 11.000 vrije fietsklemmen.



Onderzoek naar de voorkeur van de reizigers voor bewaakte of onbewaakte stallingsmogelijkheden heeft uitgewezen dat het merendeel de voorkeur geeft aan het eerste. Hieraan bij alle stations tegemoet komen is mede om financiële redenen niet realiseerbaar. Als



aanvaardbare oplossing hiervoor zijn nu reeds bij 61 stations in een relatief korte tijd fietskluizen geplaatst. Het aantal fietskluizen zal nog met enige honderden worden uitgebreid.

Bij P + R-stations wordt er naar gestreefd bewaakte

en onbewaakte fietsenstallingen van voldoende capaciteit te realiseren.

De mogelijkheden voor het meenemen van fietsen in de trein zijn de afgelopen jaren verruimd. Bij de bestelling van nieuw materieel wordt rekening gehouden met het vervoer van fietsen.

In de nieuwe dieseltreinen voor het noorden van het land zijn fietsklemmen aangebracht. Op de Schiphollijn en de Veenendaallijn is het meenemen van fietsen inmiddels ook mogelijk. Overigens blijft het vervoer van fietsen in reizigerstreinen met korte halteringstijden problematisch; het in- en uitstappen kost relatief veel tijd en kan daardoor vertraging in de treinenloop opleveren. Om deze reden ligt het niet in de bedoeling het fietsvervoer op bijvoorbeeld de Zoetermeerlijn mogelijk te maken. In de metro's van Amsterdam en Rotterdam is het mogelijk fietsen mee te nemen. In Rotterdam niet tijdens de spitsuren. Het meenemen van de fiets is in een metro veel makkelijker dan in een trein doordat de perron- en wagenvloerhoogte gelijk is en omdat de reiziger bij zijn fiets blijft.

Bij bus- en tramvervoer zal alleen voor zeer specifieke relaties bij wijze van uitzondering worden overwogen het meenemen van fietsen mogelijk te maken. In het algemeen geldt echter ook hier dat de vervoermiddelen niet zijn ingericht om fietsen mee te nemen en dat de dienstuitvoering zulks ook niet toelaat.

#### *Fiets en verblijfgebied*

De ontwikkeling naar een herindeling en herinrichting van de openbare ruimte in verkeersgebieden en verblijfgebieden is voor het fietsverkeer bijzonder gunstig. In het Eindrapport „Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen”, dat in 1978 is gepubliceerd door de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van



Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, is dan ook ruime aandacht besteed aan de problematiek van het langzame verkeer in het algemeen en het fietsverkeer in het bijzonder. In de verkeersluwe straten in het verblijfgebied ontstaat een voor de fietser aantrekkelijk milieu, terwijl langs de verkeersgebieden vrijliggende fietspaden of fietsstroken een plaats voor de fietser bieden. De resultaten van de beide demonstratieprojecten herindeling stedelijk gebied in Eindhoven en Rijswijk, welke in de loop van 1983 zullen verschijnen kunnen hieraan mede richting geven. In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid zal nader op de verkeersluwe gebieden en de plaats van het fietsverkeer daarin worden ingegaan. Bij de vormgeving van de verkeersluwe straten dient vermeden te worden, dat fietsers te vaak over verkeersdempels moeten rijden. In straten, waar door middel van een bebording een systeem van éénrichtingsverkeer is ingesteld, dient waar mogelijk een uitzondering gemaakt te worden voor het fietsverkeer.

Tijdens de begrotingsbehandeling voor 1980 is door de Tweede Kamer motie nr. 49 aangenomen, waarbij de regering wordt uitgenodigd met voorstellen te komen over de invoering van de regel: rechts voorrang ook voor het langzaam verkeer. Een dergelijke regel komt overeen met hetgeen terzake in internationale afspraken is vastgelegd (Verdrag van Wenen 1968). Invoering van een dergelijke regel in Nederland kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de doorstroming van het langzaam en ge-

motoriseerd verkeer. Bij de wijziging van de voorrangsregel zullen vanuit een geïntegreerd verkeers(veiligheids)beleid andere overwegingen betrokken worden zoals een eventuele invoering van het onderscheid in verkeers- en verblijfgebieden alsmede de mogelijkheid om onder bepaalde omstandigheden de snelheidsbeperking (voor gemotoriseerd verkeer) binnen de bebouwde kom te kunnen wijzigen. In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid zal hierop nader worden ingegaan.

#### *Fiets en infrastructuur*

In de verkeersgebieden is een scheiding tussen het fietsverkeer en het overige verkeer uit een oogpunt van veiligheid gewenst. De voorkeur gaat daarbij uit naar vrijliggende fietspaden, die ook veilig door bromfietsen bereden kunnen worden. Lang niet altijd is daarvoor voldoende ruimte aanwezig. In die gevallen kan ook volstaan worden met aanliggende fietspaden of fietsstroken. Het vermeende nadeel van deze fietsstroken - dat een veiligheid gesuggereerd zou worden, die er niet is - wordt in het algemeen ruimschoots overtroffen door de voordelen. Voor de automobilist wordt duidelijk, dat er een strook voor fietsers is gereserveerd, waar ook het parkeren wettelijk verboden is. In bepaalde gevallen kan ook een smaller fietspad een oplossing bieden, waarbij de bromfietser van de rijbaan een oplossing bieden, waarbij de bromfietser van de rijbaan voor het overig verkeer gebruik maakt.

In het algemeen gaat het om het aanleggen van zodanige voorzieningen, dat het gebruik van de fiets weer aantrekkelijk wordt. Zoals eerder is aangegeven zijn belangrijke motieven om niet te gaan fietsen, de hinder die wordt ondervonden van het autoverkeer en het gebrek aan scheiding met het snelverkeer. Bij de verkeerstechnische vormgeving en de aankleding van de fietsvoorziening dient met deze aspecten zo veel mogelijk rekening gehouden te worden. Groenvoorzieningen kunnen daarbij een belangrijke rol vervullen. Ook een goede effen verharding (bij voorkeur asfalt) in een uniforme kleur (bij voorkeur heidepaars), het ontbreken van obstakels, het ononderbroken voortzetten van fietspaden op kruispunten en een goede verlichting dragen bij tot een verhoging van de aantrekkelijkheid van het fietsverkeer. Bij de tracering en de verkeerstechnische vormgeving dient er naar gestreefd te worden, dat conflicten met geparkeerde voertuigen zoveel mogelijk worden vermeden.

Infrastructurele voorzieningen kunnen ook worden toegepast om de fietser de mogelijkheid te geven bij met verkeerslichten geregelde kruispunten buiten de verkeersregelingen om rechtsaf te slaan, terwijl het verkeerslicht voor het overige verkeer op rood staat. In de brief, die door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 16 maart 1981 aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Nederlandse Gemeenten en aan de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies over dit onderwerp is verzonnen zijn enkele suggesties opgenomen op welke wijze de vrije rechtsafbeweging door middel van infrastructurele aanpassingen kan worden gerealiseerd. In deze brief zijn tevens suggesties opgenomen voor een vrije rechtsafbeweging door middel van een aangepaste markering of door een aanpassing van de verkeersregeling. Het verdient aanbeveling meer nog dan tot op heden dergelijke aanpassingen, waardoor voor fietsers bij het rechtsafslaan bij verkeerslichten aanzienlijk minder tijdverlies optreedt, te overwegen.

Dergelijke voorzieningen kunnen ook zinvol zijn ten behoeve van het rechtdoorgaande conflictvrije verkeer bij zgn. T-kruisingen. In een aantal steden worden thans bij verkeerslichten zgn. opgeblazen fietsopstelstroken (OFOS) toegepast. Bij deze oplossing wordt op enige afstand voor de stopstreep bij een verkeerslicht een tweede stopstreep aangebracht voor het overige verkeer. De fietser kan doorrijden tot de stopstreep voor het verkeerslicht en kan daardoor als eerste starten bij het op groen gaan van het licht. Deze oplossing heeft het meeste zin indien de tegenrichting iets langer rood kan worden gehouden, waardoor de brom(fietser) conflictvrij kan afslaan. Daarom

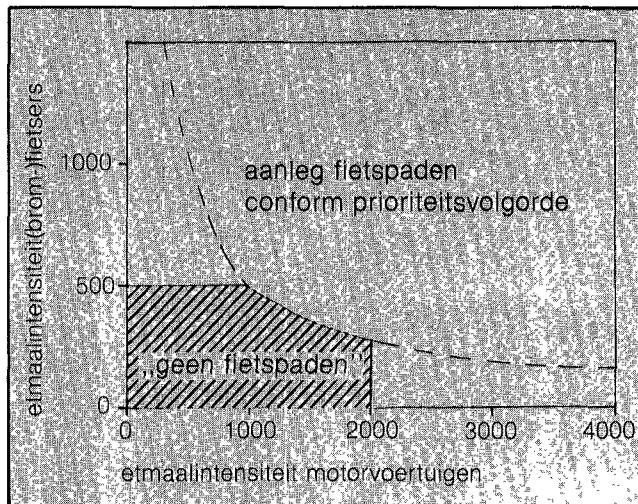


is de OFOS slechts in bijzondere situaties toe te passen. De ervaringen met deze OFOS in onder meer Leiden zijn over het algemeen positief.

Naast de bovengenoemde oplossingen zijn er ook nog vele andere manieren om bij verkeerslichtenregelingen speciale aandacht aan het fietsverkeer te besteden. Onlangs is SVT-mededeling 10 verschenen, uitgegeven door het Studiecentrum Verkeerstechniek, getiteld „Fietsers, bromfietsen en verkeerslichten”, waarin een studie van de problematiek van met verkeerslichten geregelde kruispunten is gemaakt en oplossingen zijn aangegeven.

#### *Ontwerp-richtlijnen voor fietsvoorzieningen*

Bij de inwerkingtreding van de bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen zijn door de werkgroep „Fietsverkeer” van de commissie Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA) voorlopige richtlijnen opgesteld. Bij deze richtlijnen wordt uitgegaan van een bepaalde combinatie van de intensiteit van het autoverkeer en de intensiteit van het fietsverkeer op de betreffende weg (zie figuur 14).



figuur 14:  
(Voorlopige) RONA-richtlijn voor de aanleg van vrijliggende  
fietspaden langs wegvakken buiten de bebouwde kom



Deze RONA-richtlijnen worden gehanteerd bij de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen buiten de bebouwde kom. De richtlijnen worden gebruikt als hulpmiddel bij de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van fietspaden, bij de prioriteitenbepaling en bij het ontwerp van het dwarsprofiel (breedten van de fietspaden, van de bermen tussen fietspad en weg en van de buitenbermen). Met name de maten voor de dwarsprofielen geven nogal eens aanleiding tot protesten vooral uit kringen van natuur en landschap omdat daardoor het wegbeeld veel te ruim en voor de weggebruikers het landschap te veel door de weg bepaald zou worden. Erkend wordt, dat vooral in bosachtige gebieden doorvoering van de dwarsprofielen soms een aanzienlijke verbreding van de open ruimte kan betekenen. Ook ontstaan soms problemen wanneer huizen of andere bouwwerken in de weg staan. Er dient dan een nauwkeurige afweging plaats te vinden met de uitgangspunten van de richtlijnen die omschreven kunnen worden als de bevordering van een verkeersveilig fietsverkeer door het scheppen van optimale voorzieningen. Overigens schrijven de RONA-richtlijnen minimum afmetingen voor. Het is dus mogelijk de tracering of het verhardingstype zodanig aan te passen dat de recreatieve beleefingswaarde toe neemt of de inpassing in het landschap verbeterd wordt. Op de intensief gebruikte paden langs secundaire en tertiaire wegen moet waar mogelijk naast elkaar rijden en het passeren van fietsers zonder problemen kunnen verlopen terwijl de kans op botsingen met het intensieve snelverkeer zo klein mogelijk dient te zijn. Er wordt op dit moment een evaluatie uitgevoerd van de toepassing van de RONA-richtlijnen aan de hand van de ervaringen met de sinds 1976 gerealiseerde fietspaden langs deze wegen. Er zijn ook veel

wegen buiten de bebouwde kom waar het autoverkeer niet zo intensief is maar waar de auto (personenauto, vrachtwagen, landbouwtrekker) toch een potentieel gevaar voor fietsers vormt of als zodanig ervaren wordt (door te hoge ruisnelheden of te grote breedte t.o.v. de wegbreedte).

In deze gevallen dient in eerste aanleg nagegaan te worden of door een herprofieling van de weg de nadelige invloed van het autoverkeer kan worden teruggedrongen. Indien dit niet mogelijk of te kostbaar is kan de veiligheid van de fietsers ook aanzienlijk bevorderd worden door de aanleg van smalle vrijliggende dan wel aanliggende fietspaden. Bij geringe stromen fietsers is het continu naast elkaar kunnen rijden niet vereist. Als ook het snelheidspatroon op de landbouwweg geen al te hoge snelheden vertoont kan volstaan worden met een beperkte afstand tussen de weg en de fietspaden. Maar ook als er wel met hoge snelheden op de weg gereden wordt en het redelijkerwijs onmogelijk is i.v.m. ruimtegebrek de meest veilige afstand aan te houden dan zal een beperkte afstand tussen fietspad en rijweg de veiligheid zeker ten goede komen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke voorzieningen in deze situaties het best kunnen worden aangelegd.

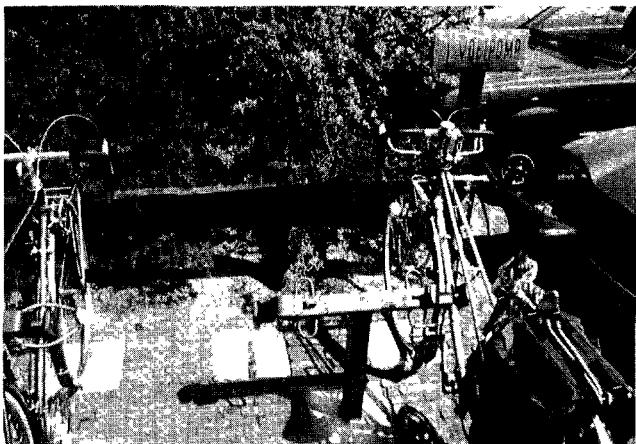
Op dit moment bestaan er geen concrete richtlijnen voor stedelijke fietsvoorzieningen. Een concrete richtlijn valt voor deze situaties ook veel moeilijker vast te stellen. De beperkte ruimte en de grote variatie in stedelijke verkeersinfrastructuur maken het niet altijd mogelijk de optimale oplossing te kiezen. Uitgangspunt dient te zijn, zodanige voorzieningen, dat daardoor de veiligheid en het comfort voor de fietser worden vergroot. Criterium voor toekenning van een riksbijdrage in het algemeen is dat er sprake dient te zijn van verbetering van de veiligheid en de afwikkeling van het fietsverkeer en dat de voorziening bijdraagt tot een stimulering van het fietsgebruik. Daarbij wordt gedacht aan fietspaden langs hoofdontsluitingswegen of speciaal voor fietsers ingerichte straten, maar ook aan fietspaden met een eigen tracé tussen delen van de gemeente (b.v. schoolroutes), alsmede aan voorzieningen ter bekorting van een fietsroute, zoals fietsbruggen en fietsonderdoorgangen. Voorts dienen de voorzieningen deel uit te maken van een samenhangend netwerk, zoals dit is neergelegd in een verkeerscirculatieplan of een daarvan afgeleid stedelijk fietspadenplan. De afmetingen dienen te worden afgestemd op het te verwachten gebruik en de nagestreefde veiligheid. Ditzelfde geldt voor het ontwerpen van fietsvoorzieningen op kruispunten. Meer informatie over deze onderwerpen

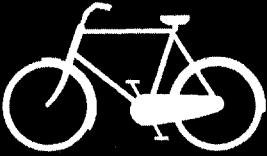


is te vinden in de studies die verricht zijn in het kader van de demonstratieprojecten „Fietsroutes binnen de bebouwde kom in Den Haag en Tilburg“. De rapporten van deze projecten zijn op ruime schaal onder de belanghebbenden verspreid.

De gekozen verkeerstechnische oplossingen voor fietsvoorzieningen variëren sterk per gemeente en ook binnen de gemeente. Hierdoor wordt onder meer de verkeersveiligheid nadrukkelijk beïnvloed. In het kader van de daaropgedragen taak zullen door het Studiecentrum Verkeerstechniek aanbevelingen worden gesteld, die zullen moeten leiden tot meer uniforme en goed herkenbare oplossingen. Deze aanbevelingen kunnen een leidraad vormen voor de onderscheiden overheden bij het verkeerstechnische ontwerp van fietsvoorzieningen.





  
**FIETS-  
REGISTERATIE-  
KAART.**  
  
**VOORKOMING  
MISDRIJVEN**  
**Een zaak van de politie èn u.**

Ten aanzien van (recreatieve) fietspaden m.n. in kwetsbare gebieden bestaan geen concrete richtlijnen. Afhankelijk van de situatie worden besluiten genomen over tracering, breedte, verhardingstype e.d. met het oog op een landschappelijk verantwoorde inpassing.

### Overige aspecten

In het voorgaande is de nadruk gelegd op de infrastructuur voor het fietsverkeer. Zoals uit de eerder genoemde motieven-onderzoeken en het onderzoek van het ITS blijkt, is het lang niet altijd de infrastructuur, die mensen er van weerhoudt te gaan fietsen, hoewel de infrastructuur natuurlijk wel een belangrijk element vormt. Daarnaast zijn er echter ook een aantal andere factoren, die het gebruik en de veiligheid van het fietsverkeer sterk beïnvloeden.

Enerzijds betreft dit een aantal niet-beïnvloedbare factoren, als wind en regen. Anderzijds is er ook een groot aantal, relatief eenvoudige maatregelen mogelijk, die het fietsklimaat kunnen verbeteren. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan duidelijk aangegeven doorgaande fietsroutes (bewegwijzering), een goed onderhoud van de fietspaden (ook 's winters sneeuwvrij), voldoende stallingsmogelijkheden en een goede voorlichting over de aanwezige voorzieningen voor het fietsverkeer. In de contacten met de lagere overheden zal voor deze aspecten blijvende aandacht worden gevraagd.

Jaarlijks worden naar ruwe schatting rond 140.000 fietsen en bromfietsen bij de politie als vermist opgegeven. Het probleem van de fietsendiefstal vloeit voor een deel voort uit nonchalance ten opzichte van de fiets, maar is voor een ander deel toch van meer structurele aard. De initiatieven van onder meer de ANWB om te komen tot een registratie van de fiets in combinatie met een sterk verbeterd fietsslot worden van harte toegejuicht. Dit probleem kan voorts goed worden aangepakt door meer bewaakte fietsenstallingen met name in de stadscentra en nabij grote winkelcentra. Daarbij zal het echter onvermijdelijk zijn dat de fietser, in ruil voor de grotere mate van beveiliging, ook zal moeten betalen.

Bij nieuwe woningen is veelal voldoende ruimte voor de stallen van de fiets aanwezig. In oudere woningen in onder meer de stadsvernieuwingsgebieden is dit veelal niet het geval. Hier is een voortdurende aandacht voor het stallen van de fiets - mede ter vermindering van diefstallen - van het grootste belang. Bij de renovatie van woningen in het kader van de stadsvernieuwing zal met dit aspect rekening moeten worden gehouden. In bepaalde gevallen zal het niet mogelijk zijn om voorzieningen voor het stallen van de fiets in of aan de woning zelf aan te brengen of te creëren zodat er behoefte blijft aan veilige collectieve stallingsvoorzieningen. De mogelijkheden voor experimenten op dit gebied zullen worden onderzocht.

De in 1976 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgeschreven wedstrijd ontwerpen fietskleedning heeft tot belangrijke verbeteringen in de fietskleedning geleid. Thans wordt nagegaan of het aanbeve-

ling verdient opnieuw een wedstrijd uit te schrijven\*. Daarbij gaan de gedachten uit naar een wedstrijd met een iets ruimere strekking, gericht op de fiets als geheel en meer in het bijzonder op de toebehoren (remmen, diefstalbeveiliging etc.).

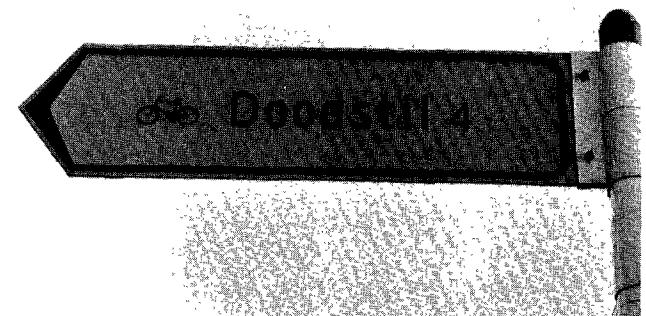
### **Beleid lagere overheden**

Het fietsverkeer krijgt ook in het beleid van de lagere overheden over het algemeen steeds meer aandacht. Alle provincies hebben op dit moment provinciale fietspadenplannen of zijn met de voorbereiding daarvan ver gevorderd, dan wel hebben op een andere wijze een vast omschreven programma voor het aanleggen van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen. Deze fietspadenplannen omvatten naast fietspaden voor utilitair verkeer meestal ook recreatieve fietspaden. Deze ontwikkeling wordt toegejuicht. De uitwerking van deze plannen wordt helaas soms ernstig vertraagd door de lange duur van de planologische opname in bestemmingsplannen, alsmede door moeilijkheden bij de grondaankoop. In verband daarmee zal met de provincies en het IPO worden nagegaan op welke wijze aan deze problemen aangaande de inpassing van fietsinfrastructuur tegemoet kan worden gekomen. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid het provinciale fietspadenplan op te nemen in streekplannen.

In vele provincies worden speciale veerdiensten voor voetgangers en fietsers onderhouden. Door de stijgende exploitatielasten wordt een aantal van deze diensten in hun bestaan bedreigd, waardoor een grote omrijroute voor de fietsers ontstaat. Deze ontwikkeling is voor het fietsgebruik bijzonder ongunstig. Bij de provincies en andere betrokken overheden wordt erop aangedrongen, daar waar dit mogelijk is, deze fietsveren zoveel mogelijk te handhaven.

Ook in het stedelijke verkeers- en vervoerbeleid wordt veelal een hoge prioriteit aan het fietsverkeer toegekend.

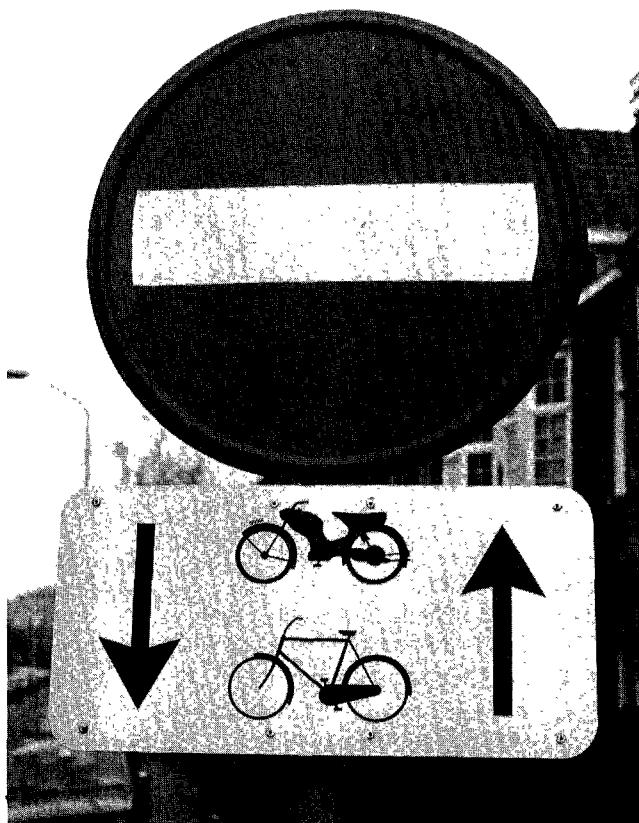
Uit de enquête, die ter voorbereiding van deze nota onder alle provincies en 25 gemeenten is gehouden, is gebleken, dat bijna alle reagerende gemeenten (17) na 1976 fietspadenplannen hebben opgesteld of daaraan werken. In nieuwe stadswijken is vrijwel overal een apart netwerk van fietsvoorzieningen aangelegd. Ook in de oudere stadsdelen zijn speciale infrastructurele voorzieningen voor de fiets aangelegd of in voorbereiding. Door vele gemeenten zijn en worden ook andere maatregelen ten gunste van het fietsverkeer genomen dan alleen het aanleggen van fietspaden. In dat verband kunnen worden genoemd het toelaten van fietsers in beide richtingen in straten met éénrichtingsverkeer, fiets(suggestie)stroken en speciale verkeerslichten. Ook wordt soms speciale



\* Inmiddels heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 8 maart 1983 het startsein voor deze wedstrijd gegeven.

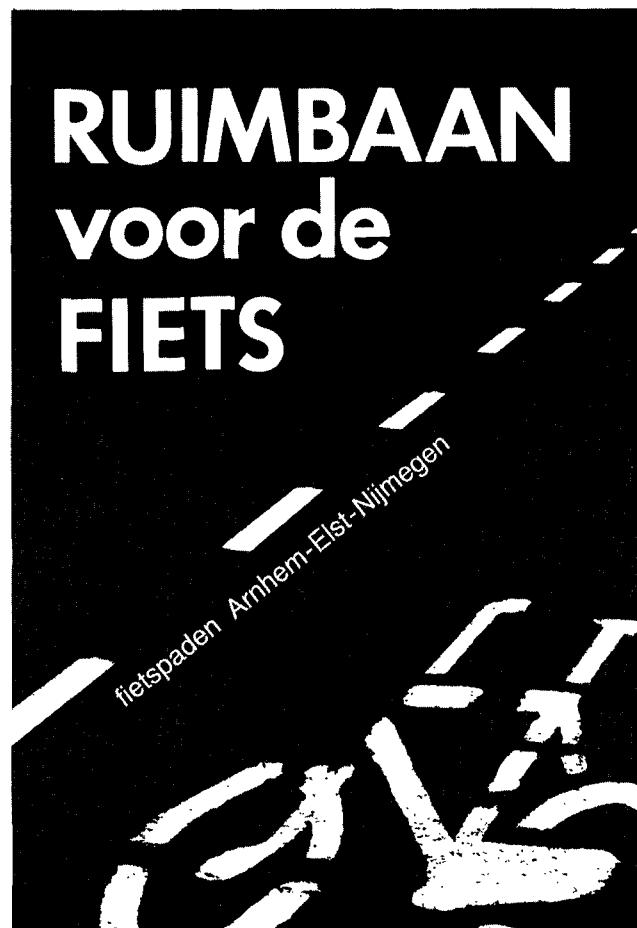
aandacht besteed aan fietsroutes naar het station, scholen en winkelcentra.

Een aantal gemeenten besteedt ook aandacht aan stallingsvoorzieningen voor fietsen, onder meer in de vorm van het exploiteren van betaalde stallingsvoorzieningen of door het plaatsen op ruime schaal van fietsrekken en -klemmen.



### Onderzoeken

In de afgelopen jaren zijn reeds belangrijke onderzoeken rond het fietsverkeer verricht. Deze onderzoeken waren erop gericht de voorwaarden na te gaan, waaronder een verhoging van het gebruik en de veiligheid van het fietsverkeer kan worden gerealiseerd. In dit verband kunnen onder meer worden vermeld de rapporten van de Werkgroep Onderzoek Rijwielgebruik en Recreatie (WORR) over „Het gebruik van de fiets in Nederland“ en „Aanbod van fietsgelegenheden en fietsgebruik“. Voorts zijn ook in het kader van de demonstratieve fietsroutes in Den Haag en Tilburg alsmede in het kader van de Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) omvangrijke onderzoeken verricht langs wegen buiten de bebouwde kom.



Het onderzoek rond het fietsverkeer zal de komende jaren worden voortgezet. Daarbij zal de nadruk liggen op de verkeersveiligheid en het gebruik in relatie tot de infrastructuur ten behoeve van het fietsverkeer. Duidelijk valt hierbij een tendens waar te nemen van een meer beschrijvend gericht onderzoek (hoeveel fietsverkeer?) naar een meer verklarende benadering (waardoor wordt het gebruik en de veiligheid beïnvloed?). De resultaten van deze onderzoeken zullen evenals dit het geval is geweest bij de boven genoemde onderzoeken in ruime kring worden verspreid, omdat andere overheden hiervan bij de realisering van de voorzieningen kunnen profiteren.

Aangaande de fiets zelf lopen thans onder meer onderzoeken naar de berijdbaarheid en stabiliteit van fietsen en de windgevoeligheid van fietsen. Voorts wordt onderzoek verricht naar de voertuigtechnische aspecten van tweewielers, alsmede naar de factoren, die van belang zijn voor het verminderen van de ernst van ongevalletsel bij fietsers en bromfietsers. Het onderzoek naar de infrastructuur voor de fietsers richt zich op de traceren van fietspaden en fietsrouten.

tenetwerken, alsmede op de verkeerstechnische vormgeving van fietsvoorzieningen. In dat verband kunnen onder meer worden genoemd de onderzoeken naar de vormgeving van fietspaden en kruispunten in het kader van de RONA, alsmede de evaluatie-onderzoeken rond het demonstratieproject herindeling stedelijk gebied in Rijswijk en Eindhoven.

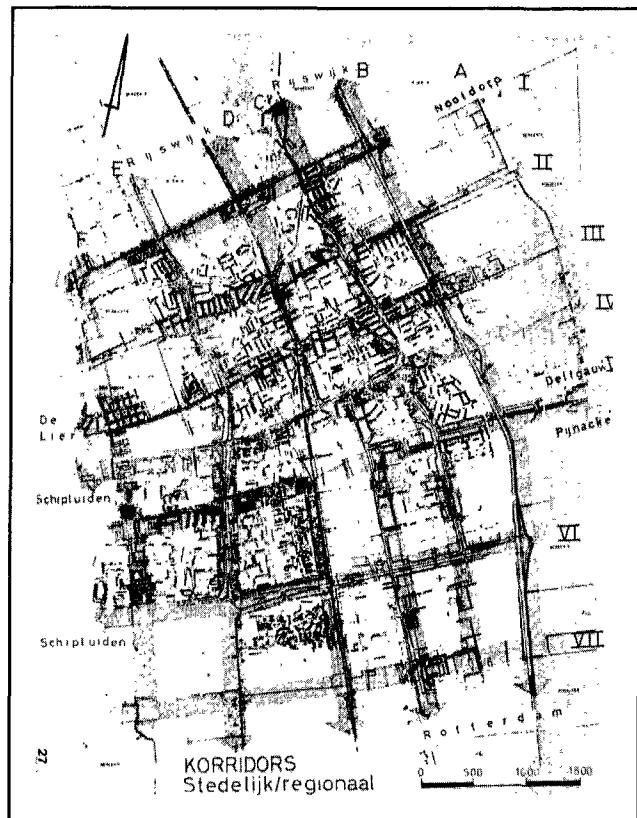
Naar analogie van de fietsroutes in Den Haag en Tilburg zal ook de aanleg van een tweetal fietsroutes buiten de bebouwde kom met een omvangrijk evaluatie-onderzoek worden begeleid. Daartoe zijn de wegen Arnhem - Elst - Nijmegen en Venlo - Maasbree - Midden Peelweg geselecteerd. Langs deze wegen zullen tweezijdig vrijliggende fietspaden worden aangelegd.

Het vooronderzoek rond dit project zal in 1982 worden uitgevoerd, waarna de fietspaden in de loop van de jaren 1983 en 1984 zullen worden gerealiseerd. Het na-onderzoek is gepland in 1984/85. Dit project is als actiepunt in het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984 opgenomen.

Eveneens als actiepunt is in het MPP 1980-1984 een project opgenomen gericht op de verbetering van de bereikbaarheid van NS-stations. In het kader van dit project is door de NS in samenwerking met de gemeenten, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de ENFB, een enquête gehouden naar de bereikbaarheid van ca. 150 stations. Daarbij is met name het specifieke karakter van elk station naar voren gekomen. Het bleek niet zo te zijn, dat bepaalde problemen alleen bij bepaalde stationsoorten optreden. De problemen, die de fietser ondervindt, treden zowel op de routes naar het station op, als op het stationvoordein en de stallingen. De resultaten van deze enquête zijn in een rapport verwerkt. Op basis van deze enquête zal een aantal voorbeeldprojecten worden geselecteerd en nader uitgewerkt en gerealiseerd. De resultaten van het begeleidende onderzoek kunnen richting geven aan verdere maatregelen in andere steden ter verbetering van de bereikbaarheid van NS-stations voor fietsers.

In aansluiting op het onderzoek rond de fietsroutes in Den Haag en Tilburg wordt in Delft een onderzoek gehouden, waarbij de realisering van een fietsroutenetwerk de komende 5 jaren wordt gevuld en geëvalueerd. Bij dit project is gekozen voor een procesmatige aanpak, waarbij door het opheffen van knelpunten de kwaliteit van het netwerk steeds meer wordt verbeterd en een voor de fietser gunstig verkeersklimaat ontstaat. In het onderzoek rond dit project zal de nadruk sterk komen te liggen op het beschrijven en verklaren van het fietsgebruik en gedrag. Daarnaast zal ook het fietsverkeer in kwantitatief opzicht en de ver-

keersveiligheid deel uitmaken van het onderzoek. Tevens zullen ervaringen worden opgedaan met het aangaan van meerjarenafspraken voor subsidie voor de realisering van een fietspadenplan.



---

### III. De financiering en planning van fietsinfrastructuur

#### Financiering

Zoals in hoofdstuk II - Beleid algemeen - is gesteld, is de uitvoering van het beleid met betrekking tot de fietsvoorzieningen primair een zaak van de beheerders van de wegen, waarover het fietsverkeer zich in hoofdzaak afwikkelt. Dit betekent dat gemeenten en provincies zelf de primaire verantwoordelijkheid dragen voor de besluitvorming over het al dan niet aanleggen van fietsvoorzieningen langs hun wegen of daarvoor in de plaats van fietspaden met een eigen tracé en dat de financiering van deze fietsvoorzieningen in beginsel dan ook een zaak is van de gemeenten en provincies. In het geval de wegbeheerder een andere instantie is dan gemeente of provincie - zoals Rijk, wegschap, waterschap of recreatieschap - is ook die wegbeheerder zelf in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid van de weg dan wel voor het recreatief gebruik van het recreatieve fietspad en komen de kosten ter bevordering van die veiligheid of dat gebruik - zoals het aanleggen van fietspaden - voor rekening van de wegbeheerder.

In september 1982 heeft het kabinet besloten het ontwerp-decentralisatieplan als voorlopig (en nog beperkt) regeringsvoornemen te beschouwen. Volgens dit plan zullen onder meer alle bijdrageregelingen voor het fietsverkeer per 1 januari 1985 worden opgeheven onder gelijktijdige overheveling van de middelen naar het Gemeentefonds en het Provinciefonds, tenzij zich onaanvaarbare herverdeeleffecten voordoen.



Tot aan de datum van opheffing van de regelingen zal echter het financiële beleid t.a.v. de fietsvoorzieningen zoals beschreven in deze Nota Fietsverkeer worden uitgevoerd.

In het hierna volgende zullen de riksbijdrageregelingen t.b.v. de aanleg van fietsvoorzieningen worden aangegeven.



In de jaren 1960 tot 1975 is een grote achterstand ontstaan in de aanleg van fietsvoorzieningen. Deze achterstand is ontstaan doordat in die periode door de groei van het autoverkeer een grote nadruk is gelegd op de aanleg van voorzieningen voor de auto. Door de toename van het autoverkeer is steeds minder ruimte voor de fietser overgebleven, terwijl nau-



jaar	begr. bedrag	gemeenten	provincies	betalingen
1975	f 3 mln	f 2,1 mln	f -	f -
1976	f 25 mln	f 14,1 mln	f -	f 12,4 mln
1977	f 35 mln	f 32,8 mln	f -	f 18,4 mln
1978	f 35 mln	f 11,8 mln	f 17,0 mln	f 41,3 mln
1979	f 41 mln	f 27,8 mln	f 28,2 mln	f 59,7 mln
1980	f 56 mln	f 30,3 mln	f 31,0 mln	f 47,4 mln
1981	f 53 mln	f 41,2 mln	f 34,0 mln	f 59,9 mln
1982	f 53 mln	f 24,0 mln	f 24,4 mln	f 48,3 mln

figuur 15:  
begrotingsbedragen, toezaggingen en betalingen voor de aanleg van fietsvoorzieningen. Het bedrag dat jaarlijks voor de aanleg van fietspaden langs rijkswegen is uitgetrokken beloopt een gemiddelde van f 3,5 miljoen



welijks nieuwe fietsvoorzieningen zijn aangelegd. Als gevolg van deze achterstand is met name het utilitaire fietsverkeer (woon-werkverkeer, woon-school-verkeer en woon-winkelverkeer) sterk in de verdrukking gekomen. Om deze achterstand in te lopen zijn in 1976 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat twee bijdrageregelingen ingesteld. Op grond van een van deze bijdrageregelingen kan aan gemeenten een bijdrage van 80% in de aanlegkosten van stedelijke fietsvoorzieningen worden verleend. Uit hoofde van de andere bijdrageregeling kan een subsidie van 50% worden verleend in de aanlegkosten van fietspaden die geprojecteerd zijn langs secundaire en tertiaire wegen die vóór 1976 zijn aangelegd. De beide subsidieregelingen hebben sterk het karakter van een inhaalmanoeuvre, en hebben als zodanig een tijdelijk karakter. De regelingen richten zich, gezien de te subsidiëren voorzieningen, op het utilitaire (d.w.z. het woon-werkverkeer, het woon-winkel-verkeer en het woon-schoolverkeer) fietsverkeer.

In figuur 15 is een overzicht gegeven van de begrotingsbedragen die beschikbaar zijn gesteld in het kader van deze bijdrageregelingen en voor de aanleg van fietspaden langs rijkswegen, tot welke bedragen toezaggingen zijn gedaan aan gemeenten en provincies en welke betalingen aan gemeenten en provincies zijn verricht. Tot de betalingen zijn ook de kosten van de demonstratiefietsroutes Den Haag en Tilburg gerekend (ca. f 35 mln).

Door het Ministerie van Landbouw en Visserij worden subsidies verstrekt voor de aanleg van fietspaden langs kwartaire wegen en langs overige plattelandswegen of utilitaire fietspaden op het platteland met een eigen tracé.

Uitgangspunt daarbij is een vergroting van de verkeersveiligheid op de kwartaire en de overige plattelandswegen. Voor utilitaire fietspaden langs kwartaire wegen wordt maximaal 60% in de aanlegkosten bijgedragen, indien dit fietspad in een ruilverkaveling ligt en maximaal 40% indien het fietspad buiten een ruilverkaveling ligt.

Voor fietspaden langs overige plattelandswegen zijn deze percentages 75%, respectievelijk 50%. Voor recreatieve fietspaden binnen landinrichtingsprojecten kan in overleg met de Directie Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van CRM\* een gezamenlijke subsidie van 75% worden verstrekt.

Naast deze regelingen wordt door de Directie Openluchtrecreatie uit hoofde van de openluchtrecreatie subsidie verleend voor de realisering van openluchtrecreatieve voorzieningen, waaronder recreatieve fietspaden. Het gaat hierbij om het stimuleren van het gebruik van de fiets en de activiteit recreatief fiets-

\* De Directie Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk ressorteert thans onder de Minister van Landbouw en Visserij.



sen. De aanleg van fietspaden vormt één van de middelen om dit doel te bereiken. Andere middelen kunnen o.a. zijn: verbetering van de voorlichting, verbetering van de bereikbaarheid van fietsmogelijkheden, vergroting van de recreatieve aantrekkelijkheid. Recreatieve fietspaden die voor een rijksbijdrage in aanmerking kunnen komen, dienen in ieder geval te behoren tot één van de volgende categorieën:

- fietspaden in (aan te leggen) recreatiegebieden;
- verbindingen tussen (bestaande openbare wegen uit) een bevolkingsconcentratie en een recreatiegebied;
- paden waarop het fietsen als zodanig een dominant recreatieve betekenis heeft en die een onderdeel vormen van een recreatieve fietsroute.

Ter aanvulling geldt het volgende. Deze fietspaden zijn:

- niet gelegen langs planwegen;
- gelegen in het landelijk gebied (niet binnen de bebouwde kom);
- niet in overwegende mate gemotiveerd vanuit overwegingen betreffende de verkeersveiligheid;
- niet of nauwelijks van betekenis voor utilitair fietsverkeer;
- recreatief gezien aantrekkelijk gesitueerd;
- verantwoord ingepast in de landschappelijke en natuurlijke situatie.

In het kader van de Planningprocedure Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van CRM kan 75% subsidie verleend worden in de kosten van plannering, uitvoering en grondverwerving van recreatieve fietspaden.

In het kader van ruilverkavelingen (landinrichtingswerken) worden veelal ook recreatieve voorzieningen gerealiseerd, waaronder fietspaden.



In de kosten van uitvoering en grondverwerving verlenen de Directie Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van CRM en het Ministerie van Landbouw en Visserij gezamenlijk een subsidie van 75% (55 + 20).

Op de begroting voor 1983 van het voormalige Ministerie van CRM zijn in art. 119 gelden opgenomen ten behoeve van grondaankopen voor openluchtrecreatie en natuurbehoud, alsmede investeringen in natuurgebieden. In art. 120 zijn gelden opgenomen ten behoeve van subsidies en andere uitgaven verband houdende met het treffen van voorzieningen voor de openluchtrecreatie. Het Ministerie van CRM kent geen afzonderlijk begrotingsartikel ten behoeve van wegen en paden of andere specifieke recreatieve voorzieningen.

Recreatieve wegen en paden behoren tot de algemene openluchtrecreatieve voorzieningen, waarvoor als geheel een post op de begroting voorkomt. Ten behoeve van een evenwichtige en doelmatige besteding van de beschikbare middelen voor de openluchtrecreatie hanteert de Directie Openluchtrecrea-

tie een financiële meerjarenplanning, het zgn. werkenbestand openluchtrecreatie. Dit werkenbestand vormt de planning van alle uitgaven voor openluchtrecreatievoorzieningen voor een periode van vijf jaar.

Het subsidiebedrag voor recreatieve wegen en paden is de laatste jaren sterk toegenomen. In 1976 was hier een bedrag mee gemoeid van ca. f 650.000,- terwijl dit bedrag in 1979 was toegenomen tot ca. f 4,5 mln. Voor de komende vijf jaren wordt in het werkenbestand rekening gehouden met een bedrag van ca. f 5 mln voor de subsidiëring van recreatieve wegen en paden.

Hierbij zij opgemerkt dat in bovengenoemde bedragen slechts ten dele de subsidiebedragen zijn opgenomen die uit hoofde van de openluchtrecreatie worden besteed aan de aanleg van recreatieve wegen en paden in het kader van de uitvoering van ruilverkavelingen.

Gezien de krappe budgettaire situatie zal het tempo van de uitvoering van recreatieve fietspadenplannen lager liggen dan gewenst (zie de tabel in bijlage B).

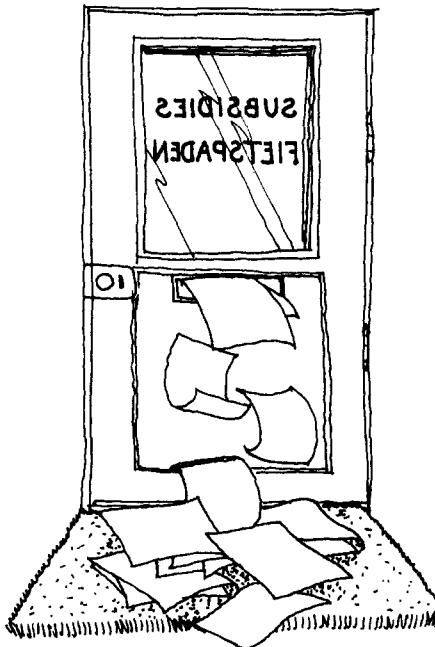
In bijlage C zijn de rijksbijdrageregelingen nader beschreven.

Met de genoemde bijdrageregelingen van het Rijk wordt bedoeld:

- het helpen wegwerken van een achterstand in de aanleg van fietsvoorzieningen, vooral waar het kapitaalintensieve infrastructuur - fiestunnels, fietsbruggen, intensief gebruikte fietsroutes - betreft;
- het stimuleren van de aanleg van fietsvoorzieningen door voorbeeldwerking;
- het concretiseren van het riksbeleid t.a.v.:
  - a. bevordering van het utilitair fietsverkeer met name in steden en langs secundaire en tertiaire wegen en bevordering van de verkeersveiligheid op deze wegen;
  - b. bevordering van de veiligheid van het fietsverkeer op kwartaire wegen en overige plattelandswegen naast de bevordering van het utilitaire en recreatieve fietsgebruik en voorzover passend binnen het landinrichtingsbeleid;
  - c. bevordering van de recreatie op de fiets voorzover passend binnen het riksrecreatiebeleid.

In sommige provincies bestaat voor gemeenten de mogelijkheid in aanvulling op de rijksbijdrage een provinciale bijdrage te ontvangen, terwijl ook provinciale bijdragen voor eenvoudige fietspaden gegeven kunnen worden. In beide gevallen moeten de fietspaden een meer dan lokale betekenis hebben.

In de enquête, die ter voorbereiding van deze nota bij alle provincies en 25 gemeenten is gehouden is door de gemeenten gewezen op de lange tijdsduur die met subsidie-aanvragen is gemoeid en het vertragende effect daarvan op de realisering van fietsvoorzieningen.



De gemiddelde behandeltijd van subsidie-aanvragen van gemeenten bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is thans ca. 12 maanden. In gevallen, waar nader overleg of nadere gegevens noodzakelijk zijn kan deze termijn echter wel oplopen tot ca. 18 maanden. In de praktijk wordt getracht de subsidie-aanvragen zo vlot mogelijk te behandelen. Voorts wordt nagegaan of door middel van meerjarenindicaties met gemeenten, naar analogie van hetgeen reeds thans bij de provincies gebeurt, de behandelingsprocedure van meerdere projecten in één gemeente kan worden versneld. Een proef met dergelijke meerjarenafspraken is recent gestart met de gemeente Delft. Met deze gemeente zijn voor de komende 5 jaren afspraken gemaakt ter realisering van het stedelijk fietspadenplan. In de komende jaren zal nagegaan worden of ook met andere gemeenten dergelijke meerjarenafspraken gemaakt kunnen worden. De (tussen)resultaten van de proef in Delft zullen richting moeten geven aan de wijze waarop de meerjarenafspraken met deze andere gemeenten uitgevoerd kunnen worden.

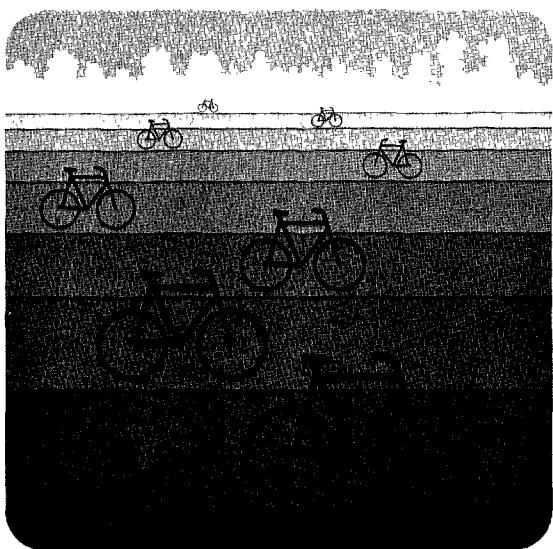
In contacten met de provincies is van die kant gewezen op afstemmingsproblemen tussen de verschillende subsidieregelingen. Deze problemen kunnen zich met name voordoen bij de realisering van netwerken



ten behoeve van recreatieve ritten. Deze netwerken kunnen bestaan uit schakels met een variërende dominante functie, waarvoor verschillende subsidieregelingen van toepassing zijn. In deze contacten met de provincies is van die zijde aangedrongen op een harmonisatie van deze subsidieregelingen, dan wel op één subsidieregeling voor alle fietsvoorzieningen. De regering is van dit laatste voorhands geen voorstander. Elk van de subsidieregelingen - met een al dan niet tijdelijk karakter - is ingesteld ter stimulering van een bepaalde ontwikkeling (bevordering utilitair fietsgebruik, recreatie, verkeersveiligheid op het platteland). Bij het samensmelten van alle regelingen tot één regeling gaat het specifieke karakter van elk van de regelingen verloren. Harmonisatie van subsidieregelingen biedt onvoldoende garantie voor een ge-coördineerde planning en uitvoering van netwerken voor het recreatief verkeer.

Daartoe is een coördinatieplatform van provincie en regionale vertegenwoordigers van subsidiërende ministeries noodzakelijk. Op regionaal niveau kunnen de provincies het best voor dit coördinatieplatform zorgdragen. In dit coördinatieplatform kan tevens aangegeven worden welke subsidiemogelijkheden voor de verschillende onderdelen van de fietspadenplannen van toepassing zijn, zoals dit ook in andere sectoren van het overheidsbeleid voor de daar relevante subsidiemogelijkheden (b.v. stadsvernieuwing) wordt gedaan. Deze gedachte sluit ook aan bij het streven van de regering naar een verdergaande bestuurlijke decentralisatie. In nader overleg met de provincies zal de mogelijkheid worden nagegaan in de provinciale fietspadenplannen en het op basis daarvan vastgestelde uitvoeringsschema ook de relevante fietsverbindingen zowel utilitair als recreatief van andere wegbeheerders (Rijk, gemeenten, recrea-

**ontwerp fietspadenplan  
provincie noord holland**



tieschappen, etc.) op te nemen, waardoor een integraal provinciaal fietspadenplan kan ontstaan. Het aldus ontstane integrale provinciale fietspadenplan en uitvoeringsschema kan dan het referentiekader vormen voor de planning, uitvoering en vormgeving van fietsinfrastructuur op regionaal niveau. Op deze wijze kan het best worden voldaan aan de motie Van Leijenhorst en Van Muiden, waarin de regeling wordt verzocht te komen tot een landelijk gecoördineerd beleid ter zake van de fiets en de daarvoor te treffen voorzieningen.

Het geschatste coördinatieplatform draagt een tijdelijk karakter. Een meer definitieve regeling zal worden vastgelegd in het licht van het streven naar een verdergaande decentralisatie van taken en tegen de achtergrond van de in de planningwet geregelde planningstructuur verkeer en vervoer.

## Planning

### *Planafstemming*

De planning en de aanleg van fietsvoorzieningen is een zaak van een groot aantal individuele wegbeheerders, waaronder het Rijk, de provincies, de ge-

meenten, waterschappen, recreatieschappen en andere organen, die speciaal zijn belast met de aanleg van fietspaden. Om discontinuïteiten in het netwerk van fietsvoorzieningen te vermijden is een goede planafstemming tussen deze wegbeheerders noodzakelijk. Op gemeentelijk niveau is in een dergelijke planafstemming voorzien in de recent uitgebrachte „Ministeriële regeling voor het voorbereiden, inrichten en vaststellen van een verkeerscirculatieplan“. In art. 10 van deze regeling worden de gemeenten verplicht bij het voorbereiden van een verkeerscirculatieplan overleg te plegen met de provincie, waarin de gemeente is gelegen en met de omliggende gemeenten.

Bij de overige wegbeheerders bestaat een dergelijke formele procedure niet. In de praktijk vindt ook daar echter veelal het nodige overleg plaats om te komen tot een planafstemming. In de grensgebieden vindt in het algemeen ook een planafstemming met de nabuurlanden plaats.

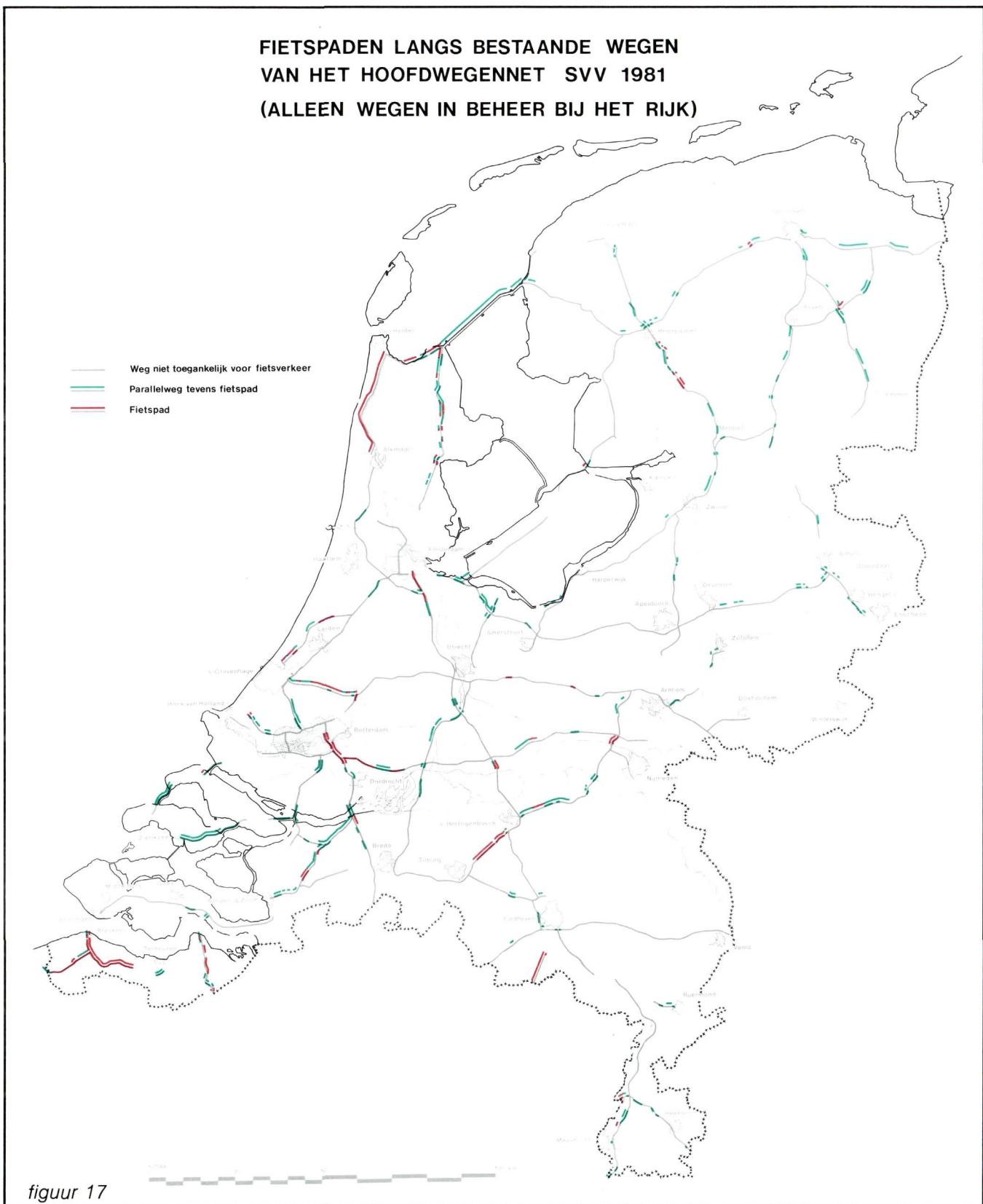
Daarnaast dienen ook in de ruimtelijke plannen zoals streekplannen en structuur- en bestemmingsplannen de bestaande en geprojecteerde fietsverbindingen te worden opgenomen. In het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vindt op deze wijze een planologische planafstemming plaats.

Bij de wettelijke regeling van de planstructuur voor het verkeer en vervoer zal aan het aspect van de planafstemming zowel binnen het verkeer en vervoer als ten aanzien van de ruimtelijke ordening ruime aandacht worden besteed.

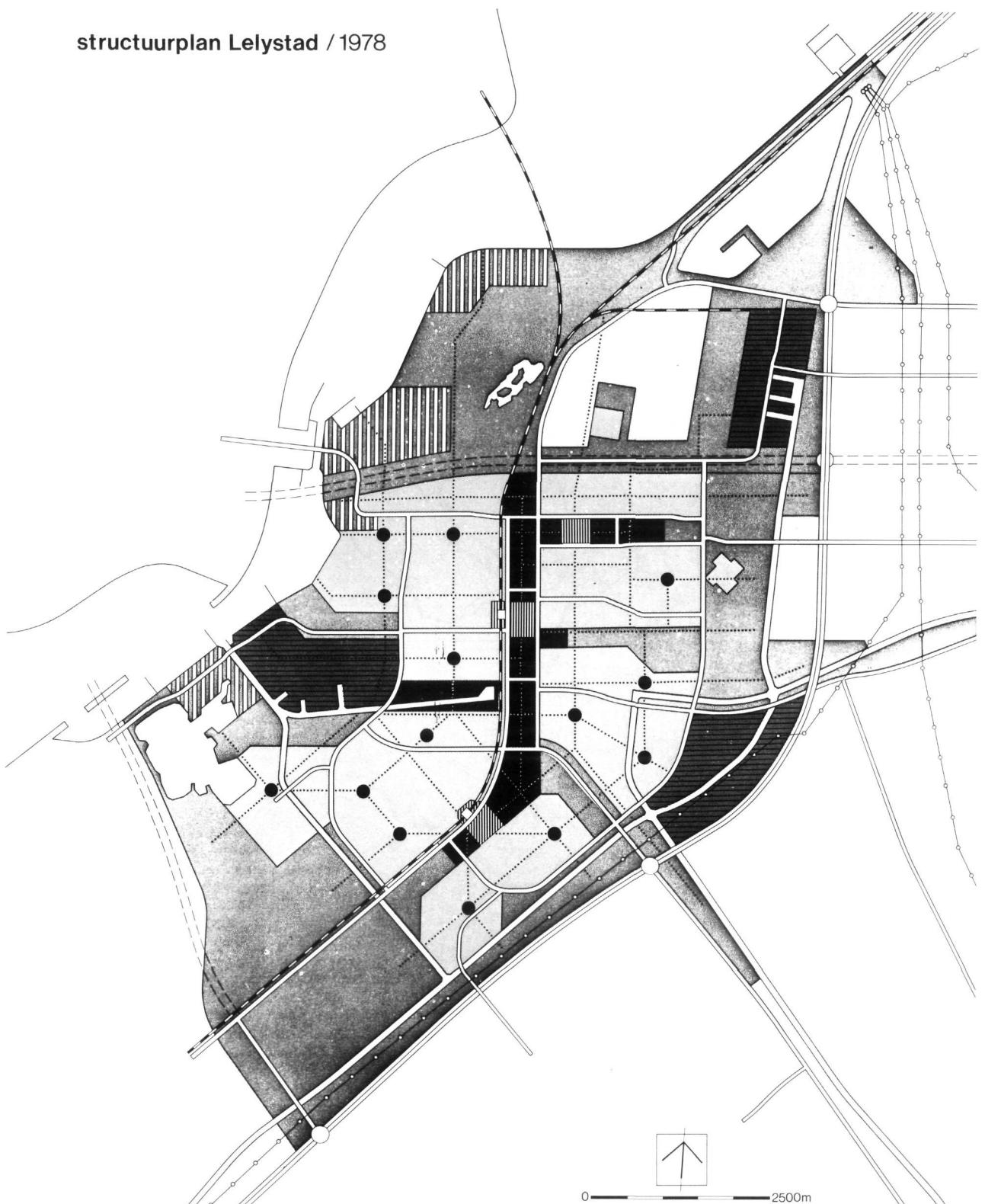
De planning van recreatieve fietspaden is nauw verweven met de planning van recreatieve voorzieningen, zoals in hoofdstuk II onder „nadere uitwerking van het beleid“ reeds is aangegeven.

### *Fietspaden langs rijkswegen*

Het fietsverkeer verplaats zich in het algemeen over relatief korte afstand. In het woon-werkverkeer is 90% van de fietsritten korter dan 10 km en ook in het recreatief verkeer gaat het merendeel van de ritten een tijdsduur van 2?uur (overeenkomend met een lengte van ca. 30 km) niet te boven. Het ligt daarom niet in de rede een rijkspadensplan te ontwerpen naar analogie van het hoofdwegennet bij het autoverkeer. Van de provincies mag verwacht worden dat zij bij hun fietspadenplannen rekening houden met de plannen van de wegbeheerders (gemeenten, gewesten, recreatieschappen etc.) in de eigen en de aangrenzende provincies, zodat landelijk gesloten netten voor utilitair en recreatief fietsverkeer ontstaan.



**structuurplan Lelystad / 1978**



[white square]	wonen
[black square]	centrumzone
[cross-hatched square]	stedelijk centrum
[circle with dot]	buurtcentrum
[dotted line]	hoofdroute voor fietser en voetganger

[white square]	recreatieve voorzieningen en wonen
[white square]	nader te bestemmen reservering
[cross-hatched square]	groen
[black square]	bedrijventerrein
[white square]	water

[circle with dot]	rijksweg met aansluiting
[cross-hatched rectangle]	stadshoofdweg
[dashed rectangle]	ongelijkvloerse kruising
[dashed line]	reservering rijksweg
[thick line with station]	spoorweg met station
[line with circles]	hoogspanningsleiding

Aard der voorzieningen	lengte in km
Eénzijdig fietspad	199
Eénzijdige parallelweg, tevens fietspad	335
Tweezijdig fietspad	109
Tweezijdige parallelweg, tevens fietspad	112
Eénzijdige parallelweg, andere zijde fietspad	39
Zonder fietspaden, verboden voor fietsers	1.503
Totaal conflictvrij	2.297
Gemengd verkeer op hoofdrijsbaan (incl. fietsstroken)	38
Totale lengte bij het Rijk in beheer zijnde Hoofdwegennet	2.335

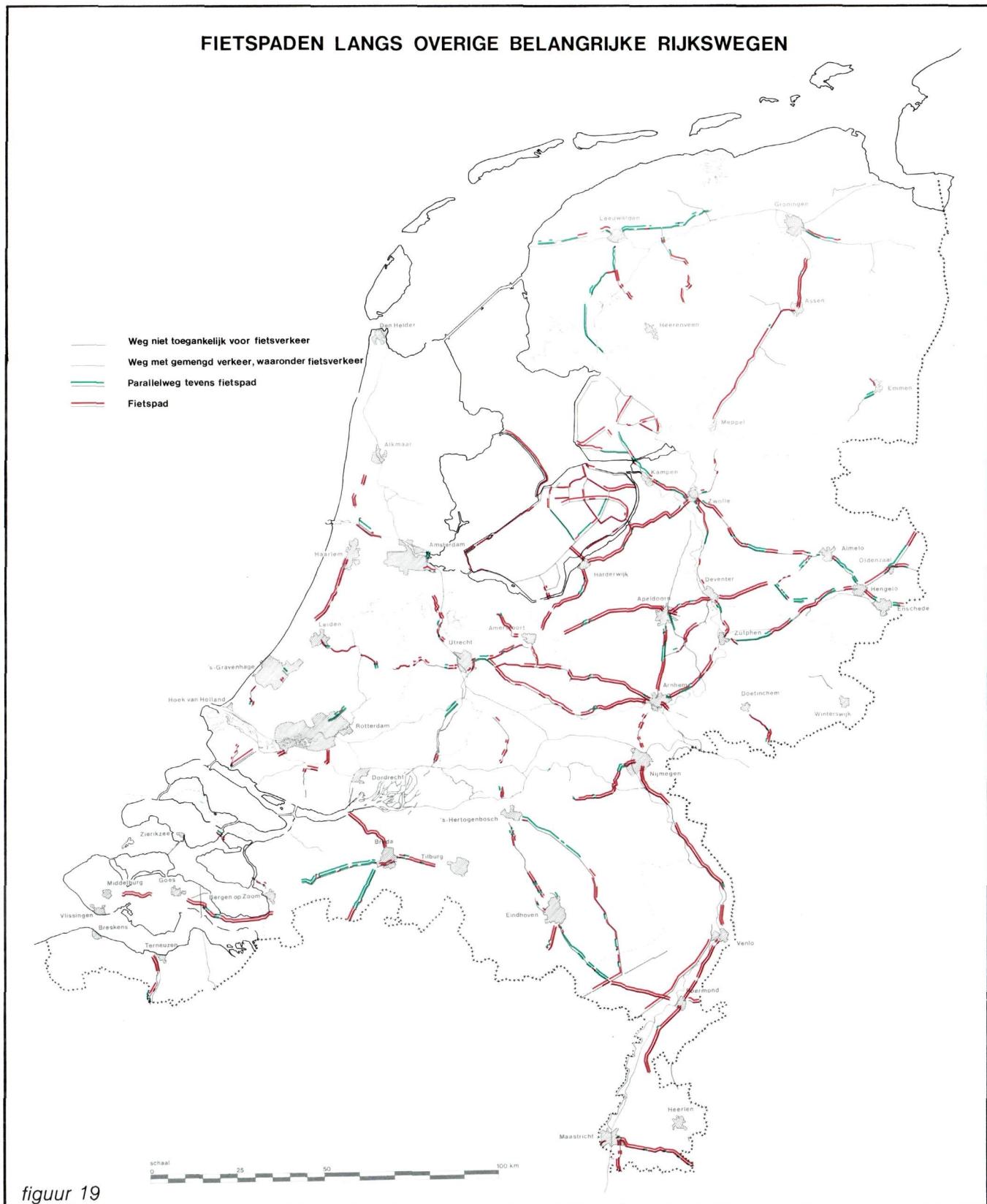


figuur 16:  
*fietsvoorzieningen langs bestaande wegen van het hoofdwegennet, in beheer bij het rijk*

De rijkswegen, deel uitmakend van het hoofdwegennet, zoals dit in het Structuurschema Verkeer en Vervoer is opgenomen zijn in eerste instantie bestemd voor het doorgaande autoverkeer. Deze wegen zijn vaak niet op woonkernen gericht maar lopen tangential langs de grote steden en vaak op grote afstand van kleinere steden. Het fietsen langs deze wegen zal dus weinig aantrekkelijk zijn, niet alleen vanwege het lawaai en de stank, maar ook vanwege de voor het fietsverkeer vaak te grote omwegen. Mede gezien de primaire functie van het hoofdwegennet zijn en worden er in principe geen fietspaden langs de wegen

waar voor de fietsers een duidelijk voordeel optreedt van het hoofdwegennet aangelegd. Slechts daar en andere oplossingen onevenredig nadeel opleveren zijn fietspaden aangelegd, dan wel voorzien. Bij kruisingen van de wegen van het hoofdwegennet met andere wegen of met bestaande of geplande fietspaden wordt uiteraard daar waar dit noodzakelijk is bij de bouw van viaducten e.d. rekening gehouden met het langzaam verkeer op die wegen, dan wel worden speciale voorzieningen voor het fietsverkeer (viaduct of fietstunnel) aangebracht om op deze wijze de barriewerking van de auto(snel)wegen op te heffen. Een overzicht van de fietsvoorzieningen langs de bestaande wegen van het hoofdwegennet is gegeven in figuur 16 en 17.





*figuur 19*

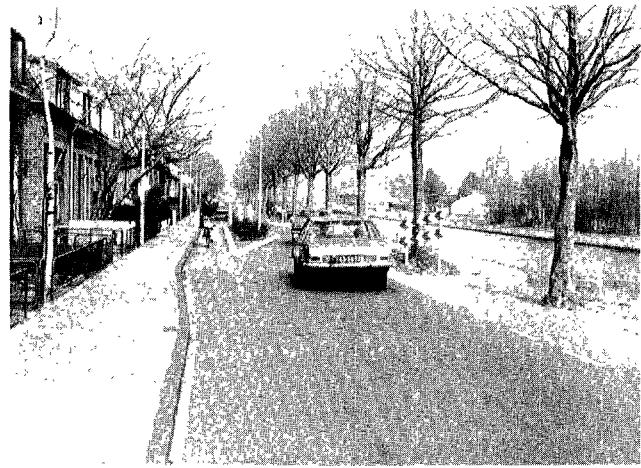
Aard der voorzieningen	lengte in km
Eénzijdig fietspad	488
Eénzijdige parallelweg, tevens fietspad	211
Tweezijdig fietspad	677
Tweezijdige parallelweg, tevens fietspad	122
Eénzijdige parallelweg, andere zijde fietspad	62
Zonder fietspaden, verboden voor fietsers	75
<b>Totaal conflictvrij</b>	<b>1.635</b>
Gemengd verkeer op hoofdrijbaan (incl. fietsstroken)	539
<b>Totale lengte overige belangrijke rijkswegen</b>	<b>2.174</b>

figuur 18:  
*fietsvoorzieningen langs overige belangrijke rijkswegen*

Naast de wegen van het hoofdwegennet zijn er op dit moment nog veel wegen in beheer bij het Rijk die deel uitmaakten van wegenplannen uit de vorige eeuw, dan wel opgenomen zijn in oude rijkswegenplannen en als zodanig verbindingen vormen tussen landsdelen. Zoals in het Structuurschema Verkeer en Vervoer is aangegeven wordt ernaar gestreefd deze wegen de komende jaren over te dragen aan de lagere overheden. Deze wegen zijn veelal gericht op de stadscentra of lopen door de steden en dorpen. Ze worden thans in hoofdzaak gebruikt voor verkeer op kortere afstanden, dan wel als tovoer- of verdeelweg en hebben dus voornamelijk een regionale functie. Als zodanig worden ze veel voor fietsverkeer gebruikt. Langs veel van deze zgn. overige belangrijke rijkswegen zijn reeds fietsvoorzieningen aanwezig, zoals blijkt uit *figuur 18 en 19*.

Het beleid is erop gericht waar dit uit een oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is langs deze wegen fietspaden aan te leggen. Daar deze wegen vaak langs rivieren en kanalen lopen (vroeger van belang als trekvaarten) en over smalle dijken met bebouwing is het soms moeilijk om op verantwoorde wijze fietspaden te realiseren.

Voor de aanleg van fietspaden langs bij het Rijk in beheer zijnde wegen, en voor fietsbruggen en -tunnels zal de komende jaren ca. f 4 mln per jaar worden uitgetrokken. In nader overleg met de provincies zal de mogelijkheid nagegaan worden deze fietsvoorzieningen ook op te nemen in de provinciale fietspadenplannen en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringsschema's, om op deze wijze een gecoördineerde prioriteitenstelling mogelijk te maken.



Projecten waar al concrete toezeggingen over zijn gedaan zijn de verbetering voor het fietsverkeer van de brug bij Westervoort en de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de ca. 10 km lange rijksweg nr. 317, Arnhem - Elst - Nijmegen.

*Fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen*  
Krachtens de Wet Uitkeringen Wegen (WUW) worden regelmatig door de provinciale besturen secundaire en tertiaire wegenplannen vastgesteld. Secundaire en tertiaire wegen hebben meer of minder belang voor het doorgaande verkeer en ontsluiten regionale steden en gewesten. Ze fungeren vaak als tovoerwegen van de regio naar het streekcentrum en zijn als zodanig uitermate geschikt voor fietsverkeer tussen stad en streek. Deze wegen worden daarom ook veel voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer op de fiets gebruikt.

Door de toegenomen intensiteiten van het autoverkeer is het fietsverkeer op de secundaire en tertiaire wegen steeds meer in de verdrukking gekomen. Het



aantal ongevallen op deze wegen, waarbij fietsers zijn betrokken is daardoor bijzonder hoog. Om die reden zijn steeds meer wegbeheerders er - geholpen door de sinds 1976 bestaande riksbijdrageregeling van 50% in de aanlegkosten van vóór 1976 aanwezige secundaire en tertiaire wegen - toe overgegaan vrijliggende fietspaden langs deze wegen aan te leggen. In de jaren 1975-1980 is op deze wijze totaal voor een bedrag van ca. f 265,5 mln aan fietspaden uitgegeven, waarvan f 69,7 mln volgens de riksbijdrageregeling is gesubsidieerd (zie figuur 20).

provincie	totaal	riksbijdragen (V en W)
Groningen	8,0	4,1
Friesland	8,3	3,6
Drenthe	31,5	3,9
Overijssel	18,5	6,2
Gelderland	15,4	5,5
Utrecht	4,8	2,2
Noord-Holland	20,7	5,7
Zuid-Holland	35,7	10,3
Zeeland	7,0	2,0
Noord-Brabant	107,2	22,7
Limburg	8,3	3,5
Totaal	265,5	69,7

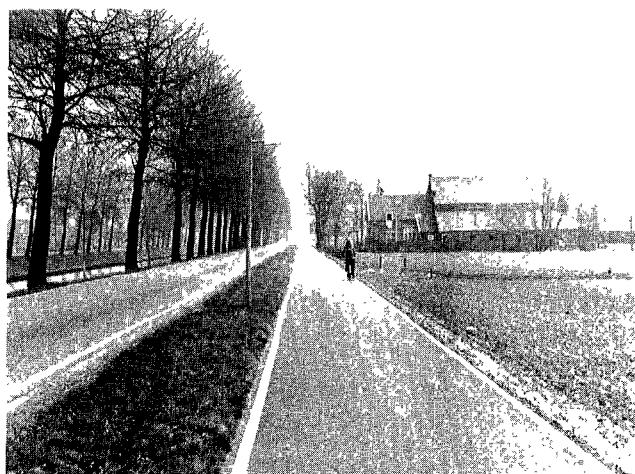
*figuur 20:*  
bedragen, in miljoenen guldens, besteed door de provincies aan de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen in de periode 1975 t/m 1980, en de riksbijdragen daarin

Uit deze tabel blijkt, dat de verhouding van de riksbijdragen tot het totaal nogal varieert per provincie en vaak sterk afwijkt van het percentage van 50%. Ter verklaring wordt het volgende opgemerkt:

- In 1976 werd de subsidieregeling voor fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen ingevoerd. In verband met het inspelen op deze regeling en de tijd nodig voor voorbereidingen van de projecten is deze regeling eigenlijk pas goed gaan draaien in 1978.
- Naast genoemde subsidieregeling is in sommige provincies voor fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen ook gebruik uit andere riksbijdrageregelingen (o.a. DACW)\*.
- Secundaire en tertiaire wegen kunnen in beheer en onderhoud zijn bij provincies, maar ook bij gemeenten. De ontbrekende gelden voor de aanleg

van fietspaden worden praktisch altijd gefinancierd uit de uitkeringen volgens de Wet Uitkeringen Wegen en de hierop aansluitende provinciale verdelingsverordeningen, alsmede door bijdragen uit de algemene middelen van de wegbeheerders.

- De behoefte per provincie varieert sterk. Dit hangt samen met de structuur van de provincie en de mate, waarin in het verleden reeds fietsvoorzieningen zijn aangelegd.



Geconcludeerd kan worden dat ondanks het late functioneren van de 50%-regeling toch totaal voor ca. f 265 mln aan fietspaden alleen al langs secundaire en tertiaire wegen is gerealiseerd. Ca. f 70 mln was afkomstig uit de 50%-regeling en de overige f 195 mln voor het merendeel uit de WUU-bijdragen.

Uitgaande van een gemiddeld bedrag van 500.000,- per km laat zich berekenen dat in de beschouwde 6 jaren langs ca. 500 km secundaire en tertiaire wegen fietspaden zijn aangelegd.

Het uitvoeringstempo voor de komende jaren hangt nauw samen met de mogelijkheid fietspaden planologisch in te passen. In de afgelopen jaren zijn de relatief meest eenvoudige situaties aangepakt; voor de komende jaren komen de meer ingewikkelde ontwerpen aan de orde. Door een groot aantal provincies is dit probleem in de enquête aangestipt.

Daarnaast is ook gewezen op de zorgelijke financiële situatie bij de provincies, waardoor het onzeker is welke eigen bijdrage voor de aanleg beschikbaar komt.

In figuur 21 is een overzicht gegeven van de in 1981 toegewezen en gedeclareerde bedragen en de gevraagde en voorlopig toegewezen bijdragen voor de periode 1982 t/m 1986. Uit deze tabel blijkt, dat er

\* DACW; Dienst Aanvullende Civieltechnische Werken

Provincie	Toewijzing 1981 in f mln.	Gedeclareerd in 1981	gevraagde subsidie in f mln.					nieuwe toewijzing in f mln.				
			1982	1983	1984	1985	1986	1982	1983	1984	1985	1986
Groningen	3,0	2.670.537,87	3,1	3,2	2,6	2,6	2,9	3,0	3,0	2,5	2,5	2,5
Friesland	1,5	1.667.786,41	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Drenthe	2,5	2.545.987,96	4,0	4,4	3,9	2,6	3,0	3,0	3,0	2,5	2,5	2,5
Overijssel	3,0	2.732.026,99	5,5	6,3	5,1	4,6	6,1	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5
Gelderland	2,0	1.990.903,80	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Utrecht	1,0	253.870,28	0,9	0,2	3,5	2,5	-	1,0	0,5	1,5	1,5	1,5
Noord-Holland	7,0	5.689.031,48	5,3	7,2	5,2	2,0	2,7	5,0	4,5	3,5	3,5	3,5
Zuid-Holland	3,5	1.749.961,13	3,5	3,7	4,0	5,1	-	3,0	3,0	3,5	3,5	3,5
Zeeland	1,5	777.361,92	2,3	2,4	3,0	3,5	3,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,0
Noord-Brabant	8,0	8.000.000, -	8,0	7,5	7,5	7,5	7,5	8,0	7,5	7,5	7,5	7,5
Limburg	1,1	1.119.474,26	3,5	2,0	1,3	1,0	1,0	3,0	1,5	1,0	1,0	1,0
Totaal	34,1	29.196.942,10	39,6	40,4	39,6	34,9	27,7	34,0	32,0	32,0	32,0	32,0

figuur 21:  
gevraagde en toegewezen rijksbijdragen voor de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen voor de periode 1982 t/m 1986 (voorlopig)

sprake is van een zekere mate van overplanning. In 1981 werd f 34 mln toegewezen en ca. f 29 mln gedeclareerd.

Vooralsnog wordt daarom rekening gehouden met een totaal aan rijksbijdragen in de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen van ca. f 29 mln per jaar.

Vooralsnog mag verwacht worden, dat het voor de provincies uitgetrokken bedrag toereikend zal zijn. Al-

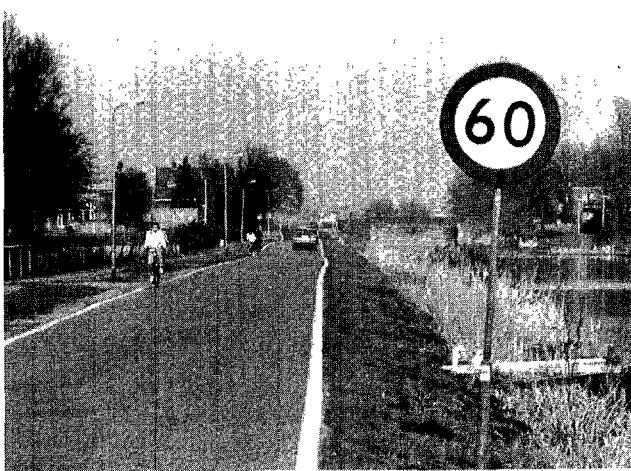
dus zal in de periode 1982 t/m 1986 voor ca. f 300 mln aan fietspaden langs deze wegen kunnen worden aangelegd, overeenkomende met ca. 500 à 600 km fietspad. Deze lengte komt overeen met hetgeen door de provincies voor de komende jaren is voorzien, zoals blijkt uit figuur 22.

Volgens de planning zal in 1986 ruim 90% van alle secundaire en ca. 70% van de tertiaire wegen van

provincie	lengte bestaande wegen		waarvan met gemengd verkeer		aanleg fietspaden voorzien '82-'86	
	sec.	tert.	sec.	tert.	sec.	tert.
Groningen	235,4	362,6	16,2	99,3	11,7	78,3
Friesland	278	505	12	265	—	24
Drenthe	227	364	23	147	11	80
Overijssel	336,5	359,2	48,8	230,1	11,8	35
Gelderland	697	969	130	627	9,3	50
Utrecht	194	176	9	63	—	—
Noord-Holland	284,3	527,3	13,3	217	1,9	64,5
Zuid-Holland	405	600	35	330	9	40
Zeeland	242	354	17	212	5	32
Noord-Brabant	561	455	100*	84,7*	59	50
Limburg	227,2	664	72,8	?	6,7	30,9
Totaal	3687,4	5336,1	477,1	2275,1	125,4	484,7

\* Verdeling niet bekend

figuur 22: geplande fietspaden langs secundaire & tertiaire wegen 1982-1986.



fietspaden zijn voorzien. In een aantal provincies is zelfs nagenoeg het gehele secundaire en tertiaire weggennet van fietspaden voorzien.

#### *Fietspaden langs kwartaire en overige plattelandswegen*

Kwartaire wegen hebben naast hun functie voor het doorgaande verkeer vooral een functie in de ontsluiting van het platteland. Of en in welke mate zij een functie hebben voor het fietsverkeer hangt sterk samen met de plaatselijke situatie. Krachtens de WUU worden de kwartaire wegen door de provincie als zodanig aangewezen. Beheerders zijn Rijk en provincie (incidenteel), gemeenten en water- of wegschappen. Zoals bij de planning van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen is aangegeven zal in 1986 volgens planning het grootste deel van deze wegen van fietspaden zijn voorzien. In verband daarmee zal een onderzoek worden gestart of nog andere fietsvoorzieningen in het landelijke gebied nodig zijn, teneinde op die wijze een optimaal fietsroutenetwerk buiten de bebouwde kom te realiseren.

Gezien hun betekenis voor het platteland valt de riks-bemoeienis met deze wegen voor een groot deel onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Landbouw en Visserij. Ook de Directie Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van CRM\* is vanuit de betrokkenheid bij het recreatief fietsverkeer hierbij betrokken.

In het Structuurschema Landinrichting wordt het riksbeleid t.a.v. het verkeer en vervoer in landelijke gebieden beschreven. In het kader van het landinrichtingsbeleid zal de regering bevorderen dat fietspaden langs plattelandswegen of met een eigen

tracé totstandkomen op die plaatsen waar uit een oogpunt van veiligheid daaraan behoefte bestaat. In de afgelopen vijf jaren is met subsidie van het Ministerie van Landbouw en Visserij gemiddeld ruim 20 km fietspad per jaar gerealiseerd, waarvan 75% van de lengte enkelzijdige fietspaden en 25% dubbelzijdige fietspaden. Tweederde betrof fietspaden langs kwartaire wegen en éénderde fietspaden langs overige plattelandswegen.

Hiermee was een bedrag gemoeid van ca. f 5 mln per jaar. De in de naaste toekomst te realiseren utilitaire fietspaden langs kwartaire en overige plattelandswegen, zullen naar verwachting qua lengte en kosten niet in belangrijke mate afwijken van de reeds gerealiseerde fietspaden.

#### *Recreatieve fietspaden*

Het riksbeleid t.a.v. recreatieve fietspaden valt onder verantwoordelijkheid van de Directie Openluchtrecreatie van het voormalige Ministerie van CRM (thans van het Ministerie van Landbouw en Visserij).

In het Structuurschema Openluchtrecreatie wordt aan het recreatief medegebruik van het landelijk gebied, waarvan het recreatief fietsen in de meeste gebieden onderdeel uitmaakt, grote waarde gehecht. Hierbij gaat het met name om de stadsgewesten, alsmede om gebieden binnen de stedelijke invloedsfeer en de potentiële nationale landschappen. In deze gebieden zal financiële steun verleend worden bij het treffen van maatregelen ten behoeve van het recreatief medegebruik met als één van de aspecten het recreatief fietsen. In de potentiële nationale landschappen zal voor het recreatief medegebruik direct op de aanwezige mogelijkheden kunnen worden ingespeeld en zullen in het algemeen slechts aanvullende voorzieningen (w.o. enkele tracés van fietspaden) behoeven te worden gerealiseerd. In de Randstad is de pro-

\* De Directie Openluchtrecreatie ressorteert trans onaer de minister van Landbouw en Visserij.

1975	3 gemeenten	subsidiebedrag:	2,1 mln	( 3 projecten)
1976	18 "	"	14,1 mln	(20 " )
1977	24 "	"	32,8 mln	(30 " )
1978	22 "	"	11,8 mln	(24 " )
1979	35 "	"	27,8 mln	(44 " )
1980	22 "	"	30,3 mln	(38 " )

In het totaal hebben 80-90 verschillende gemeenten een beroep gedaan op de bijdrageregeling.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	
Amsterdam	1,4	1,6	6,5	1,6	3,6	—	
Rotterdam	—	—	10,0	—	0,1	7,9	
Den Haag	—	—	—	—	—	2,7	
Utrecht	—	1,4	—	0,5	—	—	
Vier grote gemeenten:	1,4	3,0	16,5	2,1	3,7	10,6	+
Gemeenten 100.000+	—	0,5	5,9	2,0	7,9	6,7	
Gemeenten 100.000-	0,7	10,6	10,4	7,7	16,2	13,0	
	2,1	14,1	32,8	11,8	27,8	30,3	+

figuur 23:

overzicht van de verdeling van rijksbijdragen voor fietsvoorzieningen aan de gemeenten. Bedragen in miljoenen guldens.

blematiek evenwel veel complexer. Daar zullen immers tevens infrastructurele barrières en landschappelijke aankleding veel aandacht vergen.

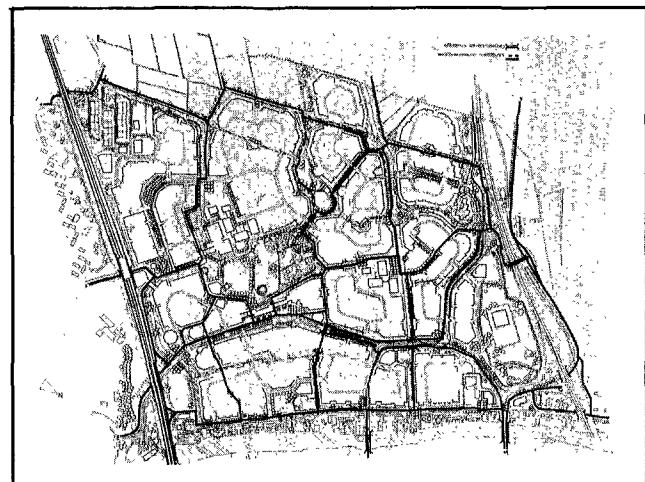
In de afgelopen jaren zijn uit hoofde van de openluchtrecreatie in toenemende mate gelden beschikbaar gesteld voor recreatieve fietsvoorzieningen. Voor de toekomst mag verwacht worden dat, in het licht van het Structuurschema Openluchtrecreatie, waarin nadruk wordt gelegd op het stimuleren van het recreatief medegebruik - wanneer de budgettaire situatie dit toelaat - het aan recreatieve fietsvoorzieningen te besteden bedrag zal toenemen.

#### Stedelijke fietsvoorzieningen

In de afgelopen jaren zijn in het stedelijk gebied belangrijke voorzieningen voor het fietsverkeer gerealiseerd. In de na 1975 aangelegde woonwijken is veelal een eigen fietsroutenetwerk aangelegd, waar nodig voorzien van speciale fiets- en voetgangerstunnels of -bruggen. Ook in de oudere stadsdelen zijn speciale voorzieningen voor fietsers aangelegd.

In figuur 23 is een overzicht gegeven van de verdeling van de in de periode 1975-1980 toegezegde bijdragen over aantal gemeenten.

Uit deze figuur blijkt, dat voor 159 projecten aan ca. 85 gemeenten totaal ca. f 120 mln aan rijksbijdragen is toegezegd. Dit bedrag is exclusief de ca. f 35 mln



die is besteed aan de demonstratieve fietsroutes in Den Haag en Tilburg.

Uit de enquête onder de ca. 25 gemeenten is voorts gebleken dat in ieder geval de grotere gemeenten (meer dan 20.000 inwoners) veelal over een fietspadenplan beschikken. De aard en de inhoud van de plannen is zeer verschillend, variërend van een systeem met fietsvoorzieningen op stedelijk, wijk- en buurtniveau tot alleen fietspaden langs hoofdverkeerswegen. In veel gevallen is een fietspadenplan opgenomen in het verkeerscirculatieplan.

Gemeente	totale kosten	rijksbijdragen (V en W)
Rotterdam	14,6	10,9
Eindhoven	6,4	0,3
Groningen	9,4	7,6
Haarlem	—	—
Nijmegen	3,7	0,4
Arnhem	0,5	0,3
Maastricht	0,2	—
Leiden	10,6	4,1
's-Hertogenbosch	3,8	0,8
Leeuwarden	4,0	2,5
Delft	9,1	4,1
Ede	—	—
Zwolle	13,4	10,1 (ook andere rijksbijdragen)
Assen	5,0	3,8
Middelburg	1,8	0,5
Geldrop	0,8	0,4
Voorburg	0,4	0,1

figuur 24:  
bedragen, in miljoenen guldens, in de jaren 1975 t/m 1980 door enkele gemeenten uitgegeven aan fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom en de rijksbijdragen daarin.

Figuur 24 geeft voor een aantal geënquéteerde gemeenten aan welke bedragen zij hebben uitgegeven voor de aanleg van fietspaden in de periode 1975 t/m 1980 en welke rijksbijdrage zij hierin hebben ontvangen. Betreffende de verhoudingen tussen deze bedragen gelden soortgelijke opmerkingen als gemaakt bij het overzicht van de uitgaven voor fietsvoorzieningen langs secundaire en tertiaire wegen.

Gemeente	totale kosten	rijksbijdragen (V en W)
Rotterdam	65	40
Eindhoven	13	3,2
Groningen	12,5	10
Haarlem	9,3	7,4
Nijmegen	3	2,4
Arnhem*	—	—
Maastricht**	?	?
Leiden	15,6	6,8
's-Hertogenbosch	4,9	2,8
Leeuwarden	15,5	10,9
Delft***	37,5	24
Ede	5,35	1,75
Zwolle	18,25	11,9
Assen	5,2	2,3
Middelburg	0,8	0,4
Geldrop	0,125	—
Voorburg	p.m.	p.m.

\* I.v.m. uiterst slechte financiële positie geen opgave.

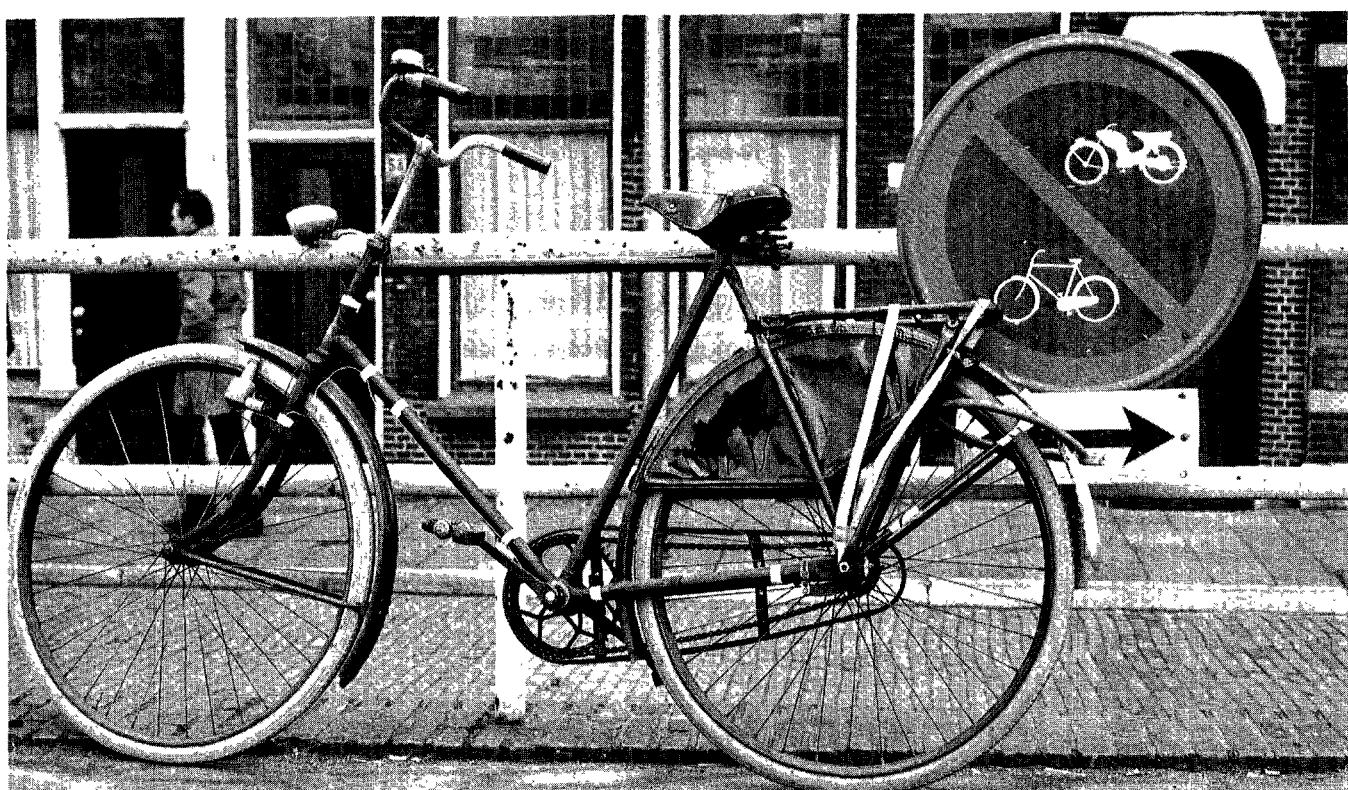
\*\* Nog geen begroting beschikbaar.

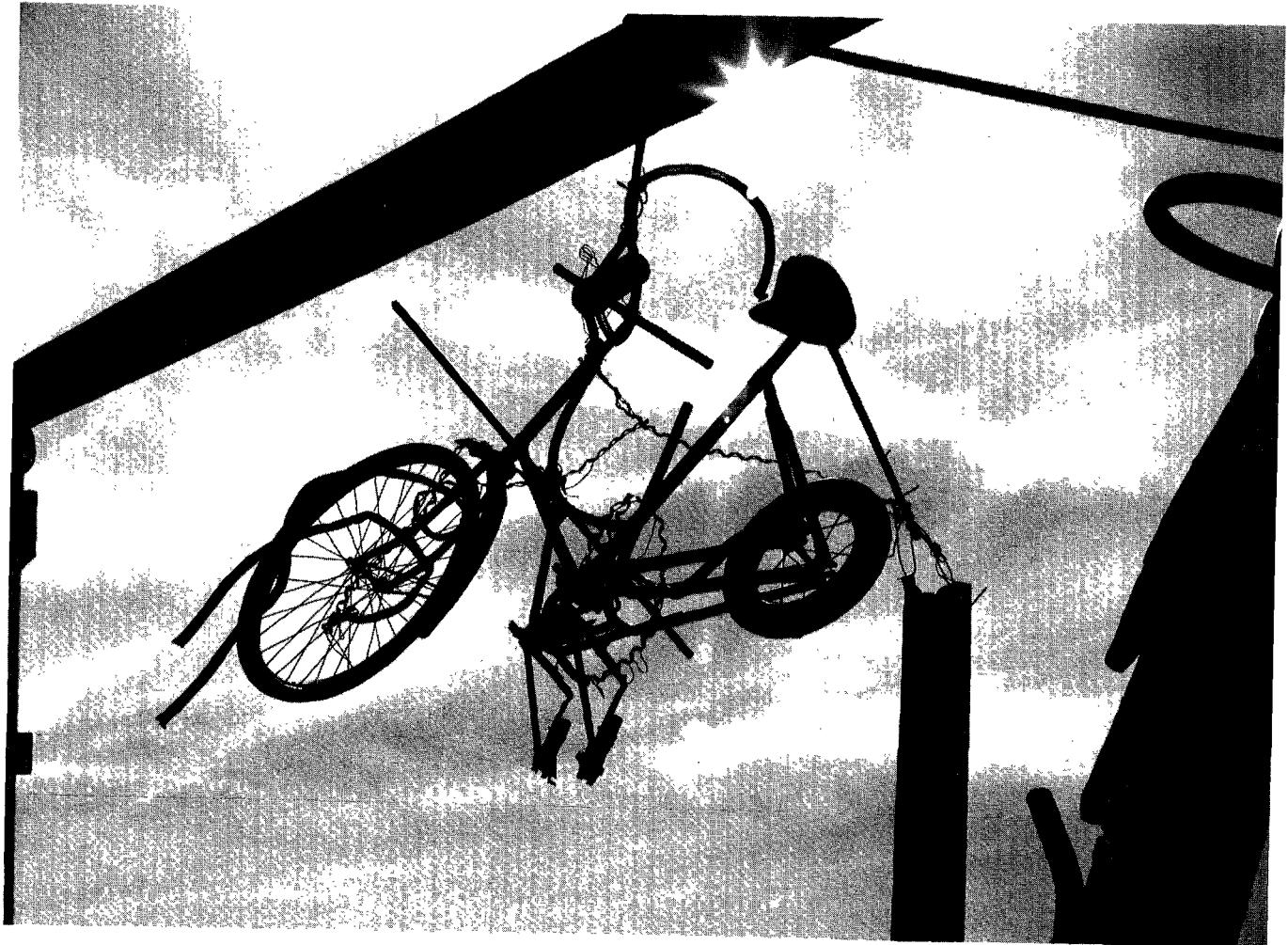
\*\*\* Tot 1990 f 7,5 mln per jaar

figuur 25:

financiële planning 1982-1986 voor stedelijke fietsvoorzieningen (wenslijst)  
Bedragen in miljoenen guldens.

Voor de jaren 1982-1986 verwachten de 17 gemeenten, die hebben meegedaan aan de enquête een totaalbedrag aan rijksbijdragen nodig te hebben van ca. f 120 mln (zie figuur 25). Dit bedrag heeft het karakter van een wensbedrag. Hierbij is in het alge-



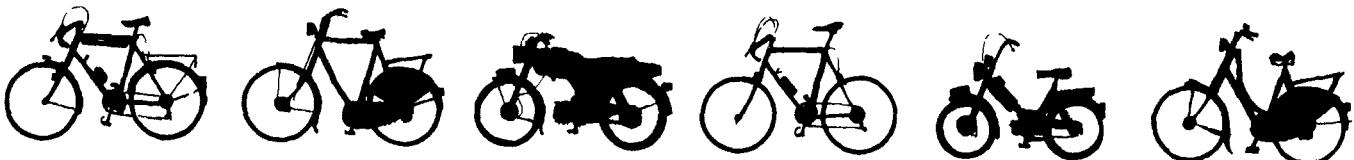


meen nog geen rekening gehouden met de eigen financiële mogelijkheden, alsmede met de mogelijkheden de fietsvoorzieningen ook planologisch te realiseren.

Uitgaande van de werkelijke bestedingen in de afgelopen jaren en rekening houdend met de financiële situatie, zowel bij het Rijk als ook bij de gemeenten, kan er van worden uitgegaan, dat de werkelijk te besteden bedragen in de komende jaren niet belangrijk hoger zullen zijn, dan hetgeen tot nu toe is uitgegeven. Voor de 4 grote steden, wordt daarom vooralsnog uitgegaan van een gemiddeld te besteden bedrag van totaal f 25 mln in de periode 1982-1986.

Voor de 40 middelgrote steden (50.000-250.000 inwoners) wordt uitgegaan van een gemiddeld bedrag van totaal f 80 mln en voor de overige gemeenten van een bedrag van totaal f 20 mln. Op grond van deze aannamen wordt gevonden, dat voor de jaren 1982-1986 voor een bedrag van ca. f 125 mln nodig is voor de aanleg van stedelijke fietsvoorzieningen.

Van dit bedrag zal f 25 mln door de gemeenten zelf opgebracht moeten worden en ca. f 100 mln - overeenkomend met f 20 mln per jaar - zal uit subsidies vanuit het Rijk dienen te komen. Met dit bedrag zal in de komende begrotingen zoveel mogelijk rekening gehouden worden.



---

## **pkb 7 Het langzaam verkeer (Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e)**

Het zich verplaatsen als voetganger en (brom)fietsers is voor de verkeersdeelnemers op zich het meest gezond en geniet in ons land een relatief grote en gedurende de laatste tijd toenemende belangstelling. Bovendien is het langzaam verkeer milieuvriendelijk en verbruikt het weinig of geen energie.

Voor velen is de (brom)fiets het enige eigen vervoermiddel.

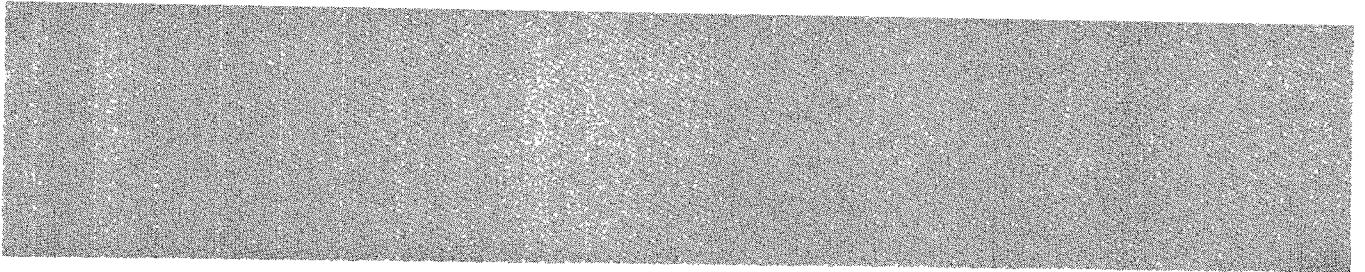
De verkeersonveiligheid is echter juist voor deze categorie verkeersdeelnemers relatief het grootst.

Daarom zal het beleid worden gericht op:

- a. verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe fiets- en voetpaden;
- b. het creëren van voldoende fiets- en voetpaden in nieuwe woonwijken alvorens de woningen worden opgeleverd;
- c. het aanbrengen van voldoende verlichting en afbakening van fiets- en voetpaden binnen en buiten de bebouwde kom;
- d. verbetering of aanleg van veilige, goed onderscheiden fiets- en voetpaden in de nabijheid van openbare gebouwen en haltes van het openbaar vervoer;
- e. het creëren van goede (brom)fietsenstallingen bij openbare gebouwen en haltes van het openbaar vervoer;
- f. het creëren van gunstige (brom)fietsroutes naar openbare gebouwen, haltes van het openbaar vervoer en recreatiegebieden;
- g. vrije toelating van het langzaam verkeer in verblijfsgebieden, ook waar ander doorgaand verkeer wordt geweerd of ontmoedigd;
- h. bij de opstelling van streek-, bestemmings- en verkeerscirculatieplannen rekening houden met voorzieningen voor het langzaam verkeer.

*Bron: Deel e. Structuurschema Verkeer en Vervoer  
(tekst van de na parlementaire behandeling  
vastgestelde pkb)*





## Resultaten van de enquête onder provincies en gemeenten naar aspecten van het fietsverkeer

Ter vergroting van het inzicht in de behoeften en de planning van de lagere overheden ten aanzien van fietsvoorzieningen is onder alle provincies en ca. 25 gemeenten een enquête gehouden. Omdat recreatieve fietspadenplannen in hoofdzaak door recreatieschappen en gewesten worden ontworpen en deze niet zijn geënquéteerd zijn de aspecten van het recreatieve fietsverkeer onderbelicht.

Aan de provincies en gemeenten zijn de volgende vragen gesteld:

### Vragenlijst

1. Heeft de provincie/gemeente een fietspadenplan of wordt er gewerkt aan een fietspadenplan? Indien hierin een fietsroutenetwerk wordt gedacht kunt u dan aangeven welke maaswijdte wordt aangehouden?

2. Vormt dit plan onderdeel van een provinciaal verkeersplan/verkeerscirculatieplan?

3. Kunt u aangeven welke bedragen sedert 1975 zijn uitgegeven voor het realiseren van fietsvoorzieningen (fietspaden, -bruggen, -tunnels, etc.) langs secundaire en tertiaire wegen in beheer bij de provincie en gemeenten/binnen de bebouwde kom van uw gemeente?

Waren voor deze periode meer voorzieningen gepland, die nog niet gerealiseerd kunnen worden?

	Gerealiseerd	Gepland
Totaal	Provincie/Gemeente	SubsidieTotaal
1975		
1976		
1977		
1978		
1979		
1980		

4. Zijn er oorzaken aan te geven voor de eventuele afwijking tussen geplande en gerealiseerde uitgaven?

Bijvoorbeeld:

- langere duur inspraak;

- langere duur subsidie-procedure;
- afwijzen subsidie-aanvraag;
- planwijzigingen;
- andere oorzaken.

5. (Alleen voor gemeenten). Zijn in uw gemeente ook andere maatregelen ten gunste van het fietsverkeer getroffen zoals:

- ontheffing voor fietser van éénrichting verkeer;
- fietsuggestiestroken;
- verkeersluw maken van straten;
- stallingsvoorzieningen;
- toegankelijkheid stations, scholen, winkelcentra e.d.

Op welke schaal gebeurt dit?

6. Kunt u een indruk geven van de verkeersontwikkeling op de secundaire en tertiaire wegen binnen uw gemeente vanaf 1973 voor de verschillende vervoerwijzen?

Is deze ontwikkeling ook aan te geven voor het fietsverkeer, onderverdeeld naar de verschillende motieven (woon-werk-, woon-school-, woon-winkel- en woon-recreatief-verkeer)?

Kunt u uw antwoord door middel van enkele overzichtelijke bijlagen in de vorm van kaarten, tabellen of grafieken geven?

7. Indien er niet voldoende gegevens beschikbaar zijn om vraag 5 te kunnen beantwoorden, kunt u dan de ontwikkeling van de verschillende verkeerssoorten aangeven aan de hand van een aantal telpunten of cordon-tellingen?

Kunt u uw antwoord door middel van enkele overzichtelijke bijlagen geven?

8. (Alleen voor gemeenten). Welke soort van fietsvoorzieningen worden door uw gemeente in de nieuwbouwwijken toegepast?

Worden of zijn fietsroutes van de nieuwbouwwijken naar het stadscentrum aangelegd?

9. Kunt u een indruk geven van de ontwikkeling van het recreatieve fietsverkeer?



10. Is de behoefte aan recreatieve fietsroutes (buiten de bebouwde kom) naar uw mening vergroot?
11. Kunt u aangeven welke bedragen in de komende jaren voor de realisering van fietsvoorzieningen langs secundaire en tertiaire wegen in bestaande woonwijken naar verwachting in de begroting zullen worden opgenomen.

Totaal t.l.v. wegbeheerders/gemeenten Subsidie

1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
later

12. Worden er ook voor het recreatieve fietsverkeer voorzieningen gepland?  
Kunt u de hiervoor benodigde bedragen aangeven?
13. Heeft u nog suggesties of opmerkingen voor het uit te brengen Meerjarenplan Langzaam Verkeer?

### Resultaten provincies

De voornaamste resultaten van de enquête onder de provincies zijn:

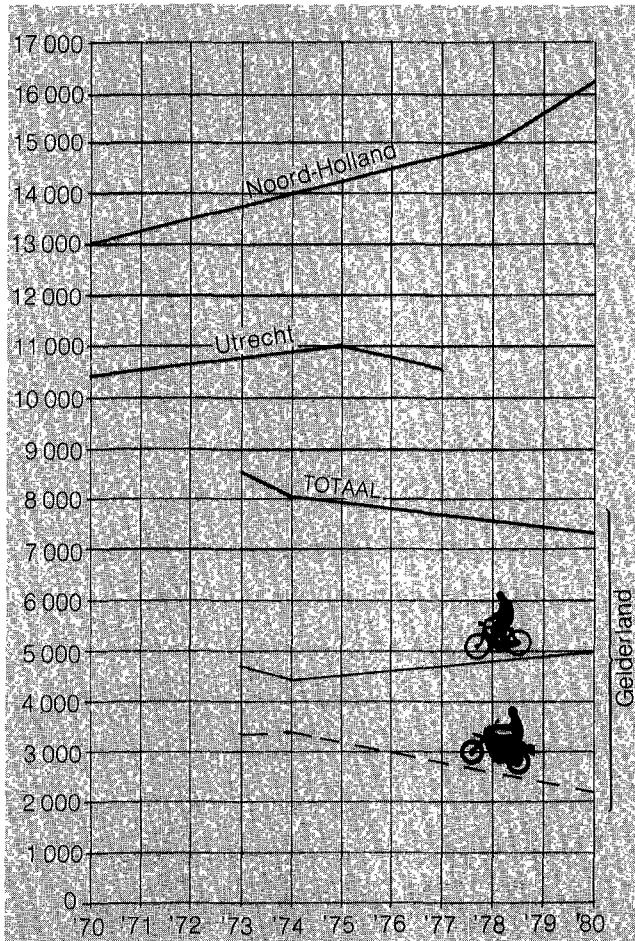
1. en 2. Provinciale fietspadenplannen: de provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Limburg beschikken over fietspadenplannen die ofwel tussen 1977 en 1982 zijn vastgesteld ofwel in concept (Groningen en Limburg) gereed zijn. De provincie Gelderland heeft subsidieregelingen voor de aanleg van fietspaden langs niet-planwegen en voor recreatieve fietspaden. De provincie Noord-Brabant heeft een werkgroep Fietsvoorzieningen ingesteld die moet adviseren over het provinciale beleid t.a.v. recreatieve fietsvoorzieningen. Alle provincies hebben voortschrijdende 5-jarenplannen voor de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen.

Noord-Brabant heeft zich zelfs ten doel

gesteld voor het eind van de tachtiger jaren langs alle secundaire en tertiaire wegen vrijliggende fietspaden aan te leggen.

De provinciale fietspadenplannen omvatten naast fietspaden voor utilair verkeer vaak ook recreatieve fietspaden. Vaak (bijvoorbeeld in Drenthe, Gelderland, Noord-Brabant) is de planning van recreatieve fietspaden gedelegeerd aan recreatieschappen, agglomeraties of gewesten. De fietspadenplannen bevatten vaak ook aanvullende subsidieregelingen en de instelling van een fonds voor fietspaden. In Drenthe wordt reeds sinds 1955 gewerkt aan de uitvoering van het (recreatieve) Centraal Rijwielpadenplan van de Stichting Het Drentse Fietspad. In Zuid-Holland wordt het fietspadenplan integraal in de streekplannen opgenomen.

3. Zie figuur 20 in hoofdstuk III, blz. 52.
4. De vertraging in de uitvoering van de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen wordt door de meeste provincies toegeschreven aan de lange duur van de planologische opname in bestemmingsplannen en de daarmee gepaard gaande inspraak, alsmede aan moeilijkheden bij de grondaankoop. De provincies Utrecht, Zuid-Holland en Zeeland noemen als een van de oorzaken van vertraging de financiering van het niet gesubsidieerde kostenaandeel wegens tekorten in het kader van de WUW en de tekorten op de eigen begroting van de onderhoudsplichtigen. Alleen Zuid-Holland en Limburg noemen als mede-oorzaak de onzekerheden over het verkrijgen van rijkssubsidies.
5. Alleen voor gemeenten.
6. en 7. In de meeste provincies bestaat weinig inzicht in de ontwikkeling van het utilitaire en recreatieve fietsverkeer bij gebrek aan gerichte tellingen op een voldoende aantal punten en op een voldoende aantal dagen. In de figuren B1 t/m B4 is het materiaal weergegeven dat wel bekend is. Limburg beschikt over de meest uitgebreide gegevensverzameling. Uit gegevens van Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Noord-Brabant en Limburg kan worden afgeleid:
- het gebruik van de fiets is sinds

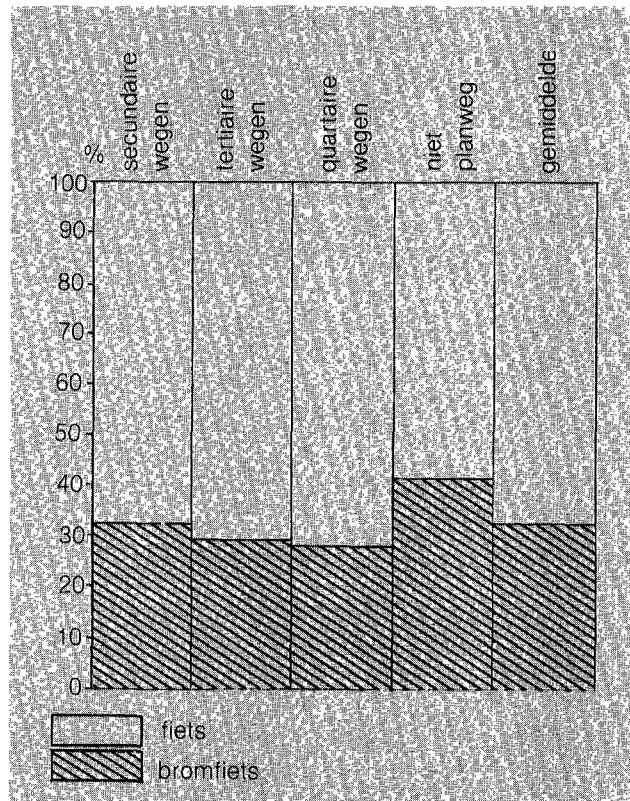


figuur B1:  
resultaten van etmaal tellingen langs secundaire en tertiaire wegen in enkele provincies (totaal van telpunten).

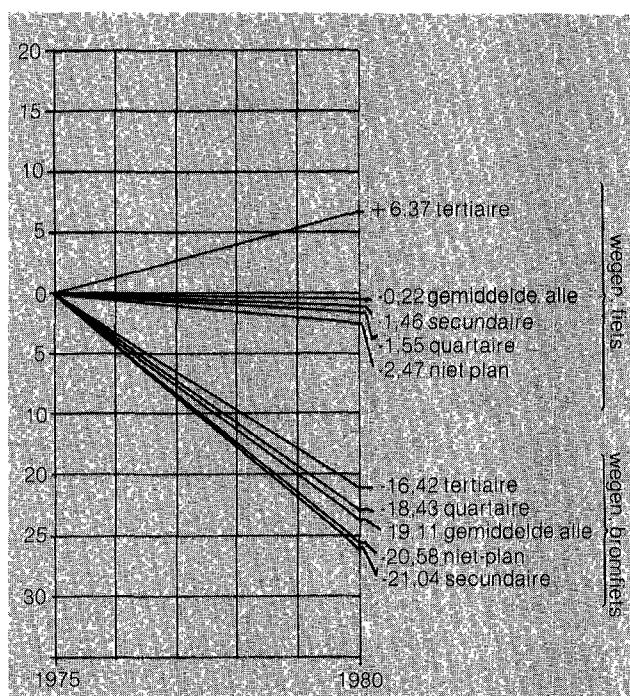
1973/1975 ongeveer gelijk gebleven of iets toegenomen, de meeste gegevens duiden op een groei;

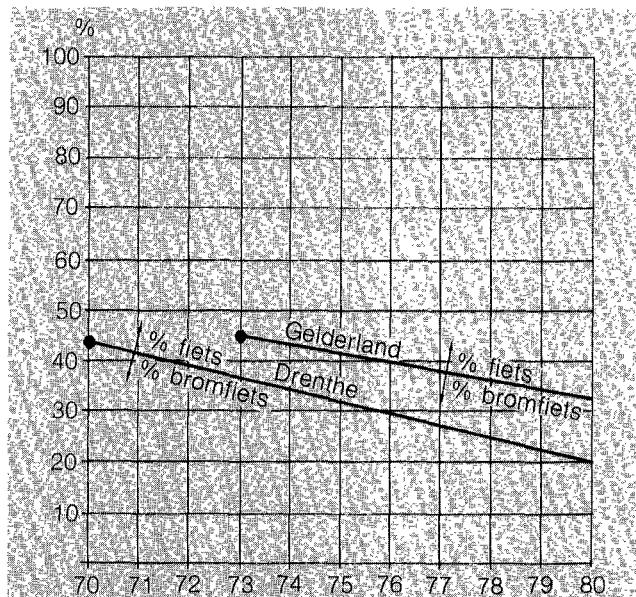
- het gebruik van de bromfiets is sterk gedaald (20-40%);
- de verhouding van het aantal fietsers tot het aantal bromfietsers is veranderd van 1 : 1 in 1975 naar 1 : 2 in 1980; in Drenthe zelf naar 1 : 5;
- de wijzigingen in gebruikersaantallen per afzonderlijke weg zijn sterk afhankelijk van plaatselijke omstandigheden. Zo zijn er wegen met een toename van het fietsverkeer met 20%, maar ook wegen met een afname van het fietsverkeer met 20%.

figuur B2:  
verdeling fiets-bromfietsgebruik in Limburg naar functie van de weg.



figuur B2:  
verdeling fiets-bromfietsgebruik in Limburg naar functie van de weg.





figuur B4:  
ontwikkeling procentuele verdeling fiets-bromfiets in Gelderland en Drenthe.

8. Alleen voor gemeenten.
9. en 10. Over de ontwikkeling van het recreatieve fietsverkeer zijn nog minder gegevens bekend dan over de ontwikkeling van het utilitaire fietsverkeer.  
In Gelderland is in 1969 en 1975 op een aantal recreatieve fietspaden geteld. De tellingen werden gedurende een aantal weken met mechanische telapparaten verricht. Er werden groeipercentages variërend van 4 tot 24% waargenomen.  
In Drenthe zijn in de maanden juli en augustus van 1969 en 1977 tellingen verricht. Er werd een groei (op weekdagen) van 40% geconstateerd.  
Gezien de sinds 1977 sterk gestegen verkoop van vooral sport- en racefietsen ligt het voor de hand dat het recreatief fietsverkeer zeer is toegenomen, maar tellingen zijn niet beschikbaar.

Provincie	Totaal	Rijksbijdrage CRM
Groningen		20,6
Friesland	27,5	
Drenthe*	12,5	9,4
Gelderland***		
Overijssel		
Utrecht		
Noord-Holland***		
Zuid-Holland***	35,-	Incidenteel
Zeeland	5,-	3,75
Noord-Brabant		
Limburg**	3,-	2,5
Totaal	83,-	36,25

\* Drenthe (Het Drentse Fietspad) moet nog ca. 70 km aanleggen. Of dat voor 1987 zal lukken is niet duidelijk i.v.m. onzekerheden betreffende bestemmingsplannen, grondaankoop en het beschikbaar stellen van subsidies.

\*\* Alle recreatieschappen c.q. stadsgewesten ontwikkelen recreatieve fietspadenplannen ter gezamenlijke waarde van enkele tientallen miljoenen guldens.

\*\*\* De provincie Gelderland stelt in 1981 en 1982 f 750.000,- ter beschikking voor subsidies aan niet-recreatieve fietspaden langs niet-planwegen. De provincie Zuid-Holland stelt jaarlijks f 600.000,- beschikbaar voor de subsidieregeling eenvoudige fietspaden, de provincie Noord-Holland stelt f 1 miljoen per jaar beschikbaar voor recreatieve paden.

\*\*\*\* Het betreft hier de wensen van de provincies. Een eventuele rijksbijdrage zal worden bezien in het licht van de prioriteiten en de beschikbaar budgettaire mogelijkheden in de komende jaren.

- figuur B5:  
Financiële planning voor het aanbrengen van recreatieve fietspaden door provincies in de jaren 1981 t/m 1986 \*\*\*\* (wenslijst). Bedragen in miljoenen guldens.
11. Zie figuur 21 in hoofdstuk III, blz. 53.
  12. Het blijkt moeilijk een goed overzicht te maken van de planning voor recreatieve fietspaden omdat:
    - de provincies niet altijd over een eigen recreatief fietspadenplan beschikken en voor zover zij dit wel hebben daar niet altijd een financiële planning bij geven;

- recreatieve fietspadenplannen vaak gemaakt worden door recreatieschappen en gewesten die niet zijn geënquêteerd;
- sommige provincies een fonds hebben waaruit zij per jaar een bepaald bedrag beschikbaar kunnen stellen;
- een financiële planning ontbreekt vaak vanwege grote onzekerheden, met name het beschikbaar stellen van subsidies.

Uit figuur B5 blijkt dat 4 provincies (Friesland, Drenthe, Zeeland en Limburg) t/m 1986 recreatieve fietspaden willen aanleggen, welke voor 75% door CRM gesubsidieerd zouden moeten worden, terwijl Zuid-Holland ca. f 7 mln per jaar wil besteden aan de aanleg van recreatieve fietspaden.

13. De suggesties en opmerkingen zijn zoveel mogelijk in de tekst verwerkt.

### **Resultaten gemeenten**

Van de 25 aangeschreven gemeenten hebben de volgende 17 gereageerd:

meer dan 250.000 inwoners : Rotterdam;  
tussen 100.000 en 250.000 inwoners: Eindhoven, Groningen, Haarlem, Nijmegen, Arnhem, Maastricht, Leiden;  
tussen 50.000 en 100.000 inwoners : 's-Hertogenbosch, Leeuwarden, Delft, Ede, Zwolle;  
minder dan 50.000 inwoners : Assen, Middelburg, Geldrop, Voorburg.

De voornaamste resultaten van de enquête onder de gemeenten zijn:

1. en 2. Bijna alle reagerende gemeenten hebben fietspadenplannen die na 1976 zijn opgesteld of werken daaraan. Fietspadenplannen van stadsgewesten kunnen fietsroutes binnen enkele kleinere gemeenten bevatten. De fietspadenplannen variëren zeer sterk naar inhoud. Zij kunnen bestaan uit een enkele kaart, maar ook uitgebreide beschouwingen en beleidslijnen bevatten over hiërarchie van netwerken, gedetailleerde verkeersmaatregelen en andere fietsvriendelijke voorzieningen zoals fietsrekken, fietsklemmen en fietsstallingen. De meeste plannen maken onderdeel uit van een verkeerscirculatieplan. Hieronder staan per gemeente enige bijzonderheden van de respectievelijke plannen vermeld.

### **Rotterdam :**

Gescheiden fietspaden langs alle hoofd- en verzamelwegen. Maaswijdte ruwweg 750 m in centrum tot 1 km in buitenwijken. Onderdeel van verkeerscirculatieplan (VCP).

### **Eindhoven :**

Fietspadenplan 1977, maaswijdte van het netwerk variërend van 300 m in binnenstad tot 2.000 m in stadsrand. Onderdeel VCP 1979.

### **Groningen :**

In de Nota Verkeer en Vervoer zijn opgenomen een hoofdfietspadenplan en een fietsrouteplan. De maaswijdte hoofdfietspadennet is in principe 200 à 300 m. Het fietsroutenet zal worden gerealiseerd door verkeersluwe gebieden (straten met weinig en langzaam rijdend autoverkeer).

### **Haarlem :**

Er is een plankaart fietsroutes: onderdeel van het VCP. De maaswijdte is 400 à 600 m.

### **Nijmegen :**

Het fietsrouteplan bestaat uit een radiaal netwerk van hoofdroutes. De elementen uit dit plan worden meegenomen in het gemeentelijk structuurplan.

### **Arnhem :**

Fietspadenplan goedgekeurd in 1977; opgenomen in VCP. Maaswijdte ca. 300 m.

### **Maastricht :**

Fietspadenplan is in ontwerp, zal onderdeel uitmaken van VCP, maaswijdte 300 à 500 m.

### **Leiden :**

Fietsrouteplan opgenomen in VCP, maaswijdte 300 à 600 m.

### **'s-Hertogenbosch :**

Er is een deelplan „Langzaam Verkeer“ dat onderdeel uitmaakt van de voorbereidingsnota VCP.

### **Leeuwarden :**

Er is een fiets- en voetpadenplan vastgesteld in 1978 en 1980. Onderscheid wordt gemaakt in:

- radiaalroutes (invalswegen binnen de bebouwde kom);

- interwijkroutes;
- externe routes (buiten de bebouwde kom).

Het net van radiaal- en interwijkroutes heeft een maaswijdte van ruwweg 300 m. Veel aandacht voor detailmaatregelen ten gunste van langzaam verkeer.

**Delft:** De nota „Fietsen in Delft 1979“ onderscheidt drie niveaus van netwerken:

- stedelijk netwerk, maaswijdte 400 à 600 m;
- netwerk op wijkniveau, maaswijdte 200 à 300 m;
- voorzieningen op buurtniveau, maaswijdte 100 à 150 m.

**Ede :**

Heeft een „Plan voor fietsverbindingen in de plaats Ede“; is te beschouwen als een deelnota die samen met andere nota's het verkeers- en vervoerbeleid opleveren.

**Zwolle :**

Het verkeers- en vervoerplan Zwolle bevat een fietsverkeersplan voor utilitair en recreatief fietsverkeer. De ontbrekende schakels worden geïnventariseerd en prioriteiten aangegeven. Maaswijdte hoofdfietsroutenet in ca. 1.000 m.

Het hoofdfietsroutenet wordt gevormd door vrijliggende fietspaden langs rijkswegen en wegen door verblijfgebieden (lage snelheid voor gemotoriseerd verkeer), aanvullende fietsroutes gaan via wegen door verblijfgebieden of langs verkeerswegen waarlangs minimaal fietsstroken.

**Assen :**

Het fietsrouteplan vormt onderdeel van het „Verkeersplan binnenstad Assen 1979“.

**Middelburg :**

Er wordt gewerkt aan een fietspadenplan (radiaalnet) dat uitgangspunt van het VCP zal worden.

**Geldrop :**

Er is een recreatief en utilitair fietspadenplan van de agglomeratie Eindhoven.

**Voorburg :**

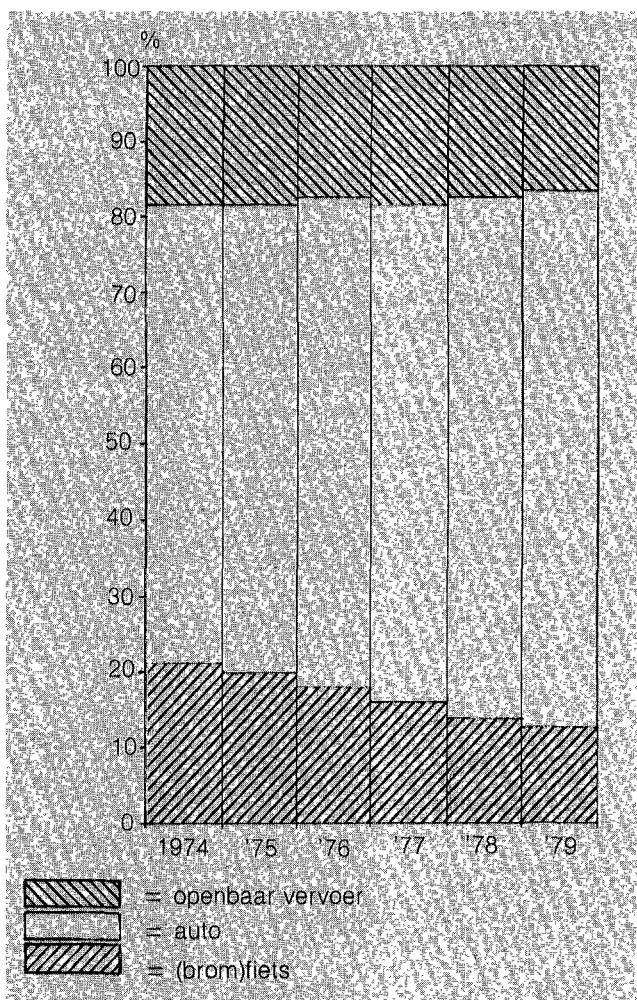
Fietsroutenetwerk, maaswijdte ca. 300 m vormt onderdeel van het VCP.

3. Zie figuur 23 en 24 in hoofdstuk III, blz. 55 en 56.

4. Door veel gemeenten werd als oorzaak van vertraging genoemd de lange duur van de subsidieprocedure, resp. het afwijzen van subsidie-aanvragen. Minder algemeen werd de inspraak als oorzaak van vertraging genoemd.

5. Door vele gemeenten worden ook andere maatregelen ten gunste van het fietsverkeer genomen dan alleen het aanleggen van fietspaden. De mate waarin deze maatregelen getroffen zijn verschillen van gemeente tot gemeente. Genoemd kunnen worden:

- het toelaten van fietsers in beide richtingen in straten met éénrichtingverkeer ook wel genoemd het partieel éénrichtingverkeer. Er zijn gemeenten waar dit op grote schaal wordt toegelaten (Voorburg, Eindhoven (90%), 's-Hertogenbosch, Rotterdam (overal), Middelburg (als rijweg breder dan 3.60 m), Arnhem, Leiden, maar ook waar dit incidenteel gebeurt (Maastricht, Zwolle);
- fiets(suggestie)stroken: ook hier zijn gemeenten die deze stroken zoveel mogelijk toepassen (Zwolle, Haarlem) en gemeenten die zeer afhoudend zijn (Eindhoven, 's-Hertogenbosch). Vooral de suggestiestroken worden als schijnoplossing gezien;
- verkeersluwe straten: deze zijn nog slechts incidenteel toegepast, voornamelijk wegens de kosten; Nijmegen past dit middel met name toe waar sluipverkeer aanwezig is;
- speciale verkeerslichten: in Leiden, Arnhem en Ede wordt geëxperimenteerd met zgn. opgeblazen fietsopstelstroken (OFOS): brede opstelvakken voor fietsers bij verkeerslichten vóór het overige verkeer, zodat met name linksafslaande fietsers bij groen licht af kunnen stromen zonder gehinderd te worden door rechtsgaand autoverkeer;
- speciale aandacht aan routes naar stations, scholen, winkelcentra: slechts door enkele gemeenten wordt deze speciale aandacht geschonken (Haarlem, Delft);
- stallingsvoorzieningen: enkele gemeenten besteden ruime aandacht aan het plaatsen van fietsrekken en klemmen

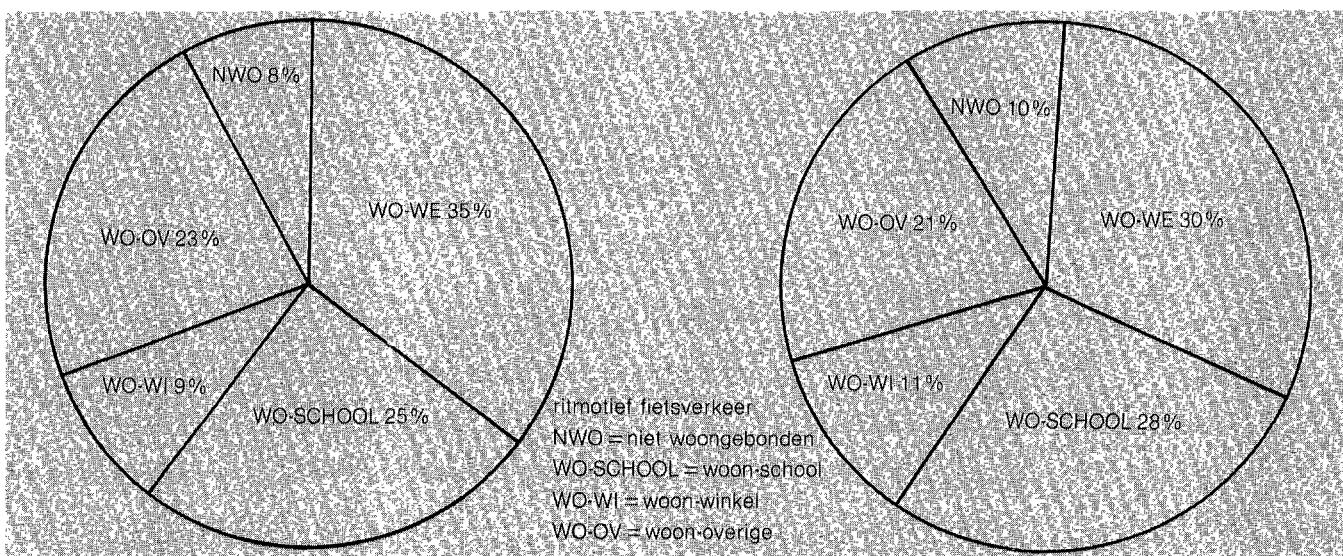


figuur B6:

ontwikkeling vervoerswijze verdeling in Rotterdam.

(Zwolle, Eindhoven, Delft, Rotterdam, Arnhem, Nijmegen). In Nijmegen is een integraal fietsparkeerplan voor het stadscentrum in voorbereiding. In Haarlem is een Stichting Stallingsvoorzieningen opgericht, in 's-Hertogenbosch worden in ruime mate fietsenstallingen geëxploiteerd door de gemeente, er treden wel exploitatieverliezen op. In Rotterdam is een proef met bewaakte betaalde stalling teleurstellend verlopen. Men gaat nu slotpalen plaatsen. In Eindhoven daarentegen worden in het centrum door de gemeente 3 stallingen geëxploiteerd, welke erg goed worden gebruikt;

- andere aandachtspunten: in het fietspadenplan van Leeuwarden wordt aandacht besteed aan situaties waar diverse maatregelen kunnen worden toegepast zoals: rechtsaf langs rood, speciale verkeerslichtenregelingen, auto's parkeren in parkeerhavens ten gunste van fietsstroken, markeren van kruispunten, asverspringing om snelheden (van auto's) te drukken, het verbreden of nieuw bouwen van bruggen terwijl ook het sneeuwvrij maken van fietspaden grote aandacht krijgt;
- in Rotterdam moeten alle bouwplannen voldoen aan eisen voor stallingsruimte en toegankelijkheid voor de fiets.

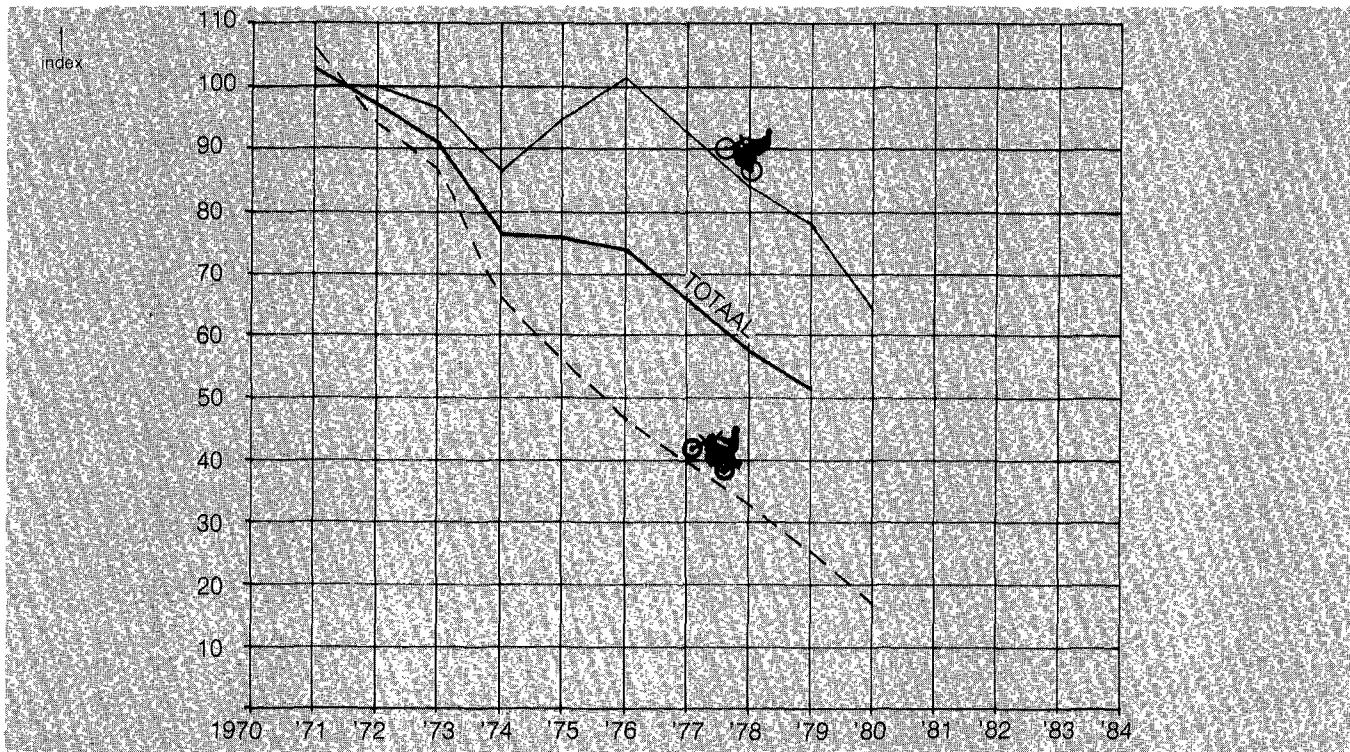


figuur B7:

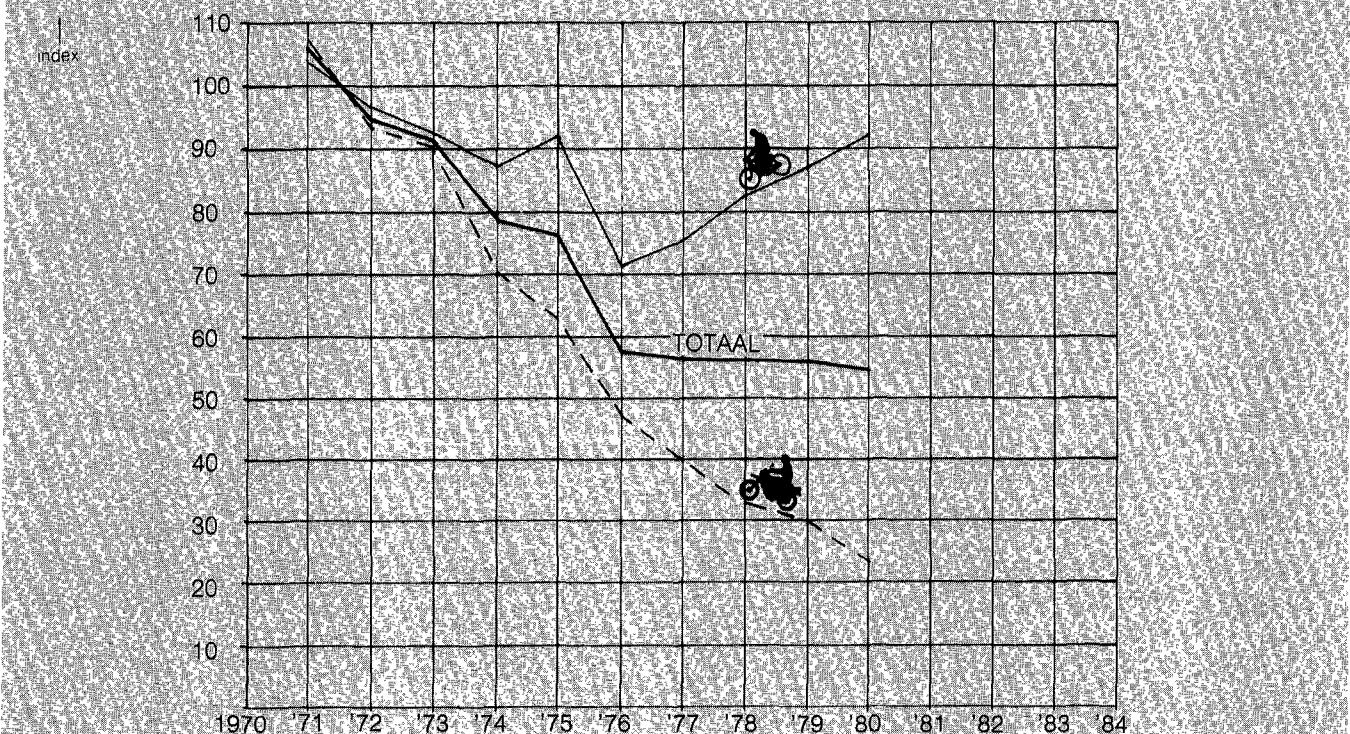
wijzigingen in ritmotieven van het fietsverkeer in Rotterdam.

figuur B8:

ontwikkeling (brom)fietsverkeer in Rotterdam: binnenring rond het centrum, 7.00 - 19.00 uur.

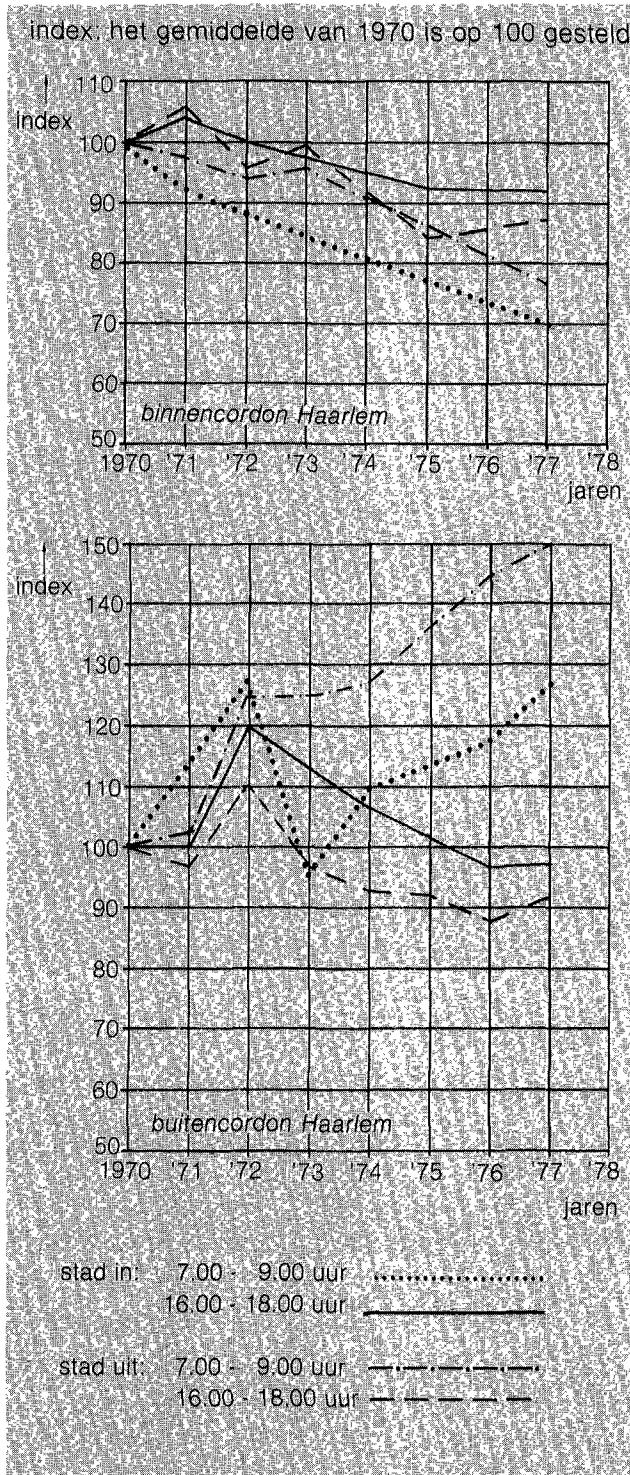


index: het gemiddelde van 1971 en 1972 is op 100 gesteld



figuur B9:

ontwikkeling (brom)fietsverkeer in Rotterdam: Brienenoordbrug, Willemsbrug en Maastunnel 7.00 - 19.00 uur.

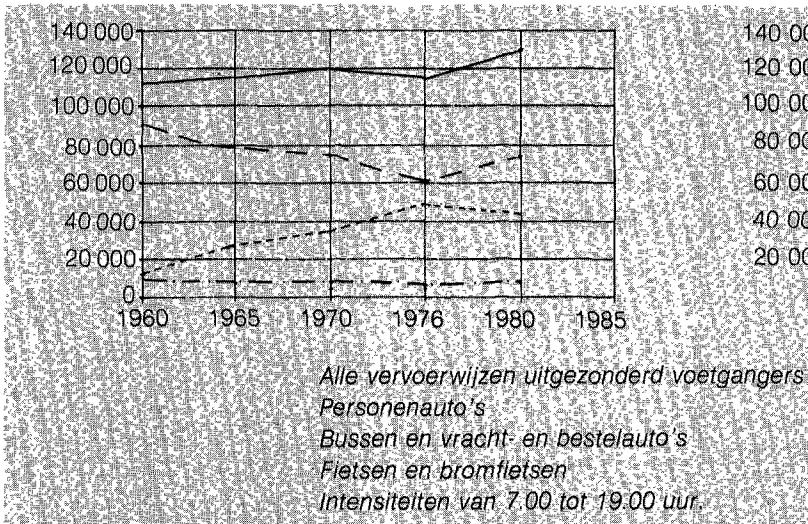


figuur B10 en B11:  
ontwikkeling (brom)fietsverkeer.

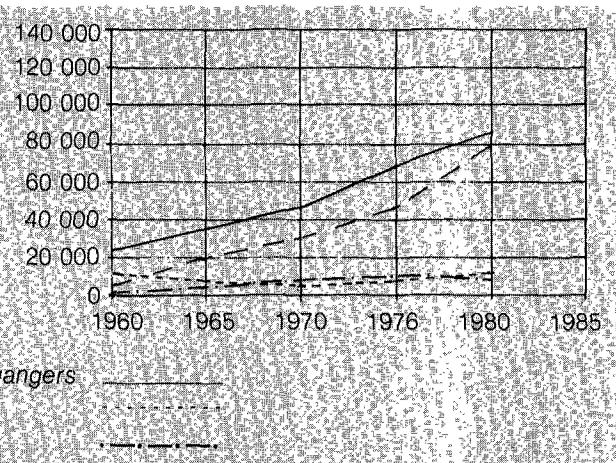
6. en 7. In sommige gemeenten zijn ingrijpende verkeerscirculatiemaatregelen getroffen met het doel het doorgaande autoverkeer uit het centrum te weren. Het betreft de gemeenten Delft en Groningen. Vóór en na de invoering van de maatregelen zijn enige tellingen verricht. Het fietsverkeer in het centrum bleek na de maatregelen te zijn afgenomen. Volledig bevredigende verklaringen zijn niet te geven. Voor de overige gemeenten geldt dat veelal slechts incidenteel tellingen naar het fietsverkeer worden verricht. In de figuren B6 t/m B13 zijn enige gegevens opgenomen die een indruk over de ontwikkeling van het (brom)fietsverkeer in de gemeenten Rotterdam, Haarlem en Leeuwarden kunnen geven. In de overige steden worden analoge ontwikkelingen waargenomen.

De algemene conclusies die getrokken kunnen worden zijn:

1. In de binnensteden is het (brom)fietsverkeer over het algemeen afgenomen vergeleken met 1970. Vergelijkt met 1974/1975 is ofwel sprake van vermindering van het (brom)fietsverkeer in de binnenstad (Rotterdam) ofwel van een handhaving of terugkeer naar hetzelfde niveau van 1974/1975 (Haarlem, Leeuwarden).
2. Op de buitencordons is sprake van een toename van het (brom)fietsverkeer sinds 1975 (Rotterdam, Haarlem, Leeuwarden) of van een constant niveau.
3. Overal is sprake van een sterke terugloop van het aantal bromfietsers.
4. De toename van het gemotoriseerde verkeer op de buitencordons is veel sterker dan die van het langzaam verkeer, terwijl het niveau van het gemotoriseerde verkeer op de binnencordons praktisch constant is gebleven of achteruitgegaan.
5. De toename van het fietsverkeer op de buitencordons in absolute zin moet dus worden toegeschreven aan de toename van het forensisme, terwijl in relatieve zin sprake is van een afname van het aandeel van het fietsverkeer op de buitencordons.
6. De afname van het fietsverkeer op een aantal binnencordons in absolute zin kan voor een deel worden toegeschreven aan de vermindering van de bevolkingsdichtheid in de stadskernen.



figuur B12:  
ontwikkeling vervoerswize gebruik binnencordon  
Leeuwarden.



figuur B13:  
ontwikkeling vervoerswize gebruik buitencordon  
Leeuwarden.

8. In enkele gemeenten (Delft, Nijmegen) worden door nieuwe wijken afzonderlijke fietspaden aangelegd. Bijna alle gemeenten hebben in de nieuwe wijken vrijliggende fietspaden langs het hoofdwegenstelsel.
9. Zie figuur 25 in hoofdstuk III, blz. 56.
- 10., 11. Veel gemeenten hebben het aanleggen van recreatieve fietspaden op hun verlanglijstje
- 12

staan. De paden zijn opgenomen ofwel in de gemeentelijke fietspadenplannen ofwel in die van het gewest of de agglomeratie waarvan ze deel uitmaken. Vaak zullen de routes worden gecombineerd met utilitaire routes. De prioriteiten worden over het algemeen bij de utilitaire voorzieningen gelegd.

13. De suggesties en opmerkingen zijn zoveel mogelijk in de tekst verwerkt.

## Overzicht rijksbijdrageregelingen

### 1. Bijdrageregeling Verkeers- en Vervoervoorzieningen.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Bijdragen mogelijk voor: „voorzieningen t.b.v. het niet-recreatieve fietsverkeer ter vergroting van de veiligheid of ter stimulering van het gebruik van de fiets“ en „verkeersregulerende voorzieningen“, daaronder te verstaan voorzieningen samenhangende met herinrichting van de verkeersruimte van een stadsdeel met als doelstelling een selectief autogebruik, betere doorstroming van het openbaar vervoer en vergroting van de veiligheid van de fietser.
- Percentages:  
De bijdragen in de aanlegkosten (werkzaamheden en materialen) bedragen 80% voor fietsvoorzieningen en 50% voor verkeersregulerende voorzieningen; de bijdrage in de verwervingskosten van onroerende zaken bedraagt 80%.
- Indienen aanvraag:  
Aanvragen dienen te worden ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.
- Behandeling aanvraag:  
Bij de beoordeling van de aanvraag kan de minister zich laten bijstaan door een interdepartementale ambtelijke Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen (CBVV). Deze commissie wordt geadviseerd door de Rijkswaterstaat volgens informatie van de regionale directie van de Rijkswaterstaat.
- Opmerkingen:  
De tekst van de bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen is verkrijgbaar bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### 2. Bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Bijdragen mogelijk voor de aanleg van nieuwe fietspaden langs vóór 1 januari 1976 aangelegde secundaire en tertiaire wegen.
- Percentages:  
De bijdragen in de kosten van verwerving en aanlegbedragen 50%.
- Indienen aanvraag:  
Aanvragen dienen te worden ingediend bij de Gedeputeerde Staten van de provincie.

### - Behandeling aanvraag:

De provincie beoordeelt de aanvraag en kan de uitvoering opnemen in een 5-jarig uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt elk jaar naar de Minister van Verkeer en Waterstaat gestuurd en vormt - na advies van Rijkswaterstaat - de basis voor de door de minister toegewezen fondsen.

### 3. Bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs kwartaire en overige plattelandswegen.

- Ministerie van Landbouw en Visserij.
- Bijdragen mogelijk voor de aanleg van fietspaden langs kwartaire en overige plattelandswegen.
- Percentages:

#### A. Utilitaire fietspaden

A.1. In ruilverkavelingen	maximaal 60%
Langs kwartaire wegen	
Langs overige plattelandswegen of fietspaden met een eigen tracé	75%

#### A.2. Buiten ruilverkavelingen

Langs kwartaire wegen	maximaal 40%
Langs overige plattelandswegen of fietspaden met een eigen tracé	50%

#### B. Recreatieve fietspaden

Binnen ruilverkavelingen	maximaal 75% waarvan 55% Landbouw en Visserij
	CRM en 20%

Voor subsidiëring van recreatieve fietspaden buiten ruilverkavelingen is een binding met enig landinrichtingsproject vereist.

### - Indienen aanvraag:

Aanvragen dienen te worden ingediend bij de Hoofdingenieur-Directeur van de Landinrichtingsdienst in de betreffende provincie.

### - Behandeling aanvraag:

De provinciale directie van de Landinrichtingsdienst beoordeelt de aanvraag; definitieve goedkeuring wordt door de Centrale Directie van de Landinrichtingsdienst verstrekt.

### 4. Bijdragemogelijkheid voor de aanleg van recreatieve fietsvoorzieningen.



Directie Openluchtrecreatie van het Ministerie van Landbouw en Visserij.

Bijdragen mogelijk voor:

- a. fietspaden in (aan te leggen) recreatiegebieden;
  - b. verbindingen tussen (bestaande openbare wegen uit) bevolkingsconcentratie en een recreatiegebied;
  - c. paden waarop het fietsen als zodanig een dominant recreatieve betekenis heeft en die een onderdeel vormen van een recreatieve fietsroute.
- Percentages:  
De bijdragen in de kosten van planvorming, uitvoering en grondverwerving van recreatieve fietspaden bedragen 75%. Bij recreatieve fietspaden in ruilverkavelingen bedraagt de bijdrage 55% (naast de bijdrage van 20% door het Ministerie van Landbouw en Visserij).
- Indienen aanvraag:  
Voor initiatieven van lagere overheden in het kader van de Planningsprocedure Openluchtrecreatie dient in eerste instantie overleg te worden gevoerd met de betreffende inspecteur voor Natuurbehoud en Openluchtrecreatie. Subsidieverzoeken dienen door tussenkomst van Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie en voorzien van het provinciaal advies te worden ingediend bij voornoemde inspecteur.

- Behandeling aanvraag:

Een tijdige inpassing van de subsidiebedragen in overleg met het Provinciaal Bestuur in de financiële meerjarenplanning (het werkbestand openluchtrecreatie) is voorwaarde voor de subsidiëring en de nodige continuïteit in de uitvoering.

- Opmerkingen:

Ter aanvulling geldt het volgende. Deze fietspaden zijn:

- niet gelegen langs planwegen;
- gelegen in het landelijk gebied (niet binnen de bebouwde kom);
- niet in overwegende mate gemotiveerd van uit overwegingen betreffende de verkeers veiligheid;
- niet of nauwelijks van betekenis voor utilitair fietsverkeer;
- recreatief gezien aantrekkelijk gesitueerd;
- verantwoord ingepast in de landschappelijke en natuurlijke situatie.

Naast deze specifieke bijdrageregelingen kan het Rijk nog op andere wijze bijdragen in de kosten van fietsvoorzieningen en wel in het kader van stimulering van de economische ontwikkeling van bepaalde gebieden (ISP, PNL)\*, waarbij het Ministerie van Economische Zaken betrokken is, dan wel in het kader van bestrijding van de werkloosheid in welk geval het Ministerie van Sociale Zaken gelden ter beschikking kan stellen.

\* ISP; *Integraal Structuurplan Noorden des Lands*

PNL; *Perspectievennota Zuid-Limburg*



BIBLIOTHEEK

24 AUG. 1982

