



**Onderwerp:** Aftrapnotitie fietsbeleid Gemeente Haarlem  
**Versie:** Definitief 2.1  
**Aan:** Gemeenteraad Haarlem



© Gerrit Faber, 2021



## 1. Inleiding

In het mobiliteitsbeleid maakt Haarlem werk van de mobiliteitstransitie. Die is hard nodig om de CO2-uitstoot te verminderen, de stad leefbaarder te maken en haar bewoners gezonder. Bovendien willen we daarmee de stad bereikbaar houden, ook bij de toename van het aantal woningen.

Prioriteit voor de fiets en de voetganger is daarvoor het belangrijkste uitgangspunt.

Maar fietsen is niet alleen de sleutel voor het beleid. Nederlandse kinderen horen tot de gelukkigste ter wereld, omdat de fiets bijdraagt tot hun vrijheid. Ouderen blijven langer gezond, omdat ze met de fiets zelfredzaam blijven en vaker bewegen. Daarnaast: fietsen is ook gewoon fijn.

Maar we zijn er nog niet: de prioriteit voor fiets en voetganger is op straat nog lang niet overal te zien.

In het coalitieprogramma 2018-2022 'Duurzaam doen' wordt verwezen naar een deltaplan voor de fiets. Met dit deltaplan moest fors en structureel geïnvesteerd worden in de fiets. Het deltaplan is in de uitwerking opgesplitst in drie stappen:

1. Quick-wins voor de fiets (2019)
2. Actieplan Fiets (2020-2022)
3. Fietsbeleid (2022-2030)

Deze aftrapnotitie is bedoeld om een eerste gesprek met u te voeren over het nieuwe fietsbeleid (stap 3), dat eind 2022 concreet vorm zal krijgen. In deze aftrapnotitie vindt u de eerste contouren van dit beleid, een inschatting van de generiek benodigde investeringen per ambitieniveau en het (vervolg-)proces. Uw raad ontvangt gelijktijdig ook de voortgangsrapportage betreffende het Actieplan Fiets, gezien de inhoudelijke relatie tussen deze twee stukken.

Een aantal andere belangrijke aanleidingen om aan de slag te gaan met nieuw fietsbeleid zijn:

- Het Rekenkamerrapport. Op 18 augustus 2020 heeft de Rekenkamercommissie Haarlem (RKC) een rapport uitgebracht over het huidige fietsbeleid van de gemeente Haarlem. Op basis van dat rapport zijn twee concrete aanbevelingen gedaan (zie bijlagen 1A en 1B), die het college heeft toegezegd mee te nemen in de uitwerking van nieuw fietsbeleid;
- Uitwerking fietselementen uit o.a. het mobiliteitsbeleid, de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), Verkeersveiligheidsbeleid en de Omgevingsvisie;
- Vragen vanuit uw raad, belangenorganisaties en de stad (inwoners en ondernemers) over de fiets waar nog niet altijd een afgewogen antwoord op is te geven. Zoals uw motie over fietsstraten;
- De woningbouw- (de ontwikkelzones) en verdichtingsopgave. Daarin komt de komende jaren een versnelling. Dit zijn bij uitstek de ontwikkelingen waar extra aandacht moet zijn voor de mobiliteitstransitie. Dat betekent ruimte en aandacht voor enerzijds het verschonen van het gemotoriseerd verkeer, anderzijds voor alternatieve modaliteiten zoals de fiets.

## 2. Doel



Het fietsbeleid volgt de overkoepelende doelen die reeds gesteld zijn in het mobiliteitsbeleid en de SOR. Het nieuwe fietsbeleid levert een bijdrage aan de uitvoering van het Klimaatakkoord, stimuleert een actieve en gezonde levensstijl, en levert een bijdrage aan een aantrekkelijke en bereikbare stad. Dit is (ook) belangrijk in het licht van de grote woning- en verdichtingsopgave. Het nieuwe fietsbeleid kent draagvlak bij de Haarlemmers en is actiegericht.

Met de uitvoering van dit nieuwe fietsbeleid creëren we een stad waar het vanzelfsprekend is om de fiets te pakken, omdat dit gemakkelijk, veilig en snel is.

Voor fiets zijn in het mobiliteitsbeleid reeds de volgende concrete doelstellingen bepaald:

- In 2030 vinden bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad plaats met de fiets of te voet;
- In 2030 vinden meer dan de helft (60%) van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe plaats met het OV of de fiets.

In de programmabegroting 2022-2026 worden tevens doelen gesteld voor een betere waardering van 'het fietsen' in Haarlem, zoals het percentage Haarlemmers dat de fiets of OV gebruikt, de waardering voor de fietsvoorzieningen en een oordeel over het fietsparkeren. Het fietsbeleid moet bijdragen om deze doelen te behalen.

### **3. Problematiek**

De afgelopen jaren is er veel gebeurd op het gebied van de fiets. In verschillende belangrijke beleidsstukken zijn de positie en het belang van de fiets benadrukt. In het kader van het Actieplan Fiets en de SOR zijn allerlei maatregelen voor de fiets in uitvoering. Echter, heeft het beleid op bepaalde onderdelen uitwerking en bestaan er een aantal 'witte vlekken' die nog geen of onvoldoende aandacht krijgen. Voorbeelden hiervan zijn een doelgroepenaanpak fietsparkeren, fietsstraten, en het samenspel tussen de voetganger en de fiets in de binnenstad. Willen we de ambitie en doelen die in hoofdstuk 2 zijn geschetst behalen, moet er meer voor de fiets gebeuren. Op welke thema's het fietsbeleid dieper ingaat is beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is een zeer globale inschatting gemaakt van de benodigde extra investeringen om de extra ambities op het gebied van de fiets te realiseren.

### **4. Inhoudsopgave of thema's nieuw fietsbeleid**

Hieronder is een eerste inhoudsopgave met verdiepingsthema's voor het nieuwe fietsbeleid opgeschreven. Dit is een eerste aanzet die niet definitief is. Voor de verduidelijking zijn de beleidsvragen bij de verschillende (sub-)hoofdstukken – voor zover relevant – opgenomen in bijlage 2. Bepaalde onderwerpen of thema's die belangrijk zijn voor de fiets, zoals ontmoedigingsbeleid voor de auto, inrichting van de 10 minutenstad etc., zijn hier niet in opgenomen omdat deze binnen andere beleidsprocessen worden vormgegeven. Dat maakt inspanningen op deze onderwerpen niet minder belangrijk voor het slagen van het fietsbeleid! Wat al elders is vastgelegd, bijvoorbeeld in het mobiliteitsbeleid, doen we niet opnieuw en nemen we mee als gegeven.



### **1. Ambitie/visie en doel(-stellingen)**

We verzamelen ambities, visie en doelen die in andere (regionale) beleidsstukken zijn opgeschreven, zoals het mobiliteitsbeleid. We vatten ze samen en operationaliseren ze waar nodig.

### **2. Behaalde resultaten en stand van zaken**

We geven een overzicht van de geleverde inspanningen op fiets van de afgelopen jaren en presenteren relevante cijfers (data).

### **3. Sporen of pijlers met verdiepingsthema's**

Om de gestelde doelstellingen te behalen zetten we in op drie pijlers (A t/m C) met daaronder een aantal verdiepingsthema's (in romeinse cijfers). Hierbij worden in het toekomstige beleidsstuk ook de maatregelen of acties benoemd, die vervolgens verzameld en nader uitgewerkt zullen worden in het maatregel- of actieprogramma. In dit maatregel- of actieprogramma wordt gekeken naar de fasering (wanneer doen we wat) en de specifieke kosten/capaciteit die nodig is om de maatregelen of acties uit te voeren. De voorlopige beleidsvragen bij onderstaande onderdelen hebben we voor de volledigheid opgenomen in bijlage 2 van dit document.

#### **A. Fietsinfrastructuur**

- I. Kwaliteit fietsnetwerk
- II. Inrichting fietsnetwerk
- III. Fasering van het op orde krijgen van het netwerk

#### **B. Fietsparkeren**

- I. Parkeren voor verschillende doelgroepen
- II. Fietsparkeren binnenstad, wijken en bij OV-knooppunten

#### **C. Fietsinnovatie, -gedrag en -cultuur**

- I. Inzet op fietsinnovaties
- II. Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid
- III. Fietsstimulering

### **4. Organisatie**

We kijken wat er nodig is om het fietsbeleid uit te voeren, conform aanbeveling van de RKC. Dat betekent enerzijds een inventarisatie van benodigd budget en capaciteit voor de uitvoering van het maatregelen- of actieprogramma. Anderzijds kijken we samen met interne stakeholders waarom de uitvoering nu soms stopt of vertraagt. We maken heldere afspraken over taken en verantwoordelijkheden (wie voert uit, wie is betrokken), en kijken naar de borging van de beleidscyclus in de organisatie. Dat betekent onder andere uitwisseling van de praktijk naar beleid en vice versa.

### **5. Monitoring en evaluatie**

Een ander belangrijk onderdeel van het nieuwe fietsbeleid is de monitoring en evaluatie van het beleid. Dit vereist dat we heldere en meetbare doelen stellen in het nieuwe fietsbeleid. Het vormgeven aan monitoring en evaluatie helpt mede om de raad beter op de hoogte te kunnen



houden van de voortgang van het fietsbeleid en de uitvoering daarvan. Eén belangrijke voorwaarde daarvoor is dat we data en monitoring op orde krijgen.

#### **6. *Maatregel- of actieprogramma***

Bij de vaststelling van het fietsbeleid door de gemeenteraad wordt een maatregelen- of actieprogramma voorgelegd aan het college, voorzien van een procesvoorstel voor uitvoering en voorzien van een inschatting voor benodigd budget en capaciteit per maatregel of actie.



## 5. Ambitieniveaus

De rekenkamercommissie (RKC) constateerde dat Haarlem bij de Fietzersbond-verkiezing voor de Fietstad van Nederland in 2020 niet hoog scoorde. In deze verkiezing worden naast de tevredenheid van inwoners over bijvoorbeeld fietspaden en het netwerk ook objectieve data gemeten, zoals de hoeveelheid fietspaden naast 50-kilometerwegen. Met een score van 3,2 op een schaal van 1 tot 5 scoorde Haarlem lager dan in 2018 (3,4), beneden het Nederlandse gemiddelde en buiten de top 100.

In Haarlem wordt echter relatief veel gefietst. Bovendien hebben we de ambitie om steeds meer mensen te stimuleren om te fietsen. Deze ambitie is (onder andere) vastgelegd in het mobiliteitsbeleid. Het is daarom logisch om te streven naar een hogere score en aan te sluiten bij het F10 stedennetwerk. Dat is een netwerk van 17 steden met een hoge 'fietsambitie', die streven naar een rapportcijfer 10 voor de fiets.

Om die hogere ambitie te kunnen realiseren is meer geld en ambtelijke capaciteit voor de fiets noodzakelijk. Om een beeld te geven van wat hiervoor nodig is, hebben door middel van een eerste voorzichtige schatting drie verschillende ambitieniveaus omschreven, gebaseerd op huidige uitgaven en gebaseerd op eerdere vergelijkingen tussen steden in het F10 stedennetwerk.

Na 2022 zal, afhankelijk van de te maken keuzes hoe de Haarlemse fietsambitie waar te maken, meer budget nodig zijn. Dit is iets om rekening mee te houden bij de eerstkomende kadernota. Daarom geven we deze inschattingen nu alvast, zodat u als raad - vooruitlopend op de vaststelling van het fietsbeleid eind 2022 -, rondom de verkiezingen en bij de coalitiebesprekingen kunt anticiperen op het gewenste ambitieniveau en bijbehorende benodigde investeringen.

Onderstaande inschattingen zijn **geen** harde cijfers. Zowel de RKC als onderzoeken die steden onderling vergelijken, geven aan dat het onmogelijk is om de exacte 'fietskosten' uit de begroting te halen. Zo zijn in herinrichtingsprojecten de kosten voor fiets moeilijk te onderscheiden van onderhoudskosten of kosten voor andere weggebruikers. Dat geldt nog sterker voor de kosten voor de ambtelijke capaciteit. Vergelijkingen tussen steden zijn moeilijk omdat zij hun begrotingen anders indelen, steden onderling sterk verschillen (oud centrum of veel nieuwbouw) of omdat steden al eerder een voorsprong hebben opgebouwd. Dat betekent dat onderstaande inschattingen en de vergelijking met andere steden een beeld geeft, maar geen basis kan zijn voor een begroting. Uiteindelijk zal een begroting gebaseerd moeten zijn op echte projecten. Om een voorbeeld te geven van de benodigde kosten voor bepaalde infrastructurele maatregelen en parkeervoorzieningen hebben wij een bijlage opgenomen met kengetallen (bijlage 3).

Daarnaast de opmerking dat veel fietsprojecten, vooral voor veilige fietsinfra en doorfietsroutes in aanmerking komen voor subsidies van andere overheden, zoals de Provincie Noord-Holland, de GR Zuid-Kennemerland of de Rijksoverheid. Door mee te werken aan het Regionaal en Nationaal toekomstbeeld Fiets hopen we op meer cofinanciering vanuit het Rijk.

Subsidies zijn altijd cofinanciering en dus alleen mogelijk als Haarlem zelf voldoende budget voor het gemeentelijk aandeel in de kosten beschikbaar heeft. Met meer budget kunnen meer subsidies worden verkregen. Daarnaast moet Haarlem voldoende capaciteit hebben om goede plannen te maken.



We onderscheiden drie scenario's:

- Scenario 1 'doorgaan op de huidige weg', op basis van huidige investeringen;
- Scenario 2 'realistisch ambitieus', op basis van vergelijking met andere steden;
- Scenario 3 'inhaalslag naar de top', op basis van vergelijking met de top van F10 steden

In het fietsbeleid zelf zullen wij deze scenario's verder uitwerken en -diepen aan de hand van een lijst met concrete maatregelen en/of projecten in de vorm van een uitvoeringsagenda. Daarin zullen kosten veel beter onderbouwd zijn.

## 1. Scenario 'doorgaan op de huidige weg', op basis van huidige investeringen

Wat er voor fiets in de begroting staat is dus lastig exact te achterhalen. We hebben voor dit scenario alleen de budgetten die specifiek voor fiets gelabeld zijn meegeteld. De rekenkamercommissie schrijft in haar rapport (augustus 2020) dat deze specifieke fietsinvesteringen in Haarlem op ongeveer € 15 per inwoner per jaar neerkomen, hoofdzakelijk voor fietsparkeren. Hiernaast tellen zij nog € 11 aan 'fietsvriendelijke investeringen'.

Een nadere beschouwing leert ons dat er voor 2022-2026 € 18,75 miljoen, **ongeveer € 23 per inwoner per jaar**, aan investeringen zijn begroot die ten goede komen aan de fiets. Dit betreft met name projecten uit het Actieplan Fiets (vnl. fietsparkeren) en specifieke SOR-projecten voor de fiets. Daarin zijn de kosten voor ambtelijke capaciteit, de beheerskosten van fietsenstallingen en andere exploitatiekosten niet meegerekend. Ruim de helft hiervan is begroot voor fietsparkeren.

Wanneer we, zoals in de huidige situatie, onze fietsambitie vooral meenemen in geplande (groot onderhouds-)projecten zullen we de ambitieuze doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid niet op een afzienbare termijn (2030) kunnen halen. Daarvoor is een meer planmatige aanpak nodig, waarbij het creëren van ruimte en kwaliteit voor de fiets centraal staat, met extra investeringen en extra capaciteit/bemensing. Uiteraard blijven we waar dat handig en logisch is projecten combineren ('werk-met-werk maken'). In de volgende twee scenario's is uitgewerkt wat er qua extra investeringen nodig is om die meer planmatige aanpak voor de fiets te kunnen realiseren.

## 2. Scenario 'realistisch ambitieus', op basis van vergelijking met F10 steden

In opdracht van Tour de Force heeft het onderzoeksbureau TRIDÉE een schatting gemaakt van de investeringen specifiek in fietsinfrastructuur van negen bij de F10 aangesloten fietssteden. Ook hier worden exploitatiekosten, kosten voor ambtelijke capaciteit en onderhoudsbudgetten niet meegeteld. Daaruit blijkt dat in deze steden gemiddeld **€ 35 per inwoner per jaar** aan concrete fietsprojecten wordt besteed, waarvan gemiddeld ruim € 25 voor infrastructuur en ruim € 8 voor fietsparkeren. De RKC constateerde dat de door haar berekende € 15 fors lager is dan dit gemiddelde van € 35. Ook uitgaande van de door ons berekende € 23 per inwoner per jaar zijn de investeringen voor Haarlem daarbij zeer bescheiden. Met name de uitgaven voor fietsinfrastructuur zijn fors lager dan het gemiddelde van deze steden. Om in Haarlem te komen tot een investering van € 35 per inwoner per jaar, is er voor fiets ongeveer € 2 miljoen per jaar extra nodig.



### 3. Scenario 'inhaalslag naar de top', op basis van vergelijking met de top van F10 steden

Een aantal F10-steden zitten al langere tijd op het niveau van een goede fietsstad en hoeven minder te investeren. Steden die tot dit hoge niveau willen opklimmen zullen juist meer dan gemiddeld moeten investeren. Ook Haarlem zal op sommige onderdelen een inhaalslag moeten maken. Bovendien verschillen de kosten voor nieuwe infrastructuur sterk afhankelijk van het karakter van de stad. In oude binnensteden zijn de investeringen per kilometer fietspad of inpandige fietsenstalling immers fors hoger dan in een weiland waar nieuwbouw plaatsvindt. Daarom is het realistischer om Haarlem niet met het gemiddelde van de F10 te vergelijken, maar met vergelijkbare F10-steden zoals Leiden en Den Haag: steden met een oud centrum en bezig met een 'inhaalslag'. Als we kijken naar de frontrunners van de F10, zien we dat zij gemiddeld uitgaan van een investering van **ruim € 50 per inwoner per jaar**, alleen al voor fietsinfrastructuur. Indien ook een extra investering voor fietsparkeren wordt meegerekend (€ 9 per inwoner per jaar extra, iets meer dan scenario 2), komt dat neer op ongeveer € 6 miljoen extra per jaar. Wij schatten in dat wij met dergelijke investeringen een flinke inhaalslag kunnen maken op het gebied van de fiets, waarmee we meer richting de top van de F10 bewegen.

#### Aanbeveling

Om de fietsambitie te kunnen realiseren zal er meer budget (en capaciteit) dan de huidige nodig zijn. Hoeveel hangt af van de gekozen ambitie. Het zal gaan om naar schatting € 2 tot € 6 miljoen euro extra per jaar, afhankelijk van het scenario dat gekozen wordt.

Het is aan te bevelen deze kennis vooruitlopend op de vaststelling van het fietsbeleid december 2022 alvast mee te nemen bij het opstellen van de kadernota en te bespreken in de komende coalitiebesprekingen.





## 6. Proces en planning

Onderstaande tabel geeft weer hoe het beleidsproces voor het nieuwe fietsbeleid er op hoofdlijnen uitziet. Dit is onderverdeeld in verschillende producten of mijlpalen, bestuurlijke momenten en participatie- en inspraakmomenten.

<i>Wat?</i>	<i>Ambtelijk (A) / Bestuurlijk (B)?</i>	<i>Wanneer?</i>
1. Schrijven aftrapnotitie	A	November/december 2021
2. <i>Participatie</i> : gesprekken met externe belanghebbenden/organisaties (deel I)	A	December/januari 2021
3. Agenderen aftrapnotitie voor college en commissie	B	Januari/februari 2022
4. Schrijven concept fietsbeleid + maatregelenprogramma, en deze intern afstemmen	A	Januari/februari/maart 2022
5. <i>Participatie</i> : gesprekken met externe belanghebbenden/organisaties (deel II)	A	Februari/maart/april 2022
6. Meenemen nieuwe raadsleden in proces en inhoud, ophalen aandachtspunten coalitie	B	April 2022
7. Definitief concept fietsbeleid schrijven	A	Juni/juli/augustus 2022
8. Agendering definitief concept fietsbeleid in college ( <i>vrijgeven voor inspraak</i> )	B	September 2022
9. Formele inspraak, zie inspraakverordening Haarlem	A	September/oktober 2022
10. Inspraakreacties verwerken in Nota van Beantwoording en concept beleid op onderdelen aanpassen n.a.v. inspraak	A	Oktober/november 2022
11. Vaststellen beleid + maatregelenprogramma in college en gemeenteraad	B	December 2022



## BIJLAGE 1A – Aanbevelingen van de RKC

Op 18 augustus 2020 heeft de Rekenkamercommissie Haarlem (RKC) een rapport uitgebracht over het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. Haarlem scoorde vrij laag in de algemene beoordeling. Belangrijkste conclusie van de RKC was: *“dat er in het beleid (nog) niet voldoende aandacht is voor het volledige spectrum van fietsbeleid en dat het beleid nog onvoldoende integraal is”*. De RKC heeft daarbij twee belangrijke aanbevelingen gedaan:

*“1) De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om overeenkomstig de planning in de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid in de eerste helft van 2021 integraal fietsbeleid aan de raad voor te leggen waarin de ambitie wordt vertaald in concrete doelen en fietsmaatregelen waardoor tevens duidelijk wordt welk specifiek fietsbudget en hoeveel menskracht nodig is om de fietsambitie te realiseren.*

*2) De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om in het nieuwe integrale fietsbeleid naast fietsparkeren en het SOR-netwerk ook de overige aspecten uit de BYPAD-methode te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau kenbaar te maken.*

Een klein deel van deze aspecten wordt uitgewerkt in het deelmobiliteitsbeleid (2022) en verkeersveiligheidsbeleid (2021). De meeste aspecten zullen echter, conform toezegging van het college, uitgewerkt worden in nieuw fietsbeleid. Het rapport is op 3 september 2020 in de raadscommissie beheer besproken en op 17 september 2020 in de gemeenteraad. De tien BYPAD-elementen zijn hieronder te vinden.



## BIJLAGE 1B – tien BYPAD-elementen van de RKC



### Visie & Beleid

Een richtinggevende visie op fietsen die is vertaald in een concreet fietsbeleidsplan.



### Beleid nieuwe ontwikkelingen

Beleid rond nieuwe mobiliteitsontwikkelingen zoals deelfietsen en MaaS.



### Budget & Capaciteit

Toereikend budget en capaciteit voor de uitvoering van beleid en voor interne en externe afstemming.



### Realisatie fietsnetwerk

Planmatige realisatie van een fietsnetwerk met een hoog kwaliteitsniveau.



### Infrastructuur

Aanleg kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en pro-actief onderhoud.



### Verkeersveiligheid

Risicogestuurde en proactieve aanpak van verkeersveiligheid met aandacht voor alle doelgroepen.



### Fietsparkeren

Een fietsparkeerplan voor centrum, station en woonwijken.



### Stimulering fietsgebruik

Structurele stimulering fietsgebruik bij specifieke doelgroepen.



### Invloed fietsers

De wijze waarop behoeften van fietsers worden betrokken bij het beleid.



### SMART beleidsdoelen

Concrete doelen en systematische dataverzameling voor monitoring van beleid.



## BIJLAGE 2 – voorlopig overzicht beleidsvragen per spoor of pijler

### 1. Ambitie/visie en doel(-stellingen)

- Welke ambities, visie en/of doelstellingen zijn er al in andere beleidstukken opgeschreven?
- Zijn deze voldoende concreet en compleet?

### 2. Behaalde resultaten en stand van zaken

- Welke resultaten zijn de afgelopen jaren behaald op het gebied i.r.t. fiets in Haarlem?
- Welke resultaten zijn (nog) niet behaald?
- Welke relevante trends en ontwikkelingen zien we?

### 3. Sporen of pijlers met verdiepingsthema's

#### **A. Fietsinfrastructuur**

##### *I. Kwaliteit fietsnetwerk*

- Welke kwaliteitseisen stellen we aan fietsinfrastructuur (inrichtingsprincipes, kwaliteitseisen) en aan ons fietsnetwerk? (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort)
- Hoe verbeteren we de beleving van de fietser op het fietspad (aantrekkelijke routes)?
- Hoe gaan we om met toenemende drukte en snelheidsverschillen op het fietspad?

##### *II. Inrichting fietsnetwerk*

- Netwerk, routes, ontbrekende schakels, wat verstaan we daar onder en waar liggen ze (en waarom)? Wat gaan we eraan doen?
- Fietsstraat, wat is het en waar zetten we het in (en waar niet)?
- Ontvlochten routes, wat is het en waar wil je het – in de stad en/of regionaal (en waar niet)?
- Hoe gaan we om waar bij beperkte ruimte fietser en voetganger elkaar soms in de weg zitten?
- Gaan we VRI's anders afstellen, zodat fietsers eerder groen krijgen?
- Hoe geven we vorm aan de last-mile en ketenreis (ook relatie tot fietsparkeren)?

##### *III. Fasering van het op orde krijgen van het netwerk (tevens beheer en onderhoud)*

- Waar begin je? Wat heeft prioriteit? Omzetten in maatregelen en acties.

#### **B. Fietsparkeren**

##### *I. Parkeren voor verschillende doelgroepen*

- Hoe bedienen we verschillende doelgroepen van fietsers (kortparkeerders, langparkeerders bewoners enz.)? Hoe passen we dit toe in projecten?
- Welke inrichtingsprincipes hanteren we voor stallingen (standaard PvE voor inbandige stallingen)?
- Hoe verbeteren we de ervaring van de fietsers in de inbandige gemeentelijke fietsenstallingen?
- Hoe gaan we om met de toenemende aantallen buitenmodelfietsen, bakfietsen en elektrische fietsen?
- Rol van communicatie en handhaving?

##### *II. Fietsparkeren binnenstad, wijken en bij OV-knooppunten*



- Hoe faciliteren we het fietsparkeren in de binnenstad, wijken en bij OV-knooppunten op een goede manier met in ons achterhoofd de doelgroepenaanpak?
- Hebben we voldoende zicht op het fietsparkeren *buiten* de binnenstad? Willen we onze blik en aanpak verruimen?

## **C. Fietsinnovatie, -gedrag en -cultuur**

### *I. Stimuleren fietsinnovaties*

- Op welke manier zetten we fiets, -tel- en fietsverwijssystemen in om de vindbaarheid van de stallingen te vergroten?
- Laadinfra voor elektrische fietsen: wat is de rol van de gemeente? Laten we het “aan de markt”?
- Hoe gaan we om met deelfietsen en MaaS? (link naar deelmobiliteitsbeleid)
- Wat willen we met i-VRI's op het gebied van fietsen?

### *II. Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid*

- Hoe stimuleren we veilig gedrag op de fiets, zoals verlichting, appen op de fiets? Wat is daarbij de rol van de gemeente, en wat van maatschappelijke partners?
- Hoe communiceren we met inwoners en ondernemers over gewenst gedrag? (willen we een campagne, stellen we een toolkit fietsparkeren beschikbaar?)

### *III. Fietsstimulering*

- Op welke aspecten van fietscultuur & -inclusiviteit willen we de komende jaren inzetten en waarom? (nadenken over doelgroepen, “verandermomenten”, van onderop naar boven werken). Wat is daarbij de rol van de gemeente, en wat van maatschappelijke partners?
- In het verlengde: hoe willen we inzetten op fietsstimulering, o.a. Werkgeversaankpak, Aanpak veilige schoolroutes, Doortrappen. Wat is daarbij de rol van de gemeente, en wat van maatschappelijke partners?

## **4. Organisatie**

- Waar pakken we fietsprojecten proactief op, waar geven we fietsopgaves reactief mee wanneer projecten zich aandienen (meenemen in groot onderhoud bijvoorbeeld)?
- Hoe borg je het fietsbeleid op een goede manier in projecten? Bij conflicterende belangen; wat prevaleert? Hoe organiseer je de afstemming goed?
- Hoe regelen we de overdracht van het beleid naar de uitvoering op een goede manier?

## **5. Monitoring en evaluatie**

- Hoe gaan we de effecten van dit beleid monitoren?
  - Wat monitoren we (data)
  - Hoe monitoren we; fietsmonitor – is dat voldoende?
  - Waartoe monitoren we, c.q. wat doen we vervolgens met de verzamelde data. Doen we eens in de X jaar een voorstel voor aanscherping?
- Verzamelen tellingen, wellicht nadenken over uitbreiding van de huidige tellingen
- Effectmeting fietsmaatregelen, hoe zien we dat
- Hoe communiceren we met de gemeenteraad over de voortgang van het fietsbeleid, voorstel om één keer per jaar of twee jaar een voortgangsrapportage met de raad te delen.



**6. Maatregel- en/of actieprogramma, met:**

- A. Inschatting capaciteit en geld per maatregel of actie
- B. Fasering, wanneer wordt wat uitgevoerd
- C. Verantwoordelijke afdeling voor uitvoering



## BIJLAGE 3 – kostenkengetallen uit de verkeersveiligheidsimpuls

Voorbeelden uit “Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2020-2021)”  
Arcadis, 16 juni 2020

Bromfietspad 4 meter breed (2 ri doorfietsroute):	€ 231.000/km
Bromfietspad 2 meter breed (1 ri)	€ 130.000/km
Bromfietspad verbreden	€ 152.000/km
Fietspad bibeko 2.50 meter	€ 63.000/km
Herprofilering van GOW50 naar ETW30	€ 415.000/km
Fietstunnel	€ 2.800.000
Rotonde bubeko	€ 381.000

Onderstaande kengetallen komen uit een publicatie van Decisio en CROW Fietsberaad: “Kosten en financiering fietsparkeren, eindrapport 12 juni 2020”.

<i>Maatregel of actie</i>	<i>Gemiddelde benodigde investering (o.b.v. kerngetallen)</i>
Kosten voor nietje/rek in de openbare ruimte *	€ 40,- per plek per jaar
Kosten voor inpandige stallingsplek*	€ 715,- per plek per jaar

\*meegenomen in kosten: afschrijving/huur, beheer en onderhoud, en exploitatie. Hierin zijn dus niet meegenomen kosten voor bijvoorbeeld handhaving.

We hebben deze kengetallen toegepast op een lijst van nu in voorbereiding zijnde doorfietsroutes (waarbij enkele fietstunneltjes) en van enkele fietsstraten in het hoofdnet fiets die we nu in het vizier hebben. Daarmee alleen komen we op een investeringslijst van € 22 miljoen euro voor projecten op een afzienbare termijn. Daarbij zijn investeringen in fietsparkeren (op maaiveld en in bebouwde voorzieningen, ook buiten het centrum), fietsstimulering, fietsveiligheid en gedragscampagnes nog buiten beschouwing.