



Onderwerp Fietsbeleid, concept vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2022/1568362
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Peerlkamp-Steltenpool, J.
Telefoonnummer	023-5115085
Email	jpeerlkamp@haarlem.nl
Kernboodschap	Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Tegelijkertijd groeit Haarlem ook. Om deze groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden zet Haarlem in op de mobiliteitstransitie: we geven voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte in beslag nemen. De mobiliteitstransitie is erop gericht dat in 2030 het grootste deel van de korte verplaatsingen (tot 2,5 kilometer) binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. De fiets is een van de belangrijkste onderdelen waarop de mobiliteitstransitie is gebaseerd. Het bijgevoegde Fietsbeleid heeft dan ook als hoofddoel dat we een stad creëren, waarin het vanzelfsprekend is om de fiets te pakken omdat dit gemakkelijk, veilig en snel is. Om bovenstaand doel te realiseren zet het Fietsbeleid zich in op de volgende drie pijlers: 1. Het fietsnetwerk is op orde 2. Fietsen kunnen gemakkelijk gestald worden 3. Er is een fietscultuur waarin fietsen vanzelfsprekend is
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer. De reacties vanuit de commissie worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	- Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in de Gemeenteraad van 23 september 2021. - Informatienota Aftrapnotitie (2022/12895), besproken in de commissie Beheer van 10 februari 2022. - Aanbevelingen RKC inzake fietsbeleid: 2020/743411, Raad 17 september 2020

Besluit College d.d. 20 december 2022	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. De nota Fietsbeleid vrij te geven voor inspraak. de secretaris, de burgemeester,
--	--

1. Inleiding

Haarlem is een groeiende stad, die leefbaar en bereikbaar wil blijven. Om dit te realiseren zet Haarlem in op de mobiliteitstransitie. De fiets vormt een van de belangrijke onderdelen van deze mobiliteitstransitie. De fiets is immers een schoon vervoermiddel dat weinig ruimte in beslag neemt. Daarnaast is fietsen gezond en draagt het bij aan een schonere lucht.

Om de ambities uit de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid waar te maken (in 2030 wordt 90% van alle reizen < 2,5 km binnen Haarlem met de fiets of te voet gemaakt en wordt 60% van de reizen van en naar Haarlem met de fiets of het ov gemaakt), is concreet beleid nodig dat aangeeft hoe hier op het gebied van fiets vorm aan te geven, het Fietsbeleid. De contouren voor deze keuzes waren reeds uitgewerkt in het Mobiliteitsbeleid. In het Fietsbeleid wordt uiteengezet welke keuzes hierin worden gemaakt. Naast de contouren uit het Mobiliteitsbeleid zijn bij de uitwerking van dit Fietsbeleid ook de aanbevelingen meegenomen die de rekenkamercommissie in 2020 heeft gedaan in haar onderzoek naar het fietsbeleid in Haarlem.

Op basis van het uitgangspunten uit het Fietsbeleid, stellen we een actieplan op met daarin de maatregelen die we gaan uitvoeren om invulling te geven aan het Fietsbeleid.

Het concept-Fietsbeleid wordt met dit besluit vrijgegeven voor inspraak. Met dit Fietsbeleid worden de volgende zeven kaderstellende besluiten voorgelegd, die als doel hebben om de mobiliteitstransitie volop in gang te zetten:

1. De structuur, de kwaliteit en de aanpak van het netwerk worden vastgesteld
2. Fietsen in het centrum: sturen op logisch gedrag
3. Verschillende snelheden: waar kan en nodig, maken we ruimte
4. Fietsparkeerplaatsen beschikbaar: streven naar vrije plek voor iedere fietser
5. Verbeteren bestaande stallingen: focus op service, vindbaarheid, technologie en gebruik
6. Handhaving is sluitstuk: na intuïtief parkeren en communicatie
7. Ondersteunen initiatieven om te fietsen



Na verwerking van de reacties uit de commissie en uit de inspraak, wordt dit beleid ter vaststelling aangeboden aan de Raad. Het actieplan zal bij deze definitieve vaststelling ter kennisname als bijlage aan het Fietsbeleid worden toegevoegd.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De nota Fietsbeleid vrij te geven voor inspraak.

3. Beoogd resultaat

Het beoogde doel van het Fietsbeleid is dat Haarlem een stad is waarin het vanzelfsprekend is om de fiets te pakken, omdat dit gemakkelijk, veilig en snel is. Het beoogde resultaat van het Fietsbeleid is een hoger fietsgebruik, een hogere waardering voor onze fietsvoorzieningen en een aanwezige fietscultuur. Concreet wordt het resultaat als volgt gemeten:

1. Fietsgebruik:
 - a) In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km plaatsvinden met de fiets of te voet (nu 75%). Voor langere verplaatsingen (2,5 - 10km) streven we naar 50% fietsgebruik, nu is dat nog slechts 35%, terwijl ook nog voor bijna 60% de auto wordt gebruikt.
2. Waardering:
 - a) Fietsparkeren: Oordeel Haarlemmers over de parkeerplekken voor fietsers moet van 6,5 in 2021 naar 7,0 in 2026.
 - b) Fietsvoorzieningen: We streven er naar dat Haarlemmers in 2040 onze fietsvoorzieningen in hun rapportcijfer een volle punt hoger waarderen dan nu. En dat we in de fietsstadverkiezing niet meer onder, maar boven het gemiddelde komen van alle gemeenten.
3. Fietscultuur:
 - a) Er is een samenhangend programma voor fietsstimulering en veilig fietsgedrag.

Doorkijk naar het Actieplan

De maatregelen die bij de keuzes uit het fietsbeleid horen worden opgenomen in een actieplan tot en met 2026, met een doorkijk naar de komende tien jaar. Het besluit over de maatregelen in het actieplan wordt door het college van B&W gelijktijdig genomen met het besluit om het definitieve Fietsbeleid ter vaststelling door te sturen naar de Raad. Zie hieronder alvast een doorkijk naar mogelijke maatregelen die in het actieplan opgenomen worden:

1. Fietsnetwerk op orde
 - Fietsring: oversteek Raaksbrug en reconstructie Wilhelminastraat

- F205 (Velsen-Hoofddorp): Verbeteren Meerspoorpad langs Zuiderpolder
 - F208: (Velsen- Heemstede) Fietsstraat Van Deysellaan
 - F232: (Haarlem- Schiphol) Fietspad Boerhaavelaan
 - Regionale route Slaperdijkweg
 - Regionale route Spaarndamseweg buiten de bebouwde kom
 - Plusroute Prins Bernhardlaan (noordelijk deel)
 - Plusroute Zuidschalkwijkerweg
2. Fietsen kunnen gemakkelijk gestald worden
- Fietsenstalling Houtplein
 - Fietsenstalling voormalige V&D
 - Handhavingsplan
3. Fietscultuur waarin fietsen vanzelfsprekend
- Financieel bijdragen aan initiatieven voor fietsstimuleren, zoals voor jonge kinderen via MRA-green deal fiets

4. Argumenten

1. Het Fietsbeleid geeft concrete invulling aan de contouren uit de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid dat op maatregelniveau opgepakt kan worden: dat is hard nodig om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

In de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid werd reeds voorgesorteerd op een belangrijke rol voor de fiets. Haarlem wil ondanks de groei leefbaar en bereikbaar blijven en de fiets speelt daarin een heel belangrijke rol. Omdat de druk op de stad door de groeiende mobiliteit toeneemt (de mobiliteit groeit en de oplevering van de extra woningen komt steeds dichterbij), is het noodzakelijk om nu keuzes te maken hoe Haarlem het vanzelfsprekend wil maken om voor verplaatsingen de fiets te nemen en welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Deze maatregelen dienen zo snel mogelijk uitgevoerd te worden, zodat het voor huidige en nieuwe bewoners ook echt aantrekkelijk wordt om de fiets te pakken.

2. Het Fietsbeleid geeft opvolging aan het rapport van de Rekenkamercommissie

De Rekenkamercommissie heeft in 2020 onderzoek gedaan naar het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. Om te komen tot meer toekomstbestendig beleid heeft de RKC de volgende twee aanbevelingen geformuleerd:

1. Vertaal de fietsambitie naar concrete fietsmaatregelen in het nieuwe fietsbeleid dat in 2021 wordt vastgesteld.
2. Maak het fietsbeleid compleet door in het nieuwe beleid alle 10 aspecten van de BYPAD-methode te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau te bepalen.



Ad1 Fietsbeleid met concrete maatregelen

Het onderwerp fiets liftte zowel wat betreft beleid als wat betreft maatregelen vooral mee met aanverwante beleidsterreinen. Hierdoor werd een goede uitgangspositie van Haarlem als fietsstad onvoldoende benut. Door het opstellen van dit fietsbeleid wordt hier verandering in gebracht. Hoewel ook nu weer in het Mobiliteitsbeleid de contouren voor de fiets zijn vastgelegd, is ervoor gekozen om voor dit belangrijke onderwerp een verdiepingsslag te maken in het fietsbeleid. Met dit fietsbeleid als basis stellen we een actieplan op, zodat ook duidelijk wordt welke maatregelen en middelen ingezet worden om van Haarlem een stad te maken waar het vanzelfsprekend is om de fiets te nemen.

Ad 2 Neem 10 essentiële aspecten op in het fietsbeleid

De RKC heeft de aanbeveling gedaan om in het nieuwe 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. Hieronder volgen de onderdelen uit de BYPAD-methode en de wijze van opvolging hiervan:

1. Visie en Beleid: Een richtinggevende visie op fietsen die is vertaald in een concreet fietsbeleidsplan. *Opvolging: In de Omgevingsvisie en meer specifiek in het Mobiliteitsbeleid is de visie van de mobiliteitstransitie en hoe dit vorm te geven op het gebied van fiets uiteengezet. In het bijgevoegde Fietsbeleid is dit zo uitgewerkt dat het door vertaald kan worden in maatregelen voor het nog op te stellen actieplan.*
2. Beleid nieuwe ontwikkelingen: Beleid rond nieuwe mobiliteitsontwikkelingen zoals deelfietsen en MaaS. *Opvolging: Deze onderdelen worden meegenomen in het op handen zijnde deelmobiliteitsbeleid.*
3. Budget en capaciteit: Toereikend budget en capaciteit voor de uitvoering van beleid en voor interne en externe afstemming. *Opvolging: Het nog op te stellen actieplan zal voor de eerste periode bestaan uit maatregelen, waar tevens budget aan gekoppeld is, hetzij via het strategisch beheerplan, hetzij via het IP of via de SOR. Ook zal het actieplan realistisch zijn, dat wil zeggen dat het past bij de uitvoeringscapaciteit.*
4. Realisatie Fietsnetwerk: Planmatige realisatie van een fietsnetwerk met een hoog kwaliteitsniveau. *Opvolging: Het fietsbeleid geeft aan welk kwaliteitsniveau de verschillende onderdelen van het netwerk dienen te hebben. Regionale doorfietsroutes dienen bijvoorbeeld aan hogere eisen te voldoen dan het onderliggend fietsnet. Een planmatige realisatie vindt via het Strategisch Beheerplan plaats (hierin worden projecten uitgezet in tijd) en door aan te sluiten bij de ontwikkelzones, zo gaan we zo efficiënt mogelijk om met de beperkte uitvoeringscapaciteit.*
5. Infrastructuur: Aanleg kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en pro-actief onderhoud. *Opvolging: Het beleid geeft aan welke kwaliteitseisen de verschillende onderdelen van het netwerk dienen te voldoen.*
6. Verkeersveiligheid: Risicogestuurde en proactieve aanpak van verkeersveiligheid met

aandacht voor alle doelgroepen. *Opvolging: Dit is opgepakt via het verkeersveiligheidsbeleid. Hier wordt de fietser op 1 gezet, direct gevolgd door de tweede prioriteit 'veilige infrastructuur'. In het fietsbeleid wordt dit niet opnieuw uitgewerkt, maar in het actieplan wordt hier wel op doorgepakt.*

7. Fietsparkeren: Een fietsparkeerplan voor centrum, station en woonwijken. *Opvolging: In het fietsbeleid zijn oplossingen per doelgroep opgenomen en een afwegingskader voor nieuwe fietsparkeervoorzieningen. In het actieplan wordt dit doorgevoerd in projecten om de fietsparkeercapaciteit voor de verschillende locaties te vergroten.*
8. Stimulering fietsgebruik: Structurele stimulering fietsgebruik bij specifieke doelgroepen. *Opvolging: in het beleid is opgenomen dat de gemeente financiële ondersteuning zal geven aan maatschappelijke initiatieven om fietsen te bevorderen onder kinderen en jongeren, gezinnen zonder fietsachtergrond en werknemers.*
9. Invloed fietsers: De wijze waarop behoeften van fietsers worden betrokken bij het beleid. *Opvolging: In de periode van totstandkoming van het Fietsbeleid heeft periodiek overleg met de Fietzersbond plaatsgevonden (twee keer per jaar bestuurlijk, iedere maand ambtelijk), ook zijn meldingen meegenomen, die door fietsers en inwoners bij de gemeente gedaan worden (de zogenaamde MOR+ meldingen), tot slot wordt gedurende de inspraakperiode nog een informatiebijeenkomst voor belangenorganisaties georganiseerd.*
10. Smart beleidsdoelen: Concrete doelen en systematische dataverzameling voor monitoring van beleid. *Opvolging: Dit vindt plaats via de fietsmonitor en de monitoring van SOR doelen en via de indicatoren van de P&C-cyclus. Aanvullend op de indicatoren voor fietsparkeerdruk, zullen, eveneens 1 x per twee jaar, toegevoegd worden de indicatoren voor modal split: voor afstanden < 2,5 km en voor regionaal verkeer.*

3 De herijking van het uitvoeringsprogramma van de SOR en de programmering via het nieuwe Strategisch Beheerplan nemen de opgaven uit het fietsbeleid mee: basis is werk met werk maken
Het fietsbeleid vormt de basis voor het nog op te stellen actieplan fiets. Dit actieplan zal bestaan uit maatregelen voor de korte termijn (tot en met 2026) en een doorkijk naar maatregelen voor de langere termijn (doorkijk naar de komende tien jaar).

De maatregelen voor de korte termijn (tot en met 2026) worden voor het merendeel meegenomen bij het beheer en groot onderhoud in de stad. Prioriteiten die niet kunnen wachten tot na 2026 zullen hier aan toegevoegd worden. De reden voor deze werk met werk maken aanpak is tweeledig:

1. In de eerste plaats sluit deze programmering aan bij de nieuwe werkwijze van het strategisch beheerplan. Beleidsdoelen worden gelijk met het groot onderhoud van de stad zoveel mogelijk meegenomen.
2. In de tweede plaats is de planning gebaseerd op realisme en efficiëntie. Door de toenemende kosten voor materialen en door de schaarste aan personeel, is de planning zo realistisch mogelijk. We kunnen niet aan alles tegelijkertijd werken en moeten keuzes maken. De keuze ligt de komende jaren vooral op het implementeren van beleid via het Strategisch Beheerplan.



De middelen voor het uitvoeren van beleid via het strategisch beheerplan en het incidenteel oppakken van prioriteiten worden gedekt uit de middelen die hiervoor geoormerkt zijn bij de vaststelling van het strategisch beheerplan en uit de op handen zijnde herijking van het uitvoeringsprogramma van de SOR en het IP.

4 Vervolg op bespreking aftrapnotitie in commissie Beheer

In de commissie Beheer is in februari 2022 de Aftrapnotitie besproken, waarin de Raad werd meegenomen in de opzet en de planning van het toen nog op te stellen Fietsbeleid. De commissie gaf op basis van de Aftrapnotitie onder andere mee om er een 'doortrap'-beleid van te maken, om het realistisch te houden, ook in termen van financiën, om een link met ov te leggen en aandacht te besteden aan verkeersveiligheid.

Het bijgevoegde concept-beleid geeft de kaders, op basis waarvan we kunnen doorpakken in het actieplan. Dit actieplan zal bij de definitieve vaststelling van het beleid ter kennisname meegestuurd worden naar de Raad. Op basis van dit beleid wordt doorgepakt, maar ook zo realistisch mogelijk gepland, niet alleen in termen van financiën, maar ook met het oog op beschikbaarheid van personeel en grondstoffen. Veel fracties drongen aan op een forse ambitie. Hier is gehoor aan-gegeven door investeringen voor fiets in het coalitieakkoord op te nemen. De combi ov-fiets is erg belangrijk voor de mobiliteitstransitie en is zowel in het netwerk, als bij de stallingen uitgewerkt. Voor verkeersveiligheid is inmiddels het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid vastgesteld (2022/651763), met als prioriteit 1: De Fietser centraal. Aan dit programma wordt momenteel uitvoering gegeven. De Raad wordt conform toezegging in maart 2023 geïnformeerd over de voortgang van dit programma.

5 Veel vragen vanuit de stad over fiets

Bij de gemeente komen veel vragen binnen over fiets, bijvoorbeeld over fietsen in de binnenstad, over gemeentelijk beleid met betrekking tot snelheidsverschillen, over fietsparkeren etc. Met het Fietsbeleid wordt antwoord gegeven op veel van deze vragen. Er komt duidelijkheid over hoe de gewenste inrichting van verschillende fietsroutes eruit ziet, hoe in stallingen voorzien wordt, wat te doen met de snelheidsverschillen op de fiets en hoe de fietser en de voetganger zo goed mogelijk samen kunnen gaan in de binnenstad.

6 Duurzaamheidsparagraaf

Haarlem wil in 2040 aardgasvrij, in 2040 circulair en in 2050 klimaatbestendig zijn. Mobiliteit is een belangrijke veroorzaker van CO₂ uitstoot in de stad. De fiets is (samen met de voetganger) het vervoer dat aan de vermindering van deze uitstoot bijdraagt. Haarlem wil de stad leefbaar en bereikbaar houden. Met de fiets kunnen mensen zich verplaatsen, terwijl de stad leefbaar blijft.

7 Financiën

Het Fietsbeleid vormt de basis voor het nog op te stellen actieplan dat gelijktijdig door B&W zal worden vastgesteld met de eindversie het Fietsbeleid dat ter vaststelling naar de Raad wordt gestuurd. In het actieplan nemen we maatregelen op die hun financiële dekking zullen krijgen in het herijkte uitvoeringsprogramma van de SOR en het IP en de nieuwe programmering van beheer en onderhoudsprojecten op basis van het Strategisch Beheerplan.

8 Participatie en inspraak

1. Participatie

Over de contouren van het Fietsbeleid heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden via de Structuurvisie Openbare Ruimte (waar het Mobiliteitsbeleid op heeft voort geborduurd) en de Omgevingsvisie. Bij de totstandkoming van het Haarlemse Mobiliteitsbeleid, waar de contouren uit de SOR zijn uitgebouwd, is met belangenorganisaties en met alle Haarlemse wijken geparticipeerd. Bij deze participatie stond de vraag: *Op welke manier kunnen we de mobiliteitstransitie in Haarlem vormgeven?* centraal. De input uit deze gesprekken heeft mede geleid tot het huidige Mobiliteitsbeleid.

Bij het opstellen van het Fietsbeleid, is ervoor gekozen om de externe participatie te beperken tot de Fietzersbond. Hiervoor is gekozen, omdat het om een verdieping van het Mobiliteitsbeleid op een specialistisch gebied gaat. De Fietzersbond heeft actief meegedacht over de aanpassingen in het fietsnetwerk en daar ook zelf voorstellen voor gedaan, deze voorstellen hebben wij overgenomen. Over het fietsparkeren heeft de Fietzersbond ook meegedacht, op dat onderwerp verschillen we van mening over de toepassing van fietsparkeervakken. De Fietzersbond wijst het toepassen van fietsparkeervakken vanwege diefstalrisico volledig af, terwijl wij vakken zien als een mogelijke oplossing bij kort parkeren en dat ze voorzien in een behoefte. We hebben naar aanleiding van de discussie met de Fietzersbond toegevoegd dat er op iets grotere afstand bij vakken altijd rekken beschikbaar moeten zijn voor fietsers die daarvoor kiezen.

Naast deze participatie zullen we gedurende de inspraak gesprekken organiseren met fietsers die geen gebruikelijke gesprekspartner van ons zijn om zo creatief na te denken over het fietsbeleid. Op basis van het Fietsbeleid wordt een actieplan opgesteld. Daar waar dat van toepassing is vindt op projectbasis uiteraard participatie plaats over hoe het beleid en de betreffende maatregel het beste vorm kan krijgen op die specifieke locatie.

2. Inspraak

Met dit besluit wordt het Fietsbeleid vrijgegeven voor inspraak voor een periode van acht weken (vanwege kerstreces zijn twee weken aan de gebruikelijke zes weken toegevoegd). Ook wordt het beleid ter bespreking aan de commissie Beheer aangeboden. Bijdragen vanuit de inspraak en vanuit de commissie Beheer worden afgewogen tegen het huidige concept en daar waar dat van toepassing is verwerkt in de versie die ter vaststelling aan de Raad zal worden voorgelegd.



5. Risico's en kanttekeningen

1. Snelheid realisatie is afhankelijk van materialen en personeel

Het oppakken en uitvoeren van concrete maatregelen uit het actieplan doorloopt een gebruikelijk proces. Daar hoort een bepaald tijdsplan bij. Echter, door de huidige omstandigheden in Nederland is er een tekort aan materialen en personeel. Het tekort aan materialen kan lange wachttijden en hogere kosten opleveren en het tekort aan personeel kan betekenen dat er vertraging zal ontstaan bij het oppakken van de maatregelen. Om hier alvast op vooruit te lopen wordt de komende jaren vooral ingezet op aansluiting bij het Strategisch Beheerplan. Zo kan werk met werk gemaakt worden en wordt efficiënt omgegaan met middelen. Echter, er dient rekening gehouden te worden met een nog grotere schaarste van middelen en een nog grotere druk op de arbeidsmarkt.

2. Het Fietsbeleid staat of valt bij het gedrag

Een groot deel van het Fietsbeleid bestaat uit infrastructurele en andere fysieke maatregelen, die allemaal als doel hebben om het makkelijk en vanzelfsprekend te maken om in Haarlem de fiets te pakken. Er wordt ook ingezet op het beïnvloeden van gedrag, voornamelijk op de cruciale momenten dat mensen besluiten zich de vaardigheden van fiets eigen te maken (kinderen op de fiets naar school en stimuleren van fietsen bij mensen zonder fietsachtergrond). Via monitoring zal iedere twee jaar de modal split bekeken worden voor reizen < 2,5 km en voor regionale reizen. Bij ongewenste resultaten zal de effectiviteit van de maatregelen opnieuw bekeken moeten worden. Daarnaast blijven we ook de ongevallencijfers monitoren.

3 Er is meer dan fiets....

Het Fietsbeleid verschaft veel duidelijkheid over het doel, de beoogde resultaten en via welke maatregelen we daar willen komen. De fiets zorgt ervoor dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft, draagt bij aan de veiligheid op de weg en heeft nauwelijks CO₂ uitstoot. Toch is het realiseren van fietsmaatregelen niet zomaar een kwestie van doen. Ook de fiets doet een claim op de schaarse openbare ruimte en concurreert hiermee met andere beleidsvelden, die ook belangrijke doelen van de stad nastreven. Denk bijvoorbeeld aan een afweging tussen fiets en groen. De ambities uit het Fietsbeleid zullen niet overal uitvoerbaar zijn. Soms zal ruimte voor de fiets afgewogen worden tegen ruimte voor bijvoorbeeld groen.

6. Uitvoering

Het Fietsbeleid zal per 21 december 2022 vrijgegeven worden voor inspraak voor een periode van acht weken. Dit betekent dat de inspraakperiode op 15 februari 2023 afloopt. De gebruikelijke inspraakperiode van zes weken is vanwege het kerstreces met twee weken verlengd. Alle reacties die uiterlijk 15 februari 2023 binnen komen, worden indien van toepassing verwerkt in het beleid, waarna het beleid, voorzien van een nota van beantwoording door het college van B&W ter vaststelling aan de Raad wordt gestuurd. De verwachting is dat de behandeling hiervan op 11 mei 2023 in de Commissie Beheer en op 1 juni 2023 in de Raad zal plaatsvinden.

Gelijktijdig met de periode dat het beleid vrijgegeven is voor inspraak wordt een uitvoeringsagenda tot 2026 (aangevuld met een doorkijk voor de komende tien jaar) opgesteld.

Voor de daadwerkelijke uitvoering van het Fietsbeleid op straat, zullen de uitgangspunten meegenomen worden in het nog nieuwe HIOR, dat in 2023 verwacht wordt. In dit HIOR zal de verdere detailuitwerking over materiaalkeuzes, kleuren en dergelijke verwerkt worden.

7. Bijlage

Bijlage 1: Fietsbeleid 2023 (concept dat vrijgegeven wordt voor inspraak)