

dossier

Fietsstadverkiezing 2014

Maarten Reith

Uit de 19 inzendingen voor de Fietsstadverkiezing zijn vijf genomineerden geselecteerd: Almere, Eindhoven, Enschede, Velsen en Zwolle. Zij maken in deze vijfde editie kans op de titel Fietsstad 2014. De uitreiking is op 8 mei 2014. Dit dossier over de Fietsstadverkiezing laat zien wat deze vijf steden hebben gedaan om de nominatie binnen te slepen. En met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen volgend jaar: welk beleid verhoogt de kansen op de titel in 2016?

pag 44 Almere

De stad met een netwerk van maar liefst 500 kilometer fietsroutes, voor het merendeel vrijliggend en geasfalteerd.

pag 46 Eindhoven

Op weg om van deze oorspronkelijk voor de auto ontworpen stad een fietsvriendelijke stad te maken.

pag 48 Enschede

Doelstelling is het hele fietsnetwerk te ontvlechten. Nu loopt deze parallel aan de autoroutes.

pag 50 Velsen

Met een vooruitstrevend paaltjesbeleid en de aanpak van ontbrekende schakels.

pag 52 Zwolle

Een fijnmazig fietsroutenetwerk en extra brede fietspaden kenmerken de stad.

pag 54 Hoe word je Fietsstad?

Een beknopte handleiding in drie stappen.



Velsen

Enschede

Almere

Zwolle

Eindhoven

fietsstad 2014





Fietsstadverkiezing is bovenal een positieve wedstrijd

De Fietsstadverkiezing, georganiseerd door de Fietsersbond, is bovenal een positieve wedstrijd, met nadruk op de successen van het fietsbeleid. Het etaleren van goede voorbeelden motiveert andere gemeenten tot het realiseren van een (nog) beter fietsklimaat, zo is het idee. De jury kijkt of de deelnemers duidelijk op papier en op straat laten zien oog te hebben voor de fietser. En daarbij is dit jaar speciaal gekeken naar het thema 'Fietsen zonder hindernissen'.

Er zijn infrastructurele hindernissen zoals drukke kruisingen, spoorwegovergangen, slecht wegdek, onverlichte tunneltjes en te smalle fietspaden. Andere verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld scooters en bussen kunnen ook voor overlast zorgen, net als verkeerslichten waar je lang moet wachten. Het niet kunnen of willen fietsen of geen fiets hebben zijn weer andere belemmeringen. De Fietsersbond licht toe: 'Natuurlijk willen we allemaal zo snel mogelijk van A naar B, maar het gaat er bij deze verkiezingen vooral om dat je zo prettig mogelijk door kan fietsen. Niet moeizaam via kruip-door-sluip-doorstraatjes met veel verkeerslichten, open bruggen en omrijden, maar makkelijk en snel via goed aangelegde en prima onderhouden hoofd fietsroutes. Routes waarmee je ononderbroken heerlijk onbezorgd en vlot naar huis kan fietsen. Dat zoeken wij in de Fietsstad 2014.'

Geen verliezers

Volgens Jaap Kamminga, projectleider van Fietsstad 2014, neemt de kwaliteit van de inzendingen elke editie toe. 'We hadden een luxe positie, het was moeilijk kiezen, soms een kwestie van nuances. Eigenlijk zijn er geen verliezers. In steden

als Breda en Nijmegen, maar ook in kleinere plaatsen als Heerhugowaard, Nieuwegein en Harderwijk kun je zien dat gemeenten hard hun best doen. Er zijn zelfs al gemeenten die hun zinnen hebben gezet op de fietsstadverkiezing van 2016. Ze willen graag dat positieve geluid laten horen. En winnen heeft grote effecten, zowel binnen als ver buiten de betreffende gemeente.'

14 jaar Fietsstadverkiezing

De eerste Fietsstadverkiezing was in 2000, met als winnaar Veenendaal. Destijds was de verkiezing, net als die in 2002 (winnaar: Groningen), sterk gebaseerd op de Fietsbalans. Dat is een groot vergelijkend onderzoek naar het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten, ofwel een benchmark. Van 2000-2004 zijn er van 125 gemeenten zo'n Fietsbalans opgemaakt. In 2006 is gestart met de Fietsbalans-2. In fietsstadverkiezingsjaar 2008 (winnaar: Houten) was van 42 gemeenten de fietsbalans opgemaakt. Sindsdien is de Fietsbalans steeds minder afgenomen en kwantitatief niet geschikt om de Fietsstadverkiezing op te baseren. Daarom is in 2011 voor een andere opzet gekozen: gemeenten konden zich zelf aanmelden en er was het thema 'Onderweg naar school'. 's-Hertogenbosch won deze laatste competitie. En na 2014 staat voor 2016 de zesde Fietsstadverkiezing gepland.

Almere



Karakterschets

Almere is een nieuwe stad waarbij direct bij de aanleg een scheiding is gemaakt tussen verkeersstromen. Het vrijliggende fietsnetwerk van het eerste uur is doorgetrokken in de later aangelegde wijken, waardoor ook bij de stedelijke uitbreiding de fiets niet aan belang heeft ingeboet. De stad is niet bang te innoveren, getuige bijvoorbeeld de interactieve strooirooutekaart.

Almere zelf zegt de veiligste fietsstad van Nederland te zijn. 'De stad heeft een netwerk van maar liefst 500 kilometer fietsroutes, voor het merendeel vrijliggend en geasfalteerd. Fietsers op het hoofdnetwerk hebben voorrang en alle kruisingen met hoofdwegen zijn ongelijkvloers. Nergens fiets je sneller én comfortabeler. Vele honderden bruggen en tunnels maken Almere tot een barrièrevrije fietsstad. De uitgestrekte natuurgebieden, het water en het brede scala spraakmakende architectuur maken recreatief fietsen in Almere tot een bijzondere belevenis.'



Ed Anker,

wethouder Verkeer en Vervoer, Almere

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Almere wil geen fietsstad worden, Almere is dat al. Het thema 'fietsen zonder hinderen' voor de verkiezing tot Fietsstad 2014 is onze stad op het lijf geschreven. Almere is aangelegd met een fijnmazig en compleet fietsnetwerk.

Daarbij is uitgegaan van voornamelijk vrijliggende fietspaden en duurzaam veilige ongelijkvloerse kruisingen met hoofdautowegen. Er is jarenlang inzet geweest om in alle plannen consequent aandacht te vragen voor de realisatie van een volledig en hoogwaardig fietsnetwerk. Aanwijzing als winnaar - maar nu al de nominatie van Almere - betekent een erkenning voor 40 jaar werken aan een ultieme fietsstad. Daarnaast zal het leiden tot een goede pr voor de stad.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Almere is een ideaaltypische fietsstad waarbij de keuze 'prioriteit voor de fiets' terug te vinden is in de opzet van het fietsnet: de fiets krijgt altijd de kortste route en de auto moet omrijden. Fietsers op het hoofdnetwerk hebben voorrang en alle kruisingen met hoofdwegen zijn ongelijkvloers. Nergens fiets je sneller en comfortabeler. Vele honderden bruggen en tun-

nels maken Almere tot een barrièrevrije fietsstad. Daardoor ben je tot circa 8 km in de stad met de fiets sneller dan met de auto.

Uniek is ook dat van de 500 km fietsroutes bijna 450 km is uitgevoerd in solitaire vrijliggende fietspaden. Er is dus bijna nergens hinder door autoverkeer. Op de meeste fietsritten kom je geen verkeerslicht tegen. Samen met de vele ongelijkvloerse kruisingen maakt dit Almere tot de veiligste fietsstad van Nederland. Verder maken het brede scala aan spraakmakende architectuur, het water en de uitgestrekte natuurgebieden recreatief fietsen in Almere tot een bijzondere belevenis. "Fietsen in Almere is een Feestje!"

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'De gemeenteraad heeft unaniem ingestemd met de kandidaatstelling van Almere voor deze verkiezing. De fiets is veruit de gezondste en meest duurzame manier om je te verplaatsen en past uitstekend in het gedachtegoed van 'Growing Green Cities': Almere als duurzame en gezonde stad. Stimulering van het fietsgebruik zal ook een belangrijk item zijn bij de opzet van een nieuw structuurplan voor de stad om het lokaal verkeer en vervoer in goede banen te leiden. Ik verwacht dat deelname aan de verkiezing Fietsstad 2014 een stimulans zal zijn om de fiets nóg meer op de kaart te zetten.'



Spoorbaanpad

In Almere is fietsnelweg het Spoorbaanpad een succes, in 2011 door Goudappel Coffeng bestempeld tot langste en drukste fietspad van Nederland. Naar schatting gebruiken dagelijks 21.000 fietsers deze route. Het Spoorbaanpad, onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en één van de belangrijkste hoofdassen in het Almeerse fietsstelsel, is 12 kilometer lang met grotendeels ongelijkvloerse kruisingen en altijd voorrang voor fietsers. Het aaneengesloten karakter van het Spoorbaanpad maakt deze snel en veilig. De snelle fietsroute wordt gebruikt door fietsverkeer tussen de stadsdelen Stad, Buiten en Poort, maar ook in de richting van Amsterdam.



Hindernissen

Almere heeft van oorsprong een gescheiden fietsnetwerk. Je vindt hier vele vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen (in totaal 120 fietsbruggen en -tunnels) met hoofdautowegen zijn standaard. Boven op deze mooie uitgangspunt is er actief beleid om barrières voor fietsers te verminderen. De afgelopen jaren is een hoofdfietsnetwerk aangegeven van snelle, hoogwaardige fietsroutes om nog meer fietsforensen te bedienen. Deze bestaat voor 97% uit asfalt. Verbeteringen aan dit netwerk (tot 2020) betreffen aanleg van nieuwe en verbreding naar 4 meter van bestaande fietspaden en het gebruik van rood asfalt.

Fietsers kunnen in de centra terecht in gratis bewaakte stallingen en bij ov-knooppunten zijn stallingen verbeterd en uitgebreid. Zo is begin 2013 is bij station Almere Buiten een nieuwe, gratis bewaakte stalling geopend. De innovatieve stalling heeft een automatisch toegangssysteem met chippaspoortjes en een contactloze stallingskaart, gratis aan te vragen voor alle inwoners. Daarnaast is dit jaar het uit 2003 stammende systeem van fietsbewegwijzering uitgebreid met verwijzingen naar de nieuwe stadsdelen.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: verbeteren herkenbaarheid van de hoofdfietsroutes in Almere Haven, comfortabeler verharding, minder obstakels, fietsvriendelijker drempels, 'ogen op de route' en verbeteren fietsbewegwijzering.



Eindhoven



Karakterschets

De gemeente Eindhoven heeft zich hard ingespannen om van deze oorspronkelijk voor de auto ontworpen stad een fietsvriendelijke stad te maken. Je vindt er naast opvallende initiatieven als Slowlane en de Hovenring ook heel praktische ingrepen zoals asfalteren van fietswegen met aandacht voor details. Ofwel: innovatief, praktisch en met ambitie. Dat laatste blijkt onder andere uit de grote gratis fietsenstalling onder het 18 Septemberplein.

'Het is prettig fietsen in Eindhoven en het wordt steeds beter en leuker als fietser', onderstreept Eindhoven. 'De stad is druk bezig hindernissen aan te pakken. Innovaties op fietsgebied spelen daarbij een grote rol. De nieuwe mobiliteitsvisie "Eindhoven op Weg" geeft richting aan een prettig fietsklimaat. Kortom, Eindhoven transformeert van autostad naar échte fietsstad.'



Joost Helms,

wethouder Verkeer en Vervoer, Eindhoven

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Met het vaststellen en uitvoeren van het Actieplan Fiets! in 2009 heeft het fietsklimaat in Eindhoven een forse impuls gekregen. Het wegnemen van hindernissen, zowel technisch, fysiek als sociaal staat daarbij centraal.

Wij hopen de titel Fietsstad 2014 te krijgen als beloning voor onze jarenlange inzet om Eindhoven op de fiets te krijgen en als extra stimulans om nog voortvarender en intensiever te werken aan de transformatie van autostad naar échte fietsstad.'

Waarom onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Eindhoven kent van oudsher veel hindernissen voor fietsers, zoals drukke en brede wegen, veel (oude) verkeerslichten, veel tegelfietspaden en een tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen. Deze hindernissen worden stuk voor stuk opgeruimd of verbeterd. Vaak doen we dit, net als in veel andere steden, door de aanleg van vrijliggende asfaltfietspaden, door kruispunten met verkeerslichten te vervangen door rotondes of door oude verkeerslichten te vervangen door nieuwe, slimme exemplaren met bijvoorbeeld wachttijdvoorspellers. In Eindhoven spelen innovaties op fietsgebied echter ook een grote rol. De meest spectaculaire is ongetwijfeld de Hovenring: een fietsrotonde, opgehangen aan tuinen waar fietsers ongehinderd over een druk kruispunt fietsen. De grote fietsenstalling onder



het drukke en centraal gelegen 18 Septemberplein heeft een allure die zeker onze vele buitenlandse bezoekers eerder verwachten bij een metrostation dan bij een fietsenstalling.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We blijven natuurlijk ook na de verkiezingen inzetten op Eindhoven Fietsstad. De nominatie is natuurlijk bijzonder, maar ook zonder deze prijs willen we Eindhoven steeds meer een fietsstad laten zijn. Dat past in onze visie van verkeer en duurzaamheid.'





Hovenring

Volgens Eindhoven zelf is de Hovenring het fietsproject met de meeste impact van de afgelopen jaren. En het project krijgt internationaal veel aandacht. De Hovenring is zwevende ringweg voor fietsers boven het drukke kruispunt Heerbaan/Meerenakkerweg (Heistraat), een kruispunt van twee primaire/regionale fietsroutes en tegelijkertijd van twee hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer. Met de 70 meter hoge pyloon, 24 tuien en een cirkelvormig brugdek is het de opvallende entree tot Eindhoven, Veldhoven en de Eindhovense nieuwbouwwijk Meerhoven. In de oude situatie was het een groot verkeersplein met drie rijstroken en verkeerslichten met lange wachttijden. De zwevende brug betekent ontvlechting van fietsers en gemotoriseerd verkeer met zeer goede verbetering van de doorstroming voor zowel fietser, bus en auto.



Hindernissen

Eindhoven weet door metingen uit de Fietsbalans en jaarlijkse inwonersquêtes vrij nauwkeurig wat fietsers als hindernissen ervaren. Dat zijn wachttijden en hoge stopkansen bij verkeerslichten, oversteken over drukke autoroutes, oncomfortabele fietspaden, obstakels in fietspaden en een tekort aan goede en veilige fietsparkeervoorzieningen. De stad ijvert sinds 2008 deze te verhelpen. Er is onder andere ingezet op ontvlechting van fietsnetwerk en autonetwerk. De oude stadsradialen ondergaan een transformatie tot snelfietsroutes.

De afgelopen vijf jaar is werk gemaakt van fietsparkeren. Met name de binnenstad en de stationsomgeving (maaienveldparkeren) zijn verbeterd op dit vlak, maar ook de parkeer capaciteit bij winkel- en sportvoorzieningen. Bekend is de stalling onder het 18 Septemberplein. De centrumstallingen beschikken over leenbuggy's, want dat kan een barrière zijn om met fiets en kind naar de stad te gaan.

Andere Eindhovense activiteiten die hindernissen verminderen zijn het vervangen van verkeerslichten door rotondes, het omdraaien van de voorrang ten gunste van fietsers, het asfalteren van slechte tegelfietspaden, het verwijderen van paaltjes in primaire fietsroutes en het aanbieden van fietstrainingen voor ouderen.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: Flo-raplein, verkeerslichten, tegelfietspaden (met name in het noordelijk deel van Eindhoven), paaltjes in de secundaire fietsroutes, fietsparkeren in de binnenstad en de stationsomgeving, barrière Eindhovensch Kanaal.





Enschede

Karakterschets

Enschede was fietsstad en wordt weer een fietsstad. Kenmerkend is de ambitie om het hele fietsnetwerk te ontvlechten. Nu loopt deze parallel aan de autoroutes. Ontvlechten betekent het wegnemen van vele hindernissen en creëren van comfortabele fietsroutes. Het is in Nederland de eerste stad die deze ambitie zo nadrukkelijk etaleert. Daarnaast springen zaken in het oog als gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad en de Fietssnelweg F35.

De stad zegt zelf dat de liefde tussen Enschede en de fiets is opgebloeid, dat de stad weer een finke impuls aan fietsstimulering geeft. 'Met een prominente plek voor innovatie wordt het niveau van de voorzieningen toekomstbestendig opgekrikt, waarbij aandacht is voor zowel dagelijks als recreatief fietsgebruik. Enschede is van oudsher een fietsstad, met veel fietspaden en goede parkeervoorzieningen. De stad is trots op de herontdekking van deze parels voor een duurzame en leefbare stad.'

Hans van Agteren,

wethouder Milieu, Verkeer en Toerisme, Enschede

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Bij verkeer gaat het vaak over zaken met een negatieve klank: lange files, hoge parkeertarieven, lang wachten voor verkeerslichten. De verkiezing Fietsstad 2014 helpt ons te benadrukken dat het in Enschede heel prettig fietsen is, dat we al veel zaken op fietsgebied goed op orde hebben. En dat we de ambitie hebben

om in de komende periode nóg meer te doen om het fietsklimaat te verbeteren. Meer Enschedeërs op de fiets is van belang voor een leefbare en duurzame stad. Dat lukt alleen als we met z'n allen op positieve wijze aandacht besteden aan alle voordelen van een hoog fietsgebruik. We zijn erg trots op onze nominatie. We hebben er in de fietsenstalling in het centrum aandacht aan besteed met de Fietzersbond en andere 'partners in crime'.

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'In Enschede steken we veel tijd, geld en energie in het stimuleren van fietsgebruik. Omdat in het verleden sterk ingezet was op busbanen, was de bus concurrent geworden van de fiets. Twee jaar geleden zijn we weer sterk gaan focussen op de fiets, waarmee we een kentering teweeg hebben gebracht. Op basis van bijeenkomsten met onder andere politie, onderwijs en inwoners hebben we de Fietzvisie 2012-2020 opgesteld. Alle betrokken partijen zijn in de fietsmodus gekomen. Centraal staan de wensen en eisen van de fietser. Zo is in de wijken de fiets leidend, auto's zijn te gast. We zetten nieuwe technologieën in om reizigers met gerichte informatie te overtuigen dat



vaker de fiets pakken comfortabeler en sneller kan zijn. Bedrijven en instellingen in de stad investeren tijd, geld en energie om mensen meer op de fiets te krijgen. Vele grote en middelgrote bedrijven in de stad doen mee aan het project Twente mobiel dat fietsen stimuleert. Van de 80.000 arbeidsplaatsen is maar liefst 25 procent hier bij betrokken.

We hebben op het vlak van fietsinfrastructuur een flinke inhaalslag gemaakt in de afgelopen jaren. Denk aan het ontvlechten van fietspaden en het 'rondje Enschede' met 52 kilometer aan fiets- en wandelpaden. Ook in de komende jaren blijven we ons, ondanks de recessie, inzetten om het klimaat voor de fietsers verder te verbeteren. Zo gaan we ontbrekende stukken van de fietssnelweg F35 aanleggen, zodat je straks in één ruk van de binnenstad naar Hengelo kunt rijden, en ook naar Borne en Nijverdal.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We hebben ons in Enschede ten doel gesteld het fietsgebruik te laten stijgen: van 34 procent tot 40 procent in 2020. Dat lukt alleen als we continu aandacht blijven houden dat we de zaken gedaan krijgen: fietsbeleid krijgt absoluut een prominente plek in ons mobiliteitsbeleid voor de komende vier jaar. De Fietzvisie werd afgelopen jaar unaniem aangenomen in de gemeenteraad en die is leidraad voor de toekomst.'



Fietssnelweg F35

Een opvallend meerjarig fietsproject in Enschede is de aanleg van de Fietssnelweg F35. Volgens de gemeente vraagt de opkomst van de elektrische fiets en toegenomen bereidheid om grotere afstanden van en naar het werk te fietsen om een schaa sprong in comfortabele, veilige en hoogwaardige fietsinfrastructuur. De F35 draagt hier in belangrijke mate aan bij.



Deze 'snelweg' is deels klaar: er liggen tracédelen op de route van Enschede Centrum via Kennispark naar Hengelo en vanaf het centraal station richting Oldenzaal. Er is draagvlak om de F35 door de gehele Twentse stedenband te realiseren. Enschede ziet in dit iconoproject, naast kwalitatieve verbetering van de infrastructuur, ook een sterke communicatieve waarde of verleidingskracht uitgaan naar de fietser.

Hindernissen

In Enschede zijn de doorgaande (auto)wegen veelal gebouwd als smalle straten die te weinig mogelijkheden bieden om ruimte voor fietsers te creëren. Daarom heeft Enschede stappen gezet in het ontwikkelen en inrichten van ontvlochten routes en gaat hier de komende jaren mee door. De fietsroutes die inmiddels ontvlochten zijn vormen comfortabele routes door 30-kilometergebieden met een zo direct mogelijke verkeersluwe verbinding tussen woon-, werk- en winkelgebieden. Op de routes is gesloten verharding toegepast en men heeft geïnvesteerd in bewegwijzering er naartoe. Van de belangrijkste conf ictvrije fietsinfrastructuur, de Fietssnelweg F35, zijn de eerste delen gerealiseerd.

Verder neemt Enschede hindernissen weg door promotie/gedragsverandering. Een voorbeeld is i-Zone dat tot doel heeft weggebruikers te verleiden om buiten de piektijden of met een andere vervoerwijze te reizen. Om reisgedrag te beïnvloeden worden monitoring, analyse en communicatie met weggebruikers ingezet. Ook is er het fietsteldisplay aan de Hengelosestraat dat fietsers informeert over het aantal gepasseerde fietsers per dag en per jaar. Dit moet het fietsgebruik naar de binnenstad stimuleren.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: het kwaliteitsniveau van verharding en belijning, verdere ontvlochten van het auto- en het fietsnetwerk, verkeerslichten (uitschakeling of nieuwste verkeerslichten-software), paaltjes.



Velsen



Karakterschets

De kleinste van de genomineerde steden heeft eigen specifieke problemen vanwege de ligging. Een kanaal doorsnijdt de stad. Ze hebben een vooruitstrevend paaltjesbeleid en pakken ontbrekende schakels aan (tunnels, oversteekplaatsen, doorsteekjes). Velsen heeft heel duidelijk oog voor hindernissen. Zo is een fietsbrug aangelegd op een niet-doorgaande route. De stad laat al jaren op straat zien hoe het eigenlijk hoort. Binnen diverse gemeentelijke afdelingen heeft de fiets een prominente plaats. Dus niet alleen bij mobiliteitsbeleid, ook bijvoorbeeld bij gezondheidsbeleid.

'Al jaren is het in de gemeente Velsen een vanzelfsprekendheid om goed voor de fietsers te zorgen', beklemtoont Velsen. 'Zo zijn er inmiddels vele vrijliggende fietspaden aangelegd en ondervinden fietsers weinig belemmeringen op hun weg: er zijn weinig verkeerslichten, vele paaltjes zijn verdwenen en de fietsinfrastructuur wordt in prima conditie gehouden. Ook de recreatieve fietsers worden niet vergeten door goede verbindingen tot stand te brengen naar belangrijke recreatieve voorzieningen.'



Ronald Vennik,
wethouder Verkeer en Vervoer, Velsen

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Welke gemeente wil dat nou niet! Velsen wordt gelukkig steeds beter ontdekt als fietsgebied door de variatie die deze omgeving biedt. Bossen, strand, havens, het Noordzeekanaal, prachtige oude dorpen, monumenten en nieuwe woonwijken. We proberen fietsers zoveel mogelijk voorrang te geven. Niet alleen toeristen, maar ook mensen die hier wonen, werken of leren. Bijvoorbeeld door zo min mogelijk verkeerslichten te plaatsen waardoor fietsers ongehinderd door Velsen kunnen fietsen. Ik ben blij met de nominatie voor Fietsstad 2014 waarin in ieder geval bevestigd wordt dat we op de goede weg zijn.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Het is moeilijk aan te geven waarin wij ons in het bijzonder onderscheiden ten opzichte van andere steden. Wel kiezen we onze eigen weg en investeren veel in veiligheid voor de fietsers. Hierbij zijn we niet bang om expliciet te kiezen voor de fiets in plaats van voor de auto. In de afgelopen jaren zijn er veel projecten uitgevoerd waarin dit principe steeds weer naar voren kwam. Ook investeren we veel in de veiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes. Niet alleen technisch, maar ook in de 'gedragsbeïnvloeding' van leerlingen. Bijvoor-



beeld door het organiseren van de praktische verkeersexamens, verkenning van school-thuisroutes, verkeersmarkten op middelbare scholen, enzovoort. Daarnaast ben ik blij met het feit dat, ondanks de huidige financiële beperkingen, we toch steeds in staat zijn om fietspaden in goede conditie te houden. Dit door tijdig onderhoud uit te voeren en goed en snel te reageren op meldingen van bewoners en fietsers. Verder springen wij in op landelijke ontwikkelingen zoals het verwijderen van onnodige paaltjes in fietspaden. Dus, veilig fietsen met zo min mogelijk belemmeringen. Daar gaan we de komende jaren mee door.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'Bereikbaarheid blijft in dit gebied constant een aandachtspunt. Het goed bereikbaar maken en ontsluiten van Velsen gebeurt op meerdere manieren door bijvoorbeeld te zorgen voor goed openbaar vervoer, nauwe samenwerking met andere gemeenten en uiteraard een prima fietsnetwerk. Het bevorderen van het fietsgebruik en het aanleggen van meer en veiliger fietsroutes staat nu in het collegeprogramma. Ongewijfeld zullen één of meer partijen dit straks opnieuw tot een speerpunt maken.'



Verwijderen obstakels

De gemeente Velsen heeft veel werk gemaakt van het verwijderen van overbodige en niet-strikt noodzakelijke paaltjes en andere obstakels om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Het was de publicatie van het Fietsberaad over eenzijdige ongevallen die tot deze slagvaardige actie leidde. De wethouder, fietsersbond en bewoners deden een eerste inventarisatie. Dit heeft geresulteerd in het verwijderen van 200 paaltjes. Door het ontstaan van sluipverkeer zijn maar twee paaltjes teruggeplaatst. In publicatie 23 van het Fietsberaad is dit paaltjesbeleid vermeld als één van de 34 best practices op het gebied van fietsveiligheid.



Hindernissen

Velsen heeft de afgelopen jaren diverse infrastructurele maatregelen getroffen om hindernissen voor fietsers weg te nemen. Langs vrijwel alle gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden of fietsstroken in rood asfalt gerealiseerd. Er zijn twee fietsstraten ingericht en fietsers op de doorgaande vrijliggende fietspaden hebben voorrang. Verder zijn er de afgelopen jaren diverse fietsdoorsteekjes gemaakt en is het beleid, als dit de veiligheid bevordert, van eenrichtingsfietspaden tweerichtingsfietspaden te maken. Dit scheelt oversteken. Een aantal van de weinige vri's voor fietsers (10 in de hele gemeente) heeft wachttijdvoorspellers en twee hebben voor de fietser groen als wachtstand.

De gemeente kent diverse grote barrières: het Noordzeekanaal, twee snelwegen, drie provinciale wegen en spoorlijnen. Toch hoeven fietsers weinig om te rijden. Er zijn diverse viaducten, tunneltjes en een pontje.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: frequentie pontveer, ontbrekende schakel Driehuis, autoparkeren op fietspad Kennerlaan, wegdek Wijkermeerweg, overstek op kruispunt Minister van Houtenlaan-Waterloolaan-Zeeweg, ontbreken van fietsvoorzieningen op IJmuidersstraatweg/Julianakade, onlogische verkeerlichtenregeling Hoofdstraat (Santpoort-Noord), ontbrekende schakel langs N208 (Santpoort-Haarlem) en ontbreken van fietsvoorzieningen op wegen die niet in beheer zijn van de gemeente.



Zwolle



Karakterschets

Zwolle staat in de fietswereld al lang bekend om het goede fietsklimaat. De stad heeft een apart fietsplan, er zijn extra brede fietspaden aangelegd en je vindt er een fijnmazig fietsroutenetwerk. Innovatie wordt niet geschuwd, wat blijkt uit de eigen fietsparkeerklem, een fietsrotonde en wegmarkering. Ook is er ruime aandacht voor het beter afstellen van verkeerslichten voor een betere verkeersdoorstroming, met gunstige effecten voor de fietser.

Zwolle vindt zichzelf een echte fietsstad. 'Bijna 50% van de verplaatsingen binnen de stad, door Zwollenaren, forenzen en recreanten, gebeurt met de fiets. Fietsroutes zijn geasfalteerd en vormgegeven als fietsstaten, brede fietsstroken of -paden. Ze brengen de fietser snel en veilig op de bestemming. Wij zijn trots op onze Hanzeboog, de fietssnelweg en fietsrotonde. Op innovatieve wijze zorgen wij dat de fietser in Zwolle vooruit kan. Dit doen wij niet alleen, we betrekken onze inwoners bij onze fietsprojecten.'



René de Heer,

wethouder Verkeer, Recreatie en Toerisme,
Zwolle

Waarom wilt u zo graag Fietsstad worden?

'Zwollenaren fietsen graag. Ruim de helft van onze inwoners kiest voor het vervoer naar het werk, de school, familie, vrienden of de stad voor de fiets. Wij werken al meer dan 40 jaar aan slimme en praktische oplossingen voor veiliger en sneller fietsen. Zo bieden we fietsers een hoofdnet dat bij voorkeur via woonstraten rechtstreeks en zonder veel oponthoud richting de binnenstad en het NS-station loopt. Onze hoofdfietsroutes gaan door 30 km/uur-gebieden, hier maken we gebruik van fietsstraten waarvan we er inmiddels negen hebben. Daar waar de fietser een drukke verkeersader kruist zijn fietstunnels en -bruggen gerealiseerd. Voor forenzen hebben we nu twee fietssnelwegen aangelegd. De titel fietsstad zou voor ons niet alleen een bevestiging zijn dat we beleidsmatig goed bezig zijn maar ook vooral naar (potentiële) fietsers uitstralen dat het in Zwolle comfortabel fietsen is.'

Waarin onderscheidt uw stad zich van andere (fiets)steden?

'Bij ons heeft de fietser al decennia lang een prominente plek in ons mobiliteitsbeleid. Wij waren er wat dat betreft vroeg bij. Ik denk dat wij ons hierin onderscheiden van andere steden. Hoewel we de fietser dus al 43 jaar goed op ons netvlies hebben, zijn we nog niet klaar. We blijven ons in Zwolle continu verbeteren en vernieuwen. Nieuwe toepassingen schuwen we niet. Niet alleen infrastructureel zoals met onze fietsstraten,



de fietssnelweg en de onlangs aangelegde fietsrotonde waarmee we landelijk een primeur hebben. Maar ook op het gebied van veiligheid zijn we innovatief. Zo doet Zwolle mee in een onderzoek naar 'het vergevingsgezinde fietspad', een fietspad dat zodanig wordt vormgegeven dat er minder enkelvoudige ongevallen optreden en dat de resterende ongevallen een minder ernstige afloop hebben. Verder hebben we op dit moment op een veelgebruikte fietsroute bij wijze van test een flexibele fietspaal geplaatst.'

Speelt de fiets een rol bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014?

'We zijn er nog niet en aanpassingen kosten geld. Daarom combineren we werkzaamheden. Wij willen zowel voor automobilisten als fietsers toegankelijk zijn. Op het moment dat we voor autoverkeer verbeteringen aan de infrastructuur doen, combineren we dit met aanpassingen aan het fietsnetwerk. Bijvoorbeeld door fietsbruggen of -tunnels aan te leggen op drukke kruispunten. Dit werkt kostenbesparend. En wat de vraag over de verkiezingen betreft: met meer fietsen in Nederland dan inwoners kan het niet anders dan dat er tijdens de verkiezingen 2014 over fietsen wordt gesproken.'



Fietsstraat Van Karnebeekstraat

De Van Karnebeekstraat is een woon-winkelstraat aan de rand van de binnenstad in de wijk Zwolle-Zuid. In Zwolle is de verkeersstructuur dusdanig dat fietsroutes als radialen richting de binnenstad en het station lopen. Autoverkeer moet omrijden om deze bestemmingen te bereiken. Het fietsgebruik op deze radialen is hoog. De Van Karnebeekstraat is hier onderdeel van. In 2012 is deze voorheen rommelige straat getransformeerd in groene fietsstraat waarvan dagelijks 10.000-11.000 fietsers gebruik maken. De weg is in samenspraak met bewoners en winkeliers ontworpen. Het resultaat is een straat met bomen en (blok)hagen, een verbreed trottoir en geen hinderlijke obstakels op de route.



Hindernissen

Zwolle werkt al vanaf 1970 aan een hoofd fietsrouten netwerk, gescheiden van de hoofdinfrastructuur van de auto. De laatste jaren is energie gestoken in verbetering van dit fietsnetwerk door de aanleg van fietsstraten, een upgrade naar fietssnelweg (een non-stop fietsverbinding route tussen Zwolle en Hattem/Wezep) en het realiseren van fietstunnels en -bruggen bij drukke kruisingen. Ook is aandacht besteed aan zaken als het vergroten van de sociale veiligheid, gratis stallingen, openbare fietspomp en wachttijdvoorspellers en regenmeters bij verkeerslichten. Allemaal om het fietsen aangenamer te maken.

Najaar 2012 was er de mogelijkheid voor Zwollenaren om via een website hinderlijke obstakels te melden. Hieraan gaat de gemeente nog gevolg geven. Ook is er een inventarisatie gedaan van de verdere toepasbaarheid van fietsprioriteit bij verkeerslichten.

Hindernissen die nog op de lijst staan om aangepakt te worden: fietsparkeren (o.a. Spoorzone), diverse fietspaden (o.a. afronden fietssnelweg Hattem/Wezep-Zwolle, fietspad langs spoor Hessenpoort/Nieuwleusen-Pierik, aanpassing fietsroute Heino), kruispunten (o.a. aanleg fietsrotonde), nieuwe bruggen of tunnels op een aantal locaties, een fietsbewegwijzeringsplan, fietsprioriteit bij verkeerslichten.



Fiets in verkiezingstijd

Hoe word je Fietsstad [2016]?

De titel Fietsstad is fel begeerd. Die krijg je uiteraard niet vanzelf, een ambitieus, integraal en op maat gemaakt fietsbeleid is hiervoor de basis. En dat is een kwestie van lokale politiek, van partijvisies tot collegeprogramma's en -akkoorden. Ruim 20 wethouders, raadsleden en (fiets)beleidsmedewerkers deden mee aan een enquête over het huidige fietsbeleid en de rol hiervan bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014. Dat leverde een selectie aan ambities en argumenten op die je daarvoor als inzet kunt gebruiken. Kortom, hoe word je Fietsstad 2016? Een beknopte handleiding in drie stappen.

"Het

Fietspadenplan is

het vigerend beleidsdocument.

Hierin ligt voor de komende jaren vast wat de hoofd- en secundaire fietsroutes zijn, wat de uitvoeringsvoorschriften zijn, welke wensen we hebben t.a.v. nieuwe fietsverbindingen.

Wensen zoals overdekte fietsenstallen bij ov-voorzieningen. Verder ondersteunen we

educatieprojecten." (gemeente

Rheden)

"De afgelopen vier jaar is de Fietsnota afgerond en door de raad

vastgesteld. De fietssnelweg is aanbesteed en wordt dit najaar

uitgevoerd. Het station is geopend en de fietsvoorzieningen zijn op orde.

Bij de reconstructie/herinrichting van wegen is er aandacht voor veilige, comfortabele fietspaden/stroken. Wij laten ons daarin adviseren door

onder andere de Fietsersbond en fietsende inwoners."

(gemeente Westervoort)

"Wij realiseerden in 2010-2014 de

fietspaden Zuidhorn-Den Horn en Aalsum-

Electra, reserveerden geld voor goed onderhoud van

fietspaden en voor ouderen om hen te stimuleren meer te wandelen

en fietsen, legden een fietspad plus aan tussen Zuidhorn-Groningen,

voerden de slechte weg (tevens fietspad) tussen Den Horn en De Poffert in

beton uit en zorgden ten slotte in het dorp Zuidhorn voor een veilige

fiets-/loopoversteek over het spoor naar de nieuwe Brede

School." (gemeente Zuidhorn)



stap 1

Bekijk welke plannen ten aanzien van het fietsbeleid vier jaar geleden in het collegeprogramma zijn geformuleerd.

De politieke ambities van de afgelopen jaren zijn voor de wethouders, raadsleden en beleidsmedewerkers het vertrekpunt om op voort te borduren, uiteraard met aanvullingen op basis van nieuwe ontwikkelingen. In de enquête kwamen de bekende thema's naar voren.

Top 5 thema's beleidsplannen 2010-2014:

- 1 Opstellen van een fietsnota,** GVVP, mobiliteitsvisie, fietsbeleidsplan en/of verkeerscirculatieplan binnenstad, inclusief uitvoeringsprogramma met concrete projecten.
- 2 Infrastructuur:** doorstroming optimaliseren, verkeerslichten herinrichten, huidige hoofdstructuur fiets aanvullen, aanleggen van een fietsstraat, fietssnelweg, vrijliggende fietspaden en duidelijkere fietsstroken, prioriteit aan goed onderhoud fietspaden, logische doorsteekjes voor fietsers.
- 3 Verkeersveiligheid:** prioriteit voor objectieve en subjectieve veiligheid, uitbreiding van veilige fietsroutes binnen de kommen, verbeteren oversteekbaarheid, aanpak van verkeersonveilige situaties.
- 4 Fietsparkeren:** uitbreiden fietsenstallingen, ruimte voor fietsparkeren bij belangrijke ov-knooppunten.
- 5 Promotie:** fietsgebruik blijven stimuleren met prioriteit voor korte afstanden, aanleg van wandel- en fietsroutes voor recreatief gebruik, prioriteit aan het verder stimuleren van fietsverkeer, autoluw maken binnenstad.

"De ambitie van de raad is om de modal split voor de fiets te laten stijgen van 34% nu naar 40% in 2020. Deze doelstelling kan alleen bereikt worden als we een consistent meerjarig mobiliteitsbeleid voeren, dus dat zal ook mijn inzet zijn bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2014."
(gemeente Enschede)

"De doelen zoals verwoord in het Fietsbeleidsplan

2009 worden niet alleen één op één overgenomen in het dit jaar door de gemeenteraad vast te stellen Mobiliteitsplan Sittard-Geleen, maar de focus binnen het Uitvoeringsplan, horende bij het Mobiliteitsplan, ligt bij de lokale maatregelen met name op verbetering van de verkeersveiligheid van de fietser." (gemeente Sittard-Geleen)



stap 2

Wat is er van fietsplannen concreet gerealiseerd?

Maak een lijst van wat er de afgelopen jaren aan concrete fietsprojecten is gerealiseerd. Zijn alle plannen uitgevoerd of waren ze te ambitieus? Welke maatregelen of projecten zijn effectief gebleken en waar liggen eventueel moeilijkheden (organisatorisch, financieel)? De inzendingen laten een rijk palet aan projecten zien, waarvan een selectie in de woordwolk.

vri
heringericht
stellingen nabij sport- en winkelvoorzieningen
uitvoeringsprogramma
aanleg veilige fietsroute nieuw
recreatief wandelpad verbeterde
fietsroutes planstudie
fietsparkeren aanleg
snelfietspad pilot paaltjes
op fietspaden gratis fietsenstallingen
proef fietsparkeren bij horeca capaciteitsuitbreiding
stallingen ondersteuning
educatieprojecten duurzaam
herinrichten fietspaden buitengebied opstelling
GVVP verlichting
op fietspad aanleg fietstunnel
gebiedsontsluitingswegen ontvlochten
verkeerslichten
verwijderd promotieactiviteiten

stap 3

Formuleer de belangrijkste speerpunten voor het fietsbeleid waarop u inzet bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 en voer campagne!

Veel gemeenten hebben al een fietsvisie ontwikkeld. Ingrediënten zijn meestal een mix van zaken als infrastructuur, verkeersveiligheid, stallingen, fietsdiefstal, communicatie. Sommigen blikken zelfs vooruit tot 2030. Andere gemeenten staan nog aan het begin van dit proces. Voor alle stadia geldt dat voor een concrete invulling altijd de actualiteit leidend is. Ook bij langetermijnplanningen moet periodiek gekeken worden of bijstelling nodig is. Welke plannen zijn blijven liggen? Zijn er trends als groei en krimp waarop de gemeente moet inspelen? Zijn er onveilige situaties ontstaan? Maken technische ontwikkelingen, zoals de e-fiets of social media, aanvullend beleid nodig? Hieronder een selectie van de meest genoemde ingrediënten voor de volgende collegeperiode.

Top 8 speerpunten gemeenteraadsverkiezingen 2014:

- 1 Fietsers eerst:** prioriteit voor voetgangers en fietsers bij verkeersmaatregelen, meer ruimte voor fietsers in het verkeer (o.a. comfort en beschutting).
- 2 Fietspaden:** gemeentelijk fietspadenplan, goede doorgaande fietsroutes, vrij liggende fietspaden, een fijnmazig fietspadennet, betere/logische fietsverbindingen, fietsstraten, asfalteren, verbreden.
- 3 Verkeersveiligheid:** verbeteren fietsinfrastructuur met oog op veiligheid, veilige fietsroutes door het dorp, veilige oversteekplaatsen, aanpak van verkeersonveilige situaties, vegen en strooien bij gladheid, verbetering schoolgebieden.
- 4 Stimuleren fietsgebruik:** als duurzaam vervoermiddel, maatregelen ter vermindering autogebruik, praktische fietsvoorzieningen bij winkels en andere openbare voorzieningen, aandacht voor recreatie, toerisme en ontspanning, meer routes langs mooie plekken.
- 5 Stallingen:** meer fietsparkeerplaatsen in centrum en bij bus- en treinstations en transferia, overdekken stallingen, verbeteren weesfietsenbeleid.
- 6 Continuëren** eerder vastgestelde fietsbeleidsplannen, fietsnota's e.d., of het opstellen hiervan.
- 7 Financiën:** rekening houden met krappere financiële ruimte, gebrek aan geld is een boosdoener, gebruik subsidies en externe financiering.
- 8 Ontwikkeling e-bike:** mogelijk noodzaak tot bredere fietspaden en aanpassingen stallingen en oplaadpunten.