

Agenda Fiets 2023

Inhoud

1.	De moties en toezegging	3
	M22-53 - Tandje erbij voor de fiets.....	3
	M23-105 – Maak fietsstraat echt autoluw.....	3
	M23-106 – Veilig fietsen op Hilversumse fietspaden.....	4
	T22/27	5
2.	Inleiding	6
3.	Fietsroutes.....	7
	Fietsnetwerk.....	7
	Doorfietsroutes	7
	Fietsroute Soestdijkerstraatweg	12
	Fietsstraten.....	12
	Centrum.....	14
	Koele groene routes	15
	Recreatief fietsen	15
	Rondje Hilversum	16
4.	Veiligheid	17
	Samenwerking Fietsersbond	17
	Scholen en sportparken.....	17
	Stationsomgeving	19
	Fietsverbinding Hub Crailo	19
	Snelheidsverschillen	19
5.	Fietsparkeren.....	22

	Fietsparkeren in de stationsomgeving	22
	Fietsparkeren centrum.....	22
	Fietsparkeren Kerkbrink.....	23
	Fietsparkeren sport- en schoollocaties	23
	Fietsparkeren bij nieuwbouwprojecten	23
	Fietsparkeren op de Gijsbrecht.....	23
	Fietsparkeren bij stations Sportpark en Media Park.....	23
	Fietsparkeren Sportpark	23
	Handhaving fietsparkeren	24
6.	Deelvervoer	25
7.	Gedrag.....	26
	Verkeerseducatie	26
	Verkeersexamen in de Meent.....	26
	Samenwerking met werkgevers.....	26
	Heel Hilversum Repareert.....	27
8.	Planning en monitoring.....	28
	Planning.....	28
	Monitor	28
	Tellingen.....	28

1. De moties en toezegging

Met Agenda Fiets worden drie moties en één toezegging ingevuld. Het gaat om de moties M22-53, M23-105, M23-106 en de toezegging T22/27.

M22-53 - Tandje erbij voor de fiets

In deze motie wordt het college opgeroepen om;

- In de begroting van 2023 middelen op te nemen voor de ontwikkeling van een fietsplan met hierin ten minste de tracés van hoofdfietsverbindingen, een analyse en prioritering van knelpunten en kansen, en maatregelen waarmee het comfort en de veiligheid van fietsers worden verbeterd.
- Het bovenstaande mee te nemen in de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.

De Agenda Fiets ligt nu voor. In deze agenda worden de bovenstaande aspecten besproken. De tracés van de fietsroutes staan in hoofdstuk 3 vanaf pagina 8. Hier wordt de huidige categorisering (regionaal, hoofdfietsroute, basisnetwerk) besproken en worden de tracés van de doorfietsroutes toegelicht. Hilversum realiseert in de komende jaren vijf doorfietsroutes;

- Hilversum – Wijdmeren,
- Hilversum – Amsterdam,
- Hilversum – Amersfoort,
- Hilversum – Huizen,
- Hilversum – Utrecht.

Aan de analyse en prioritering van knelpunten en kansen wordt invulling gegeven via een samenwerking met de Fietzersbond. De Fietzersbond heeft op de website een kaart waarop bewoners hun mening kunnen geven over knelpunten op het gebied van veiligheid en comfort. De aangegeven punten in een dataset met de gemeente gedeeld.

Vervolgens geeft de gemeente per punt aan of een situatie aangepakt moet worden en zo ja, wat met deze locatie gedaan wordt. Bijvoorbeeld door deze punten mee te nemen bij een toekomstige herinrichting van een straat. Kleinere (en dus snellere) ingrepen zijn ook mogelijk, zoals het plaatsen van bebording, het vernieuwen van markeringen of andere kleine infrastructurele ingrepen. Mocht een punt niet worden aangepakt, dan wordt dat goed onderbouwd gedeeld met de Fietzersbond. Deze kan de reacties delen met de achterban. Meer informatie hierover staat in hoofdstuk 4, vanaf pagina 18.

De Agenda Fiets omvat de geplande maatregelen voor fietsers in Hilversum. Met elke inspanning wordt een verbetering van comfort en veiligheid beoogt. Van fietseducatie tot het beter faciliteren van fietsparkeren in het centrum.

M23-105 – Maak fietsstraat echt autoluw

In deze motie wordt verzocht om;

- Een definitie en randvoorwaarden voor een veilige fietsstraat nader uit te werken in Agenda Fiets,
- De definitie van een veilige fietsstraat te hanteren bij het ontwerp van nieuwe fietsstraten,
- Met deze definitie de bestaande fietsstraten te analyseren en zo nodig en mogelijk aan te passen,
- Te onderzoeken of het mogelijk is om fietsstraten uit navigatiesystemen te verwijderen als autoroute.

Het concept fietsstraat bestaat al langere tijd, maar is in Nederland nog volop in ontwikkeling. Het is een straat waarbij verschillende verkeersstromen gebruikmaken van de ruimte, met een prioriteringspositie van de fietser. In Hilversum is er een supplementaire definitie van fietsstraten opgezet:

- Een fietsstraat is een belangrijke fietsverbinding met een prominente positie voor de fiets waar auto's ook in beperkte mate gebruik van maken.
- De automobilist moet zich aanpassen aan de fietser. Auto's zijn *te gast*. Dit betekent dat de fietser geen last of drang moet ervaren van de aanwezige motorvoertuigen.
- De fietsstraat beperkt de hoeveelheid autoverkeer door de inrichting en het karakter ervan.

Om deze punten te waarborgen volgen wij de richtlijnen die door het CROW zijn opgezet. Hiernaast formuleren we voor de gemeente Hilversum nog extra toepassingsrichtlijnen;

- De fiets heeft een voorrangsfunctie, die door ontwerp en regelgeving versterkt wordt en zo optimaal mogelijk gewaarborgd wordt.
- Fietsstraten hebben een groter aantal fietsers per etmaal dan motorvoertuigen. In Hilversum is voor een fietsstraat maximaal 2.000 motorvoertuigen per etmaal het uitgangspunt, met minimaal 1.5x zoveel fietsen en scooters.
- Door een fietsstraat rijden geen bussen.

De richtlijnen kunnen aangescherpt worden naar aanleiding van de onderzoeksresultaten van het SWOV. Dit onderzoek heeft als doel het ongevalsrisico op fietsstraten met verschillende ontwerpen te onderzoeken en analyseren. Er wordt tevens gekeken naar het verschil tussen fietsstraten en vergelijkbare erftoegangswegen, wegindelingen, en/of woonwijk wegen. De huidige Hilversumse fietsstraten worden meegenomen in de analyse voor dit onderzoek. Eind 2024 verwachten wij de resultaten hiervan.

Verkend is of de gemeente fietsstraten uit navigatiesystemen als Google Maps en TomTom kan laten verwijderen als autoroute. De gemeente blijkt hier geen invloed op uit te kunnen oefenen.

Meer informatie inzake fietsstraten is te vinden in hoofdstuk 3 vanaf pagina 14.

M23-106 – Veilig fietsen op Hilversumse fietspaden

In deze motie is het college gevraagd;

- Te onderzoeken welke fietspaden en routes binnen de bebouwde kom snorfiets/scootervrij gemaakt kunnen worden,
- Te onderzoeken of het mogelijk is om een maximumsnelheid van 20 km/u op fietspaden binnen de bebouwde kom in te stellen,
- De uitkomsten hiervan te betrekken bij Agenda Fiets.

De term scooter is geen wettelijke voertuigcategorie. We gaan er dan ook uit van dat in de motie gevraagd wordt naar het weren van snorfietsen of hiermee te vergelijken fatbikes.

Op een fietspad geldt geen maximumsnelheid. Fietsen en elektrische fietsen kennen dezelfde regels. Elektrische fietsen mogen tot 25 kilometer per uur ondersteund worden, maar als men er harder bij kan trappen dan mag dat. De ondersteuning mag ook alleen aanslaan als getrapt wordt. Snorfietsen (blauw kenteken) mogen ook 25 kilometer per uur rijden. (Elektrische) fietsen en snorfietsen moeten waar aanwezig op het fietspad rijden. Voor speedpedelecs en bromfietsen gelden andere regels, waaronder een helmplicht en moeten binnen de bebouwde kom op de weg rijden. Bij fatbikes is dat afhankelijk van de ondersteuningsinstellingen van het voertuig.

In sommige steden worden snorfietzen op een handvol fietspaden geweerd. Er is hierna een daling in het aantal snorfietzen geconstateerd. Verondersteld wordt dat deze daling vooral door een andere, nieuw ingevoerde, regel komt, namelijk de recent ingestelde helmplicht. Verder wordt het feit dat snorfietzen op sommige fietspaden wel zijn toegestaan en op sommige niet als verwarrend en onduidelijk ervaren.

Mede door het lage aandeel (10-15%) snorfietzers op Hilversumse fietspaden ze het college op dit moment niet in op het weren ervan. De snelheid met andere fietspadgebruikers verschilt weinig. Een verbod op snorfietzen op enkele locaties in het centrum, zoals de Groest en Kerkstraat/Kerkbrink heeft wel meerwaarde. Daar mengt het verkeer zich immers ook met voetgangers. Het aantal snorfietzen is in de genoemde straten volgens een schouw beperkt. Gelet op de drukte en de combinatie met voetgangers is een verbod op snorfietzen daar echter wel van toegevoegde waarde. Het college is dan ook voornemens om snorfietzen te verbieden in deze straten.

Het verlagen van de toegestane snelheid naar 20 kilometer per uur is niet juridisch haalbaar. De gemeente Amsterdam is in gesprek met het Rijk om dit eventueel wettelijk mogelijk te maken. Hilversum volgt de uitkomsten van deze gesprekken.

Handhaving op (opgevoerde) elektrische voertuigen is voor de politie geen prioriteit. Dit is conform het door de gemeenteraad vastgestelde Integraal Veiligheidsplan 2023-2026. Echter betekent dit niet dat er helemaal geen handhaving hierop plaatsvindt. In samenwerking met de politie wordt in de komende periode bekeken welke mogelijkheden er zijn voor extra handhavingssacties op (opgevoerde) elektrische voertuigen.

Meer informatie over dit onderwerp is te vinden in hoofdstuk 4 vanaf pagina 20.

Het college heeft het principebesluit genomen dat fietsen in het kernwinkelgebied, zoals door de Groest, de Kerkstraat en de Kerkbrink buiten de traditionele winkeltijden (9.00 – 18.00 uur) toegestaan zal gaan worden. In de uitwerking van dit principebesluit wordt meegenomen wat dit voor de handhavings- en veiligheidsaspecten betekent. Op dit moment mag men wel fietsen over de Kerkbrink, maar niet door de Kerkstraat of over de Groest. Bij de herinrichting van de Kerkbrink vervalt de fietsroute van Kerkbrink naar Kerkstraat en de fietsroute tussen Langestraat en 's-Gravelandseweg. Door het toestaan van fietsen door winkelstraten buiten openingstijden kunnen fietsers op deze momenten een directere route volgen door het centrum van en naar het station.

[T22/27](#)

Deze toezegging betreft het informeren van de raad inzake een hoogwaardig fietsnetwerk. Deze toezegging is met deze Agenda Fiets ingevuld.

Met deze Agenda Fiets worden bovenstaande moties en de toezegging afgedaan.

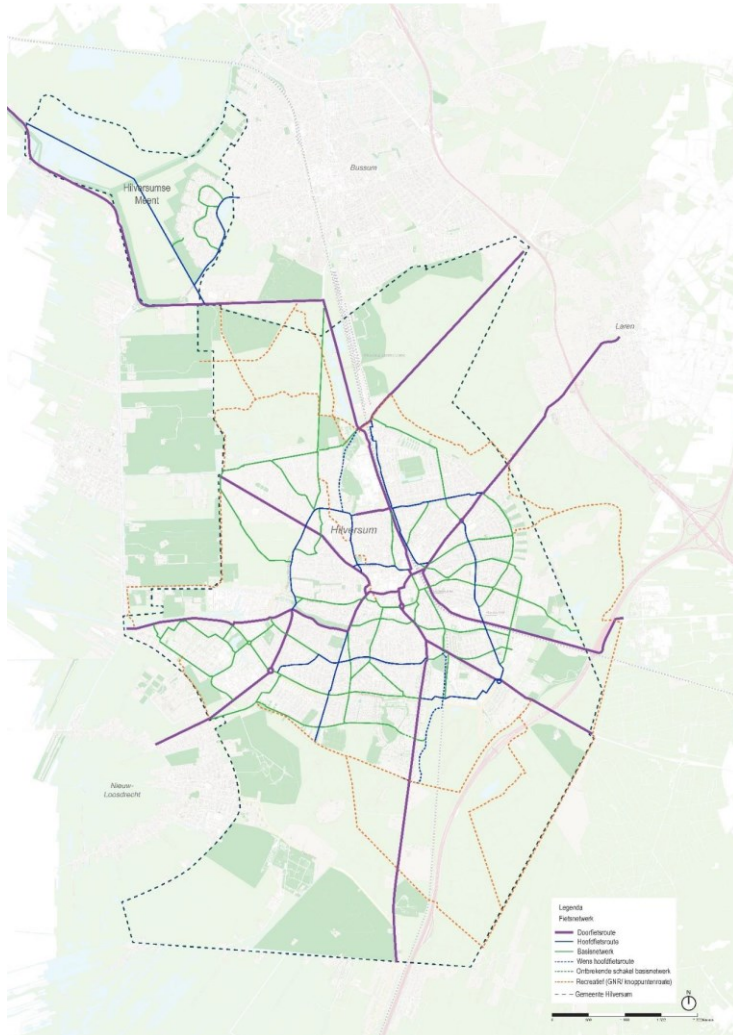
2. Inleiding

De fiets is een gezonde en actieve manier om je binnen Hilversum te verplaatsen. Door het faciliteren en aanmoedigen van fietsen maken we Hilversum bereikbaarder, veiliger en leefbaarder. Met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 wordt ingezet op deze waarden en het prioriteren van actieve mobiliteit.

Deze Agenda Fiets volgt op het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Met het uitvoeringsprogramma wordt op veel onderdelen al invulling gegeven aan de ambities op het gebied van fietsen. Ook zijn de benodigde budgetten reeds opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De Agenda Fiets geeft echter, anders dan het uitvoeringsprogramma, een volledig overzicht van alle inspanningen die we nu al plegen en degene die voor de komende jaren gepland staan om fietsen te stimuleren. Dat maakt het voeren van regie op dit thema mogelijk. Daarnaast zijn diverse inspanningen, waaronder het fietsnetwerk, de fietsstraten en de fietsveiligheid op Hilversumse straten, nader uitgewerkt. Daarmee wordt tevens nader invulling gegeven aan de moties M22-53, M23-105, M23-106 en toezegging T22/27.

In de agenda komen achtereenvolgens de thema's fietsroutes, veiligheid, fietsparkeren, deelfietsen en gedrag aan de orde. We sluiten af met een overzicht van de planning en monitoring.

Het bewaken van de voortgang en het actualiseren van de agenda geschiedt in samenhang met het uitvoeringsprogramma.



Kaart 1, Fietsnetwerk Hilversum

3. Fietsroutes

Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van Hilversum bestaat uit drie onderdelen:

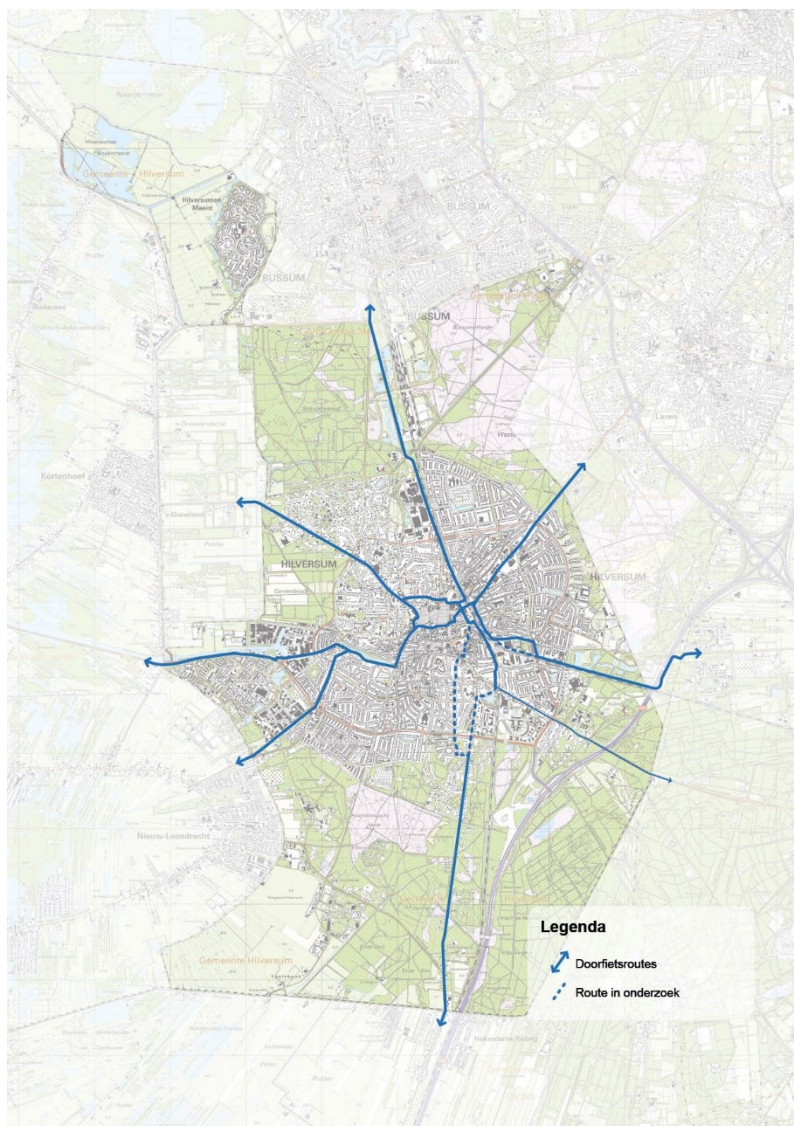
- een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk. Deze fietspaden verbinden Hilversum met omliggende gemeenten en zijn bedoeld om snel te kunnen doorfietsen. De doorfietspaden zijn bij voorkeur breed. Fietzers op deze fietspaden hoeven niet vaak te stoppen of af te stappen. Deze routes zijn met paars aangegeven op de afbeelding op pagina 6.
- de hoofdfietsroutes. Deze fietspaden zijn de belangrijkste fietsverbindingen in de stad. Ook hier zet de gemeente waar mogelijk in op brede(re) fietspaden, zodat er ruimte is om elkaar te passeren. Hoofdfietsroutes kunnen deel uitmaken van een doorfietsroute, maar dit hoeft niet zo te zijn. Hoofdfietsroutes kunnen fietspaden hebben, maar het kan ook gaan om wegen waar fietsers de ruimte delen met het overige verkeer. Deze routes zijn met blauw aangegeven op de afbeelding op pagina 6.
- het basisnetwerk. Deze fietspaden zijn de alternatieve fietsroutes door de stad. Dit zijn vaak wegen in 30 km gebieden waar de ruimte gedeeld wordt met het overige verkeer. De kwaliteit van dit basisnetwerk moet op orde zijn en veilig fietsen door woonwijken faciliteren. Zie de groene routes op de afbeelding op pagina 6.

De huidige opzet van dit netwerk is in basis reeds 20 jaar oud. De doorfietsroutes zijn hier later aan toegevoegd. Als uitwerking van de agenda en in overleg met de Fietzersbond zal bekeken worden op de huidige in de komende jaren aanpassing vraagt. Daarbij wordt ook bekeken of een apart categoriseringssysteem opgezet kan worden zodat

de verschillende soorten fietsroutefaciliteiten beter beschreven kunnen worden.

Doorfietsroutes

Met de aanleg van doorfietsroutes naar omliggende dorpen en steden wordt de drempel verlaagd om op langere afstanden op de (elektrische) fiets naar Hilversum te reizen, in plaats van met auto of motor. We verbeteren de hoofdfietsroutes en sluiten deze aan op het regionale netwerk. Hierbij worden waar nodig fietsknelpunten aangepakt. De aanleg van de doorfietsroutes zorgt voor tijdswinst, verbetering in comfort en een verkeersveiliger omgeving voor fietsers. De fiets zal hierdoor regelmatig als vervoersmiddel worden gekozen wat de bereikbaarheid van Hilversum en de omliggende plaatsen ten goede komt. Op kaart 2 (pagina 8) staat een overzicht van alle doorfietsroutes.



Kaart 2, Beoogde tracés doorfietsroutes Hilversum

Op dit moment ligt het tracé voor geen van de vijf doorfietsroutes al precies vast. De beschreven tracés zijn dus nog conceptroutes. De onderzoeken lopen. Daarna wordt het ontwerp- en participatieproces opgestart. Het ontwerp van de verschillende doorfietsroutes is medeafhankelijk van de specifieke context. Dit geldt voor zowel de situatie boven de grond als in de ondergrond waar veel kabels en leidingen liggen. De CROW-richtlijnen worden zoveel mogelijk gevolgd om zo veiligheid op het hoogst mogelijke niveau te behouden. Waar van de richtlijnen wordt afgeweken, bijvoorbeeld vanwege de beperkte openbare ruimte, wordt onderbouwd waarom dat in de specifieke situatie gewenst of nodig is. Dit zal vaker voorkomen binnen de bebouwde kom dan daarbuiten. In Hilversum is er vaak beperkte ruimte, echter wordt er ingezet op een zo goed mogelijke inpassing met oog op de mogelijkheden.

Om de doorfietsroutes te realiseren zijn intentieverklaringen ondertekend en worden samenwerkingsovereenkomsten (SOK's) aangegaan met de betrokken partijen. Het ondertekenen van de SOK's wordt namens het college gedaan door de wethouder Bereikbaarheid en Parkeren. Zoals reeds benoemd is op het moment alleen de SOK van de route Hilversum – Amersfoort ondertekend. De SOK van de route Hilversum – Utrecht wordt naar verwachting op 31 oktober 2023 getekend.

In de SOK's worden aspecten zoals tracé, budget, subsidies en planning vastgesteld. Om een tracé na het ondertekenen nog aan te passen moet elke partij akkoord gaan. Wel kan opgenomen worden dat aspecten zoals tracé's in een gemeente of gebied nog niet vastliggen, zoals ook is vermeld in de overeenkomsten betreffende Hilversum – Amersfoort en Hilversum - Utrecht. Gelet op de afhankelijkheid van andere gemeenten en betrokken provincies heeft de gemeente de doorlooptijd vanaf start planproces tot en met realisatie maar deels in eigen hand.

De uitwerkingen van de verschillende doorfietsroutes worden ter advisering aan het college van B&W voorgelegd aan de commissie. Per tracédeel wordt participatie met inwoners, ondernemers, belangenorganisaties, zoals de Fietzersbond en andere belanghebbenden gevoerd.

Doorfietsroute Hilversum – Wijdmeren

Deze doorfietsroute is eigenlijk een set van drie routes. Deze routes vormen samen de doorfietsroute Hilversum-Wijdmeren. Zie afbeelding 1.



Afbeelding 1, Doorfietsroute Hilversum – Wijdmeren

Deze route wordt in twee delen uitgevoerd. De realisatie van het deel van de route van Loosdrecht tot de buitenring van Hilversum staat gepland

voor 2024/2025. In 2026 volgt het deel van de buitenring naar het centrum. Het eerste traject betreft een bestaande route vanaf de gemeentegrens tot aan de buitenring. Hierna volgt het tracé binnen de buitenring tot het centrum.

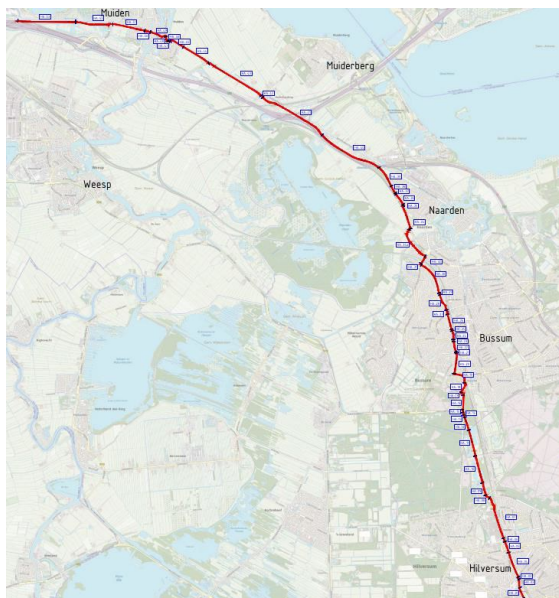
Bij deze route hoort ook een tracé naar Kortenhoef. Deze loopt van het centrum via de 's-Gravelandseweg en de Leeuwenlaan naar Kortenhoef. In Hilversum komt het tracé samen met de andere routes richting Vreeland en Loosdrecht. De route richting Vreeland loopt langs de N201, Vreelandseweg, Bodemansstraat en volgt hierna dezelfde route als de route naar Loosdrecht. Het tracé naar Loosdrecht volgt de Molenmeent, Loosdrechtseweg, Taludweg en Havenstraat.

Onderzocht wordt of de Havenstraat ingericht kan worden als fietsstraat om zo de kwaliteit van dit onderdeel van de doorfietsroute te verhogen. Op de Vaartweg is op basis van het huidige gebruik geen mogelijkheid om doorfietsroutekwaliteit te realiseren: de fietsstroken en rijbanen zijn te smal. Verbreding van de fietsstroken ter hoogte van de centrumring zou als gevolg hebben dat wachtende auto's bij de verkeersregelinstantie (VRI) het fietspad blokkeren. Voor de Taludweg en Bodemansstraat lijkt herinrichting tot fietsstraat wel mogelijk. Op de Loosdrechtseweg wordt onderzocht of het mogelijk is de parallelweg tussen de Diependaalselaan en de Gijsbrecht in te richten als fietsstraat. Aan de rest van de Loosdrechtseweg zijn de benodigde werkzaamheden beperkt tot bebording en markering.

Doorfietsroute Hilversum – Amsterdam

De realisatie van deze route staat gepland voor 2026/2027. De voorbereidingen lopen in 2024 en 2025. Hieronder valt onder andere het ondertekenen van de SOK. De route zal van station Hilversum via de N524 naar Bussum lopen. Hierna vervolgt de route via het centrum van Bussum

verder naar Naarden, Muiden en uiteindelijk Amsterdam. Zie afbeelding 2.



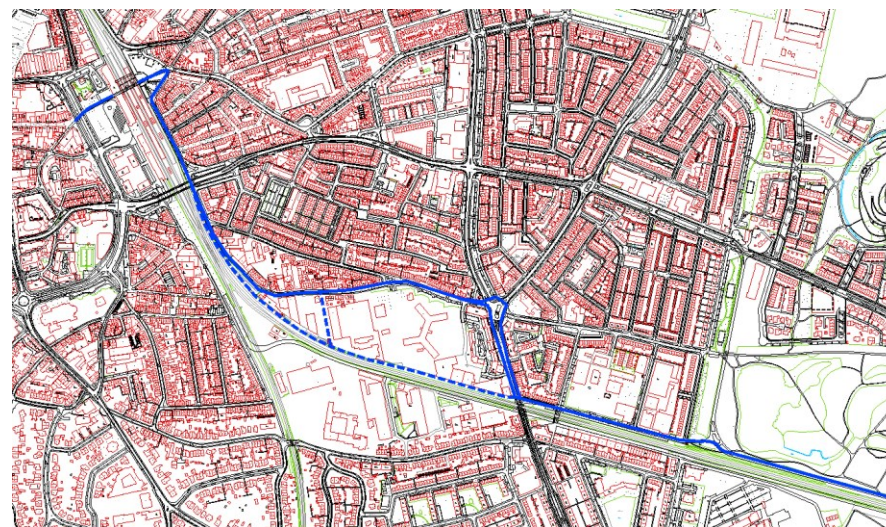
Afbeelding 2, Doorfietsroute Hilversum - Amsterdam

Doorfietsroute Hilversum – Amersfoort

De realisatie van deze route staat gepland voor 2026/2027 te starten. De voorbereidingen lopen in 2024 en 2025. In mei 2023 hebben de betrokken partijen (provincie Utrecht, provincie Noord-Holland, gemeente Amersfoort, gemeente Soest, gemeente Baarn en gemeente Hilversum) een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor realisatie van de doorfietsroute van Hilversum naar Amersfoort.

Deze doorfietsroute loopt van station Amersfoort via de noordzijde boven Soest, langs het spoor aan de zuidkant van Baarn, over de verlegde weg

over Anna's Hoeve en via de Mussenstraat in Hilversum naar het station. Intentie is om de Mussenstraat, als onderdeel van deze doorfietsroute, in te richten als fietsstraat. Voor het laatste deel van het tracé wordt gekeken naar de mogelijkheid om de route over het Venetapark te laten lopen. Daar is in de samenwerkingsovereenkomst een procesafpraak over opgenomen. Het is wenselijk dat de doorfietsroute hierover c.q. hierlangs loopt. Venetapark is een potentiële ontwikkellocatie in 1221. Op dit moment zijn er echter geen ontwikkelingen gaande op deze locatie. Alternatief is een route over de Liebergerweg. Uiterlijk 2025 volgt hierover een besluit.



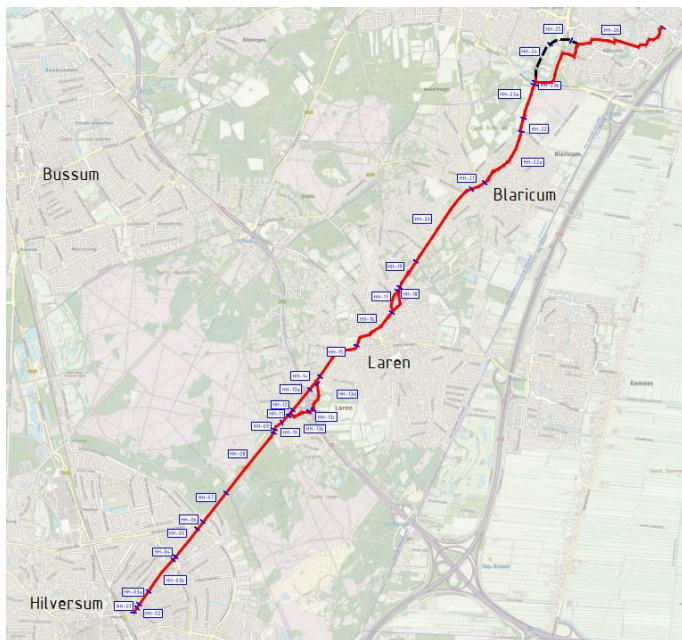
Afbeelding 3, Doorfietsroute Hilversum - Amersfoort

Door de knip voor autoverkeer op de Kleine Drift bij de herinrichting van Bruisend Hart zal de fietsveiligheid bij het Oosterspoorplein en de fietstunnel onder het spoor aanzienlijk verbeteren.

Doorfietsroute Hilversum – Huizen

De realisatie van deze route staat gepland voor 2027/2028 te starten. De voorbereidingen worden in 2025 en 2026 getroffen. Bij de voorbereidingen hoort ook het ondertekenen van de SOK.

Deze doorfietsroute loopt van station Hilversum over de Larenseweg door Laren, Blaricum, en komt zo uit in Huizen. Onderzocht wordt of het mogelijk is om van de Larenseweg een fietsstraat te maken (zie afbeelding 5 voor de impressie uit het rapport van SWECO en MuConsult). Andere belangrijke werkzaamheden betreffen fietspaden op de route, aanliggende inritten tot percelen en nader onderzoek naar welke delen van de centrumring een 30 km/u regime gaan invoeren en wat dit betekent voor de verkeersafwikkeling op radialen.



Afbeelding 4, Doorfietsroute Hilversum - Huizen

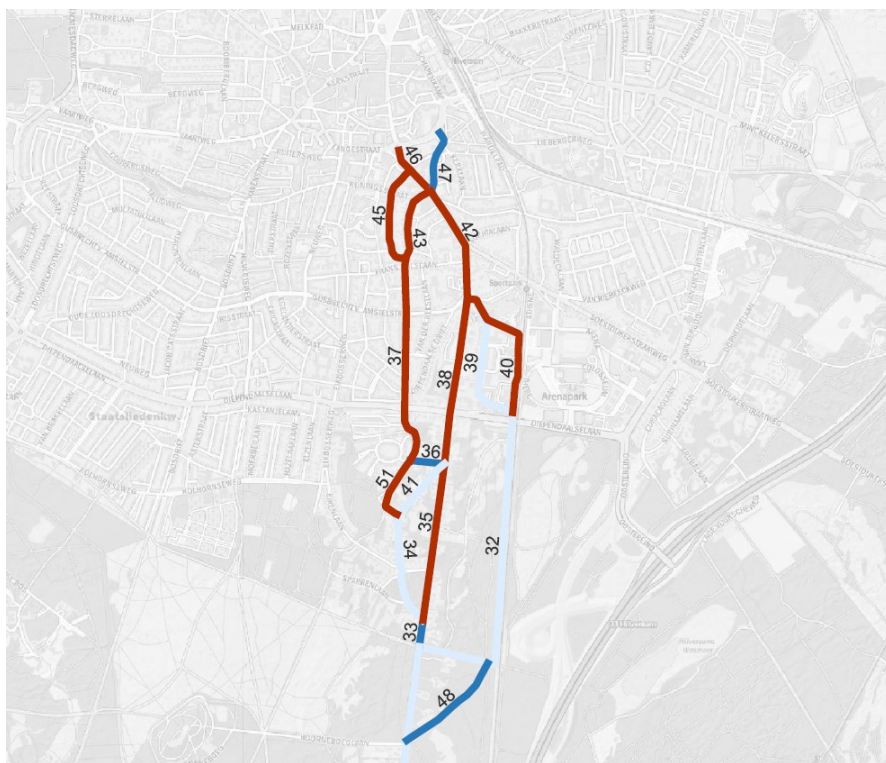


Afbeelding 5, Impressie fietsstraat Larenseweg

Doorfietsroute Hilversum – Utrecht

In 2022 is de intentieverklaring ondertekend. De realisatie van deze route staat gepland in 2027/2028. De voorbereidingen lopen in 2025 en 2026. De ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst voor deze route staat gepland op 31 oktober 2023.

Deze doorfietsroute loopt van Utrecht door Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading naar Hilversum. Het tracé komt Hilversum binnen op de Utrechtseweg. De precieze route naar het station is nog niet vastgesteld. De gemeente Hilversum is de trekker van de studie naar het tracé binnen de komgrens. Omdat hier nog geen uitsluitsel over is, is de route bewust als 'witte vlek' in de SOK benoemd. Planning is dat de SOK (voorbehouden daarin meegenomen) wordt ondertekend op 31 oktober 2023.



Afbeelding 6, Mogelijke tracévarianten doorfietsroute Hilversum - Utrecht

Het tracé voor deze doorfietsroute wordt nader onderzocht. De fietsoversteek bij de rotonde Utrechtseweg/Diependaalselaan wordt onderzocht in het kader van de tracékeuze voor de doorfietsroute Hilversum – Utrecht.

Het benodigd budget voor de doorfietsroutes is opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit en in het uitvoeringsplan Priowegen. Tevens is— onder voorbehoud van de definitieve nieuwe subsidieregeling van provincie Noord Holland – 90% subsidie mogelijk voor kleine

infrastructuur, waaronder doorfietsroutes. Alleen de bouwkosten worden voor deze subsidie meegerekend. Overige kosten en VAT-kosten (engineeringkosten gemaakt in de voorbereiding en begeleiding van een project) worden dus niet gesubsidieerd.

Zie onderstaande tabel voor de planning van de doorfietsroutes.

Route	Streefplanning realisatie
Hilversum – Wijdmeren	2024 - 2026
Hilversum – Amsterdam	2026 – 2027
Hilversum – Amersfoort	2026 – 2027
Hilversum – Huizen	2027 – 2028
Hilversum - Utrecht	2027 – 2028

Fietsroute Soestdijkerstraatweg

Deze route – tevens afgebeeld op kaart 1 en 2 – wordt niet officieel aangewezen als doorfietsroute. Echter beschouwt Hilversum deze route naar Baarn en Soest als erg belangrijk en tevens een hoogwaardige regionale verbinding.

Fietsstraten

Bij het bespreken van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 in commissie en raad is onder meer gesproken over fietsstraten. Met motie M23/105 is het college verzocht:

1. de definitie en randvoorwaarden voor een veilige fietsstraat nader uit te werken in de Agenda Fiets 2023
2. deze definitie van een veilige fietsstraat te hanteren bij het ontwerp van nieuwe fietsstraten (auto te gast)
3. met deze definitie van een veilige fietsstraat de bestaande fietsstraten te analyseren en zo nodig en mogelijk aan te passen
4. te onderzoeken of fietsstraten uit navigatiesystemen als Google Maps en TomTom verwijderd kunnen worden als autoroute

In deze agenda wordt invulling gegeven aan deze motie.

Definitie

Een fietsstraat is een inrichtingsvorm van een straat waarbij twee functies (doorgaande route voor fietsers en erftoegangsfunctie voor auto's) gecombineerd worden. De fietsstraat kan zich bevinden in een woonwijk, een winkelstraat maar bijvoorbeeld ook op een parallelweg. Het concept fietsstraat bestaat al langere tijd, maar is in Nederland nog volop in ontwikkeling. Oorspronkelijk moesten de auto's achter de fietser blijven, vandaar het ontwerp van de bebording (zie afbeelding 7). Dit is echter niet meer het geval.

We hanteren in Hilversum de volgende uitwerking van deze definitie:

- Een fietsstraat is een belangrijke fietsverbinding met een prominente positie voor de fiets waar auto's ook in beperkte mate gebruik van maken.
- De automobilist moet zich aanpassen aan de fietser. Auto's zijn *te gast*. Dit betekent dat de fietser geen last of drang moet ervaren van de aanwezige motorvoertuigen.
- De fietsstraat beperkt het autoverkeer door de inrichting en het karakter ervan.

Hilversum telt op dit moment drie fietsstraten, namelijk die op de Hoge Naarderweg, (een deel van) de Zuiderweg en de Schuttersweg. De fietsstraat aan de Zuiderweg wijzigt mogelijk bij herinrichting van het gebied Bruisend Hart. In de toekomst staan meer fietsstraten gepland.

Functioneren

Over het functioneren van verschillende fietsstraten is nog weinig bekend. De [SWOV](#) (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) start een onderzoek naar de veiligheid van fietsstraten. De gemeente Hilversum participeert in dit onderzoek doormiddel van meewerken en het analyseren van de fietsstraten van Hilversum. In deze studie zal de SWOV het ongevalsrisico op fietsstraten met verschillende ontwerpen analyseren. Ook wordt gekeken naar het verschil tussen fietsstraten en vergelijkbare erftoegangswegen, wegingelingen en/of woonwijk-wegen. Het doel van het onderzoek is beter zicht te krijgen op de veiligheid van verschillende fietsstraten. Op het moment is de SWOV nog in de opstartfase.

Eind 2024 verwachten wij de resultaten van de studie. De inzichten die we hieruit kunnen mogelijk leiden tot verdere aanscherping van de definitie en de richtlijnen voor inrichting van nieuwe fietsstraten. Daarnaast zullen we de bestaande fietsstraten toetsen aan de nieuwe inzichten. Indien nodig worden aanpassingen gedaan.

Vraag vanuit de raad was na te gaan of de gemeente fietsstraten uit navigatiesystemen als Google Maps en TomTom kan laten verwijderen als autoroute. Dit is verkend. De gemeente blijkt hier geen invloed op uit te kunnen oefenen.



Afbeelding 7, Bebording
fietsstraat L51

Inrichting

Omdat een fietsstraat meerdere functies combineert ontstaan soms tegenstrijdige ontwerprichtlijnen in de ontwerpfase. Wel zijn door het [CROW](#) in 2019 tien vormingselementen/ ontwerprichtlijnen opgesteld. De gemeente past in basis deze CROW-richtlijnen toe. De bestaande fietsstraten voldoen aan deze voorwaarden. Alleen heeft de Zuiderweg een ander bord. Bij herinrichting van Bruisend Hart zal dit worden aangepast. Het gebruik van de CROW richtlijnen is trouwens ook een voorwaarde voor provinciale subsidies.

De belangrijkste richtlijnen van het CROW zijn:

- De bebording, symbolen en andere wegwijzeraspecten sluiten aan bij het karakter van de fietsstraat, onder andere door het gebruik van Fietsstraatbord L51.
- Bij kruispunten wordt gebruik gemaakt van een uitritconstructie bij zijwegen of een voorrangskruispunt, waarbij het profiel van de fietsstraat door wordt gezet op de kruising. Dit zorgt voor een duidelijke voorrangssituatie en uniform beeld.
- Op de rijbaan geldt een parkeer-, laad- en los- en stopverbod.
- De fietsstraat heeft een gecombineerde functie met fiets- en autoverkeer.

Hieraan voegt Hilversum enkele richtlijnen toe om het concept fietsstraat passend te maken naar onze situatie.

- De fiets heeft een voorrangsfunctie, wat door ontwerp en regelgeving versterkt wordt en zo optimaal mogelijk gewaarborgd wordt.
- Fietsstraten hebben een groter aantal fietsers per etmaal dan motorvoertuigen. In Hilversum is voor een fietsstraat maximaal 2.000 motorvoertuigen per etmaal het uitgangspunt, met minimaal 1.5x zoveel fietsen en scooters.
- Op een fietsstraat rijden geen bussen.

Goed onderbouwd kan in een specifieke situatie van de bovenstaande richtlijnen af worden geweken. Eventuele aanscherpingen volgen wanneer de resultaten van het SWOV onderzoek er liggen.

De totale Hilversumse definitie van een fietsstraat is dus een weging waar;

- De fiets door ontwerp en regelgeving een voorrangsfunctie heeft,
- Er een hoger aantal fietsers dan motorvoertuigen rijdt met minimaal 1.5x zoveel,
- Er geen busroutes zijn,
- De inrichting aansluit bij het karakter van een fietsstraat, onder andere door het gebruik van bebording L51,
- Bij kruispunten gebruik wordt gemaakt van een uitritconstructie bij zijwegen of een voorrangskruispunt voor de fietsstraat,
- Er een parkeer-, laad- en los-, en stopverbod op de rijbaan geldt,
- De functies van fiets- en autoverkeer gecombineerd worden.

Bij fietspaden heeft de gemeente de insteek om waar mogelijk gebruik te maken van asfalt. Dit verhoogt het fietscomfort.

Centrum

Als onderdeel van de Gebiedsagenda Centrum krijgt het centrumdeel van de 's-Gravelandseweg een opwaardering met de focus op fietsvriendelijkheid. Tevens wordt de Herenstraat heringericht als onderdeel van een van de doorfietsroutes en de Bussumerstraat als fietsstraat.

Het college heeft het principebesluit genomen dat fietsen in het kernwinkelgebied, zoals door de Groest, de Kerkstraat en de Kerkbrink buiten de traditionele winkeltijden (9.00 – 18.00 uur) toegestaan zal gaan

worden. In de uitwerking van dit principebesluit wordt meegenomen wat dit voor de handhavings- en veiligheidsaspecten betekent.

Dit is mede conform verzoek van de Fietzersbond. Op dit moment mag men wel fietsen over de Kerkbrink, maar niet door de Kerkstraat of over de Groest. Bij de herinrichting van de Kerkbrink vervalt de fietsroute van Kerkbrink naar Kerkstraat en de fietsroute tussen Langestraat en 's-Gravelandseweg. De route over de Oude Torenstraat wordt sterk verbeterd. Door het toestaan van fietsen door winkelstraten buiten openingstijden kunnen fietsers op deze momenten een directere route volgen door het centrum van en naar het station.

De wegen binnen de centrumring worden een 30 km/u-zone.

Koele groene routes

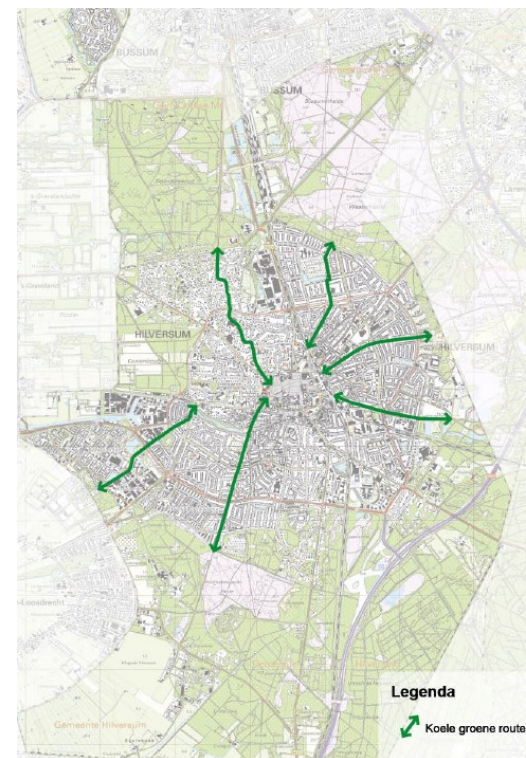
In december 2022 is Programma Groen vastgesteld. Hierin staat de ambitie geformuleerd om een netwerk op te zetten van koele groene routes. Dit zijn routes voor voetgangers en fietsers die beschaduwd zijn door bomen en groen en het centrum ontsluiten naar koelere verblijfsgebieden (zie kaart 3). Deze routes sluiten grotendeels, maar niet een op een aan op de doorfietsroutes in Hilversum. Dit komt omdat de koele groene routes tevens voor voetgangers bedoeld zijn, en dus niet (alleen) voor 'doorgaand' fietsverkeer.

Daar waar het kan worden koele groene routes meteen meegenomen in de uitwerking van het project. De koele groene routes leiden naar koele groene gebieden rondom Hilversum.

Recreatief fietsen

Hilversum beschikt over veel groen in de omgeving van de stad. Dit groen is goed bereikbaar met actief vervoer (lopen, fietsen). Veel van de huidige recreatieve fietsroutes lopen door deze gebieden. (BRON AFBEELDING OPENHILVERSUM). Goois Natuurreservaat (GNR) heeft recent het eigen

fietsbeleid laten evalueren. Het 'overall' positieve beeld dat hieruit volgt vraagt niet om een grote, ingrijpende koerswijziging van het huidige fietsbeleid. Aandachtspunten zijn er wel. Zo zijn de toegangsregels onvoldoende bekend en worden sommige onverharde paden door wandelaars gezien als wandelpaden, terwijl ook fietsers deze mogen gebruiken. Tot slot geeft de evaluatie aan dat de ecologische draagkracht van terreinen van GNR onderbelicht is. Het effect van met name gravelaars en MTB-ers op de duurzame instandhouding van soorten en

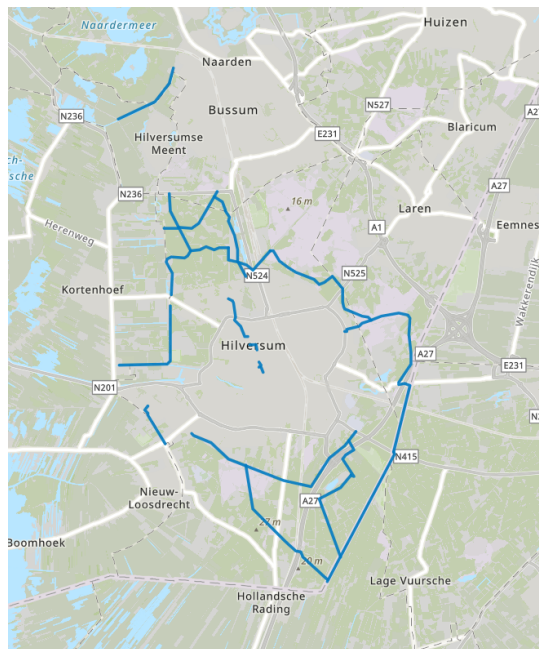


Kaart 3, Koele groene routes

habitats is onvoldoende in beeld. Als participant van GNR is de gemeente betrokken bij het fietsbeleid van GNR.

Rondje Hilversum

In Programma Groen wordt gekeken waar de recreatiegebieden aan de stadsranden verbeterd kunnen worden. Via een fietsroute kan men een recreatief rondje om Hilversum fietsen. Mochten zich kansen voordoen om dit rondje volledig te maken, dan wordt gekeken hoe deze kansen te verzilveren.



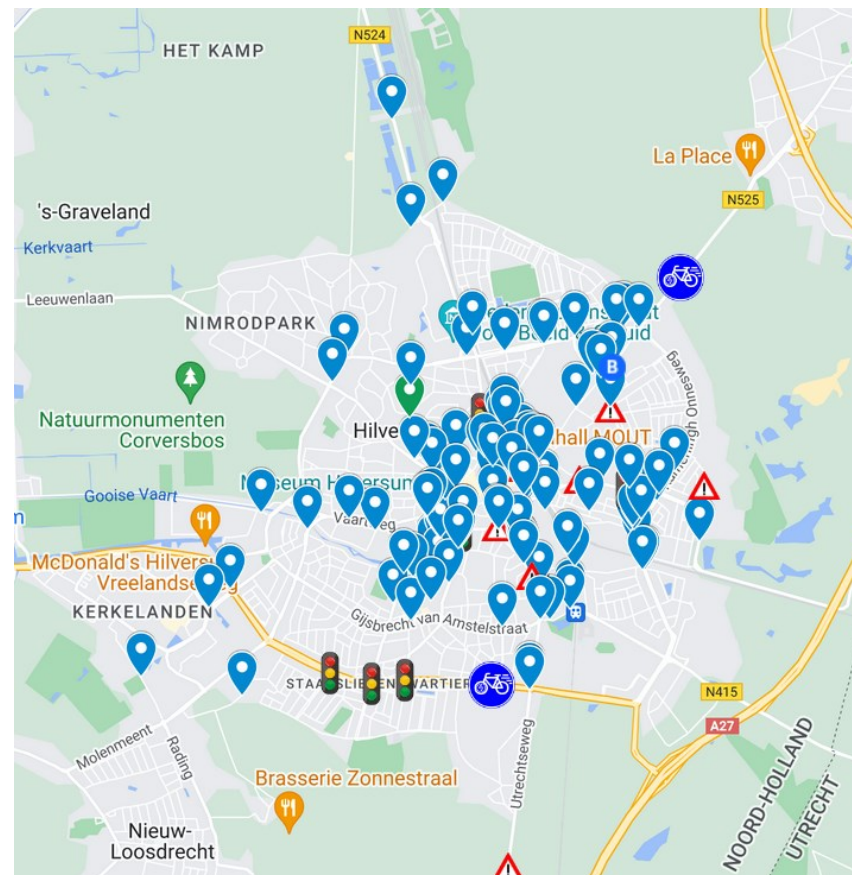
Kaart 4, Rondje Hilversum – recreatieve fietsroutes

4. Veiligheid

Samenwerking Fietzersbond

Gemeente en Fietzersbond werken gezamenlijk aan het verbeteren van de fietsveiligheid door middel van een knelpuntenkaart. Op de [website van de Fietzersbond](#) kunnen inwoners op een kaart melding maken van locaties die zij met de fiets onveilig, oncomfortabel of onduidelijk vinden. Deze punten worden eens per zes maanden door de Fietzersbond met de gemeente gedeeld. Vervolgens geeft de gemeente per punt aan of en zo ja, wat met deze locatie gedaan wordt. Bijvoorbeeld door deze punten mee te nemen bij herinrichting van een straat. Kleinere (en dus snellere) ingrepen zijn ook mogelijk, zoals het plaatsen van bebording, het vernieuwen van markeringen of andere kleine infrastructurele ingrepen. Mocht een punt niet worden aangepakt, dan wordt dat goed onderbouwd gedeeld met de Fietzersbond. Deze informatie kan de Fietzersbond vervolgens met de achterban delen. Met deze samenwerking wordt invulling gegeven aan motie M22-53. Deze spreekt over een analyse en prioritering van knelpunten. Waar hier deels al door priowegen op in wordt gegaan, is het met deze knelpuntenkaart mogelijk om knelpunten en kansen verder te analyseren en aan te pakken.

De gemeente heeft daarnaast elke twee maanden een overleg met vertegenwoordigers van de Fietzersbond. Tijdens dit overleg bespreken we meer in het algemeen aspecten als fietsveiligheid, comfort en de andere ontwikkelingen die relevant zijn voor fietsers. Een hogere frequentie van overleggen is een mogelijkheid in 2024. In 2024 wil de Fietzersbond het Fietsfestival organiseren. Er wordt gekeken of dit in Hilversum kan plaatsvinden, gelet op het 600-jarig bestaan van Hilversum in 2024. De gemeente is met de Fietzersbond in gesprek over mogelijke aansluitende activiteiten tijdens Hilversum600.



Afbeelding 8, Knelpuntenkaart Fietzersbond

Scholen en sportparken

Door het waar nodig verbeteren van de (fiets)verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken stimuleren we kinderen en ouders vaker de fiets te kiezen en de auto te laten staan. We kijken daarbij zowel naar gedragsverandering als infrastructurele maatregelen. Per school of

sportlocatie wordt in samenwerking met de gemeente een convenant opgesteld. Dit staat gepland tussen 2023 – 2029 en volgt uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.

Aangezien elke locatie weer anders is, worden in het convenant maatwerkafspraken gemaakt. De ervaring leert dat gedrag daarbij een even zo belangrijke factor is als de inrichting van een school- of sportomgeving. Dat is reden om op elke locatie eerst het gesprek aan te gaan met de ouders van de leerlingen of sporters over mogelijke aanpassingen in het haal- en brengverkeer. Secundair wordt gekeken of een fysieke ingreep bij kan dragen aan gedragsveranderingsinspanningen. Deze fysieke ingrepen kunnen variëren van de inrichting van een schoolstraat (een straat waarbij tijdens bepaalde uren een afsluiting is geplaatst, waardoor de straat ontoegankelijk is voor autoverkeer), het invoeren van een tijdelijk parkeerverbod, het plaatsen van paaltjes (als uiterst middel), (optische) versmallingen, het uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen en meer. Actieve modaliteiten (wandelen en fietsen) krijgen voorrang bij herinrichtingen en andere fysieke maatregelen in de school- en sportomgeving. Voor locaties die gelegen zijn buiten <30km/u gebieden wordt extra aandacht gegeven aan de aansluiting op het fietsnetwerk.

Uniforme inrichting schoolomgeving

Er bestaan geen vaste ontwerprichtlijnen voor de openbare ruimte rondom scholen en rond sportparken. Hiervoor is het opstellen van een Hilversums ontwerpwijzer wenselijk. Aspecten als kleurrijke elementen, symbolen en vormen op het wegdek, bebording en paaltjes kunnen hierin worden meegenomen. Deze kunnen dan met dezelfde ontwerpen bij meerdere scholen en sportparken die de ingrepen nodig hebben worden geïmplementeerd. Niet elk onderdeel van de ontwerprichtlijnen zal bij elke school of elk sportpark nodig zijn. Voor het opstellen van de vaste ontwerprichtlijnen en het opstellen en uitvoeren van de convenanten is

capaciteit en budget opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Per locatie is uitgegaan van fysieke ingrepen ter hoogte van maximaal € 15.000,-. Voor de ene locatie zal het bedrag iets lager liggen, voor de andere iets hoger.

Planning

Scholen en sportlocaties zijn niet verplicht, maar worden wel aangemoedigd, om een convenant af te sluiten. We benaderen scholen pro-actief. Het uiteindelijke doel is dat ouders en leerlingen zoveel mogelijk (zelfstandig) op de fiets (of wandelend) naar scholen en sportlocaties komen. Eerst ligt de focus op basisscholen. Later kan het zijn dat we tevens middelbare scholen ook meenemen in verkeersgedrag en infrastructuurmogelijkheden. In 2024 wordt het actieplan verkeersveiligheid scholen en sportparken opgesteld. De samenwerkingsconvenanten bij de locaties en de prioritering van locaties komt ter sprake in dit actieplan. Daarbij worden de locaties sportpark Crailoo, de Bavinckschool, GBS de Wegwijzer, en de Wilgetoren als eerste opgepakt. De opzet van de convenanten wordt uitgewerkt in dit actieplan, met onder andere een gespreksfase, onderzoek, aspecten zoals verkeerseducatie, de huidige infrastructurele situatie, en evaluatiemogelijkheden. Wanneer deze is vastgesteld volgen de eerste convenanten. Het streven is om in de eerste helft van 2024 de eerste concrete aanpassingen te kunnen realiseren.

Tussen de wijk Hilversum Noord en Sportpark Crailoo/Spandersbosch komt een veilige en verlichte fietsverbinding als alternatief voor de fietsroute door het bos. Dit is vastgesteld in het Hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek.

Verder hangt de gemeente Hilversum aan het eind van de zomervakantie elk jaar spandoeken betreffende ‘terug naar school’ om automobilisten te wijzen op de jonge fietsers die weer op pad zijn.

Stationsomgeving

Naast de fietsparkeerfaciliteiten die rond het stationsgebied gerealiseerd gaan worden wordt ook aan andere aspecten omtrent fietsveiligheid gewerkt. Zo wordt de fietstunnel verbreed bij de ingangen, wat voor minder opstoppen en meer overzichtelijkheid in de tunnel gaat zorgen. Hiernaast wordt de ingang van de fietsenstalling, nu gelegen onderaan de tunnel, verplaatst. Dit zorgt voor een veiligere situatie. Het afsluiten van de overgang bij de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer geeft ruimte aan een veiligere route voor fietsers en voetgangers over het spoor. De Noorderweg wordt voorzien van bredere fietspaden en een knip op de Kleine Drift, in het kader van project Bruisend Hart, voor autoverkeer zorgt ervoor dat fietsers in de toekomst rond het Oosterspoorplein meer ruimte krijgen.

Fietsverbinding Hub Crailo

De vervoershubs bij Crailo is benoemd als prioritaire hub in Gooicorridor actieagenda en Samenwerkingsagenda Provincie Noord-Holland. De fietsroute zal een deel van de verbinding zijn voor de Park and Ride die bij Crailo wordt gerealiseerd, alsmede de nieuwe woonwijk daar.

Snelheidsverschillen

Bij het bespreken van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 in commissie en raad werd vrij uitgebreid stilgestaan bij nieuwe vormen van elektrische vervoermiddelen, zoals fatbikes, speed pedelecs, elektrische fietsen en elektrische steps. Vooral de veiligheid voor de gebruiker zelf en voor andere gebruikers (zoals reguliere fietsers) wordt gezien als aandachtspunt. Met motie M23/106 is het college verzocht te

onderzoeken of fietspaden en fietsroutes binnen de bebouwde kom snorfiets- en scootervrij gemaakt kunnen worden en of het mogelijk is een maximumsnelheid van 20 km/uur op fietspaden binnen de bebouwde kom in te stellen. Daarbij moet worden aangetekend dat de term scooter verwijst naar een bepaald model snorfiets, bromfiets of motorfiets. De term scooter is geen wettelijke voertuigcategorie. We gaan er dan ook uit van dat in de motie gevraagd wordt naar het weren van snorfietsen of hiermee te vergelijken fatbikes. Bromfietsen (en speed pedelecs) mogen nu al niet op het fietspad. Verder wordt gesproken over fietspaden en fietsroutes. Bij fietspaden gaan we uit van de gangbare definitie binnen de bebouwde kom, namelijk paden die voorzien zijn van het rond-blauwe bord met de witte fiets. Fietsroutes zijn routes waar veel fietsers rijden, maar niet per se op een apart fietspad. Zij mengen zich daar met ander verkeer, zoals auto's en motorfietsen met de daar gestelde maximumsnelheden. We gaan hier verder in op fietspaden.

Landelijke regels

De huidige landelijke regels voor fietspaden verschillen per soort elektrisch voertuig.

- Voor *elektrische fietsen*, *elektrische bakfietsen*, *elektrische bezorgfietsen* en *reguliere fietsen* gelden dezelfde regels. Men heeft geen helm of rijbewijs nodig en moet, waar aanwezig, op het fietspad rijden. Boven de 25 km/uur moet de elektrische ondersteuning worden onderbroken, of eerder, wanneer de bestuurder ophoudt met trappen. Men moet dus trappen om ondersteuning te krijgen en vooruit te komen.
- Als de *fatbike* de kenmerken heeft zoals die van een elektrische fiets, zoals hierboven beschreven, telt deze als zodanig en moet de fatbike op het fietspad. Het komt echter ook voor dat *fatbikes* een gashendel, of iets vergelijkbaars, hebben, zodat de gebruiker niet altijd hoeft te trappen. Dit type fatbikes is verboden op de openbare weg.

- Voor *snorfietsen* (blauw plaatje), ook wel snorscooters genoemd, geldt dat deze op het fietspad rijden. De snorfietsen mogen maximaal 25 km/uur.
- De *speed pedelecs* valt in de categorie *bromfiets*. De gebruiker moet een helm op, een rijbewijs hebben, aan een bepaalde minimumleeftijd voldoen, een kenteken op het voertuig hebben en een verzekering afsluiten. Speed pedelecs mogen niet op een fietspad. Binnen de bebouwde kom moeten ze op de weg, en waar aanwezig (en buiten de bebouwde kom) op het bromfietspad.
- Op dit moment zijn *elektrische steps* en *elektrische skateboards* waar men niet zelf hoeft te stappen landelijk niet toegestaan op de openbare weg. Steps of skateboards die elektrisch ondersteund worden bij het stappen mogen wel, tot een maximum ondersteuningssnelheid van 25 km/uur, net als elektrische fietsen.
- *Bromfietsen, bijzondere bromfietsen (zoals een bus voor buitenschoolse opvang) en gehandicaptenvoertuigen* mogen op het fiets/bromfietspad maximaal 30 km/uur en gehandicaptenvoertuigen mogen op het fietspad ook 30 km/uur. Bromfietsen mogen niet op het fietspad en moeten (bij gebrek aan een fiets/bromfietspad) op de openbare weg. Zij mogen maximaal 45km/uur rijden. Voor deze voertuigen moet men een kentekenbewijs hebben, een helm dragen en een verzekering en rijbewijs hebben.

Snorfietsen verbieden op fietspaden?

Snorfietsen (blauw kenteken) mogen volgens de landelijke regels op fietspaden en hebben een maximale snelheid van 25 km/uur. In twee grote steden, Amsterdam en Utrecht, worden snorfietsen op een aantal drukke fietspaden sinds enige tijd (respectievelijk vanaf april 2019 en oktober 2021) geweerd. Uit een [evaluatie](#) in Amsterdam blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen met letsels waar een snorfietsers bij betrokken is, is afgenomen. Dit is deels het gevolg van de nieuwe regels,

maar lijkt vooral het gevolg van een forse daling van het aantal snorfietsgebruikers. Verondersteld kan worden dat de daling van het aantal snorfietsgebruikers veroorzaakt wordt door de helmplicht (januari 2023), genoemde nieuwe regels in Amsterdam, maar ook de opkomst van een alternatief (fatbikes). Deze fatbikes (zonder gashendel) mogen, zoals aangeven, op het fietspad rijden en kennen (nog) geen helmplicht.

Zowel in Amsterdam als in Utrecht blijkt dat zowel snorfietsers als andere weggebruikers de regels in deze twee steden onduidelijk vinden. Op sommige fietspaden mogen snorfietsers namelijk wel en op andere fietspaden niet rijden.

Op dit moment stelt het college zich op het standpunt dat het verbieden van snorfietsen op fietspaden onvoldoende nut heeft. Reden is dat het aantal snorfietsen ten opzichte van het totaal aan gebruikers van het fietspad beperkt is (<10/15%) en er teveel andere soorten elektrische voertuigen (elektrische fietsen, fatbikes) met een vergelijkbare snelheid dan nog wel op het fietspad rijden. Ook wijkt de maximale snelheid van snorfietsen (25 km/uur) teveel af van het reguliere verkeer (30 of 50 km/uur), waardoor de veiligheid van snorfietsen onder druk komt te staan. Wel kan overwogen worden snorfietsen te weren uit winkelstraten waar na winkelopeningstijden fietsers toegestaan zullen gaan worden.

Met de politie is afgesproken dat handhaving van fatbikes met gashendel, die zich niet op de openbare weg mogen bevinden, binnen de kaders van het integraal veiligheidsplan meer aandacht zal krijgen. De precieze uitwerking hiervan volgt.

Een verbod op snorfietsen op enkele locaties in het centrum, zoals de Groest en Kerkstraat/Kerkbrink heeft meerwaarde. Het aantal snorfietsen hier is volgens een schouw beperkt, echter gelet op de drukte en de combinatie met voetgangers is een verbod op snorfietsen daar wel

gewenst. Het college is voornemens om snorfietsen te verbieden in deze straten.

Instellen van een maximale snelheid van 20 km/u op fietspaden?

In een motie is gevraagd te onderzoeken of een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur op de fietspaden in Hilversum in kan worden gesteld. Dit omdat men snelheidsverschillen op fietspaden als onwenselijk ervaart.

Dit was ook een wens in Amsterdam. Daar bleek echter dat het instellen van een maximumsnelheid op fietspaden binnen de huidige wet- en regelgeving niet is toegestaan. Amsterdam is met het Rijk in gesprek over aanpassing hiervan. Dat volgen we vanuit Hilversum nauwlettend.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt op dit moment aan nieuwe regelgeving voor Licht Elektrische Voertuigen (LEV's), waaronder elektrische fietsen en elektrische steps vallen. Dit moet meer duidelijkheid opleveren voor consumenten, fabrikanten en wegbeheerders. Denk aan technische eisen, maar bijvoorbeeld ook minimumleeftijden voor het gebruik van LEV's.

Veel vervoermiddelen, waaronder elektrische fietsen, snorfietsen en de elektrisch ondersteunde step worden tot 25 km/uur elektrisch ondersteund. Tegelijkertijd geldt dat uit metingen van ongehinderde fietspadgebruikers blijkt dat ook reguliere fietsers regelmatig harder rijden dan 25 km/u. Zo rijdt meer dan de helft van racefietsen (zonder ondersteuning) harder dan 25 km/uur. (Bron: snelheidsmeting NDC 2022, [NDC snelheidsmeting op fietspaden](#)).

In het door de raad vastgestelde [Integraal Veiligheidsplan 2023 – 2026](#) is de handhaving op snelheidsovertredingen van (opgevoerde) elektrische voertuigen niet als prioriteit opgenomen. De handhaving ervan ligt bij de politie. Er wordt in de toekomst ingezet op betrekking van mobiliteit bij het opstellen van de IVP en de prioritering van politiecapaciteit.

Buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) handhaven niet op rijdend verkeer, uitzonderingen zoals een helmplicht daargelaten. Snelheidsovertredingen mogen niet door boa's beboet worden.

De politie geeft, conform het integraal veiligheidsplan, geen prioriteit aan het controleren van elektrische vervoermiddelen, maar dat betekent niet dat helemaal niet wordt gehandhaafd. Er worden regelmatige verkeerscontroles gehouden waarbij ook elektrische fietsen c.q. fatbikes gecontroleerd worden. De rollerbanden worden hierop aangepast. Met de politie is besproken dat er ook komende periode handhavingsacties zullen worden opgezet. De specifieke opzet en inrichting hiervan wordt nog nader uitgewerkt. Gedacht kan worden aan een gedragscampagne (denk aan je medefietsers, houd rekening met elkaar) of acties rond scholen of andere locaties waar veel mensen rijden met een (potentieel opgevoerd) elektrisch voertuig of een niet toegestane fatbike met gashendel, waarbij snelheidschecks worden uitgevoerd. Daarnaast is eerder in de Agenda Fiets al aangegeven dat we waar mogelijk streven naar bredere fietspaden, bijvoorbeeld bij doorfietsroutes, waardoor conflicten tussen verschillende fietsers afnemen.

5. Fietsparkeren

Voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen zijn belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. Tot 2040 komen er ongeveer 4.000 fietsparkeerplekken in Hilversum. Tot 2028 worden hiervan 2.000 gerealiseerd, en onderzoek naar de realisatie en locaties van deze plekken start in 2024. Deze aantallen zijn exclusief de 7.000-7.500 geplande fietsparkeerplaatsen in de projecten Bruisend Hart en Stationsgebied.

Er bestaat al een ondergrondse bewaakte fietsenstalling in het centrum van Hilversum op de Zeedijk waar ruimte is voor 810 fietsen. Deze heeft een fiets in/uitgang aan de Herenstraat en een wandel in/uitgang aan de Zeedijk. Het is hier tevens mogelijk om de elektrische fiets op te laden, een buggy, loopfiets, of rollator te lenen, de fiets te laten repareren, en een pakketje op te halen. Tevens bevindt zich hier het fietsendepot, waar fietsen na verwijdering (bijv. door fout parkeren) heen worden gebracht en weer opgehaald kunnen worden door de eigenaar (binnen termijn). Deze fietsenstalling wordt goed gebruikt, maar is voor bijvoorbeeld marktbezoek wat te ver weg.

Fietsparkeren in de stationsomgeving

In de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied aan de centrumzijde staat een ondergrondse beveiligde fietsenstalling met ruimte voor 5.000 fietsen en scooters opgenomen. Deze stalling is zowel bedoeld voor treinreizigers als centrumbezoekers. Op het moment heeft de centrumzijde plekken voor 2.080 fietsen, bak-, en bromfietsen. Onder het station zelf heeft de huidige inpandige stalling 1.381 plekken. De fietsenstalling is beoogt hetzelfde serviceniveau met dezelfde faciliteiten te hebben als de stalling op de Zeedijk.

In het Bruisend Hart, aan de oostzijde van het centrum, zijn plannen om een stalling met 2.000 – 2.500 plekken te realiseren. Hierbij horen ook buitenmaatse fietsen en elektrische scooters. Op het moment zijn er aan de kant van Bruisend Hart ongeveer 620 plekken voor fietsen, bak- en bromfietsen. De nieuwe stalling is zowel bedoeld voor treinreizigers als bezoekers aan Bruisend Hart.

Met deze stallingen worden alle fietsparkeervoorzieningen in de stationsomgeving ondergronds gefaciliteerd. Waar er eerst in totaal (incl. ondergrondse stalling) 4.085 plekken waren komen nu 7.000-7.500 fiets-, bak-, en bromplekken. In de circa 5.000 plekken aan de centrumzijde zijn circa 600 NS deelfietsen opgenomen.

In totaal worden er aan beide zijden van het stationsgebied (centrumzijde en Bruisend Hart) 7.000 – 7.500 fietsparkerplaatsen gerealiseerd.

Fietsparkeren centrum

De gemeente Hilversum wil, conform de Gebiedsagenda Centrum, extra fietsparkeervoorzieningen in het centrum realiseren. Hiervoor wordt in 2024 onderzoek naar geschikte locaties gedaan. Een deel van de locaties zal uitmaken van lopende projecten, zoals de hieronder beschreven Kerkbrink. Bij de keuze van locaties zijn relevante uitgangspunten:

- Ligging direct aan toeleidende fietsroutes.
- In of aan de rand van het kernwinkelgebied.
- Liefst binnen een straal van 150 meter van het hart van de winkelkern.

Vanuit de gebiedsagenda centrum wordt onderzoek gedaan naar een overdekte fietsenstalling aan de noordzijde van het centrum.

Fietsparkeren Kerkbrink

Op de Kerkbrink komt een ondergrondse fietsenstalling waar 200 – 230 fietsen geplaatst kunnen worden. Deze vervangen de fietsnietjes op de Kerkbrink en bieden tevens een plek aan een gedeelte van de fietsen voor de nieuwe locatie van de bibliotheek, die naar de Kerkbrink verplaatst wordt bij de herinrichting.

Fietsparkeren sport- en schoollocaties

Hiernaast is er ook aandacht voor het vergroten van de stallingsmogelijkheden bij scholen en sportparken. Dit wordt meegenomen in de convenanten en deze werkwijze is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.

Fietsparkeren bij nieuwbouwprojecten

In het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 staat dat er een directe relatie is met de Omgevingsvisie. Relatief veel zienswijzen van de Omgevingsvisie vragen om meer ruimte voor de fiets, waarvan een groot aantal dat in verband brengt met het beperken van het autoverkeer. Er zijn ook enkele algemene oproepen om scherpere mobiliteitskeuzes te maken. Een van de voorstellen is om naast autoparkeernormen ook fietsparkeernormen op te nemen bij nieuwbouwplannen of transformaties.

Vooralsnog zijn er geen plannen om fietsparkeernormen op te nemen in de omgevingsplannen omdat het realiseren van goede fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw op andere wijze en breder wordt ingevuld. Actieve mobiliteit, lopen en fietsen, krijgt prioriteit boven andere vormen van mobiliteit. Voorbeeld is het Beeldkwaliteitsplan 1221 voor de ontwikkellocaties. Hierin wordt de openbare ruimte primair ingericht voor gebruik door fietser en voetgangers. Het parkeren van motorvoertuigen van bewoners moet inpandig of onder maaiveld

plaatsvinden. Collectieve inpandige fietsenbergingen op goede locaties moeten eraan bijdragen dat bewoners de fiets verkiezen boven de auto.

Fietsparkeren op de Gijsbrecht

Bij de herinrichting van winkelstraat de Gijsbrecht wordt veel nadruk gelegd op groen en actief. Zo komen er meer fietsparkeermogelijkheden op maaiveld en komt er meer groen.

Fietsparkeren bij stations Sportpark en Media Park

Tussen 2025 en 2028 wordt een actieplan opgezet om het fietsparkeren bij station Sportpark en station Media Park beter te faciliteren en waar nodig uit te breiden. Door fietsen op deze locaties beter te faciliteren kan de fiets nog beter als voor- en natransport in een ketenbeweging gebruikt worden. Tevens zijn deze locaties voor werkgevers en educatie instellingen belangrijk, wat meewerkt bij de convenanten rondom deze locaties. Op station Sportpark zijn op het moment tevens 31 OV-fietsen beschikbaar. Onderzocht wordt of het aantal OV-fietsen bij beide stations kan worden uitgebreid.

Fietsparkeren Sportpark

De gemeente werkt met partners aan plannen om van het Arenapark een nieuwe buurt Sportpark te maken, met de focus op een combinatie van wonen, werken en sporten. Hier horen uiteraard goede fietsfaciliteiten bij. Naast dat de bereikbaarheid van de buurt goed geregeld wordt, komt er een mobiliteitshub, fietsenmaker, en fietsroutes die deel uit zullen maken van het stedelijk netwerk. Aan deze routes zullen de inpandige fietsparkeervoorzieningen bereikbaar zijn.

Handhaving fietsparkeren

Het handhaven bij fietsparkeerfaciliteiten is de taak van de BOA's. Verkeerd geparkeerde fietsen (buiten de rekken, op locaties waar fietsparkeren niet toegestaan is etc.) halen zij de fietsen weg. De fietsen worden naar het depot bij de fietsenstalling aan de Zeedijk gebracht, waar ze twee weken worden gestald. Tijdens deze twee weken mag de eigenaar de fiets tegen betaling weer ophalen. Na deze tijd worden de fietsen verplaatst naar het depot aan het MOB-terrein bij het vliegveld van Hilversum.

Het komt ook voor dat correct geparkeerde fietsen niet door hun eigenaar worden meegenomen. Dit noemen we weesfietsen. De fietsen worden getagd en na minstens vier weken worden ook deze verwijderd. Fietswrakken worden meteen verwijderd. Deze twee categorieën gaan niet naar de Zeedijk, maar naar een depot bij de Kerkbrink of het MOB-terrein bij het vliegveld.

Als verkeerd geparkeerde fietsen of weesfietsen na drie maanden niet opgehaald zijn bij het depot, worden ze doorverkocht aan verschillende afnemers. Een van de afnemers van fietsen is PakAan, een dagbestedingsproject van Kwintes. PakAan heeft een weesfietsproject waarbij fietsen worden opgeknapt in de werkplaats en onder andere worden verkocht via de winkel van PakAan. In deze winkel kunnen particulieren een fiets aanschaffen of hun fiets laten maken tegen gereduceerde prijs.

Er wordt op het moment gekeken naar een mogelijkheid tot het verkorten van de termijn van bewaren in het depot, omdat het depot zeer vol zit en dit ervoor zorgt dat er verwaarloosde en achtergelaten fietsen in de openbare ruimte blijven staan, wat weer invloed heeft op de stallingscapaciteit.

6. Deelvervoer

Deelvervoer sluit goed aan bij een duurzaam verkeerssysteem. Fietsen, scooters, auto's (en indien toegestaan op de openbare weg) stepjes kunnen naar behoefte als deelmobiliteit worden ingezet in Hilversum. In Hilversum staan sinds enige tijd deelscooters. Wel heeft een van de twee aanbieders zich begin 2023 teruggetrokken. Dat was ook het geval in andere middelgrote steden. Deze markt kent een grote dynamiek.

In het [Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040](#) is opgenomen dat reguleringsmogelijkheden worden ontwikkeld voor deelvervoer, zoals deelscooters en deelfietsen (niet voor deelauto's). Uw raad wordt in december 2023 voorgesteld de APV te wijzigen om dit mogelijk te maken en de kosten voor het verlenen van de vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen in de openbare ruimte op te nemen in de legesverordening. Daarna kan het college met inachtneming van nadere regels vergunningen uitgeven en daarmee enerzijds toewerken naar een dekkend netwerk en anderzijds de wildgroei van deelvoertuigen beperken en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. De vergunningplicht gaat in eerste instantie alleen gelden voor deelscooters die permanent worden aangeboden in de openbare ruimte. Dus (voorlopig) niet voor deelfietsen en deelbakfietsen en ook niet voor deelvoertuigen die vanuit een pand of private stalling worden uitgegeven, zoals de OV-fiets van de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Op dit moment zijn er in Hilversum alleen deelscooters aanwezig. Een deelsysteem voor (elektrische) fietsen en (elektrische) bakfietsen ontbreekt, op de OV-fietsen na. OV-fietsen worden goed gebruikt, maar moeten terugbracht worden naar de locatie waar deze ook zijn opgehaald. Dit systeem is daarmee vooral geschikt bij voor- en na-transport nabij stations en minder flexibel dan andere deelsystemen. In regionaal verband onderzoekt de gemeente momenteel de kansen en mogelijkheden van een deelsysteem voor deze vorm van actieve

mobiliteit. Aangezien aanbieders van deelfietsen en -bakfietsen zich tot nu toe niet zelf melden, vraagt dit (indien kansrijk) mogelijk een actievere rol van de gemeenten.

De gemeente Hilversum is samen met omliggende gemeenten en de regio de mogelijkheden voor een regionaal deelvervoersysteem aan het onderzoeken. Hierin worden onder andere de dekking, soorten voertuigen (elektrisch of niet? Eventueel bakfietsen?), prijzen, samenwerkingen met bedrijven en werkgevers en andere aspecten rondom de uitvraag voor een deelvervoersysteem in de gehele regio besproken. Een deelvervoer dat overeenkomt en aansluit op de systemen in omliggende gebieden is waardevol, omdat zo de gebruikruimte van het systeem verbreed wordt. Het is dan ook, als voorbeeld, mogelijk om van Hilversum naar Loosdrecht te fietsen en daar de fiets in te leveren.

Er worden komende jaren, conform Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, projectplannen voor deelvervoer in de wijken opgesteld en het aantal deelvervoerplekken wordt in heel Hilversum uitgebreid, met een focus op wijk Oost. Onderzoek hiervoor start in 2024. Realisatie loopt door tot na 2030. Bedoeling is nieuwe plekken voor deelvervoer te combineren met laadvoorzieningen en in de wijken plekken aan te wijzen voor het aanbieden van deelvervoer.

Er kan gewerkt worden met micro-hubs, kleine hubs waarin de deelvervoersmiddelen gestald kunnen worden in een gebied. Elke wijk of elke buurt kan een hub hebben. Waar geen plek of mogelijkheid is tot een fysieke hub kan gewerkt worden met geo-fencing. De omgeving rondom een 'virtuele' hub kan als verboden zone worden bestempeld, waarmee de overlast wordt vermeden. Dit houdt in dat buiten de virtuele hubs deelfietsen en -scooters niet mogen worden afgemeld.

7. Gedrag

Verkeerseducatie

De gemeente Hilversum vindt het belangrijk kinderen zo goed mogelijk voor te bereiden op een veilige deelname aan het verkeer door het aanbieden van verkeerseducatie op basisscholen. Dit gebeurt in verschillende vormen voor verschillende groepen, gericht op waar het kind op dat moment mee in aanraking komt en ter voorbereiding op de vaak langere fietstocht naar de middelbare school. Goed kunnen fietsen geeft kinderen vrijheid en bewegingsmogelijkheden, wat meewerkt aan hun persoonlijke en sociale ontwikkeling.

We werken met ANWB Streetwise en Omgevingseducatie. Samen met Omgevingseducatie biedt de gemeente tevens de mogelijkheid om het fietsverkeersexamen te rijden voor groepen 7 en 8 van scholen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de software van Veilig Verkeer Nederland. De route en materialen worden door de gemeente gearrangeerd. ANWB Streetwise biedt verschillende lessen op basisscholen aan, specifiek ontworpen voor verschillende leeftijdscategorieën. Lessen gaan onder andere over de remweg van een motorvoertuig, het gebruik van veiligheidssystemen in auto's, en een fietsparcours om kinderen in groepen 7 en 8 voor te bereiden op de fietstocht naar de middelbare school. Scholen kunnen zichzelf inschrijven voor de lessen en het aanbod van deze organisaties. De gemeente neemt zowel verkeerseducatie als gedragsveranderingsmaatregelen op in de convenanten bij school- en sportlocaties.

In het verleden zijn er fietslampjes uitgedeeld door de gemeente. Er wordt onderzocht of dit weer, in combinatie met verkeerslessen op scholen, mogelijk en wenselijk is. Ook zal worden bekeken of

verkeerseducatie en gedragsmaatregelen op middelbare scholen wenselijk is. En zo ja, hoe daar invulling aan te geven.

Verkeersexamen in de Meent

De gemeente wil graag dat elke basisschoolleerling goed is voorbereid voor de vaak langere fietstocht naar de middelbare school en het verkeerssysteem in het algemeen. Omdat de Hilversumse Meent toch wel een eindje fietsen is vanaf het centrum van Hilversum, fietsen de leerlingen hier vaak niet het officiële verkeersexamen. Dat is reden om een aparte, op maat gemaakte verkeersexamenroute voor de Meent opstellen. Deze start bij de basisschool en voldoet aan alle eisen die Veilig Verkeer Nederland aan het examen stelt. Doordat de route door de Hilversumse Meent zelf loopt, zullen ouders sneller geneigd zijn de route met hun kind te oefenen. Dit verhoogt het zelfvertrouwen en de kans van slagen ten eerste. Deze route zal worden opgesteld samen met de VVN en Omgevingseducatie. Zo biedt de gemeente elke school en elke leerling de mogelijkheid om het fietsexamen te voltooien.

In de tweede helft van 2023 wordt gestart met het opstellen van de route. Deze wordt in samenwerking met Omgevingseducatie ontworpen en hierna voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland, dat de fietsexamens via hun systeem aanbiedt. Na afstemming wordt de bebording van de route besproken.

Samenwerking met werkgevers

Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma mobiliteit stimuleert de gemeente hybride werken. Werken thuis ontlast de weg. Wanneer werknemers toch naar hun werk gaan, is dat bij voorkeur op de fiets of met het OV. Hilversum ondersteunt werkgevers in deze transitie.

Werkgevers kunnen op verschillende manieren aangemoedigd worden om hun werknemers op de fiets naar de werkplek te laten reizen. Dit kan bijvoorbeeld een fiets-aankoopbudget zijn of een abonnement op een (toekomstig) deelvoertuigsysteem voor forenzen inhouden.

Op het Media Park is al eerder door een werkgever interesse uitgesproken om fietsverkeer beter te faciliteren en stimuleren onder de werknemers. Wij zijn met deze werkgever in gesprek. In de periode 2024-2028 wordt vol ingezet op mobiliteitsmanagement van bedrijven, waar inzet van de fiets uiteraard een belangrijk middel is om de druk op het wegennet te beperken en CO² te reduceren.

Heel Hilversum Repareert

Eind 2023 start de gemeente met de campagne 'Heel Hilversum Repareert'. Dit project volgt uit het Jaarplan Circulair 2023. Met deze campagne worden inwoners gestimuleerd om hun producten te repareren, zelf of door een professional. Het Repair Café vervult, hier naast natuurlijk fietsenmakers, al een goede rol. Elke maand wordt één zaterdag gereserveerd om in de Zoutkeet in Hilversum eigendommen te repareren, waaronder fietsen. Het Repair Café is al sinds 2013 actief in Hilversum, en de reparaties worden uitgevoerd door vrijwilligers. Men kan langskomen met kapotte spullen en deze worden direct gerepareerd. Door advies over en reparaties aan fietsen (waar mogelijk) gratis aan te bieden hopen we dat er minder weesfietsen door verwaarlozing zullen ontstaan.

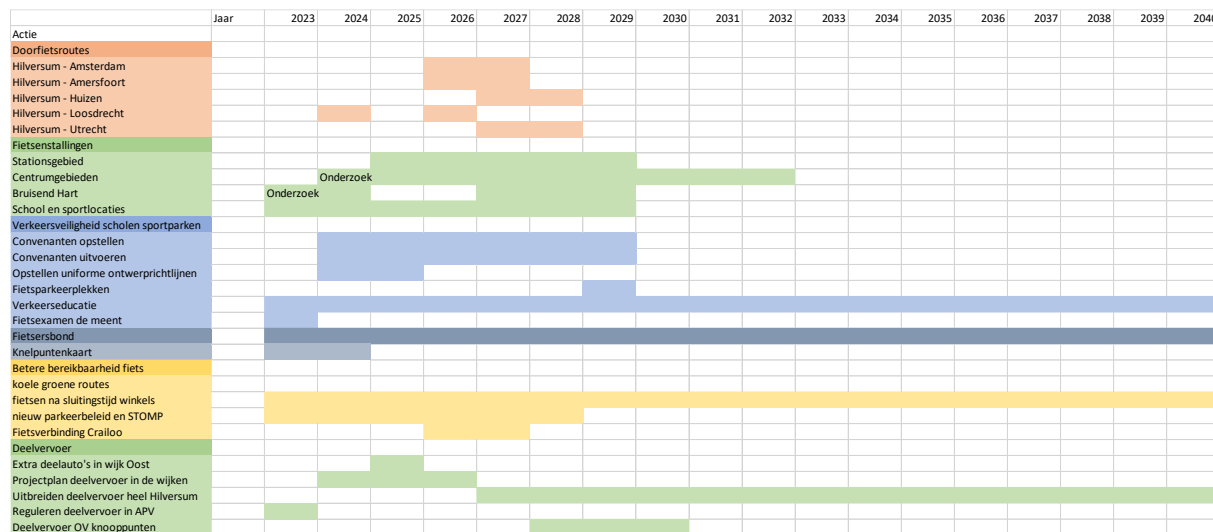
Naast het eerder genoemde initiatief van Pak Aan is er ook de Repair Factory op het Havenkwartier waar oude fietsen worden opgeknapt. En zijn er mogelijkheden om kinderen uit gezinnen met lagere inkomens aan een fiets te helpen (via stichting Leergeld) en initiatieven om volwassenen (via Versa Welzijn) te leren fietsen.

Een andere partij die goed aansluit is het Klusklooster. Elke dinsdagavond tussen 20.00 en 22.00 kan men met hun kapotte fiets naar het Klusklooster om deze te repareren. Dit kan zowel in samenwerking met de vrijwilligers als het aan de vrijwilligers overlaten.

8. Planning en monitoring

Planning

De planning is hieronder aangegeven. Uiteraard kan deze op onderdelen schuiven. Vooral daar waar de gemeente afhankelijk is van partners.



Monitor

De gemeenteraad wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de inspanningen en over relevante ontwikkelingen die zich voordoen. Dit zal voor het eerst begin 2025 zijn en onderdeel zijn van de terugblik op het Jaarplan Mobiliteit 2024. Het meten van het effect van de inspanningen is geen onderdeel van deze agenda, maar maakt deel uit van de op te stellen Monitor Mobiliteit.

Het jaarplan zal in het eerste kwartaal van 2024 ter advisering aan het college aan de commissie worden aangeboden. Het effect van alle maatregelen zal worden gemonitord via de Monitor Mobiliteit. Mocht blijken dat het beoogde effect onvoldoende is, dan kan overwogen worden aanscherpingen te doen.

Tellingen

Om effecten te kunnen monitoren worden onder meer tellingen uitgevoerd. Zo worden op het moment fietstellingen uitgevoerd bij de Stationstunnel met een camera, waardoor de aantallen fietsers en aantallen brom/snorfietsers geteld kunnen worden. Ook wordt momenteel geteld op de fietsstraten op de Schuttersweg en de Hoge Naarderweg doormiddel van telsingangen om auto's en fietsen te kunnen registreren. Eind oktober worden de resultaten verwacht.