Gemeente Raalte

Collegevoorstel

Onderwerp	Fietsbeleidsplan
Zaaknummer	12292 - 2025
B&W vergadering	30 september 2025
Integrale advisering	Henry van Rossum (financieel adviseur) Rianne Sangers (communicatie adviseur)
Portefeuillehouder	Dhr. R. (Roelof) Bisschop
Voor informatie	Matthijs Koops

Bestuurssamenvatting

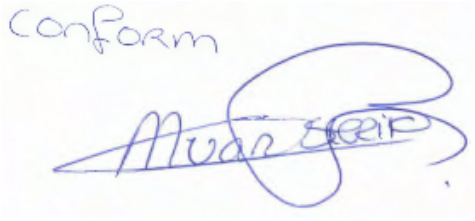
In voorliggend Fietsbeleidsplan zijn beleidslijnen en fietsambities uitgewerkt voor de komende 10 jaar. Het plan geeft richting aan de wijze waarop de gemeente de verkeersveiligheid voor de fietser wil verbeteren en aan de wijze waarop het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Om concrete uitwerking te kunnen geven aan het plan wordt voor de eerste drie jaren een Meerjaren Uitvoeringsprogramma opgesteld. De raad wordt voorgesteld de benodigde middelen (jaarlijks € 250.000,--) beschikbaar te stellen.

Beslispunten

1 In te stemmen met het Fietsbeleidsplan (bijlage 1) en dit ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad;

2 De gemeenteraad voor te stellen de benodigde middelen, jaarlijks € 250.000 voor de jaren 2026, 2027 en 2028, beschikbaar te stellen bij de begroting 2026 en de meerjarenraming 2027 -2029.

Besluit



Inleiding

De gemeente Raalte vindt het belangrijk om zich te richten op groei (versterken van economische en ruimtelijke ontwikkeling), te werken aan sterke wijken en dorpen en te investeren in een toekomstbestendig buitengebied. Hierbij zijn leefbaarheid, het verbeteren van de woonomgeving, recreatie en duurzaamheid essentiële elementen. Bij de uitwerking hiervan speelt de fiets een belangrijke rol. De fiets verbetert de bereikbaarheid op de weg, is goed voor de gezondheid, neemt minder ruimte in beslag dan gemotoriseerd verkeer en veroorzaakt minder hinder.
De gemeente Raalte wil daarom, maar ook om aansluiting te vinden bij landelijke en regionale ambities het fietsen in de gemeente stimuleren. Hierbij moeten de trends en ontwikkelingen en verkeersveiligheid nadrukkelijk de aandacht krijgen.

In het Fietsbeleidsplan gemeente Raalte (bijlage 1) zijn beleidslijnen en fietsambities uiteengezet met als uiteindelijke doel de fietsveiligheid te verbeteren en het fietsgebruik te stimuleren om zo de bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid in de gemeente te verbeteren.

Voor een vertaling van de beleidslijnen en ambities in concrete projecten wordt een Meerjaren Uitvoeringsprogramma opgesteld voor de periode 2026 t/m 2028. Bij de opstelling van het uitvoeringsprogramma wordt uitgegaan van een jaarlijks benodigd budget van € 250.000. In het programma wordt de uitwerking afgestemd op koppelkansen met bijvoorbeeld infrastructurele projecten, de vervangingsstrategie openbare ruimte en geprioriteerd op stimulans voor het fietsgebruik, draagvlak en bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Beoogd effect

1.1. De verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers;
1.2 Het gebruik van de fiets te stimuleren.

Argumenten

1.1. Het Fietsbeleidsplan geeft richting aan een bredere verkeersveiligheidsaanpak voor de fietser
Wij verbeteren de verkeersveiligheid met de uitwerking van de Verkeersagenda. Deze uitwerking richt zich op alle verkeersmodaliteiten. Om effectiever de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren is het nodig om in te zoomen op de fietsongevalsstatistieken (waar vinden relatief veel fietsongevallen plaats en onder welke doelgroepen?) en de beleving van de fietsveiligheid. In het Fietsbeleidsplan is deze informatie verzamelt en worden passende voorstellen opgenomen. De vertaling daarvan in concrete maatregelen wordt opgenomen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma.

1.2.1 Een samenhangend fietsnetwerk is essentieel om mensen te verleiden vaker de fiets te gebruiken
Een samenhangend en fijnmazig fietsnetwerk is van wezenlijk belang om het fietsgebruik te bevorderen. In het Fietsbeleidsplan is het bestaande fietsnetwerk tegen het licht gehouden door objectieve data te verzamelen over de ligging van fietspaden, verhardingssoorten en veel gebruikte fietsroutes. Daarnaast is in kaart gebracht wat inwoners vinden van het fietsnetwerk. Geconcludeerd wordt dat het huidige fietsnetwerk kan worden geoptimaliseerd door veel gebruikte routes comfortabeler en aantrekkelijker in te richten en ontbrekende logische verbindingen te realiseren. In het Fietsbeleidsplan is een geactualiseerd fietsnetwerk opgenomen (paragraaf 5.2). Het fietsnetwerk is gebaseerd op het Kernnet fiets van de provincie om goed het onderscheid te duiden tussen regionale en lokale hoofdroutes. De focus wat betreft investeringen en optimalisatie (verbreding, comfortabele verharding, verhoging aantrekkelijkheid) ligt de komende jaren primair op de regionale en lokale hoofdfietsroutes. Deze routes hebben de meeste potentie en maatregelen hier hebben de meeste impact op de gestelde doelen. Regionale hoofdroutes maken bovendien aanmerkelijk meer kans op cofinanciering van de provincie. Binnen de regionale hoofdroutes gaat speciale aandacht uit naar de doortraproutes Zwolle – Heino – Raalte – Nijverdal (parallel aan de N35) en Raalte - Deventer (parallel aan de N348). Bij de ruimtelijke ontwikkeling van Raalte zal het fietsnetwerk uitgangspunt zijn voor ruimtelijke plannen. Logische koppelingen met het fietsnetwerk worden hierbij gelegd door uit te gaan van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit), Privéauto). Bij het STOMP principe wordt de ruimtelijke ontwikkeling verkeerskundig benaderd in de volgorde: eerst de voetganger, dan de fietsers, dan de openbaar vervoer reiziger, dan de gebruiker van Mobility as a Service en daarna de gebruiker van de privéauto.

1.2.2. Oog voor goede, veilige stallingsvoorzieningen
Om mensen te verleiden om te gaan fietsen is niet alleen goede infrastructuur van belang maar ook goede stallingsvoorzieningen. Dit geldt onder andere bij belangrijke locaties zoals winkelvoorzieningen, scholen, sportclubs en andere publieke voorzieningen. Daarnaast is de fiets een van de meest gebruikte vervoermiddelen voor het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Goed stallen bij stations draagt daaraan bij. Bij de uitwerking van het Fietsbeleidsplan zullen wij meer dan in het verleden aandacht hebben voor het aanbieden van voldoende en comfortabele stallingsvoorzieningen. Monitoring van het gebruik van fietsenstallingen gaan wij inzetten om tekorten te constateren. Uitbreiding van fietsenstallingen zal gerealiseerd worden als tekorten worden geconstateerd. Binnen de te

actualiseren Parkeernormennota gaan wij meer sturen op het creëren van stallingsruimte voor de fiets bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2.3. Inzet van fietsmarketing toevoegen aan huidige verkeersinzet
In de huidige situatie worden jaarlijks educatieprogramma's doorlopen om mensen te helpen om veilig met de fiets te verplaatsen en mensen te wijzen op de gevaren in het verkeer. Hierbij valt te denken aan een e-bike cursus voor ouderen en voor kinderen educatieprogramma's over afleiding tijdens het fietsen door smartphonegebruik, dodehoekgevaren bij vrachtwagens en verkeersexamen. De educatieprogramma's hebben een positief effect op het fietsgebruik en het gedrag tijdens het fietsen. Met het Fietsbeleidsplan kunnen we naast educatieprogramma's ook wijzen op de voordelen van fietsgebruik (bijvoorbeeld voor de portemonnee, de fysieke en mentale gezondheid en het milieu). We zullen hierbij gebruik maken van de vele fietsinterventies die succesvol zijn gebleken. Hierbij maken wij gebruik van de expertise die aangeboden wordt door de provincie via de Fietsmakelaar.

Duurzaamheid
Het gebruik van de fiets, ten koste van het gebruik van de auto, draagt positief bij aan duurzaamheid:
- **Minder CO_2-uitstoot**: fietsen stoot geen broeikasgassen uit, in tegenstelling tot auto's en motoren. Vooral bij korte ritten is de impact enorm
- **Minder verkeersdrukte**: waar een fietsverplaatsing het alternatief is voor een autoverplaatsing is er sprake van een efficiënter gebruik van infrastructuur tijdens het verplaatsen en na het verplaatsen (stallen).
- **Lagere grondstoffengebruik**: de productie van fietsen vereist veel minder materialen dan auto's, wat de ecologische voetafdruk verkleint.
- **Niet of nauwelijks verkeersgeluid**: fietsen produceert geen/nauwelijks geluidshinder

Kanttekeningen
3.1 Het effectueren van het Fietsbeleidsplan is afhankelijk van het beschikbaar stellen van budget
Aan de raad wordt bij de begroting 2026 voorgesteld de middelen voor de jaren 2026, 2027 en 2028 jaarlijks € 250.000 beschikbaar te stellen.

Financiën en Fiscale aspecten
De opgaven uit het Fietsbeleidsplan worden geconcretiseerd in maatregelen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026 – 2028. Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma wordt uitgegaan van de in de begroting opgenomen investeringsbudgetten. Aan de raad wordt bij de begroting 2026 voorgesteld de middelen voor de jaren 2026, 2027 en 2028 jaarlijks € 250.000 beschikbaar te stellen.

Vervolg
Opstellen en de uitvoering van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma voor de periode 2026 t/ 2028
Na vaststellen van het Fietsbeleidsplan door de gemeenteraad wordt het Meerjaren Uitvoeringsprogramma opgesteld. Gestreefd wordt dit programma ter vaststelling uiterlijk in januari 2026 aan te bieden aan het college.
Onder projectregie geven wij uitwerking aan het Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Wij hanteren daarbij een werkwijze die aansluit op de werkwijze van de Verkeersagenda. Dit is een werkwijze die bewezen goed werkt en voldoende flexibel is om in te kunnen spelen op koppelkansen met andere projecten in de openbare ruimte en subsidiekansen die zich onverwachts aandienen. Bij het opstellen van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma wordt zoveel mogelijk ingespeeld op inzicht in toekomstige (onderhouds)projecten en subsidiekansen. De ervaring met de Verkeersagenda leert ons dat flexibiliteit gewenst is om af te kunnen wijken op onderdelen van het Uitvoeringsprogramma omdat er zich altijd onverwachtse situaties voor kunnen doen. Het Uitvoeringsprogramma is daarmee niet in beton gegoten maar vormt wel de rode draad voor planning en investeringen.

Monitoring effecten en bestuurlijke terugkoppeling
Om de komende jaren goed zicht te houden op de mate waarin de inspanningen effect sorteren, is monitoring van belang. Wij maken daarbij gebruik van de landelijke benchmark 'waar staat je gemeente'. Hieraan is tweejaarlijks een fietsindicator te ontlenen waarbij de waardering voor het thema fiets wordt gescoord aan de hand van data van gebruikerservaringen van fietsers. De score is een gemiddelde van de beoordeling voor:

- hoe het is om als kwetsbare fietser (kinderen en ouderen) door de gemeente te fietsen;
- hoe stressvol / ontspannen is het om in de gemeente te fietsen;
- de mate van onderhoud van paden/wegen;
- de grote van omrijdafstanden;
- de stallingscapaciteit en comfort;
- het comfort van paden/wegen;
- aanwezigheid van fietspaden langs 50 km/u wegen.

Op dit moment scoort de gemeente Raalte een 3,4. Daarmee scoren wij gemiddeld op een 5 puntsschaal. Inzet is om deze score te verhogen naar een 3,7 in drie jaar.
Jaarlijks zal gerapporteerd worden over de projecten die zijn uitgevoerd. De rapportage koppelen wij aan de jaarlijkse rapportage die het gemeentebestuur ontvangt van de Verkeersagenda.

Vervolg na 2028
In 2028 wordt een voorstel worden ingebracht voor het vervolg op het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) 2026 – 2028. Het ligt in de rede om dan opnieuw de gemeenteraad voor te stellen een bedrag van jaarlijks € 250.000 beschikbaar te stellen voor drie opeenvolgende jaren.

Communicatie

Na het vaststellen van dit collegevoorstel door het college wordt een persbericht verzonden. Zie hiervoor bijlage 2.
De maatregelen uit het Meerjaren Uitvoeringsprogramma lenen zich bij uitwerking grotendeels voor communicatie met de omgeving (bijvoorbeeld in het geval van infrastructurele aanpassingen) of voor een gemeente brede communicatie (bijvoorbeeld bij fietscampagnes). Per uit te werken maatregel wordt op een passende wijze gecommuniceerd.

Bijlagen

Bijlage 1: Fietsbeleidsplan gemeente Raalte (2025- 2035)
Bijlage 2: Persbericht