Visie Gemeente Leeuwarden

Fiets op 1

Leeuwarden actieve duurzame fietsstad



Inhoud

Voorwoord **5**

1. Leeuwarden zet fiets op 1 **6**

1.1 Mobiliteit is bloedsomloop van de samenleving 7

1.2 Mobiliteit en bereikbaarheid is lastiger te garanderen 7

1.3 Waarom fietsen een uitstekende vervoersoptie is 8

1.4 Leeuwarden zet de fiets op 1 10

2. Fietsbeleid intensiveren en integreren **11**

2.1 Veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, fiets parkeren en andere maatregelen 12

2.2 Fiets op 1 vraagt meer integrale aanpak 13

2.3 Hogere ambitie 13

2.4 Leeuwarden kan beter 13

2.5 Scenario's naar beter 14

3. Speerpunten van beleid om in te spelen op behoeften **15**

3.1 Flexibiliteit in ketenmobiliteit 16

3.2 Mobiel zonder bezit van voertuig 17

3.3 Reis per fiets moet concurrerend zijn 18

3.4 Meer gebruik van de e-bike 18

3.5 Fietsbeleid voor schone en gezonde gemeente 19

3.6 Behoefte aan meer fietsenstallingen 20

4. Maatregelen Fiets op 1 **21**

4.1 Routes naar Fiets op 1 23

4.2 Intensiveren (sectoraal) fietsbeleid 23

4.3 Winst door integratie van fietsbeleid 24

4.4 Communicatie, marketing en gedragsbeïnvloeding 26

4.5 Resumerend: sprint voorwaarts door de combinatie van intensiveren en integreren van ons fietsbeleid! 26

5. Ambitieniveaus Fiets Op 1 **27**

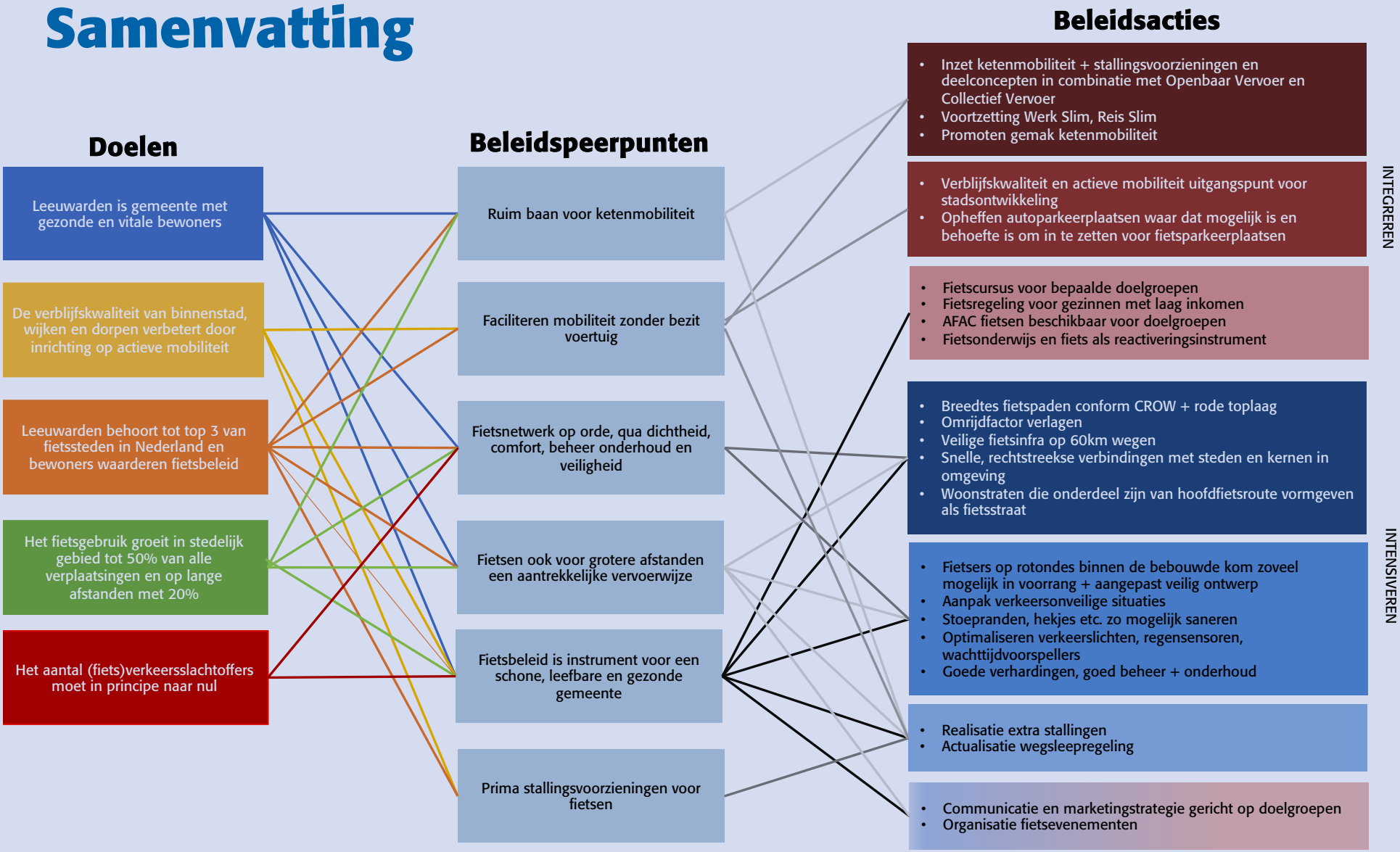
Bijlagen **32**

1. Overzicht fietsbeleid gemeente Leeuwarden 33

2. Richtinggevende uitspraken College van Rijksadviseurs 35

3. Routeplanning sprint voorwaarts Fiets op 1 36

Samenvatting



Voorwoord



Voorwoord

De fiets krijgt steeds meer aandacht in het beleid en in de wijze van inrichting van de buitenruimte. Die trend zal zich doorzetten en die ambitie heeft de gemeente Leeuwarden. Bovenop de huidige verbeteringen die inmiddels zijn gerealiseerd voor de fietsers in en om de stad is in de notitie 'Mobiliteit 2019 – 2050, Leeuwarden' de ambitie geformuleerd om als Leeuwarden dè Fietsstad van Nederland te worden. Dat is een wenselijke ontwikkeling maar ook wat echt als nodig wordt geacht. Krachtig stimuleren van het gebruik van de fiets is nodig om de stad en gemeente leefbaar, veilig en bereikbaar te houden.

In dit document wordt een visie beschreven op welke wijze de ambitie Fiets op 1 kan worden vormgeven en bereikt. Met het ambitieniveau goud wordt ingestoken op het hoogst haalbare en is er een serieuze kans om in de top 3 fietssteden van Nederland te komen. Dat is goed voor de fietser, maar zal veel breder doorwerken; de gemeente Leeuwarden wordt hierdoor duurzamer, actiever, aantrekkelijker, socialer en vitaler! Omdat dit ambitieniveau de meeste tijd en geld kost, is ook in beeld gebracht wat er bereikt kan worden met de ambitieniveaus brons of zilver. Nog steeds met positief effect op onze leefomgeving!

Deze ambities werken breed door. De gemeente Leeuwarden heeft ook de steun en samenwerking nodig van allerlei partijen zoals bewoners, ondernemers, (kennis)instellingen en scholen maar zeker ook de buurgemeenten, de provincie en het Rijk. Dit visiedocument is daarom bedoeld als startschot en inspiratie richting deze partners om samen te werken aan een actieve en duurzame Fietsstad en -regio.





1 Leeuwarden zet fiets op 1

1. Leeuwarden zet fiets op 1

In Leeuwarden is al veel aandacht voor de fiets en de fietser. Maar waarom wordt dat eigenlijk gedaan en waarom is dat zo belangrijk?

1.1 Mobiliteit is bloedsomloop van de samenleving

Een goede mobiliteit is van levensbelang voor de stad en de dorpen. In eerdere nota's is mobiliteit de bloedsomloop van de samenleving genoemd. Bloed brengt alle nodige bouwstoffen door het hele lijf en neemt het afval weer mee om af te voeren. Dat doet ons lichaam met slagaders, aders en haarvaten, alles aangedreven door een centrale pomp: het hart. Hetzelfde gebeurt er met onze samenleving. De grondstoffen die nodig zijn worden aangevoerd, en de restproducten worden weer afgevoerd. Men heeft elkaar nodig om samen goederen en diensten te produceren en dus gaat men naar het werk. Mobiliteit is de bloedsomloop van onze samenleving.

1.2 Mobiliteit en bereikbaarheid is lastiger te garanderen

Er is sprake van een toenemende mobiliteit in en om de stad. Terwijl de bevolking tussen 2010 en 2019 met 31% groeide van 94.000 inwoners naar 123.000 inwoners (mede door gemeentelijke herindeling), groeide het aantal auto's (personenauto's en bedrijfsvoertuigen) met ruim 50% van ruim 40.000 naar ruim 60.000 (bron: Leeuwarden in Cijfers).

Het gemiddelde kilometrage per auto is in deze periode niet afgenomen (bron: CBS). Kortom: de stad wordt drukker.
Door deze toename wordt het lastiger om de mobiliteit voldoende te blijven garanderen. De inspanningen die worden gedaan om mensen in openbaar en collectief vervoer te laten reizen, zijn niet genoeg om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien.



Figuur 1: Mobiliteit is de bloedsomloop van onze samenleving

	Fryslân	Nederland
Auto (+autopassagier)	71.3%	68.5%
Openbaar vervoer	9.6%	13.7%
Fiets	7.4%	8.7%
Voetganger	2.1%	2.5%
Overig	9.6%	6.6%

Tabel 1: aandeel in totaal aantal reizigerskilometers per vervoerswijze in 2018 (bron: CBS statline 2020)

1.3 Waarom fietsen een uitstekende vervoersoptie is

Met goed rentmeesterschap wordt er gezorgd voor een bereikbare, leefbare, gezonde en groene gemeente. Fietsen is daarbij om meerdere redenen een aantrekkelijke vervoersoptie en goede keuze om van A naar B te komen. Fietsen is gezond, levert geen schadelijke uitstoot en heeft een aanzienlijk geringer ruimtebeslag dan de auto. Bovendien is fietsen als activiteit aantrekkelijk ("een stukje fietsen").

Fietsen is gezond

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat[1] stelt dat door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan de kans op vroegtijdig overlijden met 41% afneemt. De kans op overlijden door hartkwalen neemt af met 52% en door kanker met 40%. Verder stelt het ministerie op basis van diverse onderzoeken dat fietsen bijdraagt aan geluksgevoel van mensen en stress verlagend werkt. Leeuwarden wil een vitale stad zijn. Stimuleren van fietsen draagt bij aan de gezondheid van de stad en haar inwoners.

Fietsen is schoon en stil

Elke 7 kilometer fietsen in plaats van de auto te nemen, bespaart de uitstoot van 1 kilo CO2, 1,5 gram NOx en 7mg fijnstof. Het doel is dan ook om een deel van het autoverkeer te vervangen door fietsverkeer. Met meer fietsen ligt een enorme milieuwinst in het verschiet. Dat sluit aan op de milieudoelstellingen die in het collegeprogramma zijn opgenomen. Leeuwarden zet in op groene mobiliteit en participeert daarom in Fossylfrij Fryslân.

1 *Bron: 'Fietsfeiten', Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2018*



Figuur 2: fietsen is gezond en stress verlagend

Fietsen is voordelig

Fietsen is een goedkope manier van verplaatsen. Fietsen maakt mobiliteit voor bijna iedereen bereikbaar. De jaarlijkse kosten van fietsen bedragen ongeveer € 175 - € 300 per jaar. De jaarlijkse kosten van autogebruik bij een gemiddeld jaarkilometrage zijn ongeveer € 2.500 - € 8.500 per jaar.

De maatschappelijke baten van een kilometer fietsen door de stad zijn hoger dan de baten van andere vervoermiddelen (behalve die van lopen). Fietsgebruik levert per kilometer € 0,68 aan maatschappelijke baten op. Die baten bestaan vooral uit winst op gebied van gezondheid, veiligheid, milieu en bereikbaarheid. De auto daarentegen kost de samenleving per kilometer € 0,37 en de bus € 0,29.

Fietsen heeft minder ruimtebeslag en verbetert bereikbaarheid

Een geparkeerde auto verbruikt gemiddeld 20 m2 van de openbare ruimte. Een geparkeerde fiets slechts 2 m2. Dit effect is zelfs nog groter als auto en fiets in beweging zijn: het ruimtebeslag van een rijdende fiets is 28 keer kleiner dat dat van een rijdende auto. De fiets als alternatief voor de auto resulteert concreet in besparen van openbare ruimte. Die ruimte kan ten goede komen aan de leefbaarheid in de stad.
Er ligt een opgave om de stad te vergroenen om zo te kunnen inspelen op de gevolgen van klimaatverandering. Door te vergroenen kan hittestress in de stad worden beperkt en worden er mogelijkheden gecreëerd om water te bufferen. In het collegeprogramma is dit als een doelstelling benoemd.

Fietsen heeft positief effect op leefbaarheid

Fietsen is schoon, stil en vraagt relatief weinig ruimte. Daarmee liggen positieve effecten op het gebied van leefbaarheid in het verschiet als autoverplaatsingen kunnen worden vervangen door fietsverplaatsingen. Een schone, duurzame en leefbare stad is waar de gemeente naar streeft.

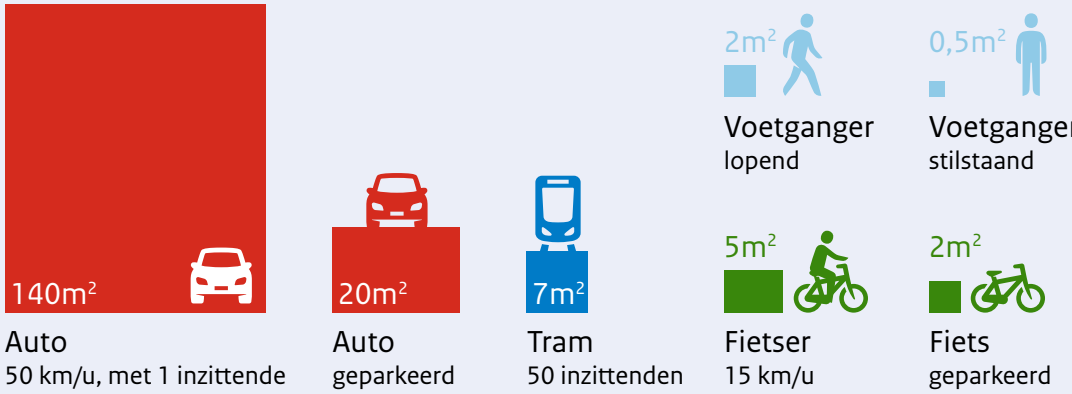
Fietsen heeft positieve sociale effecten

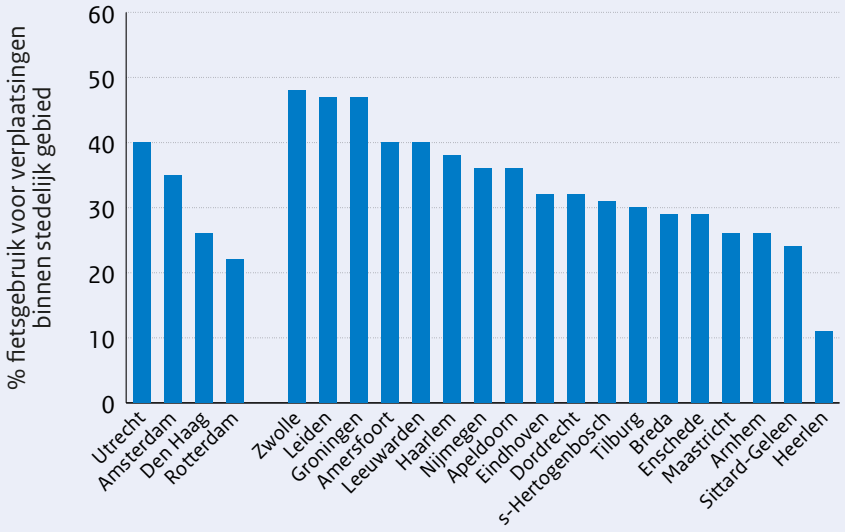
Mobiliteit is noodzakelijk om mee te kunnen doen in onze samenleving. Bewoners met een migratieachtergrond zitten soms in een isolement, onder andere omdat ze weinig mobiel zijn. Een auto is te duur en soms kunnen ze niet fietsen. Door te leren fietsen en zo meer mobiel te worden, zou deze groep meer kunnen meedoen in de samenleving. Daarnaast zijn er groepen in Leeuwarden die het niet breed hebben. Soms is er niet de financiële ruimte om kinderen een fiets te geven. Initiatieven zoals 'Iedereen Fietst' zijn dan ook belangrijk om deze groepen te kunnen laten deelnemen in de samenleving.

Daarnaast blijkt uit onderzoek[2] dat fietsers onderweg veel sociale interactie hebben. Ze communiceren voortdurend met andere weggebruikers om zich veilig te kunnen verplaatsen. Daardoor wordt sociale interactie bevorderd. Kortom: stimuleren van fietsen draagt bij aan de meer inclusieve samenleving waar de gemeente voor staat.

2 *Bron: 'Travelling together alone and alone together; mobility and potential exposure to diversity' M. te Brömmelstroet et al (2017)*

Figuur 3: indicaties ruimtebeslag per vervoerswijze (bron: 'Fietsfeiten', Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2018).





Figuur 4: aandeel fietsen in stedelijke verplaatsingen in steden van Nederland (bron: 'Fietsfeiten', Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteits-beleid (KiM), 2018)

1.4 Leeuwarden zet de fiets op 1

De vorige paragrafen beschrijven een groot aantal voordelen van de fiets. Deze voordelen worden onderkend en worden elke dag ervaren. Dat is ook de reden dat er in Leeuwarden veel aandacht is voor de fiets en de fietsers.

> *Sterker: met het zetten van de Fiets op 1 wordt de aandacht nog meer gericht op de fiets en de fietser en wordt er geprobeerd tot de top 3 van beste fietssteden van Nederland te behoren.*

De ambitie is dat Leeuwarden bekend komt te staan als een gemeente waar bewoners bovengemiddeld gezond en vitaal zijn en dat stevige inzet op fietsbeleid hier aantoonbaar aan bijdraagt. De verblijfskwaliteit van de binnenstad, wijken en dorpen wordt aantoonbaar verbeterd. Dit wordt gewaardeerd door de bewoners, doordat de binnenstad, wijken en dorpen meer ingericht zijn op actieve mobiliteit zoals fietsen en wandelen.

<u>De volgende doelen zijn daartoe geformuleerd:</u>

- Binnen 10 jaar behoort Leeuwarden tot de top 3 fietssteden van Nederland. En in 2030 waarderen onze bewoners het fietsbeleid met het rapportcijfer 8. Dat wordt gemeten door de bewoners rapportcijfers te laten geven op een aantal aspecten van het beleid.

- De waardering voor het beleid vertaalt zich in het fietsgebruik. Het fietsgebruik binnen stedelijk gebied moet binnen 10 jaar groeien naar 50% van het totaal aantal verplaatsingen en het fietsgebruik over langere afstanden (20 km) moet in 2030 met 20% zijn toegenomen.



Figuur 5: Fietsers in Leeuwarden

- De inspanning om in 2050 het aantal (fiets) verkeersslachtoffers tot nul te laten reduceren. Deze doelstelling is in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en vraagt een inspanning om samen met maatschappelijke partners te leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen.

Samenwerken om ambities waar te maken

De fietsambitie is stevig, maar een hoge ambitie moet het streven zijn vanwege alle hiervoor genoemde voordelen van fietsen.

Dat is in de wetenschap dat een gemeente dat niet alleen kan. Er moet daarom actief samenwerking worden gezocht met onze bewoners, bedrijven en (kennis)instellingen. Dat is een must om de ambities te kunnen realiseren.

Daarnaast is ook samenwerking met en ondersteuning van buurgemeenten, de provincie en het Rijk hard nodig. Deze fietsambities staan niet op zichzelf. Zonder samenwerking en een gezamenlijke inspanning (ook financieel) lukt het niet. Alleen door samen te werken kunnen de ambities van een vitale fietsstad en fietsregio worden waargemaakt.



2 Fietsbeleid intensiveren en integreren

2. Fietsbeleid intensiveren en integreren

2.1 Veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, fiets parkeren en andere maatregelen

Er is de afgelopen jaren veel gebeurd op het gebied van mobiliteit en de fiets. Een verwijzing naar het omvangrijke Vrij-Baan-programma is daarbij snel gemaakt. Met dit programma investeerde de gemeente samen met het Rijk en de provincie miljoenen in verbetering van mobiliteit en bereikbaarheid van de stad. Het accent lag daarbij op investeringen in auto-infrastructuur. In het kielzog hiervan is echter ook fors geïnvesteerd in het verbeteren van voorzieningen voor de fiets en de fietser.

<u>Enkele van deze inspanningen zijn:</u>

- Richtingwijzer Fiets 2013 -2025, als uitwerking van het GVVP uit 2011. In de Richtingwijzer 2013 – 2025 is in paragraaf 3.1 een volledige lijst met fietsprojecten weergegeven.
- Vrij-Baan projecten waarin tevens fors is geïnvesteerd in de volgende fietsvoorzieningen:
  - fietstunnels Drachtsterplein;
  - fietstunnels en ongelijkvloerse fietsvoorzieningen Europaplein;
  - fietstunnel Oostergoplein;
- Andere (niet Vrij-Baan) projecten zoals;
  - diverse (veiligheids)maatregelen rond de Oostelijke binnenring;
  - Fietspaden langs de Kanaalweg;
  - Fietspad Leechlân;
  - Fietspaden Verlengde Schrans
  - Fietsstraten en snelfietsroutes.
- Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen zoals het verwijderen van obstakels (paaltjes) in fietspaden in het kader van de zogenaamde Modelaanpak veiliger Fietsen;
- Diverse comfort verhogende maatregelen zoals het vervangen van tegelverharding op fietspaden door rood asfalt;
- Werkgeversaanpak Werk Slim, Reis Slim. In het kader hiervan zijn er projecten gedaan zoals de introductie van Park & Bike als één van de eerste steden in Nederland, probeerweken rij 2 op 5, fietsstimulering in het kader van werkkostenregeling;
- Realisatie van gratis te gebruiken overdekte en bewaakte stallingen aan het Zaailand en de St. Jacobastraat;
- Introductie van de mogelijkheid om je fiets de eerste 24 uur gratis te stallen bij het station;
- Meer prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten;
- Rotondes met fietsers in de voorrang.

Een overzicht van (beleids)acties gericht op het verbeteren de fietsmobiliteit staat beschreven op bijlage 1.



Figuur 6: ongelijkvloerse fietsvoorzieningen Europaplein



Figuur 7: ongelijkvloers fiets- en voetgangerstunnel Oostergoweg

2.2 Fiets op 1 vraagt meer integrale aanpak

In het beleid van Leeuwarden van de afgelopen jaren is veel specifieke aandacht voor de fiets. Tegelijkertijd valt op dat dit vaak sectoraal beleid is. Het fietsbeleid kan nog meer worden geïntegreerd in het gehele mobiliteitsdossier. En dat niet alleen: ook de integratie met het ruimtelijk beleid is wezenlijk.
Als de fiets werkelijk op 1 wordt gezet, volstaat een sectorale aanpak niet. Keuzes gebaseerd op het belang van de fiets en fietsers zullen invloed hebben op de ruimtelijke planvorming. Het gaat immers over de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte met als doel om zowel de leefbaarheid en mobiliteit te verbeteren. Het integreren van fietsbeleid in en met andere beleidsvelden heeft consequenties. Dergelijke consequenties zijn nu nog vaak impliciet, bijvoorbeeld als het gaat over de relatie met het gezondheids- en welzijnsbeleid. Wanneer er wordt doorgepakt met de fietsambities, dan worden deze acties en keuzes meer expliciet.

2.3 Hogere ambitie

In het fietsbeleid van de afgelopen jaren zijn steeds betrekkelijk kleine en overzichtelijke stappen gezet, met uitzondering van de projecten die konden worden gekoppeld aan het programma Vrij-Baan. In de GVVP's van 2003 en 2011 was er veel aandacht voor verbetering van de autobereikbaarheid van de stad.
In het GVVP uit 2011 en de uitwerkingsnota's was 'koershouden' het uitgangspunt. Het is de vraag of er met steeds relatief kleine stappen wel de gewenste verandering wordt bereikt. Fiets op 1 vergt een hogere ambitie. Dat is mogelijk door de sectorale aanpak te intensiveren en tegelijkertijd meer in te bedden in de grotere vraagstukken van mobiliteit, ruimte (leefbaarheid, omgevingskwaliteit) en welzijn (sociaal, gezondheid).

2.4 Leeuwarden kan beter

De fietsersbond doet – in het kader van de 2 jaarlijkse fietsstadverkiezing - onderzoek (met enquêtes en statistische informatie) naar hoe fietsers en bewoners hun steden/gemeenten waarderen als het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid per fiets. Op een schaal van 0 tot 5 scoort Leeuwarden een 3.1. Daarmee scoort Leeuwarden landelijk gezien onder gemiddeld. Deze score is aan de lage kant. De winnaar van de fietsstadverkiezing van 2020 scoorde een 4,3. Er is dus nog veel ruimte voor verbetering.

Fietsaspect	Score	Toelichting
8-80	3,2	Waardering voor hoe het is om als kwetsbaardere fietser in de gemeente te fietsen
Beleving	3,2	Waardering voor hoe fietsers het ervaren om in de gemeente te fietsen; stressvol of juist ontspannen
Onderhoud	3,1	Waardering voor de staat van onderhoud van infrastructuur (kuilen, afwatering, gladheidsbestrijding etc.
Netwerk	3,5	Waardering voor de opbouw van het netwerk en hoe gemakkelijk je daarin je route kunt vinden.
Infrastructuur	3,2	Waardering voor het comfort (verharding) en de stallingsmogelijkheden voor de fietser
Omrijdfactor	1,8	Dit is de waardering voor de mate waarin men moet omrijden. Hoe meer men moet omrijden hoe lager de score. Indien niet hoeft te worden omgereden is de score 5
Rotondes	3	Waardering voor de mate waarin rotondes zo zijn ontworpen dat fietsers voorrang hebben
50km/u	1,9	Waardering voor de mate waarin de gemeente aparte fietspaden aanlegt in 50km gebieden (waar snelheidsverschillen groot zijn)
Stedelijke dichtheid	5	Waardering voor de mate waarin belangrijke bestemmingen op fietsafstand liggen.
Gemiddelde	3,1	

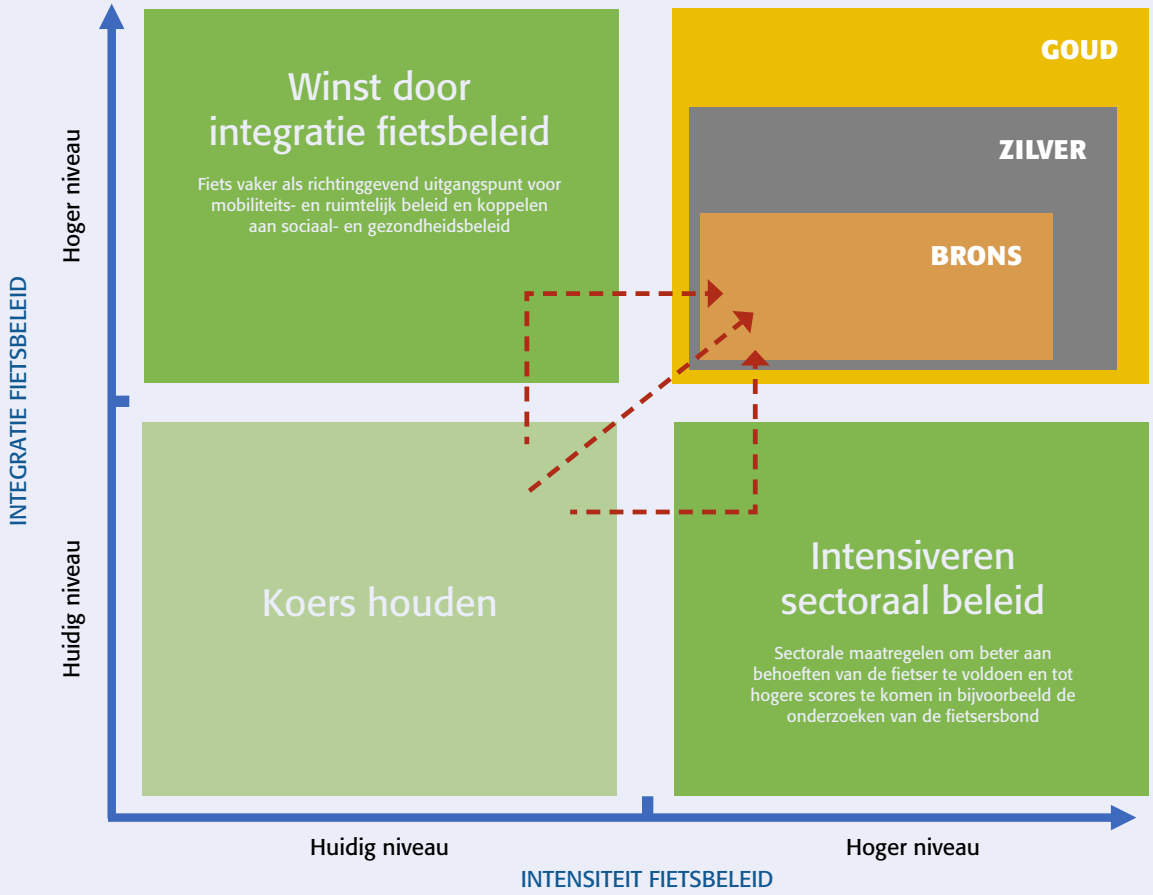
Tabel 2: scores van Leeuwarden in onderzoek fietsersbond (Bron: Fietsersbond 2020).

2.5 Scenario's naar beter

Er zijn verschillende manieren om het fietsbeleid in Leeuwarden naar een hoger niveau te tillen. Dat kan door:

- Intensiveren van sectoraal fietsbeleid;
- Meer integreren van fietsbeleid in mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid en sociaal- en gezondheidsbeleid;
- Een combinatie van beide.

In hoofdstuk 4 wordt dit nader uitgewerkt.



Figuur 8: scenario's doorontwikkeling fietsbeleid



3 Speerpunten van beleid om in te spelen op behoeften

3.Speerpunten van beleid om in te spelen op behoeften

Onze samenleving staat nooit stil. Er dienen zich voortdurend nieuwe omstandigheden aan. Bewoners en ondernemers passen hun gedrag en keuzes daarop aan, ook in de wijze waarop ze mobiel zijn. Inspelen op die ontwikkelingen is een must om iedereen te kunnen laten meedoen in deze samenleving. Zonder mobiliteit staat alles stil. En dat geldt ook voor elk individu. Zonder mobiliteit kun je niet meedoen en nemen kansen voor ontplooiing en ontwikkeling af. Inspelen op mobiliteitsbehoeften is een economische en sociale opgave.

De situatie rond de uitbraak van het COVID-19 virus in 2020 illustreert de hiervoor genoemde uitspraken. Veel mensen pasten snel hun gedrag aan en bleven thuiswerken. Opeens waren de files in Nederland verdwenen. Het lijkt erop dat vaker thuiswerken voor veel mensen een blijvertje is (het hybride werken). Het openbaar vervoer stond stil. Een groot aantal mensen werd daardoor weer meer afhankelijk van de fiets en de auto. Ook bleek dat grote delen van de economie stil vielen omdat mobiliteit van werknemers en goederen aan restricties was gebonden. Daardoor kwamen ook groepen mensen in een isolement hetgeen flinke impact had op hun welzijn. COVID-19 toonde aan dat we niet zonder mobiliteit kunnen, maar dat we als maatschappij wel degelijk flexibel kunnen omgaan met minder en andere vormen van mobiliteit.

Er is een aantal trends van invloed op ons mobiliteits- en fietsbeleid. De trends zijn mede bepalend voor de speerpunten van het beleid omdat er adequaat op ingespeeld kan worden.

3.1 Flexibiliteit in ketenmobiliteit

Er is steeds meer flexibiliteit in een mobiliteitskeuze. De reis van deur tot deur bestaat steeds vaker uit een combinatie van vervoerswijzen. ICT-oplossingen maken het mogelijk om complexe mobiliteitsvragen met meerdere vervoerswijzen op te lossen. Combinaties van lopen, fiets, openbaar vervoer en auto komen steeds vaker voor. De fiets vervult een grote rol in ketenmobiliteit. Het is wenselijk om die rol waar mogelijk te vergroten. Daarom is er geïnvesteerd in Park & Bike voorzieningen. Deze zijn nu nog vooral aan de randen van de stad langs invalswegen gesitueerd. Er is ruimte om het aantal Park & Bike voorzieningen uit te breiden en aan een bredere doelgroep beschikbaar stellen.



Figuur 9: Park & Bike in Leeuwarden

Er is sprake van een toename in de combinatie van openbaar vervoer en fiets. De OV-fiets is niet voor niets een enorm succes. Dit geldt met name voor de combinatie trein en fiets. De combinatie bus en fiets is zeldzamer, maar heeft potentie. Er kan meer geëxperimenteerd worden met concepten van (deel) fietsen, al dan niet elektrisch. Daarbij kan de combinatie worden gezocht met een vorm van een zakelijke deel(fiets)systeem binnen onze Park & Bike strategie.



Figuur 10: fietskuizen- en stallingen P+R Haren (bron: groningenfietsstad.nl)



Figuur 11: studenten op de SWAP fiets met de bekende blauwe band.

Goede stallingsmogelijkheden voor (deel)fietsen met oplaadvoorzieningen, zijn hierbij een must. De provincie Fryslân heeft recent een aanbesteding gedaan om deelfietsen in te zetten op 19 belangrijke bus- en treinhaltes in de provincie, waaronder ook in Leeuwarden en Mantgum. Vanuit Werk Slim, Reis Slim zijn er mogelijk kansen om hier met een (zakelijk) deelfietssysteem op aan te haken. Hiervoor wordt de samenwerking gezocht met een aantal grote werkgeversorganisaties die in Leeuwarden zijn gevestigd.

Beleidsspeerpunt 1:
Ruim baan voor ketenmobiliteit

Er wordt gewerkt aan verdere kwaliteitsverbetering van mogelijkheden voor ketenmobiliteit door bijvoorbeeld nieuwe fietskluizen met meer capaciteit te plaatsen (die eventueel met een app kunnen worden geopend en gesloten). Gevestigde deelfietsexploitanten komen nog niet naar Leeuwarden. Zij zien namelijk nog geen sluitende businesscase[3]. Wellicht kunnen deelfietsexploitanten lokaal worden gezocht. Er zijn voorbeelden in Nederland van lokale fietshandelaren die buurt- of wijkdeelfietssystemen introduceren. Er wordt nagegaan of dit in onze gemeente ook een optie is. De NS biedt de OV fiets aan als deelfietssysteem vanaf het station Leeuwarden. Van dit systeem wordt in toenemende mate gebruik gemaakt.

3.2 Mobiel zonder bezit van voertuig

Steeds meer mensen kiezen voor het gebruik van een vervoermiddel in plaats van het bezitten ervan. Autodelen is nu vooral populair onder twintigers en dertigers. De vraag is of in onze gemeente deze groep verder verbreed kan worden.

Forenzen gebruiken soms dagelijks de OV-fiets voor het voor- en natransport vanaf het station. De OV-fiets wordt vooral gebruikt in combinatie met de trein. In Leeuwarden kan worden onderzocht of de fiets als voor- en natransportmiddel voor de bus ook potentie heeft. Overigens: het aantal ritten per OV-fiets steeg tussen 2007 en 2018 spectaculair van 0,5 miljoen ritten naar 3,2 miljoen ritten.

Vooral een toename van het gebruik van deelauto's is een ontwikkeling die bijdraag in de beperking van het ruimtebeslag. Een gemiddelde auto staat 95% van de tijd ongebruikt stil (bron: Factory verificatiedesk van Fontys Hogeschool Journalistiek). Met autodelen kan het reëel gebruik van de auto worden verhoogd en het onnodige ruimtebeslag worden beperkt. Als door autodelen het personen-autobezit met 10% verminderd kan worden, komt er in Leeuwarden 107.000 m2 (overwegend) openbare ruimte vrij van blik. Dat zijn 15 voetbalvelden! Die ruimte kan benut worden voor groen, waterberging, verpozen, sport of andere nuttige zaken zoals bijvoorbeeld fietsinfrastructuur.

Beleidsspeerpunt 2:
Faciliteren mobiliteit zonder bezit van voertuig

Het zou voor Leeuwarden goed zijn dat er meerdere aanbieders van deelfietsen en deelauto's actief worden. Een open houding ten aanzien van innovatieve experimenten met deelfiets- of autoconcepten kan daar aan bijdragen. Hier kan ondersteuning voor worden aangeboden met bijpassende moderne en veilige stallingsvoorzieningen, inclusief oplaadmogelijkheden.

Exploitanten van elektrische deelscooters willen zich vestigen in Leeuwarden en grote aantallen scooters beschikbaar stellen. Er zijn beheersmaatregelen nodig die gericht zijn op het voorkomen van uitwassen en eventuele hinder. Daarvoor wordt een beleidskader opgesteld.

3 Dit is voor de gemeente geen reden om te interveniëren met subsidies en exploitatiebijdragen. De gemeente kiest ervoor om een gelijk speelveld te behouden en het zoveel mogelijk aan de markt over te laten.

3.3 Reis per fiets moet concurrerend zijn

Veel mensen willen best op de fiets naar het werk, naar school of een andere bestemming. De reis per fiets moet echter wel qua reistijd, comfort en beleving kunnen concurreren met andere vervoerswijzen. Daarom moet het fietsnetwerk op orde zijn. Om de reis per fiets qua reistijd concurrerend te maken met bijvoorbeeld de auto is het noodzakelijk het fietsnetwerk op te bouwen uit snelle rechtstreekse verbindingen zonder veel oponthoud. Ook het comfort moet op orde zijn door gelijkmatige verhardingen, het voorkomen van belemmeringen en onderbrekingen.

Beleidsspeerpunt 3:
Het fietsnetwerk voor alle doelgroepen op orde, qua dichtheid, comfort, beheer en onderhoud en veiligheid

Er wordt hard gewerkt om het fietsnetwerk te laten voldoen aan de volgende eisen:

- Samenhang en directheid:
  De hoofdroutes sluiten aan op het bovenlokale fietsnetwerk en de fietsverbindingen tussen herkomst en bestemming moeten zo direct mogelijk zijn. Het onderliggende fietsnetwerk moet logisch zijn zodat de fietser binnen het netwerk gemakkelijk de weg weet te vinden;

- Aantrekkelijkheid:
  Door het plaatsen van kunst langs fietsroutes wordt de fietsbeleving positief beïnvloed. Dit geldt ook als de fietsroutes voeren door een aantrekkelijk landschap of aantrekkelijke stedenbouwkundige omgeving. Onder aantrekkelijkheid valt ook het aspect sociale veiligheid. Fietsroutes worden zoveel mogelijk sociaal veilig aangelegd;

- Veiligheid:
  De kans op ontmoetingen met veel of snel rijdend verkeer wordt zoveel mogelijk vermeden;

- Comfort:
  De kans op hinder en oponthoud voor het fietsverkeer moet minimaal zijn. Knelpunten of gebreken in de fietsinfrastructuur moeten zoveel als mogelijk worden voorkomen en/ of zo snel als mogelijk worden verholpen. Dit komt ook tot uiting in het ontwerp van het fietsnetwerk. Elementen daarin zijn de verhardingsbreedte, het verhardingsmateriaal, ontwerp van kruisingen of wachttijden bij verkeerslichten en voorrangsmaatregelen voor de fiets.

3.4 Meer gebruik van de e-bike

In Nederland groeide het aantal reizigerskilometers per fiets van 13,7 miljard kilometer in 2010 naar 18,4 miljard kilometer in 2018. Dat is meer dan 34% toename. In Fryslân was de toename bescheidener, namelijk 17%. Een deel van de toename is toe te schrijven aan de populaire e-bike. De e-bike werd aanvankelijk vooral door ouderen gewaardeerd maar wordt nu steeds populairder onder forenzen en scholieren. Leeuwarden zet daar fors op in via het programma Werk Slim, Reis Slim. Forenzen kunnen via dit programma bijvoorbeeld e-bikes gratis proberen. Hier is een unieke samenwerking ontstaan met een aantal fietshandelaren, zelfs buiten Leeuwarden.



Figuur 12: senioren mobiel

Senioren belangrijke groep e-bikers

Senioren zijn een belangrijke groep onder de e-bikers. Grofweg de helft van de groei van het fietsgebruik voor vrijetijdsdoeleinden komt voor rekening van de 60-plussers. Hun gezondheidssituatie is gemiddeld genomen verbeterd en door de elektrische fiets kunnen zijn langer blijven fietsen. Bijna de helft van de met elektrische fiets afgelegde kilometers komt voor rekening van 65-plussers. Een gevolg is dat het aantal zwaargewonden in het verkeer licht stijgt. Dat komt niet omdat de elektrische fiets onveilig is. Veeleer is het zo dat de groep ouderen een grotere kans heeft op een fietsongeval en daarbij kwetsbaarder is voor (ernstig) letsel (bron: 'Fietsfeiten', Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2018). Dit komt doordat ouderen bijvoorbeeld minder gemakkelijk kunnen anticiperen, daardoor onzekerder manoeuvreren in het verkeer en bij een ongeval eerder letsel oplopen. Daarom zal er zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de uitgangspunten van het zogenaamde "seniorproof wegontwerp".

In Leeuwarden en Fryslân is er het programma 'Doortrappen' waarmee de groep van senioren wordt gestimuleerd om actief en mobiel te blijven per fiets. Doortrappen heeft de ambitie om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Het programma motiveert ouderen om zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen.

E-bike aantrekkelijker voor langere afstanden

In 2018 werden landelijk 409.000 nieuwe e-bikes verkocht. De afstanden die met de e-bike comfortabel zijn af te leggen nemen toe door de hogere kwaliteit. Speed Pedelecs zijn relatief nieuw. Het zijn snelle elektrische fietsen waarmee snelheden tot 45 km/u of soms meer mogelijk zijn. Afstanden van 20 of 30 kilometer zijn er gemakkelijk mee te overbruggen. Het is te verwachten dat Speed Pedelecs onder bepaalde groepen forenzen populairder worden. Dat betekent dat er op fietsroutes situaties ontstaan met relatief grote snelheidsverschillen tussen fietsers onderling en op oversteeklocaties. Het is belangrijk dat de verkeersdeelname voor zowel de (seniore) e-biker als de snelle Speed Pedelec op een veilige manier gebeurt, zeker ook in combinatie met de traditionele (niet-elektrische) fiets en voetgangers. Daarom worden een aantal aanvullende eisen gehanteerd ten aanzien van onze fietsinfrastructuur:

- Fietsinfrastructuur 'vergevingsgezind' inrichten. Dit betekent onder andere:
  - (Ruim) voldoende breedte;
  - Kantmarkering en opheffen hoogteverschillen tussen voet- en fietspaden;
  - Comfortabele verharding van asfalt of beton;
  - Obstakelvrij.
- Gladheidsbestrijding en periodiek vegen (inclusief blad- en sneeuwvrijhouden) op onze doorfietsroutes en hoofdfietsroutes
- Onoverzichtelijke verkeerssituaties waar mogelijk aanpassen, met extra aandacht voor oversteeklocaties.

In Leeuwarden wordt het gebruik van de fiets en de e-bike gestimuleerd door te investeren in het beter benutten van de (nieuwe) infrastructuur en in het verbeteren van het fietsnetwerk en met name snelfietsroutes. Samen met de Provincie Fryslân en andere Friese gemeenten wordt er werk gemaakt van een netwerk van fietssnelwegen (doorfietsroutes) die Friese steden en kernen met elkaar verbindt (figuur 13).

Beleidsspeerpunt 4:
Fietsen ook voor grotere afstanden een aantrekkelijke vervoerswijze

3.5 Fietsbeleid voor schone en gezonde gemeente

De acceptatie van de negatieve effecten van mobiliteit daalt. Dit wil zeggen dat een wijk vol geparkeerde auto's doorgaans niet meer wordt geaccepteerd. In woonwijken is de ervaring dat bewoners vaker de voorkeur geven aan ontmoeten, spelen en groen. Bewoners komen in verzet als de luchtkwaliteit niet goed is. Gemeenten als Utrecht en Amsterdam hebben daarom delen van hun steden afgesloten voor dieselauto's. Enschede besloot per 1 september 2020 het autovrije gebied in de binnenstad ook te sluiten voor bromfietsen en -scooters. Bewoners vinden de maatregel prima omdat ze genoeg hebben van het lawaai en de uitstoot. In Leeuwarden is er gelukkig nog geen probleem met de luchtkwaliteit. Dat betekent niet dat de ogen gesloten zijn voor de negatieve effecten die onze bewoners kunnen ondervinden van de relatief grote automobiliteit in de gemeente en regio. Daarom wordt het gebruik van de (elektrische) fiets gestimuleerd, de stadsdistributie verduurzaamd en wordt elektrisch autorijden door uitbreiding van laadpalen



Figuur 13: Friese steden en kernen verbinden via netwerk van snelle fietsverbindingen (straal is 20km)

zowel op straat als in de parkeergarages bevorderd. Leeuwarden is dan ook partner van Fossylfrij Fryslân.

'Last-mile-transport' per fiets

Door het winkelen via internet worden er talloze pakketten in de stad op woon- en winkeladressen afgeleverd. In 2018 werden in Nederland meer dan 500 miljoen pakketten verstuurd. Ten opzichte van het jaar daarvoor resulteerde dat in 17% omzetstijging in de bezorgbranche (bron: Autoriteit Consument en Markt). Winkels worden frequenter maar met kleinere hoeveelheden worden beleverd.

Beleidsspeerpunt 5:
Fietsbeleid is instrument voor een schone, leefbare, gezonde gemeente

Dat levert heel veel kris-krasbewegingen op in de stad. Dat belast de wegen, het milieu en de openbare ruimte. In de binnenstad conflicteert dat met belangen van een aantrekkelijke en gezonde binnenstad. Daarom wordt er geïnvesteerd in milieuvriendelijke stadsdistributie in combinatie met 25% minder distributievoertuigen in de stad in 2030. Hier liggen kansen voor de (elektrische) fiets als 'last-mile'-transportmiddel.

3.6 Behoefte aan meer fietsenstallingen

Door de groei van het aantal inwoners (met name Zuidlanden) in de gemeente Leeuwarden van circa 123.000 (2019) naar circa 130.000 in 2030 zal het fietsgebruik verder toenemen. Dat vraagt om meer faciliteiten. Daarom zijn aanvullende investeringen in voldoende en goede fietsenstallingen van groot belang. Temeer, omdat er op dit moment al sprake is van een tekort van circa 800 fietsenstallingen in de binnenstad. Dat levert vooral op piekmomenten problemen op. Er ligt hier een opgave om aan de doelstelling te voldoen om voldoende, kwalitatief goede fietsenstallingen te leveren.

Beleidsspeerpunt 6:
Prima stallingsvoorzieningen voor fietsen

Goede (bewaakte en onbewaakte) fietsenstallingen zijn onmisbaar om te voorkomen dat het succes van de fiets leidt tot overlast.
Lukraak gestalde fietsen kunnen vooral in de binnenstad overlast leveren, de verblijfskwaliteit aantasten en de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld mensen met een beperking negatief beïnvloeden.

Voor voetgangers en mensen met een beperking is de openbare (verblijf)ruimte beter en veiliger toegankelijk als fietsen netjes in rekken of stallingen zijn geparkeerd.

Daarom moet er worden gezorgd voor voldoende fietsstallingen in de stad, die gebruiksvriendelijk zijn en op korte loopafstand liggen van de bestemming van fietsers. Ook tijdens piekmomenten moeten er voldoende goede fietsenstallingen zijn.

Om het tekort aan stallingen op te heffen, in te spelen op de groei van het fietsgebruik en om overlast en aantasting van de verblijfskwaliteit te voorkomen is er inzet nodig op:
- betere benutting van de bestaande stallingen;
- uitbreiding van het aantal gratis en bewaakte, overdekte stallingsplaatsen;
- (beperkt) uitbreiden van stalling in de openbare ruimte op maaiveld.

Een continue hoge inzet op handhaving (wegsleepregeling fietsen) is erg belangrijk.
Dit moet worden gedaan om:
- een rommelig straatbeeld te voorkomen;
- te voorkomen dat grote hoeveelheden geparkeerde fietsen tot ongewenste situaties leiden zoals het beperken van toegankelijkheid voor mensen met een beperking, blokkeren van vluchtroutes en aantasting van de verblijfskwaliteit.

Investeringen voor fietsenstallingen worden in principe betaald uit de opbrengsten van het auto parkeren.



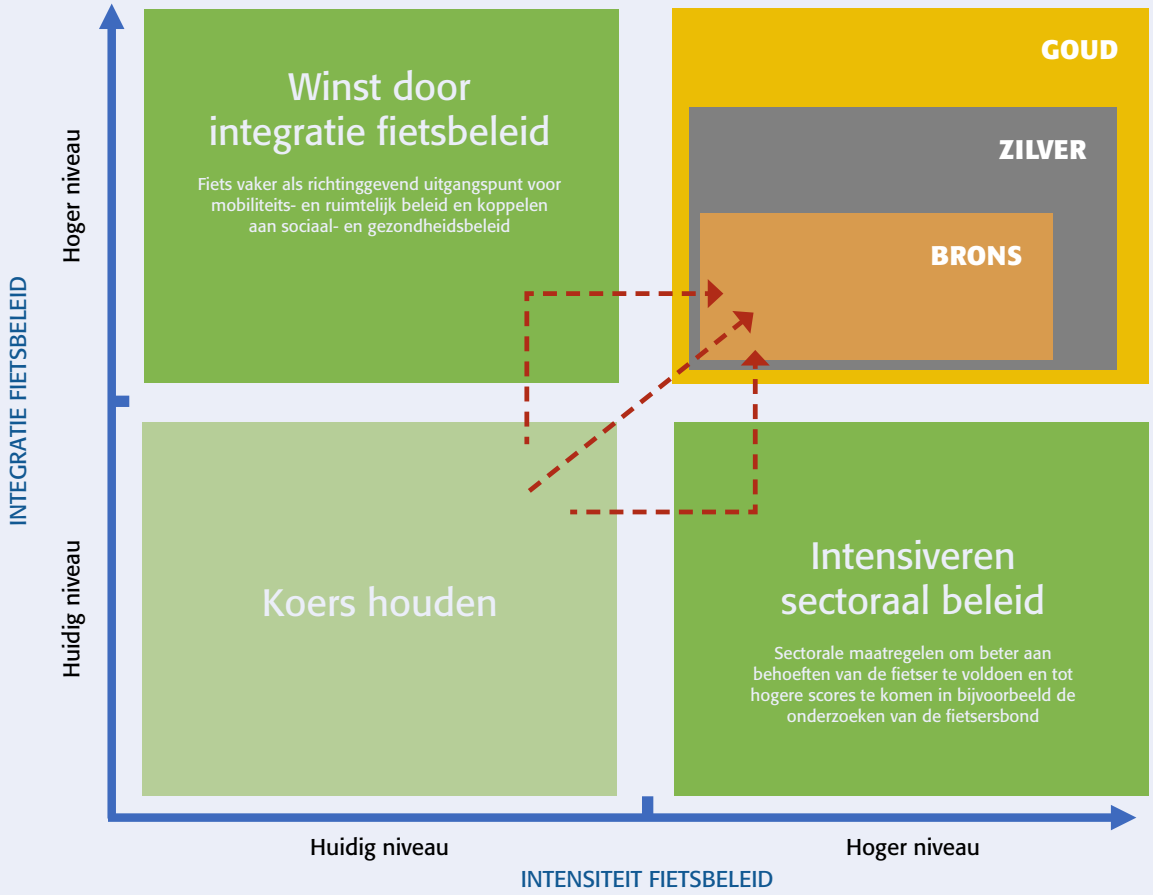
Figuur 14: fietskoerier in Leeuwarden



4 Maatregelen Fiets op 1

4. Maatregelen Fiets op 1

Dit schema geeft aan dat er een aantal routes mogelijk is om de ambitie 'FietsOp1' te bereiken. Natuurlijk is dit schema een vereenvoudiging van de werkelijkheid.



Figuur 15: doorontwikkeling fietsbeleid

4.1 Routes naar Fiets op 1

De eerste route is 'Koers houden'. Het gaat dan om een voortzetting van het huidige beleid en de huidige werkwijze. Er gebeurt immers al veel. Maar omdat je hetzelfde doet wat je altijd hebt gedaan, krijg je ook hetzelfde wat je altijd hebt gekregen.

De tweede route gaat over intensivering van het huidige (en daarmee ook sectorale) fietsbeleid: daar waar dat maar kan, beter scoren op de voorzieningen voor fietsers, verhogen van comfort en gemak en intensivering van de werkgeversaanpak 'Werk Slim, Reis Slim'. Dit scenario richt zich vooral op een goed netwerk, goede kwaliteit van wegdek, voorrang en wachttijdsvoorspellers bij verkeersregelinstallaties en aanpak van verkeersonveilige situaties. Maar ook de verkrijgbaarheid van mobiliteit per fiets via deelfietsconcepten, verhuur en de werkgeversaanpak horen hierbij. Dit resulteert in aanzienlijk meer voorzieningen voor de fiets en fietser.

De derde route gaat over winst door integratie van fietsbeleid in ander (gemeentelijk) beleid. Een sector overstijgende aanpak dus. In de gemeente Leeuwarden wordt de fiets als uitgangspunt genomen voor het mobiliteits- en ruimtelijk ordeningsbeleid. Daarnaast kan de potentie van de fiets in relatie tot het sociale beleid, welzijn, milieu, gezondheid en klimaat volop worden benut door bijvoorbeeld het stimuleren van fietsen naar school en naar (sport)clubs. In hoofdstuk 3 zijn daarvoor al richtingen aangegeven. Dit resulteert in andere keuzes voor de inrichting, andere partijen te betrekken en nieuwe arrangementen.

Door route 2 (intensiveren fietsbeleid) en 3 (integreren fietsbeleid) samen wordt een hogere ambitie voorzien. Dit is de meest ambitieuze route en de route die de potentie aanboort waar Fiets op 1 voor staat. De potentie is vertaald in 3 mogelijke ambitieniveaus goud, zilver en brons (zie figuur 15).

4.2 Intensiveren (sectoraal) fietsbeleid

Bij het intensiveren van het sectorale fietsbeleid passen uiteenlopende maatregelen. In deze paragraaf worden de belangrijkste gespecificeerd:

Netwerk (Beleidsspeerpunt 3 en 4):

- De breedtes van de fietspaden in het hoofdnetwerk in onze gemeente zijn binnen 10 jaar in principe conform de richtlijnen van het CROW, tenzij er echt zwaarwegende bezwaren of belemmeringen zijn;
- Het fietsnetwerk wordt zichtbaar gemaakt door binnen de bebouwde kom de hoofdfietsverbindingen uit te voeren in rode gesloten verharding (asfalt of beton). Secundaire fietsverbindingen worden bij voorkeur uitgevoerd in rode gesloten verharding. Buiten de bebouwde kom worden fietspaden in grijze gesloten verharding uitgevoerd. Bij attentiepunten wordt indien nodig wel gesloten rode verharding toegepast. Dit is maatwerk;
- Meer rechtstreekse fietsverbindingen[4] realiseren tussen belangrijke bestemmingen in de stad. Daardoor verkleind de omrijdfactor in het netwerk naar 1,4. Waar het maar enigszins mogelijk is kan de omrijdfactor verder verkleind naar 1,2;
- De ambitie is om het spoor in onze stad grotendeels naar -1 te brengen en het spooremplacement uit te plaatsen[5]. Daarmee ontstaat de ruimte voor nieuwe gebiedsontwikkeling. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid om een extra fietsverbinding te realiseren tussen Huizum-West naar de binnenstad en verder tussen de (binnen)stad en de Zuidlanden via de van Loonstraat en het gewenste spooraquaduct onder het Van Harinxmakanaal. De omrijdfactor op deze verbinding wordt hiermee verlaagd;
- Op de 60km wegen wordt veilige en goede fietsinfrastructuur gerealiseerd. Indien er sprake is van een hoge intensiteit van auto- en landbouwverkeer kan dat in uiterste gevallen in de vorm van vrij liggende fietspaden. Voor overige situaties wordt aan de richtlijnen voor duurzaam veilig vastgehouden;
- Realisatie van snelle en rechtstreekse fietsverbindingen met steden en kernen in de omgeving in samenwerking met provincie en buurgemeenten;
- (Woon)straten die onderdeel zijn van een doorfietsroute/snelfietsroute/primaire fietsroute worden vormgegeven als fietsstraat. Dit is een straat die is ingericht als fietsroute maar waarop tevens auto's zijn toegestaan (het aantal fietsers is hoger dan het aantal auto's). Gebruik door auto's wordt ontmoedigd en beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Een goed ingerichte fietsstraat is veilig als duidelijk te zien is dat de auto 'te gast' is. Automobilisten passen hun rijgedrag daarop aan.

Comfort en veiligheid (Beleidsspeerpunten 3 en 4):

- Onderzoek naar de mogelijkheid om op meer rotondes binnen de bebouwde kom de voorrangssituatie te wijzigen naar fietsers en voetgangers in de voorrang. Doorstroming en verkeersveiligheid zijn hierbij de belangrijkste thema's;
- Er wordt ingezet op een planmatige aanpak van verkeersonveilige situaties met een risico-gestuurd beleid;
- Verwijderen van – indien mogelijk - onderbrekingen of belemmeringen in fietsroutes zoals lastige fietsoversteken of paaltjes en hekken op fietsroutes en voorkomen van deze obstakels bij de aanleg van nieuwe routes;.

4 Zie 'Notitie Fietsennetwerk Leeuwarden (aanvulling op Richtingwijzer Fiets 2013 – 2025)

5 Zie: Mobiliteit 2019 – 2050 Leeuwarden

- Stoepranden en hoogteverschillen waar mogelijk saneren;
- Optimaliseren van verkeersregelinstallaties op belangrijke fietsroutes waar enigszins mogelijk voor fietsers en installeren wachttijdvoorspellers en regensensoren bij verkeersregelinstallaties op belangrijke fietsroutes;
- Fietsroutes bij voorkeur uitvoeren met een gesloten verharding van asfalt of beton;
- Onderhoud (inclusief vegen en gladheidsbestrijding) van fietsinfrastructuur is een blijvend aandachtspunt.

Parkeren en voorzieningen voor fietsers (Beleidsspeerpunt 6):

- De komende periode 600 tot 800 extra gratis te gebruiken, overdekte en bewaakte stallingen realiseren in de binnenstad;
- Onderzoeken van de mogelijkheid om gratis en bewaakte pop-up stallingen te realiseren om piekmomenten (zaterdagmiddag) op te kunnen vangen;
- Gratis gebruik van de overdekte en bewaakte stallingen blijven stimuleren door brede communicatie hierover;
- De bestaande stallingen op maaiveldniveau in het openbaar gebied behouden en, waar mogelijk, (beperkt) uitbreiden;
- Inzetten op handhaving door actualiseren van de wegsleepregeling om overlast van fout gestalde fietsen en weesfietsen tegen te gaan.

4.3 Winst door integratie van fietsbeleid

Het college van Rijksadviseurs doet richtinggevende algemene uitspraken hoe te komen tot een sprint voorwaarts in fietsbeleid. Deze zijn opgenomen in bijlage 2. Deze richtinggevende uitspraken zijn ook goed toepasbaar voor Leeuwarden. Hier volgt een niet-limitatieve opsomming hoe het fietsbeleid meer geïntegreerd kan worden met andere beleidsvelden.

Ruimtelijke planvorming (Beleidsspeerpunt 5):

- Verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit (wandelen, lopen fietsen, skaten, steppen etc.) worden nadrukkelijk als uitgangspunt meegenomen voor inrichting van woonwijken en woonstraten. In de Zuidlanden wordt hier al ervaring mee opgedaan. De tweede auto moet daar in sommige buurtschappen op afstand worden geparkeerd net buiten de wijk. Zo wordt er ruimte gecreëerd voor fietsers, voetgangers, ontmoeten en recreëren in de buurt maar ook voor water en groen in de buurt;
- Waar mogelijk faciliteren van autoloos wonen in de binnenstad. Hiermee wordt ook het fietsgebruik gestimuleerd.
- Waar mogelijk en waar vraag is, autoparkeerplaatsen opheffen ten behoeve van fiets parkeren (op 1 autoplaats passen circa 12 fietsen) en verhogen van de verblijfskwaliteit. Hier is al ervaring mee opgedaan aan de Willemskade in de binnenstad. Daarnaast biedt (een uitbreiding van) de autoluwe binnenstad mogelijkheden om parkeerplaatsen om te vormen naar micro-hubs voor (deel)fietsen. Zeker als dergelijke afwegingen zijn ingebed in en afgestemd met het sociale domein (welke leefomgeving wordt geboden in termen van gezondheid, veiligheid en cohesie/inclusiviteit, hoe toegankelijk wordt mobiliteit voor onze inwoners gemaakt?) worden ze van waarde.



Figuur 16: voorbeeld van een fietsstraat in Leeuwarden (Tjerk Hiddesstraat)



Figuur 17: aanpak fout gestalde fietsen

- Een klimaatbestendige inrichting is gebaat bij (meer) groen. Op plekken wordt verwacht dat meer ruimte voor de fiets betekent dat er minder ruimte is voor de auto. Deze verdringing is niet een doel op zich, maar zal wel het resultaat zijn van afwegingen, zeker als daarmee ook meer groen kan worden gerealiseerd.
- Al met al zal er een meer sturende werking uitgaan van de ruimte die de fiets claimt. Het is denkbaar dat door de nadruk te leggen op duurzame mobiliteitsvormen en meer verweven mobiliteitsconcepten onze stad, dorpen en buitenruimte er anders uit gaan zien. Eerste voorbeelden hiervan zijn de straten die recent zijn omgevormd tot een fietsstraat met toevoeging van groenvoorziening. Ander voorbeeld is de doorfietsroute Leeuwarden – Heerenveen.
- Verkeersveiligheid zal altijd een nadrukkelijke rol spelen. Deels is de achterliggende gedachte dat de fiets steeds meer voorrang en ruimte krijgt. Ook hierin zijn al stappen gezet: in de bebouwde kom van Wytgaard en Jirnsum zijn de fietsers op de rijbaan gepositioneerd inclusief (door)fietsrotonde. In alle uitwerkingen wordt rekening gehouden met toenemende snelheidsverschillen tussen verschillende fietsers en de invloed daarvan op andere weggebruikers (auto's, maar zeker ook voetgangers).

Ketenmobiliteit (Beleidsspeerpunt 1):
- Inzet op ketenmobiliteit door goede stallingsvoorzieningen (Mobi-hubs) in combinatie met deelconcepten voor auto en fiets, OV en eventueel collectief vervoer;
- Doorgaan met promotie ketenmobiliteit in het kader van Werk Slim, Reis Slim. Met werkgevers wordt geprobeerd interessante deelconcepten te ontwikkelen die werknemers ertoe aanzetten om meer op de fiets naar het werk te komen;
- Met partners het gemak promoten van ketenmobiliteit als alternatief voor eigen autobezit. Dit is onderdeel van de campagnestrategie.

Sociaal domein (Beleidsspeerpunt 5):
- Nederlanders met een migratie achtergrond kunnen mogelijk gemakkelijker meedoen in de samenleving door ze een fietscursus te geven. Waarom wel een taalcursus en geen fietscursus?
- Gezinnen met een minder besteedbaar inkomen bezitten vaak geen auto omdat dit te duur is. Zij zijn aangewezen op het openbaar vervoer, terwijl dit relatief duur is. Een fiets of E-bike aanschaffen vraagt ook een vrij grote investering maar is op termijn veel goedkoper. De mogelijkheden voor een fietsregeling voor deze doelgroep om een dergelijke aanschaf mogelijk te maken worden onderzocht.
- Onderzocht wordt of de fietsen die via de Algemene Fiets Afhandel Centrale (AFAC) worden verwerkt - eventueel na opknappen door medewerkers met een afstand tot de reguliere arbeidsmarkt - voordelig beschikbaar kunnen worden gesteld aan mensen met een kleine portemonnee. Opzetten van dergelijke projecten worden nagegaan;
- 'Alle kinderen een fiets' en zorgen voor 'fietsonderwijs' zoals dat ook bestaat bij het zwemmen. Kinderen worden dan getraind in veilig deelnemen in het verkeer. Er wordt onderzocht of er met partners programma's hiervoor opgezet kunnen worden, of dat er kan worden aangehaakt bij bestaande projecten. Uiterlijk in 2023 zouden deze programma's van start moeten gaan;
- Een fiets (e-bike) kan een instrument zijn om mensen te helpen die langdurig uit het arbeidsproces zijn geraakt. Door hen met een fietsregeling te laten beschikken over een fiets worden deze mensen geactiveerd en wordt hen mobiliteit geboden als onderdeel van de begeleiding naar werk en voor (toekomstig) woon-werkverkeer.

Samen met partners wordt nagegaan of fietsen te benutten zijn in reactiveringsprogramma en programma's die begeleiden naar werk.

4.4 Communicatie, marketing en gedragsbeïnvloeding

- Uitwerken van een communicatie- en marketing strategie die fungeert als paraplu voor beleidsinitiatieven en projecten die vanuit de gemeentelijke organisatie worden opgetuigd. Met Werk Slim, Reis Slim zijn hier al goede ervaringen mee opgedaan. Dit programma is echter gericht op forenzen. Campagnes kunnen ook gericht worden op andere groepen in de samenleving. Hierbij kan worden gedacht aan:
  - Stimuleren van ouders om hun kinderen met de fietsen naar school of kinderopvang te brengen;
  - Stimuleren van fietsen voor mensen met bepaalde gezondheidsrisico's in het kader van preventie;
  - Stimuleren van winkelend publiek in de binnenstad om vooral met de fiets naar de binnenstad te komen;
  - Stimuleren van fietsen naar school en naar (sport)clubs/verenigingen.
- Het is nuttig om in de communicatie en marketing aan te sluiten bij gebeurtenissen in het leven van mensen waarbij ze voor langere termijn bepaalde keuzes maken. Voorbeelden van dit soort gebeurtenissen zijn een verhuizing, een nieuwe baan of het moment dat kinderen naar een nieuwe school gaan. Dan maken mensen een keuze: 'ga ik met de auto of met de fiets naar het werk?' of 'breng ik mijn kind met de fiets of met de auto naar school?'. Gerichte communicatie op deze momenten kan voor langere tijd het mobiliteitsgedrag van mensen beïnvloeden;
- Het is ook nuttig om meer uit te gaan van doelgroepen. Per doelgroep kan nauwkeurig worden nagegaan welke belangen er spelen om al dan niet te fietsen, in welke behoeften dat resulteert en welke belemmeringen eventueel worden ondervonden. Met deze inzichten kan dan per doelgroep een gerichter stimuleringsbeleid worden ingezet; zeker als dat in samenspraak met die groepen gebeurt.
- Het verdient aanbeveling om in Leeuwarden fietsevenementen te organiseren. Gedacht kan worden aan de start van de Tour de France, de Giro d' Italia of andere fietsevents waarmee Leeuwarden (inter) nationaal op de kaart wordt gezet als fietsstad:
  - EK bakfiets racen;
  - Challenge voor elektrische fiets met grootste actieradius;
  - EK waterfietsen;
  - NK wielrennen met start en finish in Leeuwarden etc.;
  - Fietsvierdaagse.
- Vanuit de werkgeversbenadering E-bikes laten ervaren door forenzen om de overstap van de auto naar de fiets te bewerkstellingen (reeds lopende actie);
- Thematische fietsroutes door de stad: fun, kunst, cultuurhistorisch, landschappelijk;
- Fietshandelaren betrekken bij communicatie en marketingacties rondom fietsen;
- Met basisscholen in gesprek gaan om halen en brengen per fiets te stimuleren in combinatie met veilige (autovrije?) schoolomgevingen;
- Er met werkgevers in de regio voor zorgen dat de kilometervergoeding voor de auto behouden blijft indien de werknemer fietst (werkgeversaanpak);
- Inzetten op wijziging vervoerswijze-keuze via Werk Slim, Reis Slim bijvoorbeeld door continuering van de actie 2 op 5 in combinatie met promotie van thuiswerken;
- Continuering en introduceren van nieuwe gedragsbeïnvloedingscampagnes en daarbij leren van best practices in het land. De overtuiging is er dat met gedragsbeïnvloedingscampagnes er meer mensen gebruik zullen maken van de fiets. De campagnes gericht op de forens zijn succesvol. Campagnes gericht op andere doelgroepen kunnen ook succesvol zijn. Daarom wordt op korte termijn een campagnestrategie ontwikkeld om de lange termijn doelen te bereiken.

4.5 Resumerend: sprint voorwaarts door de combinatie van intensiveren en integreren van ons fietsbeleid!

Er is een tweejaarlijkse verkiezing van Fietsstad van Nederland. De ambitie is er op gericht om op een zo kort mogelijke termijn in de top 3 te komen. Daarbij is het zaak reëel te zijn en rekening te houden met de financiële mogelijkheden van de gemeente.
De drijfveer is niet zozeer het winnen van een wedstrijd. De wedstrijd prikkelt om te gaan voor het duurzaam maatschappelijk rendement waar onze inwoners van profiteren. Leeuwarden tot vitale Fietsstad te maken, met de FietsOp1, is een lange termijn ambitie en bestaat uit slimme combinaties van intensiveren en integreren.

In hoofdstuk 5 zijn die slimme combinaties uitgewerkt in de drie ambitieniveaus Goud, Zilver en Brons.



5 Ambitieniveaus Fiets Op 1

5.Ambitieniveaus Fiets Op 1

Het vertrekpunt is het voortzetten van bestaand beleid (koers houden) maar dan met meer ambitie.

Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende drie ambitieniveaus:

1. Brons (gematigd ambitieus);
2. Zilver (ambitieus);
3. Goud (zeer ambitieus).



Binnen elk niveau zitten steeds elementen van integreren (met andere beleidsvelden) en intensiveren (van 'sectorale' fietsmaatregelen). Deze maatregelen versterken elkaar en dragen bij aan de zes benoemde beleidsspeerpunten. Hierbij geldt dat zilver inclusief de maatregelen van brons is. En goud betekent dus dat ook alle maatregelen uit zilver en brons worden uitgevoerd.

Bij brons gaat het vooral om het oplossen van verkeersonveilige locaties en het uitbreiden van stallingen. Daarnaast wordt ingezet op toepassingen van technologie en nadrukkelijker op communicatie en marketing, waaronder ook een werkgeversgerichte benadering. De acties zijn erop gericht om een snelle sprint voorwaarts te maken en de focus ligt voornamelijk op de korte- en middellange termijn.

Bij zilver zit de extra vooral in het optimaliseren van het fietsnetwerk waarbij we ontbrekende schakels opheffen (excl. fietsverbinding naast spooraquaduct). Bovendien zit hier heel nadrukkelijk een verbreding/ integratie van het vraagstuk in, zo vergaand dat daarmee ook echt andere werkwijzen worden geïntroduceerd. Fiets is dan niet langer een meekoppelkans of een vraagstuk waarop andere belangen meekoppelen, maar fiets is dan echt onderdeel van een integrale, veelal gebiedsgerichte afweging. Ondersteunend hieraan zijn ook een sterkere inzet op communicatie en bovendien ook marketing omdat bij dit ambitieniveau nadrukkelijk ook de koppeling wordt gelegd met bijvoorbeeld wielerrondes of andere fiets gerelateerde evenementen.

De fysieke ingrepen om het fietsnetwerk te optimaliseren kosten veel geld en inspanning. Dat verklaart de forse financiële stap van niveau brons naar niveau zilver.

Goud is de meest pure vorm van Fiets op 1. Hier wordt gegaan voor de optimale inrichting (conform het "boekje/richtlijnen") van het fietsnetwerk. Bovendien gaat deze variant ook uit van de realisatie van een fietsverbinding naast een nieuw spooraquaduct en wordt stevig doorgepakt op integraliteit. Het gaat in goud vooral om kwaliteit. Hier staan de puntjes op de i, waarbij de meeste kans wordt gemaakt om in de top 3 van fietssteden te belanden. Daarmee doet goud het meest recht aan de ambitie Fiets op 1.

De toelichting op de geraamde bruto kosten en de mogelijke planning van maatregelen wordt gegeven in bijlage 3. De bekostiging als zodanig is nog niet uitgewerkt in dit visiedocument. Als uitgangspunt wordt genomen dat de gemeente een substantieel deel van de kosten draagt, maar de kansen worden verkend om een deel via cofinanciering te dekken. Die mogelijkheden lijken reëel omdat ook andere overheden (rijk, provincie, Europa) beleidsdoelen hebben die direct raken aan onze ambities.

1. Brons: *(periode van de acties is aangegeven tussen haakjes achter de tekst)*

Beleidsspeerpunten 1 t/m 6	BRONS	
1. Ketenmobiliteit	Doorgaan met inzet op ketenmobiliteit, stallingsvoorzieningen in combinatie met deelconcepten, Openbaar Vervoer en eventueel collectief vervoer	(2021 - na 2030)
2. Mobiliteit zonder bezit voertuig	Voortzetting Werk Slim, Reis Slim en ontwikkeling deelconcepten met werkgevers	(2021 - 2030)
3. Fietsnetwerk op orde	Optimaliseren Verkeerslichten op belangrijke fietsroutes en installeren wachttijd-voorspellers en regen-sensoren	(2021 - 2027)
	Saneren van stoepranden, hoogteverschillen, paaltjes en hekjes op fietsroutes (indien mogelijk)	(2021 - 2027)
	Onderzoek naar de mogelijkheid om de voorrangssituatie bij rotondes binnen de bouwde kom te wijzigen met fietsers en voetgangers in de voorrang	(2021 - 2027)
	Aanpak (fiets)verkeersonveilige situaties	(2021 - na 2030)
4. Fietsgebruik	E-bikes laten ervaren door forenzen en promotie (reeds lopende actie binnen Werk Slim, Reis Slim)	(2021 - 2023)
	De markt (o.a. fietshandelaren) betrekken bij communicatie- en marketingcampagnes	(2021 - 2030)
	Met basisscholen in gesprek om halen en brengen van kinderen per fiets te stimuleren, i.c.m. veilige schoolomgeving	(2021 - 2027)
	Met werkgevers zorgen voor behoud auto-km vergoeding bij gebruik fiets	(2021 - 2027)
	Continuering Werk Slim, Reis Slim en andere gedragsbeïnvloedingscampagnes	(2021 - 2030)
5. Schone, leefbare, gezonde gemeente	Thematische routes in de gemeente Leeuwarden introduceren	(2021 - 2027)
6. Stallingsvoorziening	Stimuleren van gebruik van bewaakte en overdekte stallingen door brede communicatie	(2021 - 2030)
	bestaande stallingen op maaiveld behouden en eventueel uitbreiden	(2021 - 2023)
	Realisatie van 600-800 extra gratis te gebruiken overdekte en bewaakte stallingen	(2021 - 2027)
	15 miljoen	

2: Zilver *(periode van de acties is aangegeven tussen haakjes achter de tekst)*

Beleidsspeerpunten 1 t/m 6	ZILVER *(Inclusief alle genoemde maatregelen uit Brons)*	
1. Ketenmobiliteit	Gemak ketenmobiliteit promoten als alternatief voor eigen auto	*(2021 - 2030)*
2. Mobiliteit zonder bezit voertuig		
3. Fietsnetwerk op orde	Ongelijkvloerse kruising spoor Huizum-West – Binnenstad door verdiepte ligging spoor en uitplaatsing emplacement (spoor-1)	*(2028 - na 2030)*
	Fietsnetwerk binnen bebouwde kom op hoofd- en secundaire fietsverbindingen zichtbaar maken door rode asfalt of betonverharding. Buiten bebouwde kom grijze asfalt- of betonverharding	*(2021 - 2027)*
	(Woon)straten die onderdeel zijn van een belangrijke fietsverbinding vormgeven als fietsstraten	*(2021 - 2030)*
4. Fietsgebruik	Uitwerken en uitvoeren overkoepelende communicatie- en marketingstrategie (zoals aansluiten bij keuze bepalende gebeurtenissen)	*(2021 - na 2030)*
	Organisatie fietsevenementen voor (inter)nationale profilering Leeuwarden	*(2021 - na 2030)*
	Communicatie en marketing laten aansluiten bij keuzebepalende gebeurtenissen	(2021 - 2023)
5. Schone, leefbare, gezonde gemeente	Nederlanders met een migratie achtergrond makkelijker mee laten doen door mobiliteit te geven per de fiets via een fietscursus	*(2021 - 2030)*
	Onderzoek fietsregeling voor aanschaf fiets of E bike voor gezinnen met minder besteedbaar inkomen	*(2021 - 2027)*
	Onderzoek of we AFAC fietsen (na opknappen) beschikbaar stellen voor mensen met een lager besteedbaar inkomen	*(2021 - 2027)*
	Alle kinderen een fiets en fietsonderwijs (2021 - 2027)	
6: Stallingsvoorziening	Experimenten met pop-up fietsenstallingen om piekbelastingen te kunnen opvangen *(2021 - 2027)*	
	40 miljoen (15 miljoen + 25 miljoen)	

3. Goud: *(periode van de acties is aangegeven tussen haakjes achter de tekst)*

Beleidsspeerpunten 1 t/m 6	GOUD *(Inclusief alle genoemde maatregelen uit Zilver en Brons)*	
1. Ketenmobiliteit		
2. Mobiliteit zonder bezit voertuig		
3. Fietsnetwerk op orde	Alle fietsroutes met asfalt of betonverharding	*(2021 - na 2030)*
	Onderhoudsniveau op (hoofd)fietsroutes op hoogste onderhoudsniveau	*(2021 - na 2030)*
	Realisatie rechtstreekse fietsverbindingen om omrijdfactor naar 1,4 te brengen (inclusief fietsaquaduct naast spooraquaduct Van Harinxmakanaal)	*(2021 - na 2030)*
	Breedtes van fietspaden in hoofdnetwerk volgens CROW richtlijnen, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn + snelle fietsverbindingen omliggende dorpen en steden	*(2021 - na 2030)*
	Fietsinfrastructuur op- of langs 60 km wegen	*(2021 - 2030)*
4. Fietsgebruik	Nauwkeurig per doelgroep nagaan wat belangen, behoeften en belemmeringen zijn en gedragsbeïnvloeding daar op afstemmen	*(2021 - 2027)*
5. Schone, leefbare, gezonde gemeente	Verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit als uitgangspunt voor stadsontwikkeling	*(2021 - na 2030)*
	Met partners nagaan of de fiets succesvol kunnen inzetten in reactiveringsprogramma's en programma's voor begeleiding naar werk	*(2021 - 2030)*
6: Stallingsvoorziening		
	50 miljoen (40 miljoen + 10 miljoen)	

Bijlagen



Bijlage 1: Overzicht fietsbeleid gemeente Leeuwarden

Jaar	Document en inhoud fietsbeleid	Projecten
2003 2006	**GVVP 2003 – 2010: De complete stad bereikbaar** **Richtingwijzer Fiets:** Doel: Stimuleren fietsgebruik op korte afstanden (tot 7,5km) zodat de fiets een volwaardig, aantrekkelijk en verkeersveilig alternatief wordt voor de auto op die afstand. • Comfort hoofdfietsroutes verbeteren • Handhaven fietsgebruik op 10% van totaal aantal verplaatsingen • Directheid fietsverbindingen verbeteren • Bieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden • Afname van letselongevallen met fietsers -25% tussen 2003 en 2008.	Gerealiseerd 2003 – 2010: • Fietsers in voorrang op binnenring • Fietsroute Oost, Noord, Zwette • Fietsenstallingen binnenstad • Park @ Bike Goutum
2011	**GVVP 2011 – 2025: De Complete stad bereikbaar.** Doel: Uitbouwen belangrijke positie van de fiets in de mobiliteit van Leeuwarden. 42% van de verplaatsingen tot 7,5km geschiedt met de fiets. • Een samenhangend fietsnetwerk: kwalitatief hoogwaardig, sociaal- en verkeersveilig en comfortabel; - Rechtstreekse verbindingen - Veilige fietsoversteken op de stadsring - Goede fietsinfrastructuur langs de stadsring op parallelwegen - Ondersteunende maatregelen op hoofdfietsroutes zoals wachttijdvoorspellers • Voldoende aanbod van fietsenstallingen (vooral bij station) • Directheid fietsverbindingen verbeteren	
2013	**Richtingwijzer Fiets 2013 – 2025 (uitwerking fietsbeleid GVVP 2011)** Doel: Aandeel fiets op korte afstand (<7,5km) verhogen van 42% naar 50%. Opnieuw twee pijlers: fietsinfrastructuur en stallingen. Maar nu ook aandacht voor gedragsbeïnvloeding. Infrastructuur: samenhangend en kwalitatief hoogwaardig netwerk; Samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort Stallingen: voldoende stallingsruimte met voldoende voorzieningen; Handhaving stallingsruimte in kernwinkelgebied, gratis, overdekte en bewaakte stallingen in de binnenstad, gebruik stallingen belonen (gedragsbeïnvloeding), bagagekluizen bij stallingen, verruiming openingstijden, stallingsruimte stationsgebied, inspelen op stallingsbehoefte bij transferia en bushaltes. • Binnen de stadsring fietsers op rotondes in de voorrang (m.u.v. voormalige oostelijke ringweg • In woonwijken fietser op rotondes in de voorrang • Fietsstraten Emmakade zuidzijde en Tynjedijk-Huizumerlaan	• Pilot wachttijdvoorspellers bij 4 kruisingen • Verkorten wachttijden bij verkeersregelinstallaties • Infrastructuur (gerealiseerd): - Fiets- en voetgangerstunnel Oostergoplein - Fiets- en voetgangerstunnels Drachtsterplein (4) - Fiets- voetgangerstunnel Van Loonstraat - Fiets- en voetgangersburg en route bij Aquaduct Langdeel • Infrastructuur (gepland): - Ongelijkvloerse kruisingen Van Harinxmakanaal langs Drachtsterweg en Westelijke invalsweg - 3x ongelijkvloerse oversteken (op hoofd-fietsroutes) voor fietsers- en voetgangers bij Europaplein - 3x ongelijkvloerse kruising met Drachtsterweg ten zuiden van VHXMKNL 10x ongelijkvloerse oversteken Haak om Leeuwarden - 2x ongelijkvloerse oversteken Overijsselse weg - Verkeersveilige en gelijkvloerse oversteken Valeriusstraat en Julianalaan. - Opwaarderen hoofdfietsroutes Tesselschadestraat en Harlingertrekweg

Jaar	Document en inhoud fietsbeleid	Projecten
2013-2014	**Notitie Model aanpak veiliger fietsen Leeuwarden (aanvulling Richtingwijzer *Fiets* (2013 – 2025)** *Opgesteld op basis van afspraken tussen VNG en Ministerie IenW.*	Specifieke inrichtingsmaatregelen voor een aantal verkeersonveilige situaties: • Westelijke (en oostelijke) aansluiting Kanaalstraat – A. Vondelingweg • Kruispunt Nieuwe Buren – Vijzelstraat • Extra accentueren rotondes met fietsers in de voorrang: Hoeksterend – Noorderweg/Noorderweg-Groeneweg/Harlingerstraatweg-Spanjaardslaan • Accentueren fietsoversteek Planetenlaan – Saturnuslaan Overige maatregelen: • Betere benutting stallingscapaciteit station (2016- 2017) • Continuering handhavingsacties fout gestalde fietsen en weesfietsen (doorlopend) • Promotieacties fietsparkeren binnenstad (2015-2019) • Fietsvaardigheidstraining elektrische fietsen (2015 en continuering bij succes) • Continuering educatieprojecten
2018	**Mobiliteit 2019 – 2050 Leeuwarden** • DE FIETS OP 1! Leeuwarden wil fietsstad nummer 1 worden in Nederland binnen 4 jaar! • Fiets speelt een belangrijke rol in ketenmobiliteit. Leeuwarden wil dat ondersteunen met bijvoorbeeld goede stallingsvoorzieningen met oplaadmogelijkheden en ruimte geven voor aanbieders van (deel)fietsen • Meer nadruk op fietsen en e-bikes en rekening houden met toegenomen snelheid van fietsen (met name e-bikes) • Fiets komt in beeld voor fossielvrije stadsdistributie	
2019	**Notitie: Balans fiets-parkeren binnenstad Leeuwarden** • Steven naar aandeel fiets van 50% voor stedelijke verplaatsingen • Ook inzetten op gebruik fiets voor langere afstanden (a.g.v. introductie (snelle) elektrische fietsen) 1. Realisatie van een extra gratis te gebruiken, overdekte en bewaakte stalling; 2. Onderzoek naar (in samenhang met 1) de mogelijkheid gratis en bewaakte Pop-up stalling t.b.v. het opvangen van de piekmomenten (met name zaterdagmiddag); 3. Het stimuleren van het gratis gebruik van de overdekte en bewaakte stallingen; 4. Handhaven van de bestaande stallingen op maaiveldniveau in het openbaar gebied, en waar mogelijk (beperkt) uitbreiden; 5. Handhaving: actualiseren wegsleepregeling; 6. Brede communicatie ten aanzien van fiets-parkeren in- en rond het binnenstad.	

Bijlage 2:
Richtinggevende uitspraken College van Rijksadviseurs

Het college van rijks adviseurs heeft in april 2020[6] een studie uitgebracht die laat zien dat fietsen een middel kan zijn om een aantal majeure stedelijke problemen aan te pakken:

- minder ruimtegebruik;
- meer verblijfskwaliteit
- minder overlast van mobiliteit;
- meer duurzaamheid.

Uit deze studie komen een aantal richtinggevende uitspraken. Deze zijn ook voor Leeuwarden relevant en bieden aanknopingspunten voor integratie van fietsbeleid met andere beleidsvelden.

Een aantal belangrijke richtinggevende uitspraken zijn:

- Stedelijke ontwikkeling waarbij actieve vormen van mobiliteit (wandelen, fietsen, steppen, skaten etc) centraal staan vraagt om een geconcentreerde bebouwing, menging van functies en hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Kortom: bouw woningen, werk en voorzieningen zoveel mogelijk op fietsafstand van elkaar.

  In de Zuidlanden en Middelsee doen we hier al ervaringen mee op, maar ook bij transformaties rondom het stationsgebied, het Cambuurstadion een Heechterp;

- Stel in drukke gebieden de verblijfskwaliteit centraal. Het stimuleren van fietsgebruik is hierbij een optie maar niet de enige omdat de fiets soms ook tegen zijn grenzen aanloopt. Haal waar mogelijk daarom het fiets-parkeren uit het straatbeeld en overweeg mogelijkheden van Park&Walk.

  In de binnenstad van Den Haag worden hier positieve ervaringen mee opgedaan. In Groningen reguleert men parkeren van fietsen met fietsstewards.

- Snelheid en verblijfskwaliteit gaan niet altijd goed samen. Maak dit zichtbaar door een hiërarchie van routes en parkeervoorzieningen;

- En in aansluiting op het voorgaande: er is een diversiteit aan fietsers. De forens wil graag snel van A naar B terwijl de recreatieve fietser meer uit is op beleving. Speel daarop in door een differentiatie in routes;

- Door de komst van snelle E-bikes is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor afstanden tot 15 of 20 kilometer. Investeren in hoogwaardige, aantrekkelijke en comfortabele routes is daarom raadzaam. Ontwerp op snelheid, beleving en uiteraard veiligheid;

- Experimenteer met nieuwe concepten om overlast te beperken en de potenties van de fiets ten volle te benutten. Dat kan bijvoorbeeld op het gebied van stadsdistributie, deelfietssystemen of fietsenstallingen.

6 *College van Rijksadviseurs: 'Naar een schaalsprong op de Fiets', april 2020.*

Bijlage 3: Routeplanning sprint voorwaarts Fiets op 1

Bijlage 3a: Acties intensiveren fietsbeleid

Maatregel	Indicatie kosten tot 2030	2021 – 2023	2024-2027	2028 – 2030	Na 2030
NETWERK					
Breedtes van fietspaden in hoofdnetwerk volgens CROW richtlijnen, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn	€ 35.000.000				
Fietsnetwerk BIBEKO op hoofd- en secundaire fietsverbindingen zichtbaar maken door rode asfalt of betonverharding. BUBEKO grijze asfalt- of betonverharding	€ 20.000.000				
Realisatie rechtstreekse fietsverbindingen om omrijdfactor naar 1,4 te brengen (inclusief fietsaquaduct naast spooraquaduct Van Harinxmakanaal)	PM				
Ongelijkvloerse kruising spoor Huizum-West – Binnenstad door verdiepte ligging spoor en uitplaatsing emplacement	PM				
Veilige fietsinfrastructuur op 60km wegen					
Snelle fietsverbindingen met steden en kernen in omgeving i.s.m. provincie en buurgemeenten	zie 1e rij				
(Woon)straten die onderdeel zijn van een belangrijke fietsverbinding vormgeven als fietsstraten	€ 10.000.000				
COMFORT EN VEILIGHEID					
Onderzoek naar de mogelijkheid om op meer rotondes binnen de bebouwde kom de voorrangssituatie te wijzigen naar fietsers en voetgangers in de voorrang	PM				
Aanpak verkeersonveilige situaties	€ 10.000.000				
Stoepranden, hoogteverschillen, paaltjes en hekjes op fietsroutes – indien mogelijk - saneren	€ 1.000.000				
Optimaliseren VRI's op belangrijke fietsroutes en installeren wachttijdvoorspellers en regensensoren.	€ 500.000				
Alle fietsroutes met asfalt of betonverharding	PM				
Onderhoudsniveau op (hoofd)fietsroutes van hoog niveau houden	PM				

Kosten zijn indicatief (+/- 40%) op basis van eenheidsprijzen. De arcering geeft aan wanneer het in uitvoering nemen van een maatregel realistisch wordt geacht en tot wanneer de uitvoering (minimaal) moet duren.

Maatregel	Indicatie kosten tot 2030	2021 – 2023	2024-2027	2028 – 2030	Na 2030
PARKEREN EN VOORZIENINGEN VOOR FIETSERS					
Realisatie van 600-800 extra gratis te gebruiken overdekte en bewaakte stallingen	€ 3.000.000				
Experimenten met pop-up fietsenstallingen om piekbelastingen te kunnen opvangen	€ 20.000				
Stimuleren van gebruik van bewaakte en overdekte stellingen door brede communicatie	€ 20.000				
Bestaande stallingen op maaiveld behouden en eventueel beperkt uitbreiden	€ 20.000				
Handhaving door actualiseren wegsleepregeling om overlast van fout gestalde en weesfietsen tegen te gaan	n.v.t.				
COMMUNICATIE, MARKETING EN GEDRAGSBEÏNVLOEDING					
Uitwerken en uitvoering overkoepelende communicatie- en marketingstrategie	€ 150.000				
E-bikes laten ervaren door forenzen en promotie (reeds lopende actie binnen WSRS)	Budget WSRS				
Thematische routes in de gemeente Leeuwarden introduceren	€ 15.000				
Fietshandelaren betrekken bij communicatie- en marketingcampagnes	€ 1.500				
Met basisscholen in gesprek om halen en brengen van kinderen per fiets te stimuleren, i.c.m. veilige (autoloze?) schoolomgeving	€ 1.500				
Met werkgevers zorgen voor behoud auto-km vergoeding bij gebruik fiets	n.v.t.				
Continuering WSRS en andere gedragsbeïnvloedingscampagnes	Budget WSRS				

Kosten zijn indicatief (+/- 40%) op basis van eenheidsprijzen. De arcering geeft aan wanneer het in uitvoering nemen van een maatregel realistisch wordt geacht en tot wanneer de uitvoering (minimaal) moet duren.

Bijlage 3b: Acties integreren fietsbeleid

Maatregel	Indicatie kosten tot 2030	2021 – 2023	2024-2027	2028 – 2030	Na 2030
PARKEREN EN VOORZIENINGEN VOOR FIETSERS RUIMTELIJKE PLANVORMING					
Verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit als uitgangspunt voor stadsontwikkeling	n.v.t.				
Waar noodzakelijk opheffen van parkeerplaatsen ten behoeve van parkeerruimte voor de fiets en verhogen van verblijfskwaliteit	n.v.t.				
KETENMOBILITEIT					
Doorgaan met inzet op ketenmobiliteit, stallingsvoorzieningen i.c.m. deelconcepten, OV en eventueel collectief vervoer	Regulier sectoraal budget				
Voortzetting WSRS en ontwikkeling deelconcepten met werkgevers	Budget WSRS				
Gemak ketenmobiliteit promoten als alternatief voor eigen auto	Budget WSRS				
SOCIAAL DOMEIN					
Nederlanders met een migratie achtergrond makkelijker mee laten doen door mobiliteit te geven per de fiets via een fietscursus	Taakstellend: € 25.000				
Onderzoek fietsregeling voor aanschaf fiets of E bike voor gezinnen met minder besteedbaar inkomen	€ 10.000				
Onderzoek of we AFAC fietsen (na opknappen) beschikbaar stellen voor mensen met een lager besteedbaar inkomen	€ 10.000				
Alle kinderen een fiets en fietsonderwijs	P.M.				
Met partners nagaan of de fiets succesvol kunnen inzetten in reactiveringsprogramma's en programma's voor begeleiding naar werk	€ 10.000				

Maatregel	Indicatie kosten tot 2030	2021 – 2023	2024-2027	2028 – 2030	Na 2030
COMMUNICATIE, MARKETING EN GEDRAGSBEÏNVLOEDING					
Uitwerken en uitvoeren overkoepelende communicatie- en marketingstrategie	€ 50.000				
Communicatie en marketing laten aansluiten bij keuzebepalende gebeurtenissen	€ 10.000				
Nauwkeurig per doelgroep nagaan wat belangen, behoeften en belemmeringen zijn en gedragsbeïnvloeding daar op afstemmen	Onderdeel marketingstrategie				
Organisatie fietsevenementen voor (inter)nationale profilering Leeuwarden	€ 100.000				

Kosten zijn indicatief (+/- 40%) op basis van eenheidsprijzen. De arcering geeft aan wanneer het in uitvoering nemen van een maatregel realistisch wordt geacht en tot wanneer de uitvoering (minimaal) moet duren.

Colofon

Project:	Fiets Op 1, Leeuwarden vitale fietsstad
Datum:	September 2021
Opdrachtgevers en redactie:	Jaap Ridder en Peter Post
Auteurs/samenstelling:	Machiel Huizenga, Goedwijs projectmanagement BV met bijdragen van Herman Beerda

Gemeente Leeuwarden

GoedWijs
PROJECTMANAGEMENT BV

