

Het fietsplezier terug!

Fietsvisie Amersfoort 2030

Fietsersbond afdeling Amersfoort



In deze Fietsvisie denken we als Fietsersbond mee over de fietstoekomst van Amersfoort. Met meer en veilige ruimte voor de fiets, een grotere leefbaarheid van de stad en meer fietsplezier.

Amersfoort blijft groeien, net als het aantal Amersfoortse fietsers en het belang van de fiets als vervoermiddel. Het fietsplezier van al die fietsers staat steeds vaker onder druk. Veilig naast je kind fietsen is door de vaak smalle fietspaden of langsrijdende auto's op veel wegen niet mogelijk. Voor minder vaardige fietsers (ouderen, kinderen, onervaren fietsers) is linksaf slaan op drukke fietspaden een hachelijke onderneming. Bij een nieuwbouwproject wordt wel altijd gedacht aan het parkeren van auto's, maar niet aan een veilige en snel toegankelijke stalling voor fietsen. Het lijkt wel alsof de fiets nog steeds geen vaste plaats heeft in het denken over wegen en wonen. Als Fietsersbond Amersfoort blijven we daar niet over mopperen. Welnee, daar willen we wat aan doen. Bijvoorbeeld door mee te denken, met deze Fietsvisie Amersfoort 2030.

Over deze fietsvisie

In de komende jaren zal de fiets nog belangrijker worden. Steeds meer Amersfoorters nemen de fiets waar ze vroeger in de auto stapten. Dat is eigenlijk heel logisch. Er is geen vervoermiddel – schoon, gezond, stil – dat zo goed in de tijd van nu past en zo geschikt is voor de stad. Daarnaast neemt de verscheidenheid aan fietsers toe, door bijvoorbeeld de intrede van snelle e-bikes en vrachtfietsen. We zien dat de wegen in de stad het groeiende fietsverkeer nauwelijks meer aankunnen. Eigenlijk een geweldig probleem om als gemeente te hebben. Een probleem dat wel opgelost moet worden.

In deze fietsvisie kijken we eerst naar Amersfoort als fietsstad van de toekomst. Daarna belichten we een aantal knelpunten in het Amersfoort van nu en inventariseren we het fietsplezier van verschillende typen fietsers. Tot slot kijken we mee met vraagstukken voor nu en straks en geven we een toekomstbeeld.

'...de fiets is hét middel om de groei van het verkeer op te vangen'

Gemeente Amersfoort,
Amersfoort fietst, 2016.

A. Naar de fietsstad van de toekomst

De fiets en de stad zijn voor elkaar gemaakt. Geen reclametekst van een fietswinkel, maar de realiteit van vandaag en het perspectief voor morgen. In de samenleving van nu denken we meer dan ooit aan veiligheid, gezondheid en de zorg voor onze planeet. Dat klinkt als 'fiets'. In de stad van nu zijn we mobieler dan ooit en is de ruimte schaarser dan we zouden willen. Klinkt opnieuw als 'fiets'. Er komt een moment dat we terugkijken en ons verbazen over de tijd waarin het verplaatsen van een enkel persoon nog vaak 7 vierkante meter wegruimte innam en daarbij de lucht bedierf met een wolk afvalstoffen, het milieu belastte met CO₂ en aan de veiligheid van verkeersdeelnemers knaagde. De tijd waarin de auto de maat der dingen was.

Die tijd is niet meer van nu. We zien een kantelpunt in het denken over mobiliteit in de stad. De oplossing staat bij iedere Amersfoorter al in de schuur: de fiets. Die moet voor de benodigde ruimte op de weg nog te vaak de strijd aangaan met de auto, die een groot deel van de weg opeist. Het is tijd voor andere keuzes op dat vlak. We moeten dan wel het lef hebben om die *shift* te maken. We moeten durven.

Waar denken we als Fietsersbond aan? Aan het centraal stellen van de fiets als vervoermiddel bij ruimtegebruik en bij de inrichting van wegen en wijken. Die zijn nu nog ingericht rond autoverkeer en parkeergelegenheid voor auto's. Centrale noties zijn:

- *maak fietsen in de stad **leuk**er dan autorijden, met autoluwe straten en wijken en veilige, brede en goed ingerichte fietspaden;*
- *richt woonwijken **zó** in dat je met de fiets **gemakkelijker** en **sneller** in de stad of daarbuiten bent dan met de auto.*

Concreet vertaald:

- maak versneld 30 km/uur de norm binnen de bebouwde kom, met als enige uitzondering doorgaande wegen die door hun inrichting veilig genoeg zijn voor 50 km/uur, zoals de Ringweg;

Het STOP-principe

Wat is bij de inrichting van de stad de ideale rangorde van te kiezen vervoermiddelen? Wat de Fietsersbond betreft is dat het STOP-principe:

- **Stappen**
- **Trappen**
- **Openbaar vervoer**
- **Personenauto**

- vorm de straten in binnenstad en woonwijken om tot *shared spaces* en fietsstraten, waarin de voetganger en de fiets het primaat hebben en de auto te gast is. Zet er bomen en kunstwerken langs;
- geef doorgaande fietsroutes (zoals de Laan der Hoven) voorrang op het autoverkeer en voorzie ze van een duidelijke fietsroute-markering;
- zorg steeds voor het veilig en toegankelijk kunnen stallen van fietsen in woon- en appartementengebouwen, bij winkels en bij openbare gebouwen;
- richt nieuwe woonwijken in rond de fiets als vervoersmodaliteit. Het parkeren van auto's gebeurt niet langer voor de deur, maar op parkeerterreinen aan de rand van de wijk. Wegen door de wijken zijn fietsstraten; waar voor de deur eerst auto's stonden, is het nu groen. De straat is rustiger en is een veiliger plek voor (spelende) kinderen. Bomen, struiken en bloemen geven de wijk een prettiger aanblik dan gekleurd metaal.



Hier worden we blij van (een voorsorteervak helpt bij het veilig linksaf slaan op een druk fietspad)...



...hiervan niet. Bij langdurige werkzaamheden zijn het altijd de fietsers die moeten inschikken en improviseren.

Onaantastbaar?

Maatregelen als hierboven zijn ingrijpend, zeker als je gewend bent vanuit de auto te denken. Ze vragen meer ruimte voor de fiets, ruimte die onherroepelijk moet worden ingeleverd door het autoverkeer. Het klinkt haast als het doorbreken van een taboe – maar waarom?

De bijna onaantastbare positie van de auto stamt uit de tijd dat het bezit ervan gelijk stond aan het hebben van vrijheid. Waar eerst de automobiel was voorbehouden aan de welgestelden, werd deze door de groeiende welvaart in de naoorlogse decennia ook haalbaar voor de modale burger – die daarmee niet alleen vier wielen, maar ook onafhankelijkheid kocht. Want treinen waren nog boemels en fietsen nog lompe dingen voor de korte afstand.

Omdenken

De positie van de auto als vrijheidsvehikel is aan het verdwijnen. Vrijheid en autonomie zijn in de files van vandaag ver te zoeken. Met de fietsen van nu ben je in de spits net zo snel in Utrecht als met een auto. Elke autokilometer knaagt aan de luchtkwaliteit, draagt bij aan schadelijke uitstoot en brengt ons weinig meer dan parkeergedoe, onvoorspelbare reistijden en file-ergernis. Auto's nemen daarnaast veel van de beperkte ruimte op de weg in, een probleem dat groeit met het steeds langer en breder worden van auto's. Op de fiets moet je af en toe je regenjas aan, maar heb je de autonomie die we vroeger in de auto zochten. Volgens TNO zijn de meeste verplaatsingen over een afstand van 15 kilometer of minder. Daar is geen auto voor nodig.



Een ander perspectief

Hoe traditioneel we tegen mobiliteit aankijken merk je pas na het lezen van *Het recht van de snelste* van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet. Een boek dat je "...op een andere manier laat kijken naar dingen die je dacht te kennen. Zoals je eigen straat, fiets of leven."

"Neem nog meer de fiets als uitgangspunt van beleid in plaats van 'rekening houden met'. Stop met het alsmat facileren van autoverkeer."

Enquête Fietzersbond, 2020.

Die groeiende besef vraagt om een andere inrichting van stad en ruimte. Het vraagt ook om lef. Wij denken dat Amersfoort dat lef heeft. We zouden ons in goed gezelschap bevinden: in het centrum van Amsterdam of Antwerpen is het niet hebben van een auto al lang niet gek meer. Eindhoven is begonnen om nieuwe wijken in te richten op ander vervoer dan de auto. In de provincie Utrecht zouden we zelfs voorin kunnen lopen. Fietstad Amersfoort – hoe duurzaam en toekomstbestendig zou dat zijn.

Solidair

Niet iedereen kan voor de fiets kiezen. Mensen die slecht ter been zijn of een beperking hebben zullen afhankelijk blijven van vervoer per auto. Daar moet aandacht voor blijven, de stad is er voor iedereen. De Fietzersbond is solidair met deze stadsgenoten en vindt dat voor hen regelingen moeten worden getroffen. Dat is wat anders dan de solidariteit die anno 2020 de basis lijkt te zijn voor de inrichting van de openbare ruimte: solidariteit met gemakzucht. Hoe belangrijk mag die 'solidariteit' nog zijn? Hoe solidair is dat met ieders streven naar een veilige en leefbare stad?

B. Knelpunten in de fietsstad van nu

In de fietsstad van nu behoort het fietsgeluk centraal te staan. Waarom? Omdat het daar allemaal mee begint. Je kunt nog zo overtuigd zijn van de pluspunten van het fietsen, als de wegen gevaarlijk zijn, op fietspaden onvoldoende ruimte is en fietsen naar je werk gedoe is laat zelfs een *die hard* fietser z'n tweewieler vaker staan. Fietsen moet leuk zijn.



De Zevenhuizerstraat is een berucht fietsknelpunt. Over het drukste gedeelte van deze weg – door de dorpskern van Hoogland – rijden gemiddeld 11.600 motorvoertuigen per etmaal.

Wat staat ons fietsplezier in de weg? Met een breed uitgezette enquête lieten we Amersfoorters hierover zelf aan het woord. Uit de grote respons die we hierop kregen bleek dat het fietsplezier van Amersfoorters een stuk groter wordt wanneer onder andere:

- fietsers meer opstelruimte krijgen bij verkeerslichten, bijvoorbeeld op de Stadsring;
- verkeerslichten zodanig worden afgesteld dat de wachttijd voor fietsers minder dan 20 seconden is;
- op alle wegen zonder vrijliggend fietspad een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt;
- bestaande fietspaden worden verbreed;
- oneffenheden op fietspaden worden aangepakt: putdeksels, tegelranden, barsten en scheuren;
- er beter rekening wordt gehouden met kwetsbare en onervaren fietsers, zoals kinderen en senioren;
- fietspaden de doorgaande wegen voor autoverkeer passeren via ongelijkvloerse kruisingen;
- fietspaden beter worden verlicht;
- verkeersregels beter gehandhaafd worden;
- woonwijken autoluw worden;
- woongebouwen worden voorzien van goede fietsbergingen.

Enquête

De uitkomsten van deze enquête vind je op www.amersfoort.fietzersbond.nl.

Beschamende voorbeelden

Het gaat niet alleen om knelpunten. Amersfoorters vragen hun gemeente om bij de inrichting van wegen en wijken vanuit de fietser te denken. Het gebeurt nog te vaak dat de auto automatisch als belangrijkste weggebruiker wordt gezien. Dat klopt niet meer als je naar de statistieken kijkt. Het past bovendien niet meer in deze tijd. Mogen we twee beschamende voorbeelden geven?

"Maak in autoparkeergarages ook fietsvoorzieningen."

Enquête Fietsersbond, 2020.

1. Onder het **Eemplein** ligt een enorme parkeergarage waarvan maar een deel wordt gebruikt. Vreemd dat fietsers daar niet kunnen parkeren. Zij moeten hun toevlucht zoeken in de openlucht van het bovengrondse plein, waar het grote – gezien het Eemhuis en de Albert Heijn niet verrassende – fietsgebruik resulteert in een oerwoud aan geparkeerde fietsen en scooters. Die bij elk evenement moeten laveren tussen kramen en afzettingen. Die om het Eemplein te bereiken grotendeels gebruik moeten maken van een enkele smalle opgang aan de Eemzijde. Dit alles is een bron van ergernis en onwenselijke situaties, een werkelijk grotesk onjuiste balans tussen voorzieningen voor auto- en fietsgebruik – en dat bij een plein dat nog maar acht jaar geleden (in 2012) is aangelegd.



De scheve situatie van het Eemplein: ondergronds is de parkeergarage grotendeels leeg, bovengronds is het woekeren met de beschikbare fietsparkeer-ruimte: fietsen en scooters staan noodgedwongen overal.

2. Ook bij het pas opgeleverde zwembad **Amerena** zijn de voorzieningen om met de auto te kunnen parkeren riant. Voor de fiets is dat een heel ander verhaal. Die mag, wanneer je hem beschermd wil parkeren, onder een krap bemeten fietsoverkapping staan – wanneer die tenminste niet door medewerkers als rookruimte wordt gebruikt. Een bizarre situatie waar het gebruik van de fiets en het aanmoedigen ervan zo goed zou passen bij het sportieve karakter van het zwemmen. Een gemiste kans.



Nita Halman @nita_halman

Wat vreemd @Gem_Amersfoort dat op de bewegwijzering voor de #fietser @MeanderMC nergens staat aangegeven. En voor de auto's wordt het overal in de stad aangegeven. #onhandig #fietsonvriendelijk @Fiets033



C. Fietsers-typen en hun fietsplezier

De ene fietser is de andere niet. Allemaal hebben we onze eigen redenen om te fietsen en onze eigen voorwaarden om dat met plezier te kunnen doen. We noemen er een paar:

De **fietsforens** neemt de fiets om gezond en zonder files naar het werk te kunnen fietsen. Maar dat werkt alleen als je niet bij elke doorgaande weg moet wachten voor de stroom auto's die je juist wilt vermijden. Het fietsplezier voor de fietsforens wordt daarom veel groter wanneer:

- je gebruik kunt maken van snel- of doorfietspaden. Zo'n fietspad gedraagt zich als een fietssnelweg en kruist doorgaande wegen via fietstunnels of fly-overs. Waar dat de veiligheid ten goede komt is het snelfietspad verlicht, waar mogelijk loopt het niet direct naast de stroom auto's. Borden en wegmarkeringen geven richtingen en afstanden duidelijk aan;
- de aansluiting van stad op snelfietspad via logische, goed aangegeven uitvalswegen gaat. Nooit meer zoeken naar de snelste manier om de stad te verlaten;
- snelfietspaden zijn voorzien van een duidelijk gemarkeerde *fastlane* die uitsluitend bestemd is voor doorgaand fietsverkeer met een hogere snelheid. Dit vergroot de veiligheid voor iedereen en verbetert de doorstroming voor fietsforensen;
- snelle fietsers onder voorwaarden op de rijbaan (waar 30 km/uur de norm is) terecht kunnen. Daar rijden ook alle scooters en brommers.

Voor de **recreatieve fietser** is Amersfoort de uitvalsbasis voor het toeren in de mooie, gevarieerde landschappen die onze stad omringen. Maar hoe kom je als recreatieve fietser die stad uit? Aan fietsplezier valt veel te winnen door:

- het aanleggen van groene fietsroutes de stad uit. Deze zijn veilig, interessant (genoeg te zien) en aangenaam om op te fietsen;
- de groene routes niet alleen te markeren met bordjes, maar ook met fietslogo's en pijlen op het wegdek. Dit wordt toegepast in het buitenland, de routes zijn zo gemakkelijk te herkennen;
- op belangrijke startpunten, zoals treinstations en op de Hof, plattegronden te plaatsen met daarop de groene routes; dit maakt het voor de fietser gemakkelijker een keuze te maken uit de routes de stad uit;
- barrières te slechten die – ook voor de fietsforens – onnodige en (bij woon-werkverkeer) onwenselijke omwegen zorgen, zoals de oversteek van de Eem die in de winter alleen bij Eembrugge mogelijk is.



De veerpont Eemdijk-Eemnes vaart niet van november tot en met februari, maar is de enige Eem-overgang ten noorden van Baarn.

De **minder vaardige** fietser – het jonge kind, de senior of de onervaren fietser – fietst met plezier wanneer hij of zij zich veilig voelt. Dat is met de weginrichting van nu vaak niet het geval. Fietsplezier voor die kwetsbare groep betekent:

- schoolomgevingen en fietsroutes naar scholen zijn veilig aangelegd: alle kinderen vanaf acht jaar kunnen hierdoor zelfstandig naar school fietsen;
- veilige oversteken van gebiedsontsluitingswegen, in twee fasen met een middengeleider en vrij uitzicht naar alle kanten;
- een herkenbaar fietsnetwerk waarvan de inrichting gericht is op kwetsbare fietsers: geen paaltjes, gevaarlijke bermen of hoge stoepranden; niet harder dan 20 km/uur op onverplichte fietspaden;
- vrijliggende fietspaden langs drukkeren wegen, 30 km/uur is de norm op alle andere wegen en straten.

Ondertussen in het land...

De landelijke Fietsersbond bracht in 2018 de *Fietsvisie 2040* uit, met *Ruimte en leefbaarheid, Mobiliteit, Gezondheid en veiligheid* en *Fietsplezier* als centrale thema's. De fiets als middel om ons land gezond en leefbaar te houden. Het genoemde *STOP-principe* is daarbij leidend. Daarnaast moeten verschillende veilige fietsroutenetwerken ruimte gaan maken voor de diversiteit van fietsers en fietsen.

Fietsvisie 2040 is te downloaden op www.fietsersbond.nl/ons-werk/fietsvisie-2040.

D. Actief meedenken

De fietstoekomst is al begonnen. De komst van e-bikes, speedpedelecs en fietskoeriers is een ontwikkeling die maakt dat het gebruik van fietspaden nu heel anders is dan tien jaar geleden. We zijn bovendien meer aan het fietsen, fietspaden zijn voller dan ooit. Zo vol dat nadenken over deze en andere fietstrends geen moment te vroeg komt. De Fietsersbond denkt actief mee over bijvoorbeeld:

- de grote verschillen in snelheid tussen fietsers en de onveiligheid die deze met zich meebrengt; de indeling van fietspaden in rijstroken voor snel- en langzaamverkeer lijkt een logische stap;
- horen speedpedelecs op het fietspad? En wat te denken van brede vrachtfietsen (met soms zware lading), scootmobielen en 'mini-auto's' met bromfietskenteken?

En dan gaat het alleen nog maar over fietspaden. Ook de fiets-inclusieve inrichting van nieuwe woonwijken en een eerlijker verdeling tussen de ruimte voor auto's en fietsen op de wegen staat de komende jaren op onze agenda.

Als Fietsersbond denken we niet alleen mee, we dóen ook mee, als gesprekspartner van de gemeente Amersfoort over de Omgevingsvisie Amersfoort en het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

E. Amersfoort en fietsplezier in 2030

De inrichting van de stad en haar wegen zal moeten meebewegen met de groei van het fietsverkeer. Laten we kijken naar hoe fietsstad Amersfoort er in 2030 uit kan zien.

In het centrum van de stad valt meteen op dat de asfaltwegen de vertrouwde rode kleur van de fietsstraat hebben. Op historische klinkerwegen is dat aangegeven door een subtiele klinkerstrook. Het *shared space* principe is in de binnenstad royaal toegepast, zodat je bijvoorbeeld in de Bloemendalsestraat niet van de stoep valt.

Waar eens de nerveuze en lawaaiige Stadsring lag, de brede strook asfalt die de stad in tweeën deelde, staan nu jonge, pas aangeplante boompjes op een even brede strook groen: het Singelpark. Fietsers en voetgangers hebben er de ruimte om de stad in- en uit te gaan. Op bankjes bekijken bezoekers van buiten de stad hun aankopen. De singel en het nieuw ontstane park zijn samen één groene zone geworden, waar je je ongestoord zowel in als buiten de stad voelt. Voor fietsers zijn er twee paden, een *slowlane* voor langzame fietsers en een *fastlane* voor forenzen en wielrenners. Brommers en scooters rijden niet langer op het fietspad. Bezoekers van buiten de stad die met de auto komen worden via goed aangegeven routes ondergronds geleid en daar opgevangen in parkeergarages waar je natuurlijk terecht kunt voor een huurfiets.

Amersfoort wordt wel het Maastricht van Midden-Nederland genoemd. De binnenstad met zijn unieke winkels, horeca en historische sfeer heeft een geweldige aantrekkingskracht op toeristen en mensen van buiten de stad. De fietsvriendelijkheid van de stad draagt daar in niet geringe mate aan bij.

De winkelzones in het oude centrum zijn weer van de Amersfoorters en hun bezoekers, die daar kunnen lopen zonder plaats te hoeven maken voor de druppelstroom auto's die daar ooit doorheen liep. De Hof, de Varkensmarkt en het Lieve Vrouwekerkhof, ze zijn er veiliger en rustiger door geworden. Zelfs op fietsstraat de Kamp zie je nog maar een enkele auto. Op handige plekken in de binnenstad staan bewaakte en overdekte fietsenstallingen. In panden die ooit leeg stonden kun je nu niet alleen je fiets stallen, maar – net als in een groot winkelcentrum – op een aanraakscherm meteen opzoeken waar jouw winkel of koffieplek is. Fietsparkeren bij winkels mag altijd, de ontwerpwedstrijd voor de fietsrekken kreeg internationale aandacht, zo goed passen ze in het straatbeeld van de stad.

Voor de fietsforens is het nieuwe netwerk, de *F-aders*, een verademing. Ze beginnen en eindigen allemaal op de nieuwe fiets-slagader door het Singelpark, en lopen van daar af over snelfietspaden naar Bunschoten, Nijkerk, Hoevelaken, Leusden, Zeist, Utrecht, Utrecht Science Park en Hilversum. Om ongevallen te voorkomen heeft elk snelfietspad een *slowlane*. Door de nieuwe fietstunnels op kruisingen met doorgaande wegen ben je werkelijk ultrasnel en filevrij in een van de buurgemeenten van Amersfoort. Die – zo wordt gefluisterd – stinkend jaloers zijn op de fietsstad die Amersfoort in 2030 geworden is.

Bedankt voor je aandacht voor deze Fietsvisie Amersfoort 2030. In Amersfoort gaan we een toekomst tegemoet met meer ruimte en aandacht voor de fiets. Die toekomst begint vandaag. Met het streven naar meer fietsplezier!



Colofon

De Fietsvisie Amersfoort 2030 is een uitgave van de Fietsersbond afdeling Amersfoort. Citeren uit deze publicatie moedigen we aan, graag met bronvermelding.

© 2020 Fietsersbond afdeling Amersfoort