Checklist Toekomstbeeld Fiets

**1 Investeer in de fiets**

**Reserveert jou gemeente een evenredig deel van het verkeersbudget voor de fiets?** Op basis van ritten in de modal split? Dit is de kans om het budget dat ze besteden te vergroten met een rijks bijdrage. Voor veel gemeenten wordt er voor stationsparkeren al landelijke subsidie verstrekt via de provincies. Bv fietsparkeren bij stations.

In dit geval tellen alle fietsprojecten mee. Utilitaire routes, recreatieve routes en fietsparkeren bij stations en ook in het centrum van de stad. Hierbij is er ook aandacht voor de snelfietsroutes die doorlopen binnen de kom. Daar zijn zij vaak het moeilijkst in te passen en dat vraagt extra budget. Hier is je kans!

**2 Zet voetgangers en fietsers op 1**

Dit vraagt een omslag in het denken en dus de mensen op het stadskantoor, gemeente huis en ook in het proces. In de omgevingsvisie vragen we aandacht voor een parkeernorm/ parkeervisie en een mobiliteitsvisie. De auto parkeernormen moeten omlaag en die voor fietsers omhoog. Vraag de gemeente om het STOP-principe als uitgangspunt te nemen voor de omgevingsvisie en de eruit voorkomende projecten ook voor deelfinanciering op te voeren in het nationaal toekomstbeeld fiets, inclusief subsidies voor planvorming.

1. **investeer in snelfietsroutes**

Snelfietsroutes stimuleren het regionale fietsen van kern bij de stad naar de stad en vice versa. Binnen de stad zijn ze moeilijk in te passen vanwege gebrek aan ruimte. Daar zijn ze juist belangrijk en de financiering uit het nationaal toekomstplan fiets kan ze mogelijk maken.

**Benoem de snelfietsroutes die nog niet volledig zijn uitgevoerd, of verbeterd kunnen worden, op tracé niveau. Eventueel kun je per deel aangeven wat nodig is. Brug, tunnel, fietspaden etc.** begrotingen en budgetten laten we aan de gemeente. Eventueel de lengte in km helpt om de omvang in te schatten.

1. **fiets en ov, een gouden combinatie**

Bij stations wordt al veel geïnvesteerd in fietsparkeren. Is er behoefte aan meer ruimte voor de fiets of is de doorgaande stroom auto’s bij stations te dominant benoem deze.

Fietsparkeren in het centrum van de stad wordt steeds vaker als hinderlijk ervaren en daarom zijn betere vaak gebouwde voorzieningen noodzakelijk. Benoem de straten waarlangs veel fietsers de stad in fietsen. Vraag bij elk van die straten een (inpandige) fietsparkeervoorziening. Ook kun je ook tijdelijk fietsenstallingen aanvragen voor piektijden (koopavonden en weekenden).

Rijden bij jou de regionale bussen ook dwars door het centrum? Is het nodig dat alle bussen doorrijden tot aan het centrum of naar een station. Of is een busstation/ov-hub aan de rand van de stad een betere optie? Dan kun je de verder fietsen op bv een deelfiets.

**Benoem een kansrijke hub met noodzaak voor fietsparkeren en vraag om hem in de contouren op te nemen plus budget voor planvorming en later realisatie aan.**

1. **stimuleer de Fiets**

Gemeente moet zelf het fietsen stimuleren door fietskilometers in het woonwerk verkeer te vergoeden. Leg in gebiedsontwikkelingen ook vast dat bij de vestigingscriteria van bedrijven hoort dat ze het fietsen stimuleren ook door een fietsvergoeding aan te bieden. De fietsvergoeding voor de fiets hoger is dan voor de auto. Bedrijven moeten voldoen aan de parkeernorm voor fietsen passend bij het gebied. In de centra en de locaties waar goed openbaar vervoer wordt aangeboden kan de norm voor auto parkeren omlaag en voor fietsparkeren omhoog. Vraag de gemeente deze plannen in hun visie op te nemen en budget aan te vragen voor de planvorming, en uitvoering in de volgende fase.**Welke gebieden kun je benoemen als aandachtspunt/voorstellen?**

**Stimuleringsprojecten in brede zin kunnen bijdragen aan meer fietsen deze mogen in de contouren maar krijgen pas na 1 maart een echte plek.**

1. **Hindernissen**

Paaltjes zijn hinderlijk en gevaarlijk. Vraag een budget aan om onnodige paaltjes, inclusief pot (fundatiesteen) te verwijderen. Daarnaast wordt budget gevraagd om noodzakelijke paaltjes goed in te leiden (12 meter ribbel verf) en van verlichting te voorzien.  ( 1 paaltje goed inleiden kost €10 000)

Grote infrastructuur wegen, spoor- en water- vormen barrières voor de fietsers in de steden, (bibeko). Aanbeveling is dat dit soort barrières elke 500 meter kan worden gekruist. Waarbij een maximale wachttijd van 60 seconden wordt aangehouden.  Dit geld dus voor niet bestaande kruisingen maar ook als er wel een kruising is maar een lange wachttijd. Het te kort aan woningen en de inbreidingsprojecten betekenen hogere fietsintensiteiten en een schaalsprong in het netwerk is echt belangrijk.

**Welke grote infrastructuur doorkruist jou stad waar kun je er niet elke 500 meter overheen of onder door kunt? Benoem de plekken waar je een fietsbrug of tunnel wilt en vraag ze aan.**

Eigenlijk zou je willen dat je vanuit elke wijk zonder verkeerslicht tegen te komen in het centrum en bij het station kunt komen. Zonder al te veel omfietsen natuurlijk. Als je de logische routes voor de fiets op een kaart intekent. Welke verkeerlichten moeten dan verdwijnen omdat te bereiken? Dat betekent vaak reductie autoverkeer of een rotonde aanleggen. Meer aandacht voor hoofdfietsroutes die niet naast een ontsluitingsweg liggen helpt hierbij. Vraag de gemeente een plansubsidie aan om dit te bereiken. Met daarna ruimte om het uit te voeren. Een lijst met de meest hinderlijke verkeerslichten voor fietsers in je gemeente helpt.

1. **Lagere snelheid minder fietsers als slachtoffer**

Het aantal fietsers dat overlijdt door een botsing met een auto moet naar nul, het aantal ernstig gewonde slachtoffers onder fietsers met 50% omlaag. Voer een lagere maximumsnelheid van 30 km in de bebouwde kom en 60 km daarbuiten in; combineer die verlaging met een programma om intelligente snelheidsassistentie (ISA) in het bestaande en nieuwe wagenpark uit te rollen. Vraag de gemeente specifiek om dit in het ov (bussen) toe te passen en in het eigen wagenpark. Bij een aanbesteding kan ISA op de voertuigen verplicht worden gesteld om mee te mogen doen in de aanbesteding, ook voor aannemers die vuilnis ophalen bijvoorbeeld.

Verleen geen ontheffing voor tractoren breder dan 2,5 meter binnen de bebouwde kom. Dit is natuurlijk meer relevant in stad dan een plattelandsgemeente.

Met name op de grijze wegen moet dan de snelheid omlaag naar 30 km. Als er geen ruimte is voor aparte fietsvoorziening dan moet de snelheid naar dertig. Of als er geen ruimte is voor een trottoir dan betekent dat eigenlijk dat er geen ruimte is voor een rijbaan en fiets is dan te gast. Dit is een logische toepassing van het STOP-principe.

Om deze ideeën uit te voeren moet een gemeente een visie en een plan maken dat kost tijd en geld. Er moet o.a. voorkomen worden dat sluipverkeer door de 30 km straten van de woonwijken gaat rijden. Hiervoor kan een plan subsidie aangevraagd worden.

Geef als afdeling een lijst met grijze wegen waar dit onmiddellijk effect heeft op de verkeersveiligheid van fietsers.

1. **fietsen als medicijn**

Dagelijks fietsen zorgt voor vitale Nederlanders, gaat overgewicht tegen, bevordert herstel en werkt preventief omdat het je weerstand verhoogt. Vraag de gemeente om fietsen een expliciet onderdeel te maken van preventie en gezondheidsbeleid. Dit kan in de omgevingsvisie en er kunnen projecten ontworpen worden waarbij scholen en werkgevers betrokken worden om het fietsen te stimuleren.

In het vestigingsbeleid kan worden opgenomen dat een fietsvergoeding wordt betaald aan werknemers, geen autoparkeerruimte beschikbaar wordt gesteld, wordt voldaan aan de parkeernorm voor fietsen, op eigen terrein of door mee te betalen aan een collectieve voorziening

Vraag de gemeente budget te reserveren en subsidie aan te vragen om stimuleringsprojecten met verschillende stakeholders uit te kunnen voeren.

1. **Weg met de fossiele tweewielers**

Zorg ervoor dat brommers en scooters op fossiele brandstof vanaf 2030 niet meer op het  fietspad te zien, te horen en te ruiken zijn.

Geef als afdeling aan welke bromfietspaden fietspad moeten worden. Hierdoor maak je duidelijk waar de brommers en scooters op de weg moeten rijden.

1. **Fietsen voor iedereen**

Er zijn steeds meer soorten fietsen, van vrachtfiets tot driewieler. Wanneer iedereen van jong tot oud kan fietsen op een geschikte fiets kan iedereen genieten van het fietsgeluk. De fiets is een geweldig inclusief middel om vervoersarmoede tegen te gaan. Geef ruimte aan de hele fietsfamilie, die inclusiviteit en participatie bevordert.

1. hoofdnetwerk Fiets

Het hoofdnetwerk fiets is het hoofdnetwerk waar we allang aandacht voor vragen. Het netwerk moet 2 keer zo dicht zijn als het auto netwerk. Een fietspad langs de ontsluitingswegen en een extra route door de 30 km gebieden. Met de transitie naar de fiets die we nu aan zien komen in de steden is de dichtheid van dit netwerk zeer belangrijk. De vraag is wil je een verdubbeling op de huidige route of wil je een extra hoofdfietsroute.

1. snelle en vracht netwerk

Dit zijn bijvoorbeeld de doorfietsroutes vanuit de regio die doorlopen naar het centrum, een kantorenwijk en het station. Steeds groter deel van de stedelijke logistiek zal op de laatste kilometer door bak en vrachtfietsen worden gedaan. op strategische punten komen hubs waar goederen van het regionale vrachtverkeer over gezet worden naar de vrachtfiets. Fietskoeriers, DHL bakfietsen en Cool Blue zijn de eerste voorlopers.

1. 8-80 netwerk

Voor de kwetsbare fietsers jonge kinderen die beginnen naar aan de (zelfstandige) fietsrit naar school. Ouderen die naar de winkel het buurtcentrum of een ommetje door het groen fietsen.