

Programma Fiets

Gemeente Alphen aan den Rijn 2019-2022

CONCEPT



CONCEPT

Samen goed op weg
in Alphen aan den Rijn

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5
1.1. Insteek van het programma	6
1.2. Leeswijzer	7
2. Visie, doelstelling en aanpak	8
2.1 Visie.....	9
2.2 Doelstelling fietsgebruik 2022	11
2.3 Terugblik Actieplan Fiets 2016-2020	12
2.4 Aanpak	15
3. Input lokale, regionale en nationale plannen, ontwikkelingen en trends	16
3.1 Gemeentelijke ambities.....	17
3.2 Input van partijen en bewoners	18
3.3 Regio Holland Rijnland.....	24
3.4 Tour de Force, Nationale Agenda Fiets	25
3.5 Provinciaal beleid.....	26
3.6 Rijksbeleid.....	27
3.7 Convenant Bereikbaar Haaglanden	28
3.8 Trends en ontwikkelingen	29
4. Bouwstenen Actieplan Fiets 2019-2022	32
4.1 Bouwsteen 1 Campagne Tot Fiets	34
4.2 Bouwsteen 2 Goed fietsnetwerk	36

4.3	Bouwsteen 3 fietsers in de voorrang op fietspaden in hoofdfietsroutes	38
4.4	Bouwsteen 4 Fietsers sneller groen	39
4.5	Bouwsteen 5 Fietsroutes goed verlicht	40
4.6	Bouwsteen 6 Aanleg en beheer fietsroutes en wegwerkzaamheden op fietsroutes	41
4.7	Bouwsteen 7 Fietsparkeervoorzieningen en fietsaanbod	43
4.8	Bouwsteen 8 Integratie van fiets in beleid	46
4.9	Bouwsteen 9 Bedrijven en fietsgebruik, goed voorbeeld	47
5.	Meerjarenprogramma.....	49
	Programmering 2019-2022	50
	Geraadpleegde bronnen.....	51

1. Inleiding



"De fiets is een gezond, voordelig en duurzaam vervoersmiddel. Fietsen levert een positieve bijdrage aan een gezonde leefstijl, aan de dagelijkse mobiliteit in onze gemeente en aan de groene, recreatieve kracht van onze regio. Om die redenen bundelen we onze krachten om het fietsgebruik te bevorderen."

In het coalitieakkoord Groene stad met lef 2018-2022 is uitgesproken dat het college een fietsactieplan gaat opstellen. Want fietsen heeft veel voordelen: het verbetert de bereikbaarheid en leefbaarheid en draagt bij aan een duurzame en gezonde samenleving met vitale inwoners. Voor het college en de raad is dat een belangrijke aanleiding om het thema fiets hoog op de agenda te zetten.

Een stevig fietsbeleid heeft gevolgen voor de wijze waarop wij plannen maken, investeringen doen en prioriteiten stellen. Het huidige Actieplan Fiets was vrij pragmatisch ingestoken. Het programma Fiets gaat verder. Het geeft aan wat onze ambitie en visie is voor de periode 2019-2022 en verder. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de inbreng van fietspartners, bewoners, dorps- en wijkvertegenwoordigers en andere belanghebbenden die de afgelopen jaren zijn verzameld.

1.1. Insteek van het programma

Omdat de fiets zo sterk is verweven is met wonen, werken en leven is er voor gekozen om onze visie en het fietsbeleid te vertalen naar bouwstenen en dit vervolgens in de uitvoering te gebruiken in de vorm van een meerjarenprogramma. Hiermee kan op integrale wijze worden gewerkt aan het fietsbeleid en wordt snel en transparant inzicht verkregen in de activiteiten en de kosten voor de komende jaren.



1.2. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de visie en doelen van het beleid. Ook wordt kort wordt ingegaan op het fietsbeleid tot nu toe én de aanpak voor de komende vier jaar. Het derde hoofdstuk bevat een omschrijving van de toekomstige ontwikkelingen die mede bepalend zijn voor het te ontwikkelen fietsbeleid. In het vierde hoofdstuk ingegaan op de bouwstenen. Deze nota eindigt met het programmaoverzicht voor de periode 2019-2022 in hoofdstuk 5. Bij dit programma hoort een bijlage waarin de input van partners, overzicht van projecten, knelpuntenlijst en kaarten zijn opgenomen die behoren bij dit programma.

2. Visie, doelstelling en aanpak

Onze visie voor de fiets:

- 1. Binnen stad en dorp staat de fiets voor snel en slim*
- 2. Steden en dorpen verbonden door snelle fietsroutes*
- 3. Fietsroutes snel, herkenbaar, veilig en comfortabel*
- 4. Fiets beschikbaar bij overstaplocaties*
- 5. De fiets parkeren zonder zorgen*
- 6. De fiets volwaardig meetellen in beleid en plannen*

Fietsbeleid begint met een visie over hoe wij kijken naar de positie van de fiets binnen het geheel van verkeersvoorzieningen en vervoerwijzen. Waar gaan we voor en waar staan we voor? De antwoorden op deze en meer vragen zijn nodig om de routekaart uit te stippelen en op basis daarvan een volwaardig fietsprogramma uit te rollen.

2.1 Visie

De gemeente wil de komende jaren meer insteken op de fiets. Zoals ook in het Uitvoeringsplan Groene stad met lef is verwoord:

‘Een goede infrastructuur voor voetganger, openbaar vervoer, fiets en auto is de basis voor economische ontwikkeling en leefbaarheid. We geven prioriteit aan goede fietsverbindingen en de verdubbeling van het spoor.’

Meer fietsen is goed voor de gezondheid, goed voor het milieu en verbetert de doorstroming van het verkeer. In Nederland woont 60% van de forenzen binnen een straal van 7,5 kilometer van hun werk, maar toch pakt maar een kwart van deze mensen de fiets. Als meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto, leidt dit tot minder files en vertragingen. Deze voordelen rechtvaardigen een stevig fietsbeleid met een gezonde ambitie.

Binnen stad en dorp staat de fiets voor snel en slim

Meer dan de helft van de autoritten in Nederland is korter dan 7,5 kilometer. Wij willen dat men voor korte ritten vaker de fiets pakt om files en milieunadelen van het autoverkeer te beperken. Wie slim is kiest binnen stad en dorp vaker voor de fiets. Omdat fietsen gezond en goedkoop is, er vaak kortere routes zijn voor de fiets, in veel gevallen sneller is dan de auto én men vrijwel altijd dicht bij bestemming de fiets kan parkeren. Het is belangrijk dat de fiets in het traject van deur tot deur in snelheid kan concurreren met de auto. Winkelcentrum, station, school of andere publiekstrekkingen moeten daarom met de fiets snel bereikbaar zijn, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid.

RAI Vereniging voorzitter (en oud-staatssecretaris van Financiën) Steven van Eijck:

‘Door één dag per week met de fiets naar het werk te gaan gaat de filedruk met circa 20 procent omlaag, verbetert de fitheid van de fietser met 13 procent en gaat ook de luchtkwaliteit vooruit.’

Steden en dorpen verbonden door snelle fietsroutes

Die snelheid geldt ook voor de verbinding tussen steden en dorpen. Daarom zetten we in op een palet aan lokale en regionale (snel)fietsroutes waardoor kernen en steden door middel van deze routes op adequate wijze met elkaar verbonden worden.

Fietsroutes snel, herkenbaar, veilig en comfortabel

Bovenstaande ambities stellen eisen aan een goed netwerk van snel- en hoofdfietsroutes in dorp, stad en daartussenin. Deze routes moeten snel, herkenbaar, veilig en comfortabel zijn, zodat zowel (oudere) recreanten, kinderen als de snelle forens hier optimaal gebruik van kunnen maken.

Fiets beschikbaar bij overstaplocaties

Snelheid en bereikbaarheid betekent daarbij óók dat er fietsen op belangrijke overstaplocaties beschikbaar moeten zijn voor het natransport.

De fiets parkeren zonder zorgen

Verder streven wij ernaar dat men bij een overstap op bus, trein of auto of bij het winkelen zijn of haar fiets (óók de elektrische) onbezorgd moet kunnen parkeren. En dat zonder lang te hoeven zoeken naar plek of zich zorgen te maken over beschadiging of diefstal. Dit vraagt om voldoende ruime en veilige stallingsmogelijkheden dicht bij de bestemming, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte.

De fiets volwaardig meetellen in plannen

Tot slot willen wij dat de fiets een volwaardige plaats krijgt naast andere modaliteiten zoals de auto en het OV. Dat betekent ook dat wij de fiets even zwaar willen laten meewegen in plannen en ontwikkelingen als de auto. Dus niet alleen voldoende parkeerplaatsen, maar ook voldoende fietsenstallingen. In woonwijken niet de fiets te gast, maar de auto. Bij omleidingen niet alleen oog voor de auto, maar ook voor de fiets. Het lijken open deuren, maar voor de fiets is nog veel te verbeteren en er is een achterstand in te halen.



De fietsappel bij het station in Alphen aan den Rijn staat symbool voor een groene, fietsvriendelijke gemeente. Een gemeente die, als groene stad met lef, het groene voorbeeld geeft aan andere gemeenten. Het Programma Fiets moet hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Kortom, deze visie op het fietsbeleid én het programma vragen om financiële en organisatorische inspanningen. Middelen die beperkt voorhanden zijn. De acties worden daarom over meerdere jaren uitgesmeerd waarbij de financieringsbehoefte in het bijgevoegde programma verder is uitgewerkt. Het programma loopt door tot en met 2022. Deze visie reikt verder en moet daarom worden gezien als een ambitie voor de langere termijn.

2.2 Doelstelling fietsgebruik 2022

Wij willen meer mensen op de fiets krijgen. Daarom stellen wij als doel dat we ertoe streven dat in 2022 er 15% meer wordt gefietst dan in 2015. Dit doen wij door gerichte fietstellingen met ruim 80 telpunten op belangrijke fietsroutes en door bewoners via de belevingspeiling te vragen naar hun oordeel over het fietsgebruik.

2.3 Terugblik Actieplan Fiets 2016-2020

Vanaf 2016 is er vanuit het Actieplan Fiets gewerkt aan diverse fietsonderwerpen. Er is onderscheid gemaakt tussen fietsroutes, fietsvoorzieningen en fietspromotie. Hieronder is een korte terugblik op de uitgevoerde activiteiten en projecten.

Fietsroutes

In het Actieplan Fiets 2016-2020 zijn een aantal te verbeteren fietsroutes en fietsvoorzieningen opgenomen, waaronder het geschikt maken van fietspaden voor fietsverkeer in 2 richtingen, fietsvoorziening Zierendeweg en het wijzigen van voorrang op rotondes. Deze en andere projecten zijn ook opgenomen in het voorliggende fietsprogramma 2019-2022 en staan geprioriteerd in het meerjareninvesteringsplan infrastructuur (MIPI). In de aparte bijlage is een overzicht opgenomen met projecten en maatregelen op het gebied van fietsen in de periode 2016-2020.

Fietsvoorzieningen

De afgelopen jaren zijn de fietsenstallingen bij de stations verbeterd. Bij de introductie van R-net Alphen-Gouda en R-net 470 (Alphen-Schiphol) zijn extra fietsenstallingen geplaatst in Alphen aan den Rijn. Ook in Boskoop is de R-net halte Snijdelwijk met fietsenstalling in gebruik genomen. Met de NS wordt nog overleg gevoerd over de inzet van OV fietsen in Boskoop.

Promotie van fietsgebruik –stimuleren van fietsen

Uit twee bijeenkomsten in 2016 met fietspartners (zie 3.2) voor het opstellen van het Actieplan Fiets 2016–2020, kwam naar voren dat fietscampagnes en -stimulering belangrijk zijn om ervoor te zorgen dat er meer gefietst gaat worden. Daarom is vanuit het Actieplan Fiets 2016 ingezet op acties om het gebruik van de fiets te promoten en stimuleren. Tegelijkertijd zijn bijeenkomsten gehouden over fietsstimulering (zie 3.2) Hierbij waren organisaties betrokken die zich inzetten voor de fiets en de fietser (Fietzersbond, CAS, Gilde, De Sportvrouw, Avanti, PReT, Alphen Marketing, VVV Alphen aan den Rijn en Boskoop). Daarbij zijn nieuwe, maar ook eerder ingebrachte onderwerpen opgesomd, met name om als gemeente duidelijk te maken dat men echt een punt wil maken van de fiets en dat uitdragen in beleidskeuzes en communicatie. Dit heeft in 2018 geresulteerd in de campagne Tot Fiets. In deze campagne wordt samengewerkt met organisaties en bedrijven die (mede) gericht zijn op fietsen. Het gezamenlijk doel is om het gebruik van de fiets voor allerlei doeleinden te promoten. Met de campagne Tot Fiets is er met diverse partners een eerste stap gezet in een gezamenlijke aanpak en met brede insteek om het fietsen binnen Alphen aan den Rijn te stimuleren.

Overige fietsacties

Daarnaast zijn er vanaf 2016 diverse acties opgestart om het gebruik van de fiets te promoten en stimuleren:

- Uitproberen e-bike
- Fietscursussen voor statushouders en senioren
- Meer fietsgebruik bij bedrijven. M.b.v. boekje fiscale regels, gesprekken e.d. Knelpunt: gemeente goede voorbeeld
- Verkennen behoefte deelfietsen
- Met Bereikbaar Haaglanden: Duim Omhoog Actie, Fietsenmaker op het werk, netwerkbijeenkomsten, onderzoek mobiliteit werknemers (woon-werk verkeer) en zakelijk verkeer (dienstreizen, met ODMH)
- Gratis fietscheck bij het gemeentehuis voor inwoners tijdens de Week van de Veiligheid & Dag van de duurzaamheid
- Thema bijeenkomst bij Week van het werk
- Communiceren over fietsen, fietsactiviteiten en fietsnieuws en zoeken naar welke uitingen we kunnen doen en welke kanalen beschikbaar zijn.



Participatie en kennisdeling

In de afgelopen jaren zijn meerdere bijeenkomsten over “fietsen in de gemeente” georganiseerd met Fietspartners. De Fietspartners zijn bedrijven, organisaties, verenigingen of inwoners die zich ook (willen) inzetten voor het fietsen in de gemeente. Via de Belevingspeiling wordt daarnaast elke twee jaar aan onze inwoners gevraagd hoe het fietsen gestimuleerd kan worden. Uit deze acties is zeer veel informatie verzameld die ten gunste wordt gebracht van dit programma. Daarnaast is gewerkt aan het opbouwen van netwerk en onderling vertrouwen. Daardoor weten partners ons snel te vinden en andersom. Dit versnelt processen, draagt bij aan commitment en vergroot het begrip bij keuzes.

2.4 Aanpak

Op basis van de bovengenoemde visie, de opgehaalde informatie, het coalitieakkoord, bestuurlijke wensen, landelijk, provinciaal en regionaal beleid, trends en ontwikkelingen wordt duidelijk wat de komende jaren de opgaven en de benodigde middelen zijn voor het fietsbeleid. In het onderstaande schema is de aanpak geschetst.



3. Input lokale, regionale en nationale plannen, ontwikkelingen en trends

Uitvoeringsprogramma 2018-2022

Groene stad met Lef!



Ja, daar teken ik Voor!

Alphen aan den Rijn

Alvorens de bouwstenen te formuleren, zetten we de belangrijkste eigen bestuurlijke ambities en afspraken op een rijtje. Daarna verwoorden we de belangrijkste elementen die uit de enquêtes en participaties is gekomen. Vervolgens kijken we naar de plannen die regio, provincie, rijk en andere organisaties hebben ten aanzien van de fiets en die bepalend kunnen zijn voor de lange termijn aanpak. Tot slot zijn er diverse ontwikkelingen op technologisch gebied die de uiteindelijke koers medebepalen waarin wij het fietsbeleid gaan vormgeven. Bij elk onderwerp is aangegeven hoe het in het fietsprogramma is meegenomen.

3.1 Gemeentelijke ambities

De coalitie van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft de ambitie op het gebied van fietsen verwoord in het coalitieakkoord en het uitvoeringsprogramma 'Groene stad met lef'. Daarnaast zijn fietsambities en –acties neergelegd in het Actieprogramma Duurzaamheid 2017-2020. Opgaven die het college tijdens de huidige coalitieperiode in ieder geval wil invullen zijn:

- Het opstellen van een integraal fietsactieplan, waarin aandacht voor fietsparkeren, verbeteren van de fietsinfrastructuur, de opslag wees- en verkeerd gestalde fietsen en het stimuleren van fietsgebruik.
- Aanleg van fietssnelwegen of snelfietsroutes en onderzoek naar de routes Alphen – Leiden en Alphen – Gouda.
- Onderzoek naar het verbeteren van de toegang tot de fietsenstalling Fossapad en het realiseren van fietsparkeervakken in het centrum.
- Onderzoek naar fietsparkeren en fietsendiefstal in het centrum en uitvoering van maatregelen fietsparkeren en fietsendiefstal centrum.
- Bevorderen fiets door voorlichting.
- Verbetering fietspaden, doorgaande fietsroutes, groene golf voor fietsen, parkeervoorzieningen fiets en oplaadpunten elektrische fietsen.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De bovenstaande voornemens en afspraken zijn vervat in de visie zoals geformuleerd in hoofdstuk 2 en maken dus deel uit van dit programma.

3.2 Input van partijen en bewoners

De afgelopen twee jaar zijn er diverse overleggen geweest met stakeholders en is veel informatie opgehaald via de Belevingspeiling 2018. Een groot deel van deze input komt terug in de bouwstenen. In de onderstaande lijst is samengevat wat de belangrijkste onderwerpen zijn per kern. Dit is echter een samenvatting en doet onvoldoende recht aan de gehele lijst met input. Daarom is in een separate bijlage de input opgenomen. Daarnaast heeft ook de fietsersbond een lijst met knelpunten en suggesties aangedragen voor onze gemeente. Deze lijst is te vinden op: <https://www.fietsersbondalphenaaandenrijn.nl/knelpunten>. Van deze lijst is een reactienotitie gemaakt die in de eerdergenoemde bijlage is verwerkt en waarvan de actiepunten zijn ondergebracht in de bouwstenen en/of het fietsprogramma.

Er zijn veel positieve punten aan het fietsnetwerk genoemd:

- Ongelijkvloerse kruisingen
- Instelling verkeerslichten in combinatie met voorsignalering
- Meestal verkeerskundig goed ingericht
- Tweerichtingsfietspaden
- Voorrang rotondes meeste gevallen goed geregeld
- Veel asfaltfietspaden

Maar er zijn ook punten van kritiek

- Plaatselijk slechte kwaliteit
- Fietspaden en wegen schoolroutes te smal
- Strooien van schoolroutes
- Rood asfalt op kruisingen niet goed zichtbaar in donker

Per kern:

Boskoop

- Verkeerssituatie bij Hefbrug
- Fietsroute de Zijde / Reijerskoop: onveilige situatie
 - - Rtondes: niet in de voorrang voor fietsers, niet ideaal aangelegd, onoverzichtelijk
 - - Kruisingen: wisselende voorrangsregels, onoverzichtelijk
- Onderhoud en kwaliteit fietspaden: smal, wegdekkwaliteit, afwatering, scheef en meer
- Veiligheid in relatie tot vrachtverkeer, landbouwverkeer (het verkeer steekt uit over het fietspad)
- Aandacht voor diverse oversteken elders in Boskoop: onoverzichtelijk, onduidelijk, fietsers hebben regelmatig geen voorrang

- Op diverse plekken logischere en extra fiets verbindingen maken
- Bewegwijzering hoofdfietsroute centrum verbeteren
- Nalopen recreatief fietsknooppuntnetwerk

Hazerswoude Rijndijk en Koudekerk aan den Rijn:

- Verlichting langs de Oude Rijn
- Koudekerk: zijstraatjes van Hoogewaard etc. hebben vaak voorrang
- Verkeerslichten brug kortere periode in werking vanwege afname verkeer
- Dorpsstraat bij kruising KK brug: fietsers meer ruimte geven
- Lage Waard wordt harder dan 30 km/uur gereden

Hazerswoude Dorp

- Aantal verbindingen realiseren:
 - fietsroute Oostvaardpad aansluiten op Sportlaan
 - rondom de N209 en fietsverbindingen oost-west
- Oversteek verbeteren N209- Katjesweg
- Rotonde op locatie kruispunt (o.a. Gemeneweg)
- Verlichting Gemeneweg

Benthuizen

- Verwijderde fietspad Bentwoudlaan (Omleidingsweg) wordt gemist
- Diverse suggesties hoofdfietsroute over andere wegen/fietspaden

Aarlanderveen

- Dorpsstraat Aarlanderveen
- Fietsbrug

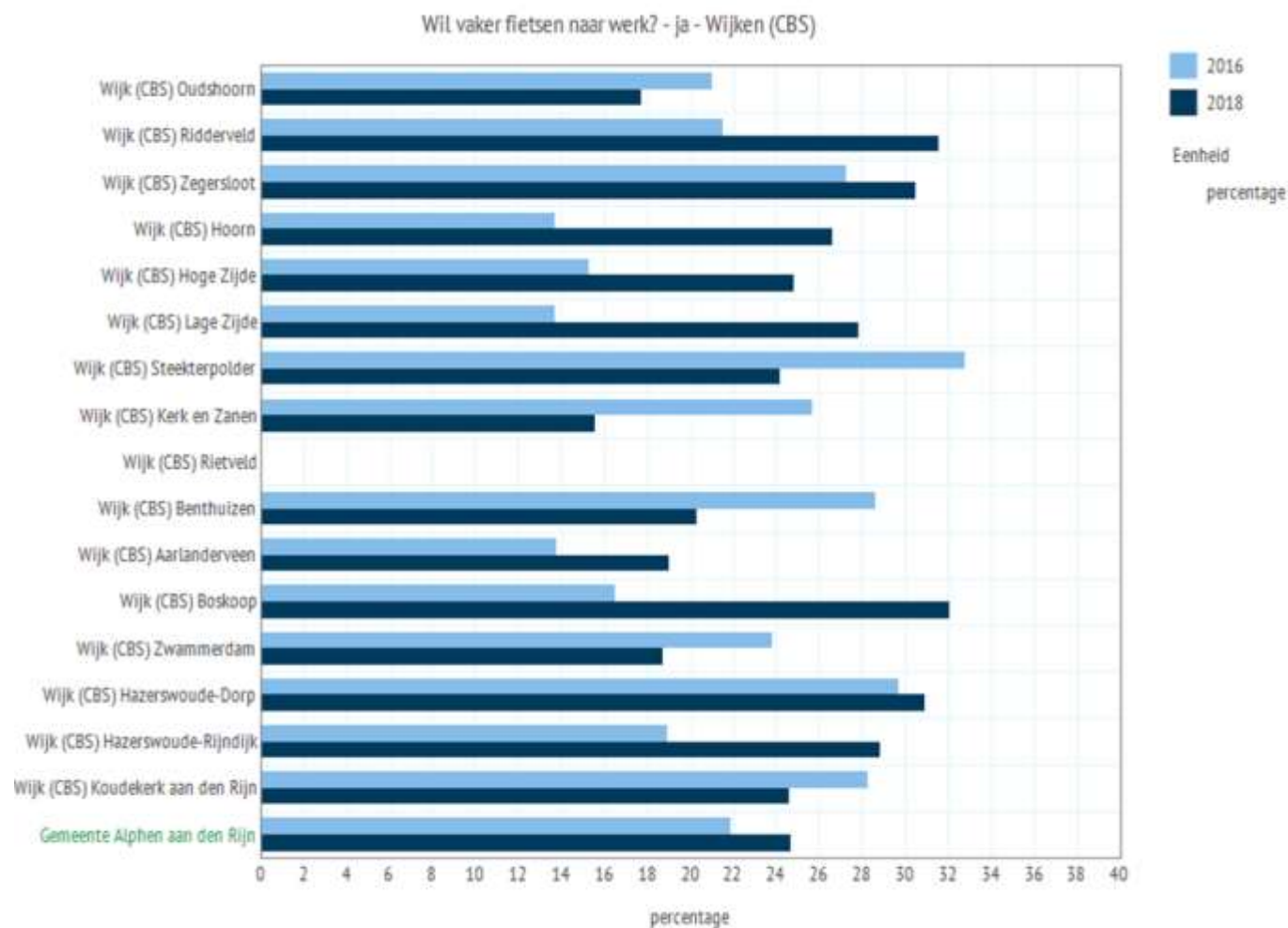
Stad Alphen aan den Rijn

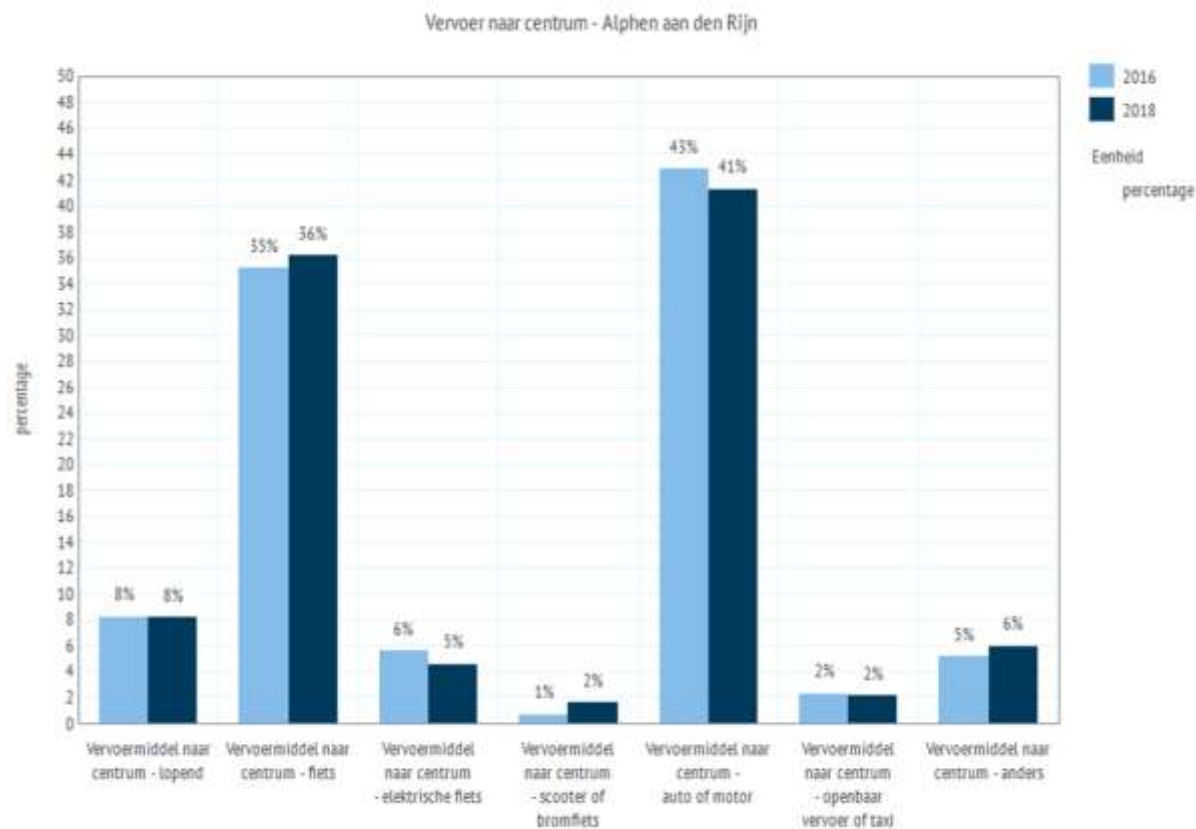
- Centrum
 - shared space wordt als onveilig en onaangenaam ervaren
 - fietsparkeren: rommelig, Fossapad ingang, wens dichtbij bestemming de fiets te stallen
 - bussen/ fietsers wel/niet toestaan
- Gnephoek
- Albert Schweitzerbrug
- Bachsingel
- 50 wegen zonder fietspad veilig maken (fietsuggestiestroken)

Belevingspeiling

In 2018 is een belevingspeiling gehouden onder inwoners van de gemeente Alphen aan den Rijn. Het is interessant om daarin de vergelijking te maken met de eerdere peiling in het jaar 2016. Uit de laatste peiling blijkt dat de intentie onder inwoners om vaker met de fiets naar het werk te gaan is gegroeid (zie figuur 1). Met name in Boskoop, Hazerswoude-Rijndijk en veel wijken in de stad Alphen. Dit is anders in de wijk Kerk en Zanen en Benthuisen. Hier is wat minder interesse om vaker naar het werk te willen fietsen.

In 2016 ging 21% met de fiets naar werk en 2% ging met de elektrische fiets. In 2018 was dat 22% en 2%. Circa de helft van de werkende inwoners werkt binnen de gemeente.





Ook geven bewoners aan dat zij minder vaak de auto hebben gebruikt als men naar het centrum wil. In plaats daarvan is eerder gekozen voor de scooter, fiets of een ander vervoermiddel (zie figuur 2). Het gebruik van het openbaar vervoer en de taxi om naar het centrum te gaan is niet veranderd ten opzichte van 2016 en is relatief laag ten opzichte van de fiets.

Figuur 2, vervoer naar centrum, bron: Belevingspeiling 2018

Vervoer naar centrum - Alphen aan den Rijn		
	2016	2018
Reden niet fietsen naar centrum - geen	31%	25%
Reden niet fietsen naar centrum - gezondheidsredenen	21%	17%
Reden niet fietsen naar centrum - onvoldoende fietspaden binnen Alphen	2%	1%
Reden niet fietsen naar centrum - onvoldoende fietspaden rond Alphen	1%	1%
Reden niet fietsen naar centrum - verkeer is te onveilig	6%	7%
Reden niet fietsen naar centrum - 's avonds te onveilig	13%	7%
Reden niet fietsen naar centrum - onvoldoende stalmogelijkheden	5%	3%
Reden niet fietsen naar centrum - geen beschikking over elektrische fiets	6%	7%
Reden niet fietsen naar centrum - andere reden	35%	47%

Tabel 1, reden waarom niet fietsen naar het centrum, bron: Belevingspeiling 2018

Woon-werkverkeer - Alphen aan den Rijn		
	2016	2018
Reden niet fietsen naar werk - afstand te groot	56%	50%
Reden niet fietsen naar werk - tijdsbesparing	26%	34%
Reden niet fietsen naar werk - moet er representatief uitzien	20%	19%
Reden niet fietsen naar werk - kinderen wegbrengen	16%	15%
Reden niet fietsen naar werk - onvoldoende fietspaden in Alphen	1%	2%
Reden niet fietsen naar werk - onvoldoende fietspaden rond Alphen	1%	3%
Reden niet fietsen naar werk - verkeer is te onveilig	3%	7%
Reden niet fietsen naar werk - 's avonds te onveilig	10%	10%
Reden niet fietsen naar werk - onvoldoende stalmogelijkheden	0%	0%
Reden niet fietsen naar werk - geen beschikking over elektrische fiets	11%	30%
Reden niet fietsen naar werk - geen douchemogelijkheid	-	11%
Reden niet fietsen naar werk - werkgever betaalt niet mee	-	10%
Reden niet fietsen naar werk - andere reden	27%	24%

Bij de reden waarom niet naar het centrum wordt gefietst wordt wat minder vaak dan in 2016 de onveiligheid en stallingsmogelijkheden genoemd (zie tabel 1).

Voor de forens wordt de afstand in 2018 minder als reden gebruikt om niet te fietsen naar het werk dan in 2016 (zie tabel 2). Echter vindt men *tijdsbesparing* wel een belangrijker argument dan in 2016. Verder vindt men de verkeersonveiligheid minder van belang dan de sociale onveiligheid 's avonds. Alhoewel men de verkeersveiligheid in 2018 wel weer wat belangrijker vindt dan in 2016. Ook geven in 2018 bijna drie keer zoveel mensen aan dat zij géén beschikking hebben over een elektrische fiets om van huis naar het werk te rijden.

Conclusie belevingspeiling

Over het geheel genomen is er een stijgend gebruik van de fiets te zien. De intentie om naar het werk te fietsen komt tot uiting in figuur 1. In tabel 2 komt naar voren dat een grote groep de elektrische fiets gewenst vindt voor het werk. Het stimuleren van gebruik van de e-bike (of step) als alternatief voor de korte afstand met de auto blijft daarmee een belangrijk in te zetten instrument.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De verkregen informatie en wensen zijn samen met de andere input verwerkt in de bouwstenen. Deze acties lopen samen met de acties binnen het actieprogramma Duurzaamheid.

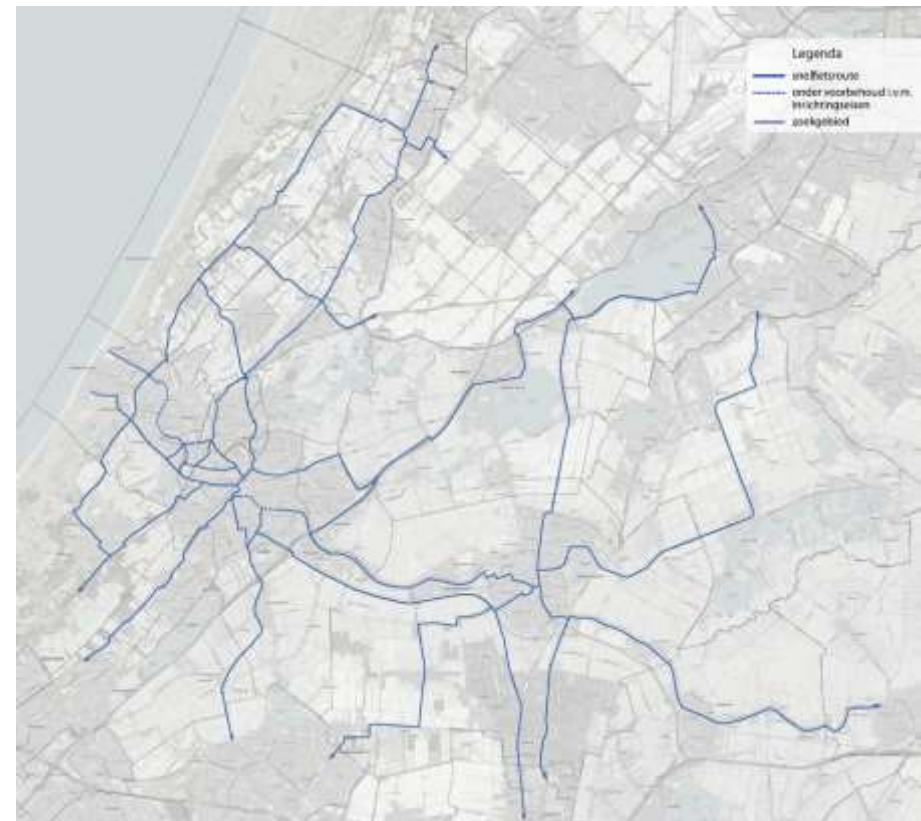
Tabel 2, reden niet fietsen naar het werk, bron: Belevingspeiling 2018

3.3 Regio Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland verzamelt als regionaal platform de aanvragen voor Duurzaam Veilig en regionale infraprojecten, waaronder ook de fiets. Bij het opstellen van de regionale mobiliteitsagenda in 2017 heeft de fiets een prominente plaats gekregen. Dit heeft ertoe geleid dat onder regie van Holland Rijnland, een werkgroep Snelfietsroutes is opgestart. Deze werkgroep heeft alle (potentiele) regionale snelfietsroutes geïnventariseerd en zorgt voor afstemming over de ontwerp- en inrichtingseisen. Op deze wijze wordt eenduidigheid van de routes en samenwerking over de aanpak van projecten bevorderd. Daarnaast zorgt een regionale aanpak ervoor dat er draagvlak ontstaat om de snelfietsroutes bij provincie en Rijk onder de aandacht te brengen.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De regionale aanpak sluit aan op ons coalitieakkoord en daarmee ook op de gemeentelijke visie op de fiets. De bovenstaande snelfietsroutes zijn op indicatie ingetekend, worden jaarlijks geactualiseerd en vormen de basis van overleg met buurgemeenten, rijk en provincie.



Figuur 3, conceptkaart snelfietsroutes gemeenten Holland Rijnland (versie februari 2019)

3.4 Tour de Force, Nationale Agenda Fiets

De “Tour de Force” is een samenwerking van de gezamenlijke overheden (Rijk, IPO, VNG, Vervoerregio’s en Waterschappen) om een forse impuls te geven aan het fietsgebruik. Daarnaast is het blijvend internationaal profileren als Fietsland nummer 1 aantrekkelijk voor (buitenlandse) toeristen, een duurzaam imago en export van fietsproducten, -kennis en –diensten. De Tour de Force heeft een gezamenlijke, landelijke Agenda Fiets 2020 opgesteld, met negen doelen:

1. Nederland toonaangevend Fietsland
2. Meer ruimte voor de fiets in steden
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets
5. Gerichte stimulering van fietsen
6. Minder fietsslachtoffers
7. Minder gestolen fietsen
8. Versterken kennisinfrastructuur
9. De fiets in de omgevingsvisie

Een aantal gemeenten is aan de slag gegaan met de Tour de Force onder de naam F10 gemeenten. Het cijfer in F10 drukt uit dat deze steden een ambitieus fietsbeleid voeren: ze gaan voor een rapportcijfer 10. Ook andere steden kunnen toetreden wanneer ze de inzet van de F10 onderschrijven en daaraan een actieve bijdrage willen leveren. De gemeente Alphen aan den Rijn is (nog) geen actief lid van de Tour de Force, maar onderschrijft de doelen.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

Met name de punten 2 t/m 7 en 9 sluiten goed aan op onze visie en ambitie. Door onze gemeente kan daaraan een belangrijke bijdrage worden geleverd, waardoor daarmee ook de deur openstaat voor de punten 1 en 8.



3.5 Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland stimuleert fietsen door de inzet van subsidies en organisatorische ondersteuning aan gemeenten. In 2016 is het Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 opgesteld met als speerpunten:

1. Optimalisatie fietsnetwerken
2. Fiets in de keten
3. Innovatieve, energieneutrale fietspaden

Er is vooralsnog onvoldoende budget bij de provincie voor een ambitieus uitvoeringsprogramma zoals in het eerdere fietsplan uit 2008. Bovendien werden kansrijke projecten in het verleden voor 100% door provincie betaald, nu is dat 50% mits er voldoende budget is. Dat betekent dat dit meer (financiële) inzet vraagt van de gemeente(n). Naast de aanleg van fietspaden springt de provincie ook financieel bij in het geval van specifieke projecten zoals de plaatsing van OV fietsen bij kleinere stations en stallingen. Dankzij de subsidies zijn binnen onze gemeente de afgelopen jaren diverse fietspaden aangelegd. De brug over het Aarkanaal in Alphen aan den Rijn is één van de grotere projecten die op dit moment met behulp van provinciale middelen wordt voorbereid en aangelegd.

Toekomstagenda snelfietsroutes

Voor de invulling van het eerste speerpunt heeft de provincie de Toekomstagenda Snelfietsroutes opgesteld. In dit plan zijn de belangrijkste snelfietsrelaties binnen de provincie onderzocht en is de nut en noodzaak van snelfietsroutes verder uitgewerkt. Deze uitwerking biedt voor de provincie een kader om gericht middelen in te zetten om het fietsgebruik te stimuleren. De toekomstagenda is in februari 2019 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Een eerste stap uit dit plan is een verkenning naar een snelfietsroute Alphen-Gouda.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De provinciale verkenningen voor snelfietsroutes zijn opgenomen in ons fietsprogramma en in de regionale snelfietsroutes.



3.6 Rijksbeleid

De Staatsecretaris heeft zich in 2018 bij kamerbrief (Ministerie I&W, 12-06-2018) duidelijk uitgelaten over de ministeriële ambities om het fietsgebruik in Nederland te bevorderen. Ook het ministerie wil dat fiets en openbaar vervoer aantrekkelijke alternatieven vormen voor autogebruik. De regering gaat zich samen met de nieuwe colleges en de andere partners van de Tour de Force inzetten voor een actualisatie van de Nationale Agenda Fiets. Bij deze actualisatie wil ze specifiek inzoomen op de doelstelling om in deze kabinetsperiode 200.000 forensen uit de auto op de fiets te krijgen, in combinatie met OV. Daarvoor is extra geld beschikbaar gesteld dat vooral wordt gestoken in de aanleg en verbetering van snelfietsroutes en fietsstallingen. Daarnaast wil het rijk meedenken bij oplossingen zoals bij het kruisen van rijkswegen en het meekoppelen van fietskansen in verkenningen. Op dit moment zijn en wordt voor de verbreding A4, respectievelijk de A12 de fiets als meekoppelkansen verkend.



Een ander spoor dat het ministerie wil volgen is het benutten en verbeteren van bestaande fiscale regelingen met werkgevers. Zo kunnen werkgevers aan werknemers die fietsen maximaal 19 cent belastingvrij per kilometer geven en/of een renteloze lening voor de aanschaf van een fiets. Vanaf 2020 geldt er een vaste bijtelling van 7% voor de fiets van de zaak, zodat het leasen van een fiets aantrekkelijker en eenvoudiger wordt voor zowel werkgever als werknemer.

Het opnemen van de fiets in de omgevingsvisie is het spoor waarin het ministerie inzet op het inbedden van de fiets in lokale plannen. Daarnaast ziet het ministerie graag dat er meer zones komen waarin niet de fiets maar de auto te gast is. In de Contouren toekomstbeeld OV 2040 geeft het Rijk aan dat één van de doelen is om in het stedelijk gebied het OV, samen met de fiets, het belangrijkste vervoermiddel te laten zijn. Deze beleidsvoornemens sluiten naadloos aan op het laatste punt van onze visie.

Tot slot wil het ministerie dat er een betere interoperabiliteit is tussen de diverse vormen van deelfietsen. Dit houdt in dat de verschillende systemen op een goede manier naast elkaar kunnen worden gebruikt. Dit is namelijk een van de nadelen wat gemeenten er nog van weerhoudt om deelfietsen op grote schaal in te voeren. Hier worden al vorderingen in gemaakt (zie elders in dit hoofdstuk).

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De bovenstaande aspecten en handreikingen van het ministerie zijn ingebed in de bouwstenen. Verder vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat over de (snel)fietsroutes die raken aan de eigendommen van het rijk.



Figuur 4, de acties uit Ga 3.0!

3.7 Convenant Bereikbaar Haaglanden

Onze gemeentelijke organisatie, de stichting Greenport Boskoop en de VOA zijn sinds 2016 een convenantpartner van Bereikbaar Haaglanden. Het convenant is in 2018 met 2 jaar verlengd. Bereikbaar Haaglanden richt zich op bereikbaar houden van de regio Haaglanden en omstreken. Dit is een belang dat door veel ondernemers wordt gedeeld en onderkend. Bereikbaar Haaglanden informeert werkgevers over de mogelijkheden om files te vermijden, met behulp van de campagne *Ga3.0!* Meer gebruik en inzet van de fiets en andere alternatieven voor de auto zijn instrumenten die werkgevers kunnen gebruiken om het gezamenlijke doel te bereiken.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

De handreikingen van *Ga3.0!* zijn met name ingebed in de campagnes en stimuleringsmaatregelen naar werkgevers. Dit is vooral terug te vinden in de bouwstenen 1 en 9.

3.8 Trends en ontwikkelingen

Er zijn diverse onderwerpen die zodanig ingrijpen op het landelijke en lokale fietsbeleid dat het voldoende relevant is om deze hier te benoemen en waar mogelijk in te bedden in het programma Fiets.

Fietsdiefstal

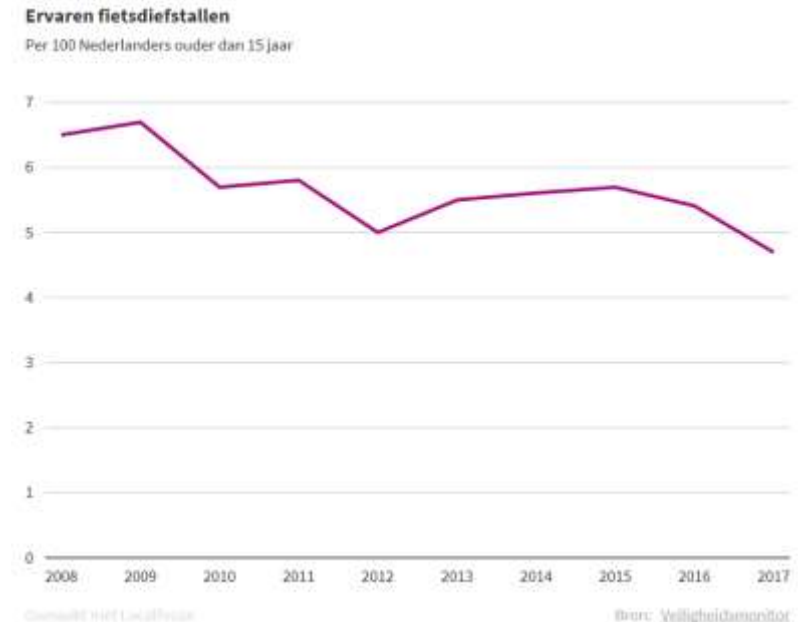
Het goed en veilig kunnen stallen of kunnen overstappen is een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van de fiets. Uit de Fietsstadverkiezing 2018 blijkt bijvoorbeeld dat fietsers fietsdiefstal een belangrijk aandachtspunt vinden, zowel in Alphen aan den Rijn als landelijk. Gelukkig blijkt uit de politiecijfers dat fietsdiefstal in Nederland een licht dalende trend heeft (figuur 5). In het geval van Alphen aan den Rijn ging het in 2014 nog om 700 aangiften van fietsdiefstal per jaar, in het eerste semester van 2018 waren dit nog ‘maar’ 179 aangiften. Gunstige cijfers, maar geen reden om achterover te leunen. Scherp blijven op goede stallingsvoorzieningen voor fietsers en het promoten van het gebruik van kluizen en bewaakte stallingen blijft nodig. Daarnaast is preventie en informatie aan fietsers over het veilig stallen van fietsen onderdeel van goed preventiebeleid.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

Aanpak van fietsdiefstal is opgenomen in bouwsteen 7.

Deelfietsen

Het aanbod van deelfietsen is in korte tijd enorm gegroeid. De afgelopen jaren zijn enkele gesprekken gevoerd met deelfietsaanbieders. Deze hebben vooralsnog niet geleid tot de inzet van deelfietsen in onze gemeente. Met name een goede interoperabiliteit zijn een belangrijke voorwaarde voor de gebruikers van deze fietsen. Het is van belang om te kiezen voor een systeem dat voor de klant eenduidig is, dat ongeacht de aanbieder men via één systeem kan registreren, inloggen, betalen en de fiets meenemen (snel en gemakkelijk). Een tiental aanbieders



Figuur 5 ervaren fietsdiefstallen in NL, bron: www.fietsersbond.nl

streeft ernaar om daarin te gaan samenwerken. Deelfietsen zijn een goede aanvulling als natransport van de reiziger binnen de stad (overstap van auto of OV) én als middel om recreatie en toerisme in onze gemeente te vergroten. Deelfietsen, maar ook deelauto's zullen een steeds belangrijker onderdeel worden binnen de vervoersketen. Voor de reiziger is het met name bij overstappunten of zogenaamde hub's van belang om een voldoende groot aanbod te hebben aan vervoersmiddelen om het laatste traject naar zijn of haar bestemming te kunnen afleggen. De inzet van deelfietsen kunnen daarom mogelijk onderdeel worden van de vervoersketen binnen de bus concessie 2022. Het beleidskader voor de bus concessie is bij het opstellen van het Programma Fiets nog in ontwikkeling.

Light electric vehicles (LEV's)

Een nieuwe categorie naast 'gewone' fietsen en elektrische auto's wordt gevormd door de Light Electric Vehicles (LEV's), dit zijn voertuigen (veelal met twee of drie wielen) met een accucapaciteit van minder dan tien kilowattuur. De actieradius is 15 tot 100 kilometer. De diversiteit aan LEV's is groot; van elektrische brommers en scooters tot de Renault Twizy en motorscooters (deduurzameuitgeverij.nl, sd).

De bekendste van deze categorie is wel de e-bike. Van alle afgelegde fietskilometers gaat landelijk 18 procent per e-bike. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wordt de e-bike steeds meer gebruikt voor woon-werkverkeer en worden de berijders ervan steeds jonger. Van alle verplaatsingen per e-bike reikt bijna 20 procent verder dan 7,5 kilometer en 8 procent verder dan 15 kilometer. Van de gewone fiets gaat 9 procent verder dan 7,5 kilometer en 3 procent verder dan 15 kilometer (KiM, 2017). Ruim 40 procent van de e-bikebezitters geeft aan dat zij als gevolg van de e-bike (veel) minder gebruik zijn gaan maken van de auto.

Er is echter ook een keerzijde: het e-bike gebruik lijkt ook te resulteren in minder ov-gebruik: ongeveer een kwart van de e-fietsbezitters zegt sinds zij een e-bike gebruiken minder per trein te reizen en ongeveer 30 procent zegt minder vaak



per bus, tram en/of metro te reizen (KiM, 2016). De E-bike is een goed alternatief voor de snorfiets, zeker nu de helmplicht voor dit vervoermiddel dichterbij komt en in Amsterdam de snorfiets al naar de rijbaan is verplaatst.



Binnen de LEV's is ook de e-step bezig aan een opmars, vooral in het buitenland is dit een steeds populairder wordende vorm van verplaatsen. Het voertuig is eenvoudig mee te nemen in de auto of in de trein en het brengt de reiziger met de snelheid van een fiets naar zijn of haar bestemming. In Nederland wordt hier nog sporadisch gebruik van gemaakt. De reden is dat de wetgeving omtrent deze elektrische scooter is nog onduidelijk is en het gebruik van de fiets hier meer is ingeburgerd dan in overige landen. Als voor- maar zeker natransport is dit een prima alternatief voor de forens die geen OV- of andere deelfiets voorhanden heeft.

Hoe is dit verwerkt in het fietsprogramma?

Deelfietsen en e-vervoer zijn opgenomen in de bouwstenen 1, 7, 8 en 9.

4. Bouwstenen Actieplan Fiets 2019-2022



In dit hoofdstuk staan de bouwstenen genoemd. Deze bouwstenen moeten ervoor zorgen dat Alphen aan den Rijn een uitmuntende fietsgemeente wordt die jong en oud uitnodigt om zich veilig en prettig per fiets te verplaatsen. Er is daarbij rekening gehouden met de inbreng van diverse fietspartners, bewoners en wijkvertegenwoordigers die de afgelopen jaren hun inbreng hebben gegeven. De inbreng op beleidsniveau is direct opgenomen in de bouwstenen. Samen met de geplande en lopende projecten vormen de bouwstenen de basis van het fietsprogramma voor de komende periode.

De negen bouwstenen zijn als volgt samengesteld:

1: Campagne Tot Fiets

4: Fietzers sneller groen

7: Fietsparkeervoorzieningen en fietsaanbod

2: Goed fietsnetwerk

5: Fietsroutes goed verlicht

8: Integratie van de fiets in beleid

3: Fietzers in de voorrang op fietspaden in hoofdfietsroutes

6: Aanleg en beheer fietsroutes

9: Bedrijven en fietsbeleid, goed voorbeeld

4.1 Bouwsteen 1 Campagne Tot Fiets

Met de campagne “Tot Fiets” worden de inwoners en forensen verleid om voor allerlei doeleinden meer gebruik te maken van de fiets. De belangrijkste thema’s die wij in deze campagne meenemen zijn:

- De voordelen voor natuur en klimaat en daarmee ook het behoud van groen in de gemeente
- Gezondheid en vitaliteit
- Fietsen is ook leuk!
- Beperken van korte ritten met de auto en daarmee bijdragen aan de doorstroming, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit van stad en dorp
- De fiets als woon-werk vervoermiddel
- De fiets als goedkoop alternatief voor de auto

Wat willen we bereiken

Dat meer inwoners en forensen fietsen in en buiten de gemeente. We laten zien dat we fietsen belangrijk vinden en stimuleren daartoe. We bereiken ook de automobilisten. Men is bekend met het aanbod en partijen werken onderling nog meer samen.

In de bijeenkomst voor het Actieplan Fiets brachten de partners de volgende punten in als voorwaarde en basis om het stimuleren van fietsgebruik tot een succes te laten worden.

- Betaald parkeren centrum stad niet afschaffen. Niet gratis parkeren!
- Doelgroepen: Jonge gezinnen, jongeren en ouderen fietsen al.
- Stimuleren fietskoerier.
- Meer fietsgebruik naar evenementen.
- Fietsplan; bereik vergroten.
- Controle verlichting, wijzen op eigen verantwoordelijkheid.
- Cultuuromslag bewerkstellingen (bij de automobilist).
- Milieu (omgeving, recreatie) en veiligheid als belangrijke argumenten gebruiken om fietsen te promoten.

WAAROM

**RIJDEN ER TOCH
ZOVEEL FIETSERS**

IN AUTO'S ROND

Loesje

Wat gaan we doen

1. Inzet materiaal: verkeersborden, beachvlaggen, folders, fietsbellen. Borden worden bijvoorbeeld geplaatst bij onder andere veranderde infrastructuur ter voordeel van de fietser, op locaties die ook de automobilist ziet.
2. Laten ontwikkelen van lokale fietsroutes en (laten) promoten in samenwerking met onze partners.
3. Inzet media: Artikelen plaatsen in Week in Beeld, Alles in Alphen, Social Media. Tot Fiets! heeft een eigen Facebookpagina. Verder laten weten wat we als gemeente doen: infrastructuur en ketenvoorzieningen, plannen maken (snel)fietsroutes en fietsverkeerseducatie in relatie tot Tot Fiets.
4. Fietsgerelateerde organisaties (partners) stimuleren de aangereikte instrumenten te gebruiken en met initiatieven te komen.
5. Uitbreiden van de communicatiekanalen: samenwerken met (website) duurzaamheid, Alphen Linkt, Gemeente.
6. Aanhaken bij actualiteit, zoals Week van de mobiliteit, dag van de duurzaamheid, week van het werk, enz.

Wat is er voor nodig

Voor deze campagne en andere acties om het fietsen te promoten en voor het onderhouden van het netwerk, is de blijvende inzet van de huidige projectmedewerker Fiets voor 2 dagen in de week (0,4 fte) noodzakelijk. Daarnaast is er budget nodig voor communicatie en de aanschaf van campagnemateriaal, geraamd op ca. € 50.000,- (€ 12.500,- per jaar).



Tot Fiets maakt bewust dat de fiets vaak een geschikt vervoersmiddel is en maakt mensen bewust van de mogelijkheden en keuzes die ze hebben als ze zich willen verplaatsen/reizen.



Tot Fiets laat de inwoners zien wat er allemaal gebeurt op het gebied van fietsen en waar ze mogelijk bij kunnen aanhaken.



Tot Fiets verbindt de uiteenlopende partners op het gebied van fietsen; we kennen elkaar en waar interessant zoeken we de samenwerking (nog meer) op. Daarmee wordt Tot Fiets krachtiger en leuker.



4.2 Bouwsteen 2 Goed fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is onderverdeeld in hoofdroutes en nevenroutes. De hoofdroutes zijn belangrijke fietsroutes tussen wijken en plaatsen. Het is belangrijk dat de hoofdfietsroutes goed herkenbaar zijn en dat de status van de route ten opzichte van de omgeving wordt benadrukt, zowel in dimensionering als in kleur. De nevenroutes zijn fietsroutes binnen wijken en plaatsen en alternatieve routes en routes om het netwerk te optimaliseren. Daarnaast zijn er snelfietsroutes aangewezen. Snelfietsroutes zijn fietsroutes die twee (economische) kernen met elkaar verbinden, die zo direct mogelijk lopen en zo min mogelijk obstakels zoals kruisingen en verkeerslichten tegenkomen. Het begrip snelfietsroute staat dus ook voor de fietser die 'snel' kan doorfietsen en over bijna de gehele route niet hoeft te stoppen voor ander verkeer. Van het fietsnetwerk in de gemeente is een digitale kaart gemaakt te vinden op: **...PM.....** De snelfietsroutes zijn te vinden op: **PM.**

Wat willen we bereiken

Zoals punt 3 van de visie al aangeeft: fietsroutes moeten snel, herkenbaar, veilig en comfortabel zijn. De onderstaande ontwerp- en beleidsuitspraken horen in ieder geval thuis in deze ambitie:

1. Korte en snelle routes in combinatie met een fijnmazig netwerk of fietsstraten vergroten de concurrentiekracht met de auto.
2. Onze wens is om hoofdfietsroutes binnen de kom herkenbaarder te maken door ze uit te voeren in rood asfalt, behalve daar waar dit niet wenselijk is (woonstraten en shared space gebieden).
3. Fietspaden en -stroken zijn veilig en afgestemd op verschillende typen fiets en snelheden:
 - a. kruisingsvlakken en gevarenpunten worden altijd uitgevoerd in rood asfalt;
 - b. paaltjes, alleen waar het echt noodzakelijk is.
4. Comfortabel kunnen doorfietsen:
 - a. uitgangsprincipe: fietspaden uitvoeren in asfalt.
5. Scooters waar mogelijk naar rijbaan (mede afhankelijk van de ontwikkelingen elders in Nederland).

Wat gaan we doen

1. We blijven geregeld in overleg met partijen en stakeholders over het verbeteren van het fietsnetwerk.
2. We verbeteren waar mogelijk de positie van de fietser, bijvoorbeeld door de aanleg of het inrichten van fietsstraten.
3. We gaan onderzoeken of hoofdfietsroutes binnen de kom uitgevoerd kunnen worden in rood asfalt, op welke wijze en in welke fasering.
4. We gaan verkenningen doen naar snelfietsroutes naar en vanaf Alphen aan den Rijn. Daarbij gaat het om langere fietsroutes die de gemeentegrens overschrijden. Waar een snelfietsroute niet haalbaar is of vanwege de beschikbare ruimte niet kan voldoen aan de optimale eisen, wordt ingezet op het naar hoger niveau brengen van aantrekkelijke fietsroutes. In het meerjareninvesteringsplan infrastructuur (MIPI) zijn de prioritaire fietsprojecten opgenomen die wij de komende jaren gaan uitvoeren. Deze zijn ook in de aparte bijlage opgesomd.
5. Onderzoeken of de snorfietser op diverse fietspaden naar de rijbaan kan.

In de afgelopen jaren zijn tijdens de bijeenkomsten met fietspartners en bewoners een groot aantal opmerkingen en verbeteringen genoemd over het fietsnetwerk. Deze zijn in de aparte bijlage opgenomen en zijn mede uitgangspunt voor het aanpassen en verbeteren van het netwerk. De voorgestelde wijzigingen aan het netwerk toetsen we aan noodzaak, haalbaarheid en effectiviteit en worden opgenomen in de op te stellen digitale netwerkkaarten die voor alle inwoners zijn te raadplegen. Daarnaast zijn er altijd verbeteringen aan het fietsnetwerk nodig om in te spelen op ontwikkelingen (uitbreiding, groei, verkeersveiligheid) en om de fietsers beter te kunnen faciliteren. Daarom blijven wij geregeld in nauw contact met de fietsersbond en andere partijen om continue het fietsnetwerk te kunnen verbeteren. Het verbeteren van de fietsveiligheid op het fietsnetwerk wordt periodiek geborgd en ondergebracht in de actualisatie van het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan.

Wat is er voor nodig

Elk jaar wordt in het MIPI opgenomen welke grotere investeringen nodig zijn ter verbetering of uitbreiding van het netwerk. Indien er extra middelen nodig zijn, worden deze meegenomen in de jaarlijkse afweging van financiële claims in de kadernota. Dit fietsprogramma vormt daarbij de onderbouwing voor de aanvraag van middelen. Voor het onderzoek naar snelfietsroutes zijn in 2018 reeds middelen beschikbaar gesteld. Kleinere aanpassingen in het netwerk vinden plaats tezamen met groot onderhoud of in het jaarlijks te besteden verkeersveiligheidsbudget. Waar mogelijk maken wij gebruik van subsidiemogelijkheden in de provinciale Subsidieregeling Ruimte en Mobiliteit. Voor het opzetten van een digitaal te raadplegen fietsnetwerk wordt een interne opdracht uitgezet. Voor een zorgvuldig onderzoek en inventarisatie naar het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan is een budget nodig van ca. € 20.000,-.

4.3 Bouwsteen 3 fietsers in de voorrang op fietspaden in hoofdfietsroutes

Dit is een belangrijke voorwaarde voor een goed fietsnetwerk en wordt daarom als aparte bouwsteen opgenomen. Voorrang voor fietsers betekent vlot en comfortabel doorfietsen zonder dat de fietsers steeds moet afremmen en weer optrekken en dus extra inspanning moet leveren. Vooral voor ouderen is dat zwaar. Door fietsers op fietspaden in hoofdfietsroutes meer voorrang te geven, wordt fietsen op deze fietspaden sneller en aantrekkelijker.

Wat willen we bereiken

Binnen de bebouwde kom dragen diverse maatregelen, waaronder voorrang voor fietsers, eraan bij dat de fiets vaak sneller is dan met de auto.

Wat gaan we doen

1. Vrijliggende fietspaden in gemeentelijke voorrangswegen voorrang geven op zijwegen waar dit nog niet is ingesteld.
2. Zelfstandige fietspaden in hoofdfietsroutes voorrang geven op wegen die worden gekruist (als er geen verkeerslichten zijn).
3. Voorrang fietsers op alle rotondes op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het R. Wallenbergplein. Op wegen in beheer bij de provincie geldt vaak ander beleid, waardoor het hier soms niet mogelijk is de voorrang ten gunste van fietsers te regelen.

Wat is er voor nodig

De bovenstaande maatregelen worden nu al uitgevoerd bij nieuwe werken, (groot) onderhoud en reconstructies. Het is niet nodig hiervoor extra investeringsmaatregelen te nemen.

4.4 Bouwsteen 4 Fietzers sneller groen

Sneller groen voor fietsers betekent dat fietsers zonder of met kort wachten hun rit kunnen vervolgen. Voor fietsers is wachten voor een verkeerslicht oponthoud. In combinatie met regen en wind is dat ook geen prettig moment. Daarnaast kost het extra energie om weer op gang te komen. Dit onderwerp speelt vooral in de stad, omdat hier veel verkeerslichten staan. Niettemin zijn er in de kernen ook plekken waar optimalisatie mogelijk is.

Wat willen we bereiken

Het zodanig afstellen van de verkeerslichten dat fietsers minder lang hoeven te wachten op de hoofdroutes en binnen de centrumring in Alphen aan den Rijn. Optimalisatie op nevenroutes en buiten de centrumring, is gericht op het streven naar een evenwichtiger verdeling van de groentijd tussen langzaam- en snelverkeer.

Wat gaan we doen

1. Eerdere detectie van de nadering van fietsers bij een kruising en wachttijdindicatie.
2. Sneller groen licht voor fietsen, bijvoorbeeld door:
 - a. eerder groen licht bij slecht weer;
 - b. maximale wachttijd instellen van bijv. 90 seconden;
 - c. direct eerstvolgend groen licht na aanmelding fietser;
 - d. 2 keer (korter) groen licht voor fietsers binnen 1 cyclus.

Wat is er voor nodig

De bovenstaande maatregelen worden nu al uitgevoerd bij nieuwe werken, (groot) onderhoud en reconstructies. De komende jaren gaan we op deze voet verder en worden al veel verkeersregelinstallaties vervangen. Om kruisingen met regelinstallaties die binnen vier jaar niet aan vervanging toe zijn ten gunste van fietsers versneld aan te passen, ramen wij een bedrag van € 50.000,-.

4.5 Bouwsteen 5 Fietsroutes goed verlicht

Goede verlichting op fietsroutes is van belang voor de veiligheid van de fietsroutes en het gebruik van de fietsroutes. Bij donkere fietsroutes bestaat de kans dat men voor een ander vervoermiddel kiest. Binnen de bebouwde kom zijn fietsroutes altijd verlicht. Buiten de bebouwde kom ontbreekt op een aantal routes nog openbare verlichting. Dat is ook een kritiekpunt uit de bijeenkomsten. Bij het toepassen van openbare verlichting in het buitengebied wordt rekening gehouden met de mate van lichthinder voor natuur en landschap. Gekozen wordt voor de best passende oplossing zonder dat dit tot verstoring leidt van de omgeving.

Wat willen we bereiken

Streven naar tenminste één korte, verlichte fietsroute per verbinding.

Wat gaan we doen

1. Inventariseren welke fietsroutes buiten de bebouwde kom in aanmerking komen voor openbare verlichting, waarbij onderscheid wordt gemaakt in gemeentelijke fietsroutes en provinciale fietsroutes.
2. Passende verlichting aanbrengen op geselecteerde gemeentelijke fietsroutes.
3. Provincie Zuid Holland verzoeken geselecteerde provinciale fietsroutes te voorzien van passende openbare verlichting.

Wat is er voor nodig

Om inzicht te verkrijgen in de hoeveelheid en soort te plaatsen verlichting is een inventarisatie nodig van de te verlichten fietsroutes. Een verbeterplan met een overzicht van eventuele benodigde middelen wordt na inventarisatie separaat van dit beleidsplan voorgelegd. Om in 2019 al een start te kunnen maken voor de route Hazerswoude Rijndijk-Hazerswoude Dorp is hiervoor een bedrag benodigd van € 30.000,-.

4.6 Bouwsteen 6 Aanleg en beheer fietsroutes en wegwerkzaamheden op fietsroutes

Een belangrijke voorwaarde voor een goed fietsnetwerk is de kwaliteit van het fietsnetwerk. Te smalle fietsroutes en te krappe bochten in de route zorgen voor onveiligheid en vertraging. Op de fiets ondervind je meer hinder van gaten, hobbels en andere oneffenheden dan in de auto of op de bromfiets. Paaltjes en gladde wegdekken ten gevolge van sneeuw of ijs, kunnen gevaarlijke situaties opleveren voor fietsers. Bij wegwerkzaamheden moeten fietsroutes zo veel mogelijk ongemoeid blijven. Alleen wanneer het niet anders kan, worden fietsers omgeleid. In dat geval ligt de hoogste prioriteit bij een veilige omleiding voor fietsers.

Wat willen we bereiken

1. Een goed aangelegd en onderhouden fietsnetwerk waarop veilig, vlot en comfortabel gefietst kan worden.
2. Bij wegwerkzaamheden in principe geen omleidingen voor fietsers.
3. Indien fietsers toch moeten worden omgeleid dan is dat via een veilige fietsroute waarbij fietsers niet hoeven af te stappen.

Wat gaan we doen

1. Het gebruiken van de gemeentelijke ontwerprichtlijnen, aangevuld met de nieuwste ontwerprichtlijnen van de CROW, voor het aanleggen en verbeteren van fietspaden.
2. Het opstellen van eisen aan omleidingsroutes voor fietsers (wanneer omleiding en hoe uitvoeren).
3. We zorgen ervoor dat op wegen in fietsroutes de bestrating én het asfalt vlak en egaal is en blijft.
4. Waar mogelijk beperken van hinder en vergroten van de fietsveiligheid, door het wegnemen van obstakels en hinder zoals paaltjes en groen.
5. Het opnemen van hoofd- en nevenroutes in de gladheidbestrijding.



Wat is er voor nodig

De bovenstaande maatregelen houden in dat bij (groot) onderhoud, reconstructies en weersomstandigheden er meer aandacht uitgaat naar fietsers om deze meer veiligheid en comfort te bieden. Dit alles kan ertoe leiden dat de uitvoering van maatregelen duurder wordt om tijdelijke fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld een tijdelijke brug of platenbaan) aan te brengen waar nu een omleiding wordt ingesteld. Echter, de afweging kosten versus comfort zal altijd gemaakt moeten worden op basis van proportionaliteit, dus de gebezigde middelen moeten in een redelijke verhouding staan tot het beoogde doel. Veiligheid staat hierbij altijd voorop.

Daarnaast letten wij op meldingen in de media en MOR-meldingen om problemen met betrekking tot bijvoorbeeld veiligheid, hinder en obstakels snel en adequaat te kunnen oplossen. Tot slot laten wij ons geregeld informeren en bijpraten over gesignaleerde knelpunten en verbeteringen tijdens de structurele overleggen, zoals in het verkeersoverleg met nooddiensten, overleggen met de fietsersbond en bij de stakeholderbijeenkomsten in het kader van de campagne Tot Fiets!.

4.7 Bouwsteen 7 Fietsparkeervoorzieningen en fietsaanbod

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn belangrijk voor het goed en veilig stallen van de fiets. Onderscheid wordt gemaakt in:

- Fietsparken in centrum Alphen aan den Rijn en Boskoop.
- Fietsparkeren in dorpscentra en wijkcentra.
- Fietsparkeren bij NS stations en OV knooppunten.
- Fietsparkeren bij voorzieningen (sport, evenementen, cultureel, gezondheid, scholen, etc.).
- Fietsparkeren in en bij woningen.

Voor fietsparkeren zijn parkeernormen en eisen gesteld in de nota parkeernormen 2014. Bij sommige fietsparkeervoorzieningen zal er behoefte zijn aan oplaadpunten en eventueel fietspompzuilen en reparatiemogelijkheden. Bij de eisen die gesteld zijn aan het fietsparkeren is het voorkomen van diefstal van de fiets belangrijk. Er moet rekening worden gehouden met fietsen met een afwijkende maat en vormgeving. Daarnaast zal er behoefte zijn van bezoekers, inwoners en werknemers om tijdelijk gebruik te kunnen maken van een fiets zonder daarbij een eigen fiets mee te nemen of te bezitten. Het fietsaanbod kan bestaan uit OV fietsen, huurfietsen, deelfietsen, bedrijfsfietsen etc.

Wat willen we bereiken

1. Voldoende en goed bereikbare fietsparkeerruimte met goede fietsparkeervoorzieningen bij herkomsten en bestemmingen en waar de fiets veilig kan worden gestald.
2. Voldoende en goed aanbod van fietsen voor tijdelijk gebruik.

In de bijeenkomsten voor het Actieplan Fiets zijn de volgende verwachtingen voor een goed fietsvoorzieningen naar voren gekomen:

1. Zorgen voor goede en voldoende fietsenstallingen (diefstal).
2. Station: meer en betere stallingsruimten en handhaven.
3. Betere fietsenrekken winkelcentra (in de vorm van nietjes).
4. Plekken voor bakfietsen, bromfietsen met aanbindvoorzieningen.
5. Fietsparkeerruimte Fossapad zichtbaarder en toegankelijker maken, zowel fysiek als door actie en promotie.

Wat gaan we doen

1. Bij ontwikkelingen en uitvoering van plannen voldoende fietsparkeerruimte en goede fietsvoorzieningen (laten) realiseren, ook voor fietsen met een afwijkende maat en vormgeving.
2. Stimuleren in plannen dat de fiets sneller voorhanden is dan de auto (bijvoorbeeld door de fiets dichterbij en de auto wat verder weg te parkeren).
3. Fietsparkeervoorzieningen aanbrengen waarbij de kans op diefstal of schade aan de fiets wordt verkleind bij goed gebruik.
4. Verbeteren van de vindbaarheid en optimaliseren van de bewaakte stallingen.
5. Bruikbaar houden van locaties voor fietsparkeren door geregeld fietswrakken en weesfietsen op te ruimen en te handhaven op foutparkeren.
6. Faciliteren van bijzondere voorzieningen als oplaadpunten en fietsreparatie in de bewaakte stallingsruimten.
7. Aanpak fietsdiefstal.

Stimuleren van meer gebruik van de fiets in het voor- en natraject door bij OV haltes:

8. OV fietsen te plaatsen (bij station Boskoop);
9. voldoende fietsrekken te hebben met beugels en waar mogelijk fietsluizen;
10. deelfietsaanbieders te stimuleren deelfietsen in te zetten bij belangrijke OV knooppunten en in de buurt van recreatieve topbestemmingen.

Wat is er voor nodig

In de toetsing van bouwplannen zullen wij nadrukkelijker sturen op voldoende en adequate fietsruimte en een snelle beschikbaarheid van de fiets. De fietsparkeernormen bij nieuwbouw en functieverandering zullen daarbij stringenter



Figuur 6, campagne Starende Ogen, Bron: verkeersnet.nl

worden toegepast. Dit kan in sommige gevallen leiden tot een wat grotere loopafstand tot de auto.

Daarnaast wordt in het eerste helft van 2019 een onderzoek opgesteld naar fietsparkeren en fietsendiefstal in het centrum en het stationsgebied van Alphen aan den Rijn. De aanbevelingen kunnen helpen om fietsendiefstal en parkeerexcessen te verminderen; generieke maatregelen zijn ook te gebruiken op andere locaties.

Het toepassen van fietsen bij OV knooppunten wordt meegenomen in de busconcessie 2022 en in de gesprekken met provincie, ProRail en NS. Tot slot blijven wij in gesprek met deelfietsaanbieders voor het meest gunstige deelfietssysteem voor bezoekers. Om te kunnen voorzien in een extra aanpak van fietsendiefstal (aanbrengen beugels, inzet campagnemateriaal) is eenmalig een bedrag nodig van ca. € 100.000,-.

4.8 Bouwsteen 8 Integratie van fiets in beleid

Het belang van de fiets voor stedelijke bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische groei, klimaatdoelen, energietransitie, duurzaamheid, maatschappelijke participatie, gezondheid, etc. moet ook naar voren komen in beleid, investeringen en keuzes op gebieden van mobiliteit, economie, duurzaamheid, ruimte en welzijn. In de Omgevingswet is opgenomen dat onze omgeving dusdanig moet worden ontworpen en ingericht, dat de gezondheid en het welbevinden van inwoners zoveel mogelijk wordt gewaarborgd. Ruimte en voorzieningen voor de fiets kunnen hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Dit onderwerp vraagt dus om een belangrijke plek in de Omgevingsvisie en –plannen en ook in stedenbouwkundige en mobiliteitsplannen.

Wat willen we bereiken

Dat de fiets een volwaardige plaats krijgt naast andere modaliteiten zoals de auto en het OV met als resultaat een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving en een flinke toename van het fietsgebruik.

Wat gaan we doen

1. Actief het belang van de keuze voor de fiets inbrengen bij beleidskeuzes op diverse terreinen.
2. Ruimte en voorzieningen voor de fiets een belangrijke plaats geven in de Omgevingsvisie, omgevingsplannen, stedenbouwkundige plannen en mobiliteitsplannen (zoals bijvoorbeeld de Programmatische aanpak Gouwe).

Wat is er voor nodig

Voor deze bouwsteen zijn in directe zin geen extra middelen benodigd. Het volstaat om aan de hand van dit beleidsplan de positie van de fiets steviger te consolideren in plannen. Verder zoeken wij de aansluiting bij “Tour de Force”, de landelijke agenda fiets (zie ook paragraaf 3.4).

4.9 Bouwsteen 9 Bedrijven en fietsgebruik, goed voorbeeld

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm), het Activiteitenbesluit milieubeheer (Activiteitenbesluit) en de Europese Energie-Efficiency Richtlijn (EED) dienen bedrijven op grond van de zorgplicht de nadelige gevolgen van vervoer zo veel mogelijk te beperken. Het is van belang dat de gemeente en de bedrijven samen deze zorgplicht oppakken en uitvoeren. En ook voor de gemeente zelf geldt deze zorgplicht. De zorgplicht is vooral voor grotere bedrijven van belang, maar ook kleinere bedrijven kunnen een bijdrage leveren de nadelige gevolgen van vervoer zo veel mogelijk te voorkomen. De fiets kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren. De gemeente kan als grote werkgever het goede voorbeeld geven naar andere grote bedrijven met veel werknemers.

De ministerie van I&W is bezig met het voorbereiden van normstelling voor vervoersmanagement (mogelijk een norm voor de CO2 uitstoot per werknemer) in de Omgevingswet. Waarschijnlijk wordt handhaving op grond van de Wm mogelijk als deze normstelling van kracht komt. Dit betekent dat bij de bedrijfsbezoeken de omgevingsdienst voorlopig alleen in de stimulerende sfeer verduurzaming van de mobiliteit kan bespreken. Daarom heeft de provincie onlangs het initiatief genomen om in een pilotproject met alle omgevingsdiensten in Zuid-Holland een aanpak te ontwikkelen om verduurzaming van mobiliteit bij bedrijven bespreekbaar te maken. In dit project worden bedrijven bezocht waar in de omgeving groot onderhoud van wegen plaatsvindt of bereikbaarheidsopgaven zijn. Met deze pilot wordt beter inzichtelijk hoe invulling gegeven kan worden aan het verduurzamen van het bedrijf en hoe tot een provinciebrede aanpak kan worden gekomen. De gemeente kan hier ook aan deelnemen.

Wat willen we bereiken

1. Vervoersrelevante bedrijven hebben meer inzichtelijk hoe zij tot een duurzamere vorm van mobiliteit kunnen overgaan.
2. Bedrijven hebben goede stallingen, kleed- en douchevoorzieningen en regelingen om het fietsgebruik te stimuleren.
3. De gemeente geeft als werkgever het goede voorbeeld.

Wat gaan we doen

1. De zorgplicht en de rol van de fiets daarbij onder de aandacht brengen bij grote en kleine bedrijven om daarmee aan de slag te gaan.
2. (Fiscale) mogelijkheden en regels voor fietsgebruik en fietsvoorzieningen bij bedrijven onder aandacht blijven brengen.

3. Continueren van de samenwerking met Bereikbaar Haaglanden om het fietsen bij bedrijven te stimuleren.
4. Zelf het goede voorbeeld geven door:
 - a. het actualiseren van de huidige reiskostenregeling;
 - b. actief informeren van de medewerkers over de regeling en de eventuele aanpassingen hierop;
 - c. goede stallingsmogelijkheden en bijzondere voorzieningen (oplaadpunten, fietspomp, fietsreparatie) te bieden;
 - d. het stimuleren van dienstreizen per fiets door (bijvoorbeeld) de aanschaf van elektrische en opvouwbare dienstfietsen;
 - e. verder verbeteren van de toegankelijkheid voor het gebruik van de dienstfiets.

Wat is er voor nodig

Voor deze bouwsteen is een goede afstemming nodig van de in- en externe communicatie en het voeren van de juiste boodschap op het juiste moment. Verder is er goede samenwerking nodig met de omgevingsdienst in verband met de bedrijfsbezoeken. De financiële gevolgen van een eventuele aanpassing van de interne reiskostenregeling valt buiten dit beleid en is een separaat traject. Voor het aanschaffen van extra dienstfietsen en kleinere fysieke aanpassingen en communicatie is een bedrag van eenmalig ca. € 50.000,- gemoeid.

5. Meerjarenprogramma

In de bouwstenen is al opgenomen wat we willen doen om het fietsgebruik in Alphen aan den Rijn te vergroten. Voor sommige bouwstenen of onderdelen van bouwstenen is het voldoende als deze worden doorgevoerd in beleidsuitgangspunten, plannen en ontwikkelingen, maar bij andere bouwstenen of onderdelen van bouwstenen is het nodig om deze verder uit te werken in een programma met planning en kosten. Op die manier worden acties concreet en loopt het in de pas met de acties die genoemd zijn en gaan worden de programmabegroting, waarbij extra aandacht en budget voor de fiets bijdraagt aan een snelle realisatie van de doelstelling.

Het uitvoeringsplan van het Actieplan Fiets 2016-2020 loopt gewoon door en een aantal projecten zijn opgenomen in het Meerjaren investeringsplan infrastructuur (MIPI) en in de IRS. In de lijst met projecten (bijlage) zijn de vanaf 2016 uitgevoerde en geplande of te onderzoeken verbeteringen opgenomen, doorlopend tot 2022.

Voor wat betreft de kosten voor het meerjarenprogramma zijn deze opgenomen in de onderstaande programmering. Daarbij gaat het om concrete en rechtstreeks uit dit beleid voortvloeiende kosten. Een deel van de kosten in 2019 wordt gefinancierd uit het lopende budget uit het Actieplan Fiets. De overige kosten worden opgenomen in de actualisatie van het MIPI, waardoor de reservering voor de dekking van deze kosten vanaf 2020 wordt gegarandeerd.

Programmering 2019-2022

Bouwsteen	Actie	2019	2020	2021	2022	Benodigd budget	Reeds gedekt
1	Blijvende inzet campagnemedewerker					–	
	Aanschaf materiaal en bijdrage aan campagnes					€ 50.000,– (€ 12.500/jaar)	Ja, uit huidige programma.
2	Opzetten van een digitaal te raadplegen fietsnetwerk					–	
	Verkenning snelfietsroute Alphen – Leiden					€ 30.000,–	Ja
	Verkenning snelfietsroute Alphen – Gouda					–	
	Verkenning snelfietsroute Alphen - Schiphol					PM	Ja
	Verkenning snelfietsroute Alphen - Woerden					PM	Ja
	Opzetten van een digitaal te raadplegen fietsnetwerk					–	
	Opnemen fietsveiligheid in actualisatie verkeersveiligheidsplan					–	
	Infrastructuur: aanleg kunstwerken, fietspaden en fietsverbeteringen (zie bijlage en het MIPI)					MIPI en IRS	Ja, voor de MIPI projecten, andere projecten PM
	Onderzoek hoofdfietsroutes in rood asfalt					–	–
	Onderzoek snorfietser naar de rijbaan					€ 20.000,–	Nee
3	Verbeteren van de voorrang voor fietsers					–	
4	Optimalisatie verkeersregelingen					€ 50.000,–	Nee
5	Inventarisatie van de te verlichten fietsroutes					€ 30.000,–	Nee
6	Opstellen van eisen aan omleidingsroutes voor fietsers					–	
	Opnemen van hoofd- en nevenroutes in de gladheidbestrijding					–	
7	Aanpassen biesieklette Fossapad						Ja
	Verbeteren stallingsruimte bij station en in het stadshart kern Alphen aan den Rijn					–	
	Onderzoek en aanpak fietsendiefstal					€ 100.000,–	Nee
	Plaatsen OV fietsen in Boskoop					€ 13.000,– (na aftrek subsidie)	Ja
8	De fiets een volwaardige plaats geven binnen plannen en beleid					–	
9	Stimuleren fietsen gemeentelijke organisatie en bedrijven					€ 50.000,–	Nee
	Benodigd eenmalig budget, excusief PM posten en infrastructuur (MIPI, afdelingsbudgetten en IRS)					€ 250.000,–	

Geraadpleegde bronnen

deduurzameuitgeverij.nl. (sd). *Twee- en driewielers (Light electric vehicles)*. Opgeroepen op 3 27, 2019, van Nederlandelektrisch.nl:

<https://nederlandelektrisch.nl/technologie/voertuigtypen/twee-en-driewielers/-light-electric-vehicles>

feiten en cijfers over fietsdiefstal. (2019). Opgeroepen op 1 7, 2019, van www.fietsersbond.nl:

<https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsdiefstal/feiten-en-cijfers-over-fietsdiefstal/>

KiM. (2016). *Mobiliteitsbeeld 2016*. Den Haag: Ministerie van I&M (nu I&W).

KiM. (2017). *Mobiliteitsbeeld 2017*. Den Haag: Ministerie I&M (nu I&W).

Ministerie I&W. (12-06-2018). *Kamerbrief Ambities Fiets*. Den Haag.

Vragen fietsstad 2018. (2019). Opgeroepen op 1 7, 2019, van www.fietsersbond.nl: <https://www.fietsersbond.nl/fietsstadverkiezing-2018/vragen-fietsstad-2018/>