

In opdracht van:
Gemeente Harderwijk

EINDRAPPORT
Projectnummer:
6150-R-E02

Datum:
30 september 2019



Fietsbeleid Harderwijk met actieplan

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Aanpak	3
2.	BELEIDSKADERS	4
2.1	Het Rijk	4
2.2	Provincie Gelderland	4
2.3	Regionale samenwerking	5
2.4	Harderwijk	6
3.	DE FIETS IN HARDERWIJK	9
3.1	Een veilige fietsstad	9
3.2	Een duurzame fietsstad	14
3.3	Een gastvrije fietsstad	18
4.	ACTIEPLAN	22
4.1	Uitnodigende fietsstad	22
4.2	Veilige fietsstad	22
4.3	Duurzame fietsstad	24
4.4	Gastvrije fietsstad	25
5.	BIJLAGEN	27
5.1	Klankbordgroep	27

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het fietsklimaat in de gemeente Harderwijk is in vergelijking met andere Nederlandse steden zeer goed. De kwaliteit van het netwerk is grotendeels op orde, de fietser krijgt een hoge prioriteit en de meeste fietspaden zijn voldoende ruim opgezet. Daarnaast zijn de nieuwe investeringen in de openbare ruimte rondom de boulevard een groot succes. De wereld staat echter niet stil. Er zijn veranderingen in het mobiliteitsbeeld in Nederland in het algemeen en in de fietswereld in het bijzonder, onder andere op het gebied van verkeersveiligheid. Daarom blijft de gemeente investeren in het verbeteren van het fietsklimaat en in het zorgen dat meer mensen gebruik gaan maken van de goede infrastructuur die aanwezig is.

De bereikbaarheid in en rondom Harderwijk staat onder druk. Zowel het verkeer op de A28 als de provinciale weg N302 staat regelmatig vast. De gemeente zet in op de fiets in zowel woon-werk als recreatief verkeer om de druk te verlichten op andere modaliteiten. Daarnaast wordt de fiets als middel ingezet om andere doelen te bereiken zoals het verbeteren van verkeersveiligheid, CO₂-reductie en het verwelkomen van meer dagrecreanten, onder andere door het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen.

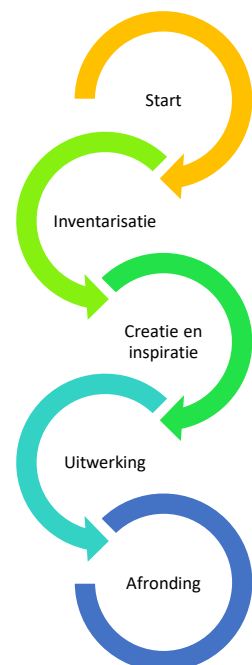
Samen met belanghebbenden en experts heeft de gemeente Harderwijk daarom dit fietsbeleid opgesteld. Tijdens het opstellen van het fietsbeleid is een integrale blik gehanteerd. Meer fietsgebruik is hierin geen doel *an sich*. De fiets draagt wel als middel bij aan diverse beleidsdoelen, meer dan alleen een verbeterde bereikbaarheid.

1.2 Aanpak

Voor de totstandkoming van het fietsbeleid Harderwijk zijn er vijf stappen doorlopen, deze zijn in weergegeven in afbeelding 1. Door te werken vanuit 'waarom' naar 'hoe' en te eindigen met 'wat' hebben we de volgende stappen gezet:

1. Inventarisatie van knelpunten, uitdagingen en successen: waarom gaan we aan de slag met een fietsbeleid in Harderwijk?
2. Inspiratie vanuit andere steden en beleidsvelden ophalen en dit omzetten naar creatie van pijlers: hoe gaan we aan de slag met het fietsbeleid in Harderwijk?
3. Uitwerking van de pijlers met concrete projecten die invulling geven aan de kaders van hoe we te werk gaan met de fiets: met wat gaan we aan de slag in het fietsbeleid Harderwijk?

Naast documentanalyses heeft de klankbordgroep een zeer actieve bijdrage geleverd aan de vorming van het fietsbeleid. In deze klankbordgroep zijn vertegenwoordigers van belanghebbenden partijen uit Harderwijk en de regio betrokken geweest. Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de klankbordgroep.





2. BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk worden de beleidskaders geschetst die relevant zijn voor het fietsbeleid van de gemeente Harderwijk. Er is gekeken naar de nationale kaders, het provinciale beleid en lokaal bestaand beleid.

2.1 Het Rijk

In juni 2018 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over haar nationale fietsambities. De staatssecretaris wil in deze regeerperiode 200.000 extra forensen uit de auto en op de fiets krijgen of op de fiets in combinatie met ov. Hiervoor trekt het kabinet 100 miljoen euro uit. Dit wordt aan de hand van cofinanciering verdeeld over projecten door het land. Het is bepaald dat 74 miljoen is gereserveerd voor stallingen en 26 miljoen voor regionale routes. Dit budget is reeds verdeeld over snelfietsrouteprojecten door het land heen. Er zijn in deze plannen echter geen routes of stallingen opgenomen in Harderwijk.

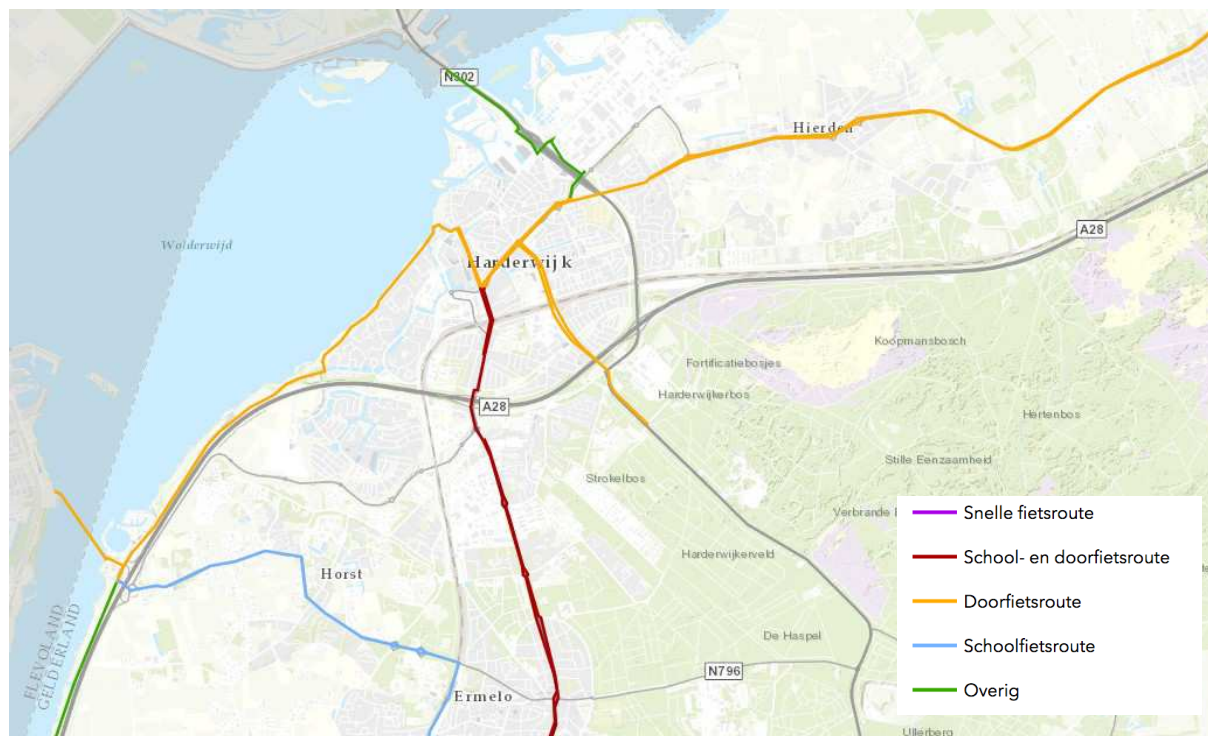
2.2 Provincie Gelderland

Provincie Gelderland werkt zowel aan de fietsinfrastructuur als gedragsmaatregelen om het fietsgebruik te faciliteren en verder aan te moedigen. Ze draagt bij aan bovenlokale fietsroutes aan de hand van het Definitiekader Hoofd fietsnet Gelderland. Dit definitiekader is begin 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. In het Hoofd fietsnet Gelderland spreekt de provincie van regionale verbindingen tussen kernen die van belang zijn voor de regionale bereikbaarheid in Gelderland. In het definitiekader wordt er onderscheid gemaakt tussen vier type routes in het hoofd fietsnet:

1. schoolfietsroutes; een fietsroute die concentraties van minder dan 1000 leerlingen binnen het verzorgingsgebied van een school of meerdere scholen in een gemeente.
2. snelle fietsroutes; een regionale hoofd fietsroute die hoogwaardig is ingericht voor woon-werk fietsbewegingen over langere afstanden. De route laat de fiets in reistijd concurreren met de auto.
3. doorfietsroutes; een 'wat minder' drukke snelle fietsroute tussen dorpen, steden en belangrijke functies op middelgrote afstand.
4. overige regionale hoofd fietsroutes; verbindingen tussen de kernen die voldoen aan criteria van het hoofd fietsnet, genereren geen bestemmingsgericht fietsverkeer door het ontbreken van voorzieningen.

Er is op dit moment een indicatieve werkkaart van het definitiekader. Op de indicatieve kaart zijn doorfietsroutes aangewezen vanuit Harderwijk richting Nunspeet in het noorden, Zeewolde in zuidelijke richting en Harderwijk uit in oostelijke richting. Daarnaast wordt er gesproken van een schoolfietsroute richting Ermelo. Met 'indicatief' bedoelt de provincie Gelderland eigenlijk een 'gewenst' hoofd fietsnetwerk. Dit betekent dat dit netwerk bestaat uit zowel bestaande verbindingen (al dan niet van de gewenste kwaliteit) en niet bestaande verbindingen. Zie afbeelding 2 voor de kaart met het gewenste netwerk in Harderwijk. Dit netwerk is voor de gemeente Harderwijk relevant omdat de provincie Gelderland haar subsidieregeling hieraan heeft gekoppeld.

Het definitiekader is leidend bij het bepalen van welke type route er sprake is. De fietsverbinding langs de N302 valt onder overige regionale hoofd fietsroutes. Provincie Gelderland streeft ernaar om het bovenlokale netwerk samen met gemeentes op te waarderen naar de juiste wegfunctie met bijbehorende weginrichting. Om de A28 te ontlasten wordt met de provincie Gelderland gekeken naar een aantrekkelijke en snelle parallelle fietsroute die aansluit op de (toekomstige) snelfietsroutes tussen Hattem – Zwolle in het noorden en Nijkerk – Amersfoort in het zuiden.



Afbeelding 2: Indicatief hoofdfietsnetwerk Gelderland (verouderd t.b.v. stationsgebied Harderwijk) (bron: Provincie Gelderland)

Daarnaast heeft provincie Gelderland in mei 2018 de campagne Heel Gelderland Fietst gelanceerd. Deze campagne bestaat uit drie pijlers:

5. alle kinderen kunnen fietsen;
6. ouderen gezond en veilig op de fiets;
7. nieuwe fietsers.

Binnen iedere pijler vinden pilots plaats om meer mensen uit die doelgroep op de fiets te krijgen. Zo wordt bij het tweede thema gezocht naar Gelderse gemeentes die een zogenaamde “Doortrappen Gemeente” willen worden. Dit is een programma ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Het programma heeft een proces- en communicatiestrategie uitgetest die ingezet kan worden bij het uitrollen van gedragsinterventies om ouderen veilig te laten fietsen. Hoewel provincie Gelderland al invulling geeft aan deze pilots, kunnen gemeenten hier nog wel bij aansluiten.

2.3 Regionale samenwerking

Voorheen werd op regionale schaal samengewerkt binnen de organisatie ‘Regio Noord-Veluwe’. Deze samenwerking is beëindigd, maar dit neemt niet weg dat de gemeente Harderwijk de samenwerking opzoekt met buurgemeenten, ook als het gaat om fietsbeleid. Om een toekomstbestending en veilig fietsnetwerk te realiseren, ziet Harderwijk graag dat de route Zwolle – Harderwijk – Amersfoort ontwikkeld wordt tot een snelle fietsroute. Dit is echter in strijd met het provinciale netwerk (afbeelding 2) waar de route is aangewezen als doorfietsroute.



Dit komt doordat provincie Gelderland aantallen hanteert van minimaal 2000 fietsers (op redelijk potentieel) op het drukste punt en 1000 fietsers (of redelijk potentieel) op 70% van de route om een route te kwalificeren als een snelle fietsroute.¹ Uit provinciale teldata blijkt dat niet de hele route voldoet aan deze eisen. Dit zijn telpunten langs provinciale wegen. In de regio moeten er telgegevens beschikbaar komen van de hele potentiële route om inzicht te bieden aan provincie Gelderland of de route opgewaardeerd kan worden tot snelle fietsroute. Mocht dat niet het geval zijn dan zal de route geen snelfietsroute maar een doorfietsroute blijven, met lagere kwaliteitsstandaarden.

Naast snelle fietsroutes werkt Harderwijk met de regio samen aan een complete mobiliteitsketen van deur tot deur. De gemeenten hebben samen al het deelfietsstelsel KeoBike opgezet dat de *last mile* faciliteert vanaf stations voor frequente reizigers. Er heeft nog geen evaluatie plaatsgevonden van dit systeem. Een grondige evaluatie van KeoBike is interessant om te leren of het systeem werkt, goed gebruikt wordt en voor wie dit een interessante oplossing is.

Tot slot wordt er op regionale schaal gewerkt aan vindbaarheid en herkenbaarheid van voorzieningen. De belangrijke publiekstrekkingen in het gebied moeten eenvoudig te vinden zijn door middel van goede bewegwijzering. Daarnaast moeten de bestemmingen de klant al bedienen als ze nog thuis zijn. Thuis moet al duidelijkheid komen over de opties die er zijn om de bestemming te bereiken. Het in een vroeg stadium aanbieden van een deelfiets als aanvullend vervoer op de trein in Harderwijk is hier een voorbeeld van.

2.4 Harderwijk

Harderwijk heeft tot 2015 gewerkt met een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. Hierin wordt onderstreept dat de fiets in de toekomst een belangrijker onderdeel wordt in het verkeerssysteem. Op basis van de vijf criteria voor een duurzaam veilig fietsnetwerk zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd in het GVVP. Naast deze infrastructurele knelpunten zet de gemeente Harderwijk in op flankerende maatregelen. Hiermee doelt de gemeente Harderwijk op een doelgroepen aanpak met waardevolle gedragscampagnes. Dit streven is ook geformuleerd in de Mobiliteitsvisie 2030. Hierin is opgenomen dat gemotoriseerde voertuigen binnen de stad toegestaan zijn maar het gebruik van de (elektrische) fiets zoveel mogelijk wordt aangemoedigd.

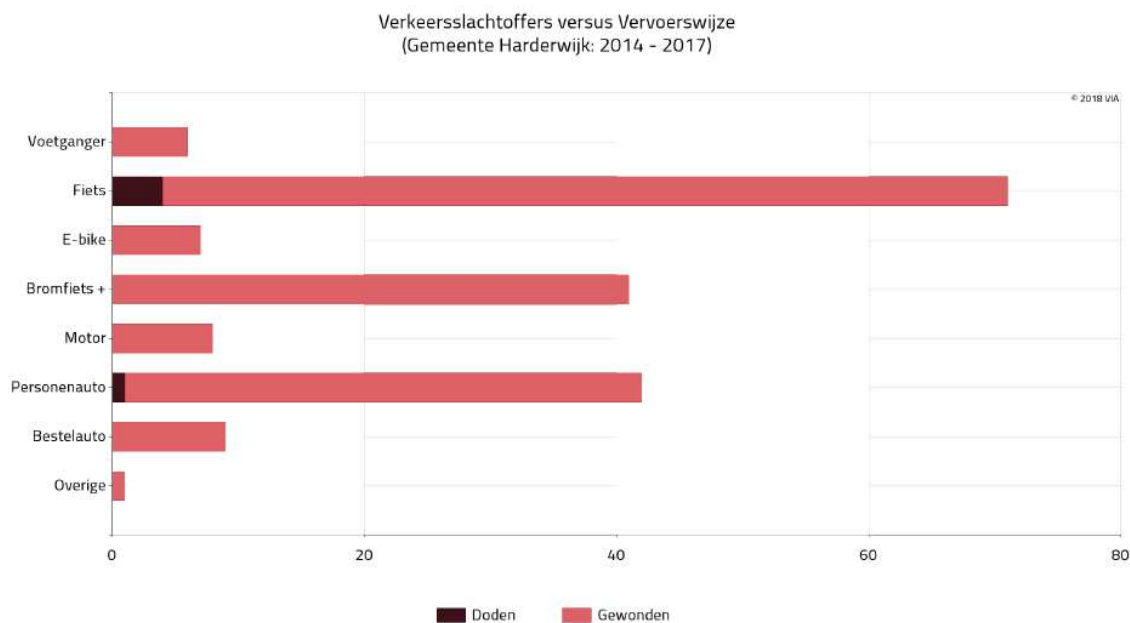
Eind 2016 heeft de gemeente Harderwijk het *Verkeersveiligheidsplan Harderwijk* vastgesteld. Dit plan neemt de doelstellingen over zoals ze geformuleerd zijn in het GVVP 2010 – 2015. Dit zijn de meest recent geformuleerde doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid.

- De dalende trend in het aantal slachtofferongevallen moet worden versterkt.
- De stijgende trend in het aantal ernstige slachtofferongevallen moet worden gestopt en worden omgezet in een dalende trend.

Uit de verkeersveiligheidsrapportage van 2017 blijkt dat het grootste aandeel verkeersslachtoffers in Harderwijk fietsers zijn (zie afbeelding 3).² In een periode van 4 jaar (2014-2017) waren er 4 dodelijke fietsslachtoffers te betreuren ten opzichte van één dodelijk automobilist. De uitvoering van het vastgestelde Verkeersveiligheidsplan heeft als nadrukkelijk doel een vermindering van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers.

¹ Provincie Gelderland. (2017). *Bijlage Definitiekader Hoofd fietsnet Gelderland*

² BLIQ. (2018). *Verkeersveiligheidsrapportage. Periode 2014 – 2017.*



Afbeelding 3: Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze 2014 – 2017 (bron: Bliq verkeersveiligheidsrapportage)

In het herziende beleid ‘fiets in de stalling’ dat is vastgesteld in 2013, heeft de gemeente Harderwijk bepaald hoe om te gaan met fietsenstallingen rondom het station. Hierbij is bepaald hoe de gemeente omgaat met gevaarlijk geparkeerde fietsen, foutgeparkeerde fietsen, fietswrakken en weesfietsen. Dit beleid is input voor fietsparkeerbeleid in andere delen van Harderwijk.

In de zomer van 2018 is geëxperimenteerd met een stallingsaanpak in de omgeving van De Boulevard. Deze kortetermijnoplossing, met als uitgangspunt dienstverlening in plaats van handhaving, heeft ertoe geleid dat er met behulp van fietsparkeerhulpverleners onjuist parkeren is tegengegaan. Het blijkt dat deze inzet positief werkt, zowel overdag als in de nachtelijke uren. Bezoekers volgen instructies op ondanks dat er geen sprake is van een fietsparkeerverbod. In de nachtelijke uren neemt het draagvlak wel af doordat de loopafstand vanaf de fietsstalling naar het uitgaansgebied langer is. Daarnaast merkt de gemeente Harderwijk dat fietsers in hun oude fietsparkeergedrag terugvallen wanneer er geen regelaars zijn.

Er zijn ook andere beleidsvelden relevant voor het fietsbeleid in Harderwijk. In 2013 heeft de gemeente Harderwijk het beleidsplan ‘De Energieke Stad’ vastgesteld. Hierin is een routekaart opgenomen naar een klimaatneutraal Harderwijk. Er is als doel gesteld om de uitstoot van CO₂ met 45% te verminderen per 2031 ten opzichte van 2010 (van 245 kton CO₂ in 2010 naar 135 kton CO₂ in 2031).³ Mobiliteit moet een bijdrage leveren aan het verminderen van de vraag naar energie in Harderwijk doordat de gemeente wil inzetten op:

8. verduurzaming openbaar vervoer;
9. versterken fietsnetwerk;
10. ondersteunen en faciliteren van multi-fuel stations en oplaadpunten voor elektrische auto's.

³ Gemeente Harderwijk. (2017). De energieke stad. Uitvoeringsstrategie 2017 – 2020



Ten tijde van de nulmeting in 2016 was verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 21% aan de uitstoot van CO₂. Op dit moment is de gemeente Harderwijk bezig met het opstellen van een duurzaamheidsvisie. Hierin wordt naast de energietransitie ook gekeken naar circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Binnen het fietsbeleid zet de gemeente in op het stimuleren van fietsen als duurzame vervoerswijze.

Voor andere maatregelen gericht op duurzaamheid, bijvoorbeeld de aanleg van circulaire fietspaden, is de duurzaamheidsvisie leidend.

Een belangrijke economische sector voor Harderwijk is de toerisme en recreatiesector. De gemeente Harderwijk werkt aan toerisme door onder andere de verbinding te zoeken met Visit Veluwe, Stichting Heerlijk Harderwijk en Hanzesteden. In 2014 is het laatste actieplan Toerisme gemaakt waarin is ingegaan op de recente ontwikkelingen in de regio en Harderwijk. Hier zijn vijf acties uit voortgekomen:

11. Opschonen bewegwijzering;
12. Route Dolfinarium – binnenstad;
13. Harderwijk Glossy;
14. Evenement+;
15. Online media inzetten.

De eerste twee actiepunten zijn relevant voor het fietsbeleid en worden momenteel tot uitvoering gebracht. In het actieplan is er aandacht voor de hoeveelheid aan borden en de diversiteit hierin. Naast dit actieplan is er in 2017 ingezet op de buitenlandse bezoeker. De komende periode zet de gemeente in op het verbeteren van de zichtbaarheid van het DNA in Harderwijk. Fiets- en wandelroutes worden hiervoor benut. In de beleidsnota wordt er gesproken over de klantreis. Hier is, ten aanzien van de verplaatsing naar Harderwijk, nog te weinig aandacht aan besteed, maar er zijn wel kansen dit alsnog te doen. In 3.3 wordt verder ingegaan op het versterken van Harderwijk als 'Gastvrije fietsstad'.

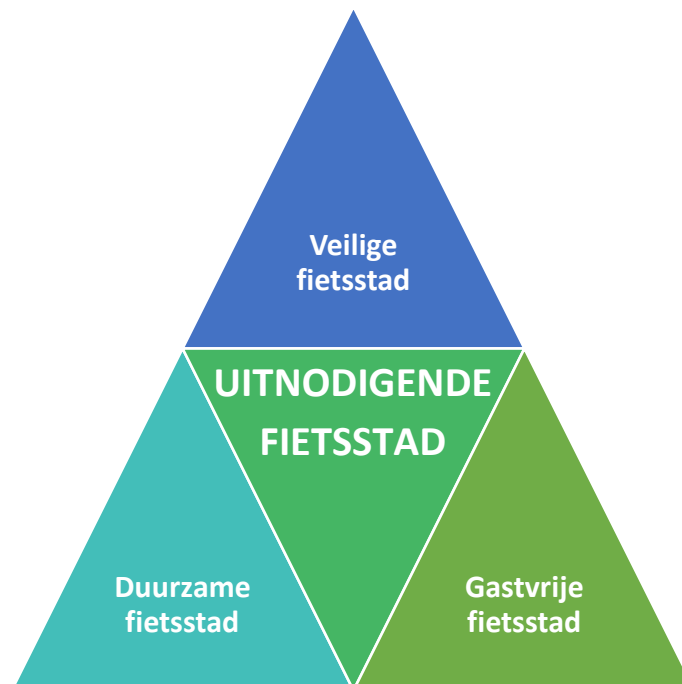


3. DE FIETS IN HARDERWIJK

Samen met de klankbordgroep is bepaald wat de ambitie is voor de fiets in Harderwijk. Deze luidt als volgt:

‘In Harderwijk werken we de komende jaren aan een uitnodigende fietsstad!’

Onder een uitnodigende fietsstad verstaan wij een fietsklimaat in Harderwijk waarin het vanzelfsprekend is om te voet of met de fiets te reizen en de auto te laten staan. Een integrale aanpak is nodig om dit te realiseren. Vanuit de wensen en ambities van verschillende beleidsvelden en belanghebbenden, zijn drie thema's gedefinieerd: om een uitnodigende fietsstad te zijn moet Harderwijk een veilige, duurzame en gastvrije fietsstad zijn. In dit hoofdstuk wordt ieder thema toegelicht en de doelstelling per thema aangegeven.



3.1 Een veilige fietsstad

Om een uitnodigende fietsstad te worden, werk Harderwijk aan de fietsveiligheid. De ambitie voor een veilige fietsstad luidt:

‘Vanaf 2030 vallen er geen doden of zwaargewonden meer onder fietsers in Harderwijk.’

De impact van deze ambitie is groot. Dit betekent namelijk dat Harderwijk zorgt voor het minimaliseren van de kans op een eenzijdig ongeval, het verminderen van conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers, en fietspaden waar het groeiend aantal – verschillende – fietsers verwelkomd wordt. De gemeente Harderwijk werkt hieraan door infrastructuur fietsvriendelijker en vergevingsgezinder te maken en veilig fietsgedrag te normaliseren. Door de ambitie op nul te zetten krijgen veiligheidsprojecten een hoge prioriteit omdat er relatief veel voor nodig zal zijn om deze doelstelling te behalen. De gemeente staat hier niet alleen in. In

december 2018 is het Strategisch Verkeersveiligheidsplan gepresenteerd door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat waarin ook staat dat we landelijk streven naar 0 verkeersslachtoffers.

Een aantal provincies richt zich al langer op 0 verkeersslachtoffers zoals provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant. Door in te zetten op 0 verkeersslachtoffers vermijden we de discussie over hoeveel slachtoffers in het verkeer acceptabel zijn en verleggen we deze discussie naar hoe kunnen we het verkeer zo veilig mogelijk inrichten.

3.1.1 Veilige doorgaande routes in Harderwijk

Om het gebruik van de fiets vanzelfsprekender te maken ten opzichte van de auto moet fietsinfrastructuur comfortabeler en aantrekkelijker gemaakt worden. De gemeente Harderwijk werkt aan comfortabele doorgaande routes met zo min mogelijk stopmomenten voor de fietser. De gemeente heeft de belangrijkste routes in kaart gebracht (zie afbeelding 4). Er is hierbij een onderscheid tussen regionale en lokale fietsroutes. De regionale fietsroutes zijn de huidige LF Zuiderzee route en een potentiële snelle fietsroute op de route Nijkerk – Ermelo – Harderwijk – Nunspeet – Elburg – Zwolle. Momenteel wordt een aantrekkelijkere LF route via Boulevard – Waterfront – Hierden onderzocht en voorbereid voor het “fietsjaar” 2019.

Daarnaast is er een regionale route richting Zeewolde aangewezen. Deze regionale routes bedienen voornamelijk fietsers die een langere afstand fietsen. Daarnaast faciliteert de gemeente Harderwijk ook de interne fietsbewegingen optimaal door op de belangrijkste lokale hoofdroutes het aantal oversteekpunten zoveel mogelijk te reduceren zodat het aantal conflictmomenten vermindert en doorfietsen wordt bevorderd. Deze regionale en lokale routes zijn afgebeeld op onderstaande afbeelding. Ten opzichte van het fietsroutenetwerk zoals dit is bepaald in het GVVP 2010 – 2015 zijn dit minder routes. De routes op de afbeelding worden geprioriteerd als relevante doorgaande fietsroute.



Afbeelding 4 Geprioriteerde fietsroutes in Harderwijk



Belangrijk hierbij is dat de gemeente de fietsinfrastructuur aan de N302 door-ontwikkelt om de N-weg te ontlasten en een regionale snelle fietsroute realiseert die de druk vermindert op de A28. Bovendien wordt gekeken hoe deze route verbonden wordt aan het treinstation. Dit versterkt de positie van het station.

3.1.2 Uniformiteit en maatwerk

In de regel is het uitgangspunt van het CROW dat de inrichting van infrastructuur zoveel mogelijk uniform dient te zijn. Deze uniformiteit leidt ertoe dat verkeerssituatie zoveel mogelijk hetzelfde zijn en mensen dus zo min mogelijk verrast worden in het verkeer. Tegelijkertijd is deze uniforme aanpak in veel afzonderlijke gevallen niet de beste aanpak. De gemeente Harderwijk heeft de keuze gemaakt te gaan voor maatwerk. Dit betekent dat infrastructuur (en met name kruisingen) zo in wordt gericht dat deze het beste past bij de specifieke situatie. Uitgangspunt van de gemeente is dat het zo veiliger is. Dit betekent wel dat dit soms ten koste gaat van uniformiteit.

3.1.3 Veiligheid op het fietspad

De laatste jaren wordt er steeds meer geschreven over drukte op het fietspad. Er is een onderscheid tussen fysieke drukte en druktebeleving.⁴ De fysieke drukte wordt bepaald aan de hand van intensiteit in relatie tot capaciteit van een locatie.

Belangrijker voor het succes van de fiets in Harderwijk is de ervaren drukte op het fietspad. Met name sociale factoren bepalen de beleefde drukte. Dit wordt veroorzaakt door een verschil in normen van gedrag. Uit onderzoek komt naar voren dat met velen naast elkaar fietsen, niet aan de kant gaan en gebruik van mobiele telefoon bijdragen aan druktebeleving.⁵ Daarnaast is de relatie tussen druktebeleving en fysieke omgeving getoetst. Drukbeleving wordt het sterkst ervaren in zeer stedelijk gebied waarbij een tweerichtingsfietspad een belangrijk kenmerk is.

Om ervoor te zorgen dat de druktebeleving geen reden wordt voor mensen om ervoor te kiezen de fiets te laten staan, is het van belang dat de infrastructuur voldoende ruimte biedt en fietsers hun gedrag aanpassen in geval van drukte. De gemeente Harderwijk draagt hieraan bij door middel van een combinatie van infrastructurele ingrepen en gedragscampagnes. Hierbij valt te denken aan het verbreden van het fietspad bij groot onderhoud, of campagnes tegen telefoongebruik op de fiets.

Speciale aandacht wat betreft de veiligheid op het fietspad gaat uit naar de speed-pedelec. Deze moeten sinds januari 2018 binnen de bebouwde kom gebruik maken van de rijbaan. Op het moment van schrijven is de provincie Gelderland bezig met een proef om speed-pedelecs toe te staan op sommige fietspaden. De gemeente Harderwijk volgt de ontwikkelingen in Gelderland en wacht op concrete adviezen/aanknopingspunten vanuit de provincie alvorens hier een standpunt over in te nemen.

3.1.4 Veilig fietsgedrag

Zoals ook uitgelegd wordt in paragraaf 3.2.6 gaat de gemeente Harderwijk aan de slag met fietseducatie. Dit draagt bij aan een positievere houding ten aanzien van fietsen en het op duurzame wijze aanleren van veilig fietsgedrag. Bij fietseducatie staan de volgende thema's centraal:

- kennis ten aanzien van fietsinfrastructuur;

⁴ CROW-Fietsberaad. (2017). Over drukte valt te twisten. *Drukbeleving op het fietspad verkennen en onderzoeken*.



- kennis ten aanzien van fietsvaardigheden;
- kennis ten aanzien van de fiets.

Deze drie leerlijnen komen tot op heden vooral terug bij verkeerseducatie op het basis- en middelbaar onderwijs. Om in Harderwijk onder alle doelgroepen een veilig fietsgedrag te waarborgen zet de gemeente in op fietseducatie bij oudere doelgroepen. Wanneer er bijvoorbeeld fietsstimuleringsprojecten worden uitgevoerd bij werknemers met een e-bike zal de gemeente het stimuleren om expliciet aandacht te geven aan hoe te fietsen met deze e-bike.

Op dit moment blijkt uit de verkeerseducatiekaart van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROVON) dat niet iedere basisschool in Harderwijk even betrokken is bij verkeerseducatie. Dit is echter een overzicht uit 2013/2014 en alleen vanuit ROVON. Het is onduidelijk hoe de verschillende scholen verder aandacht besteden aan verkeerseducatie. Naast fietseducatie binnen de school, moeten kinderen ook de kans krijgen om op straat veilig te oefenen en het fietsen eigen te maken. Rondom school en in de wijken moet hier ruimte voor zijn.

In de gemeente Harderwijk zijn de middelbare scholen De Lelie en Praktijkschool Mijn School onderdeel van het Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs (VEVO) netwerk. Dit betekent dat ze gebruik maken van een subsidie ten aanzien van verkeerseducatieprojecten bij de gemeente Harderwijk en provincie Gelderland. Zes middelbare scholen in Harderwijk zijn hier geen onderdeel van. Dit betekent dat veel leerlingen niet aangesproken worden op hun verkeersgedrag. De gemeente Harderwijk gaat inventariseren in hoeverre de scholen werken aan verkeerseducatie en gaat stimuleren dat middelbare scholen (die dat nog niet doen) actief mee gaan doen aan VEVO.

Ten aanzien van senioren op de fiets wordt er steeds meer aandacht besteed aan veilig *blijven* fietsen. In deze doelgroep neemt het aantal verkeersslachtoffers al een aantal jaar toe⁵. In afbeelding 5 wordt weergegeven hoe het aantal verkeersdoden per leeftijdscategorie zich heeft ontwikkeld in Nederland. Hieruit blijkt dat vooral het aantal fietsers van hogere leeftijd dat overlijdt in het verkeer sterk is toegenomen in de afgelopen tien jaar. Zo is het aantal dodelijke slachtoffers onder mannelijke fietsers van 80+ gestegen van 22 in 2008 naar 47 in 2017 en het aantal slachtoffers onder vrouwelijke fietsers van 80+ van 10 in 2008 naar 16 in 2017. In afbeelding 3 is zichtbaar dat verkeersdeelnemers op de fiets veruit de grootste groep slachtoffers (fatale ongevallen en gewonden) is in het verkeer in Harderwijk. In Harderwijk is deze verhouding nog sterker dan landelijk. Sinds 2017 zijn er meer gewonden en doden op de fiets dan mensen in de auto.

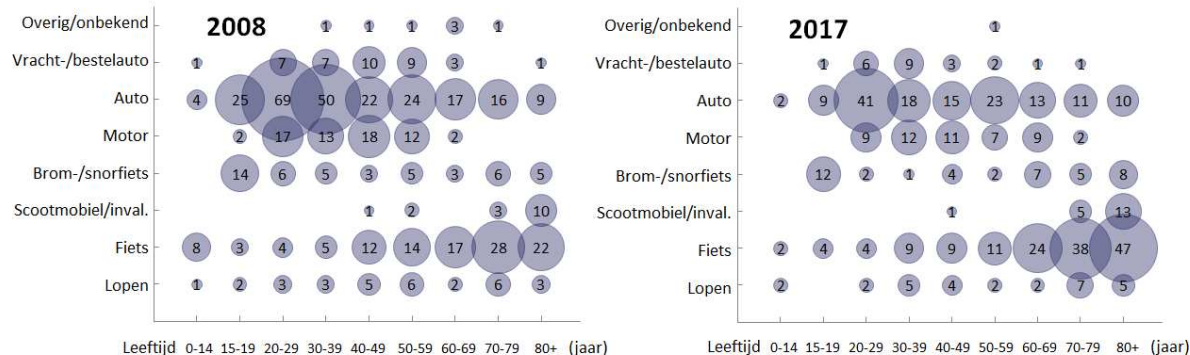
Onder kinderen en jongeren zien we juist dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers afneemt. Zo waren er in 2008 13 dodelijke slachtoffers tussen 1 en 14 jaar en in 2017 waren dit er nog 4. In de leeftijdscategorie 15-19 waren er in 2008 12 dodelijke slachtoffers en in 2017 nog 4.

Via het ROV Oost-Nederland is er de mogelijkheid om een fietsinformatiedag te organiseren in de gemeente. In 2018 is dit geprobeerd in Harderwijk maar is de dag afgelast wegens te weinig deelnemers. Toch blijft de gemeente erop inzetten om via de juiste kanalen de fietsende senioren te bereiken. Deze doelgroep zal worden bereikt via de fietsenmaker, de lokale ouderenbond en een lokale sportclub.

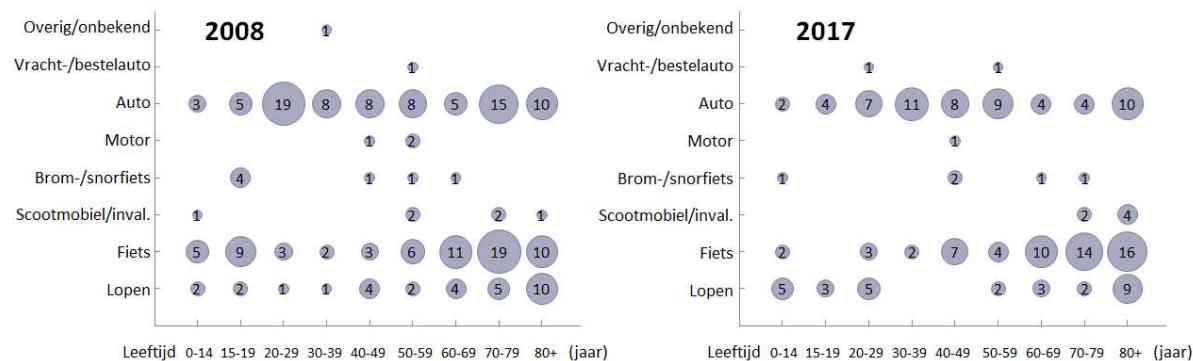
⁵ SWOV. (2017). Factsheet: ernstig verkeersgewonden in Nederland.



Mannen



Vrouwen



Afbeelding 5: Aantal verkeersdoden in Nederland, 2008 t.o.v. 2017. (Bron: SWOV, 2018)

3.1.5 Veilige schoolomgeving

Op dit moment wordt de veiligheid in schoolomgevingen wisselend ervaren. Dit moet echter goed op orde zijn om kinderen veilig zelfstandig te voet of op de fiets naar school te laten gaan. De gemeente Harderwijk breekt met de trend van de 'achterbankgeneratie'. Ouders moeten zoveel mogelijk gestimuleerd worden om hun kinderen met de fiets of te voet naar school te brengen (of zelfstandig te laten gaan). Dit betekent dat de schoolomgeving veilig moet zijn en de kinderen op de fiets moet uitnodigen. Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft een leidraad van 10 tips om de schoolomgeving veiliger in te richten.

3.1.6 Scootmobielen en driewielers veilig op weg

Er maken steeds meer verschillende typen voertuigen gebruik van het fietspad. Naast nieuwe voertuigen als (elektrische) stepjes en (snelle) e-bikes gaat dit ook om kwetsbaardere verkeersdeelnemers als scootmobielen en driewielers. Deze kwetsbaarheid blijkt onder andere uit het aantal ongelukken. Zo is het aantal ongelukken met de scootmobiel de afgelopen drie jaar weer toegenomen. Uit onderzoek van de SWOV blijken een aantal kansrijke maatregelen voor het verkleinen van risico op ongevallen. De volgende aspecten zijn relevant voor het fietsbeleid van de gemeente Harderwijk:

- 'Smalle fietspaden verbreden en krappe bogen herinrichten zodat ze (minstens) voldoen aan de geldende CROW-richtlijnen.
- Trottoirbanden langs fietspaden verwijderen of markeren en afvlakken.
- Opvallendheid van en zicht op oversteekvoorzieningen vergroten⁶.

⁶ SWOV. (2018). Scootmobielongevallen: karakteristieken, ongevalstypen en kansrijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Een dieptestudie naar scootmobielongevallen op de openbare weg.

Voor driewielers geldt daarnaast dat er rekening mee moet worden gehouden dat deze niet over de trottoirs mogen rijden en dat parkeermogelijkheden dichtbij voorzieningen van belang zijn.

Bij de bijeenkomsten met de klankbordgroep zijn een aantal gebieden genoemd in Harderwijk waar veel senioren wonen. Hier zijn meer weggebruikers die gebruik maken van scootmobielen, duofietsen en driewielers (zie afbeelding 6). In deze gebieden is het daarom van extra groot belang om de infrastructuur veilig in te richten voor dit type weggebruiker. Concreet gaat het hierbij om de route Hoofdweg en Selhorstweg richting binnenstad en in Drielanden. Deze routes en gebieden vereisen bijzondere aandacht wanneer het gaat om een eventuele herinrichting als onderdeel van groot onderhoud.



Afbeelding 6: voorbeelden van een duofiets, scootmobiel, driewieler

3.1.7 Fietsdiefstal reduceren

Om een uitnodigende fietsstad te zijn, moet de fiets veilig gestald kunnen worden wanneer een bezoeker op de fiets komt. In paragraaf 3.3.1 wordt er verder ingegaan op fietsparkeren in de binnenstad, met ook concreet aandacht voor het vergrote risico op diefstal van elektrische fietsen en accu's.

3.1.8 Modelaanpak Veilig Fietsen

Veilig fietsen is een thema dat niet alleen relevant is in Harderwijk maar die in heel het land hernieuwde aandacht krijgt. Tegelijkertijd is objectieve veiligheid en de perceptie van veiligheid iets dat sterk situatie- en doelgroepafhankelijk is. Mede hierom heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de Modelaanpak Veilig Fietsen opgesteld. Het doel hiervan is het bieden van handvatten om op lokaal niveau de fietsveiligheid te kunnen verbeteren. De gemeente Harderwijk gebruikt deze aanpak met name om maatregelen te inventariseren en te prioriteren. Bij de prioritering betekent dit dat er enerzijds rekening wordt gehouden met de complexiteit en uitvoerbaarheid van maatregelen (wat kunnen we snel doen en wat duurt langer?). Anderzijds wordt er bij de prioritering rekening gehouden met de verschillende doelgroepen en hun wensen. De aanpak richt zich met name op schoolgaande jongeren, ouderen op de e-bike en wielrenners. Wegen waar veel ouderen (met scootmobielen en driewielers) gebruik van maken kennen andere prioriteiten dan wegen met veel recreatief fietsverkeer. Deze verschillen en kenmerken worden expliciet meegewogen in het uitwerken van het actieplan.

3.2 Een duurzame fietsstad

Het tweede thema binnen Harderwijk als uitnodigende fietsstad is de duurzame fietsstad. In 'De Energieke Stad' heeft Harderwijk als doel gesteld om in 2031 45% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 2010. Hoewel dit doel iets lager ligt dan de ambitie van het Rijk en de Provincie (respectievelijk 49% en 55% reductie in 2030)



moet er nog wel veel gebeuren om dit doel te bereiken. Het mobiliteitsbeleid speelt daar een belangrijke rol in. Door het autogebruik te verminderen en hier fietsritten voor in de plaats te laten komen levert de gemeente een bijdrage aan dit doel.

Door reizen met de fiets af te leggen wordt veel minder uitgestoten dan met de auto. De [European Cyclists' Federation \(ECF\)](#) heeft berekend dat een fietskilometer 250gr CO₂ minder veroorzaakt dan een autokilometer. Ter vergelijking: om het totale Harderwijker CO₂-reductie doel te halen met alleen maar een verschuiving van de auto naar de fiets, zou elke Harderwijker 26 kilometer per dag meer moeten gaan fietsen (en minder met de auto af moeten leggen). Hoewel dit uiteraard onrealistisch is, is de fiets desalniettemin een effectief middel om uitstoot te verminderen, zonder dat dit leidt tot een beperking om je te kunnen verplaatsen, of grote kostenposten zoals het vernieuwen van het wagenpark. Mede hierdoor heeft ook het Rijk als doel gesteld om het fietsgebruik met 20% te laten stijgen door mensen die met de auto reizen te verleiden om de fiets te pakken. De gemeente Harderwijk gaat een stapje verder en stelt zichzelf het volgende doel:

'In 2030 wordt in Harderwijk 35%⁷ van alle verplaatsingen van, naar en binnen Harderwijk per fiets afgelegd en om dit doel te bereiken wordt ingezet op een verschuiving van auto- naar fietsgebruik.'

Op basis van berekeningen met behulp van OViN data en kencijfers voor CO₂ uitstoot, is berekend dat een toename van bijna 30% van het fietsaandeel (van 27% nu, naar 35% in 2031) van, naar en binnen Harderwijk leidt tot 4,5 Kton CO₂ reductie⁸. Hiermee zorgt het behalen van de fietsambitie voor 4% van de totale CO₂ doelen van Harderwijk. Deze ambitie (30% meer fietsgebruik) is haalbaar. Indien de gemeente Harderwijk een hogere doelstelling wil najagen zal er onderzocht moeten worden op welke manieren er gesleuteld kan worden aan de autobereikbaarheid.

Alhoewel dit doel primair gericht is op het terugdringen van CO₂-uitstoot (planet), zet de gemeente ook in op fietsen in het kader van sociale (people) en economische duurzaamheid (profit). De fiets levert met name een bijdrage aan de economische duurzaamheid. De fiets biedt, als alternatief voor de auto, een mogelijkheid om de files te vermijden, en bijvoorbeeld met de trein te reizen. Dit heeft invloed op het reistijdsverlies en de productiviteit. Hiernaast maakt de fiets banen bereikbaar voor mensen die niet over een auto beschikken en leiden de significante gezondheidsvoordelen van het fietsen tot minder ziekteverzuim.

Wat betreft sociale duurzaamheid zorgt de fiets ervoor dat mensen zich kunnen verplaatsen en zo voorzieningen kunnen bereiken en kunnen meedoen aan sociale activiteiten. Al met al is de gemeente dus van mening dat iedereen van 4 tot 84 jaar zou moeten kunnen, durven en willen fietsen. De fiets moet de meest vanzelfsprekende vervoerskeuze zijn voor iedereen. Om dit ambitieuze doel te bereiken gaat de gemeente uit van 6 strategieën. De strategieën staan hieronder uitgewerkt:

3.2.1 De fiets op de eerste plek

Als de gemeente wil dat de fiets voor de Harderwijker de meest vanzelfsprekende vervoerskeuze is, moet de fiets samen met de voetganger op de eerste plek worden gezet. Dit heeft invloed op hoe de gemeente met de ruimte omgaat. De fiets en voetganger op de eerste plek zetten betekent niet dat auto's overal zoveel mogelijk

⁷ Als nulmeting hanteren we het fietsgebruik van, naar en binnen de gemeente Harderwijk over de periode 2015 – 2017, gemeten op basis van OViN data (27% van alle verplaatsingen waren per fiets).

⁸ De hoeveelheid is berekend door het nieuwe aantal fietsritten (12.870) te vermenigvuldigen met de gemiddelde afstand per rit (uitgegaan van 5km) en de CO₂ reductie per kilometer (gemiddeld 192 gram op basis van de huidige modal split in Harderwijk).

worden geweerd. Het betekent wel dat er een balans moet zijn in het wegennetwerk waarbij het uitgangspunt is dat de gemeente het liefst wil dat iemand uiteindelijk loopt of de fiets neemt. In het netwerk uit zich dit in zoveel mogelijk continue routes, het beperken van stopmomenten en voldoende stallingsvoorzieningen. Dit is eerder toegelicht in paragraaf 3.1.1. Als het gaat om de binnenstad wil de gemeente bezoekers zoveel mogelijk verleiden om op de fiets naar de binnenstad te komen. Dit verleiden doet de gemeente door middel van aantrekkelijke fietsvoorzieningen.

Bij de productie van beton en asfalt komt veel CO₂ vrij. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur of verbeteren van huidige infrastructuur, onderzoekt de gemeente Harderwijk waar het mogelijk is om dit op duurzame(re) wijze te doen. Dit kan door het gebruik van duurzamere asfaltsoorten, maar ook door het gebruik van hele nieuwe materiaalsoorten. In Nederland zijn er steeds meer voorbeelden van innovatieve fietspaden zoals een verwarmd fietspad, een fietspad gemaakt van gerecycled plastic of fietspaden met innovatieve verlichtingsoplossingen. Door het toepassen van deze innovatieve technieken kan de uitstoot tijdens de aanleg en gebruik van nieuwe infrastructuur sterk gereduceerd worden. De duurzaamheidsvisie (zie 2.4) zal hierbij leidend zijn.

3.2.2 Elektrische fietsen

De elektrisch aangedreven fiets geeft de fietser letterlijk een duwtje in de rug. De elektrische fiets leidt ertoe dat mensen sneller, langer en daardoor verder kunnen fietsen. De maximale acceptabele afstand met de elektrische fiets is 15 kilometer tegenover 7,5 kilometer met de 'gewone' fiets. Projecteren we deze 15 km fietsafstand op Harderwijk en omgeving zien we het volgende:



Afbeelding 7: 15 km fietsafstand in verschillende windrichtingen

De elektrische fiets zorgt ervoor dat plaatsen zoals Nunspeet en Putten op een aantrekkelijke fietsafstand komen te liggen. Door het gebruik van de elektrische fiets te faciliteren en te stimuleren gaat de gemeente mensen op de middellange afstanden uitnodigen om de fiets te pakken in plaats van de auto.



Het faciliteren doet de gemeente door te zorgen voor passende infrastructuur (zie 3.1.1 en 3.2.3 Snelle fietsroutes) en veilig fietsparkeren (zie 3.3.1). Hiernaast zorgt de gemeente ervoor dat de elektrische fiets actief gestimuleerd wordt door mensen op een laagdrempelige manier kennis te laten maken met de elektrische fiets. Dit gaat de gemeente realiseren door de samenwerking op te zoeken met de fietsindustrie (fietsenfabrikanten en -verkopers) en het bedrijfsleven om acties op te zetten waarbij mensen elektrische fietsen kunnen uitproberen, lenen en eventueel tegen een aantrekkelijk bedrag kopen of leasen. Zo zal met name de automobilist die in de spits reist verleid worden om de auto te verruilen voor de duurzamere fiets. De nieuwe fiscale regels rondom de fiets die in 2020 ingaan zullen hier naar alle waarschijnlijkheid sterk positief aan bijdragen. In dit kader wordt ook actief de aansluiting gezocht met werkgevers in Harderwijk. Het aanbieden van elektrische fietsen via de werkgeversregeling biedt grote kansen voor het stimuleren van elektrische fietsgebruik.

3.2.3 Snelle fietsroutes

De gemeente Harderwijk streeft niet alleen naar een goed netwerk binnen de gemeente maar ook naar uitstekende verbindingen met omliggende plaatsen. Door snelle, comfortabele, aantrekkelijke en directe regionale verbindingen wordt het regionale wegennet ontlast en worden mensen uit de gehele regio uitgenodigd om met de fiets naar Harderwijk te reizen (en de auto te laten staan).

De provincie Gelderland heeft in 2018 het Hoofd fietsnet Gelderland (en bijbehorende doelen) vastgesteld. Het doel hiervan is op provinciaal niveau een gestructureerd en kwalitatief hoogwaardig netwerk wordt ontwikkeld. Vanuit Harderwijk ligt hierbij de focus op de fietsroute die vanaf de pont naar Zeewolde, via Harderwijk naar Nunspeet loopt en op de route die van Harderwijk naar Ermelo, Putten en Nijkerk/Barneveld loopt.

De gemeente Harderwijk is ervan overtuigd dat vanwege de centrumfunctie van Harderwijk in de regio en om de beoogde modal shift te bereiken, deze verbindingen op snelfietsroute-niveau moeten worden gebracht. Dit betekent dat de routes opgewaardeerd moeten worden (breedte, belijning), de doorstroming bevordert moet worden (fiets in de voorrang, ongelijkvloerse kruisingen) en dat de route herkenbaar en bekend gemaakt moeten worden door middel van de juiste bebording en promotie. In eerste instantie focust de gemeente hierbij op de afstanden die per elektrische fiets aantrekkelijk zijn (Nijkerk, Ermelo/Putten en Nunspeet). Uiteindelijk is het doel om aangesloten te zijn op het bovenregionale (snel)fietsnetwerk door goede verbindingen met onder andere Amersfoort en Zwolle.

3.2.4 Sterke ketens

Alhoewel de elektrische fiets en snelle fietsroutes het fietsgebruik op de middellange afstand zullen stimuleren, blijven er altijd reizen over die niet (geheel) per fiets afgelegd kunnen worden. Hiervoor zet de gemeente in op sterke fiets-ov ketens. Door deze twee modaliteiten te combineren profiteren we van de beste eigenschappen van elke modaliteit: de fiets is een flexibel alternatief op kortere afstanden terwijl het openbaar vervoer een snel alternatief is op langere afstanden tussen vaste punten. Door van en naar haltes/stations te fietsen wordt het bereik van ov-haltes sterk vergroot en daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt.

Het belangrijkste ov-knooppunt in de regio is het recent vernieuwde station Harderwijk. Het station beschikt over bewaakte en onbewaakte stallingen van hoge kwaliteit voor de mensen die naar het station fietsen en over deelfietsen (ov-fiets en Keobike) voor mensen die naar Harderwijk reizen en vanaf het station verder willen fietsen. Naast de stationsfaciliteiten zorgt de gemeente ervoor dat er goede verbindingen zijn van en naar het station (Zie 3.1.1).



Voor aantrekkelijke ketens is de kwaliteit van het openbaar vervoer minstens zo belangrijk als de fietsfaciliteiten. Harderwijk zet zich daarom in om regionale (bus)- en landelijke (trein)verbindingen te verbeteren. Door de combinatie van beide modaliteiten zo aantrekkelijk mogelijk te maken nodigt de gemeente mensen uit om ook op de langere afstanden van de fiets gebruik te kunnen maken. Een uniform aanbod in de regio zorgt ervoor dat mensen makkelijk de overstap kunnen maken, ongeacht waar die overstap is. De gemeente Harderwijk maakt zich hard voor samenwerking met andere gemeenten in de regio.

3.2.5 Communicatie en promotie

Alhoewel infrastructuur en andere (fiets)voorzieningen de basis vormen van een uitnodigende fietsstad, ziet de gemeente ook grote kansen voor de ‘zachte’ maatregelen. Door gerichte communicatie en promotie zal namelijk op de korte termijn, kostenefficiënt een impuls gegeven worden aan het fietsgebruik.

Op de korte termijn zet de gemeente in op de promotie en verbetering van bestaande faciliteiten zoals de Keobike. Alhoewel de deelfietsen weliswaar beschikbaar zijn voor iedereen is het concept voor veel mensen nog onbekend. Hier moet wat aan gebeuren, te beginnen met een evaluatie van de deelfietsen in Harderwijk. Op de langere termijn zet de gemeente in op structurele samenwerkingsverbanden met de fietsindustrie en het bedrijfsleven waarin promoten van fietsgebruik centraal staat. Acties die hieruit voort kunnen vloeien zijn bijvoorbeeld elektrische fiets probeeracties, beloningsacties (fiets naar je werk en krijg een beloning) en competities binnen en tussen bedrijven. Uit gesprekken met het parkmanagement blijkt bijvoorbeeld dat er in Harderwijk een fietspoule voor bedrijven bestaat die onder het Lorentz parkmanagement vallen. Dergelijke acties worden mogelijk uitgebreid of opgeschaald of aangevuld met andere initiatieven. De gemeente put hierbij uit ervaringen vanuit het landelijke programma Beter Benutten en sluit waar mogelijk aan bij (provinciale) pilots en acties om het fietsgebruik te stimuleren.

In communicatie en promotietrajecten zet de gemeente voornamelijk in op gezondheid. Landelijk gezien is dit een trend waarmee reizigers eerder worden overtuigd om te gaan fietsen dan milieu of reistijd.

3.2.6 Fietseducatie

Bij Harderwijk als duurzame fietsstad bedoelt de gemeente duurzaamheid in de brede zin. Naast het milieu (planet) focust de gemeente dus ook op economische (profit) en sociale (people) duurzaamheid. Onder sociale duurzaamheid verstaat de gemeente het investeren in mensen. Door jong en oud in staat te stellen te fietsen zorgt de gemeente ervoor dat ouderen langer zelfstandig en gezond blijven en dat kinderen al op jonge leeftijd veilig naar school kunnen fietsen en zo voor de rest van hun leven gewend raken aan het fietsen. De gemeente heeft hierbij als uitgangspunt dat iedereen van 4 tot 84 jaar moet kunnen fietsen. Om hiervoor te zorgen zet de gemeente (naast een veilig netwerk, zie 3.1.1) in op fietseducatie. Dit is eerder toegelicht in paragraaf 3.1.4. Fietseducatie leidt tot gewoontegedrag om te fietsen. Zo blijft de Harderwijker fit en vitaal en fietst hij of zij veilig van en naar huis.

3.3 Een gastvrije fietsstad

Met dit fietsbeleid wil de gemeente Harderwijk laten zien dat zij fietsers uitnodigt en verwelkomt. Het gaat zowel om inwoners van de gemeente als (de vele) bezoekers aan Harderwijk. Door de mogelijkheden voor de fiets te verruimen, moet het vanzelfsprekender worden dat men de fiets kiest voor verplaatsingen binnen Harderwijk en van/naar Harderwijk tot 15 kilometer.



Ook binnen de laatste groep zal de gemeente de fietser beter aanmoedigen en het vanzelfsprekender maken om Harderwijk per fiets te bezoeken. Op dit moment heeft de gemeente Harderwijk geen concrete doelen ten aanzien van bezoekers. De gemeente Harderwijk wil haar “DNA” beter zichtbaar maken bij bezoekers. Daarnaast focust de gemeente zich voornamelijk op de dagrecreant. Naast dagrecreanten richt dit doel zich ook op het faciliteren van de groeiende groep fietstoeristen die per schip rondreizen in Nederland. Deze boot-fietsreizen zijn erg populair onder buitenlandse toeristen. Gezien de ligging aan het Veluwemeer is Harderwijk uitermate geschikt voor dit type bezoeker.

De uitdaging hierbij is om fietsers te laten stoppen en tijd te spenderen in Harderwijk. De ervaring leert dat veel fietsers Harderwijk passeren zonder een rustpauze. Hier gaat de gemeente verandering in brengen. Binnen deze pijler worden een aantal strategieën benoemd die bijdragen aan het aantrekken van de dagrecreant op de fiets. Omdat er geen concrete doelen zijn geformuleerd over het aantrekken van aantallen bezoekers per fiets richt de gemeente zich binnen deze pijler op de kwaliteit van de ervaring.

Het doel voor gastvrije fietsstad is als volgt:

‘Een bezoeker op de fiets waardeert het fietsklimaat in de gemeente Harderwijk vanaf 2030 met een 8,5 of hoger.’

Voor deze doelstelling zal een nulmeting worden uitgevoerd in 2019.

3.3.1 Fietsenstallingen

Gastheerschap voor de fiets bestaat ook uit het veilig kunnen stallen van de fiets, zo dicht mogelijk bij de bestemming. In de gemeente Harderwijk is er een vigerende nota over fietsstallingen. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot verschillende acties. Zo is er met de herstructurering van het station een overdekte fietsenstalling aangelegd. Daarnaast is er in de zomer van 2018 een pilot geweest met fietsparkeercoaches. Gastheren vertelden bezoekers aan het centrum waar ze hun fiets juist konden parkeren en waar de overdekte stalling te vinden was. Dit was succesvol. Wel bleken bezoekers terug te vallen in hun oude gedrag als er niemand op toezag.

In de binnenstad is er een gratis bewaakte fietsenstalling in de Academiestraat. Deze is dagelijks open van 08.30 tot 18.30 behalve op zondagen. De stalling is alleen op koopzondagen geopend. Om het gebruik hiervan verder te stimuleren zal onderzocht worden of de openingstijden verruimd kunnen worden, onder andere voor uitgaanspubliek, met eventueel extra personeel. Daarnaast zijn de locaties in de binnenstad/Boulevard in beeld gebracht, voor wat betreft de mogelijkheden voor extra stallingsruimte. Hierbij wordt specifiek gekeken naar De Wellen, het Hortuspark, bij de Markt, Hondegatstraat, Schoenmakersstraat, Vuldersbrink, Schoolsteeg en Vijhestraat. Het aanbod is relevant voor het faciliteren van winkelend publiek, dagrecreanten, bewoners en het uitgaanspubliek. Deze aanpak moet onder andere het fietsparkeren in en om de binnenstad beter reguleren. Bij evenementen wordt er gekeken naar aanvullende flexibele fietsparkeerplaatsen op De Wellen. Dit, in combinatie met een duidelijke bewegwijzering naar de stallingen, inzet van fietscoaches en communicatie en cameratoezicht (Hortuspark), moet leiden tot een veiliger en overzichtelijkere situatie wat betreft het fietsparkeren in de binnenstad.

De gemeente heeft reeds fietsparkeernormen opgenomen in de algemene parkeernormen. Dit heeft als gevolg dat men bij toekomstige nieuwe ontwikkelingen gedwongen wordt om rekening te houden met fietsparkeren. Hierdoor wordt de parkeerproblematiek niet automatisch afgewenteld op de publieke ruimte.



Dit alles neemt niet weg dat fietsparkeren een uitdaging blijft voor de gemeente, waarin steeds verschillende belangen tegen elkaar dienen te worden afgewogen. Samenwerking met ondernemers staat hierbij centraal voor de gemeente: zo min mogelijk van boven opleggen en zoveel mogelijk samen naar de beste oplossing zoeken.

3.3.2 Routes naar de stad

Om gastvrij te zijn, moeten fietsers gemakkelijk hun weg vinden naar Harderwijk en de binnenstad. Zoals toegelicht in paragraaf 3.1.1 is het streven dat fietsers zonder oponthoud de stad kunnen doorfietsen. Dit wordt primair gerealiseerd door middel van fietsinfrastructuur. Over het algemeen zijn de fietsroutes van en naar de binnenstad in Harderwijk van goede kwaliteit en kunnen fietsers goed doorfietsen. Zoals beschreven in 3.1.2 kiest de gemeente Harderwijk ervoor om per situatie de afweging te maken tussen uniformiteit en herkenbaarheid. In veel gevallen betekent dit een afweging tussen veiligheid en doorfietsen. Ook in de toekomst zal de gemeente deze afweging blijven maken.

Daarnaast moet de ondersteunende bebording op orde zijn. In het GVVP 2010 – 2015 is dit als actie opgesteld, maar dit is nog niet helemaal uitgevoerd. Daarom wordt er hier opnieuw aandacht gevraagd voor het opstellen van een bewegwijzeringsplan voor de fiets met speciale aandacht voor routes vanuit de omgeving naar de binnenstad.

3.3.3 Recreatief fietsen

Een belangrijk doel bij het zijn van een uitnodigende (en specifiek gastvrije) fietsstad is het uitnodigen van recreatieve fietsers. De gemeente wil met name de verbinding tussen de binnenstad en de regio versterken. Hierbij hebben de routes Harderwijk – Ermelo – Putten, Harderwijk – Nunspeet – Elburg en de Hanzestedenroute welke voorbij Hattem-Elburg-Harderwijk-Kampen gaat prioriteit. In het recreatieve netwerk moet er, naast degelijke infra en stallingen, specifiek aandacht zijn voor knooppuntenroutes, rustpunten en de herkenbaarheid van voorzieningen (voor bezoekers is bewegwijzering nog belangrijker dan voor de Harderwijkers). Ook gaat de gemeente watertappunten bij rustpunten realiseren.

Om recreatief fietsen van/naar en binnen Harderwijk aantrekkelijker te maken zet de gemeente in op het verbeteren van recreatieve netwerken zoals het fietsknooppuntennetwerk en de LF-route: de Zuiderzeeroute. Naast het verbeteren van de kwaliteit van de infra betekent dit dat de gemeente ervoor zorgt dat de routes voldoende herkenbaar zijn door middel van de juiste bebording. Op afbeelding 9 zijn de LF-routes en het fietsknooppuntennetwerk voor recreatief fietsen weergegeven.



Afbeelding 9: Lange fietsroutes en fietsknooppunten (bron: Provincie Gelderland)

3.3.4 Klantreis

Uit de toerisme en recreatie beleidsstukken blijkt dat de gemeente Harderwijk ook nadenkt over de klantreis. Als er goed wordt nagedacht over de klantreis, dan wordt de consument thuis al bereikt wanneer hij zich voorbereidt op een dagtrip. De dagrecreant moet thuis al verleid worden om Harderwijk (per fiets/ov) te bezoeken. De gemeente wil de dagrecreant, wanneer fietsen een mogelijkheid is, zoveel mogelijk verleiden te fietsen. De gemeente Harderwijk zal fietsen onder de aandacht brengen bij de platformen waar ze al bij is aangesloten zoals onder andere Visit Veluwe, Hanzesteden en stichting Heerlijk Harderwijk.

4. ACTIEPLAN

4.1 Uitnodigende fietsstad

Project	Korte omschrijving	Prioriteit	Partners	Geschatte kosten	Uitvoeringsdatum
Permanente klankbordgroep	Bestaande klankbordgroep in stand houden en ieder half jaar bij elkaar roepen	1	Klankbordgroep	-	2019 – 2023
Lanceercampagne fietsbeleid	Officieel en feestelijk startsein geven voor het nieuwe fietsbeleid	2	Partners uit het brede maatschappelijke spectrum	5.000 – 10.000	2020 – 2021
Herzien actieplan Fiets	Evalueren uitvoering actieplan en resultaten en opstellen nieuw actieplan	1			2024

4.2 Veilige fietsstad

Project	Korte omschrijving	Prioriteit	Partners	Geschatte kosten	Uitvoeringsdatum
Snelfietsroute Harderwijk – Ermelo – Putten	Onderzoek snelle fietsroute naar Ermelo. Inclusief aansluiting op bedrijvenpark Tonsel.	2	Provincie, buurgemeenten		2020 – 2023
Snelfietsroute Harderwijk – Hierden – Nunspeet	Onderzoek route via Oosteinde en Zuiderzeestraatweg	2	Provincie, buurgemeenten		2020 - 2023
Analyseren veiligheid voor scootmobielen, duofietsen en	Specifieke aandacht voor Hoofdweg, Selhorstweg en rondom voorzieningen	3			2020



driewielers aan de hand van Modelaanpak Veilig Fietsen				
Standpunt innemen plek speed pedelec	Harderwijk volgt de proef van de provincie Gelderland en neemt op basis van de uitkomsten een standpunt in als het gaat om de plek van de speed pedelec. Indien gewenst zal de gemeente verdiepend onderzoek doen.	2		2020
Opzetten fietseducatie netwerk basis- en middelbare scholen	Netwerk om fietseducatie te versterken en het fietsgebruik te verhogen	3	Basisscholen, Middelbare scholen, Gemeente, VVN, ROVON	2020
Middelbare scholen benaderen	Middelbare scholen benaderen om deel te nemen aan VEVO	3		2020
E-bike informatiedag voor senioren	Verbeteren van fietsveiligheid en vaardigheden van ouderen met een elektrische fiets	1	Fietsersbond, ROVON, Fietsenmaker en/of ouderenbond	2020 / jaarlijks
Optimaliseren kruising Grote Poortstraat, Hogeweg en Kuipwal	Onoverzichtelijke situatie voor fietsers. Vooral vanaf Bleek naar Kuipwal.	1	Partners	2020
Optimaliseren kruising Luttekepoortstraat, Kuipwal en Friesegracht	Inventariseren mogelijkheid opwaarderen tot fietsrotonde.	2	Provincie, buurgemeenten	2021



Optimaliseren rotonde Havendam en Havenkade	De huidige vormgeving is niet optimaal voor de verkeersveiligheid van met name fietsers.	1	Provincie, buurgemeenten	3	2020
Onderzoeken mogelijkheid fietstunnel onder het spoor ter hoogte van Graaf Ottolaan	Ontbrekende schakel in het fietsnetwerk.	3			2021

4.3 Duurzame fietsstad

Project	Korte omschrijving	Prioriteit	Partners	Geschatte kosten	Uitvoeringsdatum
Subsidiëren elektrische fietsen	Onderzoeken subsidie bij aanschaf van een elektrische fiets in samenwerking met bedrijven.		Parkmanagement, Provincie Gelderland, ondernemersvereniging, mobiliteitsmakelaar	5.000 -10.000	2020
Uitvoeren fietsstimuleringscampagnes doelgroepen.		3	Partners in het hele maatschappelijke spectrum	10.000 – 25.000	2022
Verbeteren overstap fiets op bus en trein.	Verbeteringen en verdere uitrol deelfietsaanbod en systeem in relatie tot nieuwe concessie IJssel-Vecht. Goede en voldoende stallingen bij station Harderwijk.	1	Vervoerder, Samenwerking Noord-Veluwe, Provincie Gelderland		2020
Evaluatie gebruik deelfietsen		1	Gemeente, NS, Keolis		2020
Innovatief materiaalgebruik fietspaden	Prijsvraag uitzetten voor innovatief, CO2-neutraal aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur.	3	Externe partijen	5.000-10.000	2022



4.4 Gastvrije fietsstad

Project	Korte omschrijving	Prioriteit	Partners	Geschatte kosten	Uitvoeringsdatum
Permanente en pop-up bewaakte fietsenstallingen	Uitbreiding fietsparkeren (extra stallingsruimte) in binnenstad. De volgende locaties in acht nemen: - Boulevard - Hortuspark - Markt - Hondegatstraat- Schoenmakerstraat - Vuldersbrink - De Wellen - Vijhestraat en de Schoolsteeg - Kerkstraat	1		Incidenteel: 125.000 (kadernota) Structureel: 20.000/jaar (kadernota)	2021
Bewegwijzeringsplan afronden	Beter bereikbaar en zichtbaar maken binnenstad, ook voor recreatieve fietsers	1		5.000 – 10.000	2020
Inventariseren staat van het netwerk op knooppunt- en LF-routes	LF-routes worden herzien, van belang om te zorgen dat het netwerk veilig, comfortabel en aantrekkelijk blijft.	2	Landelijk Fietsplatform, Provincie Gelderland	5.000 – 10.000	2021
Verankeren fiets in toerismebeleid	Zorgen dat de fiets een van de pijlers wordt van het toerismebeleid en campagnes.	2	Interne partners		2020 - permanent
Opwaarderen	Verrassende, comfortabele	3	Creatieve lokale	25.000 – 50.000	2022



voorzieningen langs fietspaden	elementen toevoegen aan bestaande succesvolle fietsroutes.		partners		
Verkeerslichten afrit A28/Oranjelaan anders afstellen	Minder vertraging voor fietsers bij de entree naar de stad	2	Provincie Gelderland	-	2020
Uitvoeren nulmeting fiets-gastvrijheid	We streven naar een 8,5 op gastvrijheid. Nulmeting is vereist.	1		10.000	2020

5. BIJLAGEN

5.1 Klankbordgroep

Naam	Instantie	Functie
Ed Gijssen	VVN	
Bas Kaper	VVN	
Nico van Harten	Fietsersbond Noordwest-Veluwe	
Roel van Putten	Fietsersbond	
Reind Fokkink	Fietsersbond	
Rob Heuvelink	Politie	
	Schraverus Harderwijk	Fietsenmaker
Bob de Wit Williamson	TREK fietsen	Marketing Manager Trek Benelux
Sisco Fuster	Bungalowpark Verscholen Dorp	Recreatie
	Wielervereniging Noord Veluwe	
Rien Bregman		Fietser
Tom Meeuwisse	Gemeente Harderwijk	Adviseur Duurzaamheid
Ivo Lammertink	Gemeente Harderwijk	Trainee Duurzaamheid
M. Kooij	Secretaris	Ouderenbond PCOB Harderwijk/Hierden
Marion van Gils	Bedrijvenkring Harderwijk Parkmanagement	
Veronique Draaijer		Verkeersouder

