

Gemeente Gorinchem



## Fietsplan Gorinchem Beleidsdeel

*De fiets is er voor ons  
allemaal*

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Gorinchem

# Fietsplan Gorinchem Beleidsdeel

*De fiets is er voor ons allemaal*

Datum	6 september 2013
Kenmerk	GRC032/Eks/0159
Eerste concept	2 augustus 2013

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Gorinchem
Titel rapport	Fietsplan Gorinchem Beleidsdeel De fiets is er voor ons allemaal
Kenmerk	GRC032/Eks/0159
Datum publicatie	6 september 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Andre van der Dussen, Niels van Leeuwen
Projectteam Goudappel Coffeng	Sander van der Eijk

Inhoud	Pagina	
<b>1</b>	<b>Ontwikkelingen in fietsland Nederland</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Waarom een beleidsplan Fiets voor Gorinchem?</b>	<b>3</b>
2.1	We willen levendige en compacte centrumgemeente zijn	3
2.2	Fietsbeleid draagt bij aan die ambitie	5
2.3	Wat willen we concreet bereiken met dit plan?	6
<b>3</b>	<b>Hoe staan we er voor?</b>	<b>7</b>
3.1	Hoe is het nu?	7
3.2	Wat vinden we daarvan?	10
3.3	Wat komt er op ons af?	12
3.4	Concrete kansen en opgaven	13
<b>4</b>	<b>Wat gaan we doen?</b>	<b>14</b>
4.1	Gewenst fietsnetwerk	14
4.2	Maatregelgroepen	15
4.2.1	Fietsinfrastructuur	16
4.2.2	Fietsparkeren	17
4.2.3	Fietspromotie	18
4.2.4	Voorlichting en educatie	19
4.3	Monitoring	20
<b>5</b>	<b>Uitvoering en financiën</b>	<b>21</b>

# 1

## Ontwikkelingen in fietsland Nederland

### *Geen vervoermiddel zo 'Hollands' als de fiets...*

Toch fietsen we pas zo'n 150 jaar. De Fransen waren de eerste fietsenbouwers. Maar de 'vélocipèdes' waren ongeluksfietsen. Toen de ongeluksfiets werd vervangen door de fiets die we nu kennen, maakte het fietsen in Nederland een stormachtige opmars. Fietsen werden -zeker vóór de massamotorisering- het ideale vervoermiddel in ons vlakke land. De fiets is daarna nooit meer uit de mode geraakt. Sterker nog, weinig vervoermiddelen zijn zo veel aan trends onderhevig dan de fiets. Zo ook nu.

### *Recente toename van fietsgebruik sluit aan bij lifestyle en persoonlijke voorkeuren*

Nu we meer vervoersalternatieven hebben, zijn het persoonlijke overwegingen en associaties die zwaar wegen bij de keuze voor de fiets. In steden bijvoorbeeld, wordt steeds vaker bewust voor fietsen als levensstijl gekozen. Tweederde van de Nederlanders associeert fietsen met plezier. Ook koppelen we fietsen aan geen ergernissen, rust, geen vertraging, goedkoop, altijd op tijd en 'op jezelf zijn'. Uit onderzoek van Gazelle blijkt dat Nederlanders graag fietsen om het hoofd leeg te maken of om juist diep na te denken. De keuze voor de fiets roept positieve emoties op: *de fiets is er voor ons allemaal!*



### *Gezondheid is misschien wel het belangrijkste argument van dit moment*

Onderzoekers hebben de voordelen van fietsen afgezet tegen de gezondheidsrisico's; zoals het inademen van fijn stof en verkeersongelukken. De gezondheid van fietsers neemt toe als ze minder autorijden. De voordelen blijken aanzienlijk groter dan risico's. Per saldo leidt fietsen tot een aanzienlijk hogere levensverwachting. Dat zijn we ons steeds vaker bewust. Gezond eten, bewust sporten en omgaan met overgewicht zijn actuele maatschappelijke vragen waarop fietsen een antwoord geeft.

### *Het aantal oudere fietsers op de weg neemt de komende jaren toe*

De gemiddelde 65-plusser fietst aanzienlijk minder dan de gemiddelde Nederlander. Dat zou doen vermoeden dat het fietsgebruik daalt als gevolg van vergrijzing. Toch valt dat mee. Ouderen maken weer aanzienlijk meer recreatieve ritten. Als gevolg van beperkte bevolkingsgroei zal het aantal fietsverplaatsingen in Nederland de komende twintig jaar langzaam blijven stijgen. Verhoudingsgewijs neemt het aantal oudere fietsers op de weg echter met bijna de helft toe. Dat kan grote invloed hebben op de verkeersveiligheid; ouderen zijn kwetsbaar. Als omstandigheden gelijk blijven neemt het aantal slachtoffers naar verwachting met 10% toe. Het vraagt aanpassing van onze verkeersvoorzieningen.

### *De e-fiets is zowel in recreatief als in woon-werk verkeer een blijver*

De opmars van de e-fiets lijkt niet te stuiten. De steeds langere actieradius maakt de e-fiets inmiddels een stuk aantrekkelijker voor recreatieve fietstochten. De e-fiets combineert de voordelen van fietsen met die van gemotoriseerd verkeer. Het is gemakkelijk en snel, maar toch blijf je bewegen. Bovendien hoef je geen helm te dragen. Met name ouderen houden het fietsen langer vol en krijgen een groter bereik. Dat wil niet zeggen dat de e-fiets het alleen voor ouderen goed doet. De e-fiets scoort bij alle leeftijden. Op de middellange afstanden concurreert de e-fiets met brommers en auto's. Het is een goed alternatief geworden voor regionaal woon-werkverkeer; niet meer rood en bezweet, maar fris en fit op je werk aankomen. Sinds kort is zelfs de e-bakfiets in opkomst; met name voor (gedeeld) gebruik door bedrijven, buurtbewoners en jonge gezinnen.

### *Met fietssnelwegen maken we de sprong naar langere afstanden*

Om het fietsgebruik op de middellange afstand (tot 15 kilometer) te ondersteunen, zijn fietssnelwegen een uitstekend middel. Een fietssnelweg is een verbinding exclusief voor fietsers, met zo min mogelijk oponthoud. Zo halen fietsers een hogere gemiddelde snelheid. Het concept wordt inmiddels in Nederland en in het buitenland toegepast. Door de fietssnelwegen kunnen fietsers nog beter concurreren met autoverkeer.

### *Het vervoermiddel van toen is nog steeds het vervoermiddel van de toekomst*

Ons fietsgebruik in Nederland is hoog. Daarbij blijft de populariteit van de fiets groeien. In steden als Amsterdam, Utrecht en Groningen groeit het fietsgebruik met drie tot vijf procent per jaar. De fiets draagt sterk bij aan de maatschappelijke en economische ontwikkeling van Nederland. Fietsen is goedkoop en gemakkelijk, past in onze compacte omgeving en ondersteunt ons in het gezond en leefbaar houden van die omgeving. De fiets is daarmee nu al hét vervoersmiddel van de 21<sup>e</sup> eeuw.

## 2

# Waarom een beleidsplan Fiets voor Gorinchem?

### 2.1 We willen levendige en compacte centrumgemeente zijn

*Een aantrekkelijke plek om te wonen en te werken: levendig en leefbaar*

Gorinchem is een oude Hollandse vestingstad van beperkte omvang. Daarnaast hebben we een economische centrumfunctie voor de regio en ligt de stad prachtig centraal in Nederland. Waar rijke historie ons heeft gevormd tot levendige vestingstad, hebben ligging en omgeving Gorinchem gemaakt tot prettige en leefbare plek om te wonen. Daar zijn we trots en zuinig op.

En daarom kijken we ook vooruit. Zo zetten we in mindere mate in op groei van inwonertallen en beogen we in het westelijk deel van onze gemeente verdunning en kwaliteitsverbetering van wonen. Aanvullend daarop ontwikkelen we in het oostelijk deel nieuwe woonfuncties. Uiteindelijk willen we dat voor iedereen fijn kan wonen in onze mooie en compacte stad. Om aansluitend onze economie te versterken, bundelen we regionale bedrijvigheid in het noorden en het oosten. Zo houden we tegelijkertijd de rest van de gemeente groen en open. Tenslotte werken we aan een Verkeersplan Binnenstad voor de vesting als hart van onze stad. Zo behouden we ons karakter als vestingstad en gaan we om met de maatschappelijke uitdagingen van vandaag: *levendig en leefbaar*.



*Gunstige ligging vraagt om permanente aandacht voor bereikbaarheid*

Gorinchem ligt prachtig centraal in een befietsbare regio. En zeker als de ontbrekende spoorlijn Utrecht-Breda er komt, zijn we gelegen langs een uniek knooppunt van spoor, wegen en water. Die kwaliteit vraagt echter wel om continue aandacht voor bereikbaarheid. Nu loopt het verkeer op de rijksweg regelmatig vast. Helaas lossen we dat probleem onmogelijk zelf op.

Samen met het Rijk, Rijkswaterstaat en de Provincie werken we aan bovenlokale bereikbaarheidsopgaven. Aansluitend willen we vooral ook zelf onze *interne bereikbaarheid* op orde hebben. De schaal van Gorinchem maakt dat de fiets - nu al goed voor 35% van alle verplaatsingen - daarin een belangrijke rol speelt. Verkeersveiligheid is en blijft dan een belangrijke randvoorwaarde.



*Afbeelding: Gorinchem ligt strategisch in een befietsbare regio*

*Gezondheid is een thema wat in toenemende mate aandacht verdient*

De laatste jaren kampen steeds meer kinderen met overgewicht en andere welvaartsziekten; vaak als gevolg van ongezonde voeding en onvoldoende beweging. Ook vergrijzing zorgt voor toegenomen beleving van ongezondheid.

Als gemeente hebben we een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om gezondheidsbevordering. Daarbij past vooral een goed basis: we willen dat Gorinchem een gemeente blijft met *ruimte voor licht, lucht en beweging*.



## 2.2 Fietsbeleid draagt bij aan die ambitie

‘Er bestaat geen slecht weer, alleen slechte kleding.’ Gelukkig leert ervaring dat het - zelfs in Nederland- maar tijdens maximaal 6% van de fietsritten regent. Daarnaast hebben we los van het weer zeker invloed op fietsomstandigheden; zoals bijvoorbeeld directe en veilige infrastructuur en goede fietsparkeervoorzieningen. En dat is maar goed ook, want de fiets kan veel bijdragen aan de benoemde ambities voor onze stad, zoals:

- minder verkeer op onze wegen; een goed alternatief voor steeds drukker autoverkeer
- kwalitatief hoogwaardige bereikbaarheid van ons centrum, ook tijdens evenementen
- lagere druk op de openbare ruimte en op parkeervoorzieningen rond bestemmingen
- vlotte, veilige en aantrekkelijke connecties tussen woon-, werk en recreatiegebieden
- meer beweging en daarmee bevordering van gezondheid van onze inwoners
- verlaging van het aantal verkeersslachtoffers
- minder uitstoot van broeikasgas, fijnstof en geluid
- meer sociale contacten en interactie tussen mensen

Goed fietsbeleid is een wezenlijk onderdeel van samenhangend stedelijk mobiliteitsbeleid. De fietser vervult een onmisbare rol in het vervoersysteem; als hoofdvervoerwijze, maar zeker ook in het voor- en natransport. Ook worden fietsers als consumenten vaak onderschat. Gewoontefietsers besteden niet minder dan automobilisten; wel komen ze vaker en spreiden ze aankopen. Stimuleren van fietsen draagt ook bij aan onze lokale economie; zeker ook in recreatief verband.

Als gemeente proberen we niet om een koploper te zijn op fietsgebied in Nederland. Tegelijkertijd willen we wel kansen die Nederland en Gorinchem bieden voor de fiets ten volle benutten. Daarmee ondersteunen we onze ambities als stad.

## 2.3 Wat willen we concreet bereiken met dit plan?

Met dit fietsplan willen we zowel onze ambities voor de stad ondersteunen -condities scheppen- als ook onze verantwoordelijkheid nemen als wegbeheerder en knelpunten wegnemen. Het plan richt zich op de onderstaande doelen:

### *Gebruik bevorderen: van 35% naar 45% in 2030*

Het bevorderen van het fietsaandeel heeft betrekking op korte ritten; korter dan 7 ½ kilometer. Dat treft: alle verplaatsingen binnen Gorinchem die voldoen aan dat criterium. Gorinchem heeft alle potentie in zich om het fietsgebruik verder te bevorderen.

We streven hiernaar omdat we:

- door meer te fietsen beweging en gezond gedrag van onze inwoners bevorderen;
- door het aandeel intern autoverkeer te verlagen -door fietsen te ondersteunen en zonder autogebruik direct te ontmoedigen- bijdragen aan een grotere leefbaarheid in de wijken en ruimte voor levendigheid in de binnenstad;
- door minder korte autoritten de lokale parkeerdruk afremmen en de locatiebereikbaarheid van voorzieningen niet verder dan nodig onder druk zetten;
- door minder korte autoritten ruimte maken voor externe bereikbaarheid;
- door meer te fietsen het ruimtegebruik en de ruimtedruk door verkeer en vervoer tot een minimum beperken;
- door meer te fietsen, verantwoordelijkheid nemen voor het beperken van de milieu-hinder van verkeer, zoals de uitstoot van schadelijke stoffen en geluidhinder.



### *Veiligheid vergroten: landelijke doelstellingen ondersteunen*

Als wegbeheerder hebben we de belangrijke taak om onze wegen veilig te maken. Dat vraagt om permanente aandacht voor fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers. Succes bereik je niet met niets. De beweging 'maak van 0 een punt', waar ook de Provincie Zuid-Holland onderdeel van uit maakt, streeft naar nul slachtoffers in het verkeer. Als Gorinchem scharen we ons volledig achter de ambitie en het gedachtegoed van de beweging: met elkaar (*scholen, organisaties, bedrijven, buurten, individuele weggebruikers en overheden*) werken aan nog minder verkeersongevallen.



Veilig gedrag hebben we als overheid echter maar deels in de hand. Daarom ondersteunen we als het gaat om doelstellingen vooral landelijke afspraken: *maximaal 500 verkeersdoden per jaar in 2020*. Die ambitie vraagt landelijk om een daling van 50% minder ongevallen ten opzichte van 2002. Voor Gorinchem sluit dat aan bij de normen van de Fietsersbond. Concreet vertaalt zich dat in 40 slachtoffers per 100 miljoen fietskilometers in 2002, naar 18 slachtoffers per 100 miljoen fietskilometers in 2020.

Als gemeente nemen we onze verantwoordelijkheid om:

- ongevallenconcentraties te voorkomen en fysieke knelpunten aan te pakken;
- kwetsbare verkeersdeelnemers -zoals jongeren en ouderen- te ondersteunen waar het gaat om veilig en defensief weggedrag.

# 3

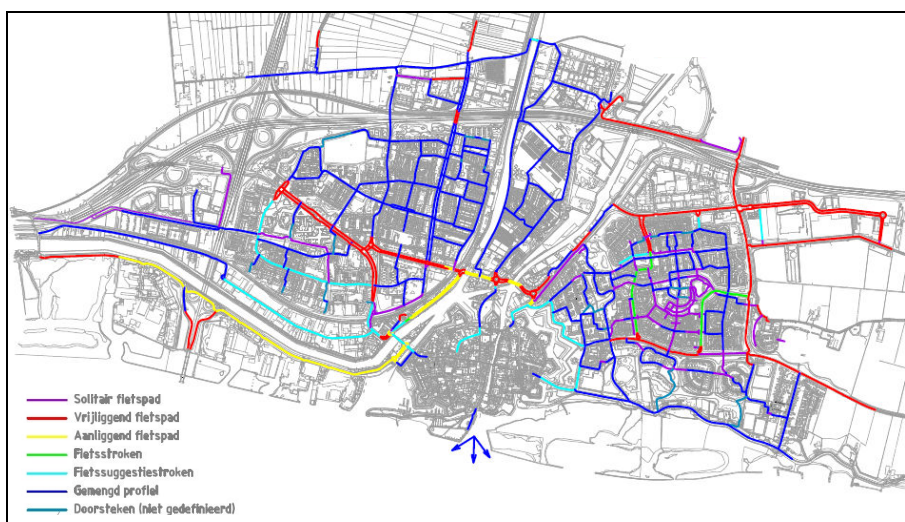
## Hoe staan we er voor?

### 3.1 Hoe is het nu?

*Ons fietsnetwerk is organisch gegroeid en zeker nog niet af*

Het huidige fietsnetwerk is organisch gegroeid. We hebben tot op heden nooit planmatig toegewerkt naar een samenhangend netwerk. Met de tijd zijn steeds meer vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd en knelpunten aangepakt. Bij uitbreiding is wel direct rekening gehouden met vrijliggende voorzieningen. Het netwerk in Oost is daardoor fijnmaziger. In West is het netwerk grofmaziger en zien we meer gemengde profielen.

Het netwerk loopt veel gelijk op met het autonetwerk. We kunnen nu nog geen helder primaire en secundaire fietsinfrastructuur aanwijzen met herkenbare voorzieningen. Ook de samenhang en fijnmazigheid kan beter; fietsers moeten nu nog vrij veel omrijden. We missen vooral een aantal interne oost-west verbindingen over de Linge. Daarnaast is Gorinchem vanuit de omliggende kernen wel goed te bereiken, maar ontbreekt het aan directe routes. Op kruisingen binnen Gorinchem hebben fietsers vervolgens geen voorrang of prioriteit; waardoor ze vrij vaak moeten stoppen.



*Afbeelding: bestaande fietsvoorzieningen in Gorinchem*

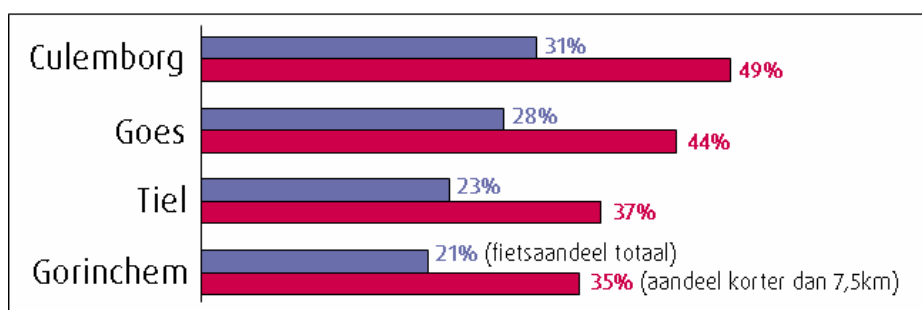
### *Fietsveer en 'fietstrein' zijn bijzondere elementen in ons netwerk*

De gemeente exploiteert de *Veerdienst Gorinchem*. De veerdienst onderhoudt een vaste veerverbindingen op verschillende trajecten in het rivierengebied. Buiten de vaste veertijden zetten wij ook schepen in als watertaxi voor het vervoer op maat of een vervoersvraag op maat. De veerverbindingen betekenen veel in het woon-werkverkeer, voor de vele scholieren en natuurlijk voor het recreatieve fietsverkeer. De veerverbindingen vormen een belangrijke kwaliteit in ons fietsnetwerk.

Dan is er de trein. De *Merwedelinglijn* rijdt tussen Dordrecht en Geldermalsen. De provincie heeft zich ten doel gesteld om een kwalitatief hoogwaardige en sociaal veilige openbaar vervoersverbinding per spoor te maken. De lijn is voor onze regio een belangrijke openbaar vervoersverbinding. De trein heeft een gelijkvloerse instap en neemt fietsers gratis mee. Dat is een bijzonderheid in Nederland. Het biedt letterlijk laagdrempelige mogelijkheden om gecombineerde trein-fiets verplaatsingen te maken binnen de regio.

### *Meer fietsen is reëel als we kijken naar vergelijkbare gemeenten*

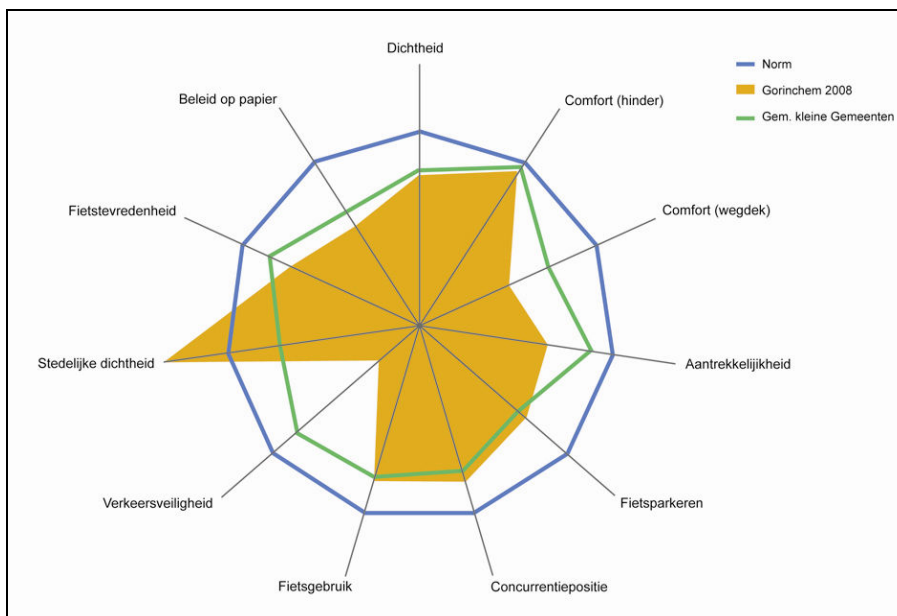
Het is helder waarom we fietsgebruik willen bevorderen; maar wat is reëel? Uit jaarlijks mobiliteitsonderzoek in Nederland weten we hoe ons fietsgebruik zich verhoudt tot andere gemeenten. Onderstaande figuur vergelijkt het fietsgebruik in Gorinchem met gemeenten die veel overeenkomsten vertonen qua fietsafstanden en dichtheid. De gemiddelde verplaatsingsafstand in onze gemeente is net iets korter dan drie kilometer; wat sterk overeen komt met Culemborg en Tiel.



Afbeelding: fietsgebruik vergeleken (bron: Fietsberaad 2010)

### *De fietsbalans brengt kansen en aandachtspunten in beeld*

Om meer inzicht te krijgen in hoe we fietsen kunnen bevorderen -de specifieke opgaven voor fietsbeleid- maken we gebruik van de fietsbalans die wordt opgesteld door de Fietsersbond. Sinds een aantal jaren toetst en vergelijkt de Fietsersbond het fietsklimaat van nagenoeg alle gemeenten in Nederland. De uitkomst hiervan -de fietsbalans- geeft ons fietsklimaat weer en laat kansen en aandachtspunten zien. Onze fietsbalans (zie de *figuur* op de volgende pagina) geeft het fietsklimaat weer in 2008. In vergelijking met de normen van de Fietsersbond en uitkomsten van vergelijkbare gemeenten, vallen een aantal aspecten op. We scoren heel goed op het aspect *stedelijke dichtheid*. Dat kunnen we opvatten als een grote kans. De potentie van de fiets hangt nauw samen met het aantal bestemmingen dat op fietsafstand ligt. Doordat alle bestemmingen in Gorinchem binnen een paar kilometer van elkaar liggen, zijn we in potentie een fietsstad bij uitstek.



Afbeelding: fietsbalans Fietsersbond 2008

We scoren beduidend minder op *verkeersveiligheid*. De Fietsersbond gaat uit van een vijfjarig gemiddelde. De fietsbalans betreft de jaren 2003 tot en met 2007. De gegevens van de Fietsersbond hebben we vergeleken met de verkeersveiligheidsstatistieken voor fietsers in de periode van 2007 tot en met 2011. We zien het aantal verkeersongevallen dalen. Daarnaast zien we dat:

- hoofdzakelijk slachtoffers vallen als gemotoriseerd verkeer betrokken is;
- jongeren en ouderen relatief kwetsbare verkeersdeelnemers op de fiets zijn;
- ongevallen voor het grootste deel plaatsvinden op onze 50-kilometer wegen;
- de meeste ongevallen plaatsvinden op de grotere kruispunten rond het centrum.

Naast de ongevallen met fietsers waarbij motorvoertuigen zijn betrokken, zijn er veel vaker eenzijdige fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling. Omdat deze ongevallen echter zelden worden geregistreerd, blijven ze vaak onderbelicht en is er weinig bekend over de plekken waar ze gebeuren.

Het verder vergroten van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave om te komen tot een beter fietsklimaat.

Tenslotte scoren we verhoudingsgewijs minder op de aspecten *comfort* en *aantrekkelijkheid*. Comfort en wegdekverharding vraagt zonder meer aandacht. De indicator voor aantrekkelijkheid is de mate van geluidshinder door andere verkeersdeelnemers. Hoe korter de afstand tussen de fietsers en auto's in het straatprofiel, hoe groter de geluidshinder. Het aspect aantrekkelijkheid gaat in op de ruimte voor de fiets in het straatprofiel. Door de compactheid van onze gemeente staat het ruimtegebruik onder druk. Dat zien we terug in de breedte van straten en beschikbare ruimte voor de fiets. Aantrekkelijkheid vraagt aandacht, maar kunnen we niet eenvoudig vergroten.

### *Sterkte- zwakteanalyse: inzetten op netwerk en veiligheid*

Om aangrijpingspunten vanuit de bestaande situatie inzichtelijk te krijgen hebben we sterkte en zwakten op een rij gezet. Dat onze fietspotentie -ondanks onze compactheid- nog niet is waar gemaakt, hangt vooral samen met de mogelijkheden die er nog zijn om het eigen fietsnetwerk te verbeteren en de verkeersveiligheid verder te vergroten.

<b>Sterkten (trots)</b>	<b>Zwakten (uitdaging)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Gorinchem is een compacte stad; alle afstanden zijn korter dan 7,5 kilometer;</li><li>■ Fietsers hebben beperkt oponthoud;</li><li>■ Stallen bij het station is goed geregeld;</li><li>■ We zijn toeristisch knooppunt in de regio;</li><li>■ Fietsen kan tot in het kernwinkelgebied;</li><li>■ Tijdens evenementen in de binnenstad wordt veel gebruik gemaakt van de fiets.</li><li>■ De gemeente stimuleert ambtenaren om te fietsen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Het fietsongevallenrisico is relatief hoog;</li><li>■ Het eigen fietsnetwerk is niet volledig; concurrentie met de auto kan beter;</li><li>■ Door barrières is de omrijdfactor hoog;</li><li>■ Fietsstroken zijn soms te smal andere verkeersdeelnemers te nabij;</li><li>■ Stallen bij sport en uitgaan kan beter;</li><li>■ Er is weinig diefstalbescherming;</li><li>■ De gemeentelijke fietsvisie was tot voor kort nergens vastgelegd.</li></ul>

*Bron: Fietsbalans 2010, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, teamanalyse*

## **3.2 Wat vinden we daarvan?**

### *Opmerkingen en suggesties van betrokkenen in een knelpuntenkaart*

De gemeenteraad heeft tijdens de startbijeenkomst voor dit plan al aangegeven de samenleving te willen raadplegen als het gaat om beleving van knelpunten in het fietsklimaat en de verkeersveiligheid. Alle opmerkingen en suggesties van betrokkenen -waaronder de lokale afdeling van de Fietsersbond, ons jongerenplatform, de klankbordgroep en lokale insprekers- zijn verwerkt in de *knelpuntenkaart* in deze paragraaf. Ook zijn uitkomsten uit onderzoek naar de knelpuntbeleving op schoolfietsroutes meegenomen. Het overzicht laat zien dat de rotonde Eike's Hof als grootste knelpunt wordt beleefd. Ook de Haarsekaden worden door veel Gorinchemers beoordeeld als gevaarlijk en slecht ingericht op de fietser.

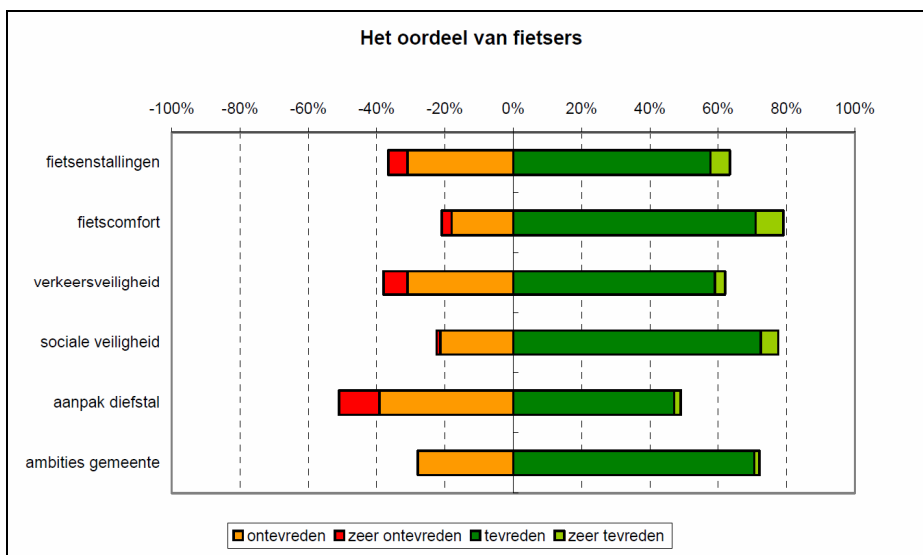
### *Verkeersveiligheid, fietsendiefstal en stallingen zijn belangrijkste aandachtspunten*

Ook de Fietsersbond heeft onderzocht hoe onze inwoners kijken naar het fietsklimaat. De meeste ontevredenheid -zoals het *diagram* op de volgende pagina weergeeft- richt zich op verkeersonveilige situaties, fietsendiefstal en het gebrek aan stallingsvoorzieningen.

De mate van (on)tevredenheid is ook vergeleken met andere gemeenten. Daaruit blijkt dat inwoners van Gorinchem in vergelijking met inwoners van andere gemeenten minder tevreden zijn over de verkeersveiligheid voor fietsers, het aantal stallings- en aanbindmogelijkheden voor fietsen -diefstal voorkomen- en het tot op heden ontbreken van een samenhangend fietsplan vanuit de gemeente.



Afbeelding: knelpuntenkaart Gorinchem



Afbeelding: het oordeel van fietsers (Fietsersbond, 2010)

### 3.3 Wat komt er op ons af?

#### *Kansen en bedreigingen: regionale functie, toerisme en financiële crisis*

Niet alleen de situatie van vandaag is van invloed op het fietsbeleid en onze ambities. Wat komt er op ons af en welke kansen en bedreigingen beïnvloeden het fietsklimaat? Onze regionale centrumfunctie en de toeristische potenties van Gorinchem kunnen het fietsgebruik positief beïnvloeden. Gorinchem is goed te befietzen vanuit de regio. Door fietsen in de regio te bevorderen vergroten we onze economische bereikbaarheid.

Ons financiële perspectief in tijden van crisis is zowel een kans als een bedreiging voor de fiets. Dat hangt sterk samen met de ruimte die we vinden om in tijden van crisis fietsprojecten te financieren. Anderzijds heeft de economische verwachting zeker ook een positief effect op het fietsgebruik; de fiets is immers goedkoop. In tijden van crisis zijn reizigers eerder bereid om de auto te laten staan ten gunste van de fiets.

---

#### **Kansen (potenties)**

- We hebben veel te bieden aan recreanten. Samenhangend beleid (fiets en recreatie) verbetert het fietsklimaat;
- We zijn centrumgemeente in de regio. Regionale afstanden zijn goed te fietsen;
- Economische crisis stimuleert het fietsgebruik; fietsen is en blijft betaalbaar;
- Investerings in fietsmaatregelen hebben veel maatschappelijk rendement;
- Meet fietsgebruik kan dure maatregelen voor gemotoriseerd verkeer voorkomen.

---

#### **Bedreigingen (zorgen)**

- De concurrentiepositie staat onder druk als we omrijfactoren niet verkleinen en het eigen fietsnetwerk niet verbeteren;
- Verbetering van de doorstroming van het autoverkeer heeft negatieve invloed op de concurrentiepositie van de fiets;
- De beleidsopgave is fors en vraagt middelen. De aanhoudende financiële druk kan leiden tot uitstel of afstel van onze fietsambities.

---

*Bron: Fietsbalans 2010, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, teamanalyse*



### 3.4 Concrete kansen en opgaven

In potentie zijn we fietsstad bij uitstek. Gorinchem is compact en fietsafstanden zijn kort. Toch zijn fietsgebruik en fietsklimaat vergeleken met andere gemeenten nog niet op niveau. Als we onze beleidsdoelen toetsen aan hoe we er feitelijk voor staan, dan zien we ons gesteld voor onderstaande concrete kansen en opgaven.

#### *Kansen en opgaven ter bevordering van het fietsgebruik*

Het belangrijkste middel dat wij als gemeente hebben om fietsgebruik te bevorderen, is de kwaliteit van ons fietsnetwerk en fietsvoorzieningen. Dit kunnen we verbeteren door:

- borgen en waar nodig vergroten van directheid en samenhang van het fietsnetwerk;
- voorkomen en waar nodig wegnemen van fysieke barrières;
- borgen en waar nodig vergroten van de toegankelijkheid van bestemmingsgebieden;
- borgen en waar nodig vergroten van de kwaliteit en kwantiteit van beschikbare fietsparkeervoorzieningen.

Ook het verbeteren van het imago van de fiets en de beleving van het fietsklimaat draagt bij aan het bevorderen van het fietsgebruik. We kunnen het imago van de fiets in Gorinchem verbeteren door:

- promotie van de fiets als duurzaam vervoersmiddel;
- benadrukken van de voordelen van fietsen en het ontwikkelen van communicatie- en voorlichtingsmiddelen voor specifieke lokale doelgroepen. Belangrijke voordelen zijn: gezond, goedkoop, gemakkelijk en goed voor het milieu

#### *Kansen en opgaven ter verbetering van de verkeersveiligheid*

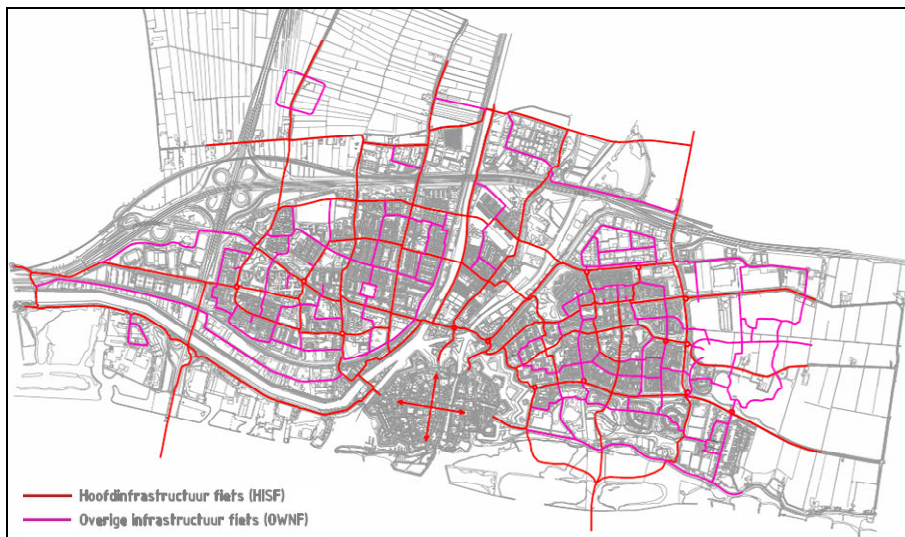
Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Een verkeersveilige verkeersomgeving is daarmee direct de belangrijkste basis voor een goed fietsklimaat. Daarvoor is permanente aandacht nodig voor de positie van de fietser in het verkeer. We kunnen de verkeersveiligheid voor fietsers verder vergroten door het:

- verbeteren van de oversteekbaarheid van specifieke kruispunten;
- minimaliseren van het aantal conflictpunten met het autoverkeer;
- verlagen van de snelheid van het autoverkeer op plekken waar fietsers en automobilisten elkaar ontmoeten;
- verbeteren van de voorlichting en educatie gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals jongeren en ouderen.

# 4

## Wat gaan we doen?

### 4.1 Gewenst fietsnetwerk



*Afbeelding: zoekrichting gewenst fietsnetwerk; samenhangend en compleet*

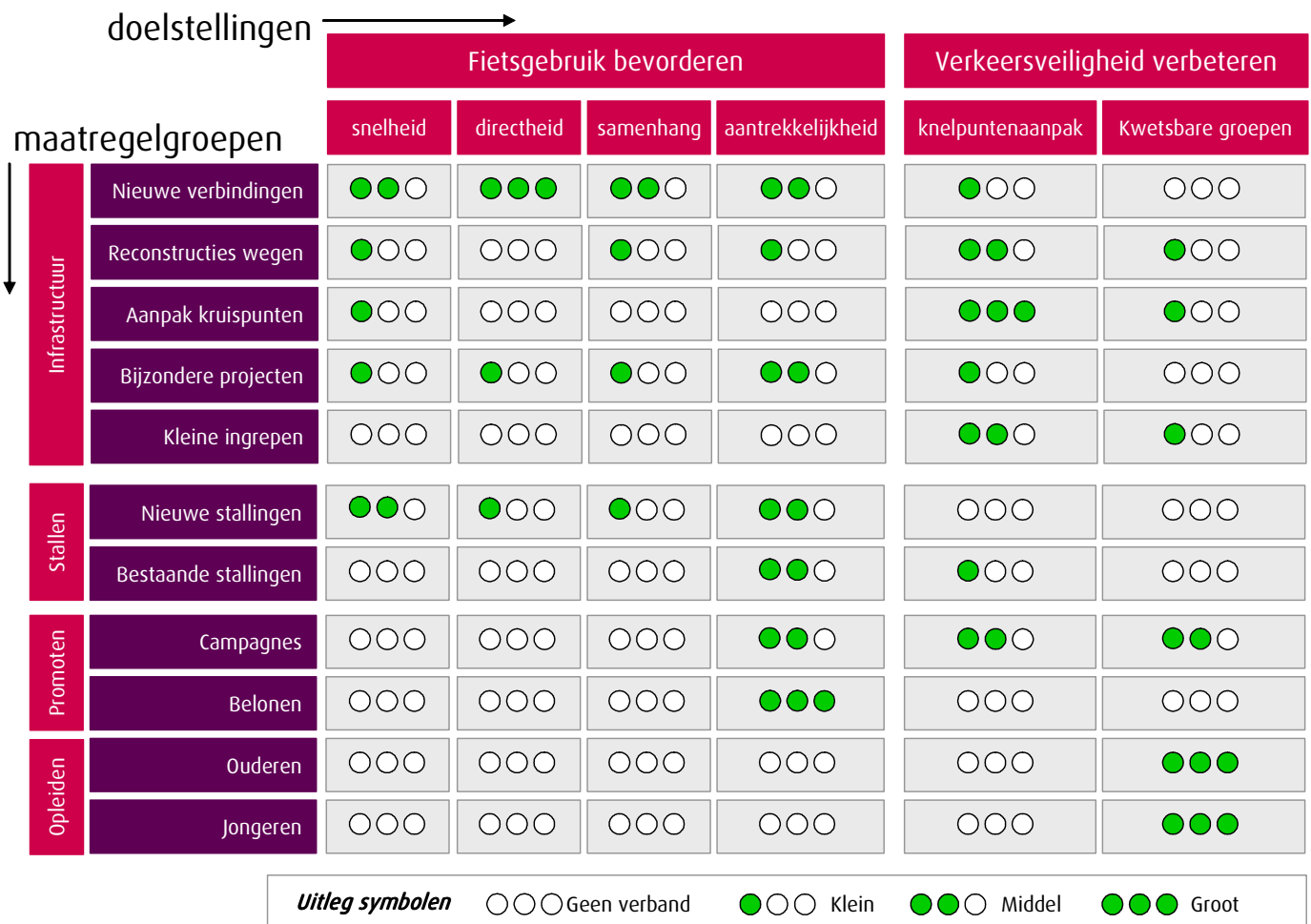
Om het fietsgebruik te bevorderen en de verkeersveiligheid te vergroten zetten we in op een samenhangend en compleet netwerk zoals hierboven weergegeven. Dit is de structuur waar we naar streven; een aantal nieuwe verbindingen betreft zoekrichtingen. Het gewenste netwerk maakt een helder onderscheid tussen primaire en secundaire routes. De primaire routes verbinden de woonwijken met het centrum en belangrijke bestemmingen en verbinden woonwijken onderling. Daarnaast sluiten ze aan op regionale routes. De secundaire routes zorgen voor fijnmazigheid, ontsluiten de woonwijken en bieden route-alternatieven voor primaire routes. Het beoogde netwerk bevat meerdere oost-west verbindingen. Deze verbindingen, bijvoorbeeld over de Linge, zijn belangrijke verbeteringen als het gaat om de directheid en de fijnmazigheid van het netwerk. Ook wordt de bereikbaarheid vanuit de regio verder vergroot; directe routes verbinden de omliggende kernen met het centrum.

## 4.2 Maatregelgroepen

De maatregelen die nodig zijn om doelstellingen te bereiken, zijn onder te verdelen in fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen. De fysieke maatregelen zijn gericht op kwaliteitsverbetering en hebben betrekking op *infrastructuur* en *fietsparkeren*. Gedragsmaatregelen hebben betrekking op *fietspromotie* en *voorlichting & educatie*. Elk van de maatregelgroepen wordt hierna voorzien van een toelichting.

De onderstaande figuur geeft schematisch weer hoe maatregelgroepen samenhangen met de beleidsdoelen die we nastreven. Door invulling te geven aan deze mix van maatregelen, geven we invulling aan elk van de gestelde doelen.

In het **maatregeldeel** bij dit Fietsplan, worden individuele maatregelen benoemd; voorzien van een onderbouwing en een kostenindicatie.



Afbeelding: samenhang tussen maatregelgroepen en met doelen

#### 4.2.1 Fietsinfrastructuur

Om vanuit het huidige fietsnetwerk te komen tot het gewenste netwerk, en om bestaande voorzieningen te verbeteren, zijn verschillende typen maatregelen wenselijk. We zetten in op het vergroten van de directheid en samenhang van het fietsnetwerk, wegnemen van fysieke barrières en betere fietstoegankelijkheid van bestemmingen.

In het *maatregeldeel* bij dit Fietsplan wordt uitwerking gegeven aan:

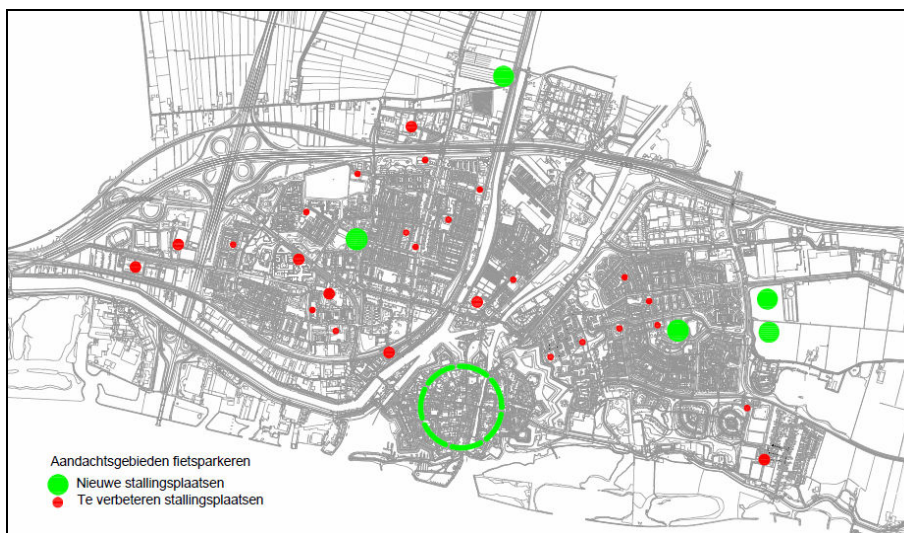
- **Nieuwe verbindingen:** Het huidige fietsnetwerk is nog niet optimaal. Een aantal belangrijke verbindingen ontbreekt. Door nieuwe verbindingen toe te voegen en barrières weg te nemen -bijvoorbeeld bij kruisen van de Linge- vergroten we de directheid en samenhang voor de fietser en verbeteren we de fietsbereikbaarheid van bestemmingsgebieden.
- **Reconstructie wegvakken:** Om de kwaliteit van de bestaande primaire en secundaire routes te verbeteren, zijn diverse reconstructies van wegvakken gewenst. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de Haarsekaden. Het verbreden, asfalteren en aantrekkelijker maken van het fietsnetwerk is een belangrijke kwaliteitsslag om te komen tot een hoogwaardig netwerk van primaire fietsroutes.
- **Reconstructies kruispunten:** Om de verkeersveiligheid te verbeteren -met name op knelpunten- zijn ook kruispuntreconstructies gewenst. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de rotonde Eike's Hof. Kruispuntreconstructies verbeteren in veel gevallen zowel de verkeersveiligheid als ook de oversteekbaarheid voor fietsers.
- **Bijzondere projecten:** Voor bepaalde gewenste ingrepen moeten gronden worden gesaneerd of aangekocht. Ook zijn er ingrepen die ingepast kunnen worden in lopende ontwikkelingen of mogelijk zware impact hebben op de ruimtelijke omgeving; zoals bijvoorbeeld de Concordia-corridor. Deze projecten scharen wij onder de bijzondere projecten en vragen een bredere afstemming.
- **Kleine ingrepen:** De kleine ingrepen hebben veelal te maken met het tegen gaan van eenzijdige ongevallen. We weten uit andere steden dat vooral paaltjes, oneffenheden, gladheid en te smalle fietspaden bijdragen aan dit soort onveiligheid. Zeker paaltjes kunnen vrij eenvoudig worden aangepakt. Soms kunnen ze simpelweg verdwijnen. In andere gevallen kunnen ze -door plaats, vorm en inleidende markering- veel veiliger worden gemaakt.

#### 4.2.2 Fietsparkeren

Om het fietsgebruik verder te stimuleren is aandacht voor stallen essentieel. Voldoende en diefstalveilige stallingen moeten resulteren in minder fietsdiefstal, ordening van het straatbeeld en een hogere beleefde kwaliteit van de openbare ruimte. Bij belangrijke bestemmingen in onze gemeente verbeteren we bestaande voorzieningen, zorgen we voor uitbreiding of ontwikkelen we waar nodig nieuwe stallingslocaties.

In het *maatregeldeel* van dit Fietsplan wordt uitwerking gegeven aan:

- **Nieuwe stallingen:** Op een aantal bestemmingen -zoals bijvoorbeeld bij sporthal de Oosterblik- ontbreekt het aan stallingsvoorzieningen. Het faciliteren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op deze en andere locaties is wenselijk om de locatiebereikbaarheid voor fietsers te verbeteren.
- **Verbeteren en uitbreiden van bestaande stallingen:** Om de groeiende stallingsbehoefte te kunnen blijven faciliteren, zetten we -met name bij belangrijke bestemmingen- in op verbeteren van de kwaliteit, vergroten van de capaciteit en waar nodig de situering van bestaande voorzieningen. Bij veel basisscholen gaat het om vergroten van de capaciteit. Bij sportvoorzieningen -bijvoorbeeld Molenvliet- gaat het vooral om het verhogen van de kwaliteit.



Afbeelding: aandachtsgebieden fietsparkeren

In het *Verkeersplan Binnenstad* wordt uitwerking gegeven aan het fietsparkeren in het centrum. Uitgangspunt daarbij is dat de fiets zo veel mogelijk in staat wordt gesteld om bestemmingen dicht te naderen.

### 4.2.3 Fietspromotie

Verbeteren van voorzieningen alleen is niet genoeg om het aandeel fietsverkeer te vergroten. Naast harde infrastructurele maatregelen willen we dan ook werk maken van de promotie van fietsgebruik. In essentie gaat het erom dat inwoners en regelmatige bezoekers van onze gemeenten goed meekrijgen op welke manier we als Gorinchem het fietsklimaat verbeteren en welke resultaten dat met zich meebrengt: fietsen is gezond, goedkoop, gemakkelijk en goed voor het milieu. *De fiets er voor ons allemaal!*

Promotie is daarmee integraal onderdeel van het fietsbeleid. Gedurende een langere periode willen we op vele momenten op vele manieren fietsen op een positieve manier onder de aandacht brengen. Om effectief te zijn, is het noodzakelijk om gedurende minstens vier jaar een permanente campagne te voeren om het fietsgebruik naar de stad, naar het werk, naar de winkel, naar school e.d. te promoten. Campagnes belichten zowel de positieve emotionele kanten van het fietsen als de rationele voordelen.

In het maatregeldeel worden specifieke fietspromotiemaatregelen toegelicht waar op kan worden ingezet. In elk geval zullen we:

- **doorlopend en gestructureerd communiceren over verbeteringen:** We laten onze inwoners weten hoe het staat met de ontwikkeling van onze fietsvoorzieningen en de waarde die we daarmee toevoegen aan ons fietsklimaat. Als herkenbaar onderschrift zal *'de fiets is er voor ons allemaal'* bij wijze van 'pay-off' worden gehanteerd.
- **gebruik maken van bestaande of nieuwe campagnes:** We maken selectief gebruik van campagnemateriaal wat al bestaat of wordt ontwikkeld. Een goed en actueel voorbeeld is de campagne *'Rij2op5'*, waarin bedrijven hun werknemers die op fietsbare afstand wonen aansporen om vaker op de fiets te komen. Een ander voorbeeld is de campagne *'Met Belgerinkel naar de Winkel'*, waarin gemeenten samen met winkeliers inwoners stimuleren om boodschappen op de fiets te doen. Dan is er nog de campagne *'SCHOOL op SEEF'*. Die stimuleert dat kinderen met de fiets naar school worden gebracht.

Daarnaast zijn er actuele ontwikkelingen rondom **smartphone applicaties** die mobiliteitsgedrag monitoren en **goed gedrag belonen**. Actuele voorbeelden daarvan zijn 'RingRing' en 'Positive Drive'. Beiden gaan uit van het principe dat via fietskilometers punten gespaard worden waarmee fietsers korting krijgen op aankopen bij lokale ondernemers. Deelnemende winkeliers stimuleren fietsers om hun winkel te bezoeken en dragen door sponsoring van het puntensysteem bij aan het bevorderen van fietsgebruik. Met beide applicaties wordt op diverse plekken getest. Als gemeente zullen we ontwikkelingen volgen en verkennen wat de toegevoegde waarden voor Gorinchem kan zijn.

Tenslotte zien we een relatie met **Gorinchem Beweegt**. Gorinchem Beweegt ontwikkelt allerlei activiteitenprogramma's en evenementen op het gebied van sport, cultuur en gezonde leefstijl: *'Alle Gorcumers een leven lang actief!'* De ambities van Gorinchem beweegt en dit fietsplan versterken elkaar. In het kader van de uitvoering van dit fietsplan, wordt samenwerking gezocht met het team van Gorinchem Beweegt.

#### 4.2.4 Voorlichting en educatie

De afgelopen jaren besteden gemeenten in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid Holland (ROVZH) steeds meer aandacht aan de verkeersveiligheid van kwetsbare groepen. Jongeren maken veel gebruik van de fiets, wat om continue aandacht vraagt. (Jonge) fietsers zijn immers een kwetsbare en veranderlijke doelgroep. En ook de verkeersveiligheid van ouderen vormt een speerpunt. Intensiveren en lokaal aanvullen van de samenwerking met het ROVZH is gewenst.

Voorlichting en verkeerseducatie is dan een belangrijke pijler. Om je veilig te kunnen gedragen moet je over benodigde kennis en vaardigheden beschikken. Om die kennis en vaardigheden, naast houding en motivatie op peil te houden blijft verkeerseducatie in lessituaties en door ervaring en voorbeeldgedrag nodig. ROVZH onderscheidt zes doelgroepen, op basis van een combinatie van leeftijd en vervoerswijze:

- 0 tot 4 jaar: Peuters en hun ouders
- 4 tot 12 jaar: Kinderen in de basisschool leeftijd
- 12 tot 16 jaar: Tieners, kinderen op middelbare scholen
- 16 tot circa 25 jaar: Jonge bestuurders
- 25 tot circa 60 jaar: Volwassen weggebruikers
- 60 jaar en ouder: Ouderen op weg

Voor al deze groepen zijn **programma's en activiteiten** beschikbaar. Daarnaast zijn er ook op andere beleidsterreinen relaties te vinden met fietsen en veiligheid. Zo zijn er plannen op het gebied van jeugdzorg en jeugdgezondheidszorg waarin "ruimte voor de jeugd" en "meer bewegen" een belangrijke plek hebben. Dit linkt aan ROVZH programma's als JONGleren in het verkeer, SCHOOL op SEEF en TotallyTraffic.

Als gemeente zullen we -in samenspraak met onderwijs en zorg- vaststellen welke educatieprogramma's we inzetten c.q. doorzetten.

### 4.3 Monitoring

Bij de ambitie om het fietsklimaat gestructureerd te verbeteren, past monitoring van de effecten van maatregelen en het gevoerde beleid. Zo kunnen we volgen welke effecten we halen en bijsturen waar nodig of wenselijk. In het kader van dit Fietsplan monitoren we vier aspecten:

1. **Ontwikkeling van het fietsgebruik;** aan de hand van statistieken uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland die tweejaarlijks worden gepresenteerd door het Fietsberaad. Dit stelt ons in staat om de vergelijking die in paragraaf 3.1 wordt gemaakt -Gorinchem, Goes, Tiel en Culemborg- tweejaarlijks te herhalen. Daarnaast zullen we incidentele fietstellingen -bijvoorbeeld uitgevoerd in het kader van projecten- centraal verzamelen in een fietsdossier.
2. **Ontwikkeling van de verkeersveiligheid;** aan de hand van jaarlijkse ongevallen-cijfers leiden we tweejaarlijkse trends af. Daarnaast kunnen we gebruik maken van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid Zuid-Holland. Dit enquêteonderzoek geeft inzicht in zelf-gerapporteerd verkeersgedrag van reizigers en meningen over de verkeersveiligheidsproblematiek.
3. **Ontwikkeling van het Fietsklimaat;** aan de hand van het onderzoek 'Fietsbalans' door de Landelijke Fietsersbond. Met de Fietsbalans wordt het gemeentelijke fietsklimaat onderzocht, geanalyseerd en beoordeeld. Dat geeft inzicht in de sterke en zwakke punten van het gemeentelijke fietsklimaat, onze beleidsprestaties en de scores ten opzichte van andere gemeenten. De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat op elf aspecten en onderliggende deelaspecten. Het wordt gebaseerd op een groot aantal objectief meetbare gegevens uit landelijk databestanden, uit enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder dagelijkse fietsers, uit een praktijkonderzoek naar infrastructuur met een speciale meetfiets en meetauto en een praktijkonderzoek naar fietsparkeren. De Fietsbalans uit 2008 was een belangrijk ijkpunt voor het opstellen van dit Fietsplan; in 2016 willen we een nieuwe Fietsbalans laten opstellen. Daarnaast treden we als gemeente regelmatig -tenminste jaarlijks- in overleg met de lokale afdeling van de Fietsersbond.
4. **Voortgang van uitvoering van projecten;** aan de hand van realisaties van projecten uit het maatregeldeel bij dit Fietsplan. Tweejaarlijks maken we de balans op. Inzicht in feitelijke uitvoering is een belangrijke onderlegger bij beoordeling van monitoringsgegevens ten aanzien van fietsgebruik en verkeersveiligheid.



# 5

## Uitvoering en financiën

Het realiseren van onze fietsambitie kost geld. Buiten de budgetten die al zijn gereserveerd voor het verkeer- en vervoerbeleid, is nu geen extra geld beschikbaar. Daarom maken we zoveel mogelijk gebruik van huidige middelen. Daarnaast is het mogelijk binnen andere plannen en projecten verkeersaanpassingen mee te nemen. Fietsbeleid maakt dan ook ten minste onderdeel uit van alle nieuwe ontwikkelingen. De gemeente gaat daar een actieve rol in spelen door als regisseur partijen met elkaar te verbinden. Hieronder vallen ook initiatieven vanuit de provincie en het rijk. Tenslotte kunnen we met de tijd meer werken vanuit visie en waar mogelijk meer middelen vrij maken.

### *Drie scenario's voor investeringen in fietsbeleid*

Deze drie scenario's schetsen hoe we kunnen omgaan met investeringen in fietsbeleid:



**1 - ACHTEROP:** Budgetneutrale kansen grijpen en afwachten wanneer zich kansen voor doen om budgetneutraal mee te liften op groot onderhoud aan riolering of verhardingen (werk met werk maken zonder extra financiering);



**2 - MEETRAPPEN:** Meeliften op zowel groot, maar vooral ook klein onderhoud aan riolering en verhardingen, waarbij per geval extra krediet wordt aangevraagd om de gewenste fietssituatie te realiseren (werk met werk maken met extra financiering);



**3 - DOORTRAPPEN:** Werken vanuit de visie. Dat houdt in dat we ongeacht de noodzaak tot onderhoud projecten inplannen vanuit de voorgestelde beleidsmaatregelen en dus middelen in de begroting vrijmaken gericht op het realiseren van onze fietsdoelstellingen.

### *Elke twee jaar een evaluatie*

De individuele maatregelen bij dit plan staan benoemd in het maatregeldeel. Jaarlijks stellen we hieruit een uitvoeringsprogramma vast op basis van het gekozen scenario. Elke twee jaar vindt een evaluatie plaats van dit scenario. Daarmee heeft de gemeenteraad over twee jaar de ruimte om voor een ander scenario te kiezen; al naar gelang de investeringsruimte en het relatieve belang van dat moment.

Vestiging Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam  
T (020) 420 92 17  
F (020) 420 63 47

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**