

## **Inbreng van de Fietsersbond bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2022**

### Inleiding

De aandacht voor de fiets neemt steeds meer toe. Dat is ook terecht want meer fietsen is goed voor de gezondheid, goed voor het milieu en verbetert de doorstroming van het verkeer. In Nederland woont 60% van de forenzen binnen een straal van 7,5 kilometer van hun werk, maar toch pakt maar een kwart van hen de fiets. Als meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto, leidt dit tot minder files en vertragingen. Bovendien geeft de fiets je meestal de vrijheid om vlak bij je doel te parkeren.

Vergeleken met OV- en auto verbindingen zijn fietsverbindingen zeer goedkoop; dat geldt zowel voor de aanleg als voor het onderhoud. Als er meer gefietst gaat worden en minder met de auto wordt gereden hoeft er minder geld aan infrastructuur voor de auto's besteed te worden en komt er zo meer geld beschikbaar voor fietsverbindingen. Geld dat ook zorgt voor verbetering van de volksgezondheid, fietsen houdt mensen fit en gezond, zowel fysiek als mentaal.

De verwachting is dat er in het Mobiliteitsfonds van de Rijksoverheid meer geld beschikbaar komt voor de fiets. Medefinanciering met rijksmiddelen voor lokale en regionale fietsinfrastructuur wordt dan mogelijk maar dan moeten de gemeenten hiervoor ook voldoende geld beschikbaar stellen.

Een voortzetting en intensivering van het fietsbeleid zoals dat is verwoord in het Programma Fiets van de gemeente Alphen aan den Rijn 2019-2022 is geboden.

Een forse verhoging van het fietsgebruik past bij het "Doorbraak plan voor een Duurzaam Alphen op weg naar 2050: een groene stad met lef". Om dit plan te laten slagen zal ook een grote inspanning nodig zijn om het fietsgebruik te bevorderen. Fietsen is immers bij uitstek een duurzame manier van vervoer.

### **Concrete maatregelen**

Er moet een vervolg komen op het Programma Fiets waarbij de bestaande voornemens versneld worden uitgevoerd. Daarbij moet maximaal gebruik worden gemaakt van medefinanciering van het rijk en de provincie. Een verhoging van het bestaande budget is noodzakelijk.

De nadruk moet in eerste instantie liggen op het snel oplossen van de belangrijkste knelpunten zoals opgesomd in het overzicht van knelpunten van de Fietsersbond Alphen aan den Rijn e.o.(zie: <https://fietsersbondalphenaanndenrijn.nl/knelpunten/> ).

De volgende concrete punten zouden daarbij moeten worden meegenomen:

1. De gemeente zorgt voor een robuust, snel, veilig, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden, fietsstraten en andere autoluwe straten; ze houdt daarbij rekening met groeiende aantallen fietsers, de minder vaardige fietsers en de toename van e-bikes en bijzondere fietsen als driewielers en transportfietsen. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke CROW-richtlijnen.
2. De gemeente geeft fietsers en voetgangers binnen de bebouwde kom voorrang op rotondes en past hierbij de CROW-richtlijnen toe. Met name denken wij aan de rotondes in Boskoop en het Raoul Wallenbergplein, dat prima omgebouwd kan worden naar een normale enkelstrooksrotonde met langzaam verkeer in de voorrang. Het is niet erg dat daardoor in de spitsen mogelijk wat congestie ontstaat.
3. De gemeente investeert in regionale snelfietsroutes voor met name het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Om te beginnen tussen Alphen en Leiden en Alphen en Gouda (via Boskoop).
4. Het ontstaan van barrières voor het fietsverkeer door aanleg van nieuwe infrastructuur voor autoverkeer en ov wordt door de gemeente tegengegaan of optimaal gecompenseerd.
5. De gemeente stelt binnen de gehele bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km per uur in met uitzondering van de aller drukste verkeersaders. Langs 50 km/uur-wegen worden vrijliggende fietspaden aangelegd en daar waar de ruimte ontbreekt fietsstroken van minimaal 2,00 meter breed in rood asfalt. Zo wordt het in de bebouwde kom voor alle verkeersdeelnemers een stuk veiliger.
6. De gemeente realiseert in de 30 km-gebieden zo veel mogelijk autoluwe fietsroutes.
7. De gemeente zorgt ervoor dat behalve de bromfietsen ook de snorscooters binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan.
8. Er wordt gezorgd voor veilige fietsoversteken van de 50 km-wegen, voorzien van snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer en middeneilanden. Indien mogelijk kruisen solitaire fietsroutes de 50 km-wegen in de voorrang door middel van fietsrotondes (zoals bij het Europapark/Noorderkeerring). Op andere drukke kruispunten tussen 2x1-wegen hebben rotondes de voorkeur boven voorrangskruispunten.

9. Verkeersregelinstallaties worden fietsvriendelijker afgesteld zodat fietsers makkelijker door kunnen fietsen en bij regen extra groen krijgen. Waar mogelijk worden verkeersregelinstallaties vervangen door rotondes met langzaam verkeer uiteraard in de voorrang.

10. Kleine rotondes op kruisingen tussen fietspaden onderling (zonder autoverkeer) worden verwijderd. Ze zijn niet nodig en leiden tot gevaarlijke situaties en minder opstelruimte.

11. Vrijliggende fietspaden worden voorzien van kantmarkering en verlichting. Op fietsroutes waar vanwege de dieren geen normale openbare verlichting mogelijk is (zoals rond de Zegerplas), is kantmarkering extra belangrijk en moet worden gekeken naar alternatieve vormen van verlichting, die beter functioneert dan de huidige kleine zonnecellen die snel kapot gaan.

12. Het landbouwverkeer wordt gescheiden van het fietsverkeer en de maximumsnelheid van het landbouwverkeer wordt binnen de bebouwde kom niet verhoogd.

13. Indien de parkeercapaciteit voor fietsen op straat te klein is, breidt de gemeente deze uit, zo nodig ten koste van de parkeercapaciteit voor de auto's. Fietsenstallingen voor lang stallen (zoals bij ov-haltes en bij scholen) worden waar mogelijk overkapt, voorzien van aanbindmogelijkheden en moeten voldoen aan FietsParkeur.

14. Voor een veilig en comfortabel fietsverkeer is goed onderhoud een vereiste en er moet worden gezorgd voor het tijdig en regelmatig snoeien van het groen langs de fietspaden en rond kruispunten om het zicht te waarborgen.

---