

Fietsplan



Fietsen met ruimte voor elkaar

Voorwoord

Fietsen met ruimte voor elkaar

Voor u ligt het Fietsplan: 'Fietsen met ruimte voor elkaar'.

Als fietsliefhebber ben ik ontzettend blij met het Fietsplan dat nu voorligt en de wijze waarop dat samen met de toekomstige gebruikers en andere belanghebbenden tot stand is gekomen. Een verrijking en uitbreiding van onze nu al prachtige en fietsrijke stad. Niet alleen voor inwoners, maar zeker ook voor (potentiële) toeristen. De gemeente Kampen is een echte fietsgemeente. Bijna de helft van onze verplaatsingen in de gemeente gebeurt met de fiets. Hier ben ik als wethouder trots op. De inwoners die recent deelnamen aan een fiets enquête (1.058 respondenten) zijn tevreden en beoordelen de fietsroutes en fietspaden in de gemeente Kampen gemiddeld met een 7,3. In Kampen staat de fiets dan ook hoog op de agenda. Niet alleen bij onze inwoners, maar ook bij het gemeentebestuur. Wij hebben in de afgelopen jaren dan ook het nodige geïnvesteerd in fietsvoorzieningen. Denk aan de uitbreiding van fietsstallingen, de nieuwe recreatieve fietspaden langs het Reevediep, het veiliger maken van onveilige punten en het verbeteren van voorzieningen in de kernen.

Met het Fietsplan dat nu voorligt, willen we verder bijdragen aan het verkeersveiliger, aantrekkelijker en toekomstvast maken van ons fietsnetwerk. Daarnaast willen wij het fietsgebruik verder stimuleren om zo bij te dragen aan een bereikbaarder, leefbaarder, gezonder, inclusiever en (economisch) vitaler gemeente Kampen.

Wij hebben de ambitie de fiets het meest aantrekkelijke vervoermiddel te laten zijn in onze kernen. Onder meer door de fietser en het fietsen nadrukkelijker de ruimte te geven binnen ruimtelijke ontwikkelingen en door nieuwe fietsverbindingen te realiseren. Dit is bijvoorbeeld al vastgelegd in de gebiedsvisie voor Reevedelta. Daarnaast willen wij ook bestaande fietsroutes verbeteren en verbreden, de fietsveiligheid verbeteren, het fietsparkeren bij voorzieningen en in de binnenstad verder vorm geven en faciliteiten zoals deelfietsen en oplaadpunten uitbreiden. Dit alles onder het mom van 'Fietsen met ruimte voor elkaar', de slogan waarmee we de aandacht vestigen op de fiets, de fietser en de verschillende fietsprojecten.

Ik wil tenslotte alle inwoners en organisaties bedanken die met ons mee hebben gedacht. Hun inbreng is zeer waardevol geweest voor het opstellen van dit Fietsplan.

Richard Boddeus

Wethouder Mobiliteit gemeente Kampen



Inleiding

In 2021 is gewerkt aan het analyse- en koersdocument Fiets Kampen. Een grondige inventarisatie en analyse van alles wat met fietsen in de gemeente Kampen te maken heeft is daarin opgenomen. Een voorname conclusie is dat de fietsvoorzieningen in de gemeente Kampen op dit moment goed op orde zijn en gewaardeerd worden door de gebruikers. Gelijktijdig zijn er nog volop (ruimtelijke) opgaven en ontwikkelingen met betrekking tot de fiets die de komende jaren uitgewerkt moeten worden.

Onder de noemer **'fietsen met ruimte voor elkaar'** gaat de gemeente Kampen met veel energie de opgaven en ontwikkelingen de komende jaren aan. Dit met als doel om het fietsgebruik in de gemeente Kampen verder te stimuleren om zo de gemeente bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en (economisch) vitaal te houden. Fietsen wordt de norm in de gemeente Kampen.

Waar in het analyse- en koersdocument Fiets Kampen de knel- en aandachtspunten beschreven zijn en de koers en ambitie zijn gepresenteerd, is het voorliggende document concreter. Het Fietsplan voor de gemeente Kampen maakt de stap van koers, ambitie en doelstelling naar projecten en programma's. Dit visiedocument beschrijft op welke wijze het fietsen in de gemeente Kampen naar een hoger plan wordt gebracht. De fietsvoorzieningen in de gemeente worden hiermee klaargemaakt voor de toekomst en dragen bij aan de ambitie om de fiets het snelste vervoersmiddel te laten zijn in de stad.

Daarnaast is eerder al eens de ambitie uitgesproken om Fietsstad van het jaar te worden. Deze ambitie staat nog steeds en dit Fietsplan draagt bij aan het behalen daarvan.

Dit Fietsplan geeft ook de kaders voor de grote ruimtelijke ontwikkelingen waar Kampen, onder andere met de Gebiedsvisie Reevedelta, aan werkt. De uitgangspunten in dit fietsplan zijn al geïntegreerd in de structuur van de Gebiedsvisie om ook de nieuwe stadsdelen en het dorp Reeve goed te integreren in het fietsnetwerk en de nieuwe bewoners de fiets als eerste vervoersmiddel te laten kiezen voor ritten binnen de stad.

Het thema 'fietsen met ruimte voor elkaar' geeft een goede beschrijving van deze integrale benadering. Het omschrijft waar we het voor doen: voldoende ruimte reserveren voor de fiets, de vele verschillende fietsers onderling en een ieder de ruimte bieden om met de fiets mee te kunnen doen.

In de volgende hoofdstukken worden de opgaven per pijler beschreven en de bijbehorende projecten gepresenteerd.



01

Analyse en Koers

5

02

Toekomstvast en compleet netwerk

7

03

Veilig fietsnetwerk

19

04

Fietsen en ruimtelijke ontwikkeling

23

05

Fietsen is voor iedereen

26

06

Veilig stallen en overstappen

30

07

Communicatie

33

Literatuur

35



01

Analyse en Koers

Het fietsen en de fietsvoorzieningen binnen de gemeente Kampen zijn goed op peil, is een van de conclusies uit het analyse- en koersdocument. Het huidige netwerk is dekkend en sluit aan op de veelgebruikte bestemmingen. De voornaamste ongevallenlocaties waren reeds in beeld en voor meerdere locaties zijn maatregelen uitgevoerd of worden deze voorbereid. Ook is de gemeente voor een groot deel aangesloten en aangehaakt bij de ontwikkeling van het provinciale Kernnet Fiets en het nationale Toekomstbeeld Fiets.

Tegelijk staat de gemeente Kampen voor meerdere (ruimtelijke) uitdagingen, niet in de laatste plaats in de vorm van de grootschalige ontwikkeling Reevedelta, langs het Reevediep. Hier zullen ruim 3000 woningen worden gebouwd. Ook valt op dat ieder jaar een substantieel aantal fietsongevallen plaatsvindt, met name onder jongeren en ouderen. Vooral voor ouderen hebben die ongevallen regelmatig letsel tot gevolg. Bovendien vinden talrijke trends en ontwikkelingen plaats die een sterke relatie met mobiliteit en de fiets hebben. Zo verschijnen er continue nieuwe fietssoorten en komt er steeds meer focus op duurzame vervoerwijzen.

Uit tellingen en en GPS-gegevens is af te leiden dat de fiets populair is in de gemeente Kampen, zowel utilitair ('nuttig') als recreatief. In de kernen zijn alle voorzieningen goed ontsloten en op fietsafstand beschikbaar. Het buitengebied is zeer populair onder recreatieve fietsers. Ook de regionale routes, naar plaatsen buiten de gemeente, worden goed gebruikt.

Uit de afgenomen enquête (1.138 respondenten) blijkt dat veel inwoners van de gemeente (vooral in de kernen IJsselmuiden en Kampen) bewust meermaals per week de fiets nemen. Ook kiezen ze bij korte afstanden bewust voor de fiets in plaats van de auto. Hoewel er ook aandachts- en knelpunten worden aangeduid, krijgen de fietsroutes en fietspaden in de gemeente Kampen een 7,3. Op de stelling 'ik vind het prettig fietsen in de gemeente Kampen' gaf 92% van de respondenten een neutrale of positieve reactie. Een klein deel van de respondenten was het niet met de stelling eens.

Een voornaam aandachtspunt is het fietsparkeren binnen de gemeente Kampen. Met name de binnenstad van Kampen verdient daarin nog de nodige aandacht. De afgelopen jaren is gebleken dat dit niet eenvoudig is te reguleren. Ook in relatie tot onderwijs kan meer aandacht besteed worden aan de fiets. Denk hierbij aan het fysiek inrichten van veilige schoolzones en -routes, maar ook de relatie tot gezondheid en bewegen.



Vanuit de bouwstenen is de conclusie te trekken dat de fiets als vervoermiddel een rol kan spelen op veel beleidsterreinen, waaronder duurzaamheid, gezondheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en recreatie zijn daar een aantal van. Bekend is ook dat er vele wijzen zijn waarop de fiets gebruikt wordt; voor de boodschappen, woon-werk of woon-school verkeer, naar de sportvereniging of om te recreëren. Bovendien komen telkens meer fietssoorten voor op het fietspad en in stallingsvoorzieningen. Kortom, er liggen nog voldoende opgaven op het gebied van fietsen.

Doelstelling & Thema

In het licht van de opgaven en uitdaging waarvoor de gemeente Kampen de komende jaren staat is een doelstelling geformuleerd voor het beleidsterrein fietsen.

“Fiets als middel om de gemeente Kampen bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en economisch vitaal te houden.”

Uit de doelstelling blijkt al dat de fiets, het fietsen en de fietsvoorzieningen niet gezien worden als zaken die op zichzelf staan maar juist iets kunnen betekenen op meerdere beleidsterreinen. Uiteraard is de fiets in de eerste plaats een vervoermiddel. Het is echter een vervoermiddel dat vele mogelijkheden en voordelen biedt ten opzichte van andere vervoermiddelen, bijvoorbeeld met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en (economische) vitaliteit.

De opgaven die een relatie hebben met de fiets kennen een gemene deler. Omdat al de nodige fietsvoorzieningen aanwezig zijn en de fiets al veel gebruikt wordt binnen de gemeente is het aantal opgaven dat ‘nieuw’ gerealiseerd moet worden beperkt. Wel is er een duidelijke behoefte aan het verbeteren van de bestaande voorzieningen om zoveel mogelijk gebruikers te faciliteren en de fiets een nog prominentere plek te geven. De fiets biedt ook ruimte voor ontwikkelingen en mogelijkheden in het sociale domein.

Dit alles is vertaald in een thema. Het thema is de slogan waarmee de aandacht gevestigd wordt op de fiets en waaraan de verschillende onderdelen van het fietsbeleidsplan en latere projecten gekoppeld worden.

“Fietsen met ruimte voor elkaar”

De doelstelling en het thema zijn vertaald in een vijftal beleidslijnen waaronder diverse fietsprojecten geschaard worden, te weten;

- Toekomstvast en compleet netwerk
- Veilig fietsnetwerk
- Fietsen en ruimtelijke ontwikkelingen
- Fietsen is voor iedereen
- Veilig stallen en overstappen

In de volgende hoofdstukken worden deze onderwerpen inhoudelijk behandeld.



Toekomstvast en compleet netwerk

Bij de talrijke ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Kampen is het van belang om te zorgen voor een goede ontsluiting. De geplande uitbreidingen zijn gelegen aan de randen van de kernen in de gemeente Kampen. Het is wenselijk om bij de inrichting het STOMP-principe¹ toe te passen en te zorgen dat ondanks de grotere spreiding en afstanden tot voorzieningen het fietsnetwerk toch fijnmazig blijft en de fietsverbindingen van voldoende niveau zijn. Binnen dit onderwerp vallen ook een aantal te verbeteren of te ontwikkelen routes. Uitgangspunt voor het verder ontwikkelen van het fietsnetwerk is het reeds bestaande Kernnet Fiets, waarin de hoofdroutes zijn opgenomen. De op de volgende pagina's benoemde toevoegingen aan het netwerk zijn reeds opgenomen in het Kernnet Fiets.

Binnen deze pijler betreft het voornamelijk het verbeteren van de huidige fietsvoorzieningen, realiseren van nieuwe voorzieningen en het oplossen van knelpunten. In het toekomstvast en compleet maken van het netwerk zijn twee verschillende elementen te onderscheiden;

1. Realiseren van nieuwe fietsverbindingen;
2. Verbeteren van bestaande fietsroutes;

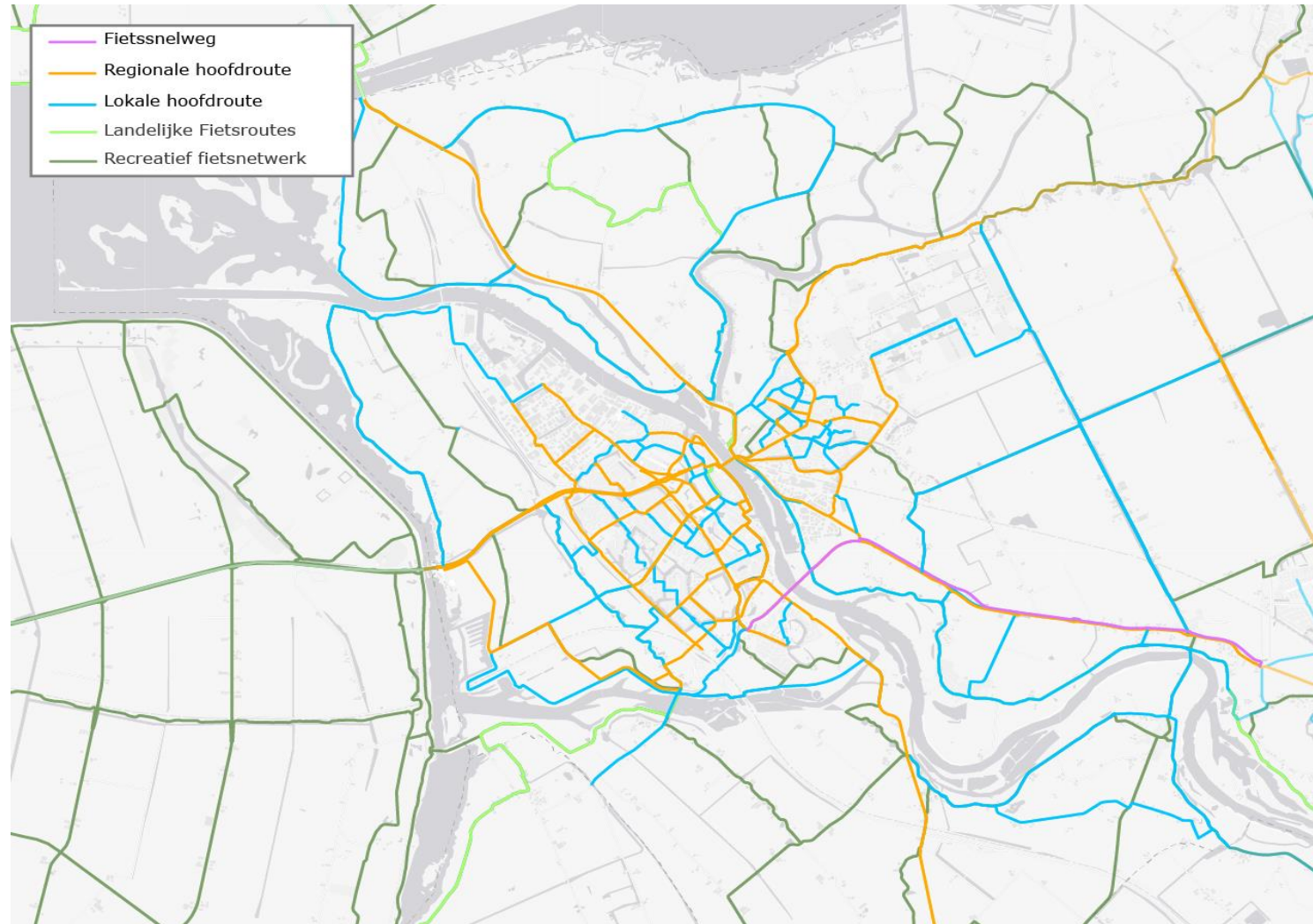
Het realiseren van nieuwe fietsroutes spreekt voor zich. Het gaat om het realiseren van verbindingen die er nog niet zijn. We hebben geconstateerd dat het netwerk al behoorlijk compleet is. Toch zijn er verbindingen die nog wenselijk zouden zijn. Een belangrijk deel hiervan heeft een sterke relatie met de uitbreiding en ontwikkeling van Reevedelta.

Het verbeteren van bestaande routes heeft met name een relatie met het toekomstvast maken van het netwerk. Het gaat om routes waar nu nog goede fietsvoorzieningen ontbreken en routes waar de fietsvoorzieningen breder, beter en veiliger kunnen.

In de afbeelding op de volgende pagina is op kaart weergegeven hoe het huidige netwerk in de gemeente Kampen eruit ziet (zowel recreatief als utilitair). Op de daaropvolgende pagina zijn trajecten aangeduid die verbeterd of aangelegd moeten worden. In de daarop volgende pagina's wordt voor ieder van deze trajecten toegelicht waarom optimalisatie of aanleg wenselijk is en hoe dit vormgegeven wordt.

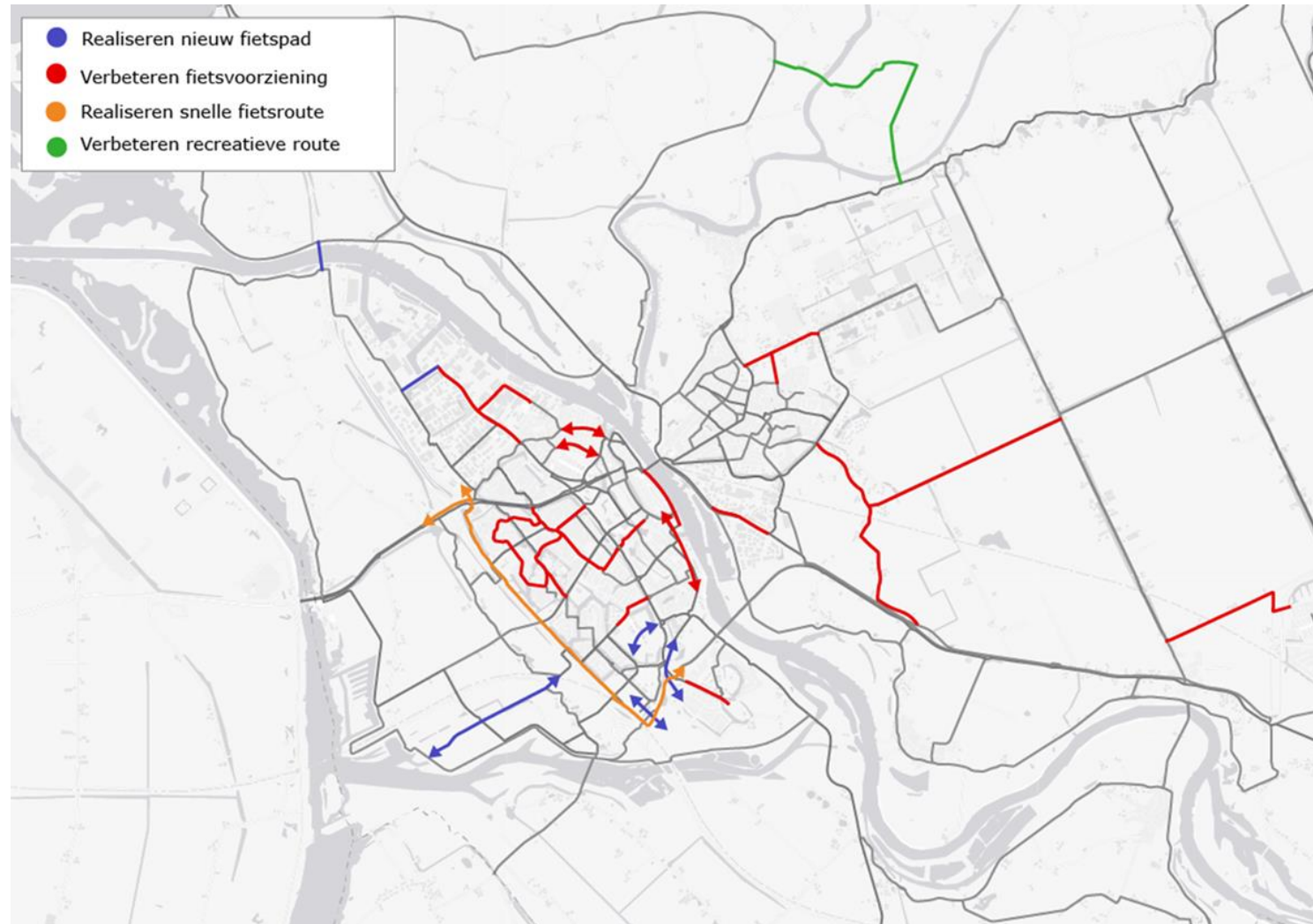
¹ STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MAAS, Privéauto. Dit principe geeft een volgordeijkheid in prioritering van vervoerwijzen aan bij ruimtelijke ontwikkeling.

Fietsnetwerk gemeente Kampen



Fietsnetwerk gemeente Kampen (basis provinciale Kernnet Fiets)

Toekomstvast en compleet netwerk



Weergave van de ambities ten behoeve van een toekomstvast en compleet netwerk

In de afbeeldingen op de voorgaande pagina's zijn de schakels geïnventariseerd waarmee het fietsnetwerk in de gemeente Kampen toekomstvast en compleet gemaakt kan worden. De opgave bestaat zoals gezegd uit twee verschillende typen werkzaamheden; het realiseren van nieuwe fietsverbindingen en het verbeteren van bestaande fietsvoorzieningen.

In werkelijkheid zijn de opgaven nog verder te onderscheiden. De vereiste vormgeving hangt immers af van de gewenste functie en de ligging in het netwerk. Zo is er de wens tot het realiseren van een hoogwaardige fietsroute Zwolle – Kampen – Dronten. Het eindbeeld van deze route verschilt duidelijk van bijvoorbeeld van een route tussen Kampereiland en Mandjeswaard, die met name een recreatief karakter heeft.

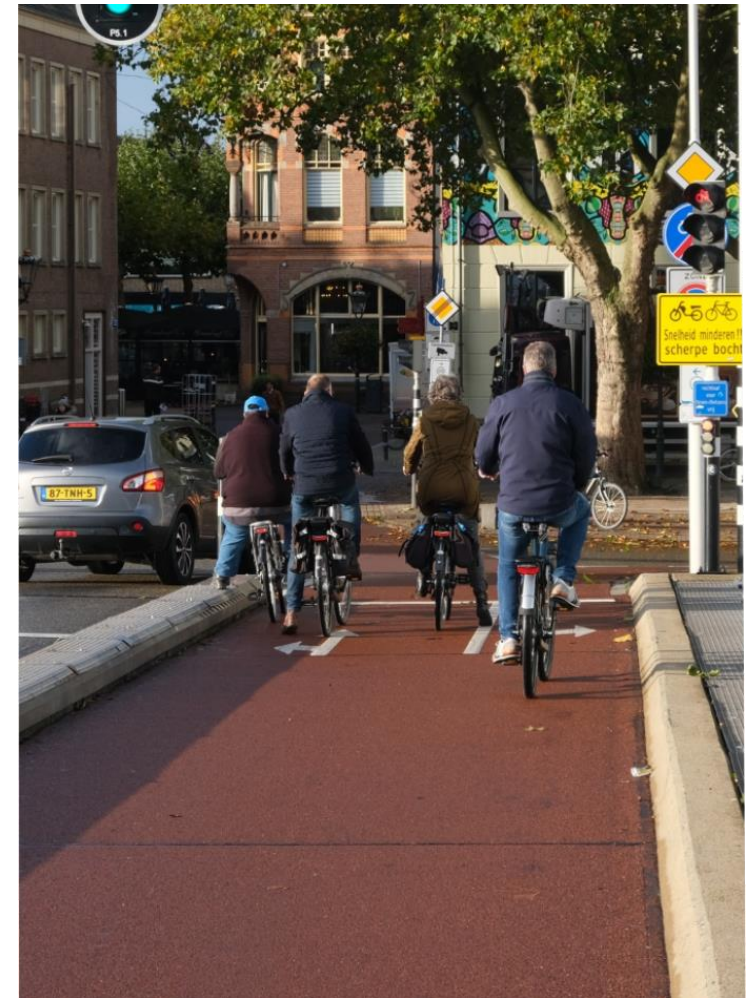
Veel van de projecten zijn gelegen aan de zuidoostelijke zijde van de stad Kampen. Dit heeft te maken met de ontwikkelingen aan die zijde, zoals het nieuwe dorp Reeve, met ongeveer 1400 woningen, en Reevedelta Oost, met in totaal ruim 1600 woningen. Binnen deze ontwikkelingen wordt een nieuw, hoogwaardig netwerk ontwikkeld dat goed moet aansluiten op het bestaande netwerk. Door de ontwikkelingen ontstaat binnen het bestaande netwerk ook behoefte aan uitbreiding en optimalisatie van routes. Door de optimalisaties wordt fietsen ook in de bestaande stad en wijken aantrekkelijker. Fietsen wordt hiermee gestimuleerd, wat bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

Ook op andere locaties in de gemeente zijn nieuwe verbindingen wenselijk, zoals op het industrieterrein en tussen de wijken Cellesbroek en de Maten. Het aantal daadwerkelijk nieuwe routes en paden binnen het bestaande netwerk blijft beperkt. Trajecten waarop bestaande fietsvoorzieningen geoptimaliseerd kunnen worden zijn groter in aantal. In de kaart op de vorige pagina zijn meerdere radialen naar de historische binnenstad te herkennen, zoals de Noordweg en Wilhelminalaan vanuit Brunnepe. Ook zijn routes te zien die aansluiten op de Europa-allee. Deze routes hebben gemeen dat ze zowel door fietsers als automobilisten veel gebruikt worden.

De oostelijke invalroute naar de binnenstad (Apeldoornsestraat en IJsseldijk) is een voorbeeld van een route waarvoor nog een studie uitgevoerd moet worden naar het meest wenselijke en haalbare tracé en bijpassende inrichting.

Ook in andere kernen en het buitengebied ligt een aantal opgaven om fietsvoorzieningen te verbeteren. In IJsselmuiden, nabij 's Heerenbroek en in de polder Mastenbroek ligt een aantal routes waarop de fietsvoorzieningen verbeterd kunnen worden.

Naast deze te verbeteren en te realiseren routes zijn ook knelpunten geïdentificeerd die voornamelijk betrekking hebben op verkeersveiligheid. Die zaken zijn meegenomen in hoofdstuk 3: Veilig fietsnetwerk.



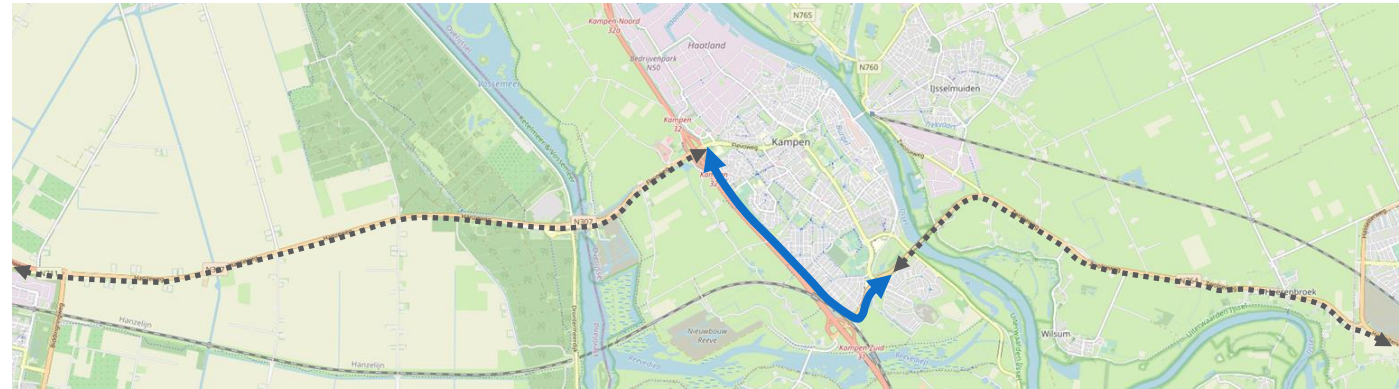
Realiseren nieuwe fietsverbindingen

Hoogwaardige fietsroute Zwolle – Kampen – Dronten

De fietsverbinding Zwolle – Kampen, langs de Zwolseweg (N764), is een door-fietsroute die op orde is en goed aansluit in Zwolle. In de gemeente Kampen eindigt deze hoogwaardige route ter hoogte van het kruispunt Niersallee – Zwolseweg. De route over de Molenbrug is (nog) niet optimaal ingericht voor fietsers. Deze route eindigt bij het Onderdijks. In het kader van de verbouwing van de N307 wordt ook de fietsroute naar Dronten aangepakt. Dit wordt een prettige, veilige en vlotte fietsroute.

Op dit moment zijn de fietsroutes langs de N764 en de N307 niet met een hoogwaardige route verbonden. De meest voor de hand liggende route loopt nu langs de Europa-Allee en de Flevoweg. De fietsvoorzieningen langs die wegen zijn al op goed niveau, maar kruisen veel lokale routes en wegen. De directheid en aantrekkelijkheid van de route als regionale verbinding is daarmee beperkt.

In relatie tot de nieuwste gebiedsontwikkelingen in Kampen is het wenselijk om een parallelle fietsverbinding langs de N50 te realiseren. Naast het regionale belang van deze verbinding, als onderdeel van de doorfietsroute Zwolle – Kampen – Dronten, is er ook een groot lokaal belang. Een route langs de N50 verbindt Kampen Zuid, waaronder Reevedelta, station Kampen-Zuid en het Stationskwartier, met de rest van de stad. De bestaande wijken, het industrieterrein en radialen richting het centrum worden aangesloten op de verbinding.



De snelle fietsroute tussen Zwolle, Kampen en Dronten. De blauwe pijl geeft de scope van dit project aan. (OpenStreetMap)

Voor het inpassen en realiseren van deze fietsroute moet een aantal barrières overwonnen worden. De voornaamste barrière is de Mr. J.L.M. Niersallee (N764). Het is wenselijk om deze ongelijkvloerse kruisingen ruimtelijk op een logische wijze aan te sluiten op het Stationskwartier. Met deze ongelijkvloerse kruising wordt ook een hoogwaardige verbinding gelegd tussen het station en de nieuwe wijken Venekwartier, Oeverwal en Het Onderdijks.

In dit project is het daarnaast wenselijk om de passage van de Molenbrug fietsvriendelijker te maken. Momenteel is de parallelweg het domein van fietsers en groot landbouwverkeer. Op mooie lente- en zomerdagen maken beide veelvuldig gebruik van de route.

Het grote verschil in massa, snelheid en richting zorgt echter voor risicovolle situaties. Dit vraagt om het maken van keuzes met betrekking tot de plek van het landbouwverkeer, ten behoeve van de fietser. De provincie Overijssel is hierin een belangrijke partner.

Bovenbroeksweg – Reeve

De Bovenbroeksweg is een voorname fietsroute die door de Maten richting de N50 loopt. Via de Loriéstraat sluit de Bovenbroeksweg aan op de Europa-Allee. De route ligt bovendien langs sportpark de Maten. Het is dus een route die vele functies dient. Middels een viaduct kruist de route de N50, om vervolgens aan te sluiten op de Zwartendijk.

De route ligt in de richting van het nieuwe dorp Reeve en zal dan ook worden doorgetrokken naar het dorp. Het vormt daarmee één van de belangrijke fietsverbindingen tussen het dorp en de stad. Het is wenselijk om te voorzien in vrijliggende en (sociaal) veilige fietsvoorzieningen zodat bijvoorbeeld ook kinderen uit Reeve op de fiets naar school of sport in Kampen kunnen. Bovendien zorgt de verbinding voor een directe route tussen het dorp en station Kampen-Zuid.

Het realiseren van deze voorziening maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Reeve. De doelstelling is om deze fietsroute te realiseren in de periode dat het dorp Reeve bewoond gaat worden.

Stationskwartier – Reevedelta Oost

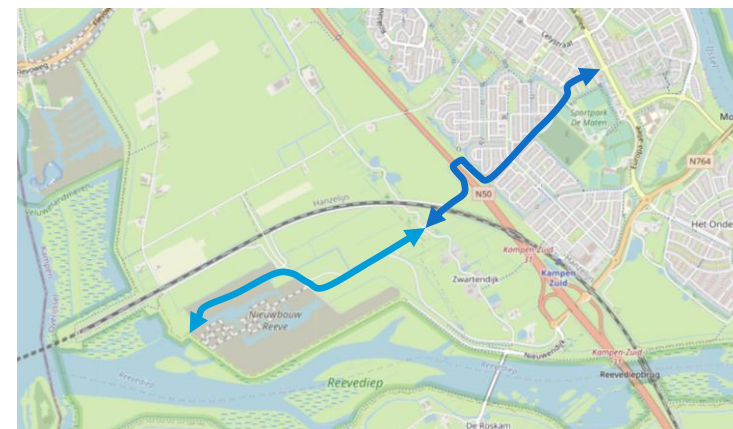
Het ontwikkelgebied Reevedelta en de wijk Stationskwartier liggen in de nabijheid van het station Kampen-Zuid.

Voor beide plannen wordt daarmee aan een van de voorwaarden van het toepassen van het STOMP-principe voldaan. Daarvoor zijn goede, directe fietsverbindingen echter ook een voorwaarde. Deze fietsverbinding moet de N764 ongelijkvloers kruisen. Met het oog op ruimtelijke inpasbaarheid wordt een tunnel of overkluizing als meest

haalbare optie gezien. Klimaatbestendigheid is hierbij een belangrijke aandachtspunt; wateroverlast moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Een studie hiernaar maakt onderdeel uit van de nadere uitwerking van de Gebiedsvisie Reevedelta (zie hoofdstuk 3) en wordt gecombineerd met andere maatregelen op en rond de Niersallee en het project doorfietsroute Zwolle – Kampen - Dronten.

Zuidwest Kampen – binnenstad

Voor de fietsrelatie vanaf zuidwest Kampen naar de binnenstad is een kwaliteitsimpuls nodig. Er lopen meerdere fietsroutes naar de binnenstad, die niet allemaal van hoge kwaliteit zijn. Daarnaast zorgt de rotonde Europa-Allee – Kamperstraatweg voor de nodige congestie op de Europa-Allee. Met name in de ochtend- en avondspits kruisen grote fiets-, voetgangers- en autostromen elkaar. Door het realiseren van een nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Europa-Allee tussen het Stationskwartier en de Venedijk, ontstaat een directe verbinding voor het langzaam verkeer naar het Pieter Zandt College en het Hoornbeeck College en een doorgaande route naar de binnenstad van Kampen. Hierdoor neemt de druk af van de rotonde Europa-Allee – Kamperstraatweg en ontstaat meer capaciteit om het fietsnetwerk langs de Europa-Allee en de Kamperstraatweg correct in te richten.



De fietsroute via de Bovenbroeksweg, met het bestaande deel donkerblauw en het nieuwe deel lichtblauw. (OpenStreetMap)



Een indicatie van de ligging van de ongelijkvloerse verbinding onder de N764. (OpenStreetMap)

Fietsbereikbaarheid binnenstad

Naast het verbeteren van de relatie tussen zuidwest Kampen en de binnenstad van Kampen is het ook in het algemeen wenselijk om de fietsbereikbaarheid te waarborgen. Tijdens de analyse is reeds geconstateerd dat binnen de stad Kampen, maar ook gemeente breed de meeste voorzieningen op fietsafstand liggen. Voor de binnenstad is dit ook het geval.

De fiets moet (veruit) het snelste vervoersmiddel zijn om vanuit IJsselmuiden en Kampen de binnenstad te bereiken. Een groot deel van de hiervoor beschreven infrastructurele maatregelen zal hieraan bijdragen. Investeren in ruimte voor de fiets op de radialen naar de binnenstad is daar een voorbeeld van; Noordweg, Wilhelminalaan, Kennedylaan en Apeldoornsestraat zijn straten die die aangeduid zijn als routes die met het oog op de fiets verbeterd kunnen worden. Uiteraard is ook het stallen van de fiets een belangrijk onderdeel van de fietsbereikbaarheid van de binnenstad.

De ambitie om de fiets de snelste vervoerwijze naar de binnenstad te laten zijn vraagt echter niet enkel om investeringen in het fietsen. Op sommige plekken en momenten zal juist het mobiliteitsgedrag als geheel, of het gebruik van de auto specifiek, gestuurd moeten worden. Keuzes voor de fiets gaan in sommige gevallen ten koste van de auto. De recente herinrichting van de Flevoweg is daar een voorbeeld van. Dergelijke keuzes zullen in de toekomst vaker gemaakt moeten worden.

Knoop Lange Akker - Niersallee

Een locatie met een specifieke opgave en een technische uitdaging is gelegen bij de entree tot het Onderdijs. Op deze plek komen de ontsluitingswegen Mr. J.L.M. Niersallee, Molenbrug en Europa-Allee samen, evenals de parallelweg over de Molenbrug en de Lange Akker als toegangsweg tot het Onderdijs. Er liggen twee rotondes vlakbij elkaar voor het gemotoriseerd verkeer en fietsers gaan met een tunnel onder de Niersallee door. Het is een complexe situatie, waar bij de ontwikkeling de auto centraal heeft gestaan.

Met het oog op de omliggende, grootschalige ontwikkelingen is het aannemelijk dat de belasting van het knooppunt in de toekomst aanzienlijk toeneemt. In het kader van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid is het wenselijk om de fiets- en autostructuur op deze plek te herzien. Het is bijvoorbeeld de vraag welke functie de W.H. Zwartallee nog vervult voor de ontsluiting van het Stationskwartier, nadat deze niet meer direct is aangesloten op de Wadloper/Symfonielaan. Mogelijk is een directe ontsluiting op de

Europa-Allee niet noodzakelijk. Het wegnemen van de rotonde zorgt voor een rustiger en veiliger verkeersbeeld op de Europa-Allee, beperkt congestie en maakt veel ruimte vrij voor fietsen en groen.

Bij de knoop zal een directe, ongelijkvloerse verbinding worden gerealiseerd tussen het Stationskwartier en de Venedijk. Routes naar de binnenstad en het Pieter Zandt College worden hiermee gefaciliteerd. Met de ongelijkvloerse verbinding kan ook een nieuwe verbinding worden gelegd langs de Europa-Allee, richting de rotonde met de Kamperstraatweg. Dit is in lijn met het profiel van de Europa-Allee ten noorden van de rotonde.

Het is ook wenselijk om landbouwverkeer en fietsverkeer te ontvlechten. Dit betreft de Molenbrug, maar in de eerste plaats ook de parallelweg langs de Mr. J.L.M. Niersallee (Venedijk Noord). Hierbij is het bovendien wenselijk om fietsverkeer de Lange Akker ongelijkvloers te laten kruisen



Huidige fietsstructuur rond de knoop Europa-Allee – Niersallee – Lange Akker. (Google Maps)

Haatlandhaven

De Haatlandhaven is één van de ontsluitingswegen van industrieterrein rw50 en verbindt onder andere de Haatlanderdijk en de Constructieweg met elkaar. Langs de Haatlanderdijk en de Constructieweg liggen fietsvoorzieningen. Langs de Haatlandhaven, tussen de Constructieweg en de Haatlanderdijk, ontbreken deze echter. De route vormt een belangrijke ontsluiting van het industrieterrein. Gezien de functie van de weg en de combinatie van fiets- en vrachtverkeer is het wenselijk om een veilige fietsvoorziening te realiseren, aansluitend op de Haatlanderdijk en Constructieweg.

Dankzij een financiële bijdrage van het Rijk, in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), kan dit project in 2025 worden uitgevoerd. De planvoorbereiding wordt in 2023 opgestart.

Stationskwartier via sportpark de Maten naar Kamperstraatweg

Vanuit het Stationskwartier is geen directe fietsverbinding aanwezig richting de Europa-allee en Kamperstraatweg. De huidige route loopt grotendeels over straten met fiets(suggestie)stroken en ontwikkelt sportpark De Maten. Voor het sportpark is een initiatief ingebracht om te onderzoeken of het park in de toekomst op een andere wijze ingericht en gebruikt kan worden. De uitwerking van het plan voor de ontwikkeling van deze gewenste sportcampus wordt in samenhang met de gebiedsvisie voor Reevedelta nader uitgewerkt.

Binnen die planvorming is er de mogelijkheid om deze ontbrekende rechtstreekse verbinding mee te nemen. Met de verbinding worden directere fietsroutes tussen Reeve, het Stationskwartier, De Maten, het sportpark en de binnenstad gefaciliteerd.

Eilandbrug

De Eilandbrug verbindt met de N50 Flevoland en Overijssel en is een belangrijke bovenregionale noord-zuidverbinding. Bij de realisatie is geen ruimte gereserveerd voor uitbreiding en/of fietsvoorzieningen. Indien de N50 in de toekomst uitgebreid wordt naar een profiel met 2x2 rijstroken zou het wenselijk zijn om gelijktijdig ook een fietsverbinding te realiseren. Hiermee ontstaat een directere fietsroute tussen Kampen, met name het industrieterrein, en de Noordoostpolder. Doordat omrijden via de Stadsbrug in Kampen niet meer nodig is, neemt de afstand tot Emmeloord van ca. 25 af naar ruim 15 kilometer. Als onderdeel van de daarbij horende studie zal ook gekeken worden naar de (on)mogelijkheden van een directe verbinding tussen deze fietsroute en de recreatieve fietspaden langs de IJsseldijken. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in de vorm van een trap met fietsgoten.

Recreatieve fietsroute Kampereiland – Mandjeswaard

Door Kampereiland en de Mandjeswaard loopt een prachtige recreatieve fietsroute. Een pontje over het Ganzendiep maakt deel uit van deze route. De route kan geoptimaliseerd worden door met name het comfort te verhogen en belevingswaarde toe te voegen. Dit kan door bewegwijzering, bankjes, uitzichtpunten en informatie langs de route.



De Eilandbrug (N50) in de richting van Kampen



Het pontje tussen Kampereiland en de Mandjeswaard vaart van 15 april t/m 15 oktober.

Verbeteren bestaande fietsroutes

Studie fietsroute Apeldoornsestraat en IJsseldijk

Het vrijliggende fietspad langs de IJsseldijk richting het centrum van Kampen houdt ter hoogte van de Kastanjelaan op. Het fietspad gaat over in de Beukenweg en de Apeldoornsestraat, woonstraten die zijn voorzien van een klinkerverharding. Op de Apeldoornsestraat zijn fietsuggestiestroken toegepast. Er is geen sprake van een duidelijke fietsroute naar de binnenstad. De Apeldoornsestraat is niet aantrekkelijk als fietsroute vanwege onder andere de gelijkwaardige kruispunten, de klinkerverharding, het langsparkeren en de hoeveelheid autoverkeer.

De route vormt desondanks de voornaamste invalsroute vanuit het zuidoosten naar de binnenstad van Kampen. Via deze route fietst men vanuit het Onderdijks, maar ook vanuit bijvoorbeeld Zalk en Wezep naar de binnenstad. Deze route heeft potentie voor het realiseren van een fietsstraat die doorgetrokken kan worden tot in de binnenstad van Kampen. De nieuwe vormgeving van de Apeldoornsestraat moet zowel de aanwonenden als het doorgaande fietsverkeer goed faciliteren.

Parallel aan de Apeldoornsestraat ligt de IJsseldijk: een brede ontsluitingsweg langs het centrum en de IJssel, die de Stadsbrug met het zuiden van Kampen verbindt. Het afwaarderen van de IJsseldijk kan het optimaliseren van de fietsroute faciliteren. Ook op netwerkniveau kan een dergelijke afwaardering positieve gevolgen hebben.

Een variantenstudie moet uitwijzen welke van de twee varianten de voorkeur krijgt en op welke wijze de route het beste aan kan landen in de binnenstad.

Kamperwetering

De Kamperwetering is in de Mastenbroekenpolder een veelgebruikte route. Zowel gemotoriseerd (sluip)verkeer, landbouwverkeer als fietsverkeer maken gebruik van deze weg. Het huidige profiel is niet berekend op het gebruik. Gezien de beschikbare ruimte en het karakter van de omgeving wordt voorgesteld om deze weg af te waarderen en voornamelijk lokaal gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te faciliteren. Om te voorkomen dat de weg alsnog als sluiproute wordt gebruikt zullen maatregelen genomen moeten worden.

In het verleden is onderzoek gedaan naar het realiseren van een vrijliggend fietspad. Dit blijkt lastig inpasbaar en is weinig kosteneffectief. Het afwaarderen is de meest kansrijke oplossing en moet door beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag bijdragen aan de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.



De Beukenweg ter hoogte van de Wilgenstraat

Oosterholtseweg - Sonnenbergweg

De Oosterholtseweg en Sonnenbergweg verbinden IJsselmuiden met de doorfietsroute Zwolle – Kampen. De inrichting van beide wegen is op dit moment echter weinig gericht op het comfortabel, veilig en spoedig faciliteren van fietsers. Gezien de directheid van de route is het goed om de fietsfunctie meer te benadrukken en fietsers meer ruimte te bieden. Enerzijds kan dit door de weginrichting en -verharding, maar ook door het voorzien in goede oversteken en aansluitingen. Gezien de ligging is deze opgave te combineren met de aanpak van de Kamperwetering.

Haatlanderdijk - Industrieweg

Een groot deel van de maakindustrie in Kampen is gevestigd op het bedrijvenpark rw50 aan de noordwestzijde van Kampen. De fietsontsluiting van dit bedrijvenpark is niet optimaal. De fietsvoorzieningen langs de Haatlanderdijk zijn inconsistent en niet van hoge kwaliteit. Langs de Industrieweg zijn fietsstroken aanwezig, maar de rijbaan is breed en maakt hardrijden gemakkelijk. Deze combinatie zorgt ervoor dat de fietsvoorzieningen niet als optimaal ervaren worden. Door bij de inrichting voornamelijk op fietsers in te zetten wordt fietsen veiliger en aantrekkelijker.

Verplichte fietspaden Mastenbroek

De Mastenbroekerpolder ligt deels in de gemeente Kampen en deels in de gemeente Zwartewaterland. In het Kamper deel is bij alle vrijliggende fietspaden het bord G13 'onverplicht fietspad' toegepast. Met het oog op de verkeersveiligheid en eenduidigheid is het wenselijk om net als in Zwartewaterland het bord G11 'verplicht fietspad' toe te passen. Inmiddels vindt er een verkenning naar de te vervangen borden plaats.

Koekoeksweg

IJsselmuiden heeft aan de randen verschillende uitbreidingslocaties. Een van die locaties is gelegen nabij de Koekoeksweg. Langs de Koekoeksweg is een fietspad aangelegd waarvan de kwaliteit beperkt is. Zo is de verharding niet effen en bestaat de scheiding van de rijbaan slechts uit zogenaamde 'biggenruggen'.

Daarnaast is op de vele fietsroutes in de Mastenbroekenpolder sprake van inconsistentie in de (uitstraling van) voorrangregelingen. Zo verschillen de fietsoversteken op het kruispunt Koekoeksweg - Parallelweg met die op het kruispunt Oudendijk - Hagedoornweg. Dit vraagt om meer eenduidigheid, ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Zwolseweg

Vanuit Zwolle kunnen fietsers kiezen uit de Molenbrug en de Stadsbrug om de IJssel over te steken en Kampen te bereiken. Tot het kruispunt met de Oosterlandenweg is sprake van een brede, comfortabele fietsvoorziening langs de noordzijde van de Zwolseweg. Tussen de Oosterlandenweg en station Kampen is het pad aanzienlijk smaller, terwijl ook dit een fietspad in twee richtingen is.

Het fietspad over de dijk aan de zuidzijde van de Zwolseweg is nog smaller, terwijl ook dit (deels) in twee richtingen wordt bereden en veel wordt gebruikt als wandelroute. Het is aan te bevelen om de fietsroute langs de Zwolseweg te verbreden en waar mogelijk de kwaliteit te verbeteren. Dit hangt samen met de ontwikkeling van woningen in de Kop van Spoorlanden.



De Oosterholtseweg ter hoogte van de Oosterholtsesteeg (Google Streetview)

Stuurmansweg

De Stuurmansweg loopt tussen de Bisschopswetering en de Oude Wetering. De Stuurmansweg wordt gebruikt als fietsverbinding tussen 's Heerenbroek en het westelijke deel van de Zwolse wijk Stadshagen. De weg ontsluit van oorsprong aanliggende percelen en boerderijen. Bij de inrichting is geen rekening gehouden met hogere aantallen fietsers. Gezien de directheid van de route voor fietsverkeer is het wenselijk om de inrichting van de Stuurmansweg daarop aan te passen.

Vanuit 's Heerenbroek gaan via de dorpsraad bovendien geluiden op om in verband met de ruimtelijke ontwikkelingen in de driehoek tussen 's Heerenbroek en Stadshagen maatregelen te nemen tegen sluipverkeer als gevolg van die ontwikkelingen. Zo zetten zij in op een knip in de Stuurmansweg ter hoogte van de spoorovergang. Zo wordt (toekomstig) verkeer vanuit Stadshagen via een andere route geleid.

Lange Akker

De fietsontsluiting van het Onderdijks is in de basis op orde. Via een tunnel en brede fietspaden kunnen fietsers snel en veilig de rest van de stad bereiken. De tunnel en de verbinding met de wijk voldoen in de praktijk echter niet altijd. De tunnel is bijvoorbeeld relatief smal vormgegeven. Als fietsers naast elkaar fietsen komt de tegemoetkomende richting al gauw in de knel. Bovendien ontstaan op de kruising met de Venedijk Noord soms onwenselijke situaties, door groepen fietsers die de voorrangsregels negeren en ander fietsverkeer afsnijden. Bij de optimalisatie van de knoop is deze situatie een belangrijk aandachtspunt.

De fietsroute eindigt bij de rotonde Twiegweerd/Binnenhoek/Lange Akker. Fietsers dienen gebruik te maken van de parallelweg van de Lange Akker, een woonstraat. Deze route is niet voor iedereen duidelijk en is niet erg fietsvriendelijk. Bovendien eindigt de route ter hoogte van de Koeweide opnieuw. Het is niet duidelijk wat er op dat punt van fietsers wordt verwacht. In relatie tot de nieuwe ontwikkelingen rond het Onderdijks is het goed om dit te verbeteren.

Kruidenpad

Tussen de Rolklaver en de Cellesbroeksweg ligt het Kruidenpad, een fietspad met deels een naastgelegen voetpad door het groen tussen de wijken De Maten en Cellesbroek. Het laatste deel van dit pad, tot de aansluiting op de Cellesbroeksweg, is echter van mindere kwaliteit. Hier dienen fietsers en voetgangers van hetzelfde pad gebruik te maken. Bovendien is dit deel van het pad uitgevoerd in elementenverharding.

Het is wenselijk om ook dit laatste deel van het pad te voorzien van dezelfde kwaliteit als op andere, soortgelijke paden het geval is.



De Stuurmansweg ter hoogte van de spoorovergang (Google Streetview)



Fietsers dienen gebruik te maken van de woonstraat parallel aan de Lange Akker (Google Streetview)

Fietsvriendelijke inrichting wijkontsluitingswegen

In de kern Kampen liggen meerdere 'wijkontsluitingswegen' waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, maar waar de uitstraling daar (nog) niet op is afgestemd. In de meeste gevallen zijn de wegen voorzien van een brede rijbaan met fietssuggestiestroken, volledig uitgevoerd in asfalt. Deze wegen zijn oorspronkelijk aangelegd voor een snelheid van 50 km/uur. Na een snelheidsverlaging naar 30 km/uur is de uitstraling niet aangepast.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) komen deze wijkontsluitingswegen ook als voorname opgave naar voren. Op dergelijke wegen is het risico op ongevallen namelijk relatief groot. Het geloofwaardig en fietsvriendelijk inrichten van deze 30 km/uur wegen, die tevens een wijk ontsluitende functie hebben, is een grote uitdaging waar veel gemeenten momenteel voor staan.

Binnen de gemeente Kampen zijn meerdere tracés en individuele wegen die om een revisie van de inrichting vragen. Voorbeelden hiervan zijn;

- Kennedylaan;
- Symfonielaan;
- Silene – Wederiklaan – Kalmoessingel – Rolklaver – Lelystraat – Lovinkstraat;
- IJsseldijk – Boven Havenstraat – De la Sablonièrekade – IJsselkade

Ook in andere kernen zijn vergelijkbare wegen te vinden:

- IJsselmuiden, Stationsplein - Burgemeester van Engelenweg – Plasweg – Waterkeringpad

- Wilsum, Quarles van Uffordweg

Het belang van een goede inrichting op al deze wegen en tussenliggende kruispunten is groot. Te meer omdat aan de wegen ook voorzieningen als scholen, sportverenigingen en winkelcentra gevestigd zijn. Deze voorzieningen trekken veel fietsverkeer.

Een volledig uniforme aanpak van deze wegen is gezien verschillen in huidige situatie, gebruik van de wegen en omliggende functies waarschijnlijk niet altijd mogelijk. Het is echter wel wenselijk om een herkenbare, veilige situatie voor alle weggebruikers te realiseren. Daarbij is het aan te bevelen om fietsers centraal te stellen en te gaan voor een inrichting die voor zover mogelijk een lage snelheid afdwingt.

Gezien het grote aantal wegen waarop dit van toepassing is, lijkt het verstandig om een herinrichting hiervan zoveel mogelijk te combineren met regulier of groot onderhoud.

Op bijvoorbeeld de Loriéstraat, Bovenbroeksweg en Doctor Kolfflaan zijn ook fiets(suggestie)stroken toegepast. Hier is wel gebruik gemaakt van elementenverharding. Daarom is een herinrichting naar verwachting minder urgent. Wel verdienen deze wegen aandacht bij een studie naar de wenselijke inrichting van dergelijke wijkontsluitingswegen.

Hoewel van een andere categorie, zijn ook de Oude Wetering en Kerkwetering in Mastenbroek noemenswaardig. Ondanks de vrijliggende fietsstructuur zijn nog altijd fietssuggestiestroken toegepast op de rijbaan. Dit kan voor fietser en automobilist verwarrend werken.



De Buitenbroeksweg kruist de Silene/Rolklaver



De Buitenbroeksweg eindigt ter hoogte van Winkelcentrum Penningkruid en kruist de Wederiklaan

Veilig fietsnetwerk

Het gaat minder goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt al ruim tien jaar toe, en de daling van het aantal verkeersdoden lijkt te stagneren. Om het tij te keren hebben overheden en maatschappelijke partners zichzelf als doel gesteld dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. Deze ambitie is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Het gemeentelijk actieplan 2022 is een afgeleide daarvan en moet bijdragen aan slachtoffer-reductie door middel van gedragsbeïnvloeding. Centraal in het SPV2030 en het gemeentelijk actieplan staat het herkennen en beperken van risico's in het verkeer. Deze risico-aanpak heeft ook betrekking op het fietsverkeer. Veel van de projecten in het gemeentelijk actieplan en in het SPV2030 hebben een link met het fietsen.

Verkeersveiligheid voor fietsers verdient aandacht. In het landelijk beleid, maar juist ook met het oog op de situatie in de gemeente Kampen. Vaak zijn kinderen, jongeren en ouderen betrokken bij ongevallen. Jongeren komen vaker ongeschonden uit een ongeval, terwijl een ongeval bij ouderen sneller letsel als gevolg heeft. Door verkeersveiligheids-campagnes en -educatie worden deze doelgroepen bewuster gemaakt van hun rol in het verkeer en worden gerelateerde ongevallen zoveel mogelijk voorkomen. Verkeersveiligheid rond basisscholen en schoolroutes is een aandachtspunt in zowel fietsstimulering als -educatie.

De toename van verschillende fietssoorten, met de bijkomende verschillen in snelheid en massa, zorgt voor minder uniformiteit op de fietspaden.

Bestaande paden voldoen vaak niet meer voor het gebruik en moeten worden aangepast. In sommige gevallen kunnen (veelgebruikte) routes verbreed worden. In andere gevallen kan het beter zijn om bepaalde modaliteiten bijvoorbeeld naar de rijbaan te brengen. Zo is het thema bromfiets op de rijbaan iets dat in Kampen nog verder uitgewerkt en toegepast moet worden.

Een ander landelijk aandachtspunt is het hoge aantal eenzijdige fietsongevallen, waar vaak ouderen bij betrokken zijn. Deze trend is ook zichtbaar in de gemeente Kampen. De toename van fietsongevallen met ouderen geeft aan dat specifieke focus op die doelgroep gewenst is. Hierbij zijn ook de inrichting en het beheer belangrijke factoren. Denk aan het beperken van hinder van obstakels op en langs fietspaden en het voorzien in goede bermen.

In een fietsstad als Kampen moet iedereen zich veilig voelen op de fiets, om met plezier en een goed gevoel kunnen fietsen. Om het fietsklimaat te verbeteren worden locaties aangepakt die objectief en subjectief onveilig zijn. Dit zijn locaties waar veel ongevallen gebeuren of waar gebruikers zich onveilig voelen.

Met behulp van een enquête is inzicht verkregen in de wensen van fietsers in Kampen. Hieruit zijn knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid naar voren gekomen, maar ook aandachtspunten ten aanzien van andere thema's. Zo wordt specifiek gevraagd om goede verlichting bij rotondes en langs fietsroutes, ook in het buitengebied.

Bromfiets op de rijbaan

In Kampen mogen bromfietzers nog gebruik maken van het fietspad. Dit geeft massaverschil en onveiligheidsgevoel bij de fietsgebruikers. Binnen de bebouwde kom is het in Nederland gebruikelijk dat de bromfietzers zich op de rijbaan begeven. Dit gebeurt wel in bijvoorbeeld 's- Heerenbroek, maar in Kampen zelf is dat nog niet het geval. Op de fietspaden langs de Europa-allee, de Flevoweg en Haatlanderdijk is daarmee veel winst te behalen.

Het Groene Hart, waar verblijven centraal staat, is ook een voorbeeld van een omgeving waar bromfietzers nog steeds gebruik mogen maken van de fietspaden. Het gebied is ingericht op voetgangers en fietsers. Een passerende bromfietser leidt daardoor al gauw tot overlast.

Breedtes fietspaden

Er zijn steeds meer verschillende fietssoorten, met de daarbij horende massa- en snelheidsverschillen, te vinden op de fietspaden. Groepen scholieren worden ingehaald door ouderen op elektrische fietsen. Een ouder brengt zijn kinderen naar school met de bakfiets. Forenzen gebruiken de speed-pedelec om snel te verplaatsen tussen werk en thuis. Om al deze verschillende gebruikers veilig te faciliteren is het noodzakelijk de fietser meer ruimte te geven waar dat kan. Dit kan door fietspaden te verbreden en specifieke soorten bijvoorbeeld naar de rijbaan te verplaatsen, zoals de speed-pedelec.

Provincie Overijssel heeft voor het Kernnet Fiets Overijssel het document Ontwerpprincipes fiets opgesteld (zie bijlage). In dit document zijn afmetingen en inrichtingsvoorschriften opgenomen voor veilige fietsroutes. Om te komen tot een uniform en veilig netwerk wordt dit document als uitgangspunt voor de ontwikkeling en optimalisatie van de fietsvoorzieningen in de gemeente Kampen beschouwd. Hiervoor wordt de koppeling gemaakt met het wegenbeleidsplan en wegenonderhoud.

Verlichting fietsroutes

Uit de enquête is gebleken dat verlichting een belangrijk aandachtspunt is. Onder andere bij de rotondes en in het buitengebied wordt aandacht gevraagd voor aanvullende verlichting. Dit heeft betrekking op de verkeersveiligheid én sociale veiligheid. Bovendien kunnen goed verlichte fietsroutes het fietsgebruik stimuleren. Een concreet voorbeeld uit de enquête is het ontbreken van verlichting op de route Zalk – Kampen. Dit maakt de keuze voor de fiets zeker in de donkere wintermaanden minder aantrekkelijk.

Bij het voorzien in verlichting langs fietsroutes is innovatie belangrijk. Niet altijd en overal hoeft verlichting te branden. Dit leidt tot lichtvervuiling en kost onnodig veel energie. Voor sommige routes kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot bijvoorbeeld dynamische verlichting. Deze brandt alleen wanneer een weggebruiker passeert. Ook is het verstandig om zoveel mogelijk gebruik te maken van lichtsoorten die minder schadelijk zijn voor de natuur.



Enkelzijdige fietsongevallen

Uit ongevalleanalyse en landelijke trends blijkt dat er steeds meer enkelzijdige fietsongevallen met letsel voorkomen. Door de hogere snelheid van elektrische fietsen en de vitaliteit van ouderen nemen enkelzijdige fietsongevallen met name onder die doelgroep toe. Om het risico op dergelijke ongevallen te verminderen is een analyse en aanpak van de fietsroutes in de gemeente gewenst. De focus ligt hierbij op het vergevingsgezinder maken van fietspaden, door het verwijderen of beter aanduiden van fietspaaltjes en verbeteren van berm en randen langs fietspaden.

Deze kwestie komt ook terug in het eerdergenoemde document Ontwerpprincipes Fiets.

Knelpunten verkeersveiligheid

Uit ongevallegegevens en de enquête zijn locaties naar voren gekomen die als onveilig ervaren worden of waar daadwerkelijk veel ongevallen plaatsvinden. De locaties met de meeste ongevallen worden vaak ook als meest onveilig ervaren. De meest onveilige locaties zijn gekenmerkt als verkeersongevallenconcentratie-locaties (VOC-locaties).

Op de afbeelding op volgende pagina zijn de 10 VOC-locaties voor de periode 2017-2021 in de gemeente Kampen weergegeven, te weten:

1. Europa-Allee - Kalmoessingel
2. Europa-Allee - Kamperstraatweg
3. Stationsplein

4. Flevoweg – Oostzeestraat – Korteweg
5. Beneluxweg – Flevoweg – Europa-Allee
6. Europa-Allee
7. Ebbingestraat – Broederweg
8. Dieselstraat – Haatlanderdijk – Industrieweg
9. Flevoweg
10. Zambonistraat
11. *N764 (Molenbrug; beheer Provincie Overijssel)*

Van de tien VOC-locaties zijn meerdere knelpunten al succesvol aangepakt. Zo heeft het plaatsen van hekwerken bij de stadspoorten al geleid tot het verbeteren van de situatie op het kruispunt Ebbingestraat – Broederweg. Ook sluit het fietspad Broederbroeksweg nu veiliger aan op de rotonde Europa-Allee – Kalmoessingel.

De laatste locatie, de Molenbrug (N764), wordt beheerd door de provincie Overijssel en is een onveilig punt voor fietsverkeer. De brug is op de lijst geplaatst om de aandacht voor het knelpunt niet te verliezen, ondanks het feit dat de gemeente niet wegbeheerder is.

Om de fietservaring te verbeteren en het aantal verkeersongevallen te verminderen is het goed om in de komende jaren voor ieder van deze locaties een onderzoek uit te voeren naar de (fiets)knelpunten en aanpassingen voor te stellen.

Naast deze tien locaties zijn met behulp van de enquête ook locaties verzameld die als subjectief onveilig ervaren worden. De zeven locaties in de opsomming hiernaast worden vaak genoemd. Deze locaties zijn ook opgenomen in de afbeelding op de volgende pagina.

De volgorde is willekeurig bepaald.

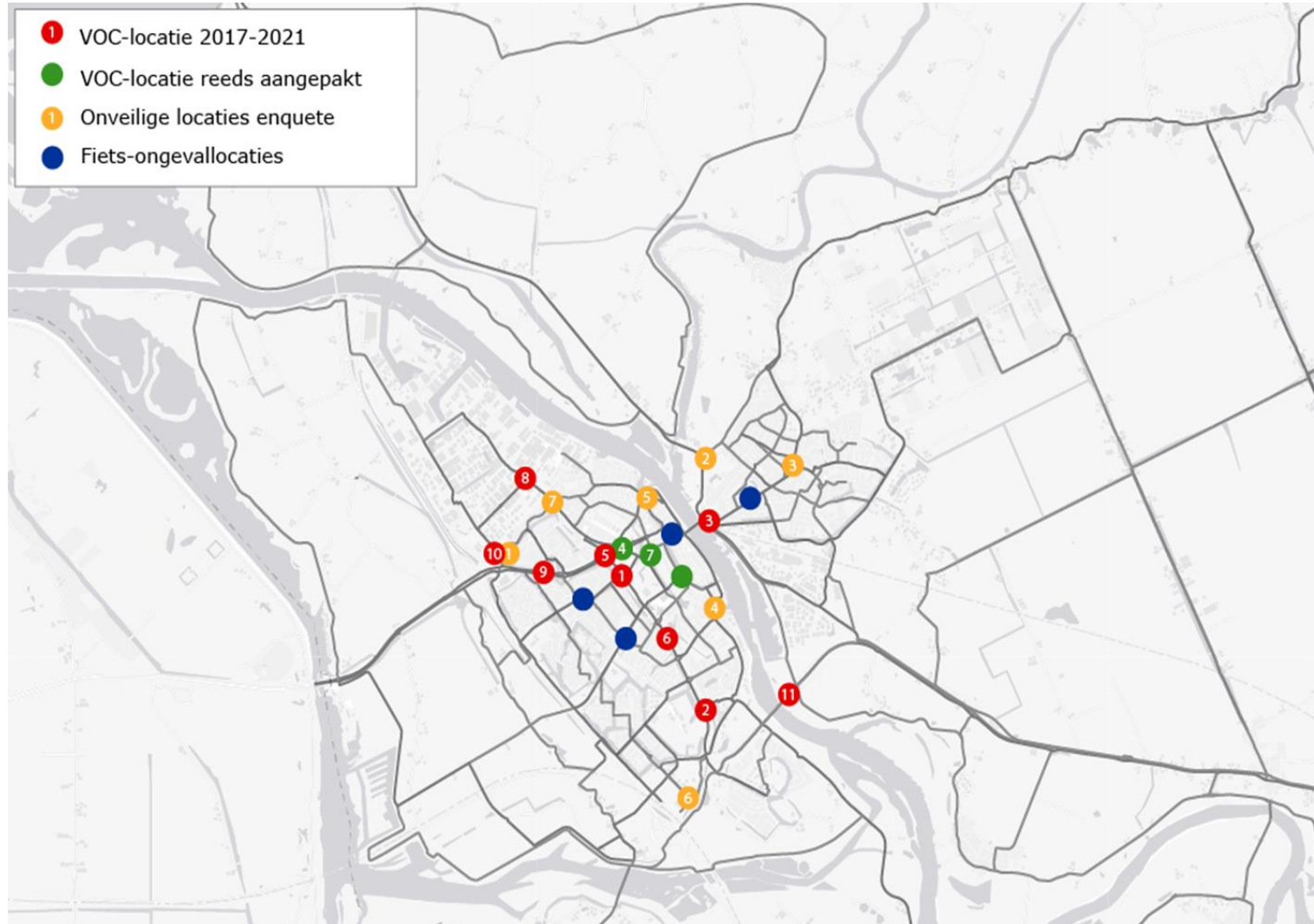
1. Ambachtsstraat – McDonalds
2. Frieseweg – Grafhorsterweg
3. Burgemeester van Engelenweg – Oosterlandenweg
4. IJsseldijk – Engelenbergstraat - Graafschap
5. Noordweg – Oranjesingel – Bolwerk – Buitenkade
6. Wadloper – Blauwe Engel
7. Haatlanderdijk – Nijverheidsstraat – Sint Nicolaasdijk

Ook het kruispunt Flevoweg – Oostzeestraat is veel genoemd in de enquête. Deze locatie is inmiddels heringericht.

Voor zowel de objectief als subjectief meest onveilige locaties zal onderzoek plaats moeten vinden naar de mogelijkheden om de locaties te verbeteren. Vervolgens zullen er ook daadwerkelijk maatregelen getroffen moeten worden.

Ten slotte is er nog een aantal locaties waar specifiek meerdere fietsongevallen hebben plaatsgevonden in de periode 2016-2020. Deze komen niet voor in de top 10 VOC-locaties, maar verdienen vanuit fietsveiligheid zeker aandacht. Deze locaties zijn in de afbeelding op de volgende pagina opgenomen.

Objectief en subjectief onveilige locaties



Fietsen en ruimtelijke ontwikkelingen

Kampen staat voor een grote opgave als het gaat om het realiseren van woningen. In Reevedelta zullen zo'n 3200 woningen worden gebouwd. Daarvan komen er circa 1400 in het nieuwe dorp Reeve en 1800 in Reevedelta Oost (Venekwartier en Oeverwal). De in dit fietsplan opgenomen opgaven in relatie tot Reevedelta maken integraal onderdeel uit van de visie voor dat gebied.

Naast deze grote ontwikkellocatie worden verdeeld over de verschillende kernen ook de nodige woningen gebouwd. Een ander omvangrijk project is de nieuwe wijk Bakkerij in IJsselmuiden, waar circa 300 woningen verschijnen.

In vrijwel alle kernen binnen de gemeente Kampen zijn ontwikkellocaties aangewezen. Uitgangspunt voor al deze ontwikkelingen is het toepassen van het STOMP-principe. Met name voor Reevedelta wordt als onderdeel van de gebiedsvisie onderzocht wat de hoofdstructuur moet zijn voor een goede verkeersafwikkeling. Daarbij staan goede fietsverbindingen en voetpaden centraal. Daarbij is ook de relatie tot het openbaar vervoer erg belangrijk. Station Kampen-Zuid ligt centraal in Reevedelta en zal fungeren als regionale, multimodale mobiliteitshub. De bereikbaarheid van deze hub voor voetgangers en fietsers is erg belangrijk voor de mobiliteitstransitie die in Reevedelta plaats moet vinden. Zo wordt het autogebruik zoveel mogelijk beperkt.

In de gebiedsvisie voor Reevedelta wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor Mobility as a Service (MAAS²) in combinatie met

wijkhubs³. Door de combinatie van goede voorzieningen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelmobiliteit moet een logisch systeem ontstaan waarin ketenmobiliteit⁴ wordt gefaciliteerd en de auto minder aantrekkelijk wordt.

Dergelijke (grootschalige) woningbouw leidt vanzelfsprekend ook tot een nieuwe behoefte aan voorzieningen en scholen. Ook hierbij staat het STOMP-principe centraal in de inrichting van de openbare ruimte. De fietser en voetganger komen dus op één. Dit heeft gevolgen voor de stallingsvoorzieningen en het fietsnetwerk. Er wordt gedacht vanuit de gebruiker om logische routes te faciliteren en voorzieningen logisch te positioneren. Voor het succes van de mobiliteitstransitie is het belangrijk dat de voorzieningen voor voetganger en fietser en het aanbod van openbaar vervoer en deelmobiliteit aanwezig zijn voordat er gewoond gaat worden in Reevedelta.

² MAAS: Mobility as a Service. Services waarbij meerdere vervoerwijzen van verschillende aanbieders (digitaal) worden aangeboden.

³ Wijkhubs: locaties centraal in de wijken waar verschillende voorzieningen en modaliteiten worden geclusterd.

⁴ Ketenmobiliteit: verzamelbegrip voor achtereenvolgens mogelijk maken van diverse modaliteiten tijdens een reis.

Ruimtelijke ontwikkeling

Door de fietser op één te zetten zullen ruimtelijke ontwikkelingen heel anders vormgegeven worden. Naast eventuele natuurlijke en historische structuren is niet in de eerste plaats de structuur voor de auto, maar die voor langzaam verkeer leidend. Pas daarna wordt de autostructuur ingepast. Ook in relatie tot de omgevingswet is dit een belangrijk onderdeel. De omgevingswet gaat uit van het in samenspraak met ontwikkelaars en initiatiefnemers invulling geven aan plannen, in plaats van het opleggen en toetsen van eisen en voorwaarden. In dit proces moet naast het parkeren, dat vaak veel ruimte opeist, juist ook bekeken worden hoe fietsstimulering en fietsenstalling worden opgenomen in plannen. Dit heeft mogelijk ook gevolgen voor het gemeentelijk (fiets)parkeerbeleid. De gemeente Kampen beschikt over een relatief recente Nota Parkeernormen. Het is raadzaam om hierin bij een eerstvolgende actualisatie ook meer in te gaan op fietsparkeren. Fietsvoorzieningen dienen te worden meegenomen in de planfase, niet pas tijdens realisatie.



Het wensbeeld voor het fietsnetwerk in Kampen-Zuid in 2030

Fiets in tijdelijke situaties

Bij bouw- en onderhoudswerkzaamheden worden regelmatig afsluitingen en omleidingen ingesteld. Deze omleidingen hebben meestal alleen of voornamelijk betrekking op het autoverkeer. Ook hierin is specifieke aandacht voor fietsers gewenst. Hinder voor fietsverkeer wordt daarmee beperkt en in sommige gevallen kan het fietsgebruik in de tijdelijke situatie juist gestimuleerd worden. Hetzelfde geldt in zekere mate voor voetgangers. Bij de planvorming voor de tijdelijke situaties moet het omleiden en faciliteren van langzaam verkeer een prominente plek hebben.

Zeker bij werkzaamheden die voor langere tijd leiden tot relatief veel hinder kan de fiets een realistisch alternatief zijn, al dan niet in combinatie met andere vervoerwijzen.

Voor evenementen speelt een vergelijkbaar vraagstuk. Tijdelijke verkeersmaatregelen zijn vaak met name gericht op (de doorstroming van) de auto. Juist het stimuleren van lopen en fietsen tijdens evenementen kan bijdragen aan het beperken van verkeershinder tijdens het evenement. Als recent voorbeeld kan de Formule 1 in Zandvoort genomen worden.

Evenementen kunnen in hun communicatie specifiek aandacht besteden aan het reizen met de fiets. Ook in de voorzieningen kan de positie van de fiets meegenomen worden, bijvoorbeeld door stallingen dicht bij de ingang van het evenemententerrein te positioneren en de auto juist op afstand te houden.

Bij het opstellen van een evenementenplan is de organisator leidend. De gemeente beoordeelt het plan en kan desnoods aansturen op een prominentere plek voor langzaam verkeer.

Duurzaamheid en leefbaarheid

Duurzaamheid krijgt steeds meer aandacht in de ruimtelijke ontwikkeling. Hieronder vallen verschillende onderwerpen. Zo levert de stikstofproblematiek landelijk veel discussie op. Ook de klimaatverandering leidt tot bewustzijn van het mobiliteitsgedrag. Bij het ontwerp, de uitvoering, het beheer én het gebruik van de openbare ruimte wordt steeds meer rekening gehouden met duurzame materialen en vormen van mobiliteit. De fiets is een goed voorbeeld van een duurzaam vervoersmiddel. Daarom is in dit kader het STOMP principe van groot belang. Dit leidt tot realistische, toekomstbestendige plannen en leefbare woonomgevingen. Enerzijds moeten hiervoor duurzamere vormen van mobiliteit gestimuleerd worden, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en (elektrische) deelmobiliteit. Anderzijds moeten minder duurzamere vormen ontmoedigd worden, door onder andere een slimme inrichting van de openbare ruimte.

Het aanbieden van alternatieven voor de reeds bestaande vervoerwijzen kan helpen bij het stimuleren van duurzamer vervoer. Met de Kamper deelfietsen wordt bijvoorbeeld al uitvoering gegeven aan deze ambitie. Het is aan te bevelen om het aanbod van de deelfietsen op meerdere locaties in de gemeente toe te passen. Hierbij is het ook verstandig om in te zetten op meer aanbod van de OV-fiets van de NS. Overstaplocaties, parkeermagneten, industrieterreinen, wijkhubs en (bus)stations zijn hiervoor vaak geschikt.



05

Fietsen is voor iedereen

Fietsen in Kampen moet toegankelijk zijn voor iedereen. Fietsen is een gezonde en relatief goedkope manier van verplaatsen. Fietsen is daarmee bij uitstek een vervoerwijze die past bij een inclusieve samenleving. Het is vanuit die gedachte dan ook goed om het fietsen te blijven stimuleren.

Daarnaast is het een gegeven dat de fiets in veel gevallen een uitstekend alternatief is voor de auto. Zeker in de stad Kampen is dit het geval. De stad is compact en de meeste bestemmingen liggen op fietsafstand. Toch wordt nog vaak gebruik gemaakt van de auto. Dit heeft deels te maken met de Kamper maakindustrie en de landelijke ligging van de stad. Toch wordt de auto vaak ook gebruikt voor korte, binnenstedelijke verplaatsingen, zoals het naar school brengen van de kinderen of het doen van boodschappen. Juist die verplaatsingen kunnen vaak ook goed op de fiets. Daarvoor is een gedragsverandering vereist. Niet iedereen heeft een fiets of heeft fietsen goed onder de knie. Om iedereen de mogelijkheid te bieden wordt actief naar mogelijkheden gezocht om het fietsen en het fietsgebruik te stimuleren. Dit geldt voor iedereen: jong en oud, bestaande en nieuwe Kampenaren, fitte en minder fitte mensen.



Nieuwe Kampenaren

Voor mensen die uit het buitenland naar Kampen komen is fietsen minder vanzelfsprekend dan voor de gemiddelde Nederlander. Ze zijn dan ook niet gewend om te fietsen en zien de fiets daardoor wellicht niet zo snel als optie. Door bij de locaties waar deze mensen opgevangen worden fietsen aan te bieden, en hen kennis te laten maken met fietsen en het Nederlandse verkeer, wordt de drempel om de fiets te pakken verlaagd.

Zo wordt het voor hen mogelijk om zich zelfstandig te gaan verplaatsen. Men is minder afhankelijk van het openbaar vervoer of behulpzame inwoners met een auto. Bovendien zijn de vaak grote loopafstanden met de fiets makkelijker te overbruggen. Dit helpt hen om deel te nemen aan activiteiten, te integreren en hun netwerk te verbreden. Zo worden meer mogelijkheden geboden om onderdeel te worden van de samenleving.

In 2022 is gestart met dit principe door fietslessen te geven aan nieuwkomers. De eerste ervaringen hebben leerpunten opgeleverd waarmee de fietslessen verbeterd kunnen worden.

Gezondheid

Fietsen heeft gezondheidsvoordelen; het spreekt voor zich dat het gezonder is om elke dag met de fiets naar het werk te gaan dan met de auto. Rondom Kampen is ook het recreatieve fietsen erg populair. Dit is goed voor het onderhouden van de conditie en gezondheid. Het is daarom belangrijk om inwoners te stimuleren om te voet of met de fiets te verplaatsen. Het is belangrijk om dit op jonge leeftijd bij te brengen; jong geleerd is oud gedaan. Daarom richten veel gemeentelijke acties en campagnes zich op de jongere doelgroep.

Veiligheid rond schoolomgevingen is een belangrijk aandachtspunt. Vaak worden kinderen nog met de auto naar school gebracht, soms juist ook met de verkeersonveiligheid als argument. Wanneer meer kinderen met de fiets naar school worden gebracht, neemt het aandeel autoverkeer af. Dit helpt bij het verkeersveiliger maken van de schoolomgeving. Naast de voordelen met betrekking tot verkeersveiligheid, levert het fietsen (of lopen) naar school ook hier gezondheidsvoordelen op. Kinderen komen daarmee elke dag in beweging. Beweging die ze anders wellicht niet zouden krijgen. Gezondere kinderen dus, én gezondere ouders. Wel is het belangrijk dat het fietsen naar school goed gefaciliteerd wordt. Veilige routes zijn dus van groot belang.

Ook werkgevers worden vanuit de gemeente en regio Zwolle gestimuleerd om fietsende werknemers te faciliteren. Dit kan door bijvoorbeeld een leaseplan voor fietsen aan te bieden. Ook kunnen bijvoorbeeld douches op de werkplek worden geïnstalleerd om fietsen (over langere afstanden) aantrekkelijker te maken.



Fietsgemeente Kampen

De gemeente Kampen heeft in het coalitieakkoord voor de periode 2018-2022 de ambitie uitgesproken om Fietsstad van het jaar (tegenwoordig Fietsgemeente) te worden. Gezien de opgaven die er op het gebied van fietsen liggen, is het een gezonde ambitie om ook in de komende periode in te zetten op het verkrijgen van de titel Fietsgemeente in de tweejaarlijkse verkiezing van de Fietsersbond. Door het actief promoten en benoemen van de voordelen van het fietsgebruik wordt de komende jaren ingezet op bewustwording en gebruik van de voorzieningen. Fietsen is immers voor iedereen! In hoofdstuk 7: Communicatie wordt hier verder op ingegaan.

Schoolroutes- en omgevingen

Fietsen naar school is een onderwerp dat veel aandacht verdient. Uit onderzoek blijkt dat 60% van de kinderen regelmatig met de auto naar school wordt gebracht, terwijl 80% binnen 3 kilometer van de basisschool woont. Door in samenwerking met scholen en ouders in te zetten op veilige schoolomgevingen en -routes kan fietsen meer gestimuleerd worden en kunnen kinderen meer ervaring opdoen in het verkeer. Dit vraagt om inzet vanuit gemeente en scholen. Veilig Verkeer Nederland is een organisatie die hier veel ervaring mee heeft en hierin kan ondersteunen.

Verkeerseducatie en -communicatie

Verkeersveiligheid is niet enkel te bereiken met aanpassingen aan de infrastructuur. Ook veilig gedrag van fietsers zelf is belangrijk. Hoewel veel Nederlanders op jonge leeftijd leren fietsen, is dat niet altijd vanzelfsprekend. In de ongevalgegevens vallen twee leeftijdsgroepen op; jongeren (16 t/m 24 jaar) en ouderen (60+). Hierbij valt in de laatste groep met name op dat het aantal letselgevallen zeer hoog is. Instanties als VVN en ANWB richten zich specifiek op verkeerseducatie voor deze verschillende doelgroepen.

In de gemeente Kampen lopen op dit moment al verschillende projecten met betrekking tot verkeerseducatie. Zo is in 2022 gewerkt aan een aantal educatieprogramma's voor scholieren;

- [Jongeren in het verkeer](#)
- [Streetwise](#)
- [Dode hoek](#)
- [Veilig op weg met landbouwverkeer](#)
- [VVN-verkeersmethode](#)
- [Theatermethode muis](#)
- [Het Verkeersexamen](#)
- [Het Verkeerslab,](#)
- [Fiets4safe](#)



Senioren

Naast de programma's voor scholieren worden voor ouderen rijvaardigheidstrainingen en E-bike trainingen georganiseerd. VVN heeft speciaal voor senioren opfriscursussen ontwikkeld. Zo blijven ze op de hoogte van verkeersregels en nieuwe ontwikkeling in het verkeer. Dergelijke cursussen zijn er voor het gebruik van de scootmobiel, auto en dus ook voor de fiets. Daarnaast is campagne-materiaal ontwikkeld voor het aanmoedigen van het dragen van fietshelmen. Dergelijke programma's en campagnes zijn niet erg omvangrijk maar kunnen net voldoende effect genereren om een klein aantal ongevallen te voorkomen of de afloop minder ernstig te laten zijn.

Landelijke campagnes

In de gemeente Kampen worden jaarlijks fietsverlichtingscontroles gehouden. Daarnaast wordt aangesloten bij landelijke verkeersveiligheids campagnes met mottoborden en spandoeken. De campagnes van BOB, 'scholen zijn weer begonnen' en 'Licht aan' zijn drie voorbeelden van jaarlijks terugkerende campagnes waaraan de gemeente meewerkt.

Organisatie

De hiervoor genoemde projecten worden in het bredere perspectief van verkeersveiligheid aangeboden en gelden niet altijd specifiek voor de fiets. Uiteraard hebben ze wel enige invloed op fietsveiligheid. Om deze invloed optimaal te benutten is het aan te bevelen om de verkeersveiligheid en het toepassen van maatregelen en educatie blijvend onderdeel te laten zijn van het gemeentelijk beleid. Vanuit deze goede inbedding in de organisatie wordt in samenwerking met VVN en de provincie Overijssel gewerkt aan de doorontwikkeling van verkeerseducatie- en communicatie binnen de gemeente. Vrijwilligers zijn vaak de spil in de uitvoering van diverse projecten. Het verdient de aanbeveling om bijvoorbeeld in samenwerking met VVN en vrijwilligers een adviesgroep verkeersveiligheid op te starten. Zo'n groep, in combinatie met een stevig programma verkeersveiligheid, biedt mogelijkheden om bijvoorbeeld het VVN-project Verkeersouders weer op de kaart te zetten.



06

Veilig stallen en overstappen

Goede stallingsvoorzieningen zijn van groot belang, vooral bij voorzieningen die veel (fiets)verkeer trekken. Goede stallingsvoorzieningen zorgen voor een opgeruimd straatbeeld, waarin gestalde fietsen niet voor overlast zorgen. Daarnaast zorgen ze er ook voor dat fietsers hun fiets met een gerust gevoel ergens achterlaten. Dit is met name het geval bij bewaakte stallingen. In de binnenstad worden dergelijke stallingen al gefaciliteerd.

Ook in Kampen zijn plekken waar het aantal fietsenstallingen uit verhouding is ten opzichte van het aantal bezoekers. Als dit het geval is worden fietsen buiten de stallingen en/of vakken geparkeerd, of bijvoorbeeld tegen gevels of in stegen. Overigens hebben veel stallingen wel voldoende capaciteit, maar wordt deze niet optimaal benut. Fietsen worden bijvoorbeeld niet in de rekken geplaatst, maar ervoor. Ook passen fietsen met rekjes en/of manden niet altijd in de stallingen.

Het gaat dus niet alleen om de kwantiteit van de stallingsvoorzieningen, waarbij voldoende plekken beschikbaar zijn voor iedereen. Het gaat juist ook om de kwaliteit en positie van fietsenstallingen. Als fietsenstallingen op grote afstand van de bestemming staan, is de kans kleiner dat ze gebruikt worden.

Door bij de scholen, sporthallen, winkels en natuurlijk de binnenstad van Kampen genoeg en veilige stallingsvoorzieningen te bieden wordt fietsen interessanter. Immers, als de fiets dicht bij de voorziening gestald kan worden, terwijl auto's op afstand moeten parkeren, dan maakt dit het interessant.

In recente jaren heeft de opkomst van de elektrische fiets geleid tot een vraag naar elektrische oplaadpunten en bewaakte voorzieningen. De elektrische fiets is vaak duurder dan de stadsfiets. In het centrum van Kampen wordt al hard gewerkt aan de implementatie en doorontwikkeling van een goed stallingsplan om het winkelklimaat te verbeteren en de stegen vrij te houden van fietsen.

Ook op andere locaties is behoefte aan het optimaliseren van stallingen. In het kader van ketenmobiliteit en het STOMP-principe is het wenselijk deze voorzieningen goed op orde te hebben bij onder andere stations en OV-haltes, maar ook bij parkeermagneten en winkelcentra. Zo is overstappen op een ander vervoersmiddel aantrekkelijker en gemakkelijker.

Binnenstad

Het stallen van de fiets in de binnenstad heeft al de nodige aandacht. Zo zijn in de afgelopen jaren meerdere maatregelen doorgevoerd en regelmatig geëvalueerd. In het verkeerscirculatie-plan uit 2017 is ingezet op een autoluwe en gastvrije binnenstad. Hierin is al aandacht besteed aan de fiets. Vanaf 2020 is twee jaar de tijd genomen om met pilots te onderzoeken hoe omgegaan moet worden met het stallen van de fiets in de binnenstad. Door de coronamaatregelen in de afgelopen jaren blijkt het fietsparkeren in de binnenstad zeer dynamisch. Met de pilots is getracht om de binnenstad toegankelijker te maken voor fietsers door het bieden van geschikte voorzieningen. In februari 2022 is aan het college een voorstel gedaan om de pilots af te ronden en een definitief fietsbeleid door te voeren.

Op basis van de evaluaties kan worden geconcludeerd dat er al flinke stappen gezet zijn om het doel te behalen. Door de aanhoudende coronamaatregelen en de diverse lockdowns bleef het lastig om een duidelijke conclusie te trekken over de effectiviteit van de maatregelen. Toch lijken de genomen maatregelen een positieve invloed te hebben op de veiligheid, toegankelijkheid en beleving van de binnenstad. Dit zal toenemen met de uitbreiding van de stallingscapaciteit en het voorzien in overdekte en beveiligde fietsenstallingen langs de Oudestraat, waaronder nabij de Vispoort en de Bovenkerk.

Uit de pilots met betrekking tot het stallen van fietsen in de binnenstad kunnen de volgende lessen worden getrokken;

- **Goede fietsenstallingen vormen de basis van een goed fietsparkeerbeleid.**
- **Het is van belang om stakeholders te betrekken bij de problematiek en het ontwikkelen van maatregelen. Zodoende kan tot passende en gedragen oplossingen worden gekomen.**
- **Communicatie is van groot belang om aan bezoekers duidelijkheid te bieden en de vindbaarheid van fietsenstallingen te waarborgen.**
- **Voldoende inzet en zichtbaarheid van toezicht en handhaving, gericht op gastvrijheid, is een belangrijke factor.**

De komende jaren is het van belang om de uitgedachte fietsvoorzieningen definitief te maken en waar nodig te realiseren. Ook de coördinatie van structureel toezicht en handhaving is hierbij belangrijk.

Daarnaast is het van belang om te blijven monitoren en ontwikkelen, ook na afronding van de pilot-fase. Fietsparkeren bleek immers zeer dynamisch. Bij de monitoring en ontwikkeling gaat het om het voorzien in voldoende stallingen op de goede plekken en de aanwezigheid en zichtbaarheid van toezicht en handhaving. Ook het blijven verkennen van juridische en praktische (on)mogelijkheden is belangrijk. Cruciaal is de communicatie over de maatregelen, de aangeboden fietsvoorzieningen en de mogelijkheden aan bezoekers.

Elektrische fietsen

Het opladen van elektrische fietsen wordt in de praktijk niet gedaan bij openbare stallingen zonder toezicht. Om elektrisch fietsen, en daarmee verplaatsingen over langere afstanden te faciliteren is het wel zaak om in laadplaatsen te voorzien. Hiervoor komen ook locaties in aanmerking waar van nature sprake is van sociale controle, zoals bij rustpunten langs toeristische fietsroutes of nabij een terras of bewaakte fietsenstalling.

In de binnenstad zijn laadplaatsen gefaciliteerd in de bewaakte, overdekte fietsenstallingen. Daarnaast bieden ook enkele horecaondernemers laadplaatsen aan. Het realiseren van dergelijke oplaadpunten kan relatief eenvoudig. Ook hiervoor geldt echter dat communicatie van groot belang is.

Deelfiets en Hubs

Ketenmobiliteit, mobiliteitshub en MaaS zijn in de mobiliteitswereld veelgebruikte termen in recente jaren. Al deze termen gaan om het inzetten van de meest passende vervoerwijze voor een bepaald deel van de reis. Hierin speelt de fiets een grote rol, met name in het eerste en laatste deel van verplaatsingen. Binnen de grootschalige gebiedsontwikkeling van Reevedelta is duurzame en efficiënte mobiliteit erg belangrijk. Stallen, overstappen en gebruik maken van deelmobiliteit moet gemakkelijk zijn. De voorzieningen bij station Kampen-Zuid moeten voorbereid worden op deze ambitie met Reevedelta, ook in relatie tot de bestaande stad.

Hetzelfde geldt voor stallingen bij bushaltes op bepaalde locaties. Sommige bushaltes zijn geschikt om als hub te fungeren. Dit geldt bijvoorbeeld voor de halte aan de Flevoweg, nabij de N50. De halte ligt naast een middelbare school en leent zich uitstekend om over te stappen op de fiets richting het bedrijven-/industrieterrein. Op dit moment zijn de voorzieningen daarvoor niet geschikt.

In Kampen is een deelfietsprogramma opgezet. In het kader van de duurzaamheidsambitie is dit een ideale vervoerwijze voor het laatste deel van de reis. Het gericht inzetten en stimuleren van deelfietsen (Kamper deelfiets én OV-fiets), ook in relatie tot openbaar vervoer en de parkeermagneten, is hierin noodzakelijk.

Op die plaatsen is het ook wenselijk om te voorzien in voldoende stallingen voor reguliere fietsen. Bij parkeergarage Buitenhaven staan dagelijks tientallen fietsen gestald op het trottoir. Deze fietsen worden gebruikt als voor- en/of natransport voor automobilisten of overreizigers. Voor passerende voetgangers en voor de fietsers zelf zijn goede, veilige fietsenstallingen op dit soort plekken gewenst.

Stallen bij openbaar vervoer

Bij de stations werkt de gemeente samen met NS om de stallingen bereikbaar en veilig te houden. Er wordt actief gemonitord en bijgeplaatst als dat volgens prognoses nodig is. Ook bushaltes is deze aanpak gewenst. De voorzieningen bij haltes zijn niet altijd afdoende.

In relatie tot overstappen bij stations is al een aantal acties aan bod gekomen. Eén daarvan is het monitoren, uitbreiden en verbeteren van de voorzieningen bij station Kampen-Zuid, gericht op het faciliteren van de gebiedsontwikkeling en het functioneren van het station als regionale mobiliteitshub. Voor andere locaties geldt concreet dat per locatie onderzocht zal worden wat de behoefte aan bepaalde voorzieningen is en hoe bestaande voorzieningen gebruikt worden.



Fietsen op het trottoir bij parkeergarage Buitenhaven

In het coalitieakkoord voor de periode 2018-2022 heeft het college de wens uitgesproken om in de nabije toekomst tot Fietsgemeente verkozen te worden. De Fietsgemeente wordt bepaald in een tweejaarlijkse verkiezing geïnitieerd door de Fietzersbond. De bond wil hiermee gemeenten stimuleren om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken. Naast de eervolle titel is het voor gemeenten een goede manier om inzicht te krijgen in het fietsklimaat in de gemeente. De titel wordt namelijk mede bepaald op basis van een landelijke enquête en bepaalde objectieve factoren.

Tot op heden is het Kampen niet gelukt deze 'prijs' in ontvangst te nemen. Wij willen deze ambitie in ieder geval ook in de komende jaren voortzetten. Fietsen in de gemeente Kampen is namelijk op een behoorlijk niveau. Dit blijkt ook uit de verkiezingen voor Fietsgemeente in 2020 (56e) en 2022 (68e). De gemeente Kampen haalde beide keren een bovengemiddelde score. In 2018 eindigde de gemeente Kampen zelfs als 8e. Dat wil overigens niet zeggen dat de voorzieningen nu slechter zijn dan in 2018 en heeft vooral te maken met andere objectieve factoren en een andere beoordeling door fietsers.

Om kans te maken op de titel Fietsgemeente zal er op een aantal thema's winst behaald moeten worden. De meeste recente totaalscore van de gemeente Kampen was 3,64 op 5. Op de volgende onderdelen valt de grootste winst te behalen, op basis van het resultaat in 2022;

- [Fietsendiefstal](#)
- [Hinder van brommers en scooters op het fietspad](#)
- [Voldoende stallingsplekken](#)
- [Veilig naar school fietsen](#)
- [Jongeren en ouderen voelen zich veilig op de fiets](#)
- [Prettig fietsen op met auto's gedeelde wegen](#)
- [De media is positief over fietsen](#)

Niet geheel toevallig komen 5 van 7 genoemde punten overeen met ambities en opgaven die in dit fietsplan zijn opgenomen. Zo is het stallen van fietsen een belangrijke opgave. Ook fietsvoorzieningen op met auto's gedeelde routes zijn als projecten aangeduid.

Een beter fietsklimaat in de gemeente Kampen hangt niet af van de titel. Ook zonder titel streeft de gemeente naar veilige en aantrekkelijke fietsvoorzieningen. De verkiezing laat wel zien dat naast goede fietsvoorzieningen, goede communicatie ook van belang is.

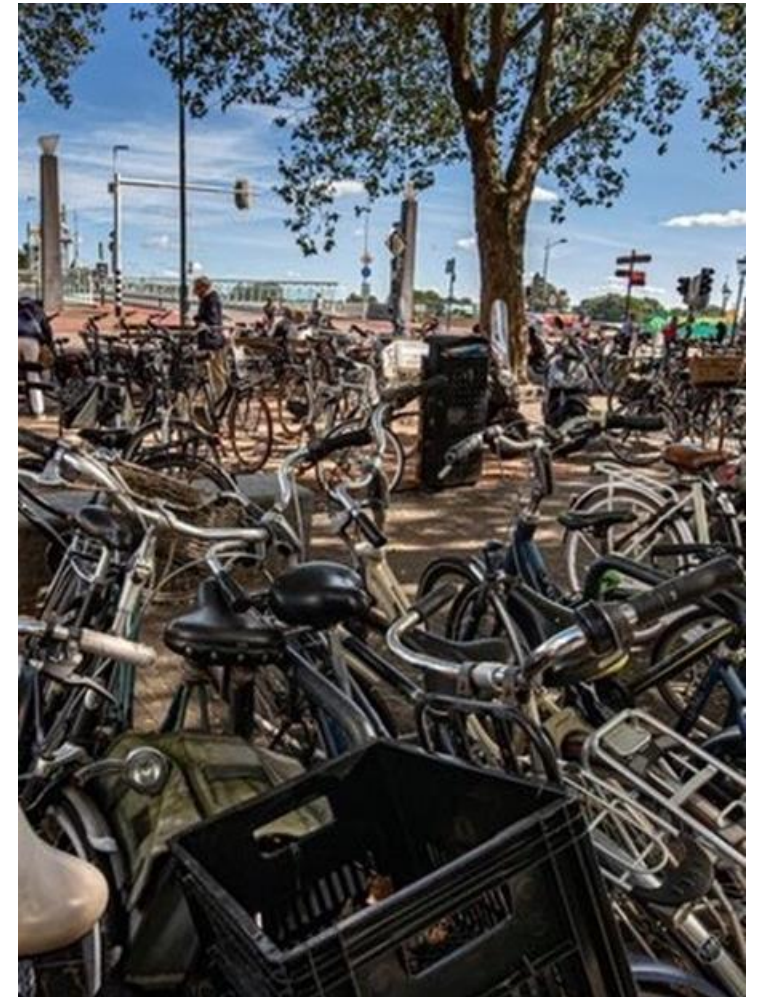
Net als voor de verkiezing voor Fietsgemeente is voor dit fietsplan een enquête verspreid. De uitkomsten daarvan geven een goede indruk van de ervaringen van gebruikers. Onderstaande aandachtspunten kwamen bij meerdere respondenten naar voren.

- [Negatie rijrichting op rotondes](#)
- [Verskil in voorrang voor fietsers op rotondes buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom](#)
- [Verbeteren kwaliteit en verlichting van fietsroutes](#)
- [Verkeersveiligheid op fietsroutes van en naar scholen](#)
- [Stimuleren en communiceren van locaties waar men de elektrische fiets op kan laden](#)
- [Verbetering van de kwaliteit en kwantiteit van de stallingsplekken in de binnenstad](#)

Om de titel Fietsgemeente te krijgen is communicatie van belang. In de eerste plaats kan zo duidelijk worden uitgestraald dat Kampen al als echte Fietsgemeente kan worden gezien. Door de ambitie duidelijk te communiceren naar de inwoners kunnen deze worden opgeroepen om Kampen aan de titel te helpen.

Zoals uit voorliggend plan blijkt is de fiets een onderwerp met veel aandacht en zijn er veel projecten waarbij de fiets een grote rol heeft. Voor inwoners, werkenden en bezoekers van de gemeente Kampen blijkt dit niet direct. Hoewel het prettig fietsen is en er veel gebeurt op fietsgebied, spreekt uit de communicatie van de gemeente Kampen nog niet direct de fietsambitie.

Het is dan ook zaak om hier op passende wijze over te communiceren. Het is aan te bevelen om een communicatieplan 'fietsen in de gemeente Kampen' op te stellen. Dit biedt de mogelijkheid om een integraal plan op te stellen, inclusief slogan, logo en titel waaronder alle fietsgerelateerde projecten een plek kunnen krijgen. Door een geüniformeerde communicatiewijze en -format aan te houden wordt Kampen herkenbaar als Fietsgemeente. Ook kan zo'n (beeld)merk helpen in de communicatie rondom bijvoorbeeld het fietsparkeren in de binnenstad of (tijdelijke) fietsroutes bij wegwerkzaamheden of evenementen.



De Stentor, 25 januari 2022

Fietsplan Kampen

Fietsen met ruimte voor elkaar

Datum: 17 april 2023

Status: Definitief

Auteur(s) R. Hartgers (Gemeente Kampen)
M. Bentum (BonoTraffics)
R. Schultz (BonoTraffics)
M. Rozema (BonoTraffics)

Literatuur

- Verkeerscirculatieplan 2017–2030 “Autoluwer en Gastvrijer” – Kerngroep VCP (2017)
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets “De kracht van de fiets volop benut!” – Tour de Force (2022)
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Kampen – Gemeente Kampen (2010)
- Fietsbeleidsplan GVVP – Gemeente Kampen (2010)
- Koersdocument Fiets - Provincie Overijssel (2015)
- Ontwerpprincipes Fiets – Provincie Overijssel (2018)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid “Veilig van deur tot deur” - Ministerie van IenW, Ministerie van JenV, e.a. (2018)



Bijlagen

01 Overzicht opgaven

02 Ontwerpprincipes Kernnet fiets Overijssel

03 Koers en Visie Fietsplan Kampen

04 Verslag Klankbordgroep

Bijlage 01

Overzicht opgaven

Fietsplan Kampen - Uitvoeringsopgaven	Studie		Uitvoeringsproject		Programma
	Planning	Kosten	Planning	Kosten	Jaarlijkse kosten
Communicatie en campagnes Fiets					
Realiseren nieuwe fietsverbindingen					
Snelle doorfietsroute Zwolle - Kampen - Dronten					
Fietsverbinding Bovenbroeksweg - Reeve					
Ongelijkvloerse verbinding Stationskwartier - Reevedelta					
Fietsbereikbaarheid binnenstad					
Knoop Europa-Allee - Mr. J.L.M. Niersallee - Lange Akker					
Doortrekken fietsvoorzieningen Haatlandhaven					
Fietsverbinding Stationskwartier - Kamperstraatweg via sportpark De Maten					
Doortrekken fietsvoorzieningen langs de Eilandbrug					
Recreatieve fietsroute Kampereiland - Mandjeswaard					
Verbeteren bestaande fietsroutes					
Studie fietsroute Apeldoornsestraat en Ijsseldijk					
Kamper Wetering					
Oosterholtseweg - Sonnebergweg					
Haatlanderijk - Industrieweg					
Koekoeksweg					
Zwolseweg					
Stuurmansweg					
Lange Akker					
Kruidenpad					
Fietsvriendelijke inrichting wijkontsluitingswegen					
Veilig fietsnetwerk					
Project bromfietsers op de rijbaan					
Optimaliseren breedte fietspaden					
Verbeteren verlichting langs fietsroutes					
Onderzoek maatregelen VOC-locaties					
Invoeren verplichte fietspaden Mastenbroek					
Fietsen en ruimtelijke ontwikkeling					
Fiets in ruimtelijke ontwikkelingen (beleidsontwikkeling)					
Fiets in tijdelijke situaties (beleid en uitvoering)					
Duurzaamheid en leefbaarheid (beleidsontwikkeling)					
Fietsen is voor iedereen					
Waarborgen en verbeteren huidige fietscampagnes					
Schoolroutes en -omgevingen					
Nieuwe Kampenaren op de fiets					
Gezondheid en fietsen					
Waarborgen en verbeteren verkeerseducatie					
Veilig stallen en trappen					
Vaststellen en doorontwikkelen fietsparkeerbeleid binnenstad					
Monitoringsprogramma fietsparkeren					
(Door)ontwikkeling fietsparkeren, deelfietsen en hubs					

Bijlage 02

Ontwerpprincipes Kernnet Fiets Overijssel

KERNNET FIETS OVERIJSSSEL

ONTWERP-

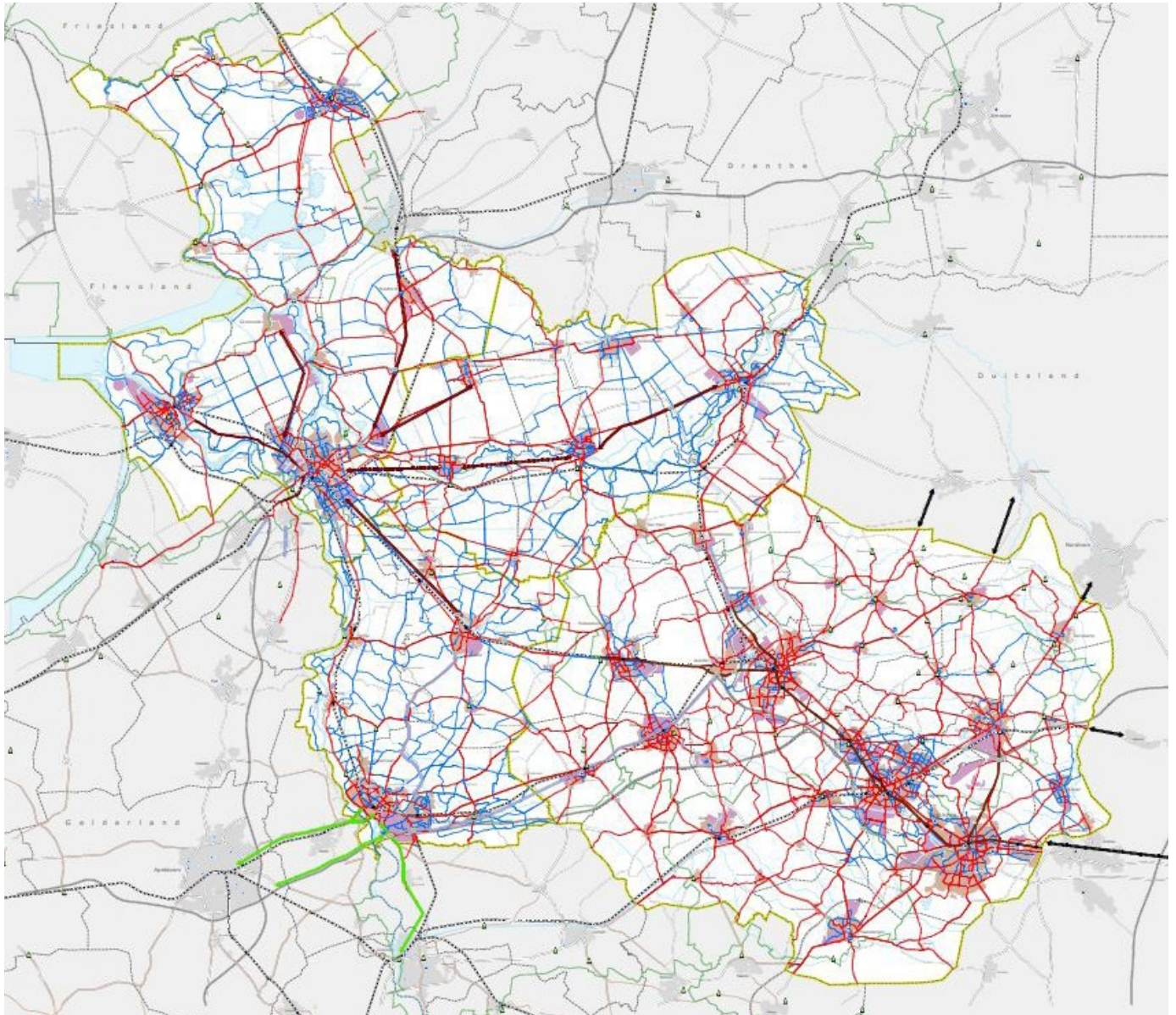
PRINCIPES

FIETS



INHOUD

1. INLEIDING	5
<i>Methode</i>	6
<i>Toepassing op het Kernnet</i>	6
<i>Leeswijzer</i>	
<hr/>	
2. VEILIGHEID, BETROUWBAARHEID EN SNELHEID	8
2.1 TYPE FIETSVERBINDINGEN	8
<i>De Fietssnelweg</i>	9
<i>Solitair fietspad</i>	10
<i>Vrijliggend fietspad</i>	11
<i>De fietsstraat</i>	12
<i>De fietsstrook</i>	14
2.2 VEILIGHEID	16
<i>Kantafwerking</i>	16
<i>Gladheidsbestrijding</i>	16
<i>Veegregime</i>	16
<i>Afwatering</i>	16
<i>Onderhoudsniveaus</i>	17
<i>Zicht en aansluitingen</i>	17
<i>Sociale veiligheid</i>	18
2.3 SNELHEID	19
<i>Bogen</i>	19
<i>Kruispunten en voorrang</i>	20
<hr/>	
3. COMFORT EN GEMAK	22
3.1 GEMAK	22
<i>Vindbaarheid (uniforme bewegwijzering)</i>	22
<i>VRI - Wachtijd</i>	23
<i>Fietsparkeren bij knooppunten</i>	24
3.2 COMFORT	25
<i>Verlichting</i>	25
<i>Obstakelvrij</i>	25
<i>Type verharding</i>	26
<i>Beschutting</i>	26
<i>Servicepunten en rustplaatsen</i>	27
<hr/>	
4. BELEVING EN HERKENBAARHEID	28
4.1 HERKENBAARHEID	28
<i>Beeldmerk</i>	29
<i>Uniform meubilair en verlichting</i>	29
<i>Kunst en koppelen aan bestaande routes</i>	29
<i>Kleurgebruik</i>	29
4.2 BELEVING	30
<i>Stedelijke omgeving</i>	30
<i>Landelijke omgeving</i>	31
4.3 PARALLELE ROUTES VOOR DE FIETSER	33



Afbeelding 1 | Kernnet Fiets Overijssel (december 2017)

1 INLEIDING

Provinciale Staten hebben het Koersdocument Fiets (2/2015) en de uitwerking Koersdocument Fiets (4/2016) vastgesteld. Daaropvolgend is gestart met het vormgeven van het Kernnet Fiets binnen de provincie Overijssel. Dit netwerk is tot stand gekomen vanuit het spaakwiel-principe. Dit houdt in dat - rondom mobiliteits- en functionele knooppunten- een regionaal netwerk voor de fiets is opgesteld rondom alle steden en dorpen in een straal van 10-15 km. Door vervolgens de spaken logisch met elkaar te verbinden, is een regionaal Kernnet ontstaan. Aanvullend op dit regionale netwerk zijn lokale en gemeentelijk hoofdroutes aan het Kernnet toegevoegd. Het Kernnet is eind 2017 in de verschillende Vervoerberaden besproken, waarna het in 2018 bestuurlijk wordt vastgesteld door GS/PS en de gemeentelijke raden.

De volgende opgave is het vaststellen van het ambitieniveau voor de inrichting van het Kernnet Fiets. Door bepaalde inrichtingseisen te koppelen aan het Kernnet Fiets moet een hoog kwaliteitsniveau voor de veiligheid/betrouwbaarheid en snelheid worden gegarandeerd. Als plus moeten elementen worden toegevoegd die aansluiten op de thema's comfort, gemak en beleving / herkenbaarheid en ontstaat een compleet pallet aan inrichtingsvoorstellen binnen de Fietskroon.

Voor het inzichtelijk maken van de verschillende situaties waarin trajecten van het Kernnet Fiets zich kunnen bevinden en de daar bij behorende ontwerpeisen zijn de Ontwerpprincipes opgesteld. De Ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets maken zichtbaar wat de bijbehorende ontwerpeisen en aandachtspunten zijn.

Hierbinnen zijn ook verbetermaatregelen opgenomen die binnen een beperkte ruimte en budget zijn te realiseren (de quick wins).

De Ontwerpprincipes geven de minimale richtlijn aan voor de inrichting van het Kernnet Fiets op het gebied van betrouwbaarheid, veiligheid en snelheid. Het gehele Kernnet (bestaand uit regionale als lokale hoofdroutes) moet hier in principe aan voldoen. Daar bovenop zijn maatregelen en ideeën weergegeven, om te inspireren voor het verbeteringen op het gebied van comfort, gemak en beleving/herkenbaarheid. Dit zijn de ambities of wensen. Primair zijn deze onderdelen van toepassing op de regionale hoofdroutes. Echter, toepassing op het netwerk van lokale hoofdroutes is ook mogelijk.

Methode

Voor de uitwerking van de Ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets Overijssel is uitgegaan van de Fietskroon. De Fietskroon bestaat uit drie kroonpunten:

- infra en omgeving;
- de fietser;
- en de fiets.

Het ontwerpvragestuk voor de fietsinfrastructuur is divers en moet integraal worden benaderd vanuit deze drie Kroondelen. Er is bijvoorbeeld een grote verscheidenheid aan zowel fietsen als fietsers en daarmee een grote diversiteit aan ontwerpaspecten die de revue kunnen passeren. Met bijvoorbeeld de elektrische fiets (als ook de Speed Pedelec, die formeel als bromfiets wordt gezien) komen grotere afstanden in het vizier, mede door het gemak en de hogere snelheid. De gebruikers (van scholieren, werkenden

tot senioren) hebben dan ook andere wensen aan de inrichting van infrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan ruimere boogstralen. Meer snelheidsverschil betekent ook meer vraag naar ruimte om te passeren en dus bredere fietspaden. Naast de omvang en samenstelling van het verkeer, is vervolgens ook de beschikbare ruimte (omgeving) bepalend in wat er nodig en mogelijk is. Kortom, dit vraagt maatwerk. Een beheerder moet – met inzicht in het gebruik - de afweging maken voor wie de infrastructuur geschikt is (voldoende breedte) dan wel moet zijn (bijvoorbeeld ook voor de Speed Pedelec en/of brom-/snorfiets) of dat er alternatieve routes beschikbaar zijn; ook spreiding van (brom)fietsverkeer kan voordelen bieden.

De Ontwerpprincipes zoals weergegeven in dit document, geven in hoofdlijn invulling aan de maatregelen met betrekking tot 'infra en omgeving'. Bij het toepassen van deze Ontwerpprincipes moet door de wegbeheerder altijd rekening worden gehouden met de andere Kroondelen. Elk Kroondeel is opgebouwd uit vijf lagen. Binnen de Ontwerpprincipes is gesteld dat de onderste twee lagen 'veiligheid en betrouwbaarheid' en 'snelheid' als basis dienen voor het totale Kernnet.

Toepassing op het Kernnet

Het Kern Fiets bestaat uit regionale en lokale hoofdroutes. De regionale hoofdroutes (spaken) hebben een hoger ambitieniveau qua inrichting dan het aanvullende lokale netwerk. De onderste figuur in afbeelding 2 laat dit zien. Het regionale netwerk voldoet altijd aan de twee onderste lagen van de Fietskroon en wordt aangevuld met ontwerpelementen uit de bovenste drie kroonlagen (gemak, comfort en beleving). De Ontwerpprincipes gaan uit van een hogere ambitie dan de minimale richtlijn van het CROW. Dit is mede ingegeven vanuit het seniorenproof ontwerpen (ruimer) en meer gebruik van elektrische fietsen (langere afstanden).

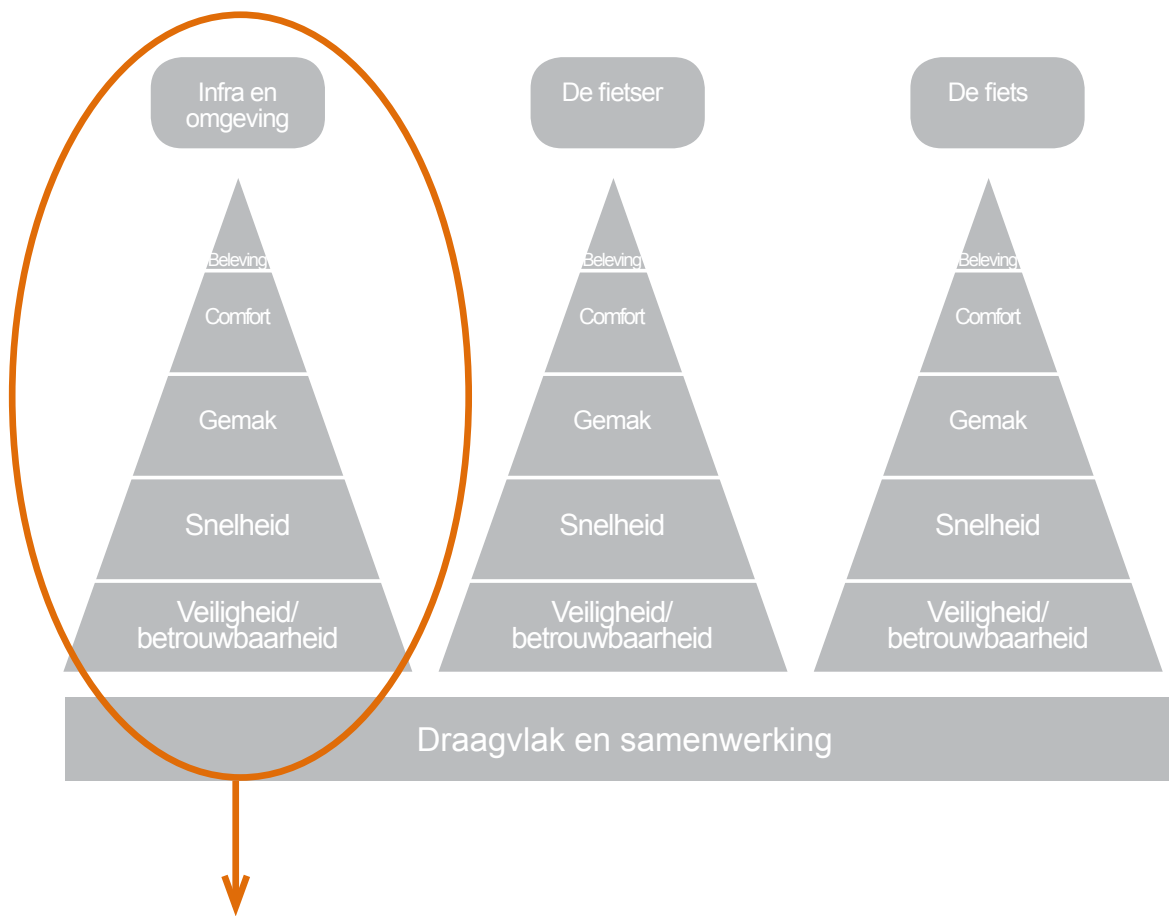
Het lokale netwerk voldoet aan de onderste twee lagen, maar kent daarin minder hoge 'eisen' aan de inrichting

(minimaal de richtlijn CROW). Het lokale netwerk hoeft geen elementen uit de bovenste drie lagen te bevatten; dit is optioneel. Zie afbeelding 2 voor een schematische weergave van de methode.

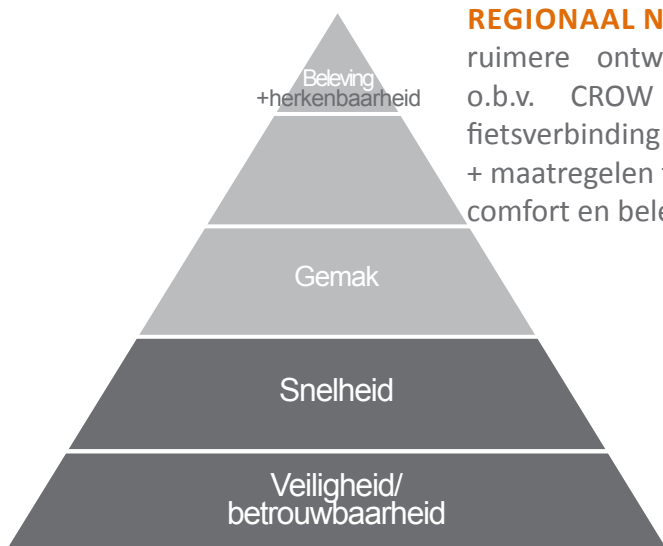
Het is goed te benadrukken dat de Ontwerpprincipes de ambitieniveaus weergeven op de Kroondelen weergeven en zijn afgeleid vanuit een aantal specifieke onderdelen vanuit de CROW-richtlijnen. De Ontwerpprincipes zijn er niet op gericht de (nadere) ontwerprichtlijnen van het CROW of de eigen handboeken van de wegbeheerders te vervangen. Het streven moet zijn om op het Kernnet Fiets minimaal het gewenste ambitieniveau te halen voor de inrichting. Er zijn echter diverse situaties denkbaar waarin deze ambities niet haalbaar zijn en qua inrichting maatwerk behoeven. In die gevallen is het gericht en gemotiveerd afwijken nodig en kan er mogelijk gebruik worden gemaakt van de kennis en best-practices elders binnen de provincie.

Leeswijzer

Dit document is opgebouwd aan de hand van de lagen van de Fietskroon. Hoofdstuk 2 gaat over de basis waaraan het Kernnet moet voldoen en richt zich op de onderste twee lagen van de Fietskroon: 'veiligheid/betrouwbaarheid en snelheid'. De volgende aspecten worden daarin behandeld: type fietsverbindingen en bijbehorende afmetingen en kenmerken, kantafwerking, beheer en onderhoud, zicht en aansluitingen, sociale veiligheid, bogen en kruisingen en voorrang. Hoofdstuk 3 richt zich op de twee lagen daarboven 'gemak en comfort'. In dit hoofdstuk worden de volgende aspecten behandeld: vindbaarheid, VRI- wachttijd, fietsparkeren, verlichting, type verharding, beschutting en servicepunten en rustplaatsen. Het laatste hoofdstuk richt zich op de bovenste punt 'beleving', waar voor het Kernnet de pijler 'herkenbaarheid' aan toe is gevoegd. In dit laatste hoofdstuk komen deze aspecten aan bod: beeldmerk/logo, uniforme bewegwijzering/meubilair, kleurgebruik, kunst, zichtlijnen en voorbeelden van aantrekkelijke fietspaden met het oog op beleving.



ONTWERPTOOLBOX

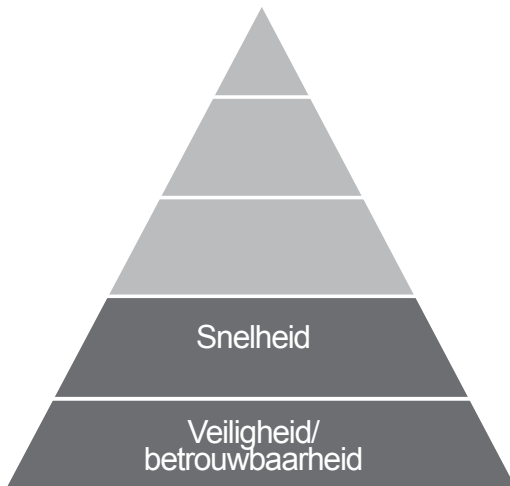


REGIONAAL NETWORK:
 ruimere ontwerpprincipes
 o.b.v. CROW per type
 fietsverbinding
 + maatregelen t.b.v. gemak,
 comfort en beleving

LOKAAL NETWORK:
 minimale ontwerprijtlijn CROW
 per type fietsverbinding

Afbeelding 2 | Methode ontwerpprincipes Kernnet Fiets

2 VEILIGHEID, BETROUWBAARHEID EN SNELHEID



De onderste twee lagen zijn de basis voor het Kernnet Fiets. Deze richten zich op de verschillende type hoofdroutes waaruit het Kernnet Fiets kan bestaan, met de bijbehorende ontwerprichtlijnen onderscheiden naar regionaal en lokaal. Er is in hoofdlijn uitgegaan van de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 351) en van het Handboek Wegontwerp 2013 (voor regionale wegen buiten de kom). De Ontwerpwijzer Fietsverkeer biedt de ontwerpaspecten voor fietsvriendelijke infrastructuur en geeft basiskenmerken voor wegvakken en kruispunten. Daarnaast heeft het CROW diverse relevante ontwerpbronnen, zoals het Seniorenproof wegontwerp (publicatie 309), Inspiratieboek snelle fietsroutes (publicatie 340) en het ASVV 2012.

2.1 TYPE FIETSVERBINDINGEN

De type fietsverbindingen die in de Ontwerpprincipes zijn uitgewerkt, betreffen:

1. snelle fietsroute (fietsnelweg);
2. solitair fietspad;
3. vrijliggend fietspad;
4. fietsstraat;
5. fiets(suggestie)strook

Bij voorkeur bestaat het netwerk zoveel mogelijk uit vrijliggende verbindingen (1, 2 en 3) of verbindingen waarop de fietser als belangrijkste gebruiker wordt (4). In verschillende situaties is dit niet mogelijk en zijn fiets(suggestie)stroken (5) de enige manier om de fietser een plek op de verbinding te geven. In plaats van fietsstroken valt het te overwegen een alternatieve route in te stellen waar wel een optimale fietsverbinding kan worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 4).

De snelle fietsroute

Bij een snelle fietsroute is bewust gekozen voor een eigen herkenbare inrichting, waardoor deze zich onderscheidt van overige fietsroutes. De snelle fietsroute is bedoeld voor fietsverkeer en ook geschikt voor speed pedelecs. De snelle fietsroute is breed en heeft waar mogelijk voorrang op het overig verkeer. Hierbij heeft het fietsverkeer geen of zo min mogelijk oponthoud. Fietsers kunnen op deze manier zo snel mogelijk een grote afstand afleggen.

In Twente ligt al grotendeels de snelle fietsroute F35. Een fietsverbinding tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede/Glanerbrug met verschillende zijtakken. Voor het Kernnet Fiets zijn de ontwerpprincipes uit het Masterplan F35 leidend. De inrichting van andere snelle fietsroutes moet hier op aansluiten voor uniformiteit binnen de provincie. De inrichtingseisen aan snelle fietsroutes staan in het Masterplan F35. Afbeelding 3 geeft een indruk van de ontwerpeisen aan de snelle fietsroute.



Afbeelding 3 | Fietssnelweg F35 (Foto: W.J. te Morsche)

Solitair fietspad

Solitaire fietspaden volgen een eigen tracé en zijn bedoeld voor uitsluitend fietsers (fietspad) of voor fietsers en bromfietsers (fiets-/bromfietspad). De keuze hierin is afhankelijk van de intensiteiten in relatie tot de beschikbare breedte. Solitaire verbindingen zijn bijvoorbeeld verbindingen door een park, een snelle fietsverbinding tussen wijken of een recreatieve route. Solitaire paden zijn geen vrijliggende fietspaden. Een belangrijk verschil is dat vrijliggende fietspaden gerelateerd zijn aan een naastgelegen weg. Een solitaire fietsverbinding vormt vaak een kortsluiting of directe(re) route en is daarom nagenoeg altijd in twee richtingen bereden. Om deze reden is een solitair éénrichtingsfietspad niet verder beschouwd.

Een solitair fietspad in het Kernnet Fiets moet voldoen aan de eisen van het CROW, met uitzondering van de minimale breedte van de rijloper. In deze ontwerpprincipes is deze ruimer genomen dan 2,0 meter die het CROW hanteert. Het ontwerp is daardoor meer seniorenproof en houdt rekening met medegebruik door elektrische fietsen (en mogelijk speed-pedelecs). Als uitgangspunt is een minimale breedte van 3,5 meter opgenomen voor de regionale hoofdroutes en van 3,0 meter voor lokale hoofdroutes.



Afbeelding 4 | Voorbeeld solitair fietspad met kantmarkering en verharding (Foto: M. Wink)



Afbeelding 5 | Voorbeeld solitair fietspad, Weg tot de Wetenschap (foto: M. Wink)

Vrijliggend fietspad

Het vrijliggende fietspad is altijd gerelateerd aan een naastliggende weg. Fietsers zijn gescheiden van het gemotoriseerde verkeer, waardoor de kans op conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer kleiner is. Vrijliggende fietspaden komen in principe alleen voor langs gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen gaan uit van gemengd gebruik door langzaam en gemotoriseerd verkeer. Als de wens bestaat om de fiets een plek te geven op een erftoegangsweg, dan gaat de voorkeur naar een fietsstraat (afhankelijk van intensiteit en samenstelling van het verkeer), gevolgd door een vrijliggende fietsverbinding. Een laatste alternatief is het toepassen van een fiets(suggestie)strook.

Vrijliggende fietspaden zijn er zowel voor eenrichtings- als tweerichtingsverkeer. Dit bepaalt, naast de ligging binnen of buiten de bebouwde kom, ook in belangrijke mate de breedte en inrichting. Voor de inrichting van het vrijliggende fietspad gelden de CROW-richtlijnen. De breedte van het vrijliggende fietspad is afhankelijk van de intensiteiten (zie Ontwerpwijzer Fietsverkeer). Voor het Kernnet Fiets zijn wel hogere 'minimale eisen' gesteld dan in vanuit de CROW-richtlijnen. Dit vanuit het aspect Veiligheid, maar ook vanuit Comfort. Dit voor onder andere e-bikes en ouderen (seniorenproef). Voor het regionaal netwerk geldt een minimale breedte van 3,5 meter (tweerichtingen) en voor het lokale netwerk 3,0 meter. Voor de breedtes van de tussenbermen (binnen en buiten de bebouwde kom) gelden de CROW-richtlijnen.



Afbeelding 6 | Voorbeeld vrijliggend tweerichtingsfietspad langs een gebiedsontsluitingsweg op het regionale netwerk (Foto: W.J. te Morsche)

De fietsstraat

Een fietsstraat is een straat met een herkenbare vormgeving en inrichting die functioneert als belangrijke fietsverbinding. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is, dat er in beperkte mate ook autoverkeer voorkomt, maar dat deze ondergeschikt is aan de fiets (de auto is te gast). De fietsstraat heeft (nog) geen formele status in de wetgeving, zoals een (onverplicht of brom-)fietspad dat bijvoorbeeld wel heeft.

De maximale intensiteit van autoverkeer bedraagt ca. 2.000 -2.500 mvt/etmaal, zo blijkt uit onderzoek van het CROW (Fietsstraten, de introductie voorbij, 2016). Echter, ook daarboven kan een fietsstraat nog steeds worden toegepast. Wel is het van belang dat de route ook goed door fietsers wordt gebruikt, zodat de logica van het instellen van een fietsstraat door weggebruikers wordt ervaren. Als vuistregel is de verhouding "fiets-

auto = 2:1 "worden gehanteerd. Bij voorkeur is de fietser dus dominant in het straatbeeld aanwezig. De inrichting van de fietsstraat is afhankelijk van de straat waar deze toegepast wordt (eenrichtings- of tweerichtingsverkeer). De fietsstraat heeft bij voorkeur voorrang op kruisende wegen.

De fietsstraat dient herkenbaar te zijn. Toepassing van het fietsstraatbord L51 is daarom altijd wenselijk aan het begin van een fietsstraat, vaak samen met een maximum snelheid 30 km/h bord en de fietsstraatafbeelding op het asfalt. Daarnaast heeft de fietsstraat ook een herkenbare wegvakindeling met in het midden rood asfalt en aan de zijkanten rabatstroken die vaak strak gestraat worden met klinkers.

De breedte van de fietsstraat is afhankelijk van één- of tweerichtingsautoverkeer. Bij éénrichtingsverkeer is de minimale breedte 3,60 meter en bij



Afbeelding 7 | Voorbeeld fietsstraat (Zwarte weg, Zwolle)



Afbeelding 9 | Voorbeeld fietsstrook met haaks parkeren (Cremerstraat in Utrecht, foto: M. Wink)



Afbeelding 8 | Fietsstraat bubeko in Houten (Foto: M. Wink)



Afbeelding 10 | Fietsstraat in landelijke omgeving

tweerichtingsverkeer is dit 4,70 meter. Verder kan een fietsstraat worden uitgevoerd met of zonder een 'middenberm'. De voorkeur gaat uit naar een fietsstraat zonder middenberm. Toepassing van een middenberm is mede afhankelijk van de intensiteiten (tweerichtingen) van auto- en fietsverkeer. De middenberm moet voor fietsverkeer in ieder geval goed overrijdbaar zijn, ook in 'gladde' omstandigheden (bijvoorbeeld geen bolgestrate middenberm met gladde klinkers).

Wanneer parkeren bij een fietsstraat aan de orde is, dan vindt dat bij voorkeur plaats met langsparkeren, waarbij een parkeerplaats breed genoeg is (>2,0 meter) en auto's niet binnen het profiel van de fietsstraat parkeren. Daarnaast dient er een schrikstrook van 0,5 meter gehanteerd te worden tussen de fietsstraat en het langsparkeren voor openslaande deuren. Indien

haaksparkeren wordt toegepast, dan moet er ruimte zijn tussen de parkeerplaatsen en de fietsstraat (zie afbeelding 9). Een parkeervak moet dan extra diep worden (+1,0 meter). Op die manier kan de auto bij het verlaten van de parkeerplaats een stukje vrij oprijden en heeft de bestuurder meer overzicht.

Een fietsstraat is ook goed toepasbaar op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (zie afbeelding 8 en 10). Daarnaast zijn er buiten de bebouwde kom zijn vaak parallelwegen aanwezig die dienen als belangrijke fietsverbinding. Deze parallelwegen kunnen zeer goed als fietsstraat worden ingericht. Een aandachtspunt betreft de parallelwegen waarop landbouwverkeer aanwezig is. In deze situaties zijn uitwijkstroken te overwegen en is er bij voorkeur naast de fietsstraat, buiten de kantmarkering (zie 2.2), nog een strook bermverharding aanwezig (schrik-/uitwijkruimte voor fietsers – zie 2.2).



Afbeelding 11 | Voorbeeld fietsstraat met vlakke middenberm, Tesselschadestraat Zwolle



Afbeelding 12 | Voorbeeld Fietsstraat, Kamperweg Zwolle



Afbeelding 13 | Voorbeeld Fietsstraat, Piet Heinstraat Hardenberg

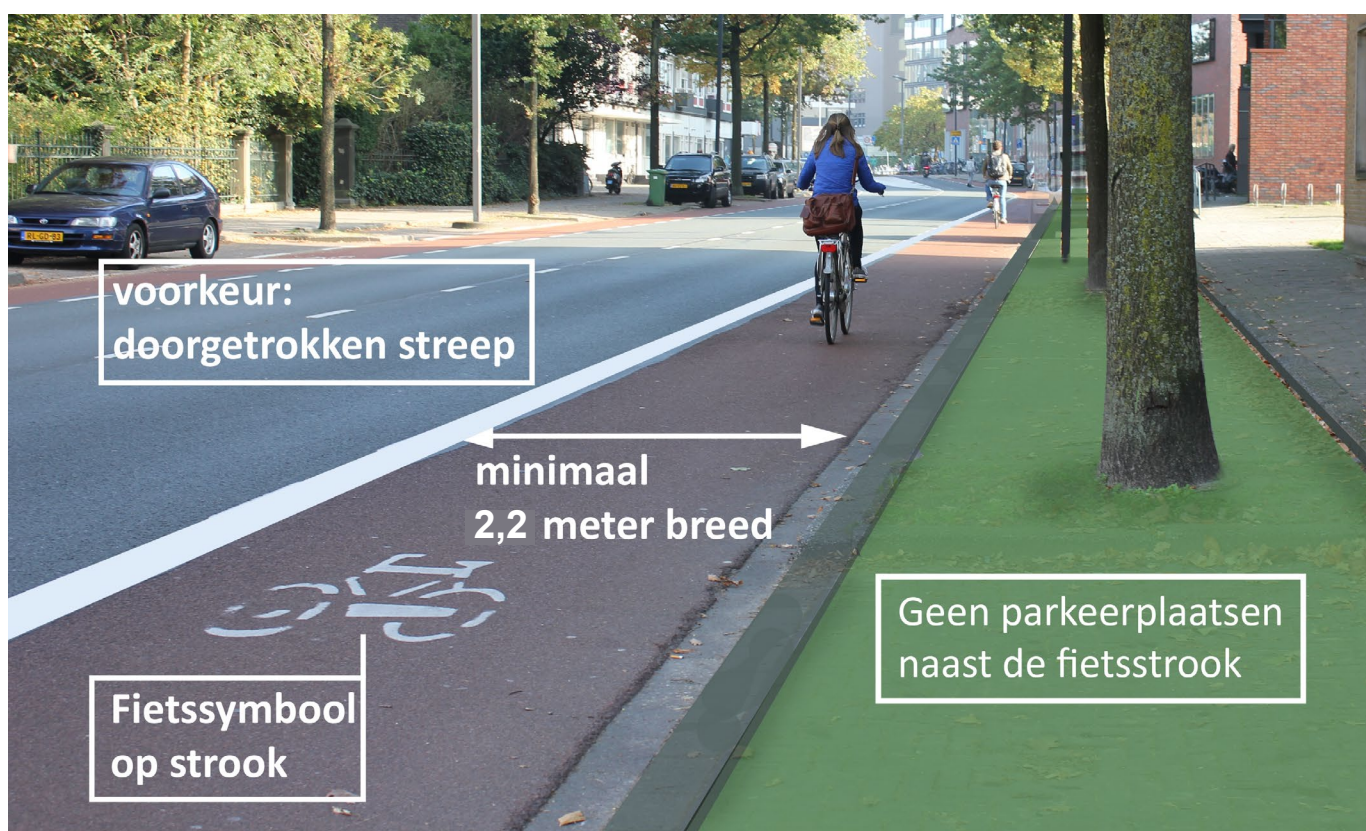
fiets(suggestie)stroken op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom wordt in verband met te grote snelheidsverschillen afgeraden.

Fiets(suggestie)strook

Fiets(suggestie)stroken zijn in tegenstelling tot het vrijliggend fietspad onderdeel van de rijbaan. Er zijn drie soorten: fietsstroken met doorgetrokken streep, fietsstroken met onderbroken streep en de fietssuggestiestroken. De eerste twee zijn voorzien van een fietssymbool en hebben een wettelijke status. Bij een doorgetrokken streep mogen andere weggebruikers geen gebruik maken van de fietsstrook. Indien de streep onderbroken is, dan mag dit alleen als fietsers niet worden gehinderd. Stilstaan of parkeren op een fietsstrook is verboden. Een fietssuggestiestrook en duidt informeel de plaats van de fietsers op de weg. Daarbij zorgt de fietssuggestiestrook voor een visuele versmalling van het wegprofiel en daarmee voor een lageresnelheid bij het gemotoriseerd verkeer. Toepassing van fiets(suggestie)stroken gebeurt in principe alleen op gebiedsontsluitingswegen. Toepassing van

In het Kernnet gaat de voorkeur uit naar een fietsstrook met doorgetrokken streep, zie afbeelding 14. Voor het Kernnet wordt een minimale breedte van 1,70 meter gehanteerd voor het lokale netwerk. Dit is echter een minimale maat; de voorkeur gaat uit naar een breedte van 2,20 meter. Fietsers kunnen dan net naast elkaar fietsen en elkaar beter inhalen. Ook is de fietsstrook beter toegankelijk voor e-bikes. Wegens ruimtegebruik kan de breedte van de fietsstrook ten koste gaan van de minimaal benodigde breedte voor het autoverkeer. In dit geval is een onderbroken streep toepasbaar. Echter, voor een realistisch wegbeeld, is de rijloper voor het autoverkeer nooit kleiner dan 2,50 meter

Het toepassen van parkeervakken langs fietsstroken wordt afgeraden. Dit in verband met ongevallen met fietsers als gevolg van openslaande portieren. Als het niet anders mogelijk is, dan moet er voor uit voorzorg



Afbeelding 14 | Voorbeeld fietsstrook (Bewerkte foto: W.J. te Morsche)

Tabel 1 | Samenvatting van afmetingen van de type hoofdroutes / fietsverbindingen

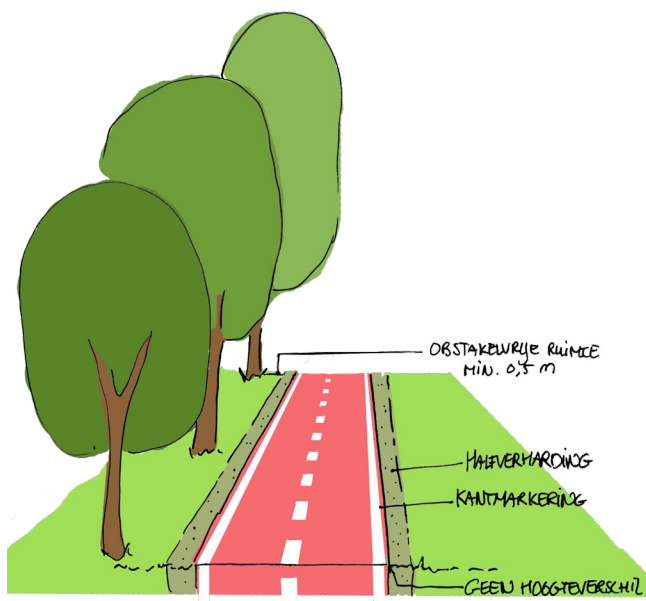
TYPE FIETS- VERBINDING	OBSTAKELVRIJE RUIMTE	RIJLOPER		TUSSENBERM	
		LOKAAL	REGIONAAL	LOKAAL	REGIONAAL
FIETSSNELWEG Afmetingen uit het Masterplan F35	Gesloten: 1,5 m Incidenteel: 0,5 m	Min. 4 m	Min. 4,5 m	Min. 1,5 m	Min. 1,5 m
SOLITAIR FIETSPAD (TWEERICHTING) Afmetingen afwijkend van het CROW	Gesloten: 1,5 m Incidenteel: 0,5 m	Min. 3 m	Min. 3,5 m	N.v.t.	N.v.t.
VRIJLIGGEND FIETSPAD Afmetingen rijloper afwijkend van het CROW. Afmetingen tussenberm (CROW) zijn afhankelijk van snelheid van hoofdrijbaan.	Gesloten: 1,5 m Incidenteel: 0,5 m	Eenrichting: min. 2 m Tweerichting: min. 3 m	Eenrichting: min. 3 m Tweerichting: min. 3,5 m	GOW: min. 1,5 m ETW: min. 0.35 m	GOW: min. 1,5 m ETW: min. 1 m
FIETSSTRAAT Afmetingen conform het CROW, afwijkend is dat de voorkeur uitgaat naar geen middenstrook	N.v.t.	Eenrichting auto: 3,60 - 4,70 meter Tweerichting auto: 4,70 - 7,20 meter		Rabatstroken: 0,3 - 0,6 m Alleen met vlakke middenberm	
FIETSSTROOK MET DOORGETROKKEN STREEP Afmetingen conform het CROW.	N.v.t.	Min. 1,70 m	Min. 2,20 m	N.v.t.	N.v.t.

2.2 VEILIGHEID

Het Kernnet heeft een kwaliteits- en ambitieniveau op het gebied van veiligheid. Het streven is om een zo veilig mogelijk Kernnet Fiets te creëren. Een belangrijk onderdeel van het borgen van de veiligheid is het toepassen van verschillende maatregelen, waardoor er een meer vergevingsgezind fietspad ontstaat. Op een vergevingsgezind fietspad hebben fietsers, en met name ouderen, minder risico op een enkelvoudig ongeval. Daarnaast is het belangrijk dat het Kernnet goed onderhouden wordt. Daar hoort een bepaald onderhoudsniveau bij. Veegregimes en in de winter gladheidsbestrijding zorgen ervoor dat het Kernnet ook in verschillende weersomstandigheden veilig blijft. Een ander onderdeel dat zorgt voor een veiliger netwerk is het zicht van de fietser en de aansluitingen van fietsverbindingen op kruispunten en andere wegvakken.

Kantafwerking

Voor de veiligheid van de fietser is een goede kantafwerking van belang. Het gaat bijvoorbeeld om de overgang van de verharding naar de berm. Om ongewenste situaties te voorkomen is een aantal punten van belang. Het verschil in hoogte tussen het pad en de berm moet minimaal zijn. Daarnaast moet de obstakelvrije ruimte vanaf de kantverharding minimaal 0,5 meter zijn. Naast het fietspad kan een strook (half)verharding of grasbetonstraatstenen worden aangelegd. En voor betere zichtbaarheid van de rand van het fietspad wordt – in ieder geval



Afbeelding 15 | Een goede kantafwerking

buiten de bebouwde kom - kantmarkering toegepast (zie afbeelding 15). Met name in het donker en bij tegemoetkomend autoverkeer, waarbij de fietser naar beneden kijkt omdat hij anders wordt verblind, is dit van belang. Voor het Kernnet is het de ambitie om deze maatregelen zoveel mogelijk toe te passen.

Gladheidsbestrijding

Een onderdeel dat ook valt onder de veiligheid en betrouwbaarheid van het Kernnet fiets is de gladheidsbestrijding. Het fietsberaad adviseert bijvoorbeeld om een 'netwerk' met hoge prioriteit' aan te wijzen voor de fiets, die in extreme omstandigheden als eerste wordt schoongemaakt. Dit netwerk met hoge prioriteit is in het Kernnet het regionale netwerk, deze moet altijd als eerste worden schoongemaakt en het streven is dat ook het lokale netwerk wordt schoongemaakt.

Veegregime

Naast winterse omstandigheden kan ook bladval voor onveilige situaties zorgen op het fietspad. Het advies is dan ook om dit op dezelfde wijze aan te prioriteren als bij de gladheidsbestrijding.

Afwatering

Een goede afwatering zorgt er voor dat er geen plassen op het fietspad blijven staan en draagt bij aan een veiliger fietsnetwerk.

	REGIONAAL	LOKAAL
GLADHEIDSBESTRIJDING EN VEEGREGIME	+++++	++++
B&O VERHARDING	A+	A
B&O MEUBILAIR	A+	A

Onderhoudsniveaus

Het CROW hanteert voor het bepalen van een ambitie bepaalde kwaliteitsniveaus (van het hoog naar laag: A+, A, B, C en D) die worden toegekend aan zogenoemde ambitiethema's op het gebied van 'schoon' en 'heel'. Op het regionale netwerk wordt gestreefd naar een hoog ambitieniveau, namelijk A+. Voor het ambitiethema 'gesloten verharding' wil dit zeggen dat er geen schade is en geen zichtbare oneffenheden, dwarsonvlakheden (spoorvorming) of randschades. Voor het lokale netwerk wordt gestreefd naar het ambitieniveau A, waar enige schade en lichte oneffenheden, dwarsonvlakheden en randschades aanwezig mogen zijn. Daarnaast gelden onderhoudseisen aan andere ambitiethema's, zoals afval, onkruid, markering en verlichting. Ook op deze ambitiethema's wordt gestreefd naar kwaliteitsniveau A+ voor het regionale netwerk en A voor het lokale netwerk.

Zicht en aansluitingen

Voldoende zicht van een fietser, maar ook de zichtbaarheid van de fietser is erg belangrijk voor de veiligheid. Daarbij is het noodzakelijk dat fietsers met een hoge snelheid ook nog op tijd kunnen remmen. Er moet dus voldoende zicht zijn op elementen en aansluitingen.

Voldoende rijzicht wil zeggen dat een fietser het voor hem liggende wegvak, fietspad of kruispunt goed en tijdig op de situatie kan anticiperen. Voor het regionale netwerk wordt uitgegaan van een afstand van 35- 42 meter minimaal rijzicht en voor het lokale netwerk 22 -30 meter (CROW). Het stopzicht heeft betrekking op de afstand die de fietser aflegt tijdens een remmanoeuvre

en is dus afhankelijk van de snelheid van de fietser. Deze is op het regionale netwerk 40 meter, uitgaande van een ontwerpsnelheid van 30 km/h en op het lokale netwerk 21 meter uitgaande van een ontwerpsnelheid van 20 km/h.

Daarnaast heeft de fietser nog te maken met oprijzicht. Dit geldt bij kruispunten en aansluitingen. Fietsers moeten voldoende zicht hebben op het verkeer en andersom. Hoe hoger de snelheid van het overstekende verkeer, hoe meer oprijzicht er nodig is. De tijd om over te steken bepaalt ook het oprijzicht. Daarbij hebben ouderen en jonge kinderen meer tijd nodig om over te steken, waar dus rekening mee moet worden gehouden.

Waarschuwingen en remmende maatregelen

Soms is het niet mogelijk de benodigde zichtafstanden te realiseren in de bestaande situatie. Dit in verband met beperkte ruimte. In dat geval kunnen er compenserende maatregelen genomen worden, die de fietser waarschuwen zodat deze op tijd af kan remmen voor het kruispunt dat gaat komen. Ook aansluitingen van bijvoorbeeld de snelle fietsroute op andere type fietsverbindingen, waarbij de snelheid omlaag gaat dienen duidelijk aangeduid te worden. Denk bijvoorbeeld aan het toepassen van waarschuwingsborden en einde-snelle fietsroute bord (zie afbeelding 16).

	REGIONAAL	LOKAAL
RIJZICHT	34- 42 meter	22- 30 meter
ONTWERP-SNELHEID	30 km/h	20 km/h



Afbeelding 16 | Einde fietssnelweg

Sociale veiligheid

Naast verkeersveiligheid bestaat er ook nog de sociale veiligheid. Bepaalde inrichting van de openbare ruimte kan er voor zorgen dat een plek sociaal onveilig is. Ook bij het ontwerp van fietsinfrastructuur is een aantal aandachtspunten waar op gelet moet worden in verband met de sociale veiligheid. Veel daarvan hebben betrekking op eerder genoemde maatregelen en maatregelen die nog komen.

Zicht

De voorkeur voor sociaal-veilige fietsroutes gaat uit naar routes die gemengd zijn met andere verkeerssoorten en functies en die zo veel mogelijk in het zicht zijn van woningen en andere gebouwen. Een afgelegen (solitair) fietspad is voor de sociale veiligheid minder aantrekkelijk. Daarnaast is het belangrijk dat er geen hoge dichte struiken, muren en andere zicht belemmerende elementen dicht op het fietspad liggen. Er moet dus voldoende zicht op het fietspad zijn, maar ook in de omgeving van het fietspad.

Verlichting

Ook verlichting is een belangrijk aandachtspunt voor de sociale veiligheid. De balans vinden tussen voldoende verlichting in sociaal veiligheidsbelang en het voorkomen van lichthinder is daarbij belangrijk.

Wanneer het toepassen van verlichting om redenen van bijvoorbeeld flora en fauna niet mogelijk is, dan is toepassing van goede kantmarkering (met reflectiemateriaal) of kattenogen langs het fietspad een mogelijkheid.

Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de fietsinfrastructuur speelt ook een belangrijke rol op het gebied van sociale veiligheid. Openbare ruimte die niet schoon en heel is, daagt uit tot meer vandalisme, waardoor men zich niet sociaal veilig zal voelen.

Onderdoorgang/tunnels/hangplekken

Op het gebied van snelheid en verkeersveiligheid hebben ongelijkvloerse kruisingen natuurlijk de voorkeur. De ontwerpogave moet zich echter niet alleen richten op fysieke inpassing van de onderdoorgang zelf, maar ook op het creëren van een open doorzicht. Nauwe, donkere en afgelegen onderdoorgangen voor langzaam verkeer kunnen als sociaal onveilig worden ervaren en nodigen dus niet uit tot fietsen.

Op de onderstaande afbeelding is een onderdoorgang te zien waarbij door middel van veel lichtinval, het gevoel geeft van meer sociale veiligheid. Door middel van de schuinere damwanden heeft de onderdoorgang een erg open karakter. Daarnaast is er ook verlichting aangebracht.



Afbeelding 17 | Voorbeeld onderdoorgang, sociaal veilig voor fietsers (Apeldoorn, Osseveld)

2.3 SNELHEID

Naast een direct netwerk zorgen ook andere factoren voor de snelheid op het netwerk. Maatregelen die van toepassing zijn op de snelheid van de fietser zijn:

- het voorkomen of minimaliseren van hoogteverschillen;
- het voorkomen van onnodig stoppen en optrekken (zie wachttijd/VRI, paragraaf 3.1);
- het bieden van beschutting tegen windhinder (paragraaf 3.2);
- het beperken van energieverliezen door middel van de keuze voor gesloten verharding (paragraaf 3.2);
- en boogstralen aansluiten op een hogere ontwerpsnelheid.

Bogen

In de Ontwerpprincipes wordt een verschil gemaakt tussen bogen en aansluitingen. Bogen zijn bochten in een doorgaande fietsverbinding en aansluitingen zijn de aansluitingen van een fietsverbinding op een andere fietsverbinding of op een ander wegvak/kruispunt.

Bogen zijn van belang voor de fietssnelheid, bij een kleine boogstraal (onder de 5 meter) moet de fietser te veel moeite doen om overeind te blijven. Bij een hoge ontwerpsnelheid, bijvoorbeeld bij de snelle

fietsroute, moet ook de boogstraal groter zijn. Voor de eisen aan de boogstralen worden de richtlijnen uit het CROW gehanteerd. Voor het lokale netwerk wordt een minimale boogstraal van 10 meter toegepast, daar hoort een ontwerpsnelheid van 20 km/h bij. Voor het regionale netwerk wordt een minimale boogstraal van 20 meter toegepast, waar een ontwerpsnelheid van 30 km/h bij. Op deze manier is het regionale netwerk ook beter aangepast aan e-bikes en speed pedelecs, die vaak een hogere snelheid hebben.

Op afbeelding 18 is een voorbeeld te zien waarbij een haakse bocht is toegepast. Dit is voor de fietser zeer oncomfortabel en de fietser zal behoorlijk af moeten remmen. Daarnaast is er ruimte op het fietspad die nooit gebruikt wordt.


Niet alleen de toepassing van een juiste boog, ook bochtverbreding is een goede maatregel om de snelheid voor de fietser te optimaliseren. Bochtverbreding betekent dat de breedte van het fietspad ter hoogte van de bocht groter is dan in rechtstand. Zeker bij tweerichtingsfietspaden leidt dit tot meer veiligheid; het verkleint de kans dat fietsers met elkaar in aanraking komen.

	REGIONAAL	LOKAAL
MIN. BOOG- STRAAL	20 meter	10 meter
ONTWERP- SNELHEID	30 km/h	20 km/h





Afbeelding 18 | Voorbeeld van een slechte bochtstraal (Foto M. Wink)

Kruispunten en voorrang binnen de bebouwde kom:

		GEMOTORISEERD VERKEER	
		ERFTOEGANGSWEG	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG
FIETSVERKEER	SOLITAIR FIETSPAD	<p>Voorrang fietsverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de weg • Evt. snelheidsremmer (plateau drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Doorlopend fietspad over kruispunt • Vrije zichtlijnen 	<p>Voorrang gemotoriseerd verkeer i.v.m. verwachtingswaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op fietspad • Snelheidsremmer (drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Middengeleider (rustpunt; minimaal 2,5 meter) in oversteek (>800 mvt/h in beide richtingen) • Vrije zichtlijnen • Evt. toepassing Zwolse fietsrotonde 
	VRIJLIGGEND FIETSPAD	<p>Voorrang met GOW op ETW</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doorlopend fietspad over de ETW • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de ETW • Uitritconstructie/snelheidsremmer • Opstelruimte voor één voertuig tussen GOW en fietspad • Fietsvoorziening (voor afslaan voertuigen), ca. 5 m • Vrije zichtlijnen 	<p>Voorrang conform kruising van twee GOW's</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW 315A/351 • (gelijkvloers) voorrangskruispunt • Rotonde (fietsers in de voorrang) • VRI geregeld kruispunt • Ongelijkvloers • Vrije zichtlijnen 
	FIETSSTRAAT	<p>Voorrang fietsverkeer (hoofd fietsroute)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de weg • Doorlopende fietsstraat over het kruispunt (duidelijk onderscheid tussen 2 wegen) • Snelheidsremmer (drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Vrije zichtlijnen 	<p>Voorrang gemotoriseerd verkeer i.v.m. verwachtingswaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op fietspad • Snelheidsremmer (drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Middengeleider (rustpunt) in oversteek (afh. van intensiteit) • Vrije zichtlijnen • Evt. toepassing Zwolse fietsrotonde
	FIETSSTROOK	<p>Voorrang met GOW op ETW</p>	<p>Voorrang conform kruising van twee GOW's</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW 315A • (Gelijkvloers) voorrangskruispunt • Rotonde (fietsers in de voorrang) • VRI geregeld kruispunt • Ongelijkvloers • Vrije zichtlijnen

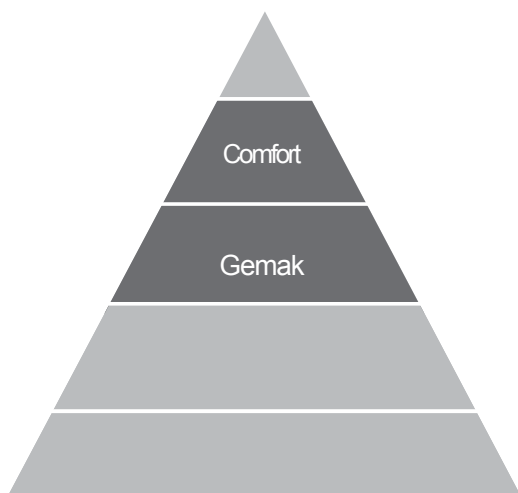
Kruispunten en voorrang buiten de bebouwde kom:

		GEMOTORISEERD VERKEER	
		ERFTOEGANGSWEG	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG
FIETSVERKEER	SOLITAIR FIETSPAD	<p>Voorrang fietsverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de weg • Doorlopend fietspad over kruispunt • Conflictsnelheid omlaag brengen naar 30 km/h (plateau) • Vrije zichtlijnen 	<p>Voorrang gemotoriseerd verkeer i.v.m. verwachtingswaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW 315A/351 • (Gelijkvloers) voorrangskruispunt <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op fietspad • Snelheidsremmer (drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Middengeleider (rustpunt; minimaal 3,5 meter) in oversteek (afh. van intensiteit) • Vrije zichtlijnen • Ronde (fietsers in de voorrang) 
	VRIJLIGGEND FIETSPAD	<p>Voorrang met GOW op ETW</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doorlopend fietspad over de ETW • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de ETW • Uitritconstructie/snelheidsremmer • Opstelruimte voor één voertuig tussen GOW en fietsvoorziening (voor afslaan voertuigen), ca. 5 meter. 	<p>Voorrang conform kruising van twee GOW's</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW 315A/351 • (Gelijkvloers) voorrangskruispunt • Ronde (fietsers in de voorrang) • Ronde bubeko (fietsers uit de voorrang) • VRI geregeld kruispunt • Ongelijkvloers • Vrije zichtlijnen 
	FIETSSTRAAT	<p>Voorrang fietsverkeer (hoofd fietsroute)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op de weg • Evt. snelheidsremmer (plateau drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Doorlopend fietspad over kruispunt • Vrije zichtlijnen 	<p>Voorrang gemotoriseerd verkeer i.v.m. verwachtingswaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> • CROW 315A/351 • (Gelijkvloers) voorrangskruispunt <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersborden B6 en haaiantanden op fietspad • Snelheidsremmer (drempel) voor gemotoriseerd verkeer • Middengeleider (rustpunt; minimaal 3,5 meter) in oversteek (afh. van intensiteit) • Vrije zichtlijnen • Ronde (fietsers in de voorrang) • VRI geregeld kruispunt • Ongelijkvloers
	FIETSSTROOK	Niet van toepassing	Niet van toepassing

3 COMFORT EN GEMAK

3.1 GEMAK

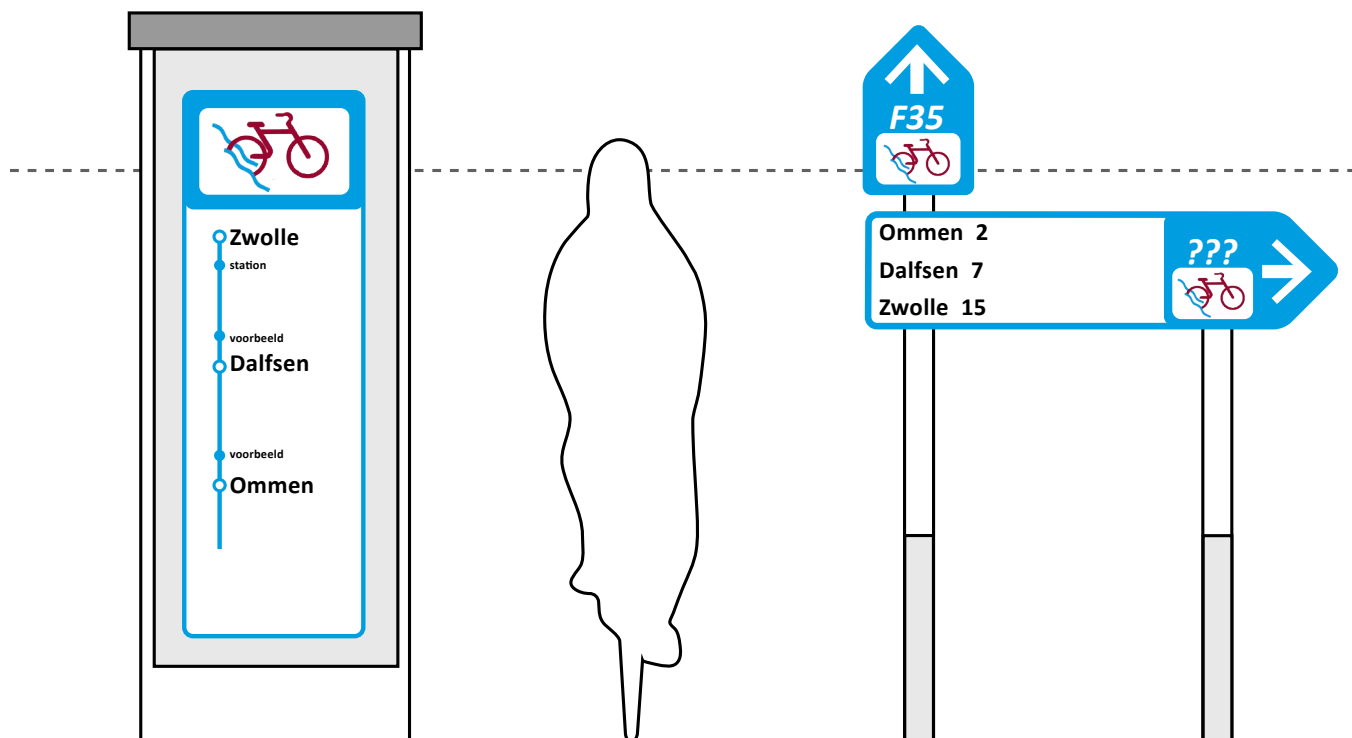
Gemak is de derde laag in de fietskroon en richt zich op utilitaire voorzieningen in het Kernnet. Denk daarbij aan een goede vindbaarheid door een uniforme bewegwijzering, fietsparkeervoorzieningen en intelligente VRI's.



Vindbaarheid (uniforme bewegwijzering)

Volgens het CROW zijn er drie typen bewegwijzering, namelijk algemene bewegwijzering, specifieke fietsbewegwijzering en bewegwijzering voor toeristische routes. Voor het Kernnet kan een eigen uniforme bewegwijzering voor de fiets worden ontwikkeld. Dit zorgt ook voor een grotere herkenbaarheid. Een voorbeeld voor een mooie uniforme bewegwijzering is de nieuwe bewegwijzering voor de (snelfiets)routes in Noord-Brabant. Afbeelding 19 geeft een inspiratiebeeld voor een uniforme bewegwijzering voor het Kernnet, geïnspireerd op de bewegwijzering in Noord-Brabant. Voor het Kernnet is de ambitie deze minimaal toe te passen op de regionale hoofdroutes en eventueel ook op de lokale hoofdroutes.

Er zijn ook andere manieren op, met behulp van een logo of andere (kleur)elementen het Kernnet onderscheidend te laten zijn. Dit beeld moet breed gedragen en uitgestraald worden. Ook via promotionele activiteiten is toepassing van een uniform element / logo van belang.



Afbeelding 19 | Voorbeeld voor een uniforme bewegwijzering voor het Kernnet (gebaseerd op bewegwijzering van de fietssnelweg in Noord-Brabant)

VRI - Wachtijd

Er zijn veel ontwikkelingen gaande voor een nieuwe generatie verkeerslichten (VRI's). Intelligente verkeersregelininstallaties die data uitzenden en ontvangen van fietsers en daarop de regelingen aanpassen. Op deze manier kan er voorrang worden gegeven aan fietsverkeersstromen, waardoor de snelheid van het Kernnet groter wordt. Dit is een relatief eenvoudige oplossing om de snelheid te verbeteren van het Kernnet. Daarnaast kan men denken aan een groene golf voor fietsers op het regionale netwerk. De verkeerslichten worden dan dusdanig ingesteld dat bij een snelheid van bijvoorbeeld 18 km/u de fietsers steeds groen licht hebben. Een extra toevoeging daarop is het aangeven van de aanbevolen snelheid met lichtjes. Of zoals in Utrecht toegepast door middel van de Flo, waarbij een snelheidsadvies wordt gegeven door middel van een paal waarop een schildpad, koe of een haas wordt weergegeven. Op deze manier weet de fietser of hij door moet fietsen of juist niet om een groen verkeerslicht te hebben, zie afbeelding 21.

Er bestaan ook verkeerslichten met een warmtesensor (Rotterdam), wanneer er meer dan tien fietsers staan springt het verkeerslicht automatisch op groen. Dit is een slimme VRI die zorgt voor een betere doorstroming



Afbeelding 20 | Opstelvak voor fietsers (Utrecht, foto: M. Wink)



Afbeelding 21 | De Flo in Utrecht (Foto: M. Wink)

voor fietsers op drukke kruispunten. In Enschede is in 2018 het SMART groen project gestart (zie afbeelding 22). Met behulp van een app op de mobiele telefoon kan het fietsgedrag (reguliere routes) worden voorspeld en VRI's beter worden aangestuurd op basis van de behoefte van de fietser (eerder groen). Met deze intelligente VRI's wordt het fietsen leuker en beter gestimuleerd.

De ambitie is dat de fietser niet of anders slechts kort hoeft te stoppen. Tijdige detectie is dan een voorwaarde (app, lus of (warmte)-camera). Prioriteit voor fietsers is wenselijk, maar niet altijd haalbaar. In dit geval is een gemiddelde wachttijd van 30 seconden de bovengrens. Deze kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door twee keer een groenfase voor de fietser binnen een cyclus. Voor lokale hoofdroutes is de bovengrens 40 seconden gemiddelde wachttijd.

Het toevoegen van speciale opstelvakken voor fietsers zorgt voor een grotere veiligheid voor de fietser bij gemengd verkeer. Echter, kan men ook opstelvakken toepassen zoals weergegeven op afbeelding 20, op deze manier kan de rechtdoor gaande fietser beter doorfietsen en ervaart hij geen hinder van de fietsers die rechts af willen slaan.



Afbeelding 22 | VRI Smart Enschede, gemeente Enschede

Fietsparkeren bij knooppunten

De oplossing voor (fiets)parkeren zit in de combinatie van slimme parkeermogelijkheden, het beïnvloeden van de gebruikers en handhaving. Als dat goed gebeurt, groeit het niveau van comfort, publiekswaarde en architectonische vormgeving steeds meer naar

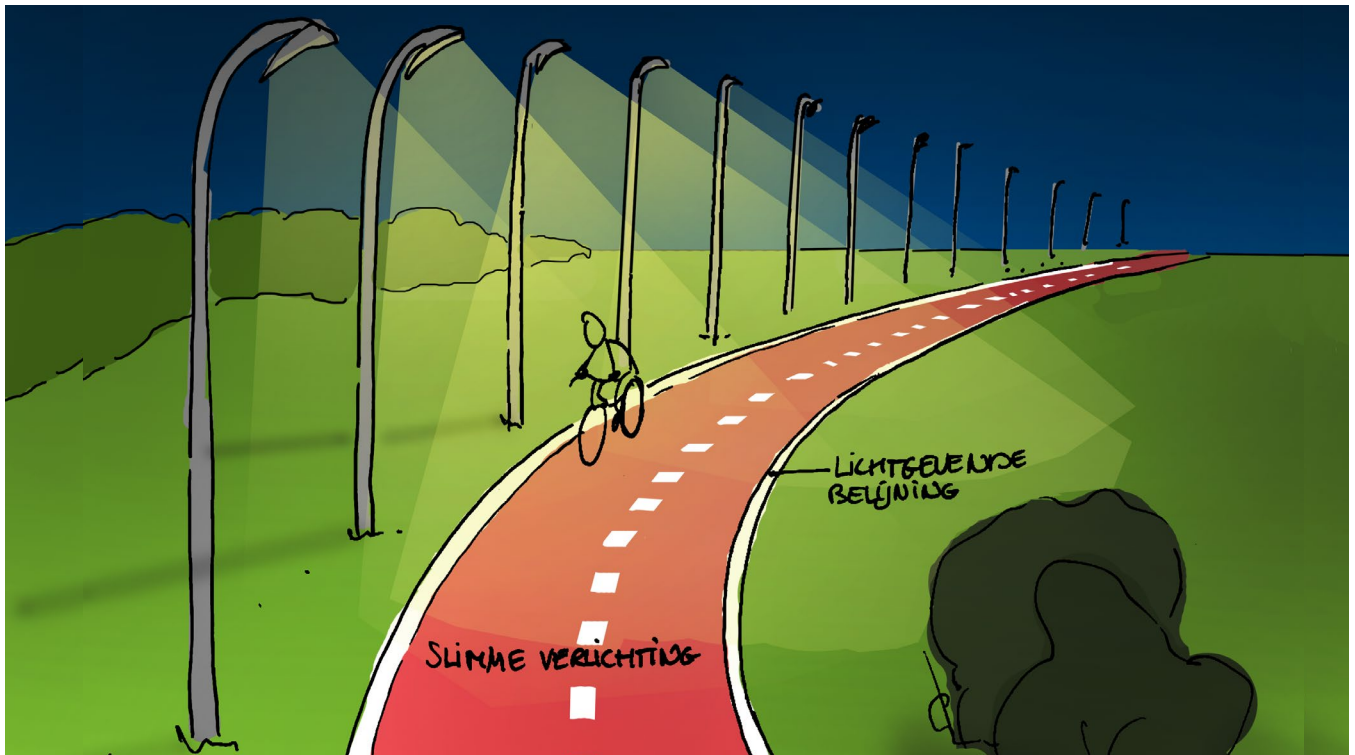
elkaar toe. Voor het Kernnet is het belangrijk dat fietsparkeerplaatsen in de buurt van de knooppunten zijn gesitueerd (voorbeeld fietsparkeerplaats, afbeelding 23). Extra toevoeging hierbij kan zijn het plaatsen van borden met verwijzingen naar de stallingen en het aantal beschikbare plaatsen (zie afbeelding 24).



Afbeelding 23 | Ondergrondse fietsenstalling (Mahlerplein, Amsterdam)



Afbeelding 24 | Fietsverwijzing stallingen (Utrecht, foto: M. Wink)



Afbeelding 25 | Dynamische verlichting en kantmarkering op het regionale netwerk buiten bebouwde kom.

3.2 COMFORT

Comfort is de vierde laag van de Fietskroon. Maatregelen met betrekking tot comfort zorgen voor een fijnere fietservaring.

Verlichting en zichtbaarheid fietspad

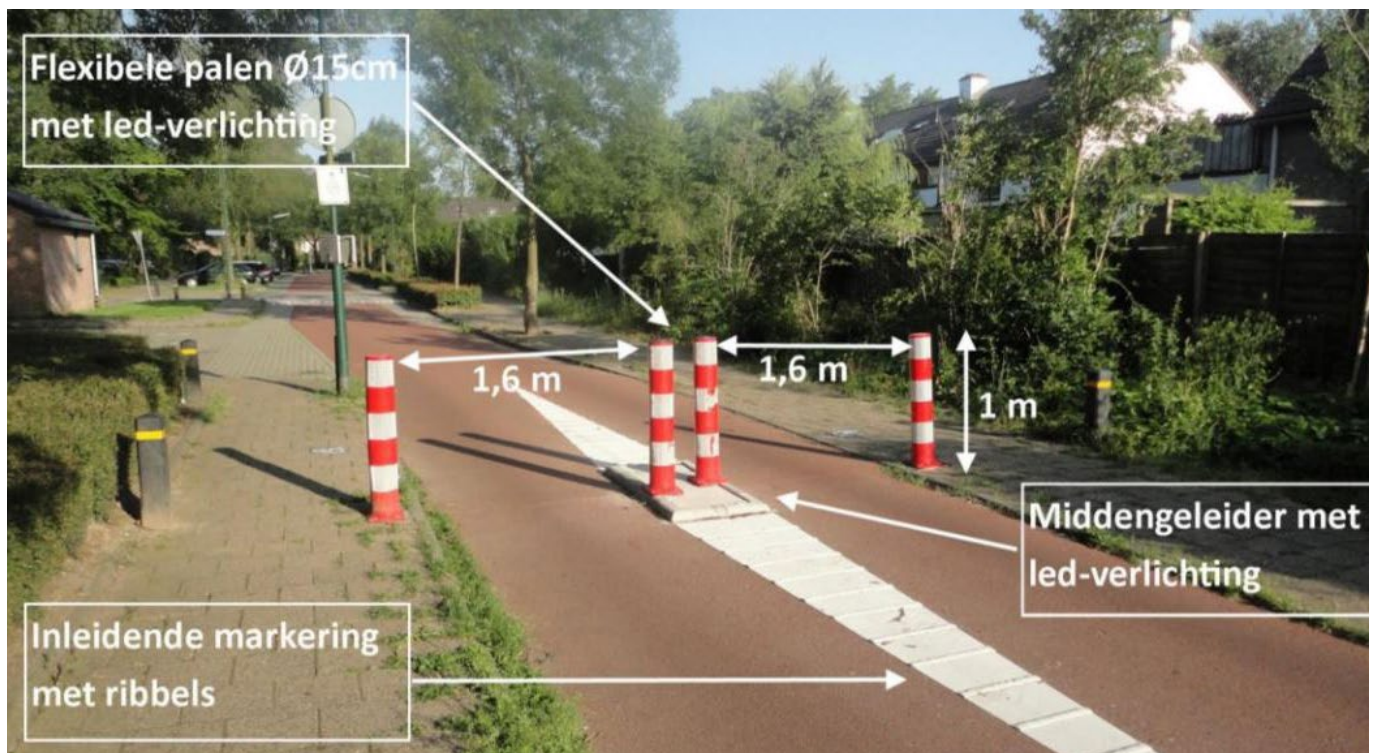
Op het regionale Kernnet is het aanwezig zijn van verlichting de ambitie. Minimaal door middel van kantmarkering, zie afbeelding 25. Kantmarkering is eenvoudig toe te passen en zorgt voor een grote verbetering voor de veiligheid van fietsers. In donkere gebieden buiten de bebouwde kom valt de rand van het fietspad veel meer op.

De verlichting op het regionale netwerk binnen de bebouwde kom zal veelal permanent aanwezig zijn. Buiten de bebouwde kom kan gedacht worden aan andere minder permanente oplossingen, zoals dynamische verlichting of groene verlichting. Buiten de bebouwde kom op het regionale netwerk moeten altijd minimaal de kruispunten verlicht zijn. Om kruispunten

en fietsoversteken extra op te laten vallen kan men ook kiezen voor een andere kleur verlichting. Dynamische verlichting wil zeggen dat de verlichting op basis van intensiteiten aan staat. De verlichting brandt alleen als er fietsers zijn, daardoor wordt lichthinder beperkt en de sociale veiligheid van fietsers verhoogd.

Obstakelvrij

Paaltjes op fietspaden worden gezien als een permanente vorm van discomfort voor fietsers en is een veelvoorkomende oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen (CROW-Fietsberaad publicatie 27). Het toepassen van paaltjes moet zoveel mogelijk voorkomen worden, waar het echt noodzakelijk is dienen ze zo veilig mogelijk vorm gegeven te worden, zie afbeelding 26. Dit kan door middel van inleidende markering met ribbels.



Afbeelding 26 | Voorbeeld van een veilige vormgeving van paaltjes op het fietspad (CROW-Fietsberaad publicatie 27, blz. 5)

Type verharding

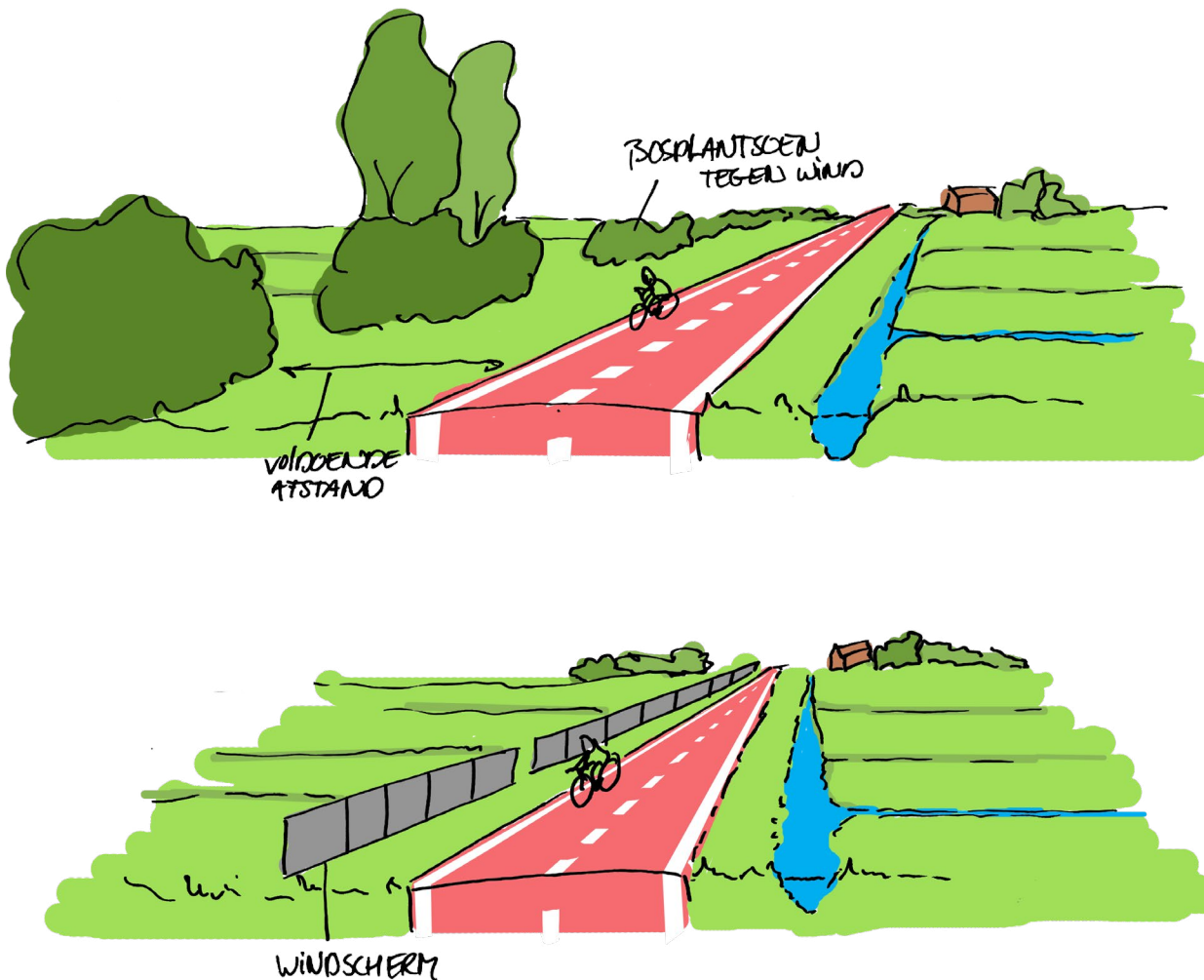
Asfaltverharding wordt ver uit als het meest comfortabel gezien door de fietser, blijkt onder andere uit een gebruikersonderzoek onder fietsers van het kenniscentrum voor verhardingen. Dit komt omdat asfalt vlak is en weinig trillingshinder veroorzaakt. Dit kost de fietser minder energie. (Cement)beton scoort op comfort een tweede plaats. Beton wordt veel in het buitengebied toegepast. Het is duurder in de aanleg, maar goedkoper in onderhoud. Tegels en klinkers scoren het slechtste. Het streven is daarom voor het regionale netwerk het toepassen van asfaltverharding.

Rood asfalt zorgt voor een betere herkenbaarheid en verkeersveiligheid van fietsers en omdat in Nederland de rode kleur voor fietspaden steeds meer wordt gebruikt wordt de herkenbaarheid nog steeds groter. Het rode asfalt is echter wel duurder dan zwart asfalt.

En er wordt meer belang gehecht aan de breedte van fietsvoorzieningen dan aan de kleur, dus beter een zwarte fietsstrook van anderhalve meter breed, dan een rode van 75 centimeter. Binnen de bebouwde kom is rood asfalt de norm en buiten de bebouwde kom is dit de ambitie.

Beschutting

In een landschap met veel openheid ervaart de fietser mogelijk veel windhinder. Op het regionale netwerk kan men daarom beschutting tegen wind en/of neerslag toepassen, mits passend in het landschap. Bijvoorbeeld door middel van struikbeplanting of windschermen. Vanwege sociale veiligheid moet er voldoende afstand worden gehouden tussen het fietspad en de struikbeplanting of windscherm. Op onderstaande afbeelding worden twee voorbeelden gegeven van beschutting tegen de wind in een open gebied.



Afbeelding 27 | Voorbeelden van windbeschutting door windschermen en begroeiing.

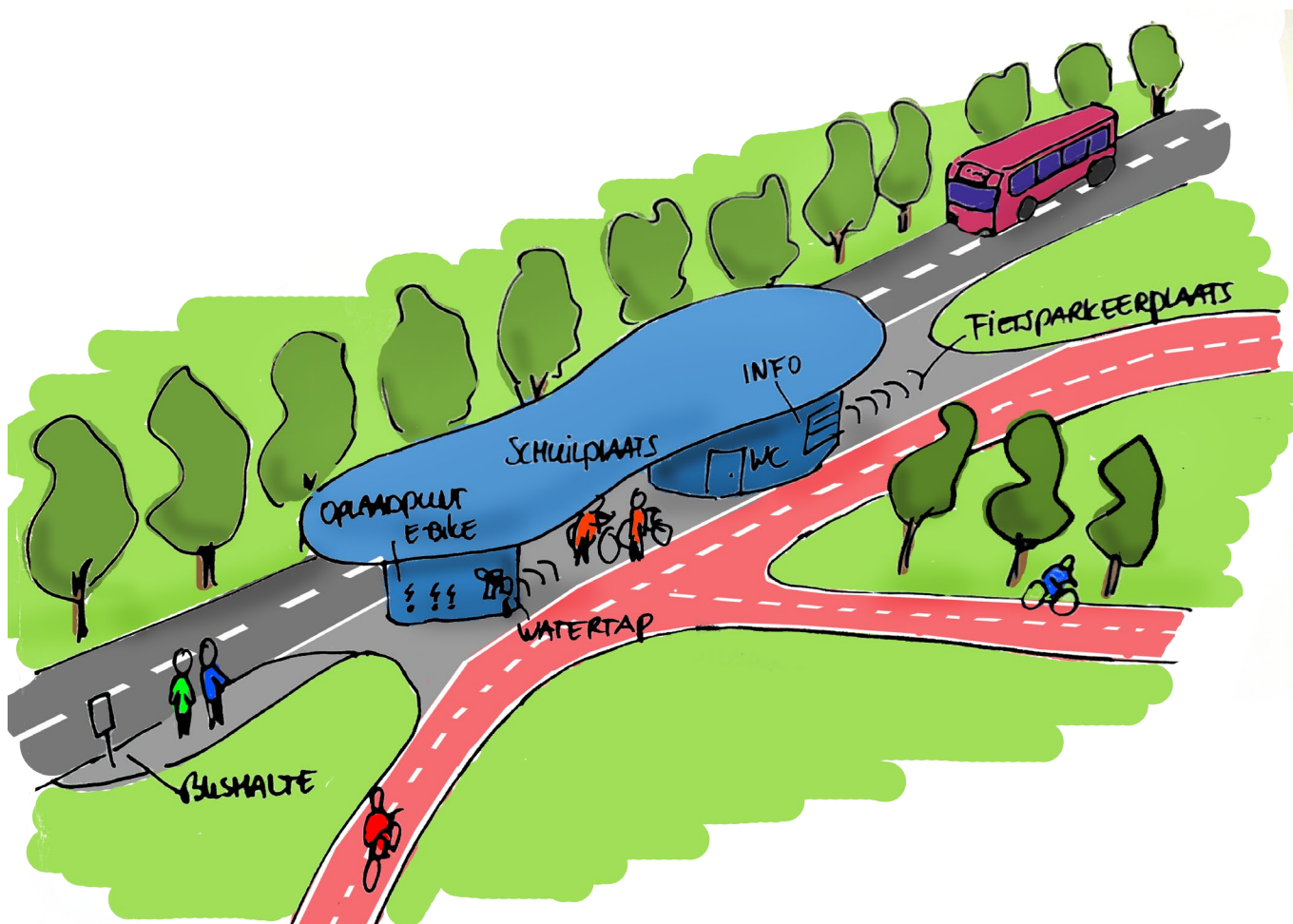
Servicepunten en rustplaatsen

Het toevoegen van rust- en schuilplaatsen zorgt voor meer comfort voor de fietsers. Plaatsen waar fietsers regelmatig (moeten) wachten komen het eerst in aanmerking voor een rust- of schuilplaats. Voor het regionale Kernnet kan gedacht worden aan een uniforme vormgeving van rust- en schuilplaatsen. Op het Kernnet kan onderscheid worden gemaakt tussen een simpele rustplaats (enkel een bankje en een vuilnisbak) en een schuilplaats in de vorm van een servicepunt.

Een servicepunt biedt bescherming tegen met name regen en wind. Servicepunten zijn gewenst op locaties waar fietsverbindingen samenkomen, verzamelplaatsen en bushaltes. Dit kan in combinatie met fietsparkeervoorzieningen en andere voorzieningen zoals een toilet, een watertap, informatievoorziening

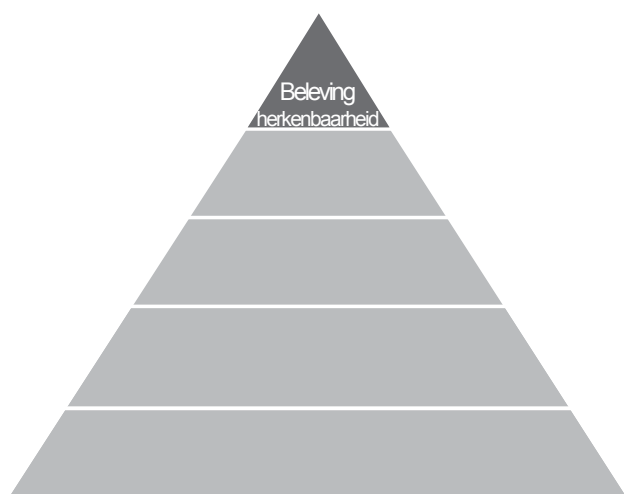
en een oplaadpunt voor de e-bike. Bij het positioneren van deze servicepunten is het belangrijk dat er uitzicht is op de bus en dat de buitenwereld ook goed kan zien wat er in het servicepunt gebeurt in verband met sociale veiligheid.

Naast servicepunten zijn er ook simpele rustplaatsen bij een comfortabele fietsverbinding aanwezig. De rustplaatsen zijn er meer dan servicepunten. Vooral op groene verbindingen die veel recreatief fietsverkeer aantrekken zijn rustplaatsen gewenst. Waarbij men voor de locatie moet zoeken naar landschappelijk aantrekkelijke locaties. Locaties nabij een spoorverbinding, auto(snel)weg of parkeerterrein zijn minder geschikt. Ook voor de rustplaatsen kan gekozen voor uniform meubilair wat terug komt in heel het Kernnet. Dit vergroot ook de herkenbaarheid van het Kernnet.



Afbeelding 28 | Voorbeeld van een servicepunt

4 BELEVING EN HERKENBAARHEID



Het Kernnet Fiets Overijssel moet een herkenbaar netwerk worden voor alle fietsers. Het vergroten van de herkenbaarheid kan op verschillende manieren. Enkele daarvan zijn al eerder in deze Ontwerpprincipes naar voren gekomen. Bijvoorbeeld het toepassen van uniform meubilair en uniforme bewegwijzering, die overal op het Kernnet wordt toegepast of alleen op het regionale netwerk. Het meubilair en de bewegwijzering moet een dusdanige uitstraling hebben, dat het herkenbaar is als het Kernnet. Een andere manier, die te combineren is met het meubilair en de bewegwijzering, is het toepassen van een beeldmerk/logo van het Kernnet. Maatregelen die genomen kunnen worden voor het verbeteren van de herkenbaarheid hebben vaak veel raakvlak met beleving. In dit hoofdstuk worden daarom maatregelen en ideeën gegeven die bijdragen aan de beleving en de herkenbaarheid van het Kernnet.

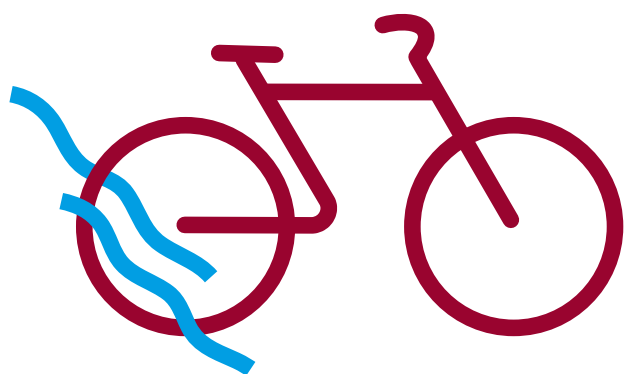
4.1 HERKENBAARHEID

Beeldmerk

Het vergroten van de herkenbaarheid van het Kernnet kan door een beeldmerk/logo toe te passen op de delen van het Kernnet die opnieuw zijn ingericht. Een eigen beeldmerk (logo) creëren en toepassen in het Kernnet, bijvoorbeeld bij bewegwijzering vergroot de herkenbaarheid. Figuur 29 geeft een voorbeeld voor een mogelijk logo/beeldmerk voor het Kernnet Fiets Overijssel. Dit logo kan bijvoorbeeld gebruikt worden in de bewegwijzering (zie afbeelding 19 in hoofdstuk 3).

Het logo kan ook tijdelijk worden toegepast, bijvoorbeeld voor communicatiedoeleinden. Denk hierbij een foldermateriaal of, wanneer er wordt gewerkt aan een fietsverbinding om het gewenste kwaliteitsniveau van het Kernnet te behalen (toepassing op een bouwboard). In afbeelding 30 zijn mogelijke andere toepassingen van een logo in het Kernnet weergegeven.

Op landelijk niveau vindt er discussie plaats over het gebruik van beeldmerken, met name bij snelle fietsroutes. De wens bestaat om te komen tot een



Afbeelding 29 | Voorbeeld voor een logo/beeldmerk voor Kernnet Fiets

uniform beeldmerk, zodat onafhankelijk van de regio, een bepaald type route kan worden herkend. Wanneer dit beeldmerk is ontwikkeld en beschikbaar komt, dan wordt dit onderdeel van de ontwerpprincipes voor het Kernnet. Het beeldmerk kan dan worden toegepast op die routes, die voldoen aan de kwalificaties die het beeldmerk met zich mee gaat brengen.

Uniform meubilair en verlichting

Zoals al eerder vermeld zorgt uniform straatmeubilair voor een grotere herkenbaarheid van het Kernnet. Daar van is bijvoorbeeld de eerder genoemde bewegwijzering een voorbeeld. Maar er kan ook gedacht worden aan bankjes (rust- en servicepunten) met eenzelfde vormgeving. Het logo en de kleuren uit het logo kunnen daarbij een uitgangspunt zijn. Er kan een prijsvraag worden bedacht voor het maken van een herkenbare vormgeving van het meubilair dat hoort bij het Kernnet.

Kunst en koppelen aan bestaande routes

Een andere mogelijkheid is het verbinden van het Kernnet aan (een) belangrijke kunstenaar(s) uit de provincie Overijssel. Daarnaast kan het Kernnet ingebed worden in de bredere provinciale context door referenties naar de cultuur, geschiedenis, kunst en natuur in de provincie Overijssel op te nemen. Een voorbeeld hiervan is een landelijke fietsroute, i.e. de Hanzeroute. Door middel van een app/website worden deze routes beschikbaar. Op de app voor het Kernnet zijn naast de routes ook mogelijkheden om voorkeuren door de fietsers aan te geven.

Kleurgebruik

Bovendien kan een typische kleur asfalt het fietsnetwerk in Overijssel een eigen karakter geven. Dit is wel een kostbare aanpak. Een andere kleur asfalt is namelijk substantieel duurder dan het standaard rode asfalt, zowel bij aanleg als onderhoud. Hierbij is het de vraag of dit blijvend toegepast wordt. Deze andere kleur dient dan opgenomen te worden in het beleid. De kans is anders groot dat dit beleid niet blijvend doorgezet wordt waardoor er een mix van kleuren ontstaat.



Afbeelding 30 I Voorbeelden van toepassingen van het logo van Kernnet fiets d.m.v. borden en combineren met wegmartering (Foto's: W.J. te Morsche)

4.2 BELEVING

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom wordt de aantrekkelijkheid van een fietsroute onder andere bepaald door de omgeving. Het Kernnet is al vastgelegd en routes zijn niet gekozen op basis van beleving. Een aantrekkelijke route heeft invloed op de reistijdbeleving van de fietser. Als aantrekkelijke routes als korter worden ervaren, kan dit bepalend zijn voor de fietser om een bepaalde route te kiezen, maar ook voor de keuze om wel of niet te gaan fietsen. Een strategie kan dus zijn om het Kernnet zo aantrekkelijk mogelijk te maken om de reistijdbeleving te verkorten. Daarom wordt er in deze paragraaf ingegaan op factoren die een rol spelen voor de beleving/aantrekkelijkheid van een fietsroute. Sociale veiligheid is ook van invloed op de beleving van een fietsroute, dit onderwerp is al eerder aan bod gekomen. In dit hoofdstuk wordt nog een voorbeeld gegeven van een aantrekkelijke onderdoorgang voor de fiets, met het oog op beleving.



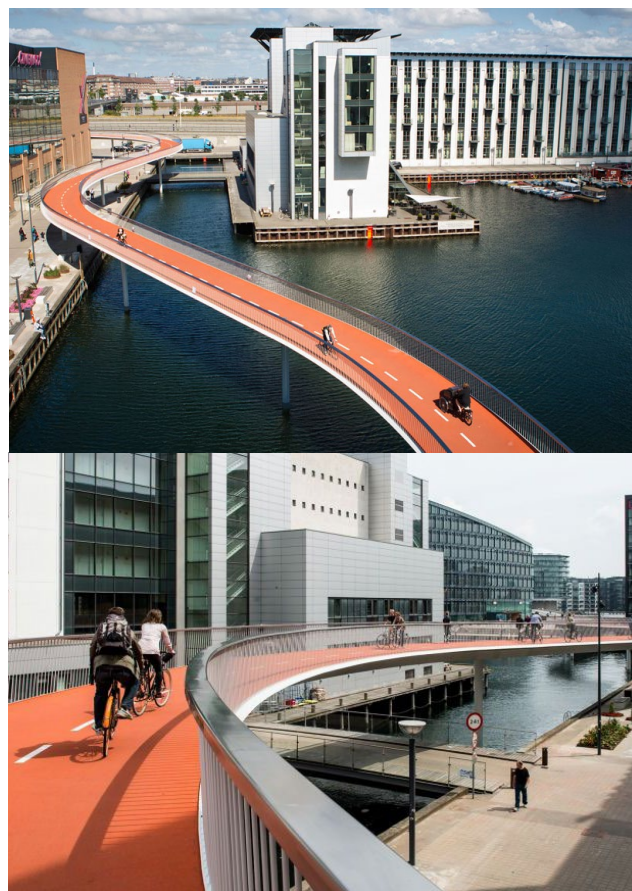
Afbeelding 31 | De Leidseweg in Utrecht (Foto: M. Wink)

Stedelijke omgeving

De reistijdbeleving bij een afwisselende omgeving is korter dan bij een eentonig en 'saai' omgeving. Om een fietsroute afwisselend te houden kan dus gezocht worden naar stedelijke routes die door verschillende stedenbouwkundige omgevingen gaat, dus met verschillende bouwstijlen. De dichtheid werkt ook positief op de reistijdbeleving. Een recht fietspad is voor de directheid misschien positief, maar niet voor de reistijdbeleving van de fietser, dit wordt eerder als saai ervaren. Er zullen nu wat voorbeelden volgen van fietsroutes in stedelijke omgeving met een hogere belevingswaarde.

Leidseweg in Utrecht (afbeelding 31)

Deze fietsstraat ligt in het historisch deel van Utrecht. Oude stenen van de weg zijn gebruikt in as van de weg



Afbeelding 32 | De Cykelslangen in Kopenhagen

en voor parkeren. Ondanks dat men er comfortabel kan fietsen, geven de oude stenen ook nog een indruk van de oude straat. Hoge dichtheid van woningen aan de ene kant en water aan de andere kant, zeker geen saaie fietsroute.

Cykelslangen fietsbrug in Kopenhagen (afbeelding 32)

De Cykelslangen is een oranje- en groenkleurige, slangvormige brug die over het water kronkelt. Niet te steil en exclusief voor fietsers. De brug geeft een mooi uitzicht op de stad.

De Snelbinder in Nijmegen (afbeelding 33)

De Snelbinder is de naam voor de fietsbrug/voetgangersbrug die in Nijmegen aan de bestaande spoorbrug Nijmegen over de Waal is vastgemaakt,

en de aansluitende fietsviaducten aan weerszijden, bij elkaar een ca. 2 km lang fietspad van de Stieltjesstraat in Nijmegen tot de Griftdijk Noord in Lent. Boven het stedelijk deel ervaart men de stad van een hogere hoogte en daarna fietst men over de waal, men heeft een prachtig zicht op het stadsaanzicht van Nijmegen.

De Paleisbrug in Den Bosch (afbeelding 34)

De Paleisbrug is ontworpen om het historische centrum van de stad en de Spoorzone van 's-Hertogenbosch te verbinden, maar het is meer dan dat. De brug is een park en fiets- en voetgangersbrug in één. De parkbrug zelf is niet alleen een prachtig gezicht. De brug biedt ook een prachtig uitzicht op het omliggende landschap van de Bossche Broek en de Gement.



Afbeelding 33 | De Snelbinder in Nijmegen



Afbeelding 34 | De Paleisbrug in Den Bosch

Stedelijke omgeving, maar toch groen

Het landelijk gebied heeft vaak een wat eentonigere omgeving dan stedelijk gebied, maar kan ook prachtig uitzicht bieden. In landelijk gebied is daarnaast vaak wat meer ruimte om iets met de omgeving te doen. Er volgen nu enkele voorbeelden van fietsroutes in een stedelijke omgeving met een hoge belevingswaarde. Zie afbeelding 35 en 36 voor enkele voorbeelden hiervan.

Landelijke omgeving

Het landelijk gebied heeft vaak een wat eentonigere omgeving dan stedelijk gebied, maar kan ook prachtig

uitzicht bieden. In landelijk gebied is daarnaast vaak wat meer ruimte om iets met de omgeving te doen. Er volgen nu enkele voorbeelden van fietsroutes in een stedelijke omgeving met een hoge belevingswaarde.

Het Rijnwaalpad

Het Rijnwaalpad is een snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. Door middel van verlichting is een poging gedaan de belevingswaarde van de fietsroute te verhogen. De fietstunnel, die onderdeel is van het Rijnwaalpad, is daarnaast een goed voorbeeld van een onderdoorgang met meer beleving. De verlichting geeft ook het gevoel van meer sociale veiligheid (afbeelding 37 en 38).



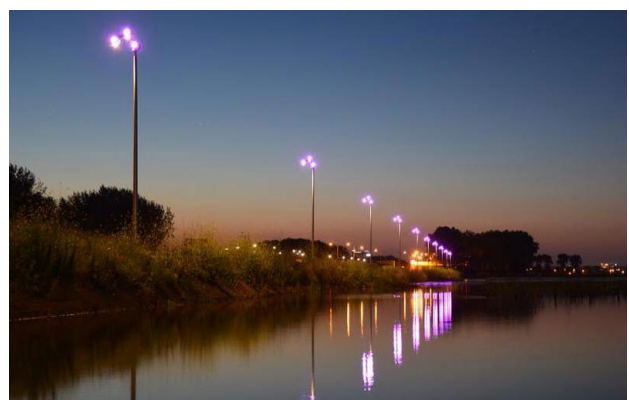
Afbeelding 35 | De jachtlaan in Haren



Afbeelding 37 | De onderdoorgang Rijnwaalpad



Afbeelding 36 | De Vondelkade in Zwolle



Afbeelding 38 | Verlichting bij het Rijnwaalpad

Fietsen door het water (afbeelding 39)

Toerisme Limburg vzw en het Provinciebestuur Limburg investeerden bovendien in het innovatieve fietstraject 'Fietsen door het water'. Zo fiets je dwars door een vijver zonder nat te worden. Daarnaast wordt ook het open vijver- en moeraslandschap hersteld. De fietsroute is gelegen in het park Bosrijk, een fietsroute door mooie natuur.

Fietsen door het bos

Recreatieve routes door het bos hebben natuurlijk al een hoge belevingswaarde, maar het bos biedt ook nog ruimte om de beleving van je fietspad nog

wat te vergroten. Op afbeelding 40 is een voorbeeld van nieuw aangelegde betonnen fietspaden in de gemeente Ede. Een minder recht pad, zorgt voor een hogere belevingswaarde.

In het bos is vaak meer ruimte en daarom is er ook ruimte voor een middenberm. Dit geeft het fietspad een nog groener aanzicht. Het fietspad tussen Geldrop en Mierlo heeft een dergelijke middenberm met bomen, zie afbeelding 41.



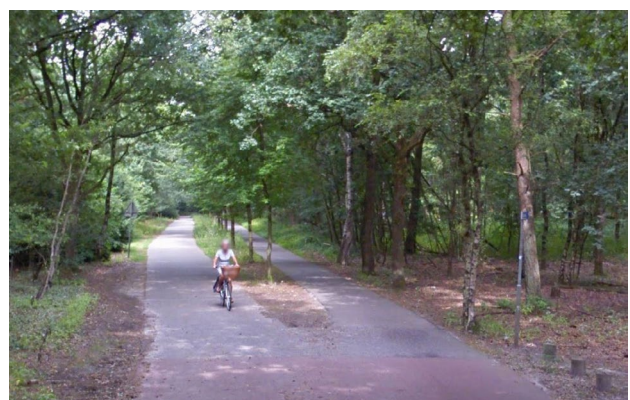
Afbeelding 39a | Fietsen door het water in Limburg



Afbeelding 40 | Fietspaden door het bos in Ede



Afbeelding 39b | Fietsen door het water in Limburg



Afbeelding 41 | Fietspaden door het bos in Mierlo met middenberm

4.3 PARELLELE ROUTES VOOR DE FIETS

De ambitie is er om het Kernnet Fiets op een zo hoog mogelijke kwaliteit in te richten. De principes van de Fietskroon zijn hierbij het uitgangspunt, waarbij een onderscheid aanwezig is tussen de regionale hoofdroutes en de lokale hoofdroutes. De regionale hoofdroutes hebben het hoogste ambitieniveau qua inrichting. Deze hoofdroutes zijn de 'spaken' van het Kernnet en voorzien in een snelle directe relatie tussen de belangrijkste knopen. De lokale hoofdroutes ondersteunen het regionale netwerk en completeren daarmee het kernnet. Het ambitieniveau van de lokale hoofdroutes ligt iets lager.

In voorkomende gevallen, is het mogelijk dat bestaande verbindingen niet of nauwelijks zijn op te waarderen naar het gewenste ambitieniveau. De gewenste breedte op een drukke fietsroutes kan bijvoorbeeld niet worden gerealiseerd of een route valt samen met een verbinding voor landbouwverkeer (parallelweg), waardoor de veiligheid niet optimaal is. Een mogelijkheid om dan toch een optimale verbinding te realiseren, is het

inrichten van een alternatieve route en deze dusdanig aantrekkelijk maken, dat een nieuwe natuurlijke verbinding ontstaat (het verleiden van de fietser). Voorbeelden hiervan zijn onder andere te vinden in Utrecht (zie afbeeldingen 42 t/m 44). Parallel aan de hoofdfietsstructuur is een alternatieve route ingericht, met een hoog comfort en belevingsniveau. De route is vrij van verkeerslichten (in tegenstelling tot de hoofdstructuur) en loopt door een woonwijk (hoge sociale veiligheid). Door deze parallelle route ontstaat tevens een betere spreiding van de drukte. Belangrijke voorwaarde is dat de parallelle route volgens het gewenste ambitieniveau wordt ingericht.



Afbeelding 42 | Hoofd fietsroute over de Vleutenseweg met diverse kruisingen en verkeerslichten (Foto: M. Wink)



Afbeelding 43 | Parallelle doorfietsroute door een woonwijk (Cremerstraat) met hoog comfort, beleving en voorrang voor fietsers (Foto: M. Wink)



Afbeelding 44 | Parallele doorfietsroute door een woonwijk (Cremerstraat) en hoofdfietsroute Vleutenseweg

COLOFON

Opdrachtgever **Provincie Overijssel
Dhr. R.Ph. van Witzenburg**

Uitgave **Movares Nederland B.V.
Regiokantoor Noordoost
WTC, 10e etage
Stationsstraat 10
6811 KS
Arnhem**

Telefoon **0653106263**

Projectnummer **RM005354**

Opgesteld door **J. van den Brink
W.T. Haring
W.J. te Morsche
A.J.M. Ruijters
M. Wink**

Kenmerk **E80-MWI0KA-1800127**

Versie **2.0**

© 2018, Movares Nederland B.V.


Movares
adviseurs & ingenieurs

Bijlage 03

Koers en Visie Fietsplan Kampen



Fietsen met ruimte voor elkaar

Analyse en Koersdocument
Fietsplan gemeente Kampen

Projectomschrijving	Fietsplan Kampen
Opdrachtgever	Gemeente Kampen
Projectnummer	21.0196/001
Datum	10 februari 2022
Status	Definitief
Auteur(s)	M. Bentum
Controle	G. Dorgelo
Projectleider/vrijgave	R. Schultz

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	5
2.	Visie	6
2.1	Bouwstenen	6
2.2	Doelstelling	6
2.3	Thema	7
2.4	Onderwerpen	7
3.	Koers	10
3.1	Toekomst vast en compleet fietsnetwerk	10
3.2	Veilig fietsnetwerk	14
3.3	Fietsen is voor iedereen	14
3.4	Veilig stallen en overstappen	15
3.5	Fietsen en ruimtelijke ontwikkeling	17
	Bouwstenen	18
1.	Beleid en inventarisatie	19
2.	Analyse	36
3	Enquête	51

1 Inleiding

Nederland staat internationaal bekend als fietsland, fietsen zitten bij Nederlanders min of meer in het DNA. In 2010 bleek uit berekeningen van het fietsberaad al dat Kampen zich binnen dit fietsland kenmerkt als een gemeente waar het fietsgebruik hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Circa 31% van alle verplaatsingen in de gemeente ging destijds per fiets, binnen een afstand van 7,5 kilometer ging het zelfs om 46% van de verplaatsingen. Uit de enquête die in het kader van dit fietsplan is uitgevoerd komt ook naar voren dat bewoners van de gemeente de fiets vaak gebruiken, 80% fiets meerdere keren per week.

De laatste jaren is de rol en positie van de fiets(gebruiker) in de samenleving en het mobiliteitssysteem behoorlijk gewijzigd. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen hebben de fiets de afgelopen jaren een stimulans gegeven. Zo maakt de elektrische fiets het mogelijk om in een uur op weinig intensieve wijze 20 tot 40 kilometer te kunnen fietsen. Dit heeft nieuwe mogelijkheden geopend voor de fiets als vervoermiddel in het woon-werkverkeer. Gelijktijdig is fietsen met trapondersteuning ook populair onder ouderen die daardoor weer gezonder en langer mobiel blijven terwijl dat landelijk ook weer zorgt voor een toename van fietsongevallen. Ook is op de fietspaden een steeds grotere diversiteit zichtbaar van fietstypen; van stadsfietsen tot racefietsen en elektrische fietsen tot bakfietsen.

Tevens is de laatste jaren duidelijk geworden dat we in Nederland voor uitdagingen op het gebied van klimaat en milieu staan. Het Klimaatakkoord (2019) beschrijft de ambities voor de komende

jaren op dat gebied. Gelijktijdig blijkt uit het bestaande stikstofprobleem in combinatie met de woningbouwopgave ook dat concrete stappen nodig zijn op het gebied van uitstoot, milieu, duurzaamheid en klimaat. Hierin is ook een grote rol voor de fiets weggelegd als meer duurzame vervoerwijze.

Ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente zoals de wijken Onderdijks, Stationskwartier, Fuite en het dorp Reeve staan ook voor uitdagingen met betrekking tot duurzame mobiliteit. In regionaal opzicht is deze uitdaging vertaald in de bereikbaarheidsambitie Zwolle waarvan ook de gemeente Kampen onderdeel is.

Daarnaast zorgen de effecten van Covid-19 op het openbaar vervoer voor wijzigingen in mobiliteitsgebruik en hebben daarmee ook invloed op het fietsgebruik in de gemeente Kampen. Een grotere rol van de fiets in de totale mobiliteit is ook vanuit andere beleidsterreinen gewenst. Zo levert (elektrisch) fietsen bewezen positieve gezondheidseffecten op. Daarnaast kan de fiets een rol spelen in de verbetering van de leefbaarheid door de geringe geluid- en trilling effecten. De fiets neemt relatief weinig ruimte in ten opzichte van andere individuele vervoerwijzen zoals personenauto's wat ten goede kan komen van de inrichting van de openbare ruimte.

Het college van de gemeente Kampen heeft in het coalitieprogramma 2018-2022 'Nieuwe Energie' diverse ambities opgenomen in relatie tot fietsen:

1. We stimuleren het gebruik van de fiets door verbetering van fietspaden (vlotter, veiliger) en uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen in de binnenstad en langs de

toegangsroutes naar de Oudestraat.

2. We willen gratis en zo mogelijk bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad.
3. We stimuleren het gebruik van fiets en openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
4. Bij voldoende deelname én subsidiëring van de provincie zetten we het deelfietsenproject voort.
5. We realiseren een fietsplan (fietsagenda) voor de gemeente Kampen, met als thema's: veiligheid, parkeren, fietsdelen en elektrisch fietsen. Op weg naar Kampen Fietsstad 2022!

In de afgelopen jaren hebben wij uitvoering gegeven aan ambities 1 tot en met 4. Met de ontwikkeling van het Fietsplan, en dit Koers- en Visiedocument geven we uitvoering aan ambitie 5.

Om de positie van de fiets in de gemeente Kampen te kunnen verstevigen is een overkoepelende visie voor het fietsbeleid noodzakelijk. Het fietsbeleid vormt vervolgens zelf weer een onderdeel van een duurzame visie op de mobiliteit in onze gemeente als geheel.

Het voorliggende fietsplan zet de koers uit voor het fietsbeleid van de gemeente Kampen in de periode tot 2030. Aan de hand van de koers en visie die hierin beschreven is, worden projecten en programma's geformuleerd gericht op onder andere fietsinfrastructuur, fietsgedrag en fietsstimulering.

1.1 Leeswijzer

Het voorliggende document betreft een Koers- en Visiedocument. Ten behoeve van de leesbaarheid van dit document hebben we het dusdanig ingedeeld dat u spoedig vindt waar u naar opzoek bent; het koers- en visiedeel van het fietsbeleidsplan voor de gemeente Kampen.

U vindt de visie op fietsen in de gemeente Kampen tot 2030 reeds in hoofdstuk 2. Hierin wordt het thema voor het fietsbeleid geduid en de voornaamste onderwerpen daarin uitgelicht. In het navolgende hoofdstuk (3) wordt deze koers verder uitgewerkt. Hierin wordt een stap gemaakt naar concrete projecten en opgaven in de gemeente Kampen.

Deze hoofdstukken zijn uiteraard niet zelfstandig tot stand gekomen. De inhoud is gestoeld op een aantal bouwstenen; informatie die verzameld is en gezamenlijk de fundering vormt onder de visie en de koers. Voorafgaand aan het opstellen van de koers en visie zijn onder andere een inventarisatie en vervolgens analyse uitgevoerd. Daarnaast is een enquête uitgezet onder het burgerpanel waaruit nuttige resultaten zijn gekomen.

Samen hebben de zojuist genoemde bouwstenen veel bruikbaar materiaal opgeleverd voor de onderbouwing van deze koers en visie. U vindt dit materiaal in de hoofdstukken Beleid en Inventarisatie, Analyse en Enquête in uitgebreide vorm terug in de bijlagen bij deze koers en visie.

2. Visie

2.1 Bouwstenen

De bouwstenen laten zien dat het fietsen en de fietsvoorziening binnen de gemeente Kampen behoorlijk goed op peil zijn. Het huidige netwerk is compleet en sluit aan op de veelgebruikte bestemmingen. De voornaamste ongevallenlocaties waren reeds in beeld en voor meerdere locaties zijn maatregelen uitgevoerd of worden nu voorbereid. Ook is de gemeente voor een groot deel aangesloten en aangehaakt bij ontwikkelingen op diverse beleidsniveaus omtrent de fiets.

Anderzijds is ook te zien dat de gemeente Kampen voor meerdere (ruimtelijke) uitdagingen staat, niet in de laatste plaats met een grote woningbouwontwikkeling aan de zuidwestzijde van Kampen langs het Reevediep. Ook is zichtbaar dat ieder jaar best veel fietsongevallen voorkomen, met name onder jongeren en ouderen. Voor ouderen hebben die ongevallen vaak letsel tot gevolg. Daarbij vinden ook talrijke trends en ontwikkelingen plaats die een sterke relatie met mobiliteit en de fiets hebben. Zo kom je steeds meer verschillende fietstypen tegen op straat in Kampen en komt er steeds meer focus op duurzame vervoerwijzen.

Uit telgegevens en gps-gegevens is af te leiden dat de fiets populair is in de gemeente Kampen, zowel utilitair als recreatief. In de kernen zijn alle voorzieningen goed ontsloten en op fietsafstand beschikbaar. Het buitengebied is zeer populair onder met name recreatieve fietsers. Ook zijn goede verbindingen

buiten de gemeente beschikbaar. Uit de afgenomen enquête blijkt ook dat veel inwoners van de gemeente (vooral in de kernen IJsselmuiden en Kampen) bewust meermaals per week de fiets nemen. En dat ze bij korte afstanden ook bewust voor de fiets in plaats van de auto.

Een voornaam aandachtspunt is het fietsparkeren binnen de gemeente Kampen. En dan met name de binnenstad van Kampen verdient daarin nog de nodige aandacht. De afgelopen jaren is gebleken dat dit niet eenvoudig is om te reguleren. Ook in relatie tot onderwijs kan meer aandacht besteed worden aan de fiets en dan niet alleen in het fysiek inrichten van veilige schoolzones. Maar bijvoorbeeld ook in relatie tot gezondheid en bewegen.

Vanuit de bouwstenen is de conclusie te trekken dat de fiets als vervoermiddel een rol kan spelen op veel beleidsvelden; duurzaamheid, gezondheid, verkeersveiligheid, doorstroming en recreatie zijn er een aantal van. Bekend is ook dat er vele redenen zijn waarvoor de fiets gebruikt wordt; voor boodschappen, woon-werk of woon-school verkeer, naar de sportvereniging of om te recreëren. En daarbij komen telkens meer fietstypen voor op het fietspad en in stallingsvoorzieningen.

2.2 Doelstelling

Uit de bouwstenen volgt dat de huidige voorzieningen in de gemeente Kampen op een goed niveau zijn en ook als dusdanig beoordeeld worden. Echter spelen in de (nabije) toekomst nog voldoende uitdagingen. Niet enkel binnen de gemeentegrenzen maar ook daarbuiten. Geconstateerd is dat de fiets daar op diverse wijzen een rol in kan spelen, bovendien met een rol binnen

verschillende beleidsvelden. De doelstelling voor de fiets binnen de gemeente Kampen luidt dan ook als volgt:

Fiets als middel om de gemeente Kampen bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en economisch vitaal te houden.

De doelstelling is uiteindelijk om de fiets dusdanig te positioneren dat het inderdaad hét middel wordt om de gemeente Kampen bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en economisch vitaal te houden. Deze doelstelling weerspiegelt de brede context waarin aandacht besteed wordt aan het onderwerp fiets. Het is uiteraard voornamelijk een vervoermiddel maar tevens meer dan een vervoermiddel op zich. Het is een duurzaam vervoermiddel, waarvoor een grote rol is weggelegd in het bereikbaar en gelijktijdig leefbaar houden van (binnen)steden en dorpen. Daarbij zijn de gevolgen van fietsongevallen in veel gevallen minder groot dan die van ongevallen met gemotoriseerd verkeer en biedt fietsen op zich ook gezondheidsvoordelen. Ten slotte is de fiets een goed middel om te verplaatsen binnen steden, bijvoorbeeld naar het centrum. Bovendien is het een relatief goedkoop middel waardoor het te gebruiken is door alle lagen van de maatschappij.

2.3 Thema

Deze visie geeft een indruk van welke rol de gemeente Kampen voorziet voor de fiets. Anderzijds is het nog een redelijk algemene visie. Het zegt nog weinig over de wijze waarop die rol wordt ingevuld.

Uit de bouwstenen is gebleken dat de behoefte op fietsgebied niet zozeer ligt in het realiseren van nieuwe schakels of het verbreden van alle fietspaden in de gemeente Kampen. Wel wordt aangegeven dat het wenselijk is om alle fietstypen en gebruikers voldoende ruimte te bieden. De voorzieningen aan te passen op het gebruik ervan. Ook is geconstateerd dat in het licht van trends en (ruimtelijke) ontwikkelingen de fiets bij kan dragen aan verduurzaming, en ruimte kan bieden in relatie tot bijvoorbeeld stikstofvraagstukken. Ten slotte is er een sterke relatie tussen de fiets en het sociaal domein, waarin fietsen een grotere rol kan spelen in gezondheid, onderwijs en wellicht integratie.

De hiervoor genoemde punten vertalen in een thema. Het thema is de slogan waarmee de aandacht gevestigd wordt op de fiets en waaraan de verschillende onderdelen van het fietsbeleidsplan en latere projecten gekoppeld worden.

'Fietsen met ruimte voor elkaar'

Een aantal van de onderwerpen die zeker een plaats hebben in het 'fietsen met ruimte voor elkaar' en bijdragen aan de doelstelling volgen hierna.

2.4 Onderwerpen

Het thema fietsen met ruimte voor elkaar is niet alleen van toepassing op het fietsen maar juist ook in relatie tot andere vervoerwijzen. De fiets kan meer op 1 komen door in fysieke zin fietspaden of fietsstroken te verbreden. Echter, in de praktijk blijft

dan de auto vaak de prioriteit houden terwijl niet overal voldoende ruimte is. Het idee is om juist vaker te kiezen voor de fiets in plaats van voor de auto, dit ook conform het STOMP-principe¹. Hoewel in dat principe de voetganger praktisch gezien op 1 staat, gaat het er voornamelijk om dat langzaam verkeer prioriteit krijgt boven openbaar vervoer en autoverkeer. Hiermee kan meer ruimte worden geboden aan fietsers. Bij het inrichten van openbare ruimte op die wijze wordt de fiets wordt een van de meest leidende aspecten in de inrichting van verkeer in de openbare ruimte. Eerder was de fiets vaak volgend ten opzichte van de privéauto waarbij wegens een gebrek aan ruimte concessies werden gedaan aan fietspaden of fietsstallingen. Binnen het thema zijn een vijftal onderwerpen of beleidslijnen te onderscheiden.

Toekomst vast en compleet netwerk

Bij de talrijke ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Kampen is het van belang te zorgen voor een goede ontsluiting. De geplande uitbreidingen zijn 'uiteinden' aan de kernen in de gemeente Kampen. Het is wenselijk om bij de inrichting het STOMP-principe toe te passen en te zorgen dat ondanks de grotere spreiding en afstanden tot voorzieningen het fietsnetwerk toch fijnmazig blijft en de fietsverbindingen van voldoende niveau zijn. Binnen dit onderwerp vallen ook een aantal te verbeteren of te ontwikkelen routes.

Veilig fietsnetwerk

Verkeersveiligheid op de fiets is ook een aspect dat aandacht verdient. Niet enkel in het aanpakken van ongevallenlocaties maar ook juist door educatie. De groepen met de meeste ongevallen bestaan uit kinderen en jongeren enerzijds en anderzijds de ouderen. Daarbij komen jongeren vaak relatief ongeschonden uit een ongeval terwijl het bij ouderen vaak letsel als gevolg heeft. Door verkeersveiligheidscampagnes en -educatie is het mogelijk om hen beter bewust te maken van hun rol in het verkeer en ervoor te zorgen dat kleine ongevallen voorkomen worden. Verkeersveiligheid rond basisscholen is een aspect dat zowel onder het gebied van fietsstimulering als -educatie geschaard kan worden.

Fysiek gezien betekent fietsen met ruimte voor elkaar het faciliteren van comfortabele, directe en veilige fietsroutes. Het aspect verkeersveiligheid wordt in de gemeente Kampen ook duidelijk uit de verkeersongevallenanalyse. De hoeveelheid verschillende fietsers op de fietspaden, met de diverse snelheden, afmetingen en gebruikers zorgt voor steeds minder uniformiteit op de fietspaden. Het is wenselijk de ruimte daaropaan te passen. Bijvoorbeeld door veelgebruikte routes te verbreden of juist keuzes te maken in welke modaliteiten waar mogen. Zo is het thema bromfiets op de rijbaan iets dat in Kampen verder uitgerold kan worden.

¹ STOMP: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MAAS, Privéauto. Dit principe geeft een volgorde van prioritering van vervoerwijzen aan bij ruimtelijke ontwikkeling.

Een aandachtspunt is ook de eenzijdige ongevallen waar met name ouderen gevolgen van ervaren. De toename van fietsongevallen met ouderen geeft een duidelijke aanwijzing dat specifieke focus op die doelgroep gewenst is. Ook fietspaaltjes op fietspaden is een onderwerp dat hierin een plaats kan krijgen. Net als het onderwerp veilige schoolroutes.

Fietsen is voor iedereen

Daarnaast speelt ook het ruimte bieden voor het sociale of zachte aspect van de fiets. De fiets als bewegingsvoertuig speelt een rol in het fit en vitaal houden van de bevolking. Daarnaast is het een toegankelijk voertuig door de relatief lage aanschafprijs (in verhouding tot auto). Het vervoermiddel kan daarmee ook bij interactie, sociale activiteiten en integratie een rol spelen. In het fietsplan is dan ook specifieke aandacht voor 'nieuwe Nederlanders'.

Veilig stallen en overstappen

Niet enkel gaat de visie over fietsers die onderweg zijn. Het gaat juist ook over de voorzieningen (stallingen etc.) op de start- en aankomstlocatie. Deze voorzieningen dienen aan te sluiten op de gebruikers en voldoende ruimte te bieden voor de verschillende fietstypen. Veel jongeren fietsen de laatste jaren met een rek of bak op de voorzijde van de fiets, deze fietsen passen niet in alle stallingen. Hierdoor ontstaat weer hinder van fietsen buiten de stallingen. Voor (het groeiende aantal) recreatieve fietsers is het prettig om ook onderweg aanvullende voorzieningen te realiseren en hen ruimtes te bieden voor het recreëren per fiets.

In het kader van duurzaamheid is niet enkel de keuze voor fiets in plaats van auto van belang. Juist het gebruik maken van

meerdere modaliteiten kan oplossingen bieden. Dit kan in de vorm van ketenmobiliteit zoals veel gebeurt bij de stations Kampen en Kampen-zuid met deelfietsen en privéfietsen. In bredere zin bieden mobiliteitsknooppunten mogelijkheden, het is dan zorg om daar ook te zorgen voor goede fietsvoorzieningen, in ontsluiting en in stallingsmogelijkheden.

Fietsen en ruimtelijke ontwikkeling

Het STOMP-principe hoeft niet beperkt te blijven voor de mobiliteit in de kernen maar kan juist voor de gehele gemeente toegepast worden. Bijvoorbeeld in relatie tot de ontwikkelingen in Kampen Zuidwest. In relatie tot de woningbouwopgave en de stikstofproblematiek kan de fiets een uitkomst bieden als meer duurzame en minder vervuilende vervoerwijze dan de auto (biedt mogelijkheden voor toepassing lagere waarden bepalen stikstofdepositie).

In het STOMP-principe en het ruimte bieden aan de fiets speelt ook mee dat auto's op dit moment veel van die ruimte in beslag nemen. De auto blijft ook de komende jaren nog een grote rol spelen, ook als de fiets op 1 wordt gezet. Door in te zetten op fietsstimulering kunnen forenzen mogelijk verleid worden om eerder de fiets te pakken in plaats van de auto. Dit ook in relatie tot de vaak moeizame doorstroming en mogelijke ontwikkelingen rond de N50. Ook de optimalisatie van fietspaden en wegen (met name wijkontsluitingswegen) in de kernen draagt hieraan bij.

Kortom, ondanks dat het fietsnetwerk op peil is en het fietsen in de gemeente Kampen goed beoordeeld wordt, kunnen nog voldoende stappen voorwaarts gezet worden op fietsgebied. Dit om **fietsen met ruimte voor elkaar** mogelijk te maken.

3. Koers

3.1 Toekomst vast en compleet fietsnetwerk

Kampen breidt uit aan de randen van de kernen en dat vraagt om uitbreiding van het netwerk. Geconstateerd is dat het netwerk binnen de kernen en verbindend tussen de kernen compleet is. Slechts op kleine onderdelen zijn verbeteringen in de vorm van uitbreiding van het netwerk toe te voegen. Het completeren van het netwerk gebeurt aan de randen. In het fietsnetwerk worden drie verschillende typen fietsroutes onderscheiden;

- Snelle fietsroutes; hoogwaardige fietsverbindingen tussen kernen. In de regio Kampen gaat het om de fietsroute Kampen – Zwolle.
- Regionaal netwerk; hoofdroutes binnen de kernen en tussen de kernen. Gericht op het bedienen van dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom.
- Lokaal netwerk; routes ter ontsluiting van woonwijken, secundair ten opzichte van het regionale netwerk.

De hiernavolgende schakels worden toegevoegd aan het netwerk. Op de navolgende kaart worden de verbindingen en opwaarderingen tevens aangeduid.

Snelle fietsroute Zwolle – Kampen - Dronten

De fietsverbinding langs de Zwolseweg is een goede doorfietsroute die op orde is en goed aansluit in Zwolle. Binnen Kampen eindigt deze route bij het Onderdijks. In Kampen zuidwest ontbreekt een doorfietsroute vanaf het Onderdijks langs de Niersallee naar Station Kampen-zuid en verder. Door deze route door te trekken met een ongelijkvloerse kruising over de

Niersallee nabij het station en verder langs de N50 met een aansluiting op de nieuwe doorfietsroute naar Dronten langs de N307. Deze route heeft niet alleen een regionale functie maar ook lokaal in Kampen als verbinding noord-zuid die aansluit op alle belangrijke oost-west routes. Hierdoor ontstaat naast de fietsroute langs de Europa-Allee een tweede noord-zuid verbinding. Bovendien is het ook een verbinding Kampen Zuid – Melmerpark.



Figuur 1: Fietser op de Molenbrug

Verbinding Oosterholt

De Oosterholtseweg en Oosterholt-noord zijn geen onderdeel van het fietsnetwerk en liggen relatief gezien ver van openbaarvervoer voorzieningen. Daarom is het zaak om het fietsnetwerk hieruit te breiden en compleet te maken.

Koekoeksweg

IJsselmuiden heeft op verschillende locaties aan de randen uitbreidingslocaties. Een van die locatie is gelegen nabij de Koekoeksweg. In dit deel van IJsselmuiden ontbreekt in het netwerk nog een verbinding langs de Koekoeksweg. Er is een vrijliggend fietspad maar deze is nog geen onderdeel van het netwerk. Door het fietspad langs de Koekoeksweg op te nemen in het netwerk komt daar extra aandacht voor en kan onderzocht worden hoe deze verbinding te verbeteren.

Kamperwetering

De Kamperwetering is in de Mastenbroekerpolder een veelgebruikte route. Zowel gemotoriseerd (sluip)verkeer, landbouwvoertuigen als fietsverkeer maken gebruik van deze weg. De weg is niet ingericht op dit gebruik en de weg inclusief berm zijn eigenlijk niet geschikt voor het dragen van al dit verkeer. In het verleden is in een motie aan de orde geweest om te voorzien in goede fietsvoorzieningen langs de Kamperwetering, met name voor scholieren richting Zwolle. In het licht van een nieuw fietsbeleidsplan is het wenselijk om te onderzoeken welke functie de Kamperwetering dient te krijgen in het netwerk. Opgaven zijn hierbij het (indien wenselijk) faciliteren van lokaal- en fietsverkeer en het ontmoedigen van de weg als onderdeel van sluiproutes. Deze opgave kan gezien worden als ontbrekende schakel.

Verbinding naar uitbreidingen

Zoals gesteld is het in realisatie van nieuwe fietspaden voornamelijk van belang om in te zetten op de fietsroutes naar, tussen en door de uitbreidingslocaties. Het op goede wijze ontsluiten van het dorp Reeve, hoogwaardige verbindingen naar Kampen Zuidwest en vooral zorgen dat deze routes prioriteit hebben ten opzichte van autoverbindingen.

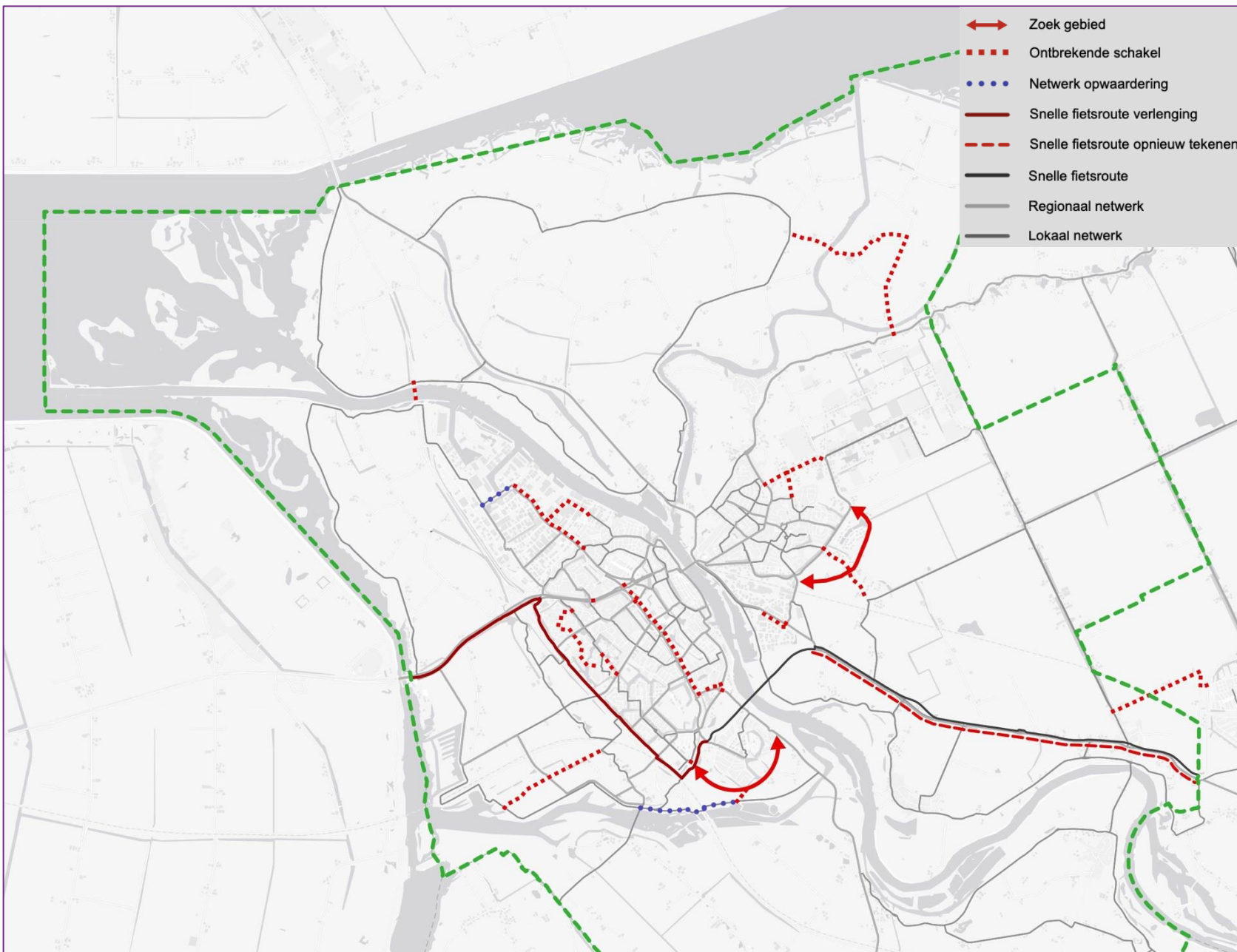
Completeren netwerk

Binnen het huidige netwerk zijn nog routes en paden die verbeterd kunnen worden. Op dit moment zijn voor de betreffende routes voorzieningen aanwezig maar deze kunnen verbeterd worden qua verkeersveiligheid of functionaliteit. Zo geldt voor de fietsroute vanaf station **Kampen Zuid naar het Melmerpark** dat het momenteel meer een recreatief uiterlijk heeft. Dit kan meer gericht worden op forenzen, waarbij ook de oversteek over de Flevoweg meer daarop gericht kan worden.

Hetzelfde geldt voor de route vanaf het dorp **Reeve via Stationskwartier naar de binnenstad**. Voor dat laatste deel zijn diverse mogelijkheden in het huidige netwerk maar nog geen duidelijke hoofdroute. De fietsoversteken over de **Europa-Allee** zijn ook aandachtspunten, bijvoorbeeld voor het aspect verkeersveiligheid. Mogelijk kunnen tunnels in de toekomst een oplossing bieden voor die oversteken. Hetzelfde geldt voor de verbinding vanaf het **Stationskwartier** naar de ander zijde van de N764 richting **Onderdijks**.

Ten slotte ligt nog een grote opgave in het **geloofwaardig en fietsvriendelijk inrichten van de 30 km/uur** wegen die tevens een wijkontsluitende functie hebben. Dit geldt voor bijvoorbeeld

de Kennedylaan, Wederiklaan, Rolklaver Silene, Haatlanderdijk, en Oosterlandenweg. Ook in het kader van het SPV is hiervoor aandacht. De Beukenweg – Apeldoornsestraat is ook een voorbeeld van zo'n route.



3.2 Veilig fietsnetwerk

In een fietsstad als Kampen moet iedereen zich veilig voelen op de fiets om met plezier en een goed gevoel te kunnen fietsen. Om het fietsklimaat te verbeteren pakken we de locaties aan die bekend staan als ongevallenlocaties en de locaties waar mensen zich onveilig voelen. Daarnaast wordt verdergegaan met de risico-aanpak conform het SPV2030 waarin wordt ingezet op het herkennen en beperken van risico's in het verkeer.

Verlichting

Verder is uit de enquête gebleken dat verlichting een belangrijk aandachtspunt is waar veel aandacht voor gevraagd wordt. Onder andere bij de rotondes en op routes waar geen woningen in de buurt zijn wordt aandacht gevraagd voor aanvullende verlichting. Hoewel dit enerzijds in relatie tot veiligheid is, heeft het ook te maken met ruimte voor iedereen. Het verzorgen van verlichting passende bij de gebruiker en ook bij de omgeving. Zo hoeft verlichting niet altijd aan te staan maar is tegenwoordig ook techniek beschikbaar waarbij verlichting vraagafhankelijk (op het moment dat een fietser passeert) aan gaat.

Bromfiets op de rijbaan

In Kampen mogen bromfietzers nog op het fietspad. Dit geeft massaverschil en onveiligheidsgevoel bij de fietsgebruikers. Binnen de bebouwde kom is het in Nederland gebruikelijk dat de bromfietzers zich op de rijbaan begeven. We zien dit wel in bijvoorbeeld 's-Heerenbroek maar in de kern Kampen is dat nog niet het geval. Vooral op de fietspaden langs de Europa-allee, de Flevoweg en Haatlanderdijk is daar veel winst te behalen.

Breedtes fietspaden

In praktische zin betekent ruimte voor iedereen ook het bieden voldoende brede fietspaden. Zeker nu in recente jaren steeds meer verschillende fietsers, van verschillende breedtes en met verschillende snelheden gebruikmaken van het fietspad. Tegenwoordig halen ouderen op elektrische fietsen groepen scholieren in op het fietspad om vervolgens een bakfiets als tegenligger tegen te komen. Om dit veilig mogelijk te maken is het noodzakelijk het fietspad op plaatsen waar dat gewenst is voldoende breed te maken. Onderstaande tabel geeft een indruk van de gewenste breedtes.

Gewenste breedte fietspad			
Eenrichtingverkeer		Tweerichtingverkeer	
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 150	2,00	0 – 50	2,00
150 - 750	2,50 – 3,00	50 - 150	2,50 – 3,00
> 750	3,00 – 4,00	> 150	3,50 – 4,00
Gewenste breedte (brom)fietspad			
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 75	2,50	0 – 50	2,50
75 – 375	3,00 – 3,50	50 - 100	3,00 – 3,50
> 375	4,00 – 4,50	> 100	4,00 – 4,50

Figuur 2: fietspadbreedtes conform CROW

3.3 Fietsen is voor iedereen

Fietsen in Kampen moet toegankelijk zijn voor iedereen. Fietsen is een gezonde en goedkope manier om je te verplaatsen. Fietsen is daarmee bij uitstek een vervoerwijze die past bij de inclusieve samenleving. Om iedereen te betrekken bij het fietsen wordt er actief campagne gevoerd ter stimulering van het fietsgebruik als particulier maar ook vanuit de werkgeversaanpak vanuit de regio. Hierbij sluiten we aan bij mogelijkheden die zich voordoen zoals wegwerkzaamheden of gemeentelijke evenementen.

Nieuwe Kampenaren

Mensen die vanuit het buitenland komen zijn vaak niet opgegroeid en gewend om te fietsen. Deze mensen wordt de mogelijkheid geboden om te leren fietsen zodat ze niet afhankelijk zijn van een auto of openbaar vervoer en zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Dit zorgt ook voor integratie en het verbreden van hun netwerk. Daarmee worden meer mogelijkheden geboden om onderdeel te worden van de samenleving.

Campagnes/ fiets stimuleren

Het college van de gemeente Kampen heeft de ambitie om fietsstad 2022 te worden uitgesproken. Omdat in Kampen de voorzieningen in hoofdlijnen op orde zijn is het zaak dat onze inwoners zich realiseren hoe goed de voorzieningen zijn en wat een voordelen er aan het fietsen zitten ten opzichte van het gebruik van een auto. Door het actief promoten en benoemen van de voordelen van het fietsgebruik zetten wij de komende jaren in op bewustwording en gebruik van de voorzieningen. Of te wel, fietsen is voor iedereen.

Scholieren

Actief vroegtijdig beginnen met stimuleren van kinderen naar school. Dit willen we doen door al te beginnen bij de kinderopvang dus al voor de basisschool. Enerzijds dient dit programma zich te richten op het veilig leren fietsen van kinderen en anderzijds op het inrichten en veilig gebruiken van de schoolroutes. Hierbij gaat het niet alleen om fysieke maatregelen maar ook juist om het stimuleren van het halen en brengen van kinderen met de fiets in plaats van met de auto. Voorgesteld wordt om het fietsnetwerk in relatie tot schoolroutes te analyseren samen met een

scholierenraad. Daaruit worden vervolgens verbeterpunten gehaald.

Gezondheid

Fietsen heeft gezondheidsvoordelen. Het is duidelijk dat dagelijks op de (elektrische) fiets van Zwolle naar Kampen gezonder is dan diezelfde route in de auto te doen. Zeker in de regio Kampen wordt fietsen ook als sportbeoefening gedaan, door individuele recreanten maar ook in clubverband bij KWC. In beide gevallen is dit goed voor het trainen of onderhouden van de conditie en gezondheid. Deze gezondheidseffecten kunnen ook op een laagdrempelig niveau behaald worden, bijvoorbeeld door mensen met overgewicht te stimuleren te fietsen. Of om kinderen dagelijkse beweging te geven. Het is wenselijk om deze mogelijkheid vorm te geven en te stimuleren.

3.4 Veilig stallen en overstappen

Goede stallingsvoorzieningen zijn van belang, vooral bij verkeer aantrekkende voorzieningen. Het gaat daarbij niet alleen om de kwantiteit van de stallingsvoorzieningen maar ook om de kwaliteit en positie. Door bij de scholen, sporthallen, winkels en natuurlijk het centrum van Kampen genoeg en veilige stallingsvoorzieningen te bieden wordt het aantrekkelijk om de fiets te kiezen boven de auto. Daarbij kan bij bewaakte voorzieningen nog aandacht zijn voor het kunnen opladen van de elektrische fiets. In het centrum van Kampen wordt al hard gewerkt aan een goed stallingsplan om het winkel klimaat te verbeteren en de stegen vrij te houden van fietsen voor de doorgang.

Elektrische fietsen

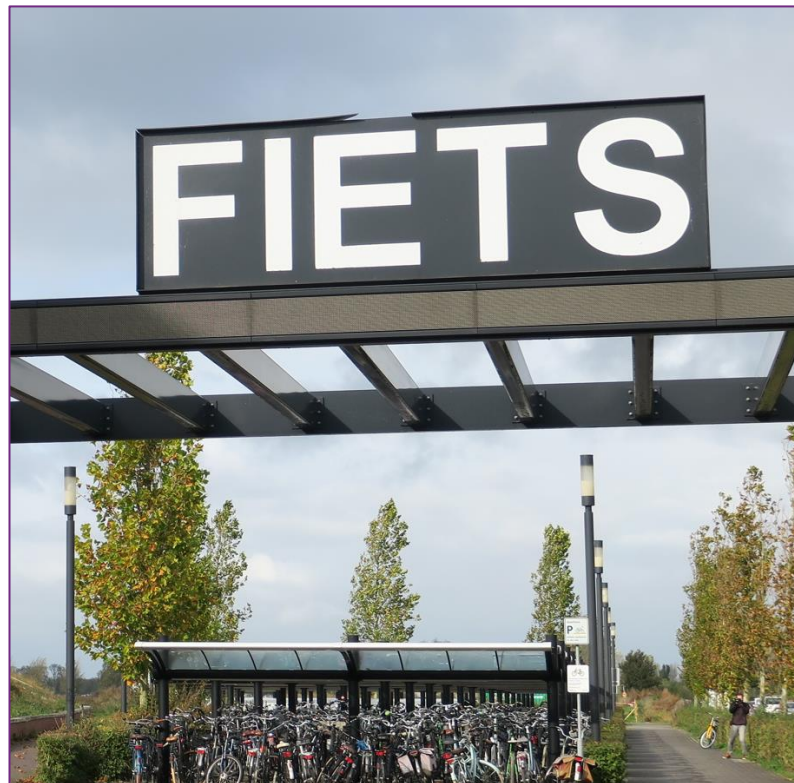
Het opladen van elektrische fietsen wordt in de praktijk niet gedaan bij openbare stallingen waar geen toezicht op is. Om het elektrische fietsen te stimuleren is het wel zaak dat er mogelijkheden zijn om bij te laden voor toeristen of bezoekers van voorzieningen. Hiervoor komen locaties in aanmerking waarbij natuurlijk toezicht is zoals bij rustpunten langs toeristische fietsroutes of nabij een terras of bewaakte fietsenstalling.

Deelfiets en Hubs

Ketenmobiliteit, hubs-netwerk en MAAS zijn in de mobiliteitswereld veelgebruikte termen in recente jaren. Al deze termen gaan om het inzetten van de meest passende vervoerwijze voor een bepaald deel van de reis. Hierin speelt de fiets een grote rol, bijvoorbeeld in de voorreis naar het openbaar vervoer. Maar ook in het natransport (OV-fiets). In Kampen is een deelfietsprogramma opgezet, in het kader van duurzaamheid is dit een ideale vervoerwijze voor het laatste deel van de reis binnen de gemeente Kampen. Het gericht inzetten en stimuleren van deelfietsen ook in relatie tot openbaar vervoer en de parkeermagneten is hierin noodzakelijk.

Binnenstad

Het fiets parkeren in de binnenstad heeft al de nodige aandacht. Het is duidelijk dat dit ook aandacht blijft verdienen. De aanpak dient tweeledig te zijn, enerzijds gericht op informeren en later handhaven en anderzijds gericht op het bieden van stallingsmogelijkheden die aansluiten bij de behoefte. Dit betekent voldoende stallingsmogelijkheden, wellicht ook mogelijkheid voor het opladen van elektrische fietsen, het goed stallen van bredere fietsen en het bieden van goede locaties.



Figuur 3: fietsparkeren station Kampen - Zuid

Stallen bij openbaar vervoer

Bij de stations werken we samen met NS om de stallingen bereikbaar en veilig te houden. Er wordt actief gemonitord en bijgeplaatst als dat volgens prognoses nodig is. Bij de bushaltes is het ook van belang dat er genoeg goede voorzieningen aanwezig zijn. Dit is niet overal het geval. Als uitwerking van dit fietsplan wordt er een onderzoek gedaan naar het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.

3.5 Fietsen en ruimtelijke ontwikkeling

Kampen staat voor een enorme opgave als het gaat om de woningbouw opgave maar ook de nieuwbouw van scholen en voorzieningen. Bij als deze ontwikkelingen gaan we acties inzetten op het STOMP principe zodat na het stappen de fiets op 1 komt bij de ontwikkeling van voorzieningen. Dit heeft gevolgen voor de stallingsvoorzieningen maar ook juist denken vanuit het gebruik en dus de positionering van de fietsvoorzieningen in de openbare ruimte voor die van de auto.

Ruimtelijke ontwikkeling

Het zetten van de fiets op 1 moet opgenomen in worden in de wijze waarop wordt nagedacht over ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt praktisch gezien in dat niet als eerste gekeken wordt hoe het stratenpatroon van bijvoorbeeld Kampen Zuidwest wordt ingericht maar dat eerst gekeken wordt naar de meest wenselijke, directe fietsverbinding. Een latere stap is dan kijken naar hoe het autonetwerk aansluit op het fietsnetwerk.

Ook in relatie tot de omgevingswet die in de (nabije) toekomst wordt ingevoerd is dit een belangrijk onderdeel. De omgevingswet gaat uit van het in samenspraak met ontwikkelaars en initiatiefnemers invulling geven aan plannen in plaats van het opleggen en toetsen van eisen en voorwaarden. In dit proces moet naast het auto parkeren ook (vooral) bekeken worden hoe fietsstimulering en fietsenstalling worden opgenomen in plannen.

Duurzaamheid, klimaat en leefbaarheid

Een groot vraagstuk in huidige ruimtelijke ontwikkelingen is duurzaamheid. De stikstofproblematiek is daarin een onderwerp

dat zeer veel aandacht krijgt. Feit is dat iedere autobeweging een bepaalde uitstoot met zich meebrengt en dat dit niet geldt voor fietsbewegingen. Daarom is in dit kader het STOMP principe van groot belang. Het maakt niet alleen ontwikkelingen mogelijk indien dit principe voldoende wordt toegepast, het zorgt ook in de uiteindelijke ruimtelijke ontwikkeling voor een meer leefbaar plan.

Ook de 'achterkant' van duurzaamheid en klimaatverandering is van belang. Aspecten als hittestress en wateroverlast zijn concrete zaken waar fietsers en fietsinfrastructuur hinder van kunnen krijgen. Ook in dit kader is klimaat adaptief en met aandacht voor duurzaamheid met projecten en ontwikkelingen bezig zijn van belang.



Bouwstenen

Fietsplan gemeente Kampen

1. Beleid en inventarisatie

Voor gestart kan worden met het fietsplan is het van belang het geldende overkoepelde beleid op het gebied van fietsen te kennen, toekomstige trends en ontwikkelingen in kaart te brengen en het huidige netwerk te inventariseren. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

1.1 Beleid

Om een integraal fietsplan op te kunnen stellen zal aansluiting gezocht moeten worden bij uitgangspunten, doelen/ambities, categorisering van routes en voornemens uit relevante beleidstukken van het Rijk, de provincie en de gemeente Kampen. Deze beleidsinventarisatie richt zich daarbij op het fietsbeleid. In de komende paragrafen wordt dit van nationaal naar gemeentelijk niveau toegelicht.

1.1.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst de ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland tot 2040. De SVIR schrijft voor dat lokale overheden streven naar de realisering van een fietsnetwerk dat voldoet aan de eisen op het gebied van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Daarnaast geeft de SVIR aan dat overheden moeten zorgen voor kwalitatief en kwantitatief voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Duurzaam Veilig 3

De visie Duurzaam Veilig is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat': door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een aanpak bedacht en beschreven met als doel de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Dit is beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), met daarin negen thema's die samen het hele verkeersveiligheidswerkveld omvatten:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Ieder thema bevat risico's voor verkeersveiligheid. Per thema staat in het SPV een toekomstbeeld geschetst voor 2030 en

daarbij oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Aangezien de fiets een van de gangbare modaliteiten is, heeft het SPV invloed. Daarbij geldt ook dat op fietsgebied ontwikkelingen plaats hebben gevonden die specifiek zijn opgenomen in het SPV, zoals de veelheid van nieuwe fietstypen (elektrische fietsen, speedpedelecs etc.) en veilige fietsinfrastructuur.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in het BO MIRT van november 2020 met provincies, vervoerregio's en betrokken gemeenten afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Het NTF helpt om de fiets als volwaardige optie mee te nemen bij investeringsbeslissingen, op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Het NTF brengt landelijk de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van regionale fietsnetwerkplannen. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

Net als andere modaliteiten is fietsgebruik geen doel op zich, maar een oplossing voor veel verschillende urgente maatschappelijke opgaven waar Nederland de komende jaren voor gesteld staat. Het is belangrijk voor de bereikbaarheid van Nederland, de woningbouwopgave en de transitie naar duurzame mobiliteit. Verder levert fietsen een belangrijke bijdrage aan de gezondheid

en vitaliteit en draagt het bij aan ontplooiingskansen. Tot slot is de Nederlandse fietskennis een belangrijk exportproduct.

In het NTF staan drie thema's centraal:

1. **Vlot en veilig doorfietsen**

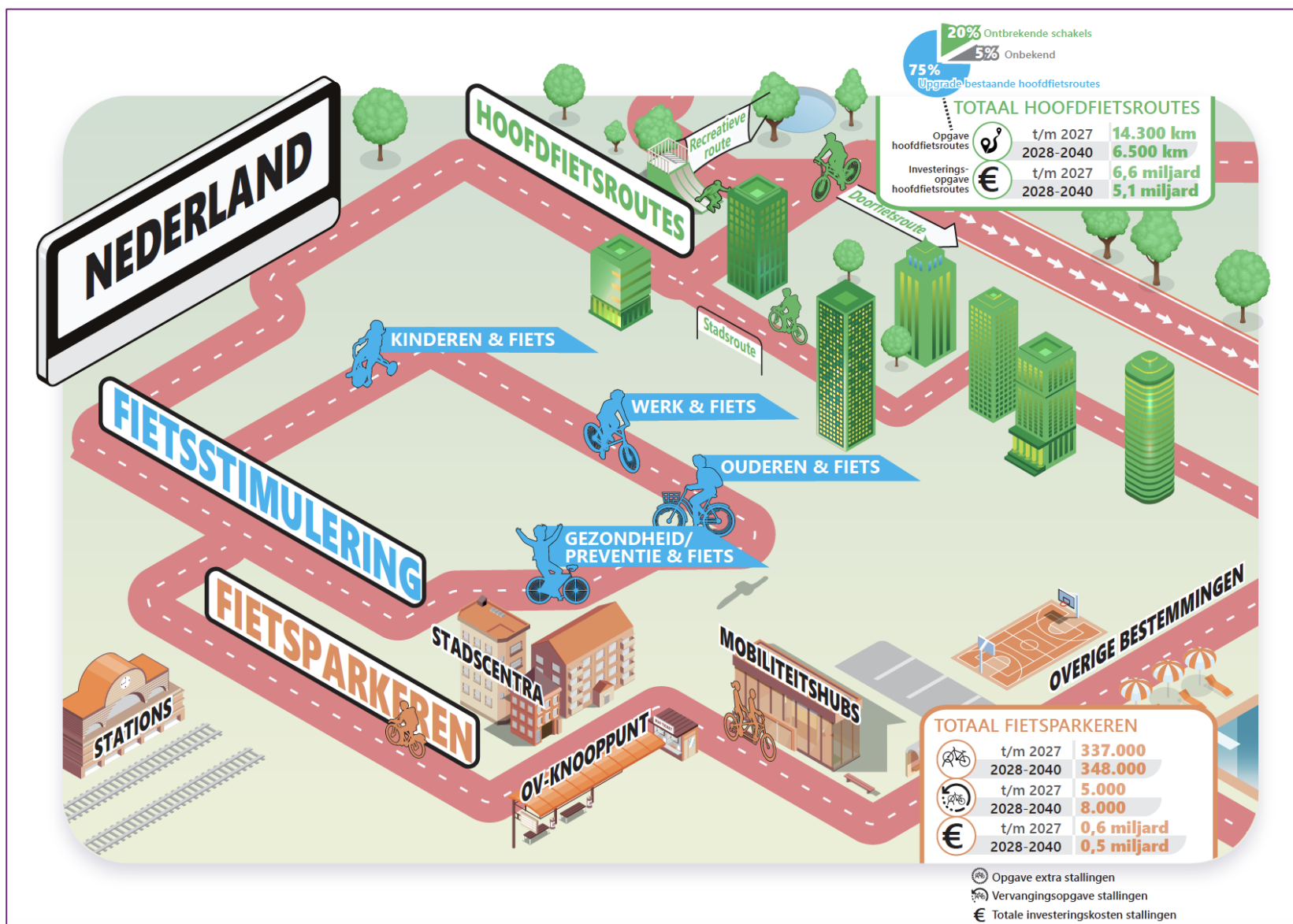
Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden.

2. **Moeiteloos en veilig je fiets stallen**

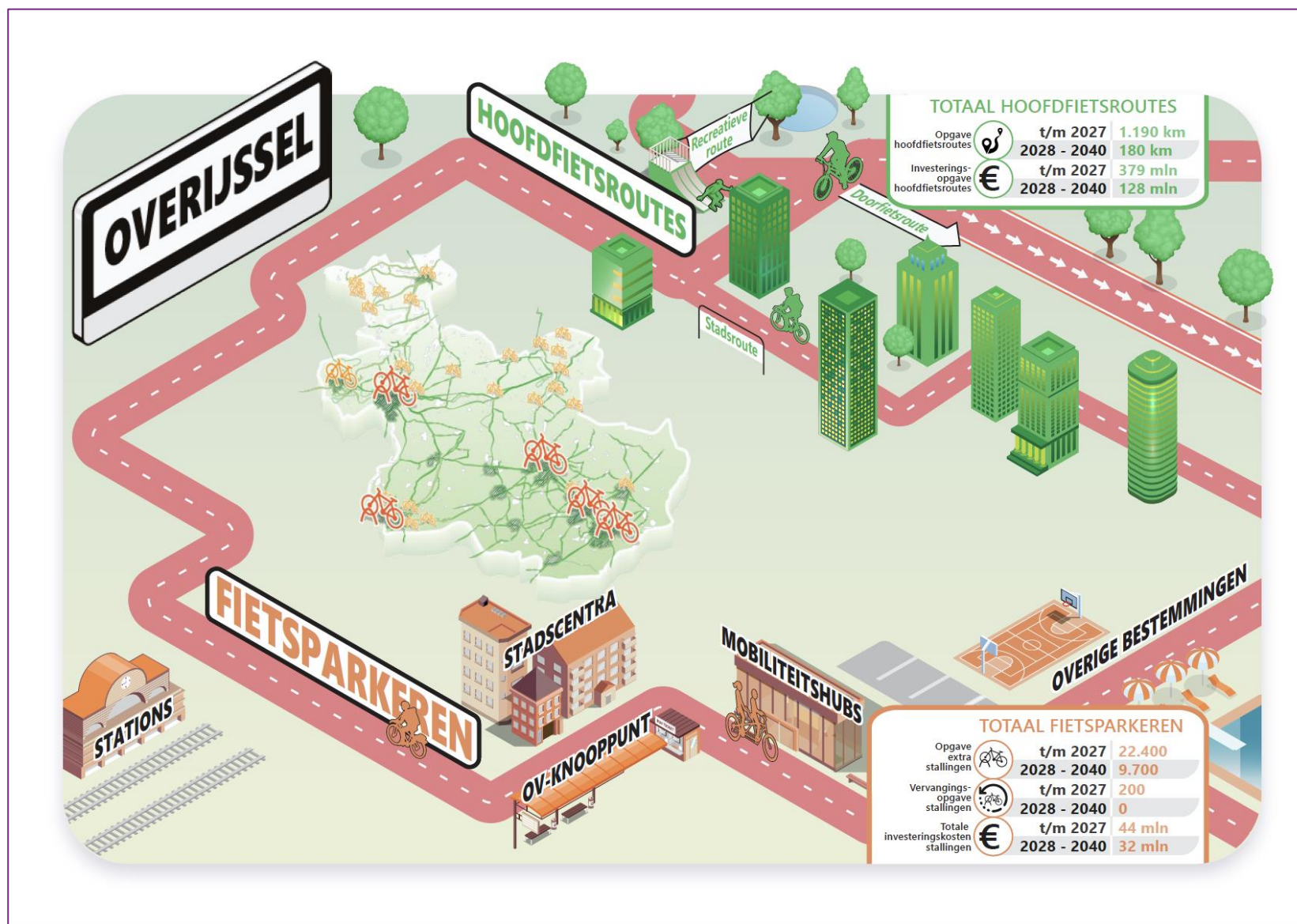
Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis.

3. **Benutten van de potentie**

Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar Nederland voor staat, is flankerend beleid, gericht op het benutten van de potentie van de fiets, van belang. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker maken en langer doortrappen.



Afbeelding 1: Nationaal Toekomstbeeld Fiets – Nederland



Afbeelding 2: Nationaal Toekomstbeeld Fiets - Overijssel

Fietsersbond - Fietsvisie 2040

In de Fietsvisie 2040 schetst de Fietsersbond een toekomstdroom waarbij in 2040 een hele familie aan fietsen rondrijdt, waardoor voor vrijwel alle Nederlanders en situaties een geschikte fiets bestaat en de auto zijn grootste aantrekkingskracht heeft verloren. De fietsers die gebruikmaken van deze Fietsfamilie ervaren fietsgeluk. Dat wil zeggen dat ze zich snel, veilig en comfortabel voelen als ze op hun fiets op pad zijn.

Om deze droom te verwezenlijken hanteert de Fietsersbond een zestal hoofdlijnen, waarvan de toepassing van het STOP-principe in de kernen (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen als volgorde) en de voertuigfamilies de belangrijkste input leveren voor het op te stellen beleid.

1.1.2 Provinciaal beleid

Koersdocument Fiets Overijssel

Het doel van het Koersdocument Fiets Overijssel is om vanuit helikopterperspectief een samenhangend provinciaal beleid rondom de fiets te formuleren en kaders te stellen voor programma's en maatregelen om het fietsgebruik in de provincie te laten groeien. Het gaat daarbij om zowel het utilitair als recreatief fietsgebruik.

Overijssel ziet de fiets als een belangrijk middel om de bereikbaarheid van stad en platteland te verbeteren. In de stad draagt de fiets bij aan een vermindering van de overlast veroorzaakt door files, luchtvervuiling en geluid. Op het platteland draagt de fiets bij aan het verbinden van dorpen met steden, zeker ook op plekken waar het openbaar vervoer niet langer een

bruikbare oplossing is. Verder helpt de fiets bij het verbeteren van de gezondheid van de inwoners en bezoekers van de provincie. Ook zorgt de fiets voor een groot deel van de opbrengsten in de vrijetijdseconomie en versterkt de fiets het imago van de (groene) provincie.

Overijssel wil gestructureerd bijdragen aan een verdere groei van het fietsen in de provincie en werkt daarbij zo goed mogelijk samen met andere belanghebbenden zoals gemeenten, waterschappen, Fietsersbond, ANWB en het bedrijfsleven. De provincie kiest ervoor om de behoeften van de fietsers centraal te stellen bij het prioriteren van acties en de inzet van middelen.

Op basis van de 'Fietskroon' wil de provincie samen met haar partners in beeld brengen op welke gebieden maatregelen zich versterkt moeten richten. Waar in het verleden voornamelijk aandacht werd gegeven aan de infrastructurele aspecten is de Fietskroon gericht op drie elementen. De drie parels op de kroon vertegenwoordigen de elementen; infra en omgeving, de mens en ten slotte de fiets.

De mens is vanzelfsprekend een fietser, dat element richt zich dan ook op educatie, bewustwording en gedragscampagnes. De fiets is het voertuig, in dat element wordt aandacht gegeven aan bijvoorbeeld nieuwe fietstypen, veiligheidssystemen op fietsen en intelligente verlichting. Op alle drie de elementen wordt ingezet om naast veiligheid en snelheid ook aandacht te geven aan het verbeteren van de beleving, het comfort en het gemak voor fietsers. Zowel voor utilitair als recreatief fietsen ontstaat hierdoor een impuls die het fietsgebruik stimuleert.

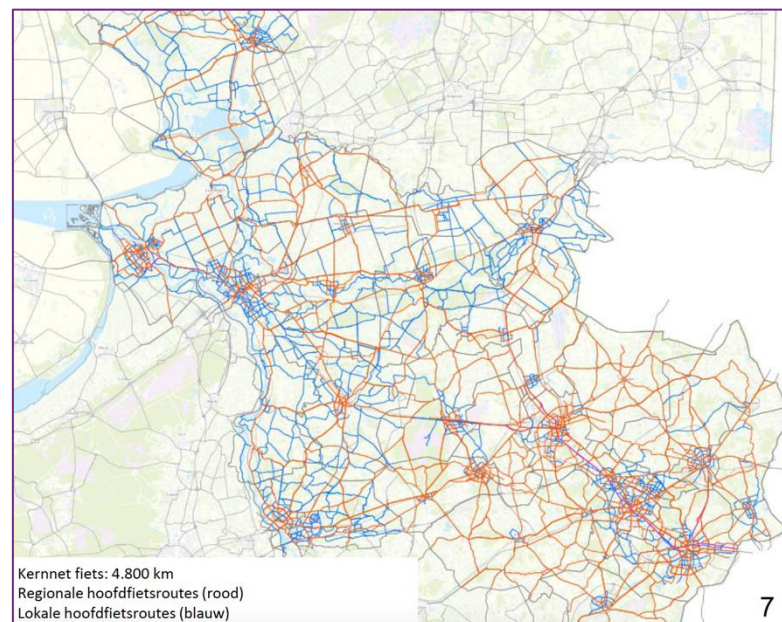
Vijf thema's die belangrijk zijn om de ambities van de provincie te kunnen realiseren zijn:

1. Infrastructuur
2. Veiligheid
3. Beleving
4. Bewustzijn/gedrag
5. Samenwerking en draagvlak

Kernnet Fiets provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft de afgelopen jaren toegewerkt naar het Kernnet Fiets. Onder andere met verbeteringen aan dit netwerk moet een bijdrage worden geleverd om meer mensen op de fiets te krijgen en daarmee de doelstellingen te halen zoals verwoord in het Koersdocument fiets van de provincie.

Het Kernnet Fiets (2018) betreft een regionaal fietsnetwerk en is opgebouwd uit een netwerk van regionale fietsroutes alsmede aansluitingen op het lokale fietsnetwerk in de bebouwde kom van de verschillende gemeenten. Dit Kernnet Fiets is een verdere uitwerking van het door de Provinciale Staten vastgestelde Provinciale Koersdocument Fiets (februari 2015) en de uitwerking hiervan (april 2016). In 2021 is het Kernnet Fiets geactualiseerd, het is als basis ingediend voor het NTF en de gemeenten hebben wijzigingen op het Kernnet Fiets kunnen indienen. Dit heeft geleid tot de NTF Contourenschets en Actualisatie Kernnet Fiets Overijssel.



Afbeelding 3: Kernnet Fiets Provincie Overijssel

Ontwerpprincipes

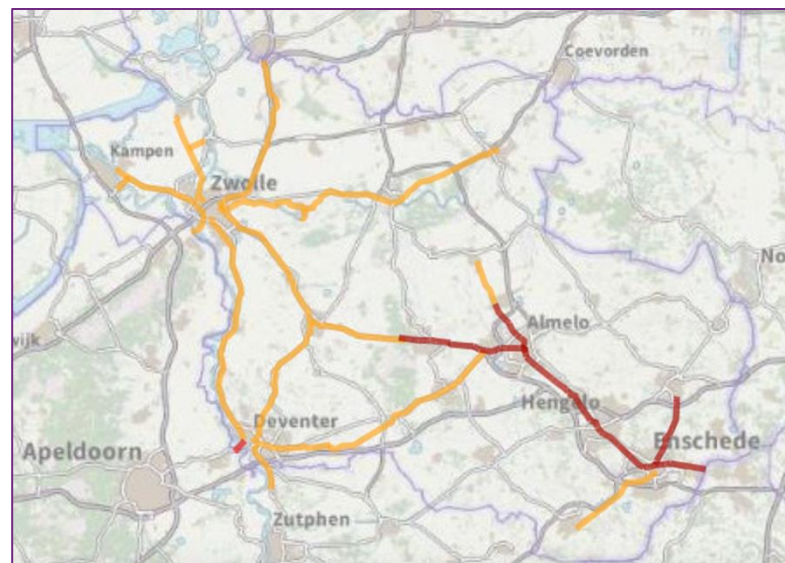
Om het fietsen te stimuleren is het belangrijk dat fietsverbindingen veilig, snel, comfortabel, herkenbaar en aantrekkelijk zijn. De Provincie Overijssel heeft in samenwerking met gemeenten ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets vastgesteld. Deze ontwerpprincipes zijn gebaseerd op de laatste inzichten voor het ontwerpen van fietsverbindingen en zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van het CROW en vastgelegd door de Gedeputeerde Staten. Voor het Kernnet Fiets zijn de elementen snelheid, veiligheid en betrouwbaarheid belangrijk. Daarnaast zien we voor de snelle fietsroutes ook de elementen gemak, comfort, beleving en herkenbaarheid als belangrijk.

Masterplan Snelle Fietsroutes

De wegbeheerders in Overijssel werken samen toe naar een netwerk van snelle fietsroutes. Dit netwerk is afgeleid van het gezamenlijk vastgestelde Kernnet Fiets Overijssel dat 4.500 kilometer fietsinfrastructuur omvat. Het netwerk faciliteert alle fietsers maar heeft de focus op het utilitaire fietsverkeer. Fietsroutes kunnen zo auto- en ov-netwerken ontlasten. Dit is gebaseerd op de visie op bereikbaarheid uit de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO).

De snelle fietsroutes zijn van meerdere wegbeheerders. De provincie is naast wegbeheerder ook co-financier van gemeentelijke fietsprojecten. De provincie heeft daarom in haar coalitieakkoord voor periode 2019-2023 aangegeven extra te investeren in fietsinfrastructuur om snelle fietsroutes en fietssnelwegen te realiseren.

In het Kernnet Fiets zijn negen routes aangemerkt als Snelle Fietsroutes met een totale lengte van 240 kilometer en daarnaast wordt in Twente wordt er gewerkt aan de realisatie van een Fietssnelweg (F35). Zowel een Snelle Fietsroute als een Fietssnelweg is een regionale hoofdfietsroute die hoogwaardig is ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden. Beide bieden fietsinfrastructuur met hoge kwaliteitseisen voor afstanden van 5 tot circa 30 kilometer en zijn bedoeld om op regionaal niveau de fiets in reistijd te laten concurreren.



Afbeelding 4: overzicht Snelle Fietsroutes Overijssel

Toekomstbeeld (Mobiliteits)Knooppunten Overijssel en MAAS

In de strategische koers mobiliteit van de provincie Overijssel zet de provincie de ontwikkeling van knooppunten (hubs) en MAAS (Mobility as a Service) in als middel om de duurzaamheid en leefbaarheid van de provincie te vergroten. Door routes en knooppunten te bundelen in een knooppuntennetwerk wordt een compleet beeld van het mobiliteitsnetwerk in de provincie gecreëerd. Binnen een knooppuntennetwerk draait het niet meer om één vervoerswijze, maar om de keten van herkomst naar bestemming waarbij knooppunten de overstap naar een andere vervoerswijze faciliteren, bijvoorbeeld door vanuit huis met de fiets naar het treinstation te rijden, vandaaruit met de trein naar een andere stad te reizen en het laatste deel tot de bestemming gebruik te maken van een deelfiets, deelauto of de bus. De

(deel)fiets speelt hierbij een prominente rol. De provincie heeft de treinstations in onze gemeente aangemerkt als regionale hubs en de parkeermagneten nabij de binnenstad als centrumringhub of stadsrandhub. Deze knooppunten lenen zich goed voor het faciliteren van (deel)fietsen en andere MAAS-achtige voorzieningen.

1.1.3 Regionaal beleid

Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle

Met het uitvoeren van de Bereikbaarheidsambitie richt Regio Zwolle zich op het behoud van goede verbindingen via weg, spoor en water naar de Randstad en naar Duitsland. De Bereikbaarheidsambitie sluit aan bij ambities op het gebied van klimaat, energie, leefomgeving en duurzaamheid en ze laat raakvlakken zien met economie en de Omgevingsagenda Oost. In deze ambitie is economie gericht op 'bereik' van de economische centra in verband met de toenemende krapte op de arbeidsmarkt, de bereikbaarheid van de onderwijsvoorzieningen en het functioneren van de logistieke hotspots. Bereikbaarheid gaat over alle vervoerwijzen. Als andere vervoerwijzen dan de auto meer worden gebruikt, heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer over de weg. Als er veel wordt gefietst is het rustiger op de weg en neemt de bereikbaarheid voor het economische weggebonden (vracht)verkeer toe. De Bereikbaarheidsambitie is bedoeld als stevig fundament om die bereikbaarheid te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

1.1.4 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan gemeente Kampen

Het meest recente gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) voor de gemeente Kampen dateert uit 2010. In dit GVVP worden de hoofdlijnen van het verkeersbeleid in de gemeente Kampen benoemd en wordt in verschillende deelrapporten ingegaan op onder andere wegcategorisering, verkeersveiligheid, ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen. Een specifiek deelrapport van het GVVP is een fietsbeleidsplan. Dit fietsbeleidsplan start met het identificeren van de sterke en zwakke punten van het fietsnetwerk in Kampen.

Sterke punten van de gemeente Kampen:

- Op het aspect fietsgebruik scoort de gemeente Kampen in de fietsbalans 'zeer goed' ten opzichte van de gehanteerde norm. Ten opzichte van vergelijkbare gemeenten kent Kampen een hoog aandeel fietsverkeer. De fiets is de meest gebruikte modaliteit bij ritten tot 7,5 kilometer.
- Ten opzichte van vergelijkbare gemeenten scoort Kampen op het criterium directheid 'goed'. Desondanks staan bij de 'zwakke' kanten van de gemeente punten die de directheid kunnen verbeteren (heeft te maken met oponthoud op de routes).
- Fietsverkeer in Kampen hoeft zelden te stoppen voor verkeerslichten, relatief weinig te lopen bij bestemmingen en hebben zij weinig last van paaltjes op fietsroutes.

Zwakke punten van de gemeente Kampen:

- Fietsers hebben op kruispunten in de gemeente Kampen nog onvoldoende recht op voorrang en moeten vaak afslaan. De samenhang van het netwerk kan worden verbeterd door

directe routes, zonder oponthoud op kruispunten te garanderen.

- Het oponthoud in de gemeente Kampen is slechter dan gemiddeld. Dit wordt gekoppeld aan het vorige punt (waarbij wordt aangegeven dat dit concreet enkel van toepassing is bij de kruispunten bij de Oude Stadsbrug).
- Fietsverkeer moet ten opzichte van de hemelsbrede afstand in Kampen (te) ver omrijden. Dit geldt bij nogal wat verplaatsingen in Kampen. De omrijdfactor is daarmee matig te noemen. Het verkleinen van deze factor zal de samenhang en directheid van het netwerk ten goede komen.
- De oude binnenstad van Kampen kent vele smalle straatjes. Het comfort voor de fiets wordt verstoord door de hinder van smalle infrastructuur en door andere verkeersdeelnemers. Het comfort kan worden verbeterd door de hinder te beperken. Dit kan door het fietsnetwerk los te koppelen van het autonetwerk, zoals in dit GVVP is gedaan.

Vervolgens is in het fietsplan van 2010 een ambitie met daarbij een vijftal doelstellingen geformuleerd.

De ambitie voor de gemeente Kampen is om een verkeersbeleid en een verkeer- en vervoersysteem te bieden dat bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Kampen in 2030.

Deze ambitie is vertaald naar een vijftal bereikbare doelstellingen:

- Verbeteren van de lokale bereikbaarheid.
- Aandeel fietsverkeer lokale verplaatsingen gelijk of hoger.
- Het bevorderen van het woon- werkverkeer per fiets.

- Zorgen voor een verkeersveilige omgeving.
- Zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat.

Inmiddels is aan meerdere (fiets-)projecten die volgen uit het GVVP uitvoering gegeven en zijn knelpunten aangepakt. Daarnaast is invulling gegeven aan het deelfietsenplan en gestart met de pilot 'fietsparkeren binnenstad'.

Omgevingsvisie gemeente Kampen (in ontwikkeling)

Op dit moment wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de Omgevingsvisie voor de gemeente Kampen. De omgevingsvisie is gebaseerd op het bestaande strategische beleid dat de afgelopen jaren in overleg met de Kamper samenleving is vastgesteld. Deze visie brengt structuur en samenhang in ons voorheen versnipperde sectorale beleid voor de fysieke leefomgeving (ruimte, milieu, natuur en landschap, economie, verkeer en vervoer etc.). De visie geeft ook focus op de hoofdlijnen van beleid ofwel de strategische koers. In de omgevingsvisie staan de kernwaarden van Kampen en de maatschappelijke hoofdogaven centraal. De kernwaarden duurzaamheid, gebiedskarakteristieken en sociale gebondenheid zijn onze belangrijkste waarden die altijd en ook blijvende aandacht vragen. Daarnaast zijn er zes maatschappelijke hoofdogaven waar we de komende jaren vanuit de Omgevingsvisie aan willen werken, waaronder het thema 'bereikbaarheid en duurzame mobiliteit'. De highlights uit dit thema zijn uitgangspunt binnen onze fietsvisie en andersom.

Verkeerscirculatieplan (VCP 2017-2030)

Op 6 juli 2017 heeft de gemeenteraad het Verkeerscirculatieplan (VCP 2017-2030) vastgesteld. Het VCP is een kader stellende 'paraplunota' voor besluiten over een gastvrijere, autoluwere en

leefbaardere binnenstad van Kampen met daarin een aantal uitgangspunten die de basis vormen voor de in het plan opgenomen uitvoeringsmaatregelen. Het VCP richt zich op de benutting- en versterking van de kwaliteiten van Kampen, met name op het gebied van de kernkwaliteiten 'Leefbaarheid', 'Duurzaamheid' en 'Levensvatbaarheid'. Het VCP draagt er zorg voor dat er een duurzame en consistente ontwikkeling ingezet wordt om te komen tot een gastvrijere en autoluwere binnenstad, met in het Fietsplan vooral aandacht voor versterking van het (deel)fietsgebruik en de doorontwikkeling van het fietsparkeren.

Uitwerking Strategisch Plan Verkeersveiligheid gemeente Kampen

De provincie Overijssel en de 25 inliggende gemeenten, in de regio's West-Overijssel en Twente, zijn gestart met een risico gestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit doen zij in de vorm van een regionale en lokale uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waarin de risico gestuurde aanpak centraal staat. Niet meer reactief handelen door beleid te sturen op basis van gegevens over ongevallen alleen, maar proactief handelen op basis van een diverse en gestructureerde informatiebronnen. Zo worden risico's vooraf in kaart gebracht en kan er gewerkt worden aan het vermijden van ongevallen, in plaats van onveiligheid achteraf aan te pakken.

Voor de gemeente Kampen zijn onderstaande elementen als risicothema's benoemd:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 km/uur wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Ouderen (70+), fietsers, bromfietzers

Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in het buitengebied
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge bestuurders (18-24 jaar)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 1: risicothema's SPV 2030 gemeente Kampen

Vooralsnog zijn bovengenoemde thema's nog onderdeel van het ambtelijk werkdocument en ook niet uitputtend. In de toekomst zal de risico gestuurde aanpak, met daarin risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en programma's, verder uitgewerkt worden met de bedoeling om ook een bestuurlijke status te krijgen in de verkeersveiligheidsaanpak. Meerdere thema's hebben ook te maken met fietsen en dus is het niet meer dan logisch om ook de gemeentelijke uitwerking van het SPV te koppelen aan het fietsplan.

1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Kampen is volop in ontwikkeling. Een behoorlijk deel van de ontwikkelingen vindt plaats in of rondom Kampen maar ook in andere kernen vinden ontwikkelingen plaats. De ontwikkelingen in het Stationskwartier, Het Onderdijks en aan het Reevediep zijn de meest omvangrijke woningbouwontwikkelingen. In Kampen Zuidwest komen in totaal 2300 tot 2500 woningen en wordt ook ruimte gemaakt voor onderwijs. Ook in IJsselmuiden worden woningen ontwikkeld, bijvoorbeeld op de voormalige locatie van bakkerij Fuite. Voor de kleinere kernen (Wilsum, 's Heerenbroek en Zalk) zijn tevens locaties geïdentificeerd waar

ontwikkeling mogelijk is. Hiermee wordt invulling gegeven aan de grote (regionale) woningbouwopgave. In de Structuurvisie 2030 zijn de voornaamste uit- en inbreidingslocaties reeds opgenomen.

Naast woningbouwontwikkeling wordt ook gewerkt aan andere ruimtelijke plannen. Zo krijgt de eerdergenoemde Omgevingsvisie Kampen vorm en worden voor verschillende wijken visies en strategieën - bijvoorbeeld voor de binnenstad en Brunnepe - opgesteld. Deze visies gaan niet enkel in op de fysieke leefomgeving maar is breder dan ruimtelijke aspecten. Het doel ervan is om een integrale visie te formuleren waarin alle beleidsterreinen die actief zijn in een bepaald gebied een plaats krijgen. Dit zijn dus niet alleen de ruimtelijke disciplines maar bijvoorbeeld ook het sociale domein met al haar facetten.

Kampen stond in de middeleeuwen bekend als een zeer belangrijke handelspost met een groot invloed gebied. Met name in de binnenstad zijn elementen daarvan nog zeer goed te herkennen. Nog steeds is de binnenstad van Kampen een plek waar veel bedrijvigheid is en waar iedere vierkante meter op verschillende wijzen benut wordt. Zo is het een van de drukst bevolkte wijken van Kampen, een winkelgebied, uitgaansgebied, huisvest het jaarlijks meerdere evenementen en gaan er ook grote verkeersstromen door en langs. De gebiedsvisie Binnenstad Kampen (2012) beschrijft op welke wijze alle belangen in deze dynamische omgeving op elkaar afgestemd kunnen worden, en biedt daarmee een kader voor afwegingen tussen belangen en (gewenste) ontwikkelingen (in ruimte en in tijd). Sinds 2012 zijn op grond hiervan talrijke ruimtelijke ontwikkelingen, initiatieven en plannen gerealiseerd. Meest recente ontwikkeling betreft de uitwerking van de ruimtelijk economische transitie en

transformatie Binnenstad Kampen, met als doel de binnenstad toekomstbestendiger te maken.



Afbeelding 5: overzichtskartaal Structuurvisie Kampen 2030

In de structuurvisie 2030 zijn ook uitbreidingslocaties voor bedrijvigheid geïdentificeerd. Op meerdere plekken is ontwikkeling van deze locaties ook zichtbaar. Zo krijgt het bedrijventerrein rond de Oosterlandweg bij IJsselmuiden steeds meer vorm. Ook het Melmerpark en het bedrijventerrein langs de N50 groeien stap voor stap.

1.3 Fietsnetwerk

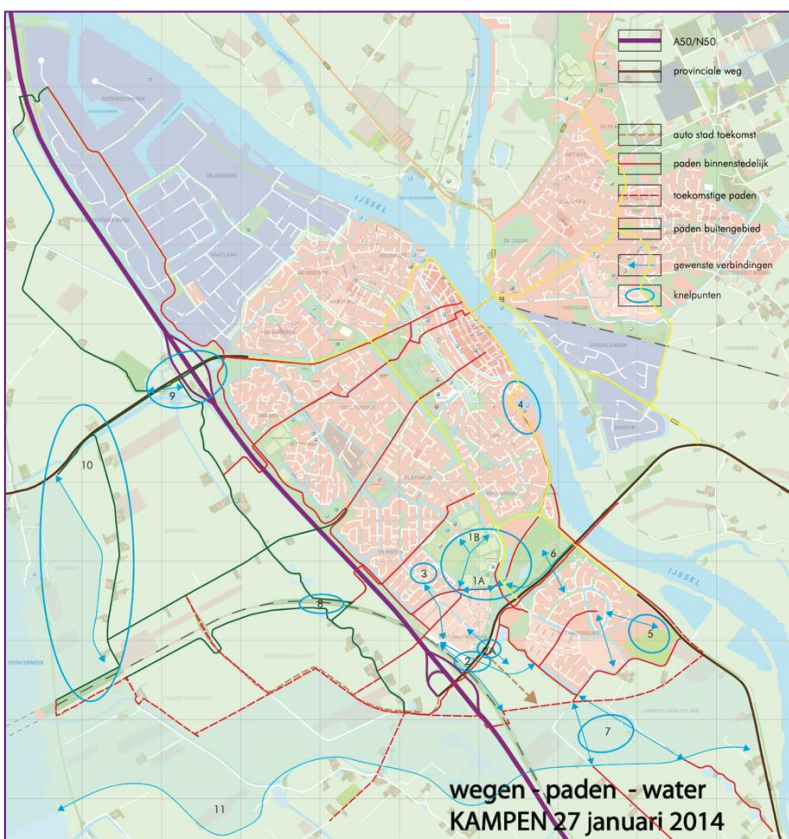
De gemeente Kampen heeft in het eerder beschreven fietsbeleidsplan de ambitie en doelstellingen vertaald naar een wensbeeld het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Kampen. In afbeelding 6 is dit wensbeeld weergegeven. Het wensbeeld fietsnetwerk bestaat uit het hoofdfietsnetwerk in de gemeente Kampen, onderliggend zijn alle wegen en paden waar fietsers gebruik van kunnen maken onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Ontbrekende schakels of mogelijke uitbreidingen weergegeven met (paars- of roodgekleurde) pijlen.



Afbeelding 6: wensbeeld hoofdfietsnetwerk Kampen fietsbeleidsplan 2010

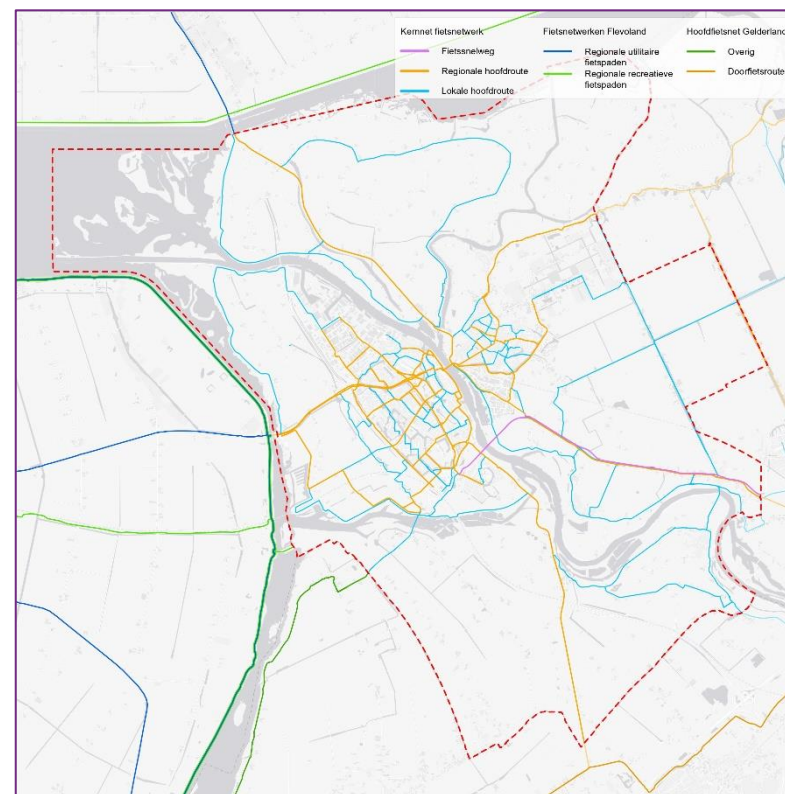
De afgelopen jaren is hard gewerkt aan het realiseren van de ambities en doelstellingen in het fietsbeleidsplan uit 2010. In de

tussentijd zijn er diverse ontwikkelingen geweest. Zo heeft het kernnet fiets van de provincie Overijssel een nieuwe kijk gegeven op het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Kampen. Daarnaast is de samenhang gezocht met het fietsbeleid in de provincies Flevoland en Gelderland, zodat een overstijgend fietsnetwerk aan ontstaan is. Toekomstige verbindingen moeten dan ook in die samenhang gezien worden. Het kernnet fiets vormt daarom de basis voor de verdere uitwerking van dit fietsplan, waarbij het fietsnetwerk binnen de gemeente Kampen beschouwd wordt als het utilitaire fietsnetwerk. In 2014 is het paden- en wegennetwerk in en om Kampen beschouwd waarbij een aantal knelpunten, ontbrekende schakels en gewenste verbindingen worden benoemd.



Afbeelding 7: ontbrekende schakels Kampen e.o. 2014

gemeente Kampen en de verbindingen met de omliggende provincies/gemeenten weergegeven.



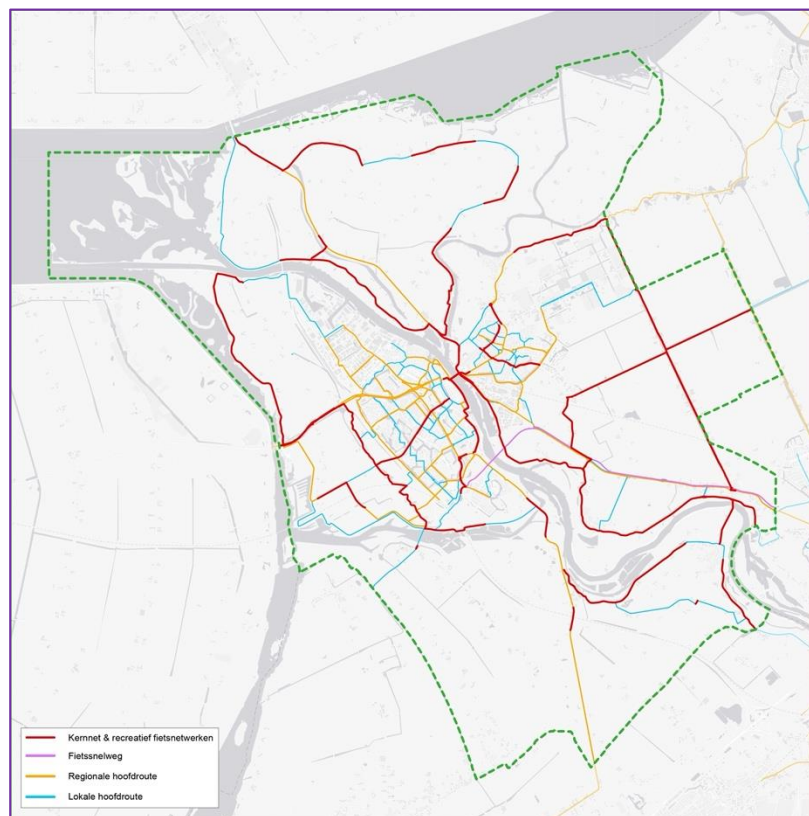
Afbeelding 8: kernnet fiets gemeente Kampen (e.o)

1.3.1 Utilitair fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is conform de terminologie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgedeeld in drie categorieën; doorfietsroutes, stadsroutes en recreatieve routes. Met name de eerste twee maken deel uit van het utilitaire fietsnetwerk. In de onderstaande afbeelding is het utilitaire fietsnetwerk van de

Uit deze afbeelding is op te maken dat het utilitaire fietsnetwerk in de gemeente Kampen redelijk fijnmazig is ten opzichte van de fietsnetwerken uit de omgeving. Naast de koppeling met de omliggende provincies en gemeenten is het binnen de gemeente van belang de samenhang te houden met de structuurvisie 2030.

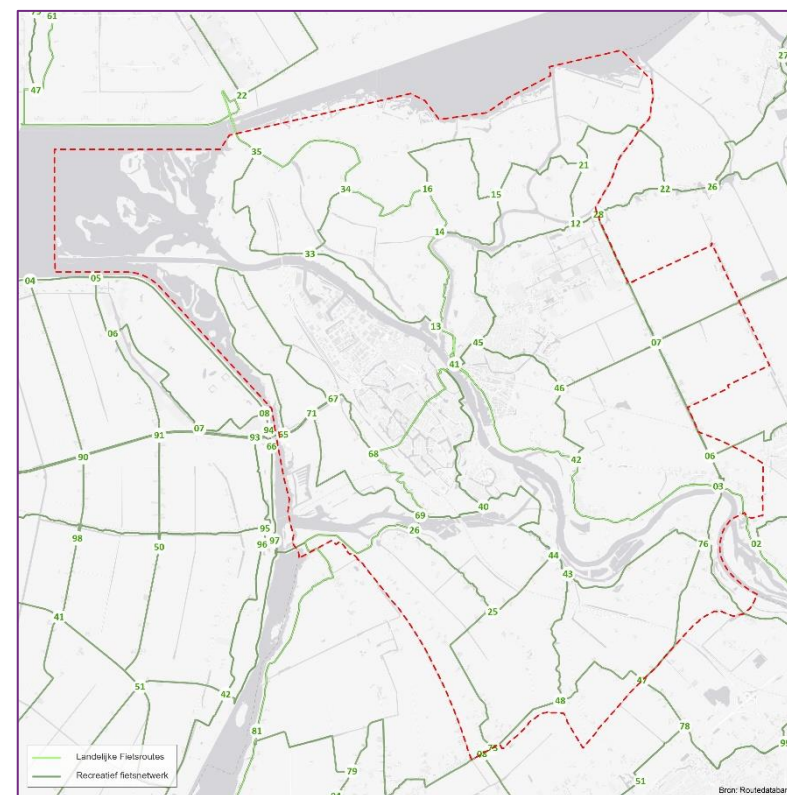
In de onderstaande afbeelding is het kernnet fiets weergegeven en de overlappende recreatieve routes. Duidelijk zichtbaar is dat de kern Kampen en de (geplande) uitbreidingen ten zuidwesten daarvan behoorlijk ontsloten door het kernnet.



Afbeelding 9: kernnet fiets met structuurvisiekaart 2030

1.3.2 Recreatief fietsnetwerk

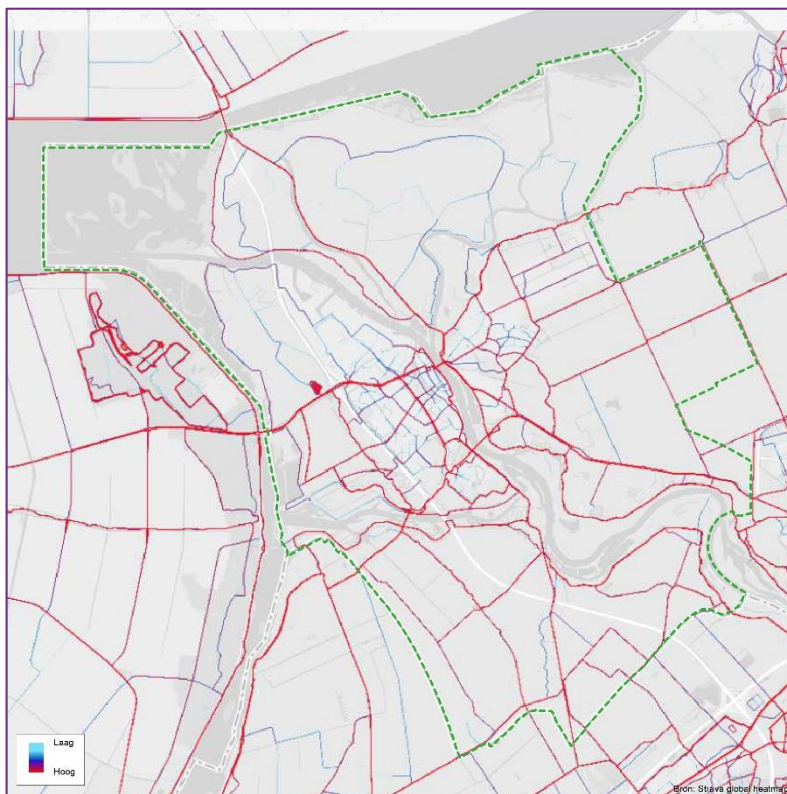
De gemeente Kampen kent naast het utilitaire fietsnetwerk ook een uitgebreid recreatief (fietsknooppunten) netwerk, die in onderstaande afbeelding is weergegeven (groene lijnen):



Afbeelding 10: recreatief fietsnetwerk gemeente Kampen (e.o.)

Op de fietsroutes op het Kampereiland, in en rondom het Reevediep of Mastenbroek is het heerlijk fietsen in een prachtige natuurlijke omgeving. Maar ook de fietsroutes in de historische

kern van Kampen worden goed gewaardeerd. Afbeelding 11 laat het gebruik van de fietsroutes in de gemeente Kampen in Strava zien. Een aantal fietsroutes wordt daarbij intensief gebruikt, terwijl andere fietsroutes nog onderbelicht zijn (verborgen parels).



Afbeelding 11: overzicht fietsgebruik (Strava)

1.4 Trends en ontwikkelingen

De laatste jaren zijn een aantal duidelijke trends waarneembaar in de maatschappij, op mobiliteitsgebied en op fietsgebied. Zo zijn de thema's **duurzaamheid en vergrijzing/vitaliteit** onderwerpen die op vele plaatsen in de maatschappij een plaats hebben. Dat geldt ook voor mobiliteit en fietsen. Het duidelijkste voorbeeld van de doorwerking van het thema vergrijzing/vitaliteit is de opkomst van de **elektrische fiets** en **speedpedelec**. Als gevolg van de welvaart neemt de vitaliteit en gezondheid van de bevolking op hogere leeftijd toe en blijft men langer actief. In de praktijk betekent dit dat steeds meer oudere mensen, langer blijven fietsen. De elektrische fiets zorgt ervoor dat dit nog eenvoudiger wordt omdat fietsen minder energie kost.

De elektrische fiets is inmiddels niet meer weg te denken uit het straatbeeld en wordt zowel utilitair als recreatief gebruikt. Naast dat het minder energie kost is er ook een andere zijde aan de opkomst van de elektrische fiets. Zo zien we in recente jaren een toename onder fietsongevallen onder voornamelijk ouderen. Het is eenvoudiger geworden om grotere afstanden per fiets af te leggen, bovendien kunnen de afstanden in veel gevallen sneller worden afgelegd. Daardoor is de elektrische fiets ook populair geworden onder forenzen en scholieren. Het biedt in sommige gevallen zelfs een alternatief voor de dagelijkse reis met de auto. De speedpedelec is een vervoermiddel dat ook steeds vaker gebruikt wordt en biedt nog hogere snelheid en dus een groter bereik voor de forens. Bovendien is het een duurzaam en gezond alternatief voor de auto.

Uit de opkomst van de elektrische fiets en speedpedelec zijn tal van aanverwante, **nieuwe fietstypen** ontstaan. Op het fietspad zijn steeds meer, verschillende gebruikers te onderscheiden. Zo is

een bakfiets steeds vaker een elektrische bakfiets en zetten **bezorgdiensten** naast de bromfietsen of scooters nu steeds vaker elektrische bezorgfietsen of speedpedelecs in. Bovendien zijn er steeds meer bedrijven die gebruik maken van bezorgdiensten per fiets. Mogelijk is voor de fiets ook een rol weggelegd in de **zero-emissie stadslogistiek**, dat de komende jaren in steeds meer steden een vorm zal krijgen. Zo wordt het op het fietspad steeds drukker met verschillende fietstypen die allen met verschillende snelheden rijden. In deze discussie komt ook de plek van de brom- en in mindere mate snorfiets op de weg naar voren. Het principe **bromfiets op de rijbaan** binnen de bebouwde kom wordt steeds breder toegepast, in de gemeente Kampen is dit principe nog niet eenduidig van toepassing.

Daarnaast zijn (inter)nationaal trends te zien in de **relatie tussen mobiliteit, openbare ruimte, gezondheid, duurzaamheid en klimaatvraagstukken**. Steeds vaker worden vraagtekens geplaatst bij de druk die de (vervuilende) auto op de openbare ruimte legt, met name in binnensteden is dit het geval. Dit wordt ook duidelijk uit de huidige landelijke woningbouwopgave waarin het stikstofprobleem een grote beperkende factor is. Het instellen van de maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op de autosnelwegen is een maatregel die is genomen om de stikstofuitstoot te verlagen en zodoende ook ruimte te bieden aan de woningbouwopgave. De fiets is een weinig milieubelastende

vervoerwijze en kan daarmee in deze tijd een gunstige vervoerwijze zijn.

Steeds meer steden weren autoverkeer uit de binnenstad, het concept van de **15-minutenstad**² wordt als toekomstbeeld gesteld (Parijs, Barcelona, Londen, Rotterdam en Utrecht als voorbeelden) en in populaire boeken als 'het recht van de snelste' wordt de positie van de auto in de maatschappij ter discussie gesteld. Hoewel niet overal de stappen direct rigoureuus zijn, wordt in veel steden wel maatregelen uitgerold die met deze onderwerpen te maken hebben. Binnen de gemeente Kampen wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar **Mobility as a service (MAAS)**³, verschillende vormen van hubs en ketenmobiliteit. In het VerkeersCirculatiePlan uit 2017 is hierin voor de binnenstad van Kampen bijvoorbeeld al op ingegaan. Het beschikbaar stellen van deelfietsen in Kampen is hierin een concrete maatregel.

Op het gebied van duurzaamheid en klimaatvraagstukken kunnen thema's als hittestress, wateroverlast en bodemdaling door langdurige droogte ook effect hebben op fietsers en fietsinfrastructuur. In praktische zin kan wateroverlast invloed hebben op bereikbaarheid; afwatering van paden en rond fietstunnels. Droogte en hittestress kunnen beide schade veroorzaken aan fietspaden terwijl hittestress ook direct de fietsers raakt. In technische zin worden voor dergelijke problemen oplossingen ontwikkeld, in ruimtelijk projecten is steeds meer

² Principe waarbij alle belangrijke dagelijkse faciliteiten te bereiken zijn met maximaal 15 minuten fietsen. Hierin kan de openbare ruimte ingericht op menselijke maat in plaats van de auto als leidende maat.

³ Houdt een beweging weg van privé-vervoer in de richting van vervoer aangeboden als dienst in. De te gebruiken vervoersmethoden zijn hierin tijd-, plaats-, vraag- en aanbodafhankelijk. Uber en ook deelscooters kunnen gezien worden als MAAS-services.

aandacht voor deze aspecten. Het is wenselijk hier structureel aandacht aan te geven binnen ontwikkelingen, projecten en onderhoud.

Daarnaast is ook het aanbod van **Openbaar Vervoer** een aspect dat invloed heeft op het verkeersnet en daarmee ook op het fietsgebruik. In de ketenmobiliteit en als concurrerende regionale verbinding zijn de fiets en het openbaar vervoer aan elkaar verwant. In deze wisselwerking zijn ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer een grote trend. Dit geldt ook voor het stadsvervoer in Kampen. Met de wijzigingen die per 12 december 2021 worden doorgevoerd, verwachten wij reizigers een toekomstbestendig en laagdrempelig openbaar vervoer aan te bieden.

Ten slotte spelen ten tijde van het opstellen van dit fietsplan nog de maatregelen in het kader van de COVID-19 crisis. Deze crisis heeft een duidelijke invloed (gehad) op de mobiliteit. Het is alleen onduidelijk welke blijvende effecten deze crisis heeft op de maatschappij en daarmee ook op de mobiliteit. Flexibiliteit en monitoring van het gebruik van het verkeersnetwerk behoeft de komende jaren (nog meer) aandacht.

2. Analyse

Om nieuw beleid, ambities en doelstellingen op te kunnen stellen is het noodzakelijk om het huidige fietsnetwerk en het gebruik daarvan te analyseren. In dit hoofdstuk wordt daarom ingezoomd op het fietsnetwerk in relatie tot bestemmingen, openbaar vervoer, recreatie en ontbrekende schakels. Om een beeld te krijgen over het gebruik van het fietsnetwerk wordt vervolgens gekeken naar de intensiteiten, ongevallen en het fietsparkeren.

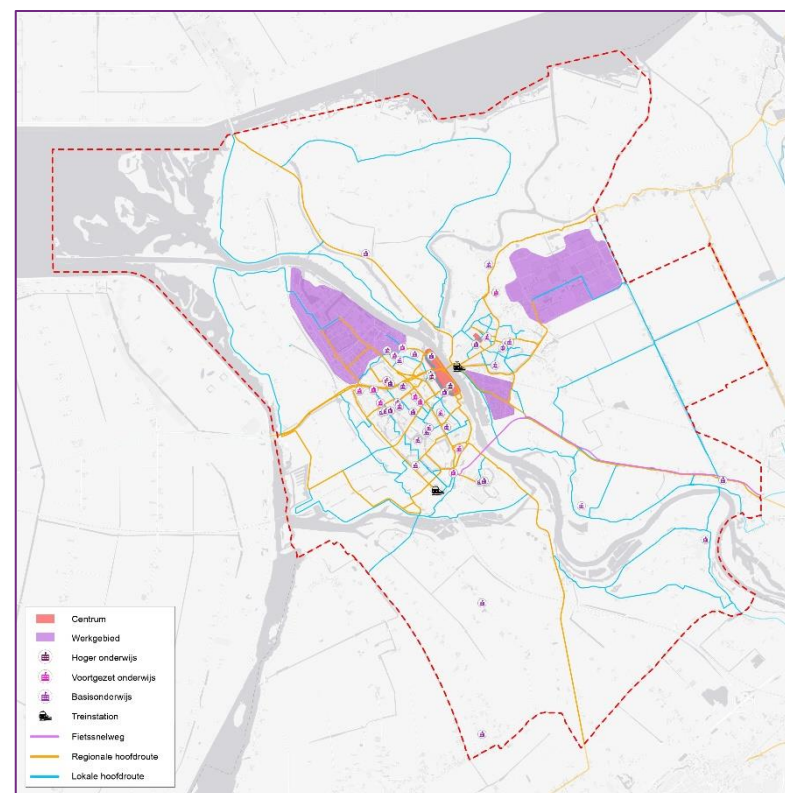
2.1 Fietsnetwerk

Het utilitaire fietsnetwerk heeft als doel om de verschillende bestemmingen en voorzieningen binnen de gemeente aan elkaar te verbinden en zo fietser te faciliteren in het veilig en comfortabel bereiken van de gewenste locaties. Het op orde hebben en houden van het fietsnetwerk is een voorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de fiets.

2.1.1 Bestemmingen

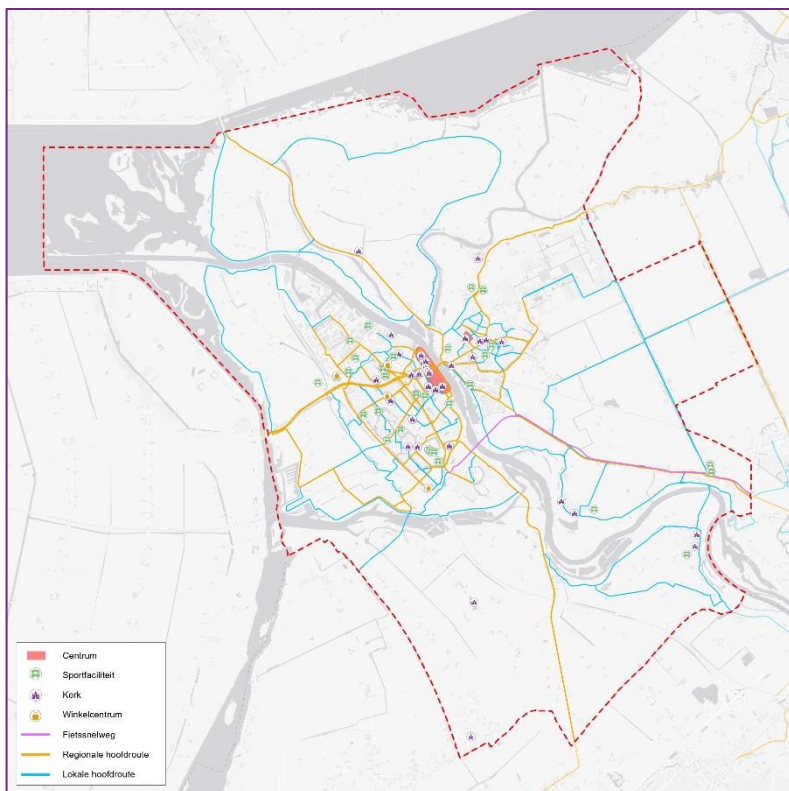
Om de compleetheid van het netwerk te kunnen analyseren, is het utilitaire fietsnetwerk afgezet tegen de verschillende bestemmingen en voorzieningen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar doordeweekse, weekend en recreatieve bestemmingen.

Afbeelding 12 laat de doordeweekse bestemmingen in relatie tot het utilitaire fietsnetwerk binnen de gemeente Kampen zien. Dit zijn bestemmingen waar men op werkdagen (overdag) naar toe gaat, zoals scholen, werklocaties en winkels.



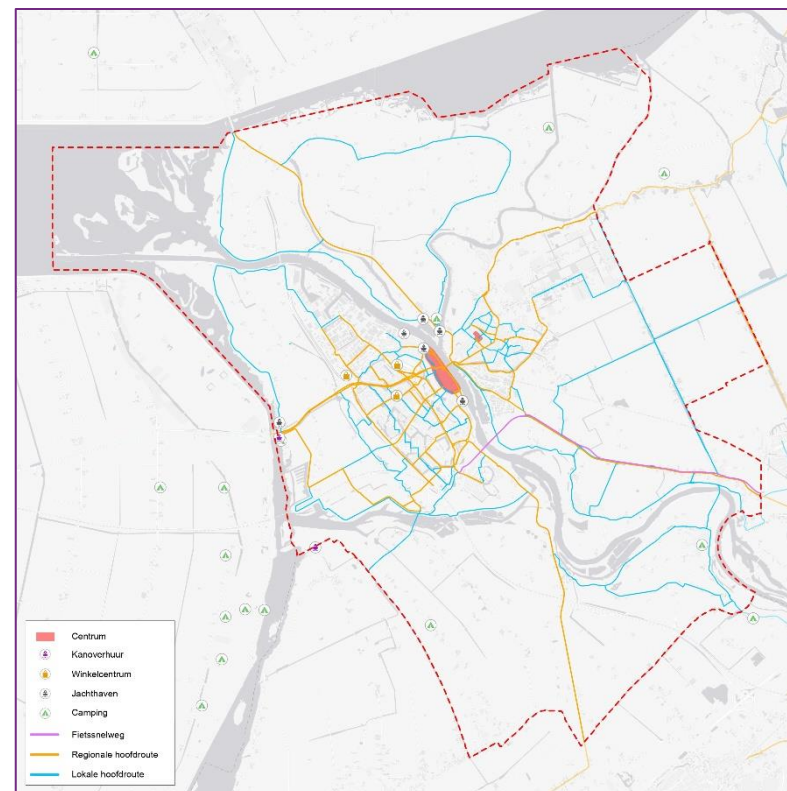
Afbeelding 12: overzichtskartaal weekbestemmingen

Hetzelfde is gedaan voor de weekendbestemmingen, weergegeven in afbeelding 13. Dit zijn bestemmingen waar men vaak in de weekenden (en avonden) heen gaat. Denk daarbij aan sportvelden en -hallen, winkelcentra en bijvoorbeeld kerken.



Afbeelding 13: overzichtskaart weekendbestemmingen

Tenslotte is in afbeelding 14 ook de recreatieve bestemmingen afgezet tegen het utilitaire fietsnetwerk. Denk daarbij onder andere aan campings, jachthavens, winkelcentra en de historische binnenstad. Er is daarbij bewust gekozen om dit niet tegen het recreatieve fietsnetwerk af te zetten, omdat deze routes gericht zijn op het recreëren op de fiets zelf.

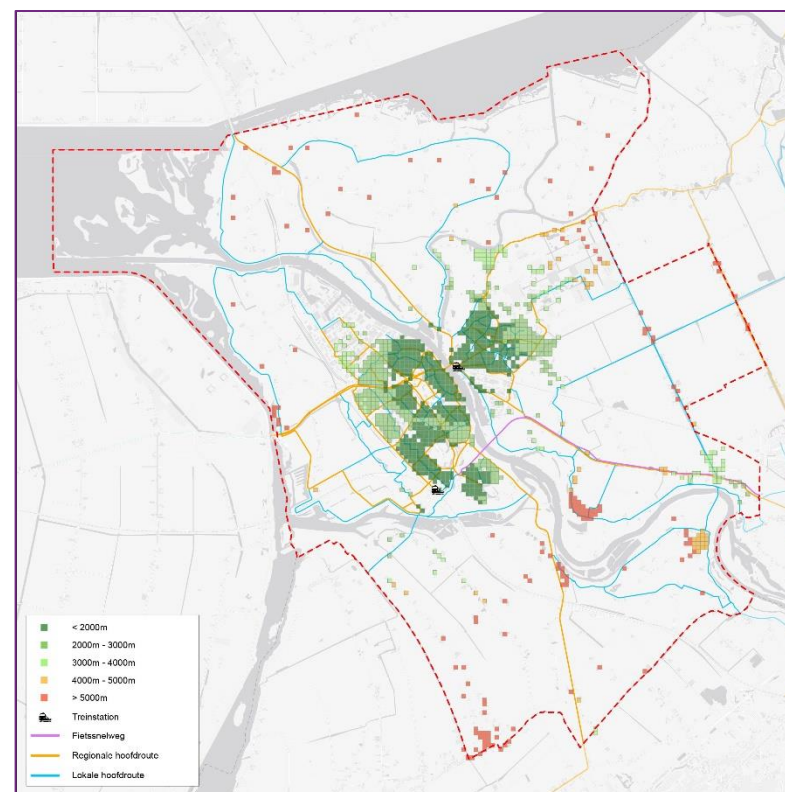


Afbeelding 14: overzichtskaart recreatiebestemmingen

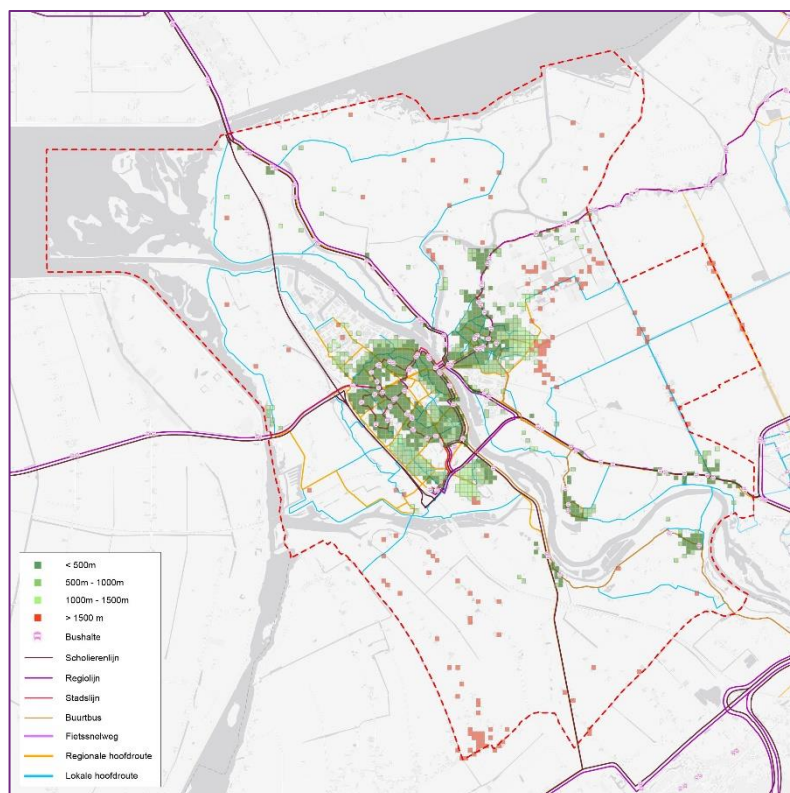
Uit de afbeeldingen kunnen we afleiden dat het grootste deel van de bestemmingen gelegen zijn aan of zeer nabij het fietsnetwerk. De weekendbestemmingen zijn in de meeste gevallen ontsloten op het regionale netwerk. De weekendbestemmingen zijn iets meer verspreid maar in vrijwel alle gevallen aangesloten op het lokale netwerk. Hoewel mogelijk schakels ontbreken is het goed mogelijk om bestemmingen via het fietsnetwerk te bereiken.

2.1.2 Openbaar vervoer

Bereikbaarheid gaat niet enkel om verbinding binnen de gemeente maar juist ook om regionale verbindingen. De fiets en het openbaar vervoer zijn samen een van de meest voorkomende vormen van ketenmobiliteit. Het utilitaire fietsnetwerk speelt daar een grote rol in. De fiets wordt veel gebruikt om naar treinstations of bushaltes te gaan en bij aankomst op het station van bestemming is de fiets een veel gebruikt middel van natransport. De hiernavolgende afbeeldingen geven de (fiets)afstand van iedere (woon)locatie in de gemeente Kampen tot een treinstation en een bushalte weer. De eenheden en kleuren die daarbij gebruikt zijn, komen overeen met afstanden die reëel zijn als fietsafstanden tot de betreffende modaliteit. De trein heeft daarbij een grotere afstand dan de bus, dat komt overeen met het grotere invloedgebied van een treinstation ten opzichte van een bushalte.



Afbeelding 15: overzichtskartaart afstand treinstation

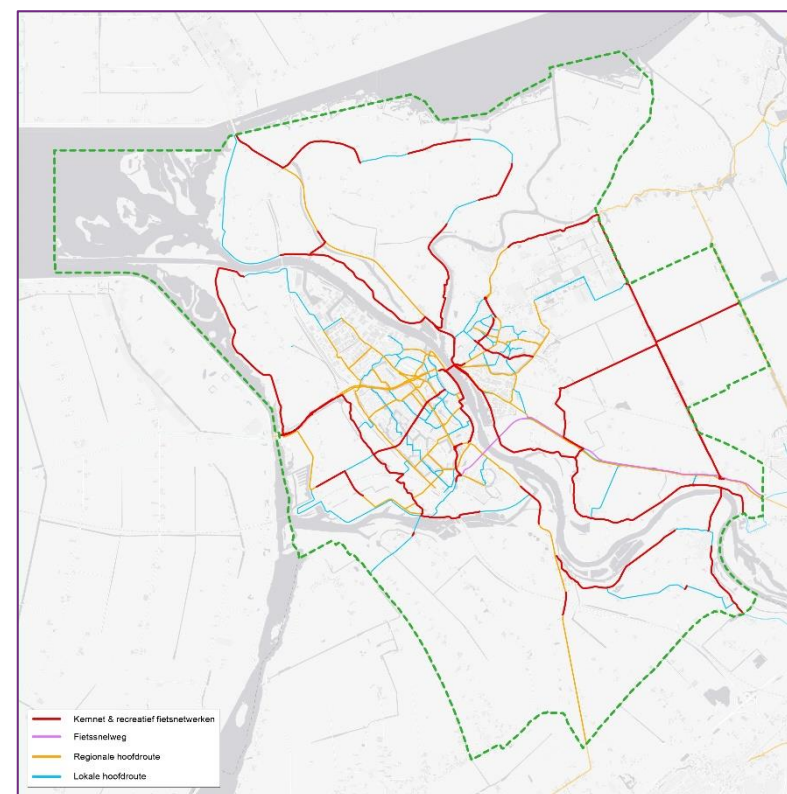


Afbeelding 16: overzichtskaart afstand bushalte

Uit de afbeeldingen valt te concluderen dat een overgroot gedeelte van de inwoners en de voorzieningen in de gemeente Kampen binnen acceptabele fietsafstand van of een treinstation of een bushalte woont of aanwezig is. Het utilitaire fietsnetwerk is hierin van groot belang, om daarmee de aantrekkelijkheid van het gebruik van het openbaar vervoer in stand te houden of zelfs verder te stimuleren.

2.1.3 Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk heeft uit zichzelf het doel om te faciliteren in het recreëren op de fiets. Fietsroutes door de natuur of stedelijke omgeving hoeven niet uit rechtstreekse verbindingen te bestaan. Het recreatieve fietsnetwerk is dan ook verspreid over de gehele gemeente en bestaat dan ook uit recreatieve verbindingen tussen verschillende fietsknooppunten.



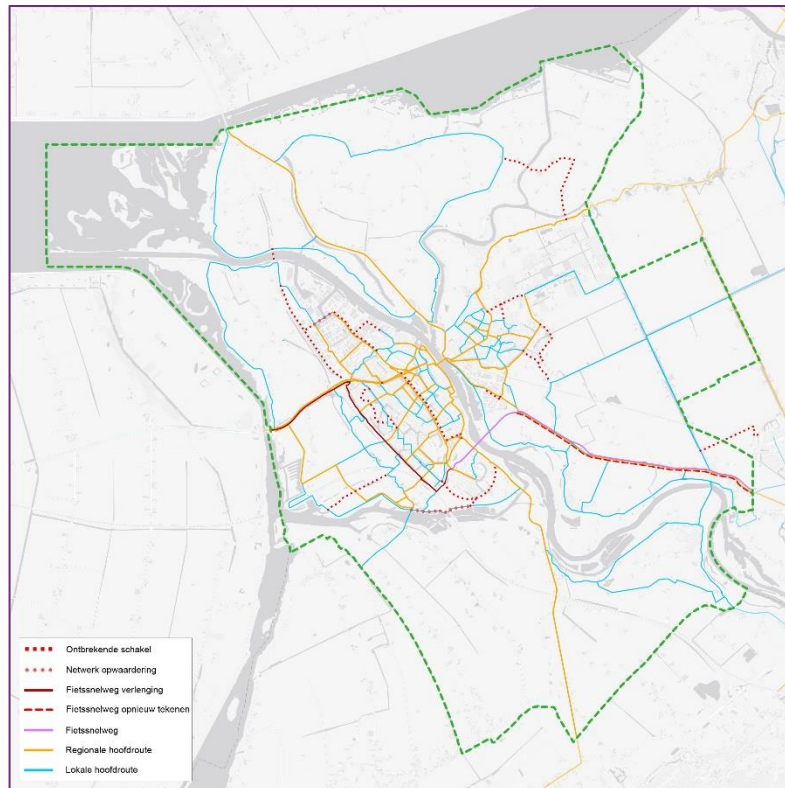
Afbeelding 17: overlap utilitair en recreatief fietsnetwerk

Uit afbeelding 17 valt op te maken dat er een grote overlap bestaat tussen het utilitaire en het recreatieve fietsnetwerk binnen de gemeente Kampen. Dat komt enerzijds door de geografische ligging van een aantal voorzieningen en anderzijds doordat veel fietsroutes gebruik moeten maken van de Stadsbrug in Kampen om de IJssel over te kunnen steken. Ook uit de gebruiksgegevens via Strava blijkt (paragraaf 2.3) dat het utilitair netwerk veelvuldig voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt. Het op peil houden van het utilitaire fietsnetwerk is door deze overlap nog meer van belang. Investeren in het utilitair fietsnetwerk is ook een investering in het recreatief fietsnetwerk en andersom.

2.1.4 Ontbrekende schakels

Uit de voorgaande overzichtskaarten is te constateren dat het utilitaire fietsnetwerk in de gemeente Kampen redelijk compleet te noemen is. Zeker binnen de grotere kernen zoals IJsselmuiden en Kampen is sprake van een fijnmazig netwerk. Bestemmingen en voorzieningen sluiten behoorlijk op het utilitaire fietsnetwerk aan. Door de grote overlap tussen het utilitaire en het recreatieve fietsnetwerk zijn zelfs de recreatieve bestemmingen relatief goed ontsloten terwijl deze behoorlijk verspreid door de gemeente liggen. In twee gevallen ligt een school niet op korte afstand van een van de aangemerkte hoofdroutes. Dit gaat dan ook om scholen die in het buitengebied liggen. Deze scholen zijn gericht op leerlingen uit het buitengebied waar de spreiding groter is en het netwerk vanzelfsprekend minder fijnmazig is. Nadere studie is nodig om de situatie in dit gebied in beeld te brengen en samen met de belangenverenigingen en overige partners de behoefte en knelpunten inzichtelijk te krijgen.

Van ontbrekende schakels in het utilitaire fietsnetwerk is daarom eigenlijk nauwelijks sprake. Wel bestaan een aantal wensen en mogelijke verbeterpunten. Zo is vanuit de richting De Zande en Onderdijks geen aangewezen fietsroute beschikbaar voor het laatste deel tot aan de binnenstad van Kampen. De Apeldoornsestraat en IJsseldijk zijn niet specifiek gericht op het faciliteren van fietsverkeer. Gedeeltelijk zijn de wensen ook gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkelingen die plaats gaan vinden, voornamelijk bij Kampen en IJsselmuiden. De uitbreidingswijken zijn bijvoorbeeld gesitueerd aan het eind van de bestaande kernen. Hierdoor wordt de fietsafstand tot voorzieningen automatisch groter. Het is van belang om op deze locaties vanaf het begin van realisatie het relatief compacte en fijnmazige fietsnetwerk door te zetten. Op deze manier ontstaan binnen het utilitaire fietsnetwerk een aantal gewenste aanvullingen of verbeteringen, die op afbeelding 18 weergegeven zijn.



Afbeelding 18: overzichtskaart ontbrekende schakels

Als ontbrekende schakels en/of wensen gelden de volgende routes:

- Fietsverbinding Eilandbrug
- Stuurmansweg ri. Stadshagen
- Kamperwetering
- Fietsroute Zwolle – Kampen – Dronten

Naast deze wensen en ontbrekende schakels zijn ook een aantal schakels geïdentificeerd die van belang zijn voor te ontwikkelen gebieden of recent ontwikkelde gebieden. Voorbeelden hiervan zijn;

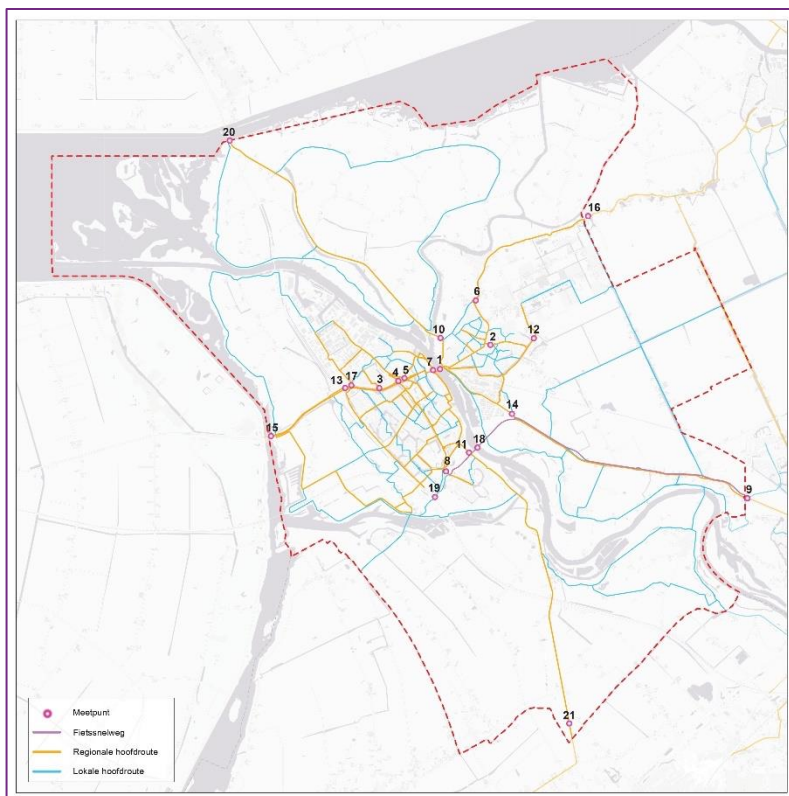
- Verbinding Zwartendijk – Reeve
- Doorgaande route Het Onderdijks – Kamperstraatweg - Stationskwartier
- Verbinding Oosterholt

Ten slotte zijn diverse routes uitgelicht waarvan het wenselijk is om deze op te waarderen voor fietsers. Dit betreffen voornamelijk 30 km/uur wegen met een wijk ontsluitende functie. Voorbeelden zijn;

- Fietsvoorziening Rolklaver
- Fietsvoorziening Haatland
- Fietsvoorziening Koekoeksweg

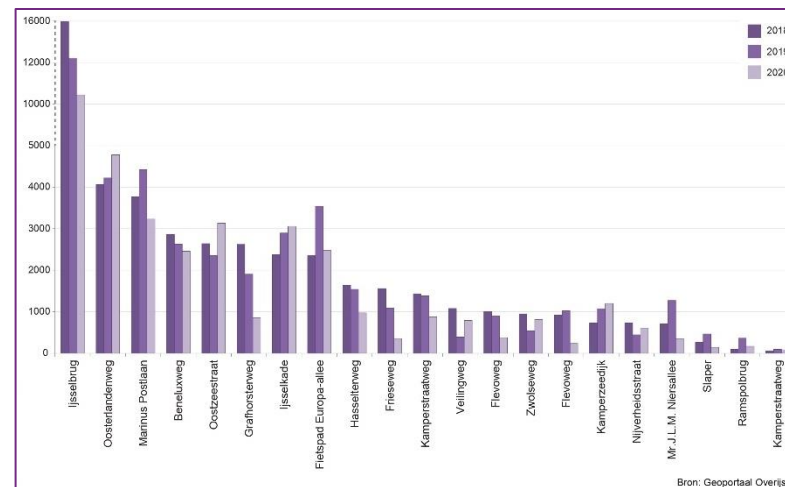
2.2 Intensiteiten

Binnen de gemeente wordt op 21 locaties elk jaar het aantal fietsers gemonitord. Op deze manier ontstaat een overzicht van de ontwikkeling van het fietsgebruik door de jaren heen. In de afbeelding 18 zijn de 21 locaties waar jaarlijks geteld wordt weergegeven, waarna in afbeelding 19 de resultaten van de tellingen opgenomen zijn.



Afbeelding 19: overzicht locaties telpunten

Uit de tellingen valt op te maken dat (vanzelfsprekend) op de Stadsbrug de fietsintensiteiten het hoogst zijn. Aan beide zijdes van de brug verspreiden de fietsers zich, wat in de gelijkmatige verdeling van de fietsintensiteiten op verschillende locaties goed terug te zien is. Door de COVID-19 maatregelen is het erg lastig betrouwbare uitspraken te doen over het verloop van het fietsgebruik over de jaren heen.



Afbeelding 20: overzicht tellingen fietsgebruik

2.3 Ongevallen

Om uitspraken te kunnen doen over de verkeersveiligheid voor fietsers binnen de gemeente Kampen is een uitgebreide ongevalanalyse uitgevoerd. In de periode 2016 – 2021 zijn binnen de gemeente Kampen helaas talrijke verkeersongevallen geweest waarbij fietsers, bromfietsers of e-bikers betrokken waren. In totaal zijn 432 personen geregistreerd die betrokken raakten bij een ongeval terwijl ze gebruik maakten van een van deze vervoerwijzen. In de meeste gevallen ging het om ongevallen waarbij enkel materiele schade is geregistreerd (273), in 154 gevallen zijn ook gewonden geregistreerd. In vijf gevallen was helaas sprake van een ongeval met dodelijke afloop.

Jaar	UMS	Letsel	Dodelijk	Totaal
2016	43	33	1	77

2017	51	36	0	87
2018	69	33	1	103
2019	68	31	0	99
2020	42	21	3	66
Totaal	273	154	5	432

Tabel 2: overzicht ernst verkeersongevallen (fiets)

2.2.1 Verdeling naar fietsmodaliteit

De verdeling qua ongevallen over de verschillende fietsmodaliteiten is in onderstaande tabel weergegeven. De fiets is in alle jaren de categorie geweest met het hoogste aantal betrokkenen bij ongevallen. Opvallend is ook dat relatief veel bromfietzers betrokken geweest zijn bij ongevallen, terwijl de bromfiets een minder gebruikelijke modaliteit is dan de fiets. Onder 16 jaar en zonder rijbewijs mag bijvoorbeeld geen bromfiets worden gereden. De categorie bromfiets+ omvat ook bromfiets gerelateerd modaliteiten zoals snorfietzen.

Jaar	Fiets	Bromfiets+	E-bike	Totaal
2016	34	35	8	77
2017	50	33	4	87
2018	57	42	4	103
2019	54	41	4	99
2020	36	24	6	66
Totaal	231	175	26	432

Tabel 3: overzicht verkeersongevallen naar categorie

Het aantal ongevallen zegt niet per definitie iets over het letsel. Daarom is in onderstaande tabel een uitsplitsing gemaakt naar de afloop van de ongevallen per modaliteit. Per categorie is het aantal slachtoffers geregistreerd, als bij een ongeval meerdere personen betrokken waren dan is per persoon de afloop geregistreerd. Hieruit blijkt duidelijk dat de categorie bromfiets+ betrokken is bij een behoorlijk aandeel ongevallen maar verhoudingsgewijs dit veel minder vaak letsel of ernstiger oplevert dan bij fietsers en e-bikers.

Categorie	UMS	Letsel	Dodelijk	Totaal
Fiets	133	93	4	230
Bromfiets+	126	48	1	175
E-bike	14	13	0	27
Totaal	273	154	5	432

Tabel 4: overzicht verkeersongevallen naar ernst en categorie

De oorzaak van bovenstaande tabel is mogelijk terug te herleiden naar de leeftijd van betrokkenen. Afbeelding 20 geeft een indruk van de verhouding tussen leeftijd en afloop van het ongeval. Te zien is dat de categorieën 60 t/m 69 jaar en 70 jaar en ouder gezamenlijk goed zijn voor circa 25% van het aantal betrokkenen bij fiets-, e-bike of bromfietsongevallen. Bovendien zijn deze leeftijdscategorieën samen goed voor bijna 2 op de 5 ongevallen (38%) met letsel als afloop. Hoewel ook jeugd en jongeren (t/m 24 jaar) bij veel ongevallen betrokken zijn is de afloop vaak veel minder ernstig. In iets mindere mate geldt dit ook voor de leeftijdsgroep 25 t/m 39 jaar.

Leeftijd					
Zoeken in tabel					
Omschrijving					
<input type="checkbox"/> 0 t/m 11 jaar	7	9	4	4	0
<input type="checkbox"/> 12 t/m 15 jaar	42	42	14	14	0
<input type="checkbox"/> 16 t/m 17 jaar	50	50	9	9	0
<input type="checkbox"/> 18 t/m 24 jaar	65	66	15	15	0
<input type="checkbox"/> 25 t/m 39 jaar	71	71	20	20	0
<input type="checkbox"/> 40 t/m 49 jaar	42	42	17	17	0
<input type="checkbox"/> 50 t/m 59 jaar	42	43	18	16	2
<input type="checkbox"/> 60 t/m 69 jaar	43	43	22	21	1
<input type="checkbox"/> 70 en ouder	66	66	40	38	2
<input type="checkbox"/> Onbekend	5	0	0	0	0
<input type="checkbox"/> Niet ingevuld	11	0	0	0	0
Selectie totalen	444	432	159	154	5
<input type="radio"/> Totaal	713	674	166	161	5

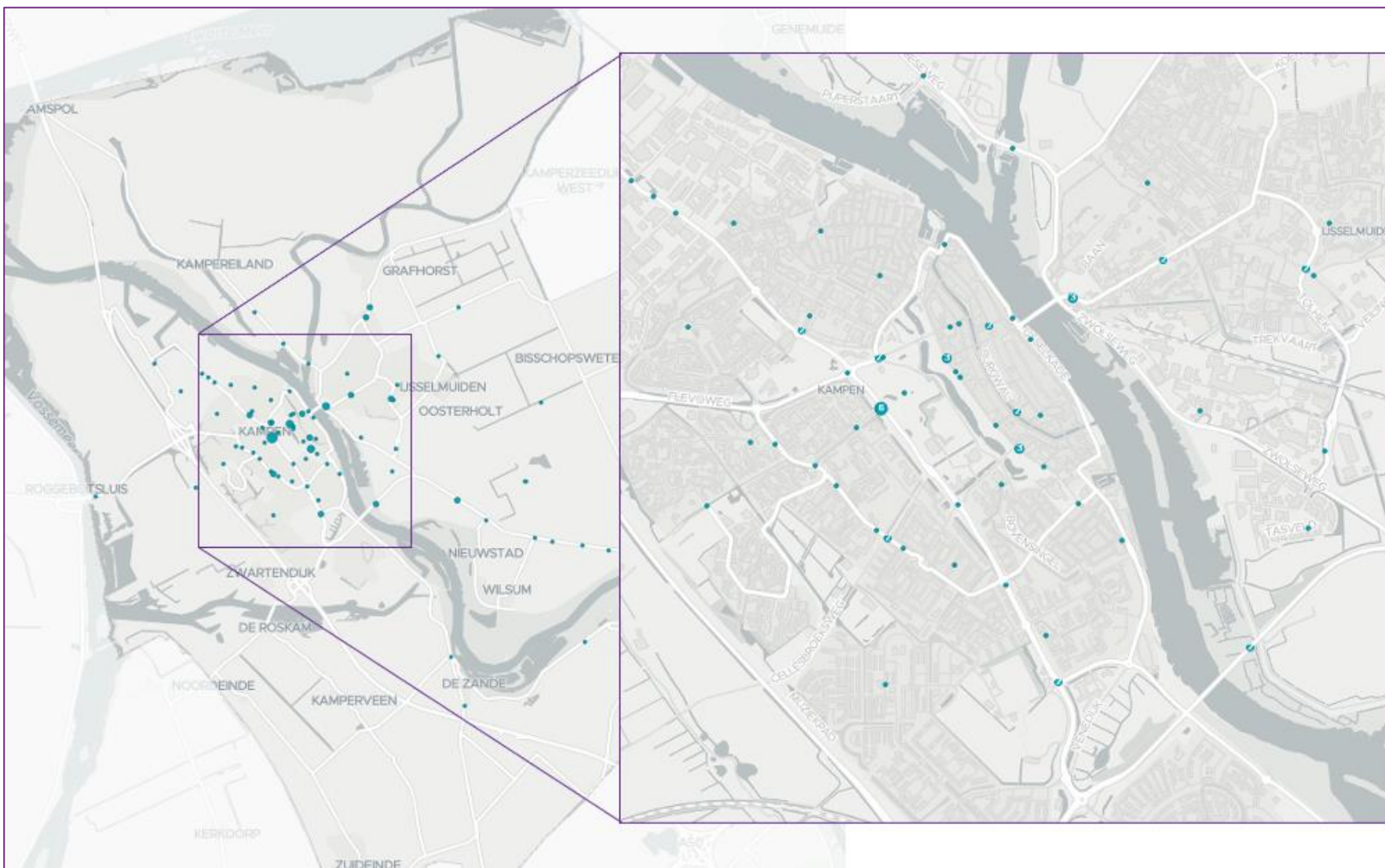
Afbeelding 20: overzicht leeftijdsverdeling verkeersongevallen

Uit de ongevalgegevens is moeilijk een trend af te lezen. Dit heeft te maken met twee aspecten. Het eerste aspect is de registratiegraad. De registratie van ongevallen was in het verleden summier en onvolledig. Sinds 2014/2015 is de ongevalregistratie weer verbeterd. In 2018 is ook het mobiel schademelden aangesloten bij de registratie van ongevalgegevens. De databronnen zijn de afgelopen jaren dus verschillend geweest, mogelijk heeft dit ook invloed op het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast heeft COVID-19 en de daarbij horende maatregelen invloed gehad op het reisgedrag in 2020 en daarbij mogelijk op het aantal ongevallen.

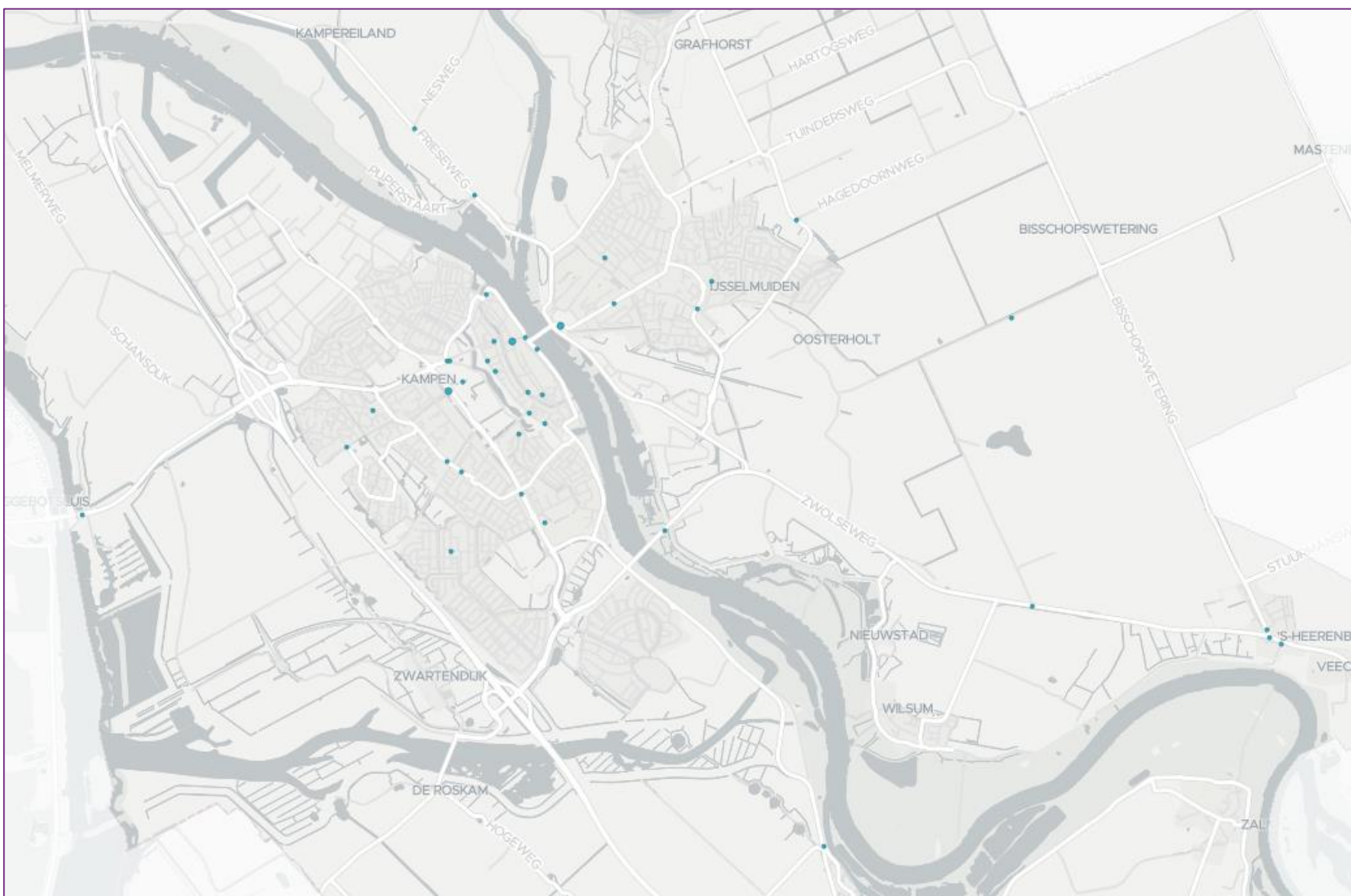
Een opvallend gegeven dat wel uit de ongevalgegevens gehaald kan worden heeft betrekking op de locatie van ongevallen in relatie tot de leeftijd van de betrokkenen. In afbeelding 21 zijn

de ongevallocaties van fietsers, bromfietzers en e-bikes waarbij de afloop dodelijk of met letsel in de periode 2016 t/m 2020 weergegeven.

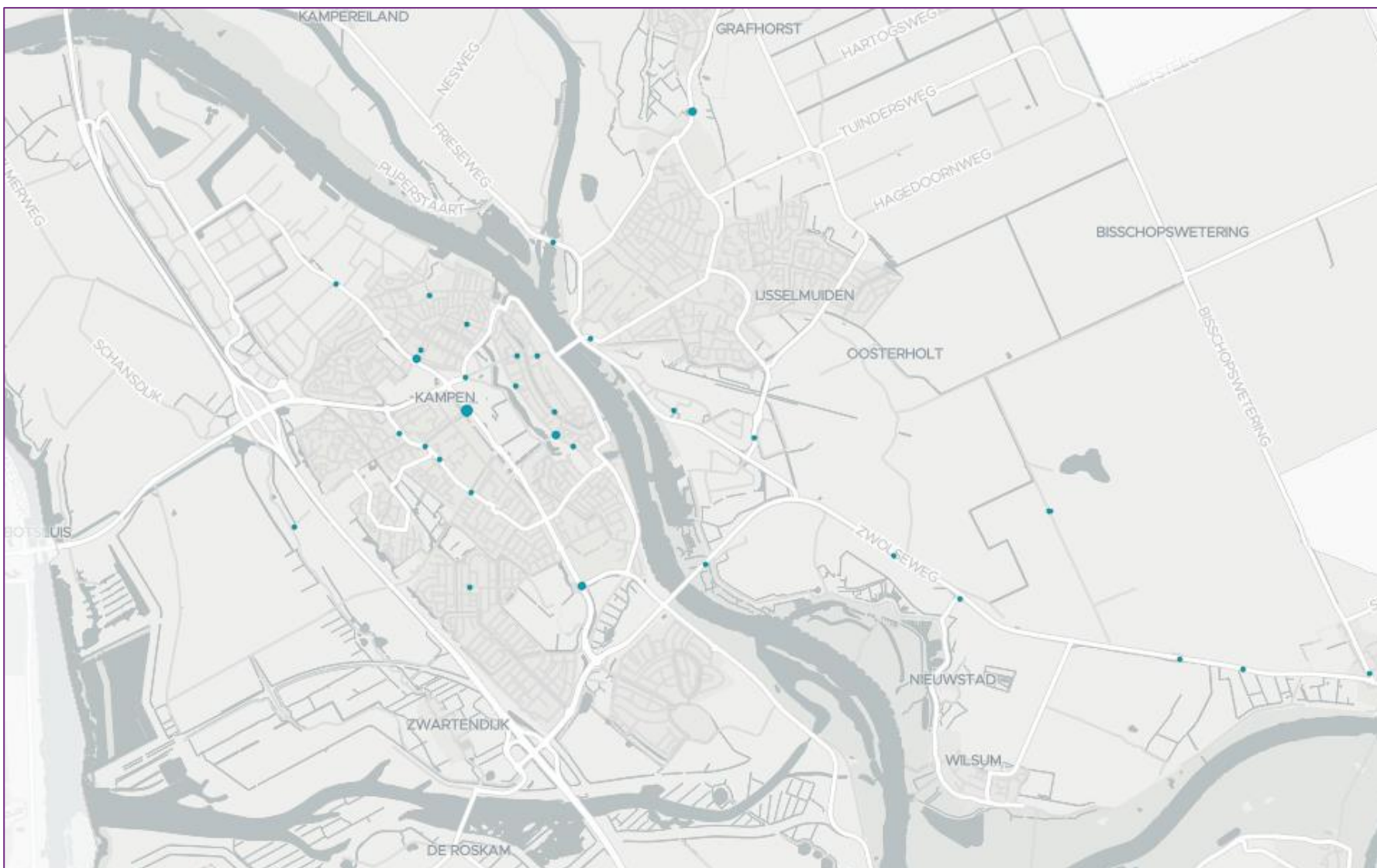
In afbeeldingen 22 en 23 zijn de locaties van dezelfde verkeersongevallen weergegeven maar nu is tevens een selectie gemaakt op de leeftijd van betrokkenen. Wat opvalt in de spreiding van de ongevallen is dat die voor de leeftijdsgroep 60+ (afbeelding 22) veel groter is dan voor de leeftijdsgroep 16 t/m 39 jaar. De verkeersongevallocaties in die leeftijdsgroep komt grotendeels overeen met het hoofdfietsnetwerk en voornamelijk binnen de kernen. Voor de 60-pussers geldt dat de spreiding groter is en meer ongevallen voorkomen op niet-utilitaire locaties.



Abbeelding 21: overzicht locaties verkeersongevallen fiets, bromfiets en e-bike periode 2006-2020 met als afloop dodelijk of letsel



Afbeelding 22: overzicht locaties verkeersongevallen fiets, bromfiets en e-bike periode 2006-2020 met als afloop dodelijk of letsel leeftijdsgroep 60+



Afbeelding 23: overzicht locaties verkeersongevallen fiets, bromfiets en e-bike periode 2006-2020 met als afloop dodelijk of letsel leeftijdsgroep 16 t/m 39 jaar

2.2.2 Verdeling naar locaties

Naast inzichten in leeftijden, afloop en vervoerwijzen is het interessant om te zien op welke locaties de fietsongevallen voorkomen. Uit de ongevalgegevens blijkt dat veel van de veertien locaties met de hoogste VOC-score⁴ gelegen zijn op hoofd fietsroutes en in gebieden met relatief weinig beschikbare ruimte en gelijktijdig een grote vraag aan ruimtegebruik. Voorbeelden hiervan zijn ongevallen in de binnenstad van Kampen en het stadspark. In de tabel 5 zijn de veertien locaties opgesomd met de hoogste scores inclusief de opbouw van de score. In afbeelding 24 zijn deze locaties ook op kaart weergegeven.

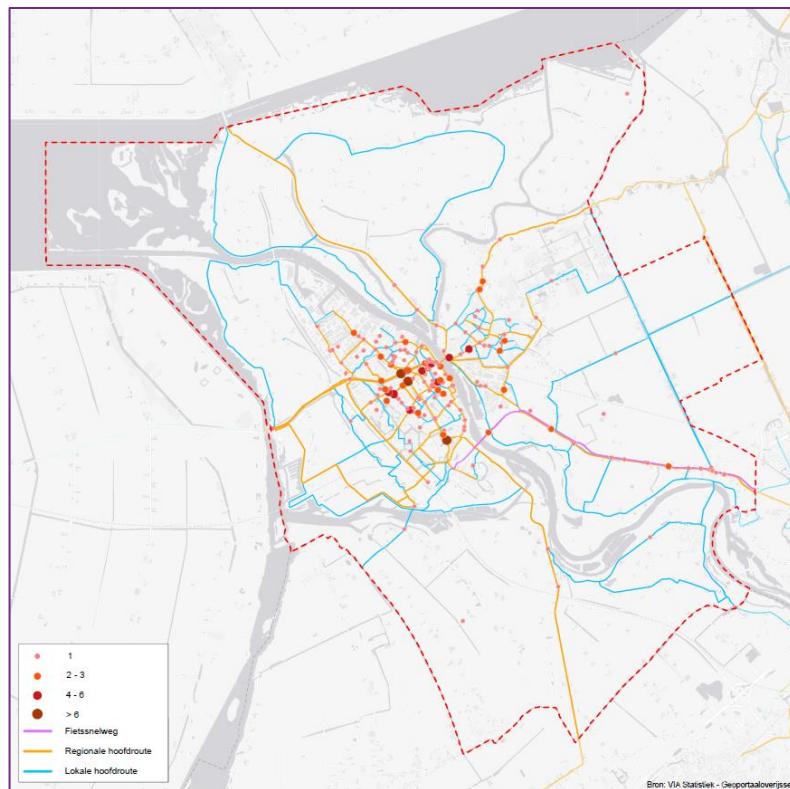
Nummer	Locatie	Materiële schade	Letsel	Dodelijk
1	Flevoweg - Oostzeestraat	6	4	0
2	Europa-allee - Kamperstraatweg	5	3	0
3	Europa-allee - Flevoweg - Beneluxweg	6	2	0
4	Europa-allee - Kalmoesingel	1	6	1
5	Cellebroedersweg - Vloeddijk - Burgwal	4	2	0
6	Stationsplein	2	3	0

⁴ Verkeersongevallenconcentratie; een methode waarbij het aantal ongevallen en de afloop van de ongevallen gewogen en opgeteld worden.

7	Kalmoesingel - Wederiklaan	4	1	0
8	Nieuwe Markt - Gasthuisstraat	2	3	0
9	Wederiklaan - Buitenbroeksweg	3	1	0
10	Burgemeester van Engelenweg	1	3	0
11	Lovinkstraat - Lelystraat	4	0	0
12	Lelystraat - Cellebroeksweg	1	3	0
13	Broederweg - Vloeddijk - Burgwal	4	0	0
14	Broederweg - 2 ^e Ebbingestraat - 3 ^e Ebbingestraat	1	3	0

Tabel 5: overzicht locaties (fiets)ongevallen

Hierdoor ontstaat een beeld van locaties met de meest ernstige ongevallen.



Afbeelding 24: overzicht top 10 locaties (fiets)ongevallen

De locaties zijn allen bekend als ongevallenlocaties. Voor meerdere van de voorkomende locaties geldt dat de situatie inmiddels reeds gewijzigd is, plannen ter verbetering zijn opgesteld of worden voorbereid. Als voorbeeld kan het kruispunt Flevoweg – Oostzeestraat genomen worden. Voor dit kruispunt zijn in het recente verleden plannen uitgewerkt voor het optimaliseren en veiliger maken van het kruispunt in de vorm van een rotonde, die in het voorjaar van 2022 wordt gerealiseerd. Het

kruispunt van de Broederweg met de Ebbingestraten heeft de nodige aandacht gehad en is gewijzigd. Op dit punt komen fietsers onder de Broederpoort het park uit. Door het plaatsen van hekwerken wordt de snelheid van fietsers geremd, gelijktijdig worden doormiddel van een stopstreep en bebording automobilisten erop geattendeerd dat ze voorrang dienen te verlenen aan fietsverkeer. Bovendien is de Cellebroedersweg aangepast om de veiligheid te verbeteren.

Ten slotte zijn in de analyse van de ongevallen twee opvallende trends te constateren. De eerste trend bestaat uit de relatie tussen ongevallenlocatie en leeftijd van slachtoffer. Ongevallen met jongeren vinden voornamelijk plaats op hoofdfietsverbindingen. Ongevallen waarbij ouderen (65+ bijvoorbeeld) zijn betrokken kennen een grotere spreiding en een minder groot aandeel van die ongevallen vindt plaats op het hoofdfietsnetwerk. Ook valt op dat een behoorlijk deel van de bromfietsongevallen zijn geregistreerd op plaatsen waar de bromfiets gebruik maakt van het fietspad. Met name op de Europa-Allee en de Beneluxweg is dit zichtbaar.

2.4 Fietsparkeren

Fietsparkeren is vaak een onderbelicht onderdeel in het fietsbeleid. Het comfortabel en veilig kunnen stallen van de fiets is een belangrijke overweging in de keuze voor het gebruik van de fiets. Dat geldt zeker in het geval van de duurdere bromfietsen en e-bikes. De gemeente Kampen heeft de afgelopen jaren zich ingezet in het faciliteren van fietsparkeren. Dit beleid richt zich met name rondom de binnenstad, waarin het aantal geparkeerde fietsers en de overlast door foutgeparkeerde fietsen het grootst is. In dat kader is geïnvesteerd in het fietsparkeren en zijn de

zogenoemde runshopplaatsen zijn geïntroduceerd waar fietsers even vlug hun fiets kunnen parkeren en een boodschap kunnen doen. In de onderstaande afbeelding is een overzicht van de fietsparkeerplaatsen in het centrum van Kampen weergegeven.



Afbeelding 25: overzichtskaart fietsparkeerplaatsen centrum Kampen

Om het fietsen te stimuleren is het noodzakelijk om het fietsparkeerplaatsen verder te faciliteren. Op veel locaties is een behoefte aan fietsparkeerplaatsen aanwezig, zoals bij bushaltes (afbeelding

26), winkels en de grotere woon/werklocaties. Het is wenselijk om dit op een juiste wijze te faciliteren om bijvoorbeeld schade aan fietsen en belemmering van de doorgang van voetgangers te beperken. Daarbij zal voldoende aandacht gegeven moeten worden aan de verscheidenheid van type fietsen. Om het gebruik van de fiets nog verder te bevorderen, zullen de fietsparkeervoorzieningen ook voor het afwijkende type fietsen, zoals bakfietsen en elektrische fietsen, veilige stallingsmogelijkheden moeten bieden.



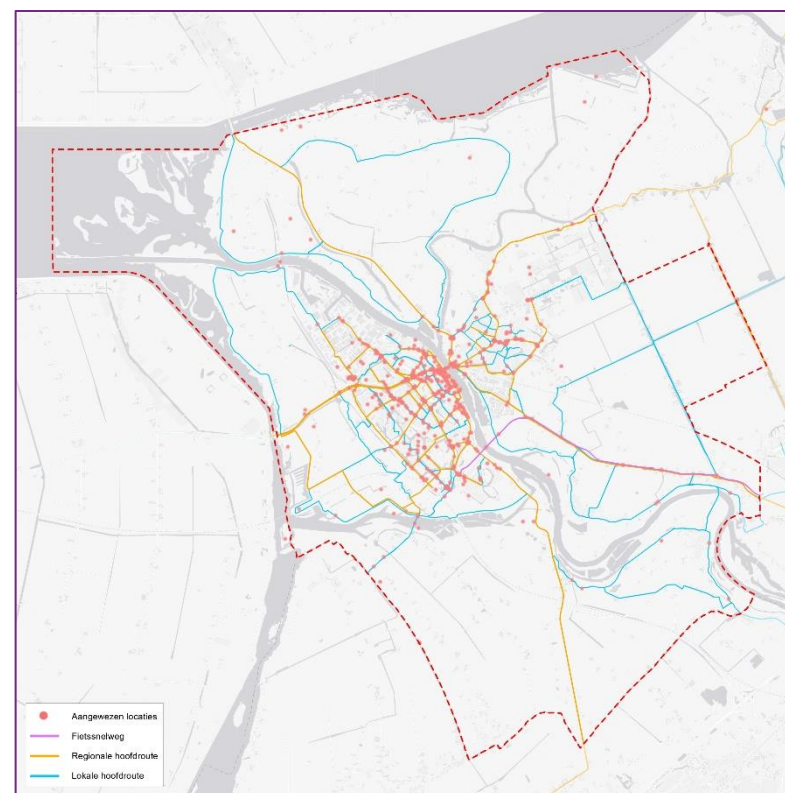
Afbeelding 26: geparkeerde fietsen omgeving Buitenhaven

3 Enquête

3.1 Inleiding

Om in beeld te krijgen hoe de inwoners van de gemeente Kampen aankijken tegen het fietsnetwerk in de gemeente, is een vragenlijst uitgezet onder het burgerpanel. Het burgerpanel bestaat uit ongeveer 2.000 leden van 19 jaar en ouder en is in zijn geheel aangeschreven. Alle leden hebben begin september een e-mail ontvingen met daarin een link naar de online vragenlijst over het fietsen in de gemeente Kampen. In totaal hebben 1.138 inwoners de vragenlijst (nagenoeg) compleet ingevuld. De respons komt daarmee uit op 57 procent, wat relatief hoog is. Dit geeft een indicatie dat onder inwoners van de gemeente Kampen veel aandacht is voor het fietsen.

In de vragenlijst zijn vragen gesteld over de mate waarin men fietst, de redenen om te fietsen en de ervaringen met het fietsen in de gemeente Kampen. Daarnaast zijn de inwoners gevraagd naar verbeterpunten en suggesties voor het fietsnetwerk. Inwoners die zeiden niet tot nauwelijks te fietsen, zijn gevraagd naar de redenen voor het niet tot nauwelijks fietsen. Ook zijn zij gevraagd welke aanpassingen er eventueel voor zouden kunnen zorgen dat zij meer zouden fietsen. Na het invullen van de vragenlijst kon men op een kaart knelpunten en missende schakels aanwijzen. Deze zijn de volgende afbeelding weergegeven.

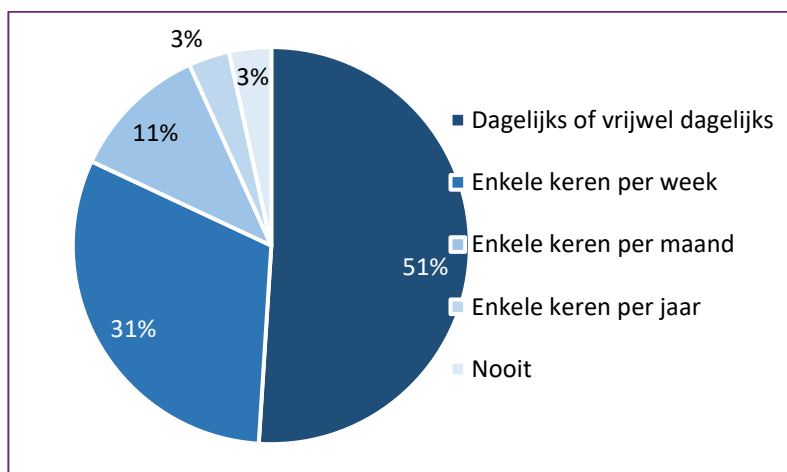


Afbeelding 27: overzichtskartaal knelpunten en missende schakels

De volledige enquêteresultaten zijn in de bijlage opgenomen, in hiernavolgende alinea's volgen de meest opvallende of belangwekkende resultaten.

3.1.1 Fietsgebruik

Verreweg het grootste deel van de inwoners van de gemeente gaven aan de fiets meermaals per week te gebruiken. Ruim 90% gaf aan de fiets in ieder geval enkele keren per maand te gebruiken. Deze groep respondenten is vervolgens bevraagd op het type fiets dat ze dan gebruiken en welke bestemming ze dan aandoen. Het grootste deel (57%) gaf aan een reguliere fiets te gebruiken zonder trapondersteuning, maar liefst 38% gebruikt meestal een elektrische fiets.



Figuur 1: frequentie fietsgebruik (N=1.138)

Bij het kiezen van een bestemming kon men meerdere opties selecteren. Bijna iedereen (89%) gebruikt de fiets om winkels te bezoeken. Ook waren er veel respondenten (68%) die de fiets voor ontspanning of plezier gebruiken en geen specifieke bestemming hebben, ook gaf een derde aan de fiets te pakken als vorm van sport of beweging. Vrijtijdsbesteding zoals een horecagelegenheid, theater, museum of culturele activiteit

bezoekt men ook relatief vaak per fiets, net als de sportvereniging of hobby. Circa een derde gaf aan de fiets te gebruiken voor werk, studie of school binnen de gemeente Kampen terwijl voor diezelfde doelen buiten de gemeente Kampen slechts 9% de fiets pakt. Ook het aantal dat op de fiets naar treinstation of bushalte gaat is beperkt met 29%.

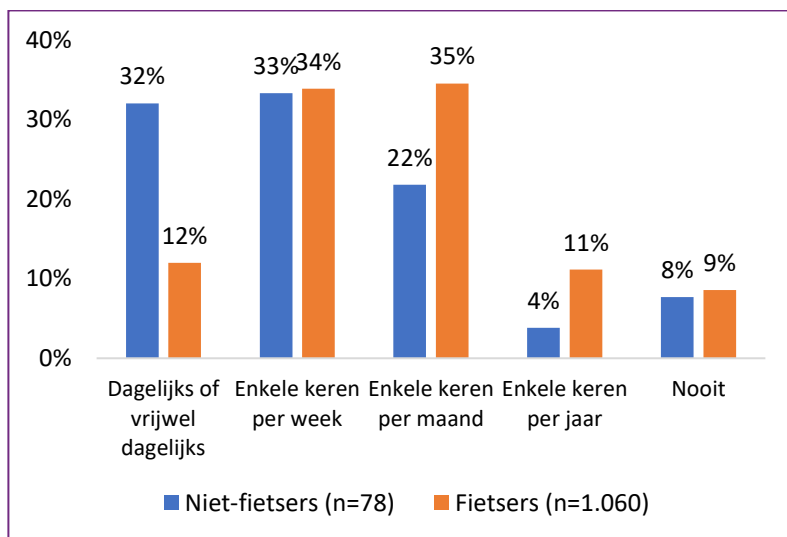
Inwoners die regelmatig of vaak fietsen zijn ook gevraagd naar de reden hiervan. In figuur 4 is te zien dat driekwart van hen (76%) regelmatig of vaak fietst omdat dit goed is voor de gezondheid. Verder zijn het parkeergemak (56%) en dat men met de fiets sneller op de bestemming is (55%) redenen om te fietsen.

3.1.2 Niet fietsers

Interessant zijn ook de ervaringen van inwoners die niet regelmatig fietsen. Hoewel deze groep relatief klein was, kan de is het juist van belang om te weten waarom men geen gebruik maakt van de fiets. Voornaamste redenen zijn de te grote afstand of dat het te veel tijd kost, onpraktisch vanwege meebrengen spullen of kinderen. Ook gezondheid en weersomstandigheden spelen een behoorlijke rol. Van de 78 respondenten gaf 17% ook aan geen (goede) fiets te hebben.

Ten tweede zijn de 78 inwoners die zelden of nooit fietsen gevraagd welke aanpassingen er eventueel voor zouden kunnen zorgen dat ze wel of vaker zouden fietsen. Het merendeel (58%) zegt dat geen enkele aanpassing ervoor zou zorgen dat zij wel of vaker zouden fietsen. Een redelijk klein deel gaf aan dat het veiliger maken van fietsroutes zou helpen (21%) en hetzelfde geldt voor verlichting bij fietsroutes (15%) en betere kwaliteit van fietsroutes (13%).

In figuur 2 is te zien dat van degenen die niet of zelden fietsen twee derde (65%) de auto dagelijks tot enkele keren per week gebruikt voor het afleggen van korte afstanden. De inwoners die regelmatig of vaak fietsen, gebruiken de auto minder vaak voor korte afstanden.



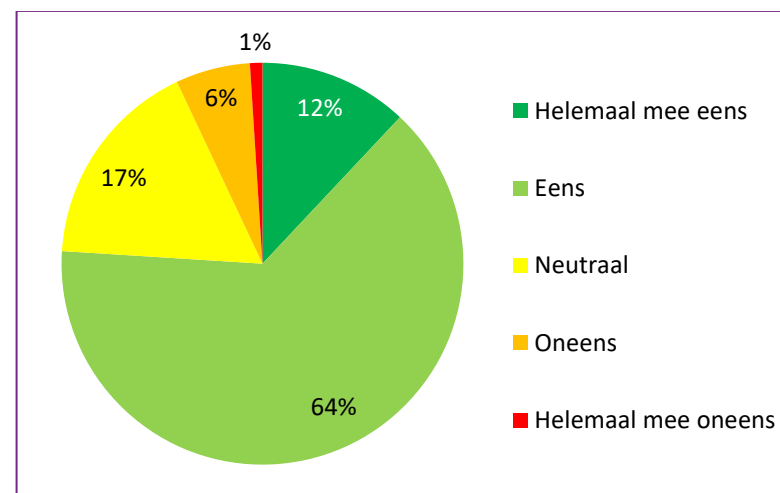
Figuur 2: mate van autogebruik bij korte afstanden, fietsers en niet-fietsers vergeleken

De in totaal 920 inwoners die de auto enkele keren per maand tot dagelijks gebruiken voor korte afstanden, zijn gevraagd naar de redenen voor dit autogebruik waarbij meerdere redenen konden worden benoemd. De meest gekozen reden is dat men de auto makkelijk en handig vindt vanwege het meenemen van spullen of kleine kinderen (79%). Verder gebruikt bijna twee derde regelmatig de auto vanwege het weer (64%). Ruim een kwart

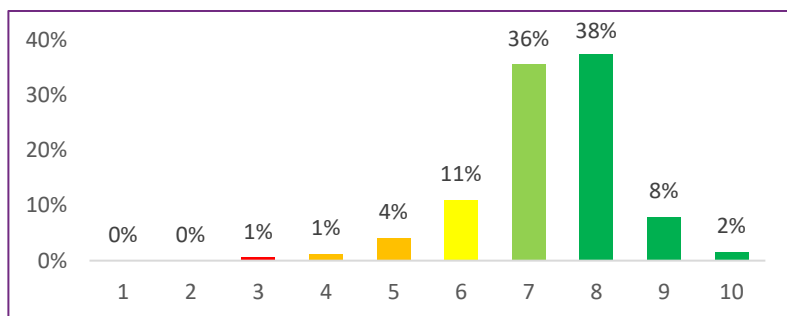
(28%) heeft als reden dat men met de auto sneller is. Hoewel in mindere mate spelen ook comfort zoals niet bezweet aankomen (19%) en het gevoel van veiligheid een rol. Ook gaf 13% aan autorijden leuk te vinden en daarom de auto te gebruiken.

3.1.3 Fietsen in Kampen

Aangaande het fietsen in Kampen geeft driekwart aan het prettig te vinden om door de gemeente te fietsen. Slechts zeven procent is het met de stelling oneens. Voor een deel wordt de prettige fietservaring bepaald door de fietsroutes en fietspaden in de gemeente. Gemiddeld gaven de respondenten deze een 7,3 waarbij bijna de helft een 8 of hoger gaf. Helaas gaf zes procent van de respondenten een onvoldoende rapportcijfer.



Figuur 3: antwoord op stelling "Ik vind het prettig fietsen in de gemeente Kampen" (n=1.060)

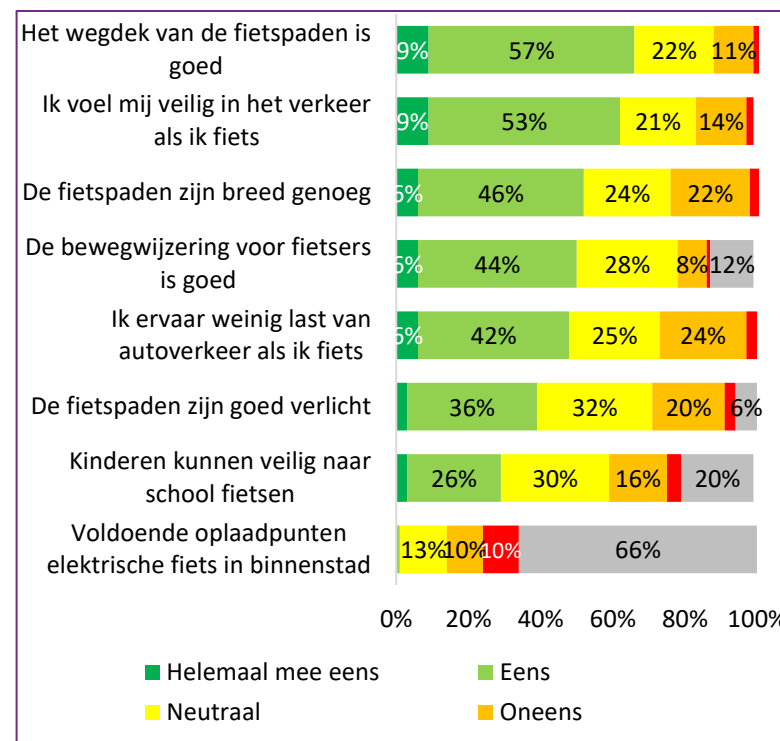


Figuur 4: rapportcijfer voor fietsroutes en fietspaden in de gemeente Kampen (n=1.058)

3.1.4 Kwaliteit en veiligheid

Op het gebied van kwaliteit en veiligheid wordt het wegdek van fietspaden behoorlijk goed beoordeeld. Ook is het goed om te weten dat de meeste mensen het fietsen als veilig ervaren en de bewegwijzering als goed ervaren. Een groot deel vindt de fietspaden breed genoeg, hoewel ook bijna een vierde het daar niet mee eens is.

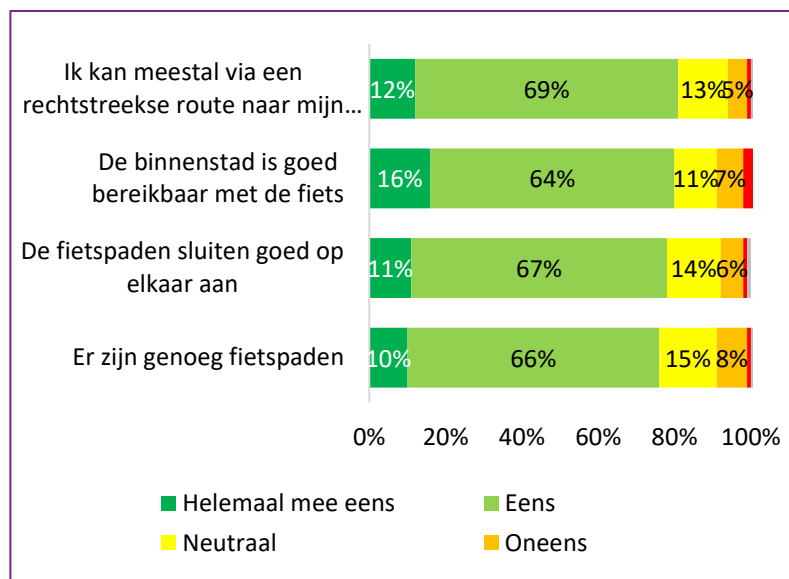
De minst positieve beoordeling is het aandeel elektrische oplaadpunten, hoewel ook veel respondenten aangeven daar geen idee bij te hebben. Ook op het gebied van het veilig laten fietsen van kinderen naar school was de beoordeling niet zo positief. Slechts 29% was het eens met de stelling dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen.



Figuur 5: beoordeling kwaliteit en veiligheid

3.1.5 Fietsnetwerk

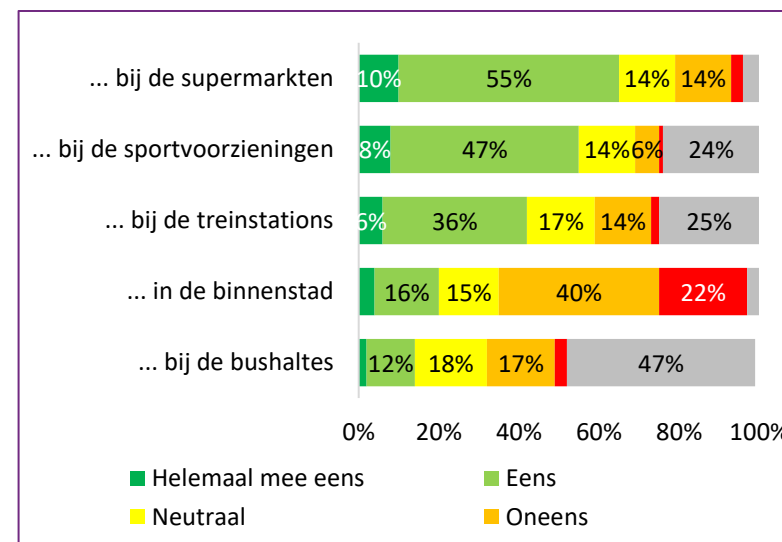
Over het fietsnetwerk is men overwegend positief. Het netwerk wordt direct, voldoende en compleet genoemd. Specifiek de bereikbaarheid van de binnenstad wordt ook als (erg) goed ervaren. Ongeveer negen procent van de respondenten is van mening dat onvoldoende fietspaden binnen de gemeente aanwezig zijn.



Figuur 6: beoordeling fietsnetwerk

3.1.6 Fietsparkeren

In figuur 7 zijn de antwoorden weergegeven op de stellingen over de aanwezigheid van fietsparkeerplekken op verschillende locaties. Twee derde van de inwoners (65%) vindt dat er genoeg fietsparkeerplekken zijn bij supermarkten. Ook bij sportvoorzieningen zijn genoeg fietsparkeerplekken, vindt ruim de helft van de inwoners (55%). Over de fietsparkeerplekken in de binnenstad is juist veel ontevredenheid: bijna twee derde van de inwoners (62%) vindt dat er niet genoeg zijn.



Figuur 7: beantwoording stellingen fietsparkeren

Hoe het zit met de parkeerplekken bij bushaltes weet bijna de helft van de inwoners niet of deze stelling vinden ze niet van toepassing op de eigen situatie. Degenen die hier wel een mening over hebben, vinden vaak dat het er niet genoeg fietsparkeerplekken zijn bij bushaltes (20%).

3.2 Conclusies en aandachtspunten

De hoge respons op de enquête onder het burgerpanel laat zien dat het fietsen in de gemeente Kampen leeft. Het overgrote deel van de respondenten vindt het fietsen in de gemeente Kampen prettig. Een gemiddelde beoordeling van 7.3 is goed te noemen. Toch zijn er op basis van de uitgevoerde enquête een aantal aandachtspunten te benoemen:

- Respondenten hebben een behoorlijk aantal knelpunten in het fietsnetwerk aangegeven. Opvallend daarbij is de

(negatie van de) rijrichting op rotondes en het verschil in voorrang voor fietsers tussen rotondes buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom.

- Een betere kwaliteit en verlichting van de fietsroutes kan ervoor zorgen dat nog meer mensen gebruik gaan maken van de fiets voor korte afstanden.
- Specifiek aandacht behoeft de verkeersveiligheid op de fietsroutes van en naar de scholen.
- Er is behoefte aan het stimuleren en bekend maken van locaties waar men de elektrische fiets op kan laden.
- Het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad kan fors verbeterd worden.

Bijlage 04

Verslag Klankbordgroep



Klankbordgroep bijeenkomst ontwikkeling Fietsplan gemeente Kampen

Verslag 8 maart

Deelnemers:

- Samenwerkingsorganisatie Brunnepe | ██████████ 1
- PCOB | ██████████ 2
- Belanghebbende IJsselmuiden | ██████████ 3
- Streekbelangen Kamperveen | ██████████ 4
- Belanghebbende IJsselmuiden | ██████████ 5
- Polderbelang Mastenbroek | ██████████ 6
- Polderbelang Mastenbroek | ██████████ 7
- Belangenvereniging Zalk | ██████████ 8
- BonoTraffics/Gemeente Kampen | ██████████
- BonoTraffics | ██████████

Inleiding

██████████ heet iedereen van harte welkom en er volgt een voorstelrondje. ██████████ is door privéomstandigheden niet aanwezig en daarom in ██████████ aangeschoven om te helpen met het maken van een verslag. Hij is alleen niet bekend met de materie.

Het fietsplan wordt gemaakt door de gemeente Kampen met ondersteuning van BonoTraffics. We werken nauw samen. Om te komen tot een fiets beleidsplan hebben we eerst een uitgebreide analyse uitgevoerd naar het netwerk, onveilige locaties, en landelijke, regionale en lokale ontwikkelingen. Eind 2021 is het koers en visie document met de raadsleden besproken. Zij hebben aangegeven graag wat extra vuur en ambitie (lef) te willen zien in het beleidsplan. Daarnaast vragen zij om meer aandacht voor fietsen in de wijk Stationskwartier en meer fietsstraten op de straten richting de centra/binnenstad. Het Kiers- en Visiedocument is als link ook met de uitnodiging voor de bijeenkomst van 8 maart jl. verstuurd en om te beginnen is de vraag of daar een toelichting op nodig is of dat het document duidelijk en compleet is.

Vanuit de klankbordgroep zijn geen specifieke aanvullingen op het koers en visiedocument. We gaan samen de presentatie doorlopen en dan komen toevoegingen en opmerkingen vanzelf. Dit verslag is opgebouwd vanuit de opmerkingen die gedurende de bijeenkomst zijn geuit.

Omdat dit verslag opbaar wordt gedeeld zijn de namen weggelaten en zijn de vragen algemeen geformuleerd.

Proces:

Hoe verhoudt zich het GVVP tot dit fietsplan?

RS: Er zit een directe relatie tussen het GVVP en dit fietsplan. Het Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan (GVVP) is een breder beleidsplan waarin de samenhang op het gebied van verkeer en vervoer en de beleidsuitgangspunten tot uitdrukking komt. Het fietsplan, dat wij

nu samen met u ontwikkelen, wordt straks onderdeel van het GVVP. De highlights uit dit beleidsplan wordt eveneens opgenomen in de omgevingsvisie voor de gemeente Kampen. College en raad zetten in op de 'fiets' als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad/gemeente en hebben de waarde van een gedegen fietsplan met bijbehorend uitvoeringsplan uitgesproken. Daarom is ervoor gekozen om eerst het fietsplan en daarna het GVVP op te stellen. De ontwikkeling van het nieuwe GVVP staat voor nu gepland voor het programmajaar 2023 (beleid) en 2024 (uitvoeringsprogramma).

In hoeverre is de gemeente Zwartewaterland meegenomen met het fietsbeleidplan?

Als onderdeel van de actualisatie van het provinciale Fietsnetwerk (Kernnet Fiets) zijn er in 2021 meerdere gesprekken gevoerd over de verschillende lokale en regionale fietsroutes in de onze regio, waaronder met de gemeente Zwartewaterland. Het Fietsnetwerk binnen de gemeente Kampen maakt onderdeel uit van dit provinciale Kernnet fiets en sluit aan op de lokale en regionale fietsroutes in de omliggende gemeenten. Als wij op ons netwerk nieuwe keuzes maken, dan moeten we dit uiteraard met onze buurgemeenten en provincie afstemmen. Met Zwartewaterland is daarnaast contact geweest over de recreatieve routes, en dan specifiek de routes langs het Zwarte meer. Het concept fietsplan wordt in ieder geval voor reactie aangeboden aan de collega's van de gemeente Zwartewaterland.

De ontwerpbreedte van fietspaden wordt niet overal gehaald. Sommige fietspaden voldoen niet aan het gebruik. Kamperzeedijk is een drukke route waar veel ongevallen gebeuren met name met scholieren.

De Kamperzeedijk is in eigendom, beheer en onderhoud bij de provincie. De knelpunten op dit fietspad zijn bekend bij de provincie. Zij zijn voornemens om dit fietspad, als onderdeel van het gepland trajectonderhoud op de N760 Grafhorsterweg - Kamperzeedijk, over de volle lengte te verbreden naar 3,5 meter. De realisatie van dit project wordt vanaf september 2022 opgestart. Zie voor meer informatie over dit project de volgende link: <https://www.overijssel.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegenprojecten/alle-wegenprojecten/n760-ijsselmuiden-genemuiden/>

Tip: voor het bekijken van het ontwerpplan dien je op deze pagina op de 'vragen' knop te klikken.

De drukte van scholieren is niet alleen op de wegen buiten de bebouwde kom een probleem maar ook binnen de wegen in de stad.

RS: Wij zijn heel blij dat er door scholieren veel gefietst wordt. Hun (groeps)gedrag zorgt alleen al generaties lang soms voor onveilige situaties op fietspaden en wegen. Uiteraard moet de infrastructuur voldoende breedte hebben. Echter zorgt het verbreden van wegen en paden niet automatisch voor gewenst en veilig gedrag. Daarom is een van de pijlers in het fietsplan om juist in te zetten op gedragscampagnes en dus communicatie.

Fietspaden in Mastenbroek van de gemeente Kampen zijn onverplichte fietspaden waardoor er veel over de weg gefietst wordt. In Zwartewaterland zijn het verplichte fietspaden en gebeurt het veel minder. Kunnen de fietspaden in Kampen ook verplicht worden?

RS: Ik weet zo niet wat destijds de overweging is geweest om er onverplichte fietspaden van te maken. Ik kan mij voorstellen dat dat vooral gedaan is voor de recreatieve racefietsers omdat die te snel zijn op smalle fietspaden. Maar wij gaan dit uitzoeken en nemen dit zeer waarschijnlijk op in het fietsplan om de fietspaden verplicht te maken.

Fietsers vanaf het azc Dronten fietsen langs de N307 aan de verkeerde kant. Het pad is ook smal.

RS: Situatie rondom de N307 gaat geheel veranderen. Vanaf Flevoland tot aan het gemaal wordt een vrijliggend fietspad in twee richtingen aangelegd. Landbouw verkeer en fietser wordt uit elkaar gehaald. Vanaf Zwartedijk tot verkeerslichten bij de VIA school is het een parallelweg en worden bij de knoop in de N50 fietsers en landbouwverkeer wel gecombineerd. Medio 2023 a 2024 moet dat gereed zijn.

Ook het fietspad langs de Kamperstraatweg wordt als smal aangehaald. Afgelopen jaren is er in het kader van de aanleg van het Reevediep veel veranderd.

Wel wordt er aandacht gevraagd voor een fietspad vanaf de Kamperstraatweg richting Zalk en verder. De meanderende smalle dijk met vaak hoge begroeiing maakt het onoverzichtelijk en soms onveilig.

RS: In verband met de meerwaarde voor natuur wordt er steeds minder gemaaid. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Bij kruispunten zijn uitzichtdriehoeken prima te bepalen en frequenter te maaien. Bij deze dijk gaat het uiteraard over meer bochten en langere stukken.

Op de dijk zal een fietspad niet mogelijk zijn maar wellicht in de beheer en onderhoud strook van het waterschap. We noteren de wens en komen daar in het fietsplan op terug.

Op de Ebbingestraat is geen consistentie in wijze van voorrang bij kruispunten. Op meer locaties in Kampen is de situatie niet constant.

RS: Een terechte opmerkingen. Dit wordt in de meeste gevallen zoveel mogelijk voorkomen maar komt inderdaad voor. De situatie op de Ebbingestraat, met een diversiteit aan kruisende verkeersstromen, is voor nu niet eenduidig in te richten en vraagt bij aanpassing om maatwerk. Hier wordt dit jaar op het kruispunt met Flevoweg verder uitvoering aan gegeven.

Langs de Europa-Allee bij Esso Vermeulen wordt veel tegen de richting in gefietst. De rotonde daar wordt ook twee richtingen gefietst.

RS: Dit is een bekend probleem. Een van de oorzaken hiervan is de aansluiting van de fietsstructuren in de omgeving. Onder andere bij de Pieter Zandt School is bewust een stuk fietspad niet aangelegd i.v.m. de aan en afrijden van de bussen richting het schoolterrein. Dit geeft nu in het netwerk onlogische routes.

De rotondes bij Zambonistraat en Symphonielaan is het ontwerp van bovenaf logisch. Maar als je er fietst is het compleet onduidelijk wat de juiste richting is. Het fietspad langs de Symphonielaan is ook onduidelijk. Veel tegen de richting in fietsen.

Routes waarbij auto's met fietser worden gemengd lijken veiliger dan losse fietspaden, die autowegen kruisen. Bijvoorbeeld de twee kruisingen bij Penningkruid zijn moeilijke locaties om weg te komen.

Bij evenementen of werkzaamheden worden de fietspaden vaak als eerste afgesloten. Die moeten bij evenementen openblijven.

RS: Terecht punt. Dit gaan we opnemen in het fietsbeleidsplan om juist werkzaamheden en evenementen te gebruiken als aanleiding om de fietsers voordeel te geven in plaats van het fietsers afstappen en zoek het maar uit. Dit is van toepassing bij werkzaamheden en bij evenementen.

De gemeente Kampen kan beter gebruik maken van BLVC plannen bij werkzaamheden en tijdelijke situaties. Op dit moment wordt daar niet altijd goed gebruik van gemaakt.

RS: BLVC plannen worden bij tijdelijke situaties gemaakt en hebben aandacht voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Door dit middel in te zetten is er meer aandacht voor. Dit wordt al wel ingezet bij grotere werkzaamheden maar niet altijd bij kleinschalige werken in de gemeente. Goed punt om daar meer aandacht voor te hebben en wellicht een standaard kader op te stellen waarbij de positie van de fietsers nadrukkelijker naar voren komt.

Bebording en markering is niet altijd goed.

RS: De bebording en markering zijn niet altijd aansluitend of van voldoende kwaliteit. Daar is een slag in te maken.

Geldt het STOMP principe ook buiten de ontwikkelingen?

De fiets komt in de gemeente meer op 1 te staan. De auto wordt niet weggepest maar de fiets wordt gestimuleerd. Bij nieuwe ontwikkelingen en ook straks binnen het verkeer en vervoerbeleid word eerste naar de voetganger gekeken dan de fietser en zo verder.

Fietsstraten zijn wel een idee voor de gemeente Kampen

RS: In Kampen zijn een aantal locaties en wegen waar fietsstraten een goede meerwaarde kunnen hebben. Bij de uitwerking van het fietsplan geven wij een aanzet voor vooral de wegen richting het centrum waar dit meerwaarde heeft.

Wat gaat de gemeente doen met de Kamperwetering?

RS: de Kamperwetering is een weg waar vanuit de raad ook al langer aandacht voor wordt gevraagd. Hij is ook aan onderhoud toe. We hebben er al snel naar gekeken maar mogelijke maatregelen als vrijliggende fietspaden zijn erg kostbaar. Het afsluiten heeft grote gevolgen voor de wegen in de omgeving die daardoor drukker worden. We nemen op als studieproject in de uitvoeringsagenda om met een integrale oplossing te komen.

Verlichting op de Kamperwetering en andere wegen buiten de bebouwde kom?

Beleidsuitgangspunten is dat wegen en fietspaden in het buitengebied niet worden verlicht omdat deze gebieden donker moeten zijn in de nacht. Wel worden kruispunten verlicht met oriëntatieverlichting.

Er zijn ook oplossingen te bedenken waardoor er minder licht hinder is.

RS: klopt. Provincie is gestart met het aanbrengen van witte markering langs de fietspaden in het buitengebied. Er zijn ook ander kleurige lampen. Wij gaan verkennen op welke manier de sociale veiligheid verbeterd kan worden zonder te veel lichtvervuiling.

■: Wat zou voor Kamperwetering ideaal zijn?

Een vrijliggend fietspad zou ideaal zijn.

Verkeersveiligheid moet beter.

Er moet ruimte zijn om veilig te fietsen.

Moet toegankelijk blijven voor zowel auto- en landbouwverkeer. Ook qua breedte.

Fietspaden buitengebied

Op de Rietsteeg is een oudere dame van de weg geraakt. De bermkanten worden slecht onderhouden. Ook verder van de weg zoals bij het riet.

Scheuren komen tussen de betonstrook en het asfalt. Een ribbel in het asfalt zou beter zijn omdat de scheuren nodig zijn.

Er zijn meerdere wegen in het buitengebied waar dit speelt.

Wegen op een veenondergrond zoals de Trekvaart bij het slingerende stuk is een paar jaar geleden een nieuwe betonverharding gelegd. De weg is smal en je hebt een zwakke berm. Die weg is te smal voor zowel auto en fietsverkeer.

De vindbaarheid van de fietsroute bij de rotonde van de Mc Donalds moet beter

Fietsveiligheid over de IJsselkade richting de molenbrug is in het geding. Ontmoedig het autoverkeer op de IJsselkade. Geparkeerde auto's zwaaien de deur open. De route vanaf de PZS richting de Stadsbrug moet duidelijker en beter. Durf keuzes te maken.

Op de Slaper vanaf de N50 is een verbod voor fietsers. Het is niet mogelijk om op de fiets bij Netjes te komen.

RS: het klopt dat daar een verbodsbord is geplaatst. Het is de bedoeling dat mensen het ruime vrij liggende fietspad pakken dat op de dijk ligt. Die is gebaseerd op alle achterliggende bestemmingen. Vanaf de Zwartendijk is het wel toegestaan om naar Netjes te fietsen.

Toeristisch fietsen kan beter gefaciliteerd worden.

RS: Marketing Oost verzorgt de toeristische bewegwijzering. Ze zijn bezig met een actualisatie en update van de routes en bewegwijzering.

Kan de fietssnelweg doorgetrokken worden over de nieuwe Reevesluis? Dan zijn er twee opties naast dat je langs de N50 kan.

RS: De snelle fietsroute richting Dronten is geprojecteerd langs de N307. Via de Reevesluis ligt er een fatsoenlijke verbinding maar niet de kwaliteit van een snelle fietsroute. Daarnaast zijn de relaties en verbindingen minder dan langs de N307.

Kampen richting Wezep kan ook een fietssnelweg worden. De verbinding bij het pieter zand houdt alleen ineens op richting het centrum van Kampen.

Bij de melkfabriek mag je niet fietsen, dat lijkt onnodig. Daar is een logische en veilige route nodig.

RS: I.v.m. vrachtverkeer is fietsen daar niet gewenst. Er ligt een goed alternatief via de Apeldoornsestraat. Die vraag alleen een betere inrichting en aansluiting richting de Stadsbrug

Het alternatief, de Apeldoornsestraat, is niet prettig fietsen. De bewoners zijn er ook niet blij mee.

Fietsparkeren binnenstad. In andere steden zijn fietskelders en parkeerplaatsen dicht bij de winkels beschikbaar, waarom hier niet. Voor ouderen is het van belang dat de fiets dichtbij de winkel geparkeerd moet worden.

Tegenover het museum komt een pand met fietsenstalling. Bij de bovenkerk zijn al stallingen geplaatst. Er wordt een plan uitgerold voor het centrum van Kampen.

De Noordweg is zo aangelegd dat er een gleuf in het midden is. Je kan daar met je fiets in terecht komen. De molgoot is te diep aangelegd.

Probleem is bekend. Hiervoor wordt naar een oplossing gezocht.

De Wilhelminalaan moet een keer aangepakt worden.

RS: De Wilhelminalaan is een weg waarvan het profiel niet past bij het gebruik. De gemeente wil het profiel (en de drempels) een keer aanpassen. Echter is hij zo goed aangelegd dat onderhoud niet nodig is of slechts beperkt. Zodra de laan aan onderhoud toe is wordt het verbeterd.

Veel sluipverkeer over de Noordweg

Fietsparkeren. Er wordt veel verkeerd geparkeerd en maar weinig handhaving. Oproep om meer te handhaven.

Het handhaven op fietsparkeren heeft niet de hoogste prioriteit. Zeker tijdens de Corona periode was het een oproep van de ondernemers om zo min mogelijk daarop te handhaven om zo gastvrij mogelijk te zijn. De situatie wordt wel dagelijks door toezichthouders gemonitord. Indien de toegankelijkheid in het geding is, wordt er door de handhavers opgetreden.

Verzoek om meer nietjes te plaatsen in de binnenstad.

Veel bezorgers op elektrische fietsen zetten de fietsen overal en nergens neer.

Wordt er ook iets gedaan aan fietsstimulering?

Er zijn diverse stimuleringsprojecten om via werkgevers en andere kanalen mensen meer te laten fietsen. Ook bij aanleidingen zoals werkzaamheden en tijdelijke situaties wordt dat nu wel eens aangegrepen om een stimuleringsactie te doen. Dit soort aanleidingen grijpen we

zoveel mogelijk aan. Binnen het fietsplan heeft dit een plek gekregen bij “Fietsen voor iedereen”

afsluiting:

Iedereen bedankt voor zijn aanwezigheid en goede inbreng. Hier kunnen we het fietsplan verder goed mee aanvullen en aanscherpen.

RS constateert dat er weinig discussiepunten zijn en dat we op een lijn zitten en ook geen onderwerpen gehoord die niet in lijn zijn met de koers die het college al heeft voorgesteld.

Voor 28 maart was een discussie of terugkoppelingsmoment bedacht van de klankbordgroepavonden. Gelet op de eensgezindheid en het huiswerk dat we hebben mee hebben gekregen om het fietsplan mee aan te vullen wordt afgesproken om 28 maart te laten vervallen. Het verslag geeft de ingebrachte punten goed weer en zodra wij exact weten hoe de punten in het fietsplan worden verwerkt koppelen we dit aan jullie terug voor het fietsplan naar college gaat.

Hiermee eindigt de avond en wordt iedereen heel hartelijk bedankt voor hun tijd.