

Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel

12 december 2007 / 236/2007

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

14 november 2007

Onderwerp

Uitvoering 11-puntenplan "Lang leve de Fiets"

Programma / Programmanummer

Mobiliteit / 9710

Portefeuillehouder

J. van der Meer

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.

30 oktober 2007

Samenvatting

In het coalitieakkoord is het 11-puntenplan 'Lang leve de fiets' opgenomen. In de perspectiefnota 2008 is een budget van € 3 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van het 11-puntenplan. In dit voorstel wordt een prioritering aangegeven voor de projecten die we de komende jaren willen uitvoeren. Prioriteren is noodzakelijk, omdat het budget niet toereikend is om alle maatregelen binnen het 11-puntenplan uit te voeren.

Voorstel om te besluiten

1. vaststellen van de prioritering en projecten ter uitvoering van het 11-puntenplan "Lang leve de fiets". Dit op basis van het budget van drie miljoen euro conform de perspectiefnota 2008.
2. vaststellen van de begrotingswijziging

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

1 Inleiding

Het onderzoek Fietsbalans van de Fietsersbond (2001) wijst uit dat de kwaliteit van het Nijmeegse fietsnetwerk onvoldoende is. Het vorige college heeft resultaten geboekt door de aanbevelingen uit het onderzoek serieus op te pakken en uit te voeren. Dit is verwoord in het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012. Volgens de PvdA is dit nog niet voldoende. Er is nog veel achterstallig onderhoud en er kan nog meer worden gedaan op het gebied van infrastructuur. Daarom heeft de PvdA een 11-puntenplan "Lang leve de fiets" opgesteld om de fiets en fietsinfrastructuur een volwaardige plek te geven in Nijmegen.

In het coalitieakkoord staat dat de fietsvoorzieningen in de stad op een hoger peil worden gebracht door meer aandacht voor onderhoud van fietspaden en uitbreiden van stallingen en veilige schoolroutes. Het 11-puntenplan levert een bijdrage aan deze doelstelling en is opgenomen in het coalitieakkoord als pm-post. Door het opnemen van een budget van € 3 miljoen in de perspectiefnota 2008, is deze post ingevuld.

1.1 Wettelijk- of beleidskader

Gemeente Nijmegen heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in het opwaarderen van het fietsnetwerk. Binnen dit netwerk zijn nog veel fietsroutes die opgewaardeerd kunnen worden. Ook het fietsparkeren neemt een steeds belangrijker plaats in binnen het beleid.

1.2 Relatie met programma

Binnen Nijmegen is het fietsbeleid een belangrijk onderwerp binnen het programma mobiliteit. Ook vanuit de bevolking komen veel vragen over fietspaden en fietsparkeren.

2 Doelstelling

Met de uitvoering van het 11-puntenplan willen we het fietsklimaat binnen de gemeente Nijmegen op een nog hoger peil brengen.

3 Argumenten

Het 11-puntenplan is globaal doorgerekend. Met het totale plan zijn kosten van ongeveer 15 miljoen euro gemoeid, inclusief fietsmaatregelen in de Waalsprong. Het gaat hierbij om ramingen, omdat pas bij vaststelling van de investeringsbudgetten en projecten offertes kunnen worden opgesteld. Ook is er pas in een later stadium zicht op subsidieverlening. Een uitgebreide beschrijving van de elf punten vindt u in de bijlage. De elf punten zijn:

1. Na de prestigeprojecten is het nu tijd voor onderhoud
2. Voldoende stallingen bij het station en in het centrum
3. Aanpak fietsendiefstal
4. Veilige schoolroutes
5. Veiligheid voor alle fietsers
6. Afstellen van stoplichten
7. Fietsparkeernorm bij nieuwe wijken en gebouwen
8. Een campagne om fietsgebruik te stimuleren
9. Alternatieve routes aangeven bij werkzaamheden

Vervolgvel

2

10. Fietsroutes centraal in nieuwe wijken: fietsnetwerk Waalsprong
11. Klachten snel en zorgvuldig afhandelen

Aan de punten 2 en 4 is de afgelopen jaren hard gewerkt. Dit heeft geresulteerd in 250 extra klemmen in het centrum en de bouw van een nieuwe fietsenstalling bij het station met ruimte voor 2800 fietsen. Ook zijn er op een aantal schoolfietsroutes maatregelen genomen om deze routes veiliger te maken, ondermeer door het aanbrengen van rode fietsstroken. Daarnaast wordt in 2007 geïnvesteerd in maatregelen voor uitbreiding van de stallingsvoorzieningen in het centrum en tegen fietsendiefstal.

Binnen de perspectiefnota 2008 is € 3 miljoen opgenomen voor de uitvoering van een deel van het 11-puntenplan. De prioritering is bepaald op basis van verkeersveiligheid, bevordering van het fietsgebruik en tegengaan fietsendiefstal. De fietsroutes die hieronder worden genoemd, staan hoog op de prioriteitenlijst voor onderhoud. Met de afdeling Kwaliteitsbeheer, die gaat over het onderhoud, is overleg geweest over onderstaande prioritering. Als er gesproken wordt over opwaarderen van het fietspad, dan bestaat dat dus ook uit het plegen van onderhoud.

Ten eerste geeft ons college de prioriteit aan het opwaarderen (veiligheid, comfort, doorstroming en aantrekkelijkheid) van **schoolfietsroutes** (punt 4). Dit beleidsstandpunt is gebaseerd op het schoolfietsrouteonderzoek uit 2004. Ook veel andere stedelijke fietsers kunnen hiervan profiteren. De opwaardering betreft het aanpakken van de slechte staat van de routes. Het gaat op de schoolroutes overigens niet alleen om de fietsvoorzieningen, maar ook over de oversteekbaarheid van wegen.

Hieronder worden 8 schoolroutes opgesomd met argumenten waarom deze belangrijk zijn. Het gaat om de aanpak van:

- a. Snelfietsroute Nijmegen-Heumen: Van Boetbergweg en Hatertseweg (excl. Staddijk). Doordat deze route veelvuldig wordt gebruikt is een opwaardering van fietspaden belangrijk. Dit houdt in dat de bestaande (vaak slechte) verharding wordt vervangen door rood asfalt. Dit verhoogt het comfort, de veiligheid, maar zeker ook de aantrekkelijkheid van de route. Ook moet er een verbetering van de oversteken plaatsvinden. Niet onbelangrijk op een snelfietsroute is de doorstroming voor fietsers.
- b. Kruising Hatertseweg - Slotemaker de Bruineweg: dit is een gevaarlijke kruising met beperkte opstelmogelijkheden voor de fietser. Daarnaast zijn de verkeerslichten slecht afgesteld en dit levert gevaarlijke situaties op. De route wordt veelvuldig gebruikt door scholieren en studenten.
- c. Houtlaan fietspad: opwaarderen fietspad, tegelijkertijd met groot onderhoud en "rondje Heyendaal". Deze route wordt veel gebruikt door scholieren/studenten en door fietsers naar de sportcomplexen Gymnasion en d'Almarasweg. De huidige staat van het fietspad

Vervolgvel

3

laat te wensen over. Voorstel is om het vrijliggende fietspad geschikt te maken voor fietsen in 2 richtingen.

- d. Fietstangent Groenestraat-Groenewoudseweg, incl. de gevaarlijke kruising met de Muntweg en de kruising Groenestraat - St. Annastraat. De veiligheid van fietsers is hier in het geding. Het wegdek van de Groenewoudseweg is slecht en de oversteekbaarheid laat te wensen over. Er moet dus veilige opstelgelegenheid bij kruispunten komen. Vanuit groot onderhoud is het wegdek in 2007 nieuw geasfalteerd en zijn de fietspaden opnieuw van rode tegels voorzien. Op de Groenestraat moet de bestaande fietsverharding worden vervangen door rood asfalt. Hiermee krijgt de fietser een duidelijke plaats in het verkeer.
- e. Snelfietsroute Nijmegen – Groesbeek: Dit is een regionale fietsroute. De kruispunten worden als gevaarlijk bestempeld en het wegdek is voor fietsers oncomfortabel (hobbelige parallelwegen). De knelpunten ten aanzien van de Groesbeekseweg hebben vooral betrekking op het traject vanaf de Archipelstraat (stad uit).
- f. Snelfietsroute Nijmegen -Beuningen: Dit is een regionale hoofdroute via de Tunnelweg (in 2007 voorzien van nieuwe rode tegels), de Weurtseweg-Scheepvaartweg naar sluis Weurt. Belangrijk bij deze route is dat er wordt meegelift met ontwikkelingen rond de Stadsbrug en Koers West.
- g. Stadsfietsroute Nieuwe Dukenburgseweg-Muntweg: De uniformiteit op deze route ontbreekt. De wens is om hier de fietspaden geschikt te maken voor twee richtingen. Wat in ieder geval moet gebeuren is de bestaande verharding van fietspaden en -stroken vervangen door rood asfalt. Ook kan de afstelling van verkeerslichten voor het fietsverkeer worden verbeterd.
- h. Verbinding Daalseweg-Prins Hendrikstraat en de binnenstad: opwaardering van deze fietsverbinding waardoor de positie van de fietser wordt verbeterd. Het éénrichtingsverkeer voor fietsers op de Daalseweg ongedaan maken. Daarmee wordt een snellere verbinding geboden naar de Hertogstraat. Ook wordt de complexe kruising met de Berg en Dalseweg ontweken.

Ons college geeft voor de periode 2008 tot en met 2010 prioriteit aan route a, b en c. De prioritering is mede afhankelijk van projecten waar werk met werk kan worden gemaakt. Hier wordt zeker rekening meegehouden. Route c wordt aangepakt in het kader van het project "rondje Heyendaal". Hiervoor wordt een bijdrage geleverd.

Ten tweede willen we zorgen voor voldoende en kwalitatieve **stallingen** bij het station en in het centrum (punt 2). Bij het station is in 2007 een nieuwe onbewaakte fietsenstalling gerealiseerd. Voor het centrum en het station wordt een notitie fietsparkeerbeleid opgesteld. Hierin zijn maatregelen opgenomen die ook binnen het 11-puntenplan passen. Te denken valt aan bewegwijzering van de bewaakte stallingen, meer fietsparkeervoorzieningen in het centrum, uitbreiding van het reguleringsgebied, maatregelen tegen fietsendiefstal en een grootscheepse campagne.

Fietsendiefstal (punt 3) en een fietscampagne (punt 8) vallen binnen deze tweede prioriteit. Voor wat betreft de **fietsendiefstal** gaat het om de verbetering van 5 hotspots. Dit zijn:

1. Stationsplein en omgeving
2. Marienburgsestraat
4. Molenstraat
5. Bisschop Hamerstraat

Vervolgvel

4

3. Plein 1944

De politie heeft voor deze vijf locaties, waar de meeste fietsen worden gestolen, een analyse en advies geven. Op basis daarvan is in overleg met de politie, de Fietsersbond en de betrokken gemeentelijke afdelingen een reeks (fysieke) verbeteringsmaatregelen benoemt: veiliger fietsenklemmen, betere verlichting, bewegwijzering naar bewaakte stallingen. Eén van de aanbevelingen is het aanpassen van de fietsklemmen, omdat de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen sterk van invloed is op de fietsdiefstalgevoeligheid. Fietsklemmen hebben daarom tegenwoordig een aanbindmogelijkheid (aan het fietsframe).

Een nieuw fietsparkeerbeleid moet goed worden gecommuniceerd. Hiervoor wordt een **fietscampagne** opgestart. In de campagne wordt ook aandacht besteed aan het milieu (schone lucht) en veiligheid (fietsendiefstal).

In het centrum, maar ook in bepaalde omliggende wijken, beschikken inwoners niet altijd over de mogelijkheid om de fiets veilig te stallen. Mede in het kader van het tegengaan van fietsendiefstal willen we daarom inzetten op de plaatsing van afgesloten fietsenstallingen voor 5 fietsen, de zgn. fietshangars. In 2007 investeren we, als proef, in twee fietshangars, op een nader te bepalen locatie. Bij een geslaagde proef wordt gekeken hoe verder te gaan met het beleid rond de fietshangars. In bijlage 1 vindt u foto's van de fietshangar.

Op de derde plaats komt de **fiets centraal in nieuwe woonwijken** (punt 10). Het gaat hier vooral om de rol voor de fiets in de Waalsprong. Een hoog fietsgebruik is essentieel voor de Waalsprong en Nijmegen als geheel. De fiets kan een belangrijke rol spelen bij het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem van de Waalsprong: fietsen in plaats van autorijden. Voorwaarde voor een hoog fietsgebruik is een hoogwaardig fietsnetwerk met doorlopende en aantrekkelijke fietsroutes waarover fietsers snel en prettig hun bestemming kunnen bereiken. De Waalsprong is bij uitstek geschikt om een slim en samenhangend fietsroutenetwerk aan te leggen.

Er is momenteel een vrij goed beeld van hoe het netwerk er uit zou moeten zien. Een dergelijk netwerk kan goed worden ingepast in de ruimtelijke visie op het gebied. De beleidsnotitie "De Doorsteek; gewenst fietsnetwerk in de Waalsprong" is inmiddels door het college van B&W vastgesteld, zodat daar voortaan in de planvorming rekening mee kan worden gehouden.

Voor de dooradering van de wijk en de bereikbaarheid van allerlei wijkvoorzieningen per fiets zijn meer oost-west verbindingen nodig. Op dit moment zijn er geen "kruisingen" tussen de Ovatonde en het 'splitsingspunt', over een lengte van ruim 2000 meter. We vinden het belangrijk dat fietsverkeer - en langzaam verkeer in het algemeen - de gelegenheid krijgt om het spoor en Prins Mauritssingel via één of meer voorzieningen veilig over te steken. De meeste prioriteit hebben nieuwe oost-west verbindingen ter hoogte van de Vrouwe Udasingel en ten zuiden van de Landschapszone (Groot Britanniëstraat). Maar ook een derde verbinding ten noorden van de Landschapszone is gewenst vanuit de samenhang en fijnmazigheid van het netwerk. Juist door deze verbindingen kan de fiets een voorsprong nemen op de auto.

Vervolgvel

5

Een kostenberekening is nog niet beschikbaar. Los van de keuze voor het beschikbaar stellen van middelen is het belangrijk dat een besluit wordt genomen over een ruimtereservering, zodat voorzieningen in de toekomst alsnog realiseerbaar zijn. De uitvoering verloopt gefaseerd.

Daarnaast gaat het ook om het completeren van het gehele fietsnetwerk in de Waalsprong. Voor de uitvoering van het fietsnetwerk (inclusief oost-west verbindingen) is het uitgangspunt dat wordt meegelift met de planexploitaties van de GEM-Waalsprong en met de aanleg van hoofdinfrastructuur (wegen). Nieuwe middelen zijn nodig voor voorzieningen waarin niet is voorzien, waaronder de toevoeging van oost-west kruisingen met het spoor/Prins Mauritsingel. We vinden het noodzakelijk dat er in ieder geval twee extra "oversteken" worden gerealiseerd.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en de kosten wordt een quick scan uitgevoerd.

Ten vierde willen we iets doen aan **fietsonvriendelijke verkeersdrempels** (punt 5). In veel woongebieden liggen nog drempels die voor fietsers zeer oncomfortabel zijn. Onderzocht wordt om welke drempels het gaat en deze worden dan vervangen. Hiermee wordt wel rekening gehouden dat de straten niet een racebaan worden voor auto's. Dit levert namelijk weer een verkeersonveilige situatie op.

De **laatste prioriteit** krijgt het **afstellen van verkeerslichten** (punt 6). Voorstel in het 11-puntenplan is om wachttijdmelders te plaatsen bij de verkeerslichten en waar mogelijk fietsers meer prioriteit te geven in regelingen of regelingen efficiënter af te stellen. De wachttijdmelder telt af naar het moment dat het verkeerslicht op groen springt. Hierdoor moet het aantal fietsers dat door rood rijdt verminderen en dat draagt bij aan de verkeersveiligheid. In Amsterdam zijn ze daarmee aan het experimenteren. Uit een onderzoek blijkt dat de ondervraagden een 8,5 gaven voor deze oplossing.

Ten slotte: de punten 7 en 9 hebben geen financiële consequentie. Deze worden uitgevoerd binnen het beleid. Voor wat betreft punt 7 is er een verandering van het landelijke beleid nodig.

4 Risico's

Door omstandigheden kunnen er wijzigingen binnen de projecten optreden.

5 Financiën

In onderstaande tabel wordt de prioriteit aangegeven met de daarbij behorende kosten. Het gaat hier nog steeds om een raming van de kosten. De bedragen staan voor de gehele collegeperiode, dus van 2008-2010. In de eerste kolom is aangegeven wat de prioriteit is. De kolom met de cumulatieve kosten geeft aan welke kosten er in deze collegeperiode gemaakt worden. We stellen voor om alleen de projecten uit te voeren waar de cumulatieve kosten achter staan.

Prioriteit	Project	Kosten (€) 2008-2010	Cumulatieve kosten (€) 2008-2010
1	Opwaarderen (School)fietsroutes (4,5 mln)		
1.1	a. Nijmegen-Heumen: Boetbergweg en Hatertseweg	€ 1.000.000	€ 1.000.000
1.2	b. Kruising Hatertseweg - Slotemaker de Bruineweg	€ 250.000	€ 1.250.000
1.3	c. Houtlaan fietspad	€ 150.000	€ 1.400.000
	d. Fietstangent Groenestraat - Groenewoudseweg	€ 1.000.000	
	e. Nijmegen – Groesbeek: Vanaf Archipelstraat	€ 400.000	
	f. Nijmegen -Beuningen + aanpak Tunnelweg)	€ 500.000	
	g. Dukenburg-Muntweg	€ 400.000	
	h. Verbinding Daalseweg-Daalseweg	€ 500.000	
2	Voldoende fietsparkeermogelijkheden, inclusief fietsendiefstal en campagne (0,250 mln)		
2.1	Uitbreiding stallingsvoorzieningen, bewegwijzering bewaakte stallingen, campagne (incl. herhaling)	€ 175.000	€ 1.575.000
2.2	Realisatie fietshangars	€ 75.000	€ 1.650.000
	Ruimere fietsenstalling onder Plein'44	PM	
3	Fietsen centraal in nieuwe wijken: De Waalsprong (8,4 mln)		
3.1	Quick scan naar haalbaarheid en kosten	€ 15.000	€ 1.665.000
3.2	Reservering voor realisatie oost-westverbindingen	€ 800.000	€ 2.465.000
3.3	Fietsnetwerk Waalsprong kwalitatief completeren	€ 300.000	€ 2.765.000
	Verbinding ter hoogte van Vrouwe Udasingel	pm	
	Verbinding ten zuiden Landschapzone (Groot Britanniëstraat)	pm	
	Verbinding ten noorden Landschapzone	pm	
4	Verbeteren verkeersdrempels t.b.v. fietscomfort (0,100 mln)		
4.1	Onderzoek en aanpassen	€ 100.000	€ 2.865.000
5	Betere afstelling verkeerslichten (0,225 mln)		
5.1	Onderzoek: waar behoefte aan wachttijdmeters en betere afstellen van verkeerslichten	€ 25.000	€ 2.890.000
5.2	Aanschaf wachttijdmeters voor de gevaarlijkste kruisingen (+/- 20 stuks), excl. Keizer Karel-plein en waar nodig beter afstellen VRI's	€ 110.000	€ 3.000.000
	Mogelijkheid tot uitbreiding	€ 90.000	
TOTAAL			€ 3.000.000

Vervolgvel

7

Mogelijkheden voor de bekostiging van projecten door subsidies en externe bijdragen door de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Gelderland en eventueel Rijksoverheid zijn nog niet onderzocht, maar worden zeer kansrijk geacht. Bij subsidieverlening en andere financiële meevallers wordt verder gegaan met de prioriteitenlijst. De fietsenstalling onder Plein'44 en de projecten 'd' en 'e' worden dan als eerste opgepakt.

De drie miljoen euro wordt uit de saldireserve gehaald, zoals opgenomen in de perspectiefnota 2008.

Overige financiën

Voor 2008 is al een investeringsbudget van € 500.000,- opgenomen in de perspectiefnota. Voor dit budget wordt de Heijendaalseweg (o.a. bijdrage rondje Heijendaal) en de Westkanaaldijk (€ 100.000,-) aangepakt. Deze € 500.000,- staat los van de € 3 miljoen waarvoor in dit raadsvoorstel de programmering wordt voorgesteld.

Sinds 2004 kent oversteekbaarheid op schoolroutes een eigen aanpak. Jaarlijks wordt zo'n € 200.000 geïnvesteerd om oversteeklocaties veiliger te maken. Dit bedrag is al opgenomen in de begroting en wordt zelfstandig geprogrammeerd.

6 Communicatie

Per project wordt een apart communicatie traject ingezet.

7 Uitvoering en evaluatie

Na vaststelling van de prioriteiten en de projecten worden de projecten voor de komende periode verder voorbereid en worden de kosten beter inzichtelijk gemaakt. Ook wordt een planning gemaakt voor uitvoering. De projecten en de budgetten worden verdeeld over de komende 3 jaar, dus één miljoen euro per jaar.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

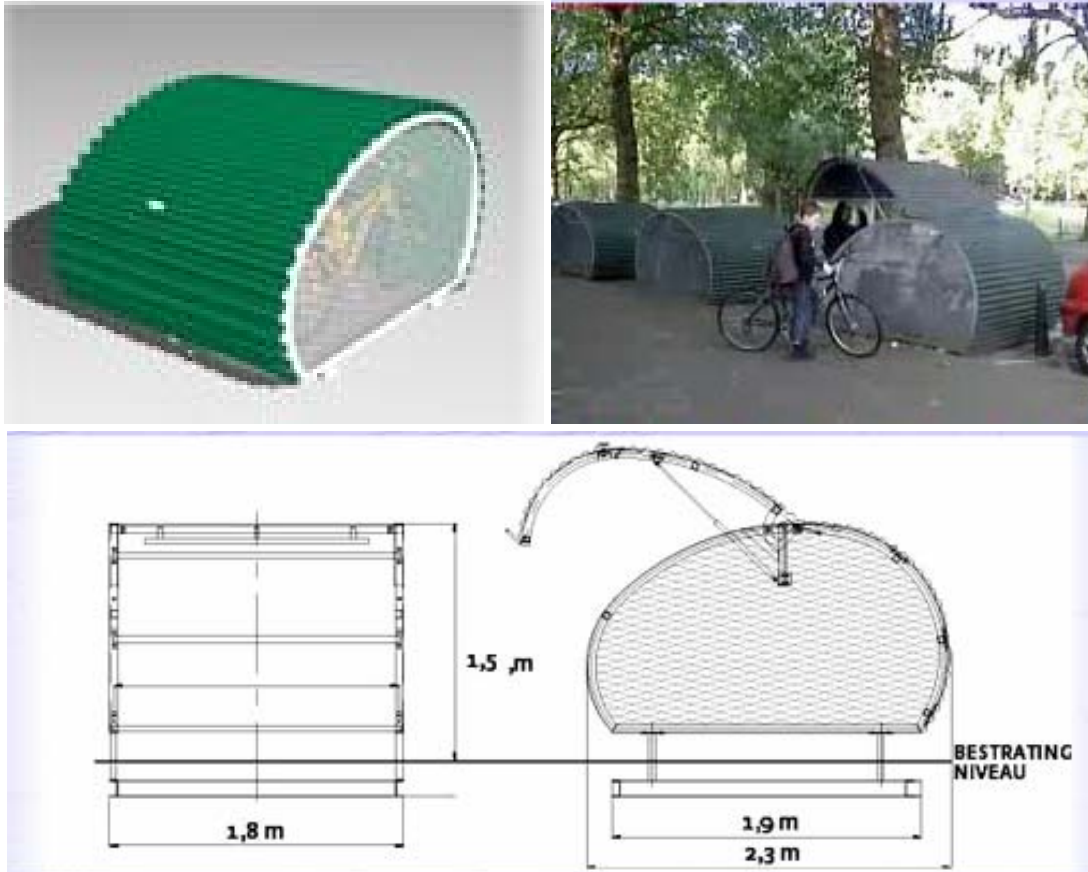
De Secretaris,

mr. Th.C. de Graaf

P. Eringa

Bijlage(n): 11-puntenplan "Lang leve de fiets"

Bijlage 1. Fietshangar





PARTIJ VAN DE ARBEID



LANG LEVE DE FIETS

Auteur: Stijn Verbruggen, kandidaat-raadslid PvdA Nijmegen
28 februari 2006

www.pvda-nijmegen.nl

Inleiding

Onderzoek van de Fietzersbond wijst uit dat de kwaliteit van het Nijmeegse fietsnetwerk onvoldoende is. Wie zelf veel door Nijmegen fietst, kan de bevindingen van de Fietzersbond beamen. Het fietsgebruik in Nijmegen is dan ook lager dan van een stad van dit formaat verwacht mag worden. Het linkse college heeft het fietsbeleid, dat daarvoor lange tijd een ondergeschoven kindje was in de Nijmeegse politiek, weer terug op de agenda geplaatst. Er zijn ambitieuze plannen. En er zijn aansprekende resultaten. Denk aan de 'Snelbinder', het fietspad in de spoorkuil, een fietspad in twee-richtingen op het Keizer Karelplein en de regionale fietsvoorzieningen.

Maar dit is voor de PvdA nog lang niet voldoende. Een paar fietspaden zijn opgeknapt, maar er is nog steeds sprake van grootschalig achterstallig onderhoud aan de bestaande fietspaden. Om het fietsgebruik te stimuleren, dient er een inhaalslag gemaakt te worden. In deze notitie staan een aantal uitgangspunten en concrete voorstellen van de Nijmeegse PvdA over het Nijmeegse fietsbeleid. 11 punten om de fiets een echte volwaardige plek te geven in Nijmegen. Op basis van deze uitgangspunten wil de PvdA in de komende vier jaar in de gemeenteraad initiatieven nemen en het beleid van het college beoordelen. Onze ambitie is dat Nijmegen binnen een paar jaar meedingt naar de prijs voor de beste fietsstad van Nederland.

1. Na de prestigeprojecten is het nu tijd voor onderhoud

Er zijn in Nijmegen de afgelopen jaren uitstekende nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd. Denk aan de Snelbinder, het fietspad in de spoorkuil en de snelle fietsroute naar Wijchen. De PvdA is daar tevreden over. De nadruk op de aanleg van deze nieuwe fietsverbindingen is echter ten koste gegaan van het onderhoud aan de bestaande fietspaden. Uiteraard zijn er wel fietspaden opgeknapt, maar er zijn ook nog steeds heel veel fietspaden in Nijmegen die er zeer slecht aan toe zijn. Met scheef of losliggende tegels, al dan niet door boomwortels omhoog gedrukt: denk aan het fietspad bij de Coehoornstraat, vanaf sportcentrum Keep Fit richting het centrum. En er zijn fietspaden die bij een beetje regen al blank staan: denk aan het fietspad aan de St Annastraat, in de buurt van het Texaco-tankstation.

De PvdA is van mening dat de belangrijkste fietsroutes in de stad inmiddels aanwezig zijn. De nadruk dient nu dus te liggen op het onderhoud van de bestaande fietspaden. Daar moet de komende jaren een forse inhaalslag gemaakt worden.

Een uitzondering vormen uiteraard de nieuwbouwwijken: daar heeft de aanleg van goede fietsvoorzieningen hoge prioriteit. Bovenstaand verhaal gaat vooral over de bestaande stad.

2. Voldoende stallingen bij het station en in het centrum

Er zijn meer fietsenstallingen nodig in en rond het stadscentrum. Ook bij het centraal station. Om het gebruik van de fiets als milieuvriendelijk vervoermiddel te stimuleren, dienen deze stallingen aantrekkelijk te zijn: veilig, op de juiste locaties en gratis te gebruiken.

Zo lang er onvoldoende stallingen gerealiseerd zijn, dient zeer terughoudend te worden omgesprongen met het weghalen van fietsen door de gemeente. Alleen fietsen die zeer hinderlijk gestald staan of die duidelijk tot de categorie 'wrak' behoren, mogen weggehaald worden. Wie langs de stallingen bij het station loopt, ziet dat er veel 'wrakken' staan. De gemeente zou meer aandacht moeten besteden aan het verwijderen van die wrakken, in plaats van fietsen die net buiten de stalling staan.

3. Aanpak fietsendiefstal

In 2004 heeft de Nijmeegse PvdA een aanvalsplan tegen fietsendiefstal gelanceerd. Uit een Stadspeiling bleek dat bij 20 % van de inwoners van Nijmegen iemand in het huishouden dat jaar slachtoffer was van fietsendiefstal. Dergelijke cijfers zijn voor de PvdA niet aanvaardbaar. In het aanvalsplan stelde de PvdA tien concrete acties voor om de fietsendiefstal terug te dringen. Een groot aantal punten is uit het plan is of wordt overgenomen door de gemeente Nijmegen. Binnenkort zullen de vijf plekken waar de meeste fietsen gestolen worden door politie en gemeente onder de loep worden genomen. Per locatie wordt gekeken welke maatregelen nodig zijn om fietsendiefstal tegen te gaan. Daarnaast worden alle fietsenhandelaren in Nijmegen benaderd om een gedragscode tegen heling te ondertekenen en zal de gemeente Nijmegen meewerken aan een voorlichtingscampagne van de Fietsersbond. Ook zullen agenten beter letten op 'kenmerken van gestolen fietsen' en de fietser die op zo'n fiets rijdt (of er mee loopt) aanhouden voor controle. De PvdA wil dat alle aangekondigde maatregelen door de gemeente voortvarend ter hand worden genomen. Ook de maatregelen uit het PvdA-voorstel die nog niet door de gemeente zijn overgenomen. Zo blijft de PvdA pleiten voor een experiment met een 'lokiets'; zeker nu recent in de krant werd geschreven over de succesvolle aanpak van autokrakers met de inzet van een lokauto. Ook wil de PvdA dat de APV wordt aangepast, zodat heling op straat beter aangepakt kan worden.

4. Veilige schoolroutes

De PvdA heeft recent een uitgebreid onderzoek onder schooldirecteuren, ouderraden en verkeersouders gehouden naar de verkeerssituatie bij basisscholen in Nijmegen. Maar liefst 70 % van de ondervraagden beoordeelde de verkeerssituatie als onveilig tot zeer onveilig. De onveilige verkeerssituatie om de school blijkt vooral veroorzaakt te worden door ouders die de verkeersregels aan hun laars lappen: op de stoep parkeren, tegen het verkeer in rijden, dubbel parkeren, etc. Opvallend is dat niet alleen de directe omgeving van de school verkeersonveilig wordt gevonden, maar dat ook de veelgebruikte routes naar de scholen toe volgens de ondervraagden onveilig zijn.

De PvdA heeft bij de presentatie van de onderzoeksresultaten aangekondigd samen met 3VO en de scholen met een initiatiefvoorstel te zullen komen om deze problematiek aan te pakken. In de tussentijd heeft GroenLinks een initiatiefvoorstel over dit onderwerp ingediend. Uiteraard steunt de PvdA dat voorstel. De PvdA wil daarbij het belang van veilige routes extra benadrukken. Niet alleen naar scholen, maar ook naar sportvelden en andere locaties.

5. Veiligheid voor alle fietsers

Naast de specifieke maatregelen gericht op kinderen die naar hun school of sportvereniging toe fietsen, zijn er natuurlijk ook meer in het algemeen maatregelen nodig voor de veiligheid van alle fietsers. De PvdA streeft er naar om auto- en fietsverkeer zo veel mogelijk te scheiden. In de bestaande stad zal dat echter niet altijd mogelijk zijn. In die gevallen moet de veiligheid toch zo goed mogelijk gewaarborgd worden. Een ander aspect van veiligheid betreft de verlichting en ligging van fietspaden. Op een donker fietspad kan een kleine kuil grote gevolgen hebben. Maar ook op het gebied van sociale veiligheid is verlichting en zichtbaarheid van fietspaden van belang.

6. Afstellen van stoplichten

Verkeerslichten moeten op een aantal plaatsen anders worden afgesteld, zodat fietsers minder lang hoeven te wachten. Bij het stoplicht over de St Annastraat bij het fietspad in de spoorkuil, krijgen auto's regelmatig meerdere keren groen licht, terwijl het voor de fietsers rood blijft. Dat heeft voor een deel te maken met de afstemming van de stoplichten voor bussen. In de huidige situatie zijn echter met name de fietsers daar de dupe van. Dat moet ook anders kunnen. Op een aantal routes fietsen grote groepen scholieren gezamenlijk naar school. Soms is het verkeerslicht voor de fietsers echter zo kort groen, dat niet de hele groep over kan steken. In de praktijk steekt dan toch de hele groep over, met alle gevaarlijke gevolgen van dien. Uiteraard moeten de scholieren eigenlijk stoppen voor een rood stoplicht, maar bij het afstellen van de stoplichten kan wel meer rekening worden gehouden met deze zaken en de schooltijden. De PvdA is er voorstander van om in navolging van Amsterdam en een groot aantal buitenlandse steden bij verkeerslichten op de grotere doorgaande fietsroutes 'tellers' te plaatsen waarop fietsers kunnen zien hoe lang het nog duurt voor het verkeerslicht weer groen wordt voor hen.

7. Fietsparkeernorm bij nieuwe wijken en gebouwen

De PvdA is voorstander van een fietsparkeernorm. Er is al een autoparkeernorm (die bepaalt hoeveel parkeerplaatsen bij nieuwe gebouwen inpandig gerealiseerd moeten worden). Een soortgelijke norm kan voor fietsenstallingen gehanteerd worden. Bij het ontwerpen of reconstrueren van woonwijken of woonlocaties moet de gemeente voldoende fietsparkeervoorzieningen eisen. Een relatie tussen het aantal inwoners en het aantal fietsparkeervoorzieningen maakt onderdeel uit van plannen en ontwerpen.

8. Een campagne om fietsgebruik te stimuleren

De gemeente Nijmegen moet samen met de Fietzersbond en andere betrokken partijen een campagne ontwikkelen om het fietsgebruik in Nijmegen te stimuleren. Als de eerder in deze notitie genoemde voorstellen zijn uitgevoerd, is de tijd rijp om mensen te stimuleren om van het verbeterde fietsnetwerk gebruik te maken. Met name jongeren fietsen steeds minder. De campagne zou zich dan ook met name op jongeren moeten richten.

9. Alternatieve routes aangeven bij werkzaamheden

Als er aan de weg gewerkt wordt, is het heel gebruikelijk dat automobilisten door middel van borden tijdig worden geïnformeerd over alternatieve routes. Het is voor fietsers vaak onduidelijk of deze omleidingen ook voor hen gelden. Soms zijn er kortere omleidingen mogelijk voor fietsers, maar worden deze niet apart aangegeven. De gemeente dient extra aandacht te besteden aan het aangeven van alternatieve routes voor fietsers, indien dat bij werkzaamheden nodig blijkt te zijn.

10. Fietsroutes centraal in nieuwe wijken

Bij het aanleggen van nieuwe wijken of andere woongebieden is het van belang dat in een vroeg stadium gekeken wordt naar de fietsinfrastructuur in het gebied. Fietspaden dienen in een vroeg stadium aangelegd te worden en moeten zo direct mogelijk naar de bestemming toe leiden.

11. Klachten snel en zorgvuldig afhandelen

Als slechte fietspaden al opgeknapt worden, dan is dat vaak nadat er veel klachten over zijn binnengekomen. De gemeente moet snel inventariseren welke fietspaden in een slechte staat verkeren en daarbij onder andere gebruik maken van de klachten die zijn binnengekomen bij het meldpunt van de Fietsersbond. Als iemand de bel- en herstellijn belt met een serieuze klacht over een fietspad, dan dient er adequaat gereageerd te worden. Een recent voorbeeld toont aan dat niet altijd snel actie wordt ondernomen. Meestal omdat het beschikbare jaarbudget voor herstelwerkzaamheden al op is. De PvdA pleit daarom voor extra budget voor de bel- en herstellijn, zodat ook klachten over slechte fietspaden snel kunnen worden verholpen.

Aanleveren begrotingswijziging



Steller Ellen Stam
 BW-00497 DGG Lang
 Soort wijziging Begrotingswijziging
 Soort besluit BESL-RAAD
 Besluitperiode 200710
 Omschrijving DGG Lang leve de fie

Let op, lees eerst de WERKINSTRUCTIE die op het intranet staat.

Verrekeningen debet	0,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00
Verrekeningen credit	0,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00
Saldo	goed	goed	goed	goed	goed
Totaal debet	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	7.000.000,00	0,00
Totaal credit	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	7.000.000,00	0,00
Saldo	goed	goed	goed	goed	goed

kpl / product	product specificatie	kosten- soort	wijk	functie	Deb / Cred	2007	2008	2009	2010	2011	Omschrijving
Soort mutatie							MV Meerjr.var.	MV Meerjr.var.	MV Meerjr.var.		
Document soort							WYZ-MV	WYZ-MV	WYZ-MV		
K000032	AA000	43039	D		D		1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00		BW Lang leve de Fiets
0711	D	D	D		C		1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00		BW Lang leve de Fiets
60491	D	42006	D		D				3.000.000,00		BW Lang leve de Fiets
61127	F022	86004	D		C				3.000.000,00		BW Lang leve de Fiets
0500	F022	86004	D		D				3.000.000,00		BW Lang leve de Fiets
0712	D	D	D		C				3.000.000,00		BW Lang leve de Fiets