

Programma Fietshart

Burgemeester en wethouders van Gemeente Alphen aan den Rijn maken bekend dat het Programma Fietshart op 12 oktober 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het Programma Fietshart volgt het Programma Fiets 2019-2022 op. Het bevat de gemeentelijke visie op fiets en een meerjarig uitvoeringsplan voor de korte, middellange en lange termijn. Hierbij zoekt de gemeente (meer) samenwerking op lokaal-, regionaal- en nationaal niveau.

De gemeente heeft de ambitie om zich te ontwikkelen als fietsgemeente van Holland. Samen met haar lokale fietspartners werkt zij aan het stimuleren van het fietsgebruik onder diverse doelgroepen, waaronder utilitaire, recreatieve, sportieve, langzame, elektrische, snelle, oude, jonge en nieuwe fietsers.

Het nieuwe fietsbeleid beschrijft de gemeentelijke ambities en benoemt maatregelen langs drie actielijnen:

1. Veilige en aantrekkelijke fietsroutes: Het realiseren van nieuwe fietsverbindingen en het zorgen voor infrastructurele verbeteringen op het fietsnetwerk.
2. Fietsparkeren: Het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld bij stations, centrumgebieden en strategische toeristische locaties.
3. Vitaliteit en stimulering: Het verbinden en faciliteren van de initiatieven binnen de gemeente op het gebied van vitaliteit (gezondheid) en fietsstimulering (bijvoorbeeld werkgeversaankpak en de campagne Fietshart Alphen 2030).

Bekijken van het Programma Fietshart

U kunt het programma vanaf publicatie datum vinden op www.overheid.nl (berichten over uw buurt) of www.officielebekendmakingen.nl (Gemeentebblad Alphen aan den Rijn).

Startdatum

De gemeente is na vaststelling door de gemeenteraad gestart met de uitvoering van de maatregelen uit het programma.

Voorwoord

De naam van dit Programma zegt het al: we willen Alphen aan den Rijn als het Fietshart van Holland op de kaart zetten. Met onze ligging op het kruispunt van vaar, water en fietswegen vervult onze gemeente een centrale rol in het Groene Hart. De fietspotentie van onze gemeente is groot. Onze voorzieningen en buurgemeenten liggen op (elektrische) fietsafstand en onze fietspaden zijn in de basis op orde.

Maar het kan en moet nog beter. We willen in Alphen aan den Rijn de volgende stap zetten zodat meer mensen binnen onze gemeente de fiets gaan pakken, voor het woon-werkverkeer, naar school, het recreëren in ons groenblauwe buitengebied en voor andere activiteiten. Dit betekent concreet meer knelpunten oplossen, nieuwe fietspaden aanleggen, zorgen voor een goede overstap van de fiets naar het openbaar vervoer en doelgroepen stimuleren om de fiets ook te gaan gebruiken.

Onze inzet op fiets is ook nodig om de noodzakelijke stappen te zetten in de mobiliteitstransitie en om onze bestaande en nieuwe delen van de gemeente duurzaam bereikbaar te houden.

Met ons nieuwe fietsbeleid geven we concrete invulling aan onze ambities uit ons coalitieakkoord Zichtbaar en Dichtbij. Samen met onze inwoners en partners werken we de komende jaren samen aan de versterking van Alphen aan den Rijn als het #Fietshart van Holland!

Wethouder Breeuwsma

1 Waarom Programma Fietshart?

De gemeente Alphen aan den Rijn wil het Fietshart van Holland worden. Met onze ligging in het Groene Hart is de potentie groot. We liggen op (elektrische) fietsafstand van grote buurgemeenten en we zijn een aantrekkelijke uitvalsbasis voor recreatieve fietstochten langs vaarwegen, natuurgebieden, historische linten en molens. De bundeling van deze infrastructuur in combinatie met landschappelijke waarde is de aantrekkingskracht van onze groenblauwe gemeente.

De (elektrische) fiets speelt een belangrijke rol in de noodzakelijke mobiliteitstransitie in Nederland. Samen met onze fietspartners zetten wij de komende jaren in op grote verbeteringen voor de fiets om onze gemeente leefbaar, veilig, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. Om onze ambitie kracht bij te zetten stellen we het Programma Fietshart op.

Met voorliggend Programma Fietshart bouwen we voort op het vorige Programma Fiets 2019-2022. Om onze ambitie uit het coalitieakkoord kracht bij te zetten is een nieuw meerjarig programma nodig. Gezien de noodzakelijke investeringen en doorlooptijd van de projecten willen we het beleid en onze prioriteiten voor een langere periode vastleggen. Met voorliggend nieuwe programma laat de gemeente zien waarom ze nieuw fietsbeleid maakt, wat haar fietsambities zijn, hoe zij deze ambities samen met haar fietspartners wil gaan realiseren en wat zij daarvoor nodig heeft.

De ambities en maatregelen in het Programma Fietshart zijn gericht op verschillende doelgroepen, waaronder utilitaire, recreatieve, sportieve, langzame, elektrische, snelle, oude, jonge en nieuwe fietsers. De fiets is sterk verweven met uiteenlopende uitdagingen waar wij als gemeente voor staan, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, woningbouw, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Thema's die ook in onze Omgevingsvisie 'Groene gemeente met lef!' aan bod komen. Met het Programma Fietshart dragen we positief bij aan de missie en centrale waarden uit de omgevingsvisie:

"Voor alle inwoners een beter leven (geluk, welbevinden) met (positieve) gezondheid en duurzaamheid als basis voor sociaal, economisch en ruimtelijk beleid" – *Omgevingsvisie 1.0 Alphen aan den Rijn – Groene gemeente met lef!*

1.1 Totstandkoming

De ambities en maatregelen in dit programma zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met lokale en regionale partners. Op 14 april 2023 heeft de gemeente in samenwerking met Platform Recreatie en Toerisme (PReT), Alphen Marketing en Alphen Vitaal de conferentie Fietshart Alphen 2030 georganiseerd. De fietsambities en maatregelen zijn daarnaast besproken met provincie Zuid-Holland, regio Holland Rijnland en de individuele buurgemeenten. Naast de nauwe betrokkenheid van Platform Recreatie en Toerisme, Alphen Marketing en Alphen Vitaal bij het nieuwe Programma Fietshart heeft de gemeente het nieuwe beleid en de maatregelen afgestemd met andere belangengroepen zoals de Fietsersbond, VVN, VOA en EDBA.

1.2 Context en raakvlakken

Ons nieuwe fietsbeleid heeft relaties met andere beleidsstukken op lokaal, regionaal en nationaal niveau. De belangrijkste benoemen we hierna.

Omgevingsvisie Groene gemeente met lef!

In de Omgevingsvisie 1.0 Groene gemeente met lef! beschrijft de gemeente welke kernkwaliteiten we willen borgen en aan welke ontwikkelingen we ruimte willen bieden, om zo onze leefomgeving toekomstbestendig te maken. De centrale waarden van Alphen aan den Rijn zijn:

- Een gemeente van ontmoeten en verbinden
- Duurzame en groene gemeente
- Vitale woon- en leefgemeente

De fiets kan een verbindende rol spelen in deze centrale waarden en de kernkwaliteiten van onze gemeente.

Mobiliteitsvisie 2040

In 2024 stelt de gemeente Alphen aan den Rijn de nieuwe mobiliteitsvisie vast. De visie in dit programma heeft dezelfde horizon (2040) als de op te stellen mobiliteitsvisie. Het programma zal straks, net als ander deelbeleid op het gebied van mobiliteit, onder de paraplu van de nieuwe mobiliteitsvisie vallen. De fietsambities kunnen schuren met andere belangen. Niet alle modaliteiten kunnen op alle plekken maximaal worden gefaciliteerd. Bijvoorbeeld rondom schoolomgevingen, in het stadshart of op de smalle wegen in het buitengebied. In dit programma laten we zien wat de fietsambities zijn en waar dit mogelijk schuurt. De uiteindelijke integrale afweging tussen alle modaliteiten en belangen wordt gemaakt in de nieuwe mobiliteitsvisie.

Kernkwaliteit	De rol van de fiets(er)
Landschap	Het veelzijdige groenblauwe landschap, de cultuurhistorie en groene leefomgeving zijn een kans om onze gemeente op de fiets te ontdekken, bijvoorbeeld met meer recreatieve fietsroutes en het verbinden van belangrijke bestemmingen. Deze kernkwaliteiten verstevigen en beschermen we ook bij het verbeteren en realiseren van fietsinfrastructuur.
Water	
Cultuurhistorie	
Natuur	
Groene leefomgeving	
Gevarieerde woonomgevingen	We moeten goed bereikbaar blijven. Bij nieuwbouwprojecten zetten we de fiets en voetganger centraal. Zie <i>Handreiking Duurzame Mobiliteit</i> bij gebiedsontwikkelingen.
Productieve landbouwsector	Fiets en landbouwverkeer moeten, vooral in het buitengebied, soms gebruik maken van dezelfde ruimte. We zorgen dat dit veilig kan.
Sociale verbondenheid	De fiets betekent mobiliteit en vrijheid voor veel doelgroepen. Bijvoorbeeld onze ouderen die langer blijven 'doortrappen', het organiseren van fietstochten en (elektrische) fietslessen en onze jongeren die veilig en zelfstandig naar school kunnen fietsen. Dit draagt bij aan de vitaliteit en gezondheid van onze inwoners. Ook ondersteunen we lokale fietsinitiatieven zoals de Ronde van Alphen, Limes Classic en de LAURA.
Fysieke verbondenheid	Een fijnmazig, veilig en aantrekkelijk netwerk voor fietsers draagt bij aan de fysieke verbondenheid in onze gemeente en de bereikbaarheid van onze voorzieningen.
Bedrijvigheid	Onze werklocaties moeten ook met de fiets goed bereikbaar zijn. Onze ondernemers krijgen te maken met steeds meer wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit van werknemers.

Figuur 1 Centrale waarden en kernkwaliteiten van gemeente Alphen aan den Rijn

Ontwikkeling doorfietsroutenetwerk regio Holland Rijnland

Samen met de gemeenten in Holland Rijnland hebben we in 2019 een potentieel doorfietsroutenetwerk opgesteld. In 2023 doen we samen met deze gemeenten onderzoek naar de prioritering van deze doorfietsroutes. Op basis van dit onderzoek weten we als regio welke routes wij de komende jaren als eerste willen aanpakken. Vanuit onze gemeente worden de doorfietsroutes naar Leiden en Gouda eerst gerealiseerd.

Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is ontstaan vanuit de maatschappelijke vraag naar een effectieve oplossing voor ruimtelijke en maatschappelijke vraagstukken, onder andere op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en klimaat en leefbaarheid. Het doel van het beleid is om een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren en fietsgebruik te kunnen stimuleren. Provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met de regio's en gemeenten het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) opgesteld. Het RTF beschrijft de gezamenlijke ambities, benodigde maatregelen en de implementatie/financiering.

Het NTF en RTF rusten – op hoofdlijnen – op drie pijlers:

1. Het versterken van de fietsnetwerken;
2. Het verbeteren van de stallingsmogelijkheden;
3. Het stimuleren van het fietsgebruik.

Dit Programma Fietshart zal aan de hand van deze pijlers concreet invulling geven aan het lokale fietsbeleid van Alphen aan den Rijn.

Provincie Zuid-Holland: Samen verder Fietsen 2016 - 2025

De provincie Zuid-Holland zet in op het verbeteren en aanleggen van fietspaden, de overstap van auto/OV naar de fiets makkelijker en aantrekkelijker maken en innovaties. De provincie heeft als doel dat meer mensen voor de fiets gaan kiezen. Dit doen zij onder andere door verbeteren van haar eigen fietspaden langs N-wegen, maar de provincie is ook belangrijke cofinancier van fietsprojecten in onze gemeente. Bijvoorbeeld bij de realisatie van onze doorfietsroutes en de Raadsbrug over het Aarkanaal.



Figuur 2 Samenhang met nationaal, regionaal en lokaal fietsbeleid



Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026

De landelijke aanpak van verkeersveiligheid is beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). In het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026* staat beschreven welke aspecten de komende jaren worden aangepakt en verder worden uitgewerkt. In relatie tot fiets zet de gemeente zich in op de aanpak van onveilige fietsknelpunten en verkeerseducatie. De knelpuntenkaart, onderdeel van de Fietskaart (zie [bijlage B](#)), is mede gebaseerd op input van partijen zoals de Fietsersbond en wordt continu geactualiseerd.

Verkeerseducatieplan 2023-2026

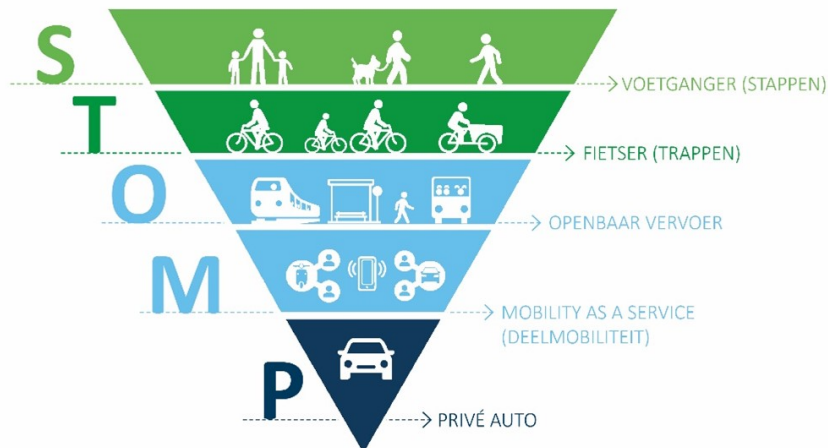
Het Verkeerseducatieplan 2023-2026 is een concrete uitwerking van ons verkeersveiligheidsbeleid en richt zich op de educatieve activiteiten voor verschillende doelgroepen binnen onze gemeente. De educatieve activiteiten zijn gericht op de ontwikkeling (en bijhouden van) kennis en vaardigheden, bijvoorbeeld in de vorm van het verkeersexamen op de basisschool of elektrische fietslessen voor ouderen.

Categoriseringsplan 2023

Het *Categoriseringsplan 2023* beschrijft welke functies de verschillende wegen binnen onze gemeente hebben rekening houdend met het netwerk en de verschillende gebruikers, inclusief fietsers. Maximaal 30 km/uur is het leidende principe binnen de bebouwde kom. Het plan maakt daarom ook inzichtelijk welke wegen binnen de bebouwde kom afgewaardeerd worden naar een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit plan en de nog op te stellen uitvoeringsagenda heeft een sterke relatie met de fietsopgave omdat het ingaat op de positie van de fietser op ons netwerk.

Handreiking Duurzame Mobiliteit

De *Handreiking Duurzame Mobiliteit* dient te helpen bij het consolideren van duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkelingen, zowel bij het maken van (beleids)keuzes als bij het vroegtijdig aangaan van het gesprek met ontwikkelaars en stedenbouwkundigen. De handreiking stuurt op maatregelen gericht op duurzaam en gezonde vormen van mobiliteit op basis van het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (mobiliteit als een service, bijvoorbeeld een deelfiets) en de Privé auto.



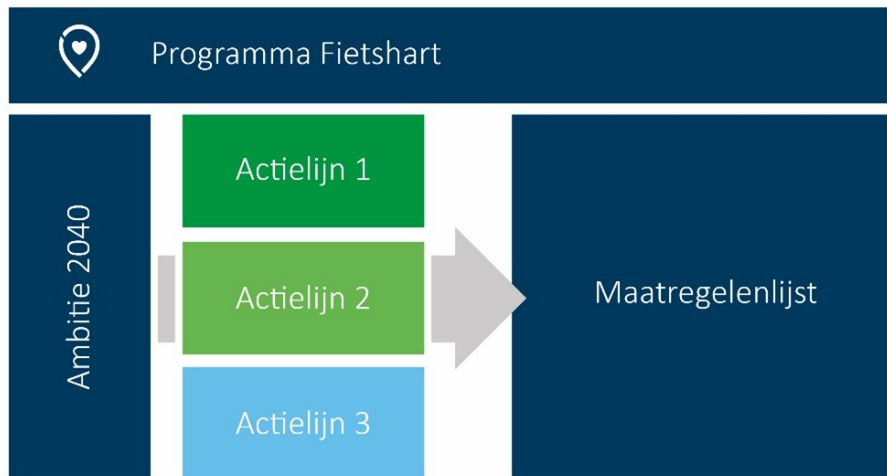
Figuur 3 Het STOMP-principe



1.3 Structuur

Het Programma Fietshart is als volgt opgebouwd. Eerst presenteren we onze fietsambities voor 2040 in hoofdstuk 2 en introduceren we onze drie actielijnen. In hoofdstuk 3 tot en met 6 beschrijven we per

actielijn welke concrete maatregelen hierbij horen voor de periode tot en met 2030. Elke coalitieperiode zal vervolgens verder vooruit worden gekeken naar de periode 2030-2040. In hoofdstuk 7 gaan we in op de planning en monitoring van deze maatregelen. In hoofdstuk 8 gaan we in op de benodigde financiering en capaciteit.



Figuur 4 Opbouw van het Programma Fietshart Alphen 2030

2 Droombeeld Fietshart Alphen 2030

Ons droombeeld is dat Alphen aan den Rijn hét Fietshart van Holland wordt. Wij willen het fietsgebruik in onze gemeente verder stimuleren en blijven daarom een ambitieus fietsbeleid voeren. Onze doelstelling is dat de fiets een dominant vervoersmiddel is voor korte verplaatsingen binnen en tussen onze kernen. Onze inwoners en bezoekers *willen* fietsen in onze gemeente. Daarnaast willen we ons ontwikkelen tot een zogeheten 15-minuten-stad, waarbij voorzieningen in 15 (fiets)minuten bereikbaar zijn. Dat vraagt niet alleen om de nabijheid van voorzieningen, maar ook op een fijnmazige infrastructuur. Hierna leest u wat wij onder het droombeeld Fietshart verstaan.

Keuzes maken

Onze gemeente groeit richting 2030 met circa 9 procent naar circa 125.000 inwoners. In 2050 wonen hier naar verwachting ruim 140.000 inwoners. Door de groei van het aantal inwoners neemt de druk op de schaarse openbare ruimte en onze infrastructuur toe. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. Bij gebiedsontwikkelingen en herstructurering benutten we de mogelijkheden om de voetganger en de fietser centraal te zetten basis van het STOMP-principe. Dit hebben we vastgelegd in de *Handreiking Duurzame Mobiliteit*. Vanuit de nieuwbouwlocaties komen directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen die aansluiten op de rest van het fietsnetwerk van onze gemeente. In dit verband gaan we ook een nieuwe fietsbrug over de Oude Rijn tussen de Gnephoek en de stad onderzoeken.

Ook op bestaande wegen moeten we keuzes maken. Met uitvoering van ons *Categoriseringsplan 2023* is in 2030 30 km/uur de norm binnen de bebouwde kom. Deze wegen worden anders ingericht waarbij de positie van de fietser wordt verbeterd. Bijvoorbeeld met een vrijliggend fietspad of met brede fietsstroken. Langs de resterende drukke 50 km/uur wegen komen vrijliggende fietspaden. Op plekken waar de fiets de beperkte ruimte moet delen met veel autoverkeer of zwaar verkeer (vracht- of landbouwverkeer) ontvlechten we het netwerk zo veel als mogelijk.



15-minuten-stad

Met de ontwikkeling tot knooppunt wil Alphen aan den Rijn zich ontwikkelen tot een zogeheten 15-minuten-stad. Dit is een stedelijk concept waarbij de realisatie van goede loop, fiets- en OV-verbindingen het centrum, bedrijventerreinen, stations en buitengebied vanuit de stadsrand binnen 15 minuten bereikbaar maken. De (elektrische) fiets speelt een belangrijke rol in het realiseren van de 15-minuten-stad en het verbinden van stedelijke en landelijke gebieden met elkaar. In de mobiliteitsvisie 2040 komt dit concept uitgebreid aan bod.

Fietsbereikbaarheid en fietsinfrastructuur

Onze woon- en werk- en winkellocaties en sociaalmaatschappelijke voorzieningen zijn veilig en aantrekkelijk bereikbaar met de fiets. In de basis doen we dit door extra te investeren in de fietsinfrastructuur en de positie van de fietser op het netwerk. Een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk vormt immers een noodzakelijke randvoorwaarde om het aantal fietsers te doen groeien. Dit betekent investeren in nieuwe fietsroutes, aanpakken van (kleine) knelpunten en realiseren van ontbrekende schakels. Het fietsnetwerk richten we herkenbaar in met uniforme keuze voor kleur, belijning/bebording en materiaal.

Stad-land verbindingen

Onze kernen liggen op fietsafstand van elkaar en van omliggende gemeenten. Op de drukste routes liggen veilige en directe regionale (door)fietsverbindingen op vrijliggende fietsvoor-zieningen. De doorfietsroutes naar Leiden en Gouda zijn volledig gerealiseerd. We zorgen voor aantrekkelijke routes van het centrum en dorpskern door groenstructuren naar het buitengebied. Zoals de Dijkslot, Windepad, Weteringpad, Compierenkade, Jaagpad- Oostvaart-pad en Kroospad-Rietveldse pad.



Bron: CROW Fietsberaad | Tour de Force (2022)

Fietsrecreatie

Onze publiekstrekkingen, samen met de Romeinse Limes, de verschillende landschappen in ons groenblauwe buitengebied, het water, de agrarische sector en onze stads- en dorpskernen vormen een aantrekkelijke bestemming voor dagse- én meerdaagse recreatie. Wij hebben een stevige recreatie-ambitie voor eigen inwoners en bezoekers. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. We willen dat onze recreatieve bestemmingen veilig en aantrekkelijk met de fiets bereikbaar zijn. Ook fietsen als een recreatieve activiteit willen we verder stimuleren. Vanuit ons nieuwe fietsbeleid investeren we daarom in een veilig, aantrekkelijk en samenhangend recreatieve fietsnetwerk. In de prioritering van onze fietsmaatregelen wegen we het recreatieve belang mee.

Meer fietsen heeft ook positieve effecten op de **vitaliteit en gezondheid** van onze inwoners. In de opgave om meer mensen voldoende te laten bewegen en te ontspannen, speelt de fiets een belangrijke rol. Daarnaast willen we dat iedereen in onze gemeente de kans heeft om te fietsen. We zetten daarom in op maatregelen om fietsen toegankelijk te maken voor zo veel mogelijk doelgroepen. Bijvoorbeeld nieuwe inwoners, kwetsbare doelgroepen of ouderen.

Verkeersveiligheid voor fietsers blijft een actueel thema. Met ons verkeersveiligheidsbeleid en het Programma Fietshart investeren we in de fietsveiligheid. Bijvoorbeeld met pilots in schoolomgevingen en het aanpakken van knelpunten op schoolroutes. Bij de inrichting van ons netwerk houden we rekening met de toenemende snelheidsverschillen en verschillende gebruikers, waaronder reguliere fietsers, recreatieve en sportieve fietsers, elektrische (bak)fietsen, speed pedelecs, snorfietsen, brom- en snorfietsen etc. Waar het kan en nodig is maken we meer ruimte voor tweewielers met brede fietsvoorzieningen of fietsstraten. Maar ook halen we obstakels en scherpe bochten weg.

Fietsparkeren

De fiets-treincombinatie faciliteren we met voldoende veilige en comfortabele fietsparkeervoorzieningen en directe fietsroutes naar onze treinstations en grote busstations. Deze OV-knopen vormen ook het overstappunt voor recreatieve routes met een divers aanbod van (elektrische) deelmobiliteit. In centrumgebieden zorgen we voor voldoende passende fietsparkeer-voorzieningen voor verschillende doelgroepen. Hiermee voorkomen we overlast en dragen we bij aan een fijne beleving en bereikbaarheid van onze winkelvoorzieningen.

De fiets is een efficiënt en schoon vervoersmiddel met positieve effecten op de **leefbaarheid en duurzaamheid** in onze gemeente. Een geparkeerde fiets neemt 10x minder ruimte in dan een geparkeerde auto. In ons Stadshart en andere bestemmingen bieden we aantrekkelijke en goed vindbare parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen en voorkomen we overlast door foutgeparkeerde fietsen. Daarnaast moeten er bij (nieuwbouw)woningen goede en vooral voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn die het stallen en gebruik van de fiets ook makkelijker, veiliger en aantrekkelijker maken.

Onze mobiliteit moet duurzamer worden en hier ligt een grote kans voor het woon-werkverkeer. We zetten daarom ook in op **fietsstimulering**. Onze werklocaties en bedrijventerreinen moeten per fiets veilig bereikbaar zijn om hiermee de juiste randvoorwaarden te creëren voor werkgevers die investeren in fietsvoorzieningen en -regelingen voor werknemers. De inrichting en aanpak van wegen op bedrijventerreinen is een opgave waarin veilige fietsinfrastructuur, openbaar groen en verkeersruimte voor (vracht)verkeer ieder een plek moeten krijgen.



F10

Een informeel netwerk van ambitieuze fietsgemeenten gericht op samenwerking en kennisdeling op het gebied van de fiets. Zij werken samen met het Rijk, vervoerregio's en provincies aan een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland en gaan in hun fietsbeleid voor een rapportcijfer 10.

Met onze doorfietsroutes en andere maatregelen leveren we een bijdrage aan regionale duurzaamheidsdoelen van Holland Rijnland. Samen met andere **F10 gemeenten** zetten we ons in voor kennisontwikkeling- en deling met regionale partners. Om ervoor te zorgen dat 'de fiets' in Alphen meer gaat leven zetten we in op een platform voor lokale en regionale partners gericht op het blijvend verbeteren van de positie van de fietser en het profileren van Alphen aan den Rijn als **Fietshart**!

2.1 Actielijnen van het programma Fietshart

Om gericht aan onze fietsambities te werken bestaat ons Programma Fietshart uit drie actielijnen. Het doel van deze actielijnen is om focus aan te brengen waar we ons de komende jaren op gaan richten. Elke actielijn bestaat uit een aantal concrete doelstellingen en maatregelen die bijdragen aan het realiseren onze ambities. De actielijnen zijn:

Actielijn 1: Veilige en aantrekkelijke fietsroutes

Actielijn 1 gaat over het realiseren van nieuwe fietsverbindingen en infrastructurele verbeteringen op het fietsnetwerk.

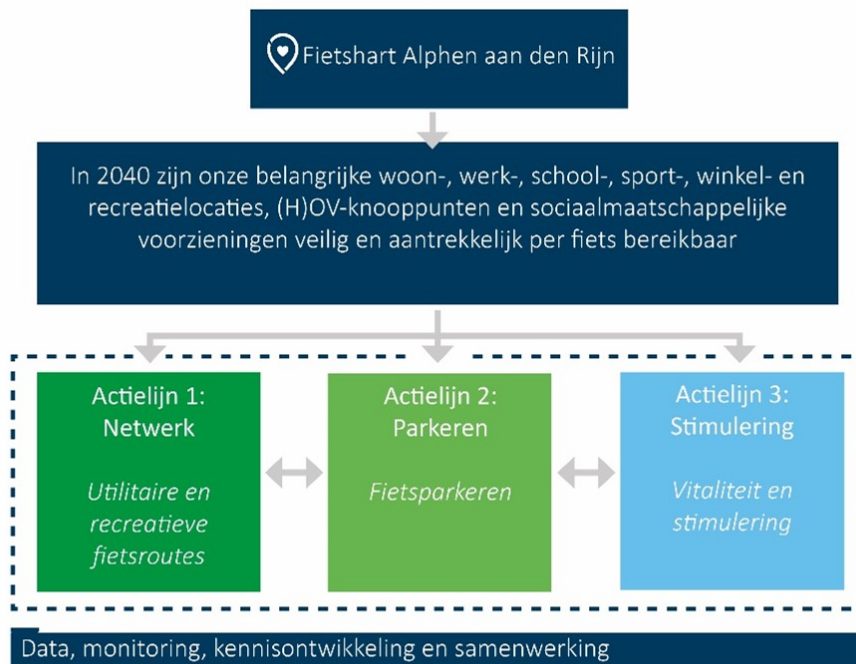
Actielijn 2: Fietsparkeren

Actielijn 2 gaat over het verbeteringen van fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld bij stations, centrumgebieden en strategische toeristische locaties.

Actielijn 3: Vitaliteit en stimulering

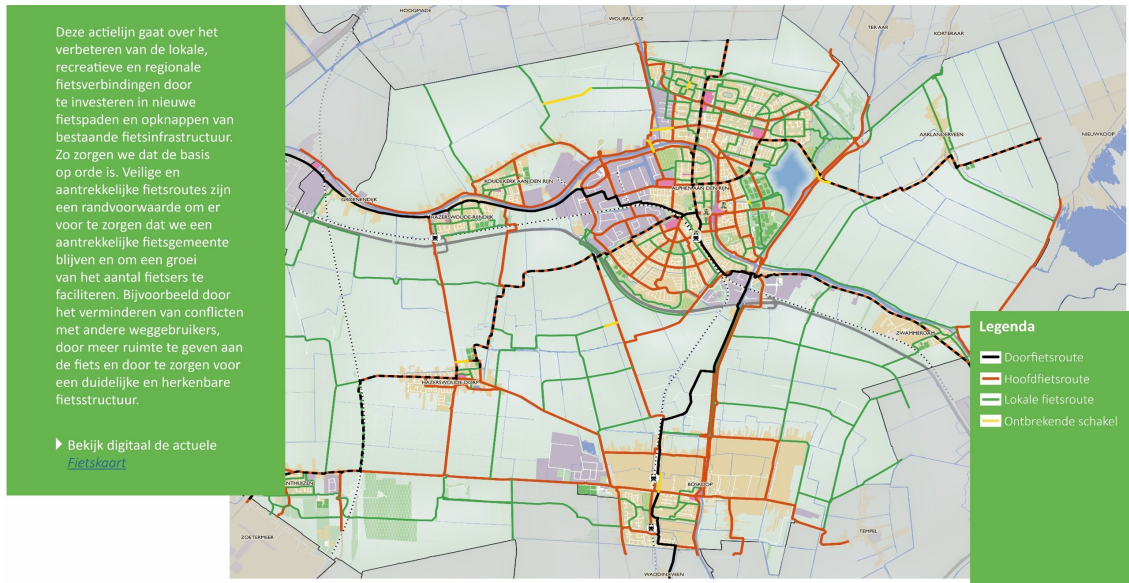
Actielijn 3 gaat over de initiatieven binnen onze gemeente op het gebied vitaliteit (gezondheid) en fietsstimulering (bijvoorbeeld werkgeversaanpak en de campagne Fietshart Alphen 2030).

Tot slot is er onderliggend traject gericht op de wijze waarop we de voortgang en samenwerking binnen dit programma gaan monitoren. Ons droombeeld kijkt naar 2040, de horizon van het uitvoeringsprogramma is 2030.



Figuur 5 Opbouw Programma Fietshart Alphen 2030

3 Actielijn 1: Veilige en aantrekkelijke (doorfiets)routes



3.1 Definitie fietsnetwerk

3.1 Definitie fietsnetwerk

Op de overzichtkaart op de vorige pagina is ons fietsnetwerk vastgelegd. Dit kaartbeeld laat zien wat het gewenste utilitaire en recreatieve fietsnetwerk is in 2030. Voor de inrichting van ons netwerk zijn de CROW-richtlijnen leidend. We maken onderscheid in de volgende type netwerken:



- Regionale doorfietsroutes**
 Dit zijn de belangrijkste en drukste regionale fietsroutes, gericht op het verbinden van onze gemeente met de regio. Deze routes moeten binnen onze gemeente nog worden gerealiseerd. Voor deze route gelden de hoogste kwaliteitseisen op het gebied van veiligheid, directheid, comfort, herkenbaarheid en prioriteit. De doorfietsroutes zijn voor alle doelgroepen en moeten ook mensen (autorijders) verleiden om over te stappen op de (elektrische) fiets. Dit betekent bijvoorbeeld zo min mogelijk barrières op de route en zo veel mogelijk voorrang en vrijliggende fietspaden of fietsstraten.
- Lokale hoofdfietsroutes**
 Dit zijn de belangrijke lokale fietsroutes met meer dan 1.000 fietsers per dag die onze scholen, woon- en werklocaties en voorzieningen met elkaar verbinden in een samenhangend netwerk. Ook de minder drukke fietsroutes naar buurgemeenten zijn onderdeel van dit netwerk. Er liggen vrijliggende fietsvoorzieningen langs 50 km/uur wegen en het oponthoud bij kruispunten is minimaal. Binnen verblijfsgebieden (30 km/uur) geven we hoofdfietsroutes waar mogelijk voorrang op andere straten. Bijvoorbeeld de route Oslopad – Indiapad – Copépad door Kerk en Zanen.
- Lokale fietsroutes**
 Dit zijn onze fietsroutes met meer dan 500 fietsers per dag waarmee we onze buurten met elkaar verbinden. Het lokale fietsnetwerk is een verbinding via en tussen de lokale straten en sluit aan op de doorfietsroutes en hoofdfietsroutes.

Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk (fietsknooppunten) overlapt veel met de utilitaire fietsroutes, zeker in het buitengebied. Binnen de recreatieve routes maken we onderscheid tussen het fietsknooppuntennetwerk en specifiek Alphense routes zoals langs de Hollandse Limes, Molens en Gemalen en andere routes. Dit routenetwerk is opgesteld door Platform Recreatie en Toerisme en Alphen Marketing en is continu in ontwikkeling.

3.2 Realisatie doorfietsroutes

Samen met onze buurgemeenten, Holland Rijnland, en provincie Zuid-Holland werken we aan het doorfietsroutenetwerk. Onder regie van Holland Rijnland onderzoeken we momenteel welke doorfietsroutes in de regio prioriteit krijgen. De doorfietsroutes naar Leiden en Gouda worden tussen 2023 en 2029 gefaseerd gerealiseerd. De verkenning van de doorfietsroutes naar Nieuwkoop en Bodegraven is

afgerond. Om de haalbaarheid van deze routes verder te onderzoeken is een verdere verdieping noodzakelijk. De komende jaren gaan we samen met de betrokken gemeenten deze routes verder uitwerken. Voor de potentiële doorfietsroutes naar Zoetermeer en Schiphol moet de verkenning nog worden gestart. Met uitzondering van de routes naar Bodegraven, Leiden en Gouda geldt dat het tracé van de doorfietsroutes nog niet vast staat.

Projecten doorfietsroute	Status
Onderzoek regionale doorfietsroutes Holland Rijnland	2023 gereed
Alphen aan den Rijn - Gouda	Realisatie voor 2029
Alphen aan den Rijn - Leiden	Realisatie voor 2029
Alphen aan den Rijn - Bodegraven	PM
Alphen aan den Rijn - Nieuwkoop	PM
Alphen aan den Rijn - Zoetermeer	Verkenning moet nog starten
Alphen aan den Rijn - Schiphol	Verkenning moet nog starten

Figuur 7 De status van de doorfietsprojecten

3.3 Aanpak fietsknelpunten

Op het fietsnetwerk liggen verschillende type knelpunten die moeten worden opgelost om de veiligheid en kwaliteit voor de fietser te verbeteren. Dankzij de Fietzersbond en andere partners zijn al veel knelpunten in beeld. De aanpak van de fietsknelpunten is in samenspraak met het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026* en het *Categoriseringsplan Alphen aan den Rijn 2023*. Grootschalige ingrepen, bijvoorbeeld het afwaarderen van een aantal 50 km/uur wegen zijn onderdeel van het Categoriseringsplan 2023.

Prioritering knelpunten en projecten

De huidige knelpuntenlijst is een groslijst met kleine en grote knelpunten. De knelpuntenlijst actualiseren we continu. We bepalen jaarlijks welke knelpunten we gaan aanpakken. In de prioritering van onze knelpunten en projecten letten we op de volgende criteria:

Urgentie

Situaties die snel moeten worden aangepakt, bijvoorbeeld vanuit verkeersveiligheid.

Impact

Maatregelen die een grote impact hebben op onze fietsambities. Bijvoorbeeld in relatie tot profilering als recreatieve fietsgemeente en investeringen in de stedelijke as Katwijk – Leiden – Alphen aan den Rijn.

Quick wins

Knelpunten die met relatief kleine ingrepen snel kunnen worden opgelost. Bijvoorbeeld het verwijderen van een paaltje, het maken van een doorsteek of het plaatsen van bewegwijzering.

(Meekoppel)kansen

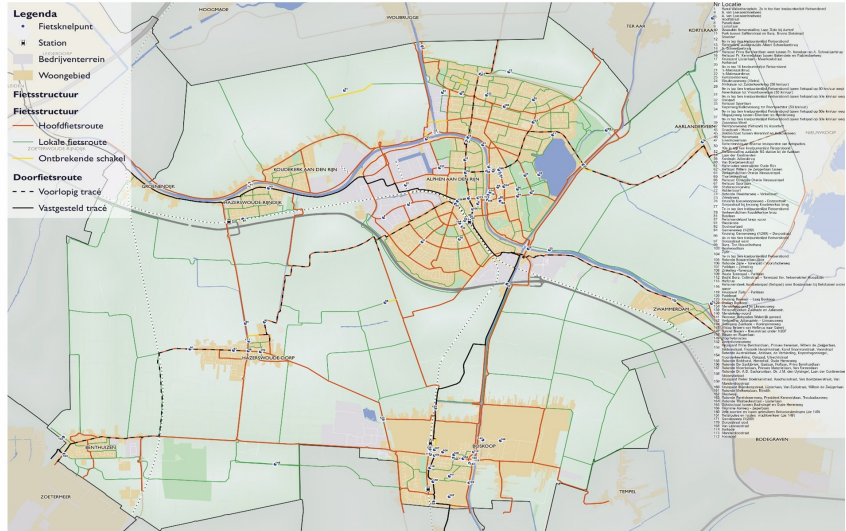
Maatregelen die we slim kunnen combineren met beheer & onderhoud of andere kansen m.b.t. 'werk met werk' maken. Maar ook innovatieve pilots of andere initiatieven.

Ligging

Knelpunten op het doorfietsnetwerk en hoofdfietsnetwerk en knelpunten op routes naar OV-knopen hebben prioriteit.

Om ons fietsnetwerk op orde te krijgen moet er nog het nodige gebeuren. Dit doen we gefaseerd en zo veel als mogelijk in combinatie met regulier beheer en onderhoud. Zo gaan we efficiënt om met beschikbare middelen en beperken we de overlast op straat. Voor maatregelen die niet kunnen wachten op beheer en onderhoud maken we een apart project, bijvoorbeeld de fietsrotondes, het verbeteren van de bebording, verwijderen van paaltjes en voorrangssituatie van fietsers binnen de bebouwde kom.

Hiernaast is de groslijst met knelpunten op de kaart weergegeven. Dit is een momentopname. De knelpuntenkaart is ook [digitaal](#) beschikbaar. Online is altijd de actuele versie te vinden.



Figuur 7 Fietsknelpunten in gemeente Alphen aan den Rijn



Bron: R. Ruiter

Aanpak fietsrotondes

De fietsrotondes zijn een concreet voorbeeld en worden door de Fietsersbond, CAS en andere partijen al jaren genoemd als knelpunt. De rotondes worden vaak verkeerd gebruikt (tegen de richting in) en vormen een obstakel midden op het fietspad. Binnen onze gemeente zijn deze rotondes op een aantal plekken te vinden. Onder andere bij de Stationsstraat – Prins Bernhardlaan, Burgermeester Bruins Slotsingel – President Kennedylaan, Oranje Nassaulaan en Laan der Continenten. De gemeente maakt per locatie een probleemanalyse en onderzoekt alternatieve oplossingsrichtingen. Dit doet de gemeente in overleg met de betrokken melders.

Projecten fietsknelpunten	Planning
Prioritering fietsknelpunten	Jaarlijks
Aanpak fietsknelpunten	Doorlopend
Fietsrotondes op fietspaden en bij kruispunten	2023 - 2026

Figuur 8 Planning fietsknelpuntenprojecten

3.4 Fietsbereikbaarheid scholen

We willen ouders en kinderen stimuleren om met de fiets naar school te gaan. Dit hoort bij een gezonde en veilige leefomgeving. In het kader van ons verkeersveiligheidsbeleid zijn alle basisschoolomgevingen al ingericht als schoolzone. Uit de fietsconferentie en gesprekken met belanghebbenden blijkt dat bij een aantal basisscholen nog problemen worden ervaren, met name tijdens het halen en brengen. Dit heeft verschillende oorzaken. Bijvoorbeeld omdat ouders kinderen met de auto naar school brengen en dat de scholen zijn gecentraliseerd en/of zijn gelegen aan een drukke wijkontsluitingsweg, zoals bij de Vroonhoevelaan.

Niet overal is sprake van een probleem en de problematiek per locatie verschilt. Onze aanpak bestaat daarom ten eerste uit een analyse van de problematiek rondom alle basisschoollocaties in onze gemeente. Op basis van deze analyse komen we tot een aanpak met maatwerk met infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen (zie [actielijn 3](#)) of een combinatie. Bijvoorbeeld het inrichten van een schoolstraat, het opheffen van Kiss & Ride plekken direct bij de school en gedragscampagnes. Om het fietsgebruik te promoten en om het effect van gedragsmaatregelen te onderzoeken starten we dit met een campagne bij de Vroonhoevelaan.

3.5 Positie van de fietser

Op wegen in het verblijfsgebied (max. 30 km/uur) en niet te veel auto's streven we naar gemengd verkeer. Op drukke fietsroutes kunnen deze straten worden ingericht als fietsstraat of worden er (fietsvriendelijke) snelheidsremmende maatregelen genomen. Hiervoor maken we gebruik van het keuzeschema in *de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. Op 30 km/uur wegen met een verkeersfunctie in plaats van verblijfsfunctie realiseren we vrijliggende fietsvoorzieningen of passen we brede fietsstroken toe.

Ook in onze gemeente is maximaal 30 km/uur het leidend principe voor wegen binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat we de komende jaren, in fases, een aantal ontsluitingswegen gaan afwaarderen. Het *Categoriseringsplan Alphen aan den Rijn 2023* laat zien welke wegen we gaan afwaarderen. Voor 50 km/uur wegen geldt het uitgangspunt dat er vrijliggende fietspaden komen. Op de nieuwe gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur (GOW30) krijgen fietsers, afhankelijk van het gebruik en de beschikbare ruimte, vrijliggende fietspaden of brede fietsstroken.

Als er op een deel van het netwerk geen ruimte is om de fiets voldoende ruimte te bieden en er geen alternatieve routes zijn, dan proberen we het netwerk te *ontvlechten*. Bijvoorbeeld door het maken van een parallelle fietsroute waarmee het knelpunt (een kruispunt of te smalle weg) kan worden vermeden of juist een alternatieve route voor het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 9 50- en 70 km-wegen binnen de bebouwde kom zonder vrijliggende fietsvoorzieningen

Fietsbereikbaarheid bedrijventerreinen

Het herinrichten van bedrijventerreinen in het kader van GOW30 heeft in vergelijking met andere locaties binnen onze gemeente vooralsnog geen prioriteit. Dit betekent in ieder geval dat op korte termijn deze delen van het netwerk geen herinrichting naar GOW30 krijgen met passende fietsoplossing. Zoals uit bovenstaande kaart blijkt zijn het juist de bedrijventerreinen Hoorn West, Rijnhaven, Heimanswetering, Molenwetering, De Schans II en het PCT in Boskoop waar fietsvoorzieningen ontbreken. Een goede fietsbereikbaarheid van deze locaties is nodig om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te stimuleren. We starten met het in beeld brengen van de dilemma's, potentiële oplossingsrichtingen en de te maken keuzes voor de 14 bedrijventerreinen binnen onze gemeente.

Fietsen buiten de bebouwde kom

Op 60 km/uur wegen in ons buitengebied delen fietsers vaak de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. De ruimte voor een vrijliggend fietspad vanwege het landschap (water, dijken) en eigendomssituatie ontbreekt op de meeste plekken. Het toevoegen van extra verharding in het buitengebied heeft ook niet onze voorkeur. Het uitgangspunt op deze wegen is om voldoende passeerstroken en snelheidsremmende maatregelen te nemen om de veiligheid voor de (recreatieve) fietser te verbeteren. Net als binnen de bebouwde kom kunnen we er ook voor kiezen om brede fietsstroken toe te passen of een fietsstraat. Een meer ingrijpende maatregel kan zijn om een weg af te sluiten voor (doorgaand) autoverkeer.



Bron: CROW Fietsberaad | Tour de Force (2022)

3.6 Doorstroming op kruispunten

Ook op kruispunten moeten fietsers voldoende ruimte hebben en goed kunnen doorstromen. Ten aanzien van de doorstroming neemt de gemeente drie type maatregelen voor de fietser bij kruispunten: wachttijdvoorspeller, detectie fietser (verweglus) en hogere prioriteit fietser bij regen. Inmiddels zijn circa 50 procent van de 32 verkeersregelinstallaties (VRI's) binnen onze gemeente voorzien van wachttijdvoorspellers. Afhankelijk van de locatie op het netwerk onderzoeken we ook aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld langer groen voor fietsers, twee keer groen per cyclus op doorfietsroutes. Maatregelen die ook raken aan de doorstroming van andere modaliteiten zijn afhankelijk van integrale beleidskeuzes die voor een locatie of gebied worden gemaakt in de nieuwe mobiliteitsvisie (2024).

3.7 Ontbrekende schakels

Het slechten van barrières of realiseren van ontbrekende schakels zorgt ervoor dat er directere fietsroutes ontstaan. Dit maakt de afstanden korter en fietsen aantrekkelijker. Binnen de bebouwde kom heeft onze gemeente over het algemeen een voldoende fijnmazig netwerk. Maar onze gemeente heeft met het spoor, het water, drukke N-wegen en het grote buitengebied veel potentiële barrières. Er is pas sprake van een ontbrekende schakel als er ergens niet kan worden gefietst en dit vanuit het netwerk wel wenselijk is.

In de netwerkkaart en navolgend overzicht staan een aantal ontbrekende schakels. We geven prioriteit aan het onderzoeken en uitwerken van locaties die op een doorfietsroute liggen of een belangrijke ontwikkellocaties zoals de Gnephoek beter bereikbaar maken.

Ontbrekende schakels	Status
Fietsbrug Aarkanaal	Aanlegfase
Fietsbrug over N209 bij Hazerswoude-Dorp	Studiefase
Compierenkade - Burgemeester Ten Heuvelhofweg	Vorbereidingsfase
Fietsverbinding Gnephoek - Hoorn over de Oude Rijn	Verkenningfase
Fietsverbinding Gnephoek - Burgemeester Bruins Slotsingel	Verkenningfase
Noordelijke fietsroute Gnephoek tussen 's Molenaarspad en Batelaan (laatste deel)	Vorbereidingsfase

Figuur 10 Status van enkele ontbrekende schakels

3.8 Herkenbaarheid, uniformiteit en vindbaarheid

Het uitgangspunt voor de inrichting van ons fietsnetwerk zijn de landelijke CROW-richtlijnen. Een uniform netwerk waarin fietsers een duidelijk herkenbare plek hebben is voor alle weggebruikers positief. Belangrijke (recreatieve) bestemmingen moeten bovendien eenvoudig vindbaar zijn als fietser. Dit willen we bereiken door middel van bewegwijzering, aanduiding van fietsroutes en belangrijke bestemmingen en een eenduidige inrichting (breedte, belijning, bebording, kleurgebruik, plek op de weg) van het fietsnetwerk. Voldoende brede fietsvoorzieningen zijn nodig om de toenemende snelheidsverschillen door de verschillende gebruikers op het fietspad het hoofd te bieden. Vanuit onze fietsknelpuntenaanpak en reconstructies verbreden we waar nodig en mogelijk het fietspad.

3.9 Beheer, onderhoud en verlichting

Ons fietsnetwerk moet goed onderhouden worden om onveilige situaties te voorkomen en voldoende comfort te bieden voor onze fietsers. Het onderhoud van fietspaden is onderdeel van onze reguliere beheer en onderhoudscyclus. Daarnaast kunnen bewoners bij de gemeente een melding doen over de staat van onze fietspaden.

Met oog op (sociale) veiligheid zijn onze fietspaden bij voorkeur verlicht. Op locaties waar dit conflicteert met andere belangen (bijvoorbeeld ecologie) leveren we maatwerk. Bijvoorbeeld met flora- en fauna-vriendelijke verlichting of wegdekreflectoren. De noodzaak voor verlichting is mede afhankelijk van een veilige alternatieve route met beperkte omrijdfactor.

4 Actielijn 2: Fietsparkeren

Deze actielijn gaat over maatregelen gericht op het verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten, ons stadhart en andere belangrijke bestemmingen in onze gemeente. Het eenvoudig en veilig kunnen parkeren van verschillende type fietsen draagt bij aan een de fiets als een aantrekkelijke modaliteit. De fietsparkeervoorzieningen moeten aansluiten bij de behoeften van verschillende doelgroepen. Het is van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, maar ook dat deze veilig en gemakkelijk vindbaar zijn en bijdragen aan een plezierige leefomgeving.



Bron: R. Ruiter

4.1 Fietsparkeren in het Stadshart

4.1 Fietsparkeren in het Stadshart

Fietsers zijn belangrijke klanten van onze ondernemers en besteden tijdens hun bezoeken meer dan automobilisten. De fietsers die het Stadshart bezoeken komen vanuit verschillende windrichtingen en bestaan uit verschillende doelgroepen. Er zijn twee gratis bewaakte inpandige fietsenstallingen: bij de bibliotheek en het Fossapad. Onze strategie is eerst gericht op het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit op deze locaties en het beperken van overlast op andere plekken in het centrum. Bijvoorbeeld door parkeerverwijsborden, ruimere openingstijden en andere inrichting van de openbare ruimte. Zo dragen we ook bij aan een toegankelijk centrum voor minder validen en een aantrekkelijk centrumgebied.



Bron: Gemeente Alphen aan den Rijn

Met de pilots die we nu in het Stadshart uitvoeren toetsen we nu de aantrekkelijkheid en werking van verschillende type fietsparkeervoorzieningen en -locaties voor verschillende doelgroepen en type fietsen (brom- en snorfietsen, bakfietsen, fietsen met een krat of brede banden, en andere buitenmaat fietsen). De resultaten van deze pilot en onze bredere aanpak voor het fietsparkeren in de binnenstad leggen we vast in een nieuwe fietsparkeerstrategie inclusief handhavingplan voor het Stadshart en indien nodig andere centrumgebieden.

Projecten fietsparkeren	Start
Uitvoering en evaluatie pilot fietsparkeren Stadshart	2023
Uitvoering fietsparkeertellingen Stadshart	2024
Opstellen fietsparkeerstrategie Stadshart	2024

Figuur 11 Start van fietsparkeerprojecten

4.2 Fietsparkeren en openbaar vervoer

Wij willen de ketenreiziger (fiets-trein/bus) maximaal faciliteren om zo ook voor de langere afstand een alternatief voor de auto te bieden. Dat betekent het beter bereikbaar maken van stations (routes en de parkeerplaatsen) en bushaltes.

We zetten in op het beter benutten van onze bestaande fietscapaciteit bij station Alphen aan den Rijn. We monitoren het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen en nemen later een besluit over het bijplaatsen of verwijderen van fietsparkeerplaatsen.

Waar nodig zullen we in overleg met de vervoerder en provincie maatregelen nemen om fietsparkeervoorzieningen bij busstations en -haltes (bij) te plaatsen of anders in te richten. Bij stations en haltes met een (potentieel) recreatieve functie zetten we in op een goed en divers aanbod van (elektrische) deelfietsen en bijbehorende voorzieningen.



4.3 Fietsparkeren bij scholen

Onderdeel van een fietsvriendelijke schoolomgeving zijn goede en veilige stallingsmogelijkheden voor werknemers en scholieren. De realisatie van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein is de verantwoordelijkheid van de betreffende scholen. Fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente. Onder een goede en veilige voorziening verstaan we onder andere dat je fiets droog staat, dat er de mogelijkheid is om je elektrische fiets op te laden en de stalling beveiligd/afgesloten kan worden. De gemeente wil scholen helpen om de fietsparkeervoorziening te verbeteren.

4.4 Fietsparkeren en recreatie

Recreatieve bezoekers van onze gemeente hebben niet altijd een eigen fiets mee. Om deze doelgroep te faciliteren kunnen ondernemers (daagse of meerdaagse) fietsarrangementen aanbieden waarin de recreatieve trekpleisters binnen onze gemeente worden bezocht. Het aanbieden van fietsen is geen verantwoordelijkheid van de gemeente. De gemeente zet zich wel in voor het aanbieden van voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld bij Toeristische Overstappunten (TOP's). Ook onderzoeken we in samenwerking met PReT kansen om nieuwe recreatieve overstappunten (van auto naar eigen of deelfiets) te realiseren. Bijvoorbeeld bij Vaardorp Rietveld en in Boskoop.

4.5 Fietsparkeren bij nieuwbouw of renovatie

Het verbeteren van de positie van de actieve modaliteiten fiets en voetganger is geborgd via de Handreiking Duurzame Mobiliteit. De fietsparkeernormen en de eisen aan fietsparkeervoorzieningen zijn vastgelegd in ons parkeerbeleid. Een goede oplossing voor fietsers moet onderdeel zijn van elk plan. Aan de hand van ons parkeerbeleid en de handreiking duurzame mobiliteit zullen wij initiatieven toetsen en initiatiefnemers adviseren. Hierbij letten we ook op de bereikbaarheid van OV-haltes vanaf nieuwe gebiedsontwikkelingen.

4.6 Aanpak weesfietsen

We gaan door met onze aanpak van weesfietsen. Dit doen we niet alleen bij stationsomgevingen, maar ook op andere plekken binnen de gemeente. Naast de continue handhaving voeren we nu jaarlijks 6 à 7 grote acties uit rondom stations. Om er voor te zorgen dat inwoners het succes van de aanpak merken is extra capaciteit nodig voor het ophalen, registreren en uitgeven van de fietsen.

Op deze manier kunnen we vaker én op meerdere plekken in onze gemeente handhaven. Op deze manier zorgen we er voor dat onze inwoners ook het effect (voldoende parkeercapaciteit) van onze inzet merken. In het najaar van 2023 stellen we een nieuwe aanpak op rekening houdend met de capaciteit van onze handhavers en ons (nieuwe) fietsendepot.

4.7 Fietsendiefstal

Uit cijfers en ervaringen blijkt dat fietsendiefstal helaas nog steeds een aandachtspunt is binnen onze gemeente, met name in Alphen aan den Rijn, maar bijvoorbeeld ook het station in Boskoop. Jaarlijks worden circa 500 aangiftes gedaan van diefstal (inclusief brom- en snorfietsen). We gaan daarom door

met de jaarlijkse campagne gericht op het goed en veilig stallen van de fiets bij het station. Voor een periode van 3 maanden wordt bij aanvang van het schooljaar op locatie door handhaving actie gevoerd. De actie is gericht op voorlichting (dubbel slot en in stalling) en goed parkeren (handhaven van het fietsparkeerverbod). Het voorkomen van overlast of diefstal vraagt ook om nauwe samenwerking met de NS, ook met betrekking tot de onbemande inpandige stalling van NS.



NIET LOPEN? Leg 'm aan de ketting!

Gebruik altijd een 2^e slot!

GEEF FIETSENDIEVEN GEEN KANS!

Wist u dat de kans dat uw e-bike wordt gestolen met meer dan 200% is gestegen sinds 2010? Naast gelegenhedsvievers zijn tegenwoordig vooral georganiseerde bendes actief. De fietsen worden door deze bendes vaak met dichte sloten in een busje geladen en pas later opengebroken. Zorg daarom ervoor dat u uw fiets goed afsluit en geef fietsendieven geen kans!

Publicatie ondersteund door:



stopfietsdiefstal.nu

TIJD VOOR ACTIE

Voorkom dat uw fiets gestolen wordt! Graag geven wij u een aantal eenvoudige tips om het fietsendieven lastiger te maken om uw fiets te stelen.

- **Zet uw fiets altijd vast met een tweede slot. Het kost dieven meer tijd om twee sloten te forceren. Dit verkleint de kans op diefstal.**
 - **Zet uw fiets met dit tweede slot altijd vast aan een vast object zoals een brug of fietsenrek.**
 - **Plaats uw fiets in het zicht. Dieven houden er niet van om bekeken te worden.**
 - **Of zet uw fiets in een af te sluiten schuur of op een beheerd terrein.**
- Zet ook hier uw fiets op slot.
- **Heeft uw fiets een afneembaar display? Haal deze dan altijd van uw fiets af als u niet fietst. Zo is de fiets niet meer als elektrische fiets te gebruiken.**
 - **Doe altijd aangifte als uw fiets gestolen is. De politie kan uw fiets en de dader(s) alleen opsporen als u aangifte doet.**

Figuur 12 Campagne Stop Fietsdiefstal



5 Actielijn 3: Stimulering

Naast een goed fietsnetwerk en goede parkeervoorzieningen is er meer nodig om mensen voor de fiets te laten kiezen. Aanvullend op de 'fysieke' ingrepen zetten we daarom ook in op 'zachte' maatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van fietsstimuleringscampagnes en de Campagne Fietshart. De maatschappelijke waarde van de fiets is groot. We leveren maatwerk voor de verschillende doelgroepen (jong, oud, recreatie, werknemers etc.). Dit doen we zo veel als mogelijk in samenwerking met onze fietspartners.



Bron: CROW Fietsberaad | Tour de Force (2022)

5.1 Campagne Fietshart Alphen 2030

5.1 Campagne Fietshart Alphen 2030

De campagne Fietshart Alphen 2030 heeft als doel om Alphen aan den Rijn te profileren als aantrekkelijke fietsgemeente en om een platform te bieden voor maatschappelijke partners. Dit doen we samen met Platform Recreatie en Toerisme, Alphen Marketing, Alphen Vitaal en andere lokale partners.



We stellen met deze partijen een gezamenlijk Uitvoeringsplan waarin we de campagne, rollen en verantwoordelijkheden concreet vormgeven. Ook zetten we vanaf 2023 een externe fietscoördinator in als verbindende schakel en aanjager van lokale fietsinitiatieven. De campagne Fietshart heeft ook een platformfunctie met als doel om de verschillende losse initiatieven (fietsochten, fietslessen, evenementen etc.) binnen onze gemeente goed op elkaar te laten aansluiten en elkaar te versterken.

Onderdeel van het Uitvoeringsplan van de campagne is de oprichting van het Fietspeloton met daarin een aantal lokale ambassadeurs die zijn gericht op verschillende doelgroepen het fietsgebruik gaat stimuleren. Bijvoorbeeld bij scholen, werkgevers, bedrijventerreinen, publiekstrekkers, JOGG en verenigingen. Met de ambassadeurs vergroten we ons bereik, bijvoorbeeld met het organiseren van activiteiten, kennisdeling en ondersteuning.

Project	Periode
Opstellen Uitvoeringsplan Campagne Fietshart Alphen 2030	2023
Inzetten externe fietscoördinator	2023 - 2026
Fietspeloton Fietshart Alphen	2023

Figuur 13 Campagneprojecten

5.2 Fietsen voor iedereen

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie draagt positief bij aan kennis, vaardigheden en gedrag van fietsers van verschillende doelgroepen en daarmee aan betere verkeersveiligheid in onze gemeente. In het Verkeerseducatieplan 2023-2026 is vastgesteld op wat voor wijze wij de verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen stimuleren. In relatie tot fiets zijn er drie doelgroepen waar met name de focus op ligt:

- 4 t/m 12 jaar (basisschool), waarvoor we onder andere fietsexamens (VVN) en praktijklessen aanbieden en lessen over afleiding (o.a. mobieltje) in het verkeer;

- 12 t/m 16 jaar (voorgezet onderwijs), waarvoor we onder andere lessen aanbieden over afleiding (o.a. mobieltje), alcoholgebruik, plek op het fietspad, bromfietsrijbewijs en groepsdruk in het verkeer;
- > 60 jaar, waarvoor we opfriscursussen aanbieden gericht op de kennis, vaardigheden en zelfreflectie die nodig zijn om veilig te blijven fietsen, ook op de elektrische fiets. Dit doen we onder andere in samenwerking met de lokale afdeling van VVN en Alphen Vitaal.

Voor alle doelgroepen vervult de gemeente een coördinerende rol. De uitvoering van de communicatie ligt bij lokale partners zoals VVN en Alphen Vitaal. De wens voor de komende jaren is om meer te sturen op kwaliteit en bereik van de educatiecampagnes en samenwerking met provincie, regio en scholen over de campagnes.

Kinderfietsenplan en fietslessen

Ons doel is dat iedereen in onze gemeente die wil fietsen dit ook kan doen. Sommige kinderen kunnen helaas niet over een fiets beschikken, bijvoorbeeld vanwege armoede. Met het Kinderfietsenplan zorgen we ervoor dat ook deze doelgroep een fiets krijgt. Op dit moment bieden we via Stichting Leergeld fietsen aan voor middelbare scholieren die leven onder het sociaal minimum. Er is veel animo voor deze regeling. We gaan onderzoeken of het mogelijk is om deze regeling uit te breiden met bijvoorbeeld basisscholieren. Ook onderzoeken we de meerwaarde om aan te sluiten bij landelijke initiatieven om de fiets voor iedereen toegankelijk te maken. In samenwerking met onze partners Alphen Vitaal en Kwadraad blijven we lessen aanbieden voor o.a. statushouders.

Fietsmaatjes Alphen aan den Rijn

Stichting Fietsmaatjes is in 2019 opgericht en inmiddels actief in alle kernen van onze gemeente. Met 13 fietsen en veel vrijwilligers levert Fietsmaatjes een grote bijdrage aan de gezondheid en vitaliteit van onze inwoners. De vrijwilligers zorgen ervoor dat mensen die niet (langer) zelfstandig kunnen fietsen toch er met de fiets op uit kunnen. In 2024 bestaat Fietsmaatjes Alphen aan den Rijn 5 jaar. Als gemeente ondersteunen we de stichting en staan we stil bij het 5-jarig jubileum.

5.3 Werkgeversaanpak

De fiets speelt in toenemende mate een belangrijke rol in het woon-werkverkeer. Vanaf 2024 moeten alle grote werkgevers een bijdrage leveren aan de CO2-reductie in Nederland. In samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar en de Omgevingsdienst Midden-Holland zetten wij ons in op de verduurzaming van het woon-werkverkeer in onze gemeente. We helpen werkgevers binnen onze gemeente met het delen van kennis (bijvoorbeeld een kenniscafé of fietsregelingen) en een mobiliteitsscan. In samenwerking met de EDDBA en VOA onderzoeken we wat onze ondernemers nodig hebben om hun mobiliteit te verduurzamen en hoe wij daar bij kunnen helpen. We geven een structurele invulling aan de ondersteuning van onze werkgevers in samenwerking met de mobiliteitsmakelaars van Zuid-Holland Bereikbaar. Als grote werkgever geven we zelf het goede voorbeeld. Naar aanleiding van de mobiliteitsscan voor onze eigen organisatie onderzoeken we welke aanvullende maatregelen er mogelijk zijn.

5.4 Ondersteuning bij ontwikkeling recreatieve routes

Platform Recreatie en Toerisme ontwikkelt continu samen met partners recreatieve routes in onze gemeente en daarbuiten. Vanuit de gemeente ondersteunen wij de ontwikkeling van deze routes, bijvoorbeeld met het oplossen van concrete knelpunten of de realisatie van rustpunten en fietsparkeervoorzieningen op strategische recreatieve locaties (TOP's).

Fietsevenementen

We zetten ons in op het behoud en verdere ontwikkeling van de Alphense klassiekers Limes Classic, De Ronde om Alphen en de LAURA. De wijze waarop leggen we dit najaar vast in het Uitvoeringsplan van de Campagne Fietshart Alphen 2030. We onderzoeken samen met de LAURA hoe er een feestelijke invulling kan worden gegeven aan de 75e editie in 2024 en een eventueel verder vervolg.



Figuur 14 Recreatieve fietsroutenetwerk in Alphen aan den Rijn en regio

6 Samenwerking, monitoring en kennis ontwikkeling

De rol van de gemeente verschilt per actielijn. In dit hoofdstuk gaan we daarom ook in op de samenwerking met onze partners. Tot slot beschrijven we ook de wijze waarop we de voortgang van het Programma Fietshart gaan monitoren.

6.1 Samenwerking

De gemeente werkt nauw samen met lokale en regionale partners om de doelen in dit programma te realiseren. Als gemeente hebben we verschillende rollen:

- **Initiatiefnemer**
Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het uitvoeren van onderzoeken en agenderen van projecten. Bijvoorbeeld bij de provincie of buurgemeente, maar ook bij lokale partners.
- **Wegbeheerder**
Als wegbeheerder zijn we verantwoordelijk voor de infrastructurele maatregelen op ons wegennet. Bijvoorbeeld het oplossen van knelpunten of het realiseren van nieuwe fietsverbindingen.
- **Coördinator en facilitator**
Als gemeente zijn we een verbindende schakel en brengen we partijen bij elkaar. We zijn verantwoordelijk voor de monitoring en uitvoering van de maatregelen in dit programma en sturen waar nodig de betrokken partijen aan. Er ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid met onze fietspartners met betrekking tot de communicatie en stimulering.

6.2 Monitoring en evaluatie

Om goed inzicht te krijgen in de effecten van onze maatregelen is het van belang om goed te monitoren hoe we er voor staan. Monitoring geeft ons bovendien de kans om tussentijds te evalueren en indien nodig bij te sturen. De gemeente voert elke twee jaar fietstellingen uit. Op basis hiervan weten we voor een aantal strategische (utilitair en recreatief) locaties op ons fietsnetwerk hoe druk het is. Wij willen vanaf nu de monitoring breder trekken en deze ook richten op de fietsparkeeropgave en de realisatie van de verschillende doelstellingen in dit Programma Fietshart en de wijze waarop we samenwerken met onze fietspartners. Ook de inzichten uit andere gemeentebrede onderzoeken, bijvoorbeeld de Belevingspeiling, benutten we.

Als verdere uitwerking van dit Programma Fietshart dient een Monitoringsplan te worden opgesteld. Hierin leggen we per actielijn vast hoe, wanneer en hoe vaak we monitoren. Het opstellen van het Monitoringsplan wordt eventueel gecombineerd met het monitoringsprogramma in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie.

We zorgen voor een jaarlijkse actualisatie van onze knelpunten- en maatregelenlijst. Lange termijn maatregelen voor de periode 2030-2040 worden hiermee de komende periode, onderdeel van het maatregelenpakket. Op basis van deze lijsten en onze prioriteiten vragen we budgetten aan bij onze raad.

Project	Periode
Opstellen Monitoringsplan	2024
Monitoring en evaluatie (doorlopend)	Tweejaarlijks

Figuur 15 Monitoring- en evaluatieprojecten

6.3 F10

6.3 F10

Met ons fietsbeleid gaan we voor een 10. Daarom melden we ons aan bij de F10, een informele samenwerking van gemeenten met een ambitieus fietsbeleid gericht op kennisontwikkeling en -uitwisseling. In dit kader zullen wij jaarlijks verschillende pilots binnen onze gemeente organiseren en faciliteren om zo vernieuwende en breed toepasbare concepten te toetsen.



7 Financiën en capaciteit

Met dit Programma Fietshart leveren we een gerichte bijdrage aan onze fietsambities en onze profilering als dé fietsgemeente van Holland. Voor het realiseren van deze ambities is financiering en capaciteit nodig. Deze investering is niet alleen nodig, maar ook verstandig. Onderzoek toont aan dat deze investeringen positieve effect hebben op onder andere onze gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeente en de verduurzaming van onze samenleving. Dit hoofdstuk geeft een indicatie van de benodigde investeringen en de benodigde ambtelijke capaciteit om onze ambities te realiseren.

7.1 Fietsinvesteringen

In deze paragraaf geven we een globale indicatie van de aanvullende middelen die nodig zijn om dit Programma Fietshart uit te voeren. Vanuit onze ambtelijke capaciteit doen we al veel, maar er zijn aanvullende kosten voor *beleidsuitvoering* nodig, bijvoorbeeld onderzoek, verkenningen, uitwerking van plannen en programmamanagement. De kosten voor *infrastructurele maatregelen* (bijvoorbeeld realisatie doorfietsroutes, aanpak van knelpunten of parkeren) worden elders gedekt. Onder andere via de budgetten van beheer & onderhoud, reconstructies, de (nog vast te stellen) uitvoeringsagenda van het categoriseringsplan en projecten in het Meerjareninvesteringsplan Wonen en Infrastructuur (MIPWI).

Voor de uitvoering van het Programma Fietshart is voor de huidige coalitieperiode jaarlijks gemiddeld € 200.000 nodig. Voor de uitvoering in 2024 zijn de kosten gedekt. De maatregelen voor de middellange termijn (2025 t/m 2028) in het Programma Fietshart worden ondergebracht in de kadernota. De dekking voor overige (nieuwe) fietsprojecten wordt via de jaarlijkse update van het MIPWI geagendeerd.

BEDRAGEN X €1.000,-	KT	MLT			LT			
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Actielijn 1: Netwerk	130	145	30	15	15	15	15	
Actielijn 2: Parkeren	20	20						
Actielijn 3: Stimulering	95	95	60	60	60	60	60	
Programma- management	15	40		40		40		
Totaal	260	300	90	115	75	115	75	1.030

NB: Tabel presenteert uitsluitend extra investering t.b.v. beleidsuitvoering. Tabel bevat geen kosten voor realisatie infrastructurele maatregelen. De kosten voor beleidsuitvoering zijn deels elders gedekt.

Figuur 15 Benodigd budget voor Programma Fietshart Alphen 2030

In welk jaar de uiteindelijke bedragen uiteindelijk vallen is onder andere afhankelijk van de ambtelijke capaciteit, afspraken over de doorfietsroutes en materiaalkosten. In de maatregelenlijst in [bijlage A](#) is de kostenindicatie per maatregel weergegeven.

Voor een deel van onze maatregelen is al dekking uit verschillende gemeentelijke budgetten en/of regionale afspraken, bijvoorbeeld de doorfietsroutes naar Leiden en Gouda en capaciteitsverbetering van station Alphen aan den Rijn. Voor een groot deel van de maatregelen, zeker op de lange termijn, is deze dekking er nog niet. Voor grote investeringen zijn we ook afhankelijk van cofinanciering, bijvoorbeeld van de provincie of het Rijk.

7.2 Ambtelijke capaciteit

Een hoger ambitieniveau vraagt ook om structurele personele capaciteit bij verschillende onderdelen binnen de gemeentelijke organisatie. Enerzijds om de projecten goed te kunnen begeleiden en uit te voeren en anderzijds om actief de samenwerking te zoeken met lokale en regionale partners. De inschatting is dat er circa 1 á 2 fte nodig is om ons ambitieniveau te realiseren. In navolgende tabel is een indicatie gegeven van de benodigde formatie.

Functie	Taak	fte
Trekker Programma Fietshart	Aanspreekpunt intern en richting fietspartners, coördinatie projecten, bestuurlijke afstemming	0,2
Capaciteit TOL	Uitvoering verkenningen en studies, projectleider fietsprojecten, lokale en regionale afstemming	0,5
Capaciteit BOR	Projectleiders, aanpak fietsknelpunten	0,3
Capaciteit POR	Realisatie projecten. Deze worden meestal integraal opgepakt	0,3
Communicatie & participatie	Communicatie	0,2
Totaal		1,5

Figuur 16 Benodigde ambtelijke capaciteit voor het Programma Fietshart Alphen 2030

Bijlage A: Maatregelenlijst

Bijlage A: Maatregelenlijst

NB Deze maatregelenlijst geeft een overzicht van lopende en nieuwe fietsprojecten in Alphen aan den Rijn. De planning en kosten zijn indicatief. Per jaar zal worden gezien of en wanneer de projecten worden uitgevoerd.

Versie augustus 2023

Actielijn	Project	Fase (fysieke maatregelen actielijn 1 en 2)	Toelichting	Planning	Kostenindicatie beleidsuitvoering 2024-2030
1: Netwerk	Doorfietsroute Alphen - Gouda	Aanlegfase	Onderdeel van maatregelenpakket BBG. Het project is opgestart en er is budget beschikbaar voor de realisatie van de doorfietsroute.	2024-2029	0
	Doorfietsroute Alphen - Leiden	Aanlegfase	De doorfietsroute naar Leiden wordt in de periode t/m 2027 gefaseerd gerealiseerd. De maatregelen worden meegenomen in de reguliere beheer en onderhoudscyclus van de betreffende tracédelen.	2024-2027	0
	Doorfietsroute Alphen - Schiphol	Verkenningfase	Verkenning naar deze doorfietsroute moet nog worden opgestart en is mede afhankelijk van de regionale prioritering van doorfietsroutes in samenwerking met Holland Rijnland.	2024	50.000
	Doorfietsroute Alphen - Zoetermeer	Verkenningfase	Verkenning naar deze doorfietsroute moet nog worden opgestart en is mede afhankelijk van de regionale prioritering van doorfietsroutes in samenwerking met Holland Rijnland.	2025	50.000
	Doorfietsroute Alphen - Bodegraven (Woerden)	Studiefase	Verkenning (ontwerp en kostenraming) naar deze doorfietsroute is afgerond. Voor het deel van de doorfietsroute richting Bodegraven streeft de gemeente naar een gezamenlijke intentieverklaring met de buurgemeente voor de verdere uitwerking. De prioritering van deze doorfietsroute is ook afhankelijk van het traject dat zomer 2023 met Holland Rijnland wordt opgestart.	2024	50.000
	Doorfietsroute Alphen - Nieuwkoop (Lithoorn)	Studiefase	Onderzoek naar de potentie van deze route is afgerond. De doorfietsroute heeft met name potentie richting Nieuwkoop. Op basis van de resultaten moet een keuze worden gemaakt of deze doorfietsroute prioriteit krijgt.	2025	50.000
	Prioritering doorfietsroutes	Studiefase	In samenwerking met regio Holland Rijnland worden de regionale doorfietsroutes nader onderzocht en geprioriteerd. Dit project resulteert in een regionale prioritering van doorfietsroutes.	2023	0
	Actualisatie fietsnetwerk en knelpuntenkaart	Studiefase	Het fietsnetwerk (digitaal beschikbaar) is geactualiseerd en geactualiseerd. Alle bekende knelpunten (o.a. Fietsersbond, CAS, resultaten conferentie) zijn gedigitaliseerd. Deze knelpuntenkaart is een ongeprioriteerde grollist en wordt doorlopend geactualiseerd op basis van meldingen.	2023	0
	Prioritering knelpunten en identificeren quickwins	Studiefase	Het doel van dit project is om gestructureerd en verantwoord de aanpak van (kleine) knelpunten te organiseren. Na vaststelling van het Programma Fietshart zal mede op basis van haalbaarheidsseisen (o.a. geld, capaciteit) en inhoudelijke eisen een prioritering worden gemaakt.	2023	0
	Aanpak fietsknelpunten	Aanlegfase	Aanpak van kleine knelpunten die met beperkte middelen kunnen worden opgelost. Bij voorkeur vanuit beheer & onderhoud of andere raakvlakprojecten.	Doorlopend	0
	Quickwin: aanpak paaltjes fietspaden	Studiefase	Aanpak van paaltjes op fietspaden. Het verwijderen bevordert de veiligheid voor fietsers.	Doorlopend	0
	Quickwin: aanpak bebording	Aanlegfase	Duidelijke bebording t.b.v. vindbaarheid en herkenbaarheid van het fietsnetwerk. In 2023 is gestart met de aanpak van de bebording in Kerk en Zaanen.	Doorlopend	0
	Quickwin: aanpak voorrangssituatie bibeko	Studiefase	Onderzoek en aanpak van voorrangssituaties voor fietsers binnen de bebouwde kom. Vertrekpunt is de aangeleverde inventarisatie van de Fietsersbond.	Doorlopend	0
	Quickwin: aanpak fietsrotondes op fietspaden en bij kruispunten	Studiefase	De fietsrotondes worden door o.a. de Fietsersbond, CAS en andere weggebruikers ervaren als knelpunt. De problematiek verschilt per locatie. Dit project richt zich op: probleemanalyse en uitwerking (ontwerp) oplossingsrichting. Ook in overleg met hiervoor genoemde partijen.	2024-2027	30.000
	Fietsvoorzieningen op 50 en GOW30 wegen	Studiefase	De aanpak van fietsvoorzieningen op 50-wegen is onderdeel van het Categoriseringsplan. Uitvoering van de maatregelen is gekoppeld aan de verschillende tranches van de nog vast te stellen uitvoeringsagenda Categoriseringsplan.	Doorlopend	0
	Fietsbereikbaarheid bedrijventerreinen (first- en last mile)	Verkenningfase	Onderzoek naar fietsoplossingen voor de 14 bedrijventerreinen in samenwerking met uitvoeringsagenda categoriseringsplan. Onderzoek richt zich op verbeteringen fietsinfrastructuur, kleine knelpunten en fietsparkeervoorzieningen.	2025-2030	30.000
Uniformiteit inrichting fietsnetwerk	Studiefase	Dit project is gericht op het creëren van een uniforme inrichting van het fietsnetwerk. Dit betekent consequente keuzes maken bij de inrichting van fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld op het gebied van maatvoering, verharding, kleurgebruik, belijning en bebording, materiaal- en kleurgebruik.	Doorlopend	0	

Versie augustus 2023

Actielijn	Project	Fase (fysieke maatregelen actielijn 1 en 2)	Toelichting	Planning	Kostenindicatie beleidsuitvoering 2024-2030
1: Netwerk	Optimaliseren (IJVR)'s voor fiets	Aanlegfase	Deze maatregel is onderdeel van de vervangingsopgave van de VRI's. De gemeente neemt per vervanging 3 type maatregelen voor de fietsers: plaatsen van wachttijvoorspellers, aanleg van verweg detectie voor fietsers en hogere prioriteit fietsers bij rogers. Verder maatregelen t.b.v. de fietser zijn afhankelijk van integrale beleidskeuzes die worden gemaakt in de nieuwe mobiliteitsvisie (2024)	2018-2028	0
	Beheer fietsknooppuntennetwerk	Beheerfase	Wij beheren namens de regio het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. We zijn het meldpunt voor eventuele knelpunten en coördineren de aanpak van deze knelpunten.	Doorlopend	0
	Ontbrekende schakels	Studiefase	Onderzoek naar ontbrekende schakels ten behoeve van het recreatieve fietsnetwerk en verbeterde bereikbaarheid buitengebied	2023	0
	Fietsbrug Arkanaal	Aanlegfase	Realisatie in samenwerking met PZH	2023-2024	0
	Compierenkade	Voorbereidingsfase	Verbinding met Burgemeester ten Heuvelhofweg. Onderzoek naar nut en noodzaak moet nog worden opgestart.	2025	0
	Fietsverbinding Gnephoek - Hoorn	Verkenningfase	In het kader van gebiedsontwikkeling Gnephoek	0	0
	Fietsverbinding Gnephoek - Bidderveld	Verkenningfase	In het kader van gebiedsontwikkeling Gnephoek	2130	0
	Noordelijke fietsroute Gnephoek tussen 's Molenaarspad en Batelaan	Voorbereidingsfase	In het kader van gebiedsontwikkeling Gnephoek. Onderzoek is nog niet opgestart		0
	Analyse en prioritering verkeerssituatie bij scholen	Studiefase	Primair gericht op de situatie op basisscholen. Start met analyse van problematiek in verschillende omgevingen.	2024	0
	Maatwerk aanpak verkeersveilige schoolomgevingen	Studiefase	Bijvoorbeeld parkeren op afstand, schoolstraten, autoweststraten en andere gedragsmaatregelen.	Doorlopend	105.000
2: Parkeren	Pilot fietsparkeren binnenstad	Aanlegfase	De gemeente voert een pilot uit naar verschillende fietsparkeeroplossingen op een aantal drukke plekken in de binnenstad. Het doel van de pilot is om te onderzoeken welke stallingvoorzieningen wel/niet worden gebruikt. Project is gericht op beter benutten van bestaande fietscapaciteit/stallingmogelijkheden. Gericht op verschillende doelgroepen (lang, kortparkeren) en wayfinding, inclusief parkeerstellingen	2023	0
	Optimaliseren gebruik capaciteit station Alphen aan den Rijn	Aanlegfase	Gratis parkeren inopande stalling, monitoring gebruik	2023	0
	Uitbreiden fietsparkeercapaciteit busstations	Verkenningfase	Monitoring en aanpak van fietsparkeervoorzieningen bij busstations in samenwerking met provincie en vervoerders	Doorlopend	0
	Ondersteuning verbetering fietsparkeervoorzieningen schoollocaties	Voorbereidingsfase	De gemeente ondersteunt waar mogelijk scholen met het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld met betrekking tot elektrisch opladen, uitbreiden capaciteit of een overdekte fietsenstalling	Doorlopend	PM
	Verbeteren en uitbreiden fietsparkeervoorzieningen	Voorbereidingsfase	Rustpunten, fietsparkeervoorzieningen bij TOP's en andere recreatieve trekpleisters	Doorlopend	0
	Toetsing voorstellen en advisering van initiatiefnemers	Aanlegfase	Beoordeling en advisering van projecten, bouwplannen en andere initiatieven op basis van het STOMP-principe	Doorlopend	0
Aanpak weesfietsen en handhaving	Aanlegfase	Handhaving en aanpak weesfietsen rondom stations en andere locaties binnen de gemeente.	Doorlopend	0	

Projectfase	Toelichting
Voorbereidingsfase	Project moet nog starten
Verkenningfase	Project in onderzoek
Studiefase	Nader onderzoek en uitwerking
Aanlegfase	Realisatie van project
Beheerfase	Project gerealiseerd

Actielijn	Project	Fase (fysieke maatregelen actielijn 1 en 2)	Toelichting	Planning	Kostenindicatie beleidsuitvoering 2024- 2030
3: Stimulering	Ontwikkeling recreatieve fietsroutes		In samenwerking met Alphen Marketing en PR&T. Het ontwikkelen van recreatieve fietsroutes	Doorlopend	0
	Verkeerseducatie		Fietseducatie is onderdeel van ons verkeerseducatieplan gericht op verschillende doelgroepen. Bijvoorbeeld 'school op seat' voor scholieren.	Doorlopend	0
	Fietsen voor iedereen		Kinderfietsplan, fietslessen en andere initiatieven die fietsen voor verschillende doelgroepen toegankelijk maakt. Eerst onderzoek mogelijkheden uitbreiding opdracht SL.	Doorlopend	140.000
	Bijdrage aan campagnes		We leveren een bijdrage aan terugkerende campagnes. Bijvoorbeeld het verkeersexamen, actie fietsverlichting en scholen zijn weer begonnen	Doorlopend	0
	Fietsstimulering werkgevers en woon-werkverkeer		In samenwerking met o.a. de VOA en EDBA onder de aandacht brengen van de mogelijkheden om als werkgever de fiets te promoten. https://www.diaozgefietst.nl/werkgevers Vanaf 1 januari 2024 zijn organisaties met meer dan 100 werknemers verplicht om te rapporteren over CO2-reductie in het woon-werk- en zakelijk verkeer. Dit doen we in de vorm van voorlichting of bijvoorbeeld met een mobiliteitscan.	Doorlopend	35.000
	Inzet externe fietscoördinator		Inhuur van externe aanjager buiten gemeentelijke organisatie die in samenwerking met PR&T, Marketing, Vitaal en andere partners zich inzet voor fietsinitiatieven ter profilering Alphen aan den Rijn fietsgemeente van het Groene Hart. Inzet vooralsnog t/m 2026 voor ca. 350 uur per jaar. Daarna evalueren.	2023-2026	70.000
	Middelen communicatie Fietshart		Aanschaf van materialen t.b.v. campagne en communicatie-uitingen over Fietshart	Doorlopend	35.000
	Communicatie- en participatieplan Campagne Fietshart		Opstellen C&P strategie in samenwerking met externe fietscoördinator en Alphen Marketing. Gericht op de wijze waarop de gemeente in samenwerking met haar partners naar buiten gaat treden omtrent de ambitie Fietshart. Jaarlijks of tweejaarlijks herijken. Bij aanvang eenmalige kosten voor opstellen communicatieplan door n.t.b. partij	2023	0
	Fietsevenementen		Jaarlijkse organisatie of bijdrage van/aan bijeenkomsten/sessies gericht op de fietscommunity in Alphen	Doorlopend	105.000
	Pilots en kennisontwikkeling (F10)		Als de fietsgemeente van het Groene Hart zetten we een ambitieus beleid neer. We organiseren en faciliteren pilots gericht op fietsmaatregelen, bijvoorbeeld samen met scholen.	Doorlopend	105.000
Programma- management	Ambtelijk trekker Fietshart		Zie ambtelijke capaciteit	Doorlopend	0
	Actualisatie knelpunten- en maatregelenlijst		Jaarlijkse actualisatie van de knelpunten- en maatregelenlijst t.b.v. MIPW en kadernota	Doorlopend	0
	Monitoringsplan		Het monitoringsplan legt meer/grootz toe de gemeente de voortgang van haar ambities gaat monitoren. Het monitoringsplan gaat over tellingen, maar ook over de resultaten van het programma Fietshart en de samenwerking met partners	2024	15.000
	Uitvoering Monitoring en evaluatie		Uitvoering monitoringsplan, tellingen en evaluaties. Bij voorkeur 2 jaarlijks	Doorlopend	120.000

Totaal t/m 2030 (€) **1.030.000**

Bijlage B: Fietskaart

Bijlage B: Fietskaart

Instructies

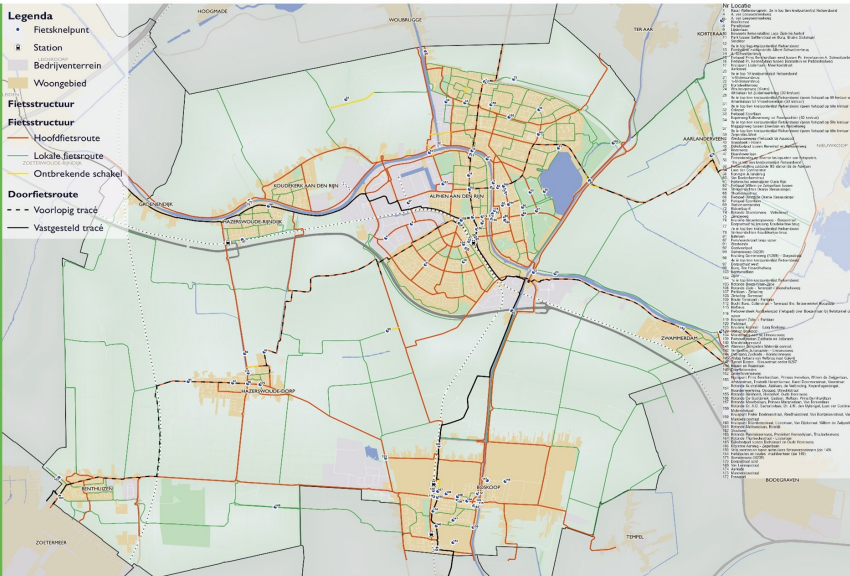
De **Fietskaart** bestaat uit verschillende kaartlagen:

- Fietsknelpuntenkaart
- Fietsknooppuntenkaart
- Fietsstructuurkaart
- Ruimtelijke plannen (woningbouwplannen / reconstructieplanning)

Door op het symbool van het oog (👁) te klikken kunt u kaartlagen zichtbaar of onzichtbaar maken.

Bij kaartlagen Fietsknelpunten en Ruimtelijke plannen kunt u op de punten (●) of vlakken klikken om meer informatie te krijgen over het knelpunt of plan.

De Fietskaart wordt regelmatig geactualiseerd en is te vinden op:
<https://experience.arcgis.com/experience/39c6eac688484054b-5c9dbb68eedcfac>



Bijlage C: Huidige fietssituatie in Alphen aan den Rijn

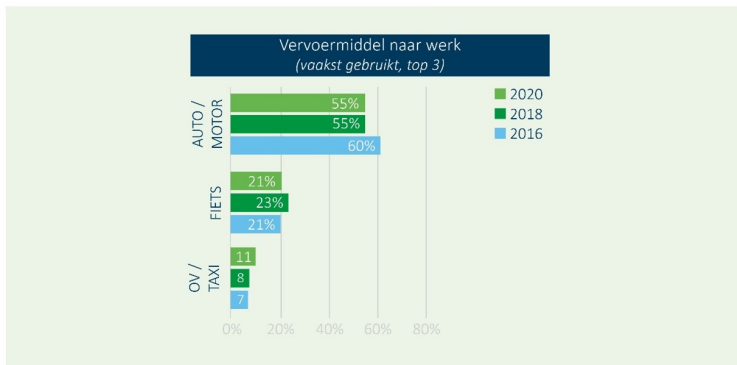
Hoe ziet fietsen in Alphen aan den Rijn er in 2023 uit en welke ontwikkelingen komen er de komende jaren op ons af? Dit inzicht is nodig om de kwaliteiten van onze gemeente verder te versterken en de minder positieve kenmerken aan te pakken: de fietsopgave tot 2030.

Belevingspeiling 2020

De bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn is een onderwerp dat leeft. Onze inwoners zien de bereikbaarheid van onze gemeente als één van de drie belangrijkste uitdagingen binnen onze gemeente. Meer dan de helft van de respondenten (55 procent) gaat met de auto naar werk. Slechts 1 op de 5 werkenden in onze gemeente pakt de fiets naar werk. De belangrijkste reden voor inwoners om de fiets te laten staan is de te grote afstand, het gebrek aan tijd en het niet (kunnen) beschikken over een elektrische fiets. Circa 30 procent zou wel graag meer gebruik willen maken van de elektrische fiets.

Aantal fietsers

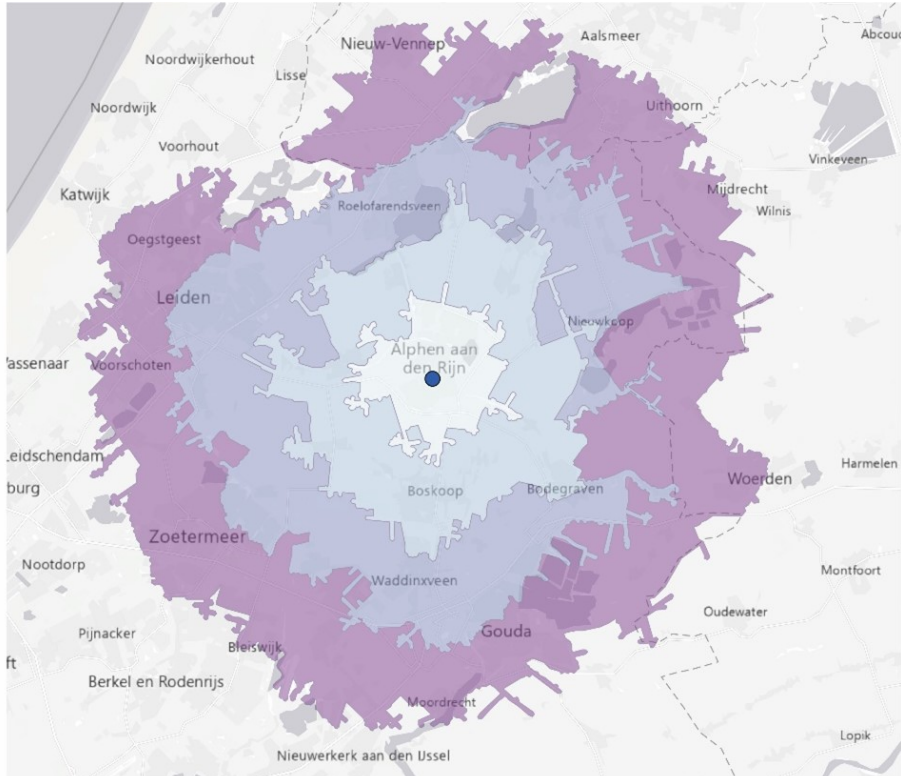
Uit fietstellingen op circa 80 telpunten blijkt dat het aantal fietsers in onze gemeente toeneemt. Tussen 2015 en 2022 is het aantal fietsers, zowel op werkdagen als in het weekend gestegen dan het aantal nieuwe inwoners. Op weekenddagen is de toename van het aantal fietsers het grootst. Ten opzichte van 2015 varieert de toename per telpunt van 15 tot 35 procent. Deze groei in het weekend wijst op een groeiend recreatief fietsgebruik. Slechts een deel kan worden verklaard door de groei van het aantal inwoners. Deze grote stijging is in lijn met landelijke cijfers over de Corona-effecten op het fietsgebruik waarbij meer personen ook voor recreatieve doeleinden meer de fiets gebruiken.



Fietspotentie

De cijfers uit de Belevingspeiling 2020 laten zien dat er kansen zijn om het fietsgebruik te verbeteren. Bijvoorbeeld met de realisatie van doorfietsroutes naar omliggende steden (veel inwoners werken buiten de eigen gemeente) of het beter bereikbaar maken van werklocaties binnen onze eigen gemeente. Ook landelijke ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische fiets zijn een kans. Inmiddels is meer dan de helft (57% in 2022) van de nieuw verkochte fietsen in Nederland een elektrische fiets. Hierdoor ben je niet alleen sneller op je bestemming, maar neemt ook je actieradius toe. Met deze ontwikkelingen komen er dus meer arbeidsplaatsen binnen het bereik van onze inwoners.

Onze gemeente kent grote verschillen in stedelijkheid variërend van een niet-stedelijk buitengebied tot een zeer stedelijk centrumgebied in de stad Alphen aan den Rijn. Ondanks de verschillen in stedelijkheid is de potentie voor de fiets in onze hele gemeente groot. Alle kernen en voorzieningen liggen op een acceptabele afstand (7,5 tot 15 kilometer) voor de (elektrische) fiets. Ook gemeenten zoals Zoetermeer, Leiden, Gouda, Waddinxveen, Bodegraven en Woerden liggen op fietsafstand. De fiets is dus niet alleen een efficiënt vervoersmiddel voor verplaatsingen binnen onze kernen en gemeente, maar ook daarbuiten.



Bereikbaarheid e-bike vanaf het station Alphen aan den Rijn



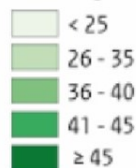


Fietsgebruik 2015-2019

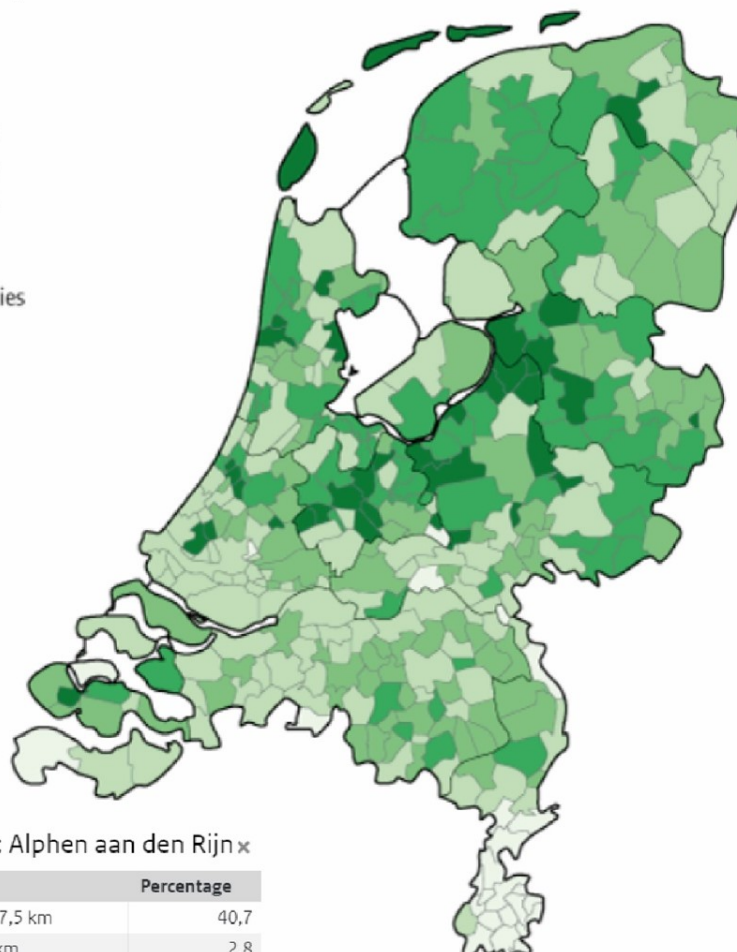
Per gemeente, bij afstand tot 7,5 km



Percentage



— Provincies



Gemeente: Alphen aan den Rijn x

Indicator	Percentage
Fiets totaal tot 7,5 km	40,7
E-Fiets tot 7,5 km	2,8
Normale Fiets tot 7,5 km	37,9
Fiets totaal tot 15 km	37,6
E-Fiets tot 15 km	2,8
Normale Fiets tot 15 km	34,8

BRON 2015 - 2017: OViN en 2018 - 2019: ODiN



Fietsnetwerk

De afgelopen jaren hebben we veel gewerkt aan verbeteringen van ons fietsnetwerk. Enerzijds met het onderzoeken en uitwerken van nieuwe doorfietsroutes naar Gouda en Leiden, de start van de realisatie van de nieuwe Raadsbrug over het Aarkanaal en door de aanpak van concrete fietsknelpunten op ons netwerk.

Uit de tweejaarlijkse verkiezing van Fietsgemeente van Nederland van de Fietsersbond scoren we als Alphen op veel aspecten (boven)gemiddeld. Het fietsnetwerk en de rotondes en stedelijke dichtheid springen er in positieve zin uit. Dit betekent niet dat er geen knelpunten zijn. Met betrekking tot het fietsnetwerk vallen twee zaken in negatieve zin op: de omrijdfactor en het fietsen op 50 km/uur wegen.

De lage beoordeling voor omrijdfactor kan worden verklaard door barrières zoals de Oude Rijn, Aarkanaal, spoorwegen, en de provinciale- en rijkswegen. Ook drukke wegen zoals de N209 in Hazerswoude-Rijndijk of de Prins Bernhardlaan worden als barriere voor fietsers ervaren. Dit wijst er op dat het fietsnetwerk, met name in het buitengebied, soms onvoldoende fijnmazig is. Met de realisatie van de Raadsbrug over het Aarkanaal wordt een grote barriere voor fietsers tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn in 2024 geslecht.

Fietsen op 50 km/uur wegen is voor fietsers onaangenaam en onveilig. Ook hier is ruimte voor verbetering in onze gemeente. Auto's, vrachtwagens en bussen rijden vaak op hoge snelheid vlak langs de fietser. Dit is bijvoorbeeld goed zichtbaar op de Amerikalaan en Prinses Beatrixlaan. Deze wegen zijn ook onderdeel van ons fietsnetwerk. In het Categoriseringsplan 2023 is de snelheid op veel van deze soort wegen teruggebracht naar 30 km/uur (GOW30). De maatregelen die de lagere snelheid moeten afdwingen moeten nog worden uitgewerkt in een uitvoeringsagenda.

Naast deze grote maatregelen zijn er ook nog veel kleinere knelpunten die de komende jaren onze aandacht vragen (o.a. paaltjes, de fietsrotondes, verlichting, zwerffietsen, verlichting of snelheidsremmende maatregelen voor autoverkeer).

Fietsparkeren

Met name de drukbezochte plekken binnen onze gemeente vragen om blijvende aandacht en maatregelen. Het succes van de fiets-treincombinatie blijkt uit cijfers van de [NS](#). Op de treinstations Alphen aan den Rijn en Boskoop komt (meer dan) de helft van de treinreizigers met de fiets. De fiets-OV-combinatie moeten we blijven faciliteren in de vorm van veilige en aantrekkelijke fietsparkeerplaatsen. Fietsparkeren in de binnenstad vraagt ook aandacht. Fietsers zijn belangrijke klanten van onze winkeliers. Dit vraagt wel om maatregelen om bijvoorbeeld de verschillende doelgroepen (bewoners, ondernemers, bezoekers) die ons centrumgebied bezoeken passend te faciliteren.



Recreatie en toerisme

Met onze ligging in het Groene Hart heeft Alphen aan den Rijn goud in handen. We bieden unieke belevenissen door 5 landschapstypen Rivierenlandschap, veenweide, bos, droogmakerij en hollandse plassen, Attracties ABBA en veelheid streekproducten, cultuur van molens, Romeinse Limes, Oude Hollandse Waterlinie, cheeseexperience en oude dorpskernen zijn aanleiding voor het maken van Fietsroutes en meerdaagse arrangementen. We zijn een centraal en verbindend knooppunt vanuit waar bijzondere bestemmingen in het groenblauwe buitengebied kunnen worden bezocht. Onze publiekstrekkingen Archeon en Avifauna functioneren als een vlaggenschip voor onze gemeente. Zij trekken jaarlijks meer dan 500.000 bezoekers. De publiekstrekkingen, samen met de Romeinse Limes, de verschillende landschappen, het water, de agrarische sector en onze stads- en dorpskernen vormen een aantrekkelijke bestemming voor dagse en meerdaagse recreatie.



BRON Platform Recreatie en Toerisme (PReT), z.d.

Platform Recreatie en Toerisme (PReT) zet zich samen met Alphen Marketing en andere partners in op het stimuleren van recreatie en toerisme in onze gemeente. Onder andere met de campagne Fietshart. De inzet op recreatie en toerisme draagt bij aan het economisch vitale buitengebied dat we nastreven. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. Enerzijds in het verbinden, beleefbaar en bereikbaar maken van de recreatieve bestemmingen in onze gemeente en anderzijds als recreatieve activiteit zelf.

Met de bevolkingsgroei in het Groene Hart en de Randstad neemt de behoefte aan dagrecreatie toe. Stichting Groene Hart Verbinders signaleert daarnaast een grote potentie bij (internationale) meerdaagse bezoekers voor het Groene Hart. Dit sluit ook aan bij de Kerncijfers Fietsvakanties 2021-2022 van het landelijke platform fiets. Fietsrecreatie vraagt om bijzondere aandacht in dit Programma Fietshart. Onder andere op het gebied van verkeersveilige fietsinfrastructuur in het buitengebied, de campagne Fietshart, P+R-locaties, deelfietsen en de ontwikkeling van recreatieve fietsroutes.

Vitaliteit en gezondheid

Op het gebied van preventie organiseert Alphen Vitaal jaarlijks activiteiten voor verschillende doelgroepen. Deze activiteiten leveren een bijdrage aan de fysieke en mentale gezondheid van veelal kwetsbare groepen. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. Alphen Vitaal heeft diverse doelgroepen (o.a. doelgroep senioren) voor wie incidenteel fietstochten worden georganiseerd.

Momenteel onderzoekt Alphen Vitaal in hoeverre het provinciale programma Doortrappen (gericht op ouderen langer en veilig laten fietsen) ook in onze gemeente kan worden ingevoerd. Alphen Vitaal ziet kansen om de komende jaren een ambassadeursrol te vervullen voor gezonder woon-werk en woon-schoolverkeer. Bijvoorbeeld in de vorm van campagnes bij basisscholen en werkgevers.