

Fietskeers 2025

De fiets als hefboom in de
Rotterdamse mobiliteitstransitie



Gemeente Rotterdam

Fietskoers 2025

De fiets brengt meer dan 200.000 mensen in Rotterdam dagelijks van A naar B. Dat is goed nieuws! Fietsen is gezond, duurzaam en draagt bij aan een prettige leefomgeving.

Rotterdam staat voor grote uitdagingen. De stad groeit waardoor de ruimte schaarser wordt. Het klimaat vraagt om andere keuzes, de economie verandert én we willen de stad gezonder en inclusiever maken.

Met deze Fietskoers 2025 willen we de potentie van de fiets verder vergroten. We denken namelijk dat fietsen positieve en toekomstbestendige veranderingen teweeg kan brengen. De fiets als hefboom in de mobiliteitstransitie, dat is onze visie. Een transitie naar meer lopen, fietsen en openbaar vervoer door het maken van radicale keuzes en het nemen van de volgende stappen:

1. Ruimte maken voor snelle en langzame fietsers
2. Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en verbeteren fietsparkeren
3. Meer aandacht voor nieuwe fietsers en veilig fietsen
4. De Rotterdamse fietsalliantie

Voor de uitvoering van deze Fietskoers 2025 wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma inclusief financiële paragraaf opgesteld.

De al bestaande fietsvoorzieningen in Rotterdam brengen we op orde met onderstaande maatregelen:

- voldoende fietsbudgetten
 - actualisatie fietsnetwerk
 - werkprogramma fietsdata en innovatie
 - het goede voorbeeld geven
 - inzetten op kennis, lobby en regionale samenwerking
 - handhaving (fietsparkeren)
-



1. Fietstransitie in de stad



1. Fietstransitie in de stad

Hoe ziet de mobiliteit anno 2019 in Rotterdam eruit? En welke (toekomstige) uitdagingen zien we in het stedelijk vervoer? In dit hoofdstuk zetten we belangrijke feiten en cijfers op een rij, en bespreken we bondig de trends en ontwikkelingen van mobiliteit in Rotterdam.

1.1 Stedelijke uitdagingen

Rotterdam staat voor grote stedelijke uitdagingen als het gaat om de mobiliteitstransitie. De stad groeit met 55.000 extra inwoners in **2035**¹. Dit betekent dat er flinke druk ontstaat op het mobiliteitsnetwerk en de openbare ruimtes.

Ook de klimaatverandering heeft invloed op het stedelijk gebied. CO2-reductie en een energiesysteem zonder aardgas vragen om een andere inrichting van de stad. Daarnaast zullen de Rotterdamse economie en de haven in toenemende mate verduurzamen. Er ontstaat behoefte aan schone, slimme mobiliteit en logistiek.

Een andere grote uitdaging ligt bij de gezondheid van Rotterdammers. Overgewicht, diabetes en luchtwegaandoeningen zijn de meest voorkomende problemen onder de inwoners². Daarnaast kampen stadsgenoten in diverse wijken met armoede, waardoor vervoer zoals de fiets of het OV niet of onvoldoende toegankelijk is.

Vergrijzing is een andere belangrijke uitdaging. In

¹ bevolkingsprognose van OBI 2018

² Rotterdam vitale stad 2016-2020

2035 is een op de vijf Rotterdammers ouder dan 65 jaar. Ook dit leidt tot nieuwe behoeften in de stadsmobiliteit.

Hoofdról voor de fiets in de mobiliteitstransitie

Fietsen krijgt een steeds belangrijkere rol in het stedelijk vervoer en past bij de ambities van Rotterdam. Het is niet alleen schoon, ruimte-efficiënt, gezond en inclusief, maar kan ook verandering teweegbrengen. Fietsen en lopen verbinden de verschillende opgaven waar Rotterdam voor staat. De fiets functioneert als belangrijke hefboom in de mobiliteitstransitie.

Opgave

De opgave waar we voor staan is het anders inrichten van het Rotterdamse mobiliteitssysteem, zodat het toekomstbestendig is.

Basis koersdocument

Deze Fietskoers 2025 bouwt voort op bestaand beleid, zoals het Fietsplan 2016-2018, het Stedelijk Verkeersplan en de OV-visie voor de stad. Het reikt bouwstenen aan voor nieuwe beleidsplannen, zoals de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, het Rotterdams Preventie-akkoord, het programma Nul-Emissie-Mobiliteit en hangt nauw samen met de Visie Openbare Ruimte. Daarnaast verbindt het beleidsvelden van de gemeente, zoals Maatschappelijke Ontwikkeling, Stadsbeheer en Stadsontwikkeling.

1.2 Fietsstad Rotterdam in 2019

De fiets wordt een steeds belangrijker vervoersmiddel in Rotterdam. Dit is bijvoorbeeld te zien aan het aantal fietsers, dat in de afgelopen tien jaar met 60% is gestegen. Ook het fietsgebruik op routes van en naar de binnenstad is in de periode van 2016 - 2018 met 10% gegroeid.

Hoewel de auto dominant lijkt in Rotterdam, blijkt [uit onderzoek](#) dat een meerderheid van alle verplaatsingen (62%) niet met de auto, maar lopend, met de fiets of met het OV worden gemaakt.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersgewonden is de afgelopen jaren gedaald, maar fietsers (25%), brom- en snorfietsers (27%) blijven oververtegenwoordigd onder letselslachtoffers. Onder de verkeersdoden van de afgelopen jaren zien we veel 70-plussers. Onder de gewonden zijn jongeren en jongvolwassenen oververtegenwoordigd.

In Rotterdam voldoet minder dan 60% van de fietspaden aan de veiligheidsnorm qua breedte. In een aantal gebieden, waaronder het centrum, zijn de fietspaden gemiddeld tussen 0,75 en 1 meter te smal. In de overige gebieden zijn de fietspaden gemiddeld 0,5 tot 0,75 meter te smal.

Rotterdammers staan daarnaast kritisch tegenover de verkeersveiligheid in hun wijk. Zij geven hiervoor een gemiddeld rapportcijfer van 6,2.

Fietsnetwerken

Er zijn momenteel diverse typen fietsnetwerken: utilitaire en recreatieve fietsnetwerken, netwerken van de gemeente Rotterdam, de MRDH en de provincie Zuid-Holland.

Uitdagingen op bestaande fietsnetwerken:

- ontbrekende en zwakke schakels
- stedelijk netwerk sluit niet overal aan op het regionale en provinciale netwerk
- diverse netwerken zijn niet op één overzichtskaart beschikbaar
- toekomstige fietser vraagt om meer keuzevrijheid binnen één fietsnetwerk
- hoofdfietsroute-netwerk niet fijnmazig genoeg om 70% van fietskilometers op af te leggen
- doorstroming en wachttijd bij kruispunten en verkeerslichten vragen om aandacht

Fietsparkeren

Op een groot aantal locaties in de stad is een aanzienlijk tekort aan parkeerplekken voor fietsen. In het centrum bijvoorbeeld kunnen 10.000 tot 16.000 fietsers op drukke momenten hun fiets niet kwijt. Hetzelfde geldt voor stationslocaties, wijken, winkelcentra, scholen, P&R – en OV-locaties. Daarnaast leiden los geparkeerde fietsen en weesfietsen tot overlast. Intensievere handhaving hierop is wenselijk.

Ook groeit de vraag naar parkeermogelijkheden voor [andere fietstypen](#).

Sociale aspecten

In sommige gebieden in Rotterdam, vooral ten zuiden van de Maas, wordt minder gefietst dan in andere gebieden. Zo is het percentage fietsers in Feijenoord 43% en in Charlois 45%, terwijl in Rotterdam Noord 70% en in Kralingen-Crooswijk 66% van de mensen fietst.

Voor groepen Rotterdammers die nu nog niet fietsen, zijn belangrijke randvoorwaarden:

- het hebben van een fiets
- kunnen fietsen
- het repareren van de fiets
- voldoende fietsparkeerplaatsen
- veilige infrastructuur

Tot slot roept asociaal en hinderlijk gedrag van bijzondere groepen zoals brom- en snorfietsers, maaltijdbezorgers, inhalende fietsers en brede fietsen ergernis op bij Rotterdammers. Denk bijvoorbeeld aan tegen de richting in fietsen en negeren van rood licht. Een gerichte gedragsaanpak heeft een overwegend positief effect en biedt dus mogelijkheden voor in de toekomst.

[In bijlage 1 staan de resultaten van het Fietsplan 2016-2018.](#)

[Lees in bijlage 2 meer over beleid en analyse, onder andere over sociaal fietsgedrag, betrokken partijen en Actieplan Verkeersveilige Schoolomgevingen.](#)



1.3 Trends en ontwikkelingen

Een opvallende ontwikkeling is de snelle opkomst van nieuwe soorten fietsen. Daarom houden we in deze Fietskoers, naast de conventionele fiets, ook rekening met onderstaande fietstypen, die we Fiets+ noemen:

- deelfietsen
- e-bikes en speed pedelecs
- sportieve fietsen
- (elektrische)snor- en bromfietsen
- Bakfietsen en cargobikes
- (gehandicapten)voertuigen
- elektrische stepjes

Fiets + transport levert een prettige leefbare en goed bereikbare stad op, door:

- verbetering luchtkwaliteit
- verbetering vitaliteit en gezondheid voor jong en oud
- dankzij efficiënt ruimtegebruik van deelfietsen meer fietsparkeerplekken beschikbaar

Nadelige effecten van deze nieuwe fietsen zijn de toenemende risico's in de verkeersveiligheid en overlast.

Deelmobiliteit

Het autobezit in de leeftijdscategorie 18-30 jaar neemt af, net als het autogebruik onder jongeren in steden. Deze trend wordt versterkt door de opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals Mobility as a Service (MaaS). We verwachten daarom een grotere vraag naar deellovoertuigen, maar ook de ontwikkeling van serviceplekken. Deze plekken noemen we mobiliteitshubs en kunnen bestaan uit voorzieningen zoals (fiets)parkeren, (fiets)educatie, reparatie, pakketbezorging en deelauto's.

Kwaliteit openbare ruimte

De Rotterdamse openbare ruimte komt steeds meer onder druk te staan. Dit zorgt voor ruimtegebrek wat leidt tot groeistagnering, gevaarlijke situaties en een minder fijne leefomgeving. We willen toe naar een openbare ruimte van hoge kwaliteit. Rotterdam werkt dan ook hard aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van de stad, waar voldoende ruimte is om te bewegen.

Fiets in gebiedsontwikkelingen

De grote nieuwbouwpoging in Rotterdam biedt de kans om met projectontwikkelaars al bij het ontwerp voorzieningen voor de fiets optimaal te integreren, zoals slimme oplossingen voor fietsparkeren en normen voor aanwezigheid van deelmobiliteit. Zo krijgt de fiets prioriteit in de bouwplannen.

Rotterdamse initiatieven

Initiatieven zoals Parking Day, Happy Streets en de BMX fietsschool, laten zien dat we voorbij de discussie 'autostad versus fietsstad' zijn en dat Rotterdamers zich graag inzetten om de fiets prioriteit te geven in de stad.

“We zijn voorbij de discussie autostad versus fietsstad.”

Gezondheid

De belangrijkste gezondheidsproblemen in Rotterdam zijn psychische klachten, overgewicht en de gevolgen van roken en fijnstof⁴. Schone lucht is van groot belang voor Rotterdam. Fietsen draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. De fietser wordt langs drukke wegen blootgesteld aan de emissie van het wegverkeer. Het is bij de aanleg van fietspaden daarom belangrijk om te zorgen dat deze blootstelling verminderd wordt, bijvoorbeeld door de afstand tussen het fietspad en de weg zo groot mogelijk te houden. De nabijheid van voorzieningen, aantrekkelijke openbare ruimte, sport en evenementen activeren mensen om te bewegen. Lopen en fietsen kunnen zo bijdragen aan een oplossing voor veel gezondheidsproblemen.

1. Fietstransitie in de stad



[Lees meer over trends en ontwikkelingen in bijlage 2](#)

2. Toekomstbeeld 2025

Room Mate
HOTELS

BRUNO

PAK

MEER

World Port
Center
De Rotterdam

CRUISE TER
ROTTERDAM



2. Toekomstbeeld 2025

Het is 2025. Rotterdam is een bruisende, diverse en duurzame stad. De natuur krijgt meer ruimte. Wonen, werken en recreëren zijn in balans. Rotterdam is een stad waar je wilt verblijven.

Er zijn tienduizenden woningen en bewoners bijgekomen de afgelopen jaren. Toch is het prettige leven in Rotterdam, omdat er veel openbare ruimte is gecreëerd, zowel in het centrum als in de woonwijken. Speeltuinen, pleinen, culturele- en sportlocaties zijn goed bereikbaar voor alle inwoners en bezoekers. De stedelijke biodiversiteit bestaat niet alleen uit water, parken, tuinen en bos, maar ook uit wateropslag en luchtzuivering. Deze groene stad nodigt uit tot bewegen en draagt bij aan de gezondheid van haar inwoners.

De economie van Rotterdam is gegroeid door de toename van het aantal inwoners en het prettige vestigingsklimaat. De plaatselijke ondernemers hebben duurzame en circulaire ambities, omdat Rotterdam voorloper is in de energietransitie. Samen zorgen deze ondernemers, bedrijven en de gemeente voor een volledig emissievrije stadslogistiek.

Mobiliteit en fietsen in 2025

De mobiliteit in Rotterdam ziet er in 2025 anders uit dan nu. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is flink toegenomen en het aantal autoritten is gedaald. Er worden natuurlijk nog auto's gebruikt,

maar in toenemende mate emissievrij en vaak met snelheidsbegrenzing.

Er is een grotere diversiteit aan fietsers met een goede weerspiegeling van de bevolkingssamenstelling. Fietsen, nieuwe fietstypen en lopen zijn meer aanwezig in het straatbeeld. Door deze verschuiving is er in de stad meer plaats voor kwalitatieve openbare ruimte. Fietsers hebben een centrale plek in het stedelijk vervoer. Ze maken efficiënt gebruik van de ruimte, verplaatsen zich gezond, goedkoop en uitstootvrij, en zijn belangrijke bezoekers van lokale ondernemers en winkeliers.

“Rotterdamers fietsen in 2025 vaker en verder.”

Delen en collectief gebruik van bijvoorbeeld auto's en fietsen is normaal geworden en toegankelijk voor iedereen. Deelvervoer heeft een plek in de wijken en in de binnenstad door de aanwezigheid van mobiliteitshubs. Daar zijn verschillende vervoersmiddelen beschikbaar. De hubs omvatten daarnaast specifieke lokale voorzieningen zoals (fiets)parkeren, (fiets)educatie, reparatie en pakketbezorging. Dat maakt de hubs centrale plekken in het mobiliteitsnetwerk.

Er is geen tekort meer aan fietsparkeerplekken, omdat er bij woningen en op straat voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn. Daarnaast is er een netwerk aan grote en kleinere stallingen in het centrum, bij treinstations en andere overstappunten, bij winkelcentra, scholen, sportverenigingen en andere bestemmingen.

In 2025 zien we alleen nog elektrische snorfietsen met helmplicht. Ook bromfietsen zijn schoner. Speedpedelecs en nieuwe vormen van emissievrije stadslogistiek spelen een belangrijke rol in de veranderende stedelijke economie: ze leveren nieuwe banen op en banen in de regio zijn beter bereikbaar voor meer doelgroepen. Daarnaast helpen ze de stedelijke logistiek emissievrij te maken.

In 2025 bestaat er een completer fietsnetwerk rondom en in Rotterdam, met goede verbindingen naar de omliggende gebieden. Barrières in het fietsnetwerk zijn zoveel mogelijk opgeheven. Binnen de ring geldt een grote zone met een snelheidslimiet van 30 km/u. Op belangrijke routes door de stad zijn er verschillende snelheden voor het Fiets+ verkeer.

3. Versnellers voor de fiets





3. Versnellers voor de fiets

In voorgaande hoofdstukken hebben we kort geschetst hoe Rotterdam in transitie is. Met de stedelijke uitdagingen waar we voor staan en de huidige situatie in gedachten, hebben we een visie voor 2025 geformuleerd.

Radicale keuzes

Een omslag naar een ander soort vervoer - een modal shift naar meer fietsen en lopen - maakt nog geen transitie. Een transitie voltrekt zich onder druk van opkomende alternatieven externe ontwikkelingen, waardoor het huidige systeem niet meer houdbaar is.

Door eerdergenoemde trends en ontwikkelingen zal de druk op het huidige mobiliteitssysteem van Rotterdam toenemen. Het is van belang om op die veranderingen te anticiperen. Dat doen we door het opbouwen van de gewenste toekomstige situatie en het afbouwen van de ongewenste situaties, gewoontes en gedrag. Alleen meer ruimte geven voor de fiets is dus niet voldoende. Er zijn radicale keuzes nodig.

PIJLERS

De mobiliteitstransitie betekent een verandering op lange termijn in drie pijlers:

1. De fysieke infrastructuur

Doordat we de fietser centraal stellen, worden ruimtelijke oplossingen zichtbaar, waaronder een andere inrichting van de straten en verbindingen binnen het mobiliteitsnetwerk. Het betekent ook forse inzet op fietsparkeeroplossingen.

2. Gewoontes en percepties

Voor Rotterdammers worden lopen en fietsen in combinatie met OV de primaire vervoerswijzen, omdat dit de meest gemakkelijke, gezonde, snelle en betaalbare opties zijn.

3. Werkwijzen, sturing en businessmodellen

Een hogere prioriteit voor fietsen in de stad leidt tot herstructurering en andere ontwikkelingsmodellen. Dit zie je terug in bijvoorbeeld lagere parkeernormen, hogere parkeerkosten voor auto's en financieel haalbare deelsystemen. Ook wordt er winst behaald op het gebied van gezondheid.

De mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie betekent een verandering op lange termijn in drie pijlers: 1. de fysieke infrastructuur, 2. gewoontes en percepties, 3. werkwijzen, sturing en businessmodellen. Met maatregelen en beleid in deze drie pijlers kan de gemeente de transitie verder helpen. Om de mobiliteitstransitie te versnellen, zijn dan ook radicale veranderingen nodig in deze drie pijlers. Vanuit het perspectief van de fiets hebben we daarom vier 'versnellers' geformuleerd. Deze versnellers forceren doorbraken in de ruimtelijke inrichting van de stad.

TRANSITIEVERSNELLERS VOOR DE FIETS

1. Ruimte maken voor snelle en langzame fietsers

2. Mobiliteitshubs, deelmobiliteiten verbeteren fietsparkeren

3. Aandacht geven aan nieuwe fietsen en veilig fietsen

4. De Rotterdamse Fietsalliantie

BASISVOORWAARDEN

De al bestaande fietsvoorzieningen in Rotterdam brengen we op orde met onderstaande maatregelen. Deze maatregelen zijn basisvoorwaarden voor doorbraken.

- voldoende fietsbudgetten
- actualisatie fietsnetwerk
- werkprogramma fietsdata & innovatie
- het goede voorbeeld geven
- inzetten op kennis, lobby & regionale samenwerking
- handhaving (fietsparkeren)

Per transitieversneller formuleren we in de volgende paragrafen een opgave en de bouwstenen die moeten leiden tot het gewenste resultaat.

Richtinggevende principes die ruimte maken voor de fiets

- Iedere Rotterdammer heeft toegang tot lopen en fietsen.
- Een veilige openbare ruimte staat voorop in de mobiliteitsontwikkelingen.
- Efficiënt ruimtegebruik in de stad staat centraal met aandacht voor het combineren van functies, zoals mobiliteit en recreatie. Kiezen voor deelmobiliteit hoort bij deze ruimte-efficiëntie.
- Meer ruimte voor voetganger, fiets en OV verleidt de automobilist tot andere keuzes.
- Nieuwe inwoners en bezoekers worden vanaf het begin gefaciliteerd om voor lopen, fietsen en OV-gebruik te kiezen.
- De fiets sluit goed aan op het OV-netwerk en bij haltes van personenvervoer over water, door verbindingen van en naar stations te versterken.
- In alle (gebieds)ontwikkelingen en onderhoudsprojecten is zowel de fiets als de voetganger vanaf het begin van de planvorming een integraal onderdeel.
- De drukste autostromen beter combineren met de fiets door middel van veilige alternatieve fietsroutes, ongelijkvloerse kruisingen of grotere fietsopstelruimtes

Meer ruimte voor voetganger, fiets en OV







De vier versnellers

3.1 Ruimte maken voor snelle en langzame fietsers

In 2025 is een balans gevonden in de stedelijke inrichting van Rotterdam. In het straatbeeld zien we verschillende typen fietsers, divers gemotoriseerd verkeer en voetgangers voorbijkomen. Langzaam en snel verkeer zijn goed en veilig op elkaar afgestemd in de gedeelde ruimte, net als groen en water. De Rotterdamse publieke ruimte is weer van iedereen.

Opgave

De stedelijke uitdagingen die de [mobiliteitstransitie](#) met zich meebrengt, vragen ons om een ruimtelijke opgave: Hoe richten we onze stad zo in dat weggebruikers zich comfortabel, gezond en verkeersveilig kunnen verplaatsen en waarbij de ruimte voor voetgangers, fietsers, OV en auto voldoende in balans is?

De invulling van een snel en langzaam systeem zal per plek in de stad een andere vorm krijgen. De balans vinden tussen de verschillende soorten mobiliteit en functies, is daarbij belangrijk.

Keuzes:

- Meer ruimte en andere inrichtingsprincipes maken voor de fiets in het centrum en in woonbuurten binnen de ring, dan op locaties buiten de ring.
- Op belangrijke druk befietste binnenstedelijke fietsassen of regionale snelfietsroutes (metropolitane fietsroutes) andere inrichtingskeuzes maken dan op meer recreatief georiënteerde fietsroutes.
- Ingrijpende en kostbare fietsverbeteringen voor het overkomen van barrières, zoals snelwegen en waterwegen.
- Andere inrichting van stadsboulevards of schoolomgevingen.
- Fietsmaatregelen vragen op diverse locaties om de reductie van 'passerend en doorgaand autoverkeer' en anders omgaan met het afwikkelen van het autoverkeer.
- Stapsgewijs toewerken naar een ander snelheidsregime of een nul-emissiezone voor logistiek transport.

Deze keuzes worden gemaakt binnen de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA), maar ook de Visie Openbare Ruimte en de ontwerpprincipes van de Rotterdamse Stijl spelen hierin een belangrijke rol.

Bouwstenen voor een toekomstgerichte (fiets)stadsinrichting

De concrete stappen die we nemen om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, noemen we bouwstenen. Ze geven antwoord op onze eerder gestelde [opgave](#). Door de toegenomen verschillen in type fietsers en voertuigen is het noodzakelijk om duidelijkere keuzes te maken dan in het verleden gedaan is, ook omdat een groot deel van de Rotterdamse fietsinfrastructuur te smal is ingericht.

1. Vrijliggende fietspaden aanleggen die breed genoeg zijn om veilig de [toekomstige intensiteiten](#) op af te wikkelen. Prioriteit ligt bij de belangrijke stedelijke en regionale fietsassen.
2. Ontbrekende schakels, zoals oversteekplaatsen en fietsbruggen, realiseren. Een andere mogelijkheid is vermindering van barrièrewerking door snelwegen, stadsboulevards, waterwegen en spoorwegen.

Voorbeelden voor in de toekomst:
nieuwe oeververbinding nabij Feijenoord City, verbeteren oversteekbaarheid stadsboulevards, realiseren ontbrekende schakels in de A20-/A13-zone, ongelijkvloerse kruispunten stedelijke Rottetracé, fietsbrug M4H-ontwikkelingen van/naar Schiedam, fietsbrug Katendrecht-Charlois en tweerichtingsfietspaden langs grote barrières om omfietsen te beperken.

3. Stadsboulevards zo inrichten dat er een betere balans is tussen de verschillende soorten verkeer, door differentiatie in ruimtegebruik of het weghalen van één of meerdere rijstroken.

Mogelijke locaties:

Blaak, West-Blaak, Schiekade, Vierhavenstraat-Westzeedijk, Mariniersweg, Goudsesingel, Pompenburg, Stadhoudersweg, Bergselaan, Weena, Laan op Zuid en Boompjes. Gekoppeld aan de sluiting van de Maastunnel voor voetgangers en fietsers (gedurende 7 maanden) wordt de fietskwaliteit op het Erasmustracé (Westzeedijk, Posthumalaan) verbeterd.

4. Stadsboulevards met parallelwegen inrichten als fietsstraten, waarbij in twee richtingen gefietst wordt. Waar mogelijk niet of alleen aan één kant parkeren. Dit naar voorbeeld van steden als Den Bosch en Nijmegen.

Mogelijke locaties:

Statenweg, Mathenesserlaan, Oostzeedijk, Goudesingel, Vierhavenstraat-Westzeedijk, Schieweg-Schiekade, Pleinweg, Strevelsweg, Groenendaal, Weena (t.h.v. Statenweg).

5. Creëren van meer ruimte voor fietsers in stadsstraten door een snelheidsregime van 30 km/u voor de auto's en snelle fietsers.

Mogelijke straten:

Vierambachtstraat- Westkruiskade (Metropolitane fietsroute), delen van de Nieuwe Binnenweg, Zwart-Janstraat, Groene Hilledijk, 's-Gravenweg (snelfietsroute Gouda).

6. Verblijfsstraten inrichten op wandelen, fietsen en verblijven, met een maximale snelheid van 15 km per uur. Dit kan op diverse locaties in de binnenstad, langs singels, wijkcentra en winkelstraten.

Mogelijke straten:

Meent, delen van de Nieuwe Binnenweg, Westersingel, Witte de Withstraat

7. Creëren van veilige schoolomgevingen. Hiervoor starten we met experimenten met veiliger fietsroutes naar scholen en autoluwe schoolzones.

Mogelijke locatie:

Bloemhof

8. Oplossingen op maat bij belangrijke voorzieningen zoals winkelcentra, sport, cultuur, zorginstellingen, welzijn, et cetera.
9. Verbeteren van oversteekmogelijkheden op belangrijke fietsverbindingen binnen wijken en tussen wijken. Het doel is om per jaar minimaal vijf knelpunten aan te pakken, startende op Zuid en in het Oude Westen.

Verbinden van de gebieden



Doorstroming bij verkeerslichten

Net als voorgaande jaren hebben we in de komende collegeperiode budget gereserveerd om de doorstroming bij verkeerslichten voor fietsers te verbeteren. We streven ernaar om jaarlijks tenminste 25 fietsverbeteringen bij verkeerslichten door te voeren.

Dit zal een mix zijn van:

- Meer opstel- en oversteekruimte op drukke fietsroutes.
- Maatregelen waarvan de effecten geringe invloed hebben op het andere verkeer. Denk daarbij aan (iets) langer groen licht voor fietsers en groenvoorspellers. Deze maatregelen zijn te combineren met aanpassingen in het wegprofiel voor de fietser.
- Maatregelen met een effect op het andere verkeer. Bijvoorbeeld het opheffen van een autorijbaan ten behoeve van fietsruimte of grote wijzigingen in de verkeerslichtenregeling, zoals een groene golf voor fietsers op de Schieweg.

Verder zetten we in op:

- Keuzes maken en vastleggen over belangrijke routes voor fietsers in relatie tot andere vervoerswijzen en inrichtingsprincipes op straatniveau. Daarbij werken de afdelingen Mobiliteit en Ruimte & Wonen nauw samen. Dit vanuit doelstellingen uit de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, Zero Emissie strategie, Fietsvisie en de Visie Openbare Ruimte.
- Fietsassen benoemen en daar werkprogramma's voor opstellen.
- Onderhoudsbudget benutten en prioriteit stellen

aan verkeersveiligheid en fietsintensiteit.

- Bij gebiedsontwikkelingen vroeg in het planproces ruimte voor actieve mobiliteit en groen claimen.
- Verbeteringen op routes uitvoeren, zoals verbreden van fietspaden, verwijderen van obstakels op fietspaden en het aanbrengen van veilige wegkanten
- Ontwerprichtlijnen en andere inrichtingseisen herontwikkelen en toekomstbestendig maken. De aangepaste richtlijnen en eisen goed integreren in ontwerpprocessen van afdelingen als Mobiliteit, Ruimte & Wonen, Ingenieursbureau en Stadsbeheer.

In 2019 gaan we door met het op orde brengen van de basis fietsinfrastructuur en starten met enkele doorbraakprojecten gekoppeld aan de RMA (Erasmustracé en schoolomgevingen). In de jaren 2020-2022 gaan we steviger inzetten op de voorbereiding op en realisatie van doorbraakprojecten en blijven we werken aan de basis fietsinfrastructuur.

Verbeteren van de fietsroutes





Gratis fietsenstalling

KANTINE

3.2 Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en verbeteren fietsparkeren

In 2025 kun je de fiets overal makkelijk parkeren: in de woonwijk, bij het station, werk, school, winkel, sport en culturele locatie. Autoparkeren maakt vaker plaats voor innovatieve fietsparkeeroplossingen. Dankzij de fiets wordt de openbare ruimte zo effectief mogelijk gebruikt. Op veel plekken in de stad zijn hubs waar je gebruik kunt maken van allerlei soorten deelmobiliteit. Verder maakt fietsparkeren onderdeel uit van Mobility-as-a-Service.

Opgave

Een stad die inzet op het stimuleren van fietsgebruik, zet in op fietsparkeren. De opgave waar we voor staan is dan ook: voorzien in zowel de huidige als toekomstige parkeerbehoefte met daarbij de anticipatie op [Fiets+ transport](#) en zijn specifieke parkeerbehoefte.

Deze opgave is lastig, omdat we complexe ruimtelijke keuzes moeten maken en financiële vraagstukken moeten oplossen. Ook zijn er organisatorische uitdagingen, bijvoorbeeld het realiseren en beheren van stallingen.

Inzet op fietsparkeren

Het bestaande beleid, waaronder het Fietsplan 2016-2018, heeft geleid tot een aantal ingrijpende verbeteringen voor fietsparkeren in de stad. Zo zijn er speciale fietsparkeernormen voor nieuwbouw vastgesteld. Andere verbeteringen in de afgelopen jaren:

- Bij metro- en tramhaltes zijn 1.400 fietsparkeerplekken gerealiseerd. De maximale stallingsduur op Rotterdam CS is teruggebracht van 28 naar 14 dagen. Daarnaast zijn 400 plaatsen uit de NS-stalling op Rotterdam CS naar de gemeentelijke stalling verplaatst.
- In woonbuurten zijn twee buurtfietsenstallingen geopend. Ook zijn er 3.000 'fietsnietjes' en 450 'fietsstrommels' geplaatst.
- In de binnenstad zijn circa 1.300 fietsparkeerplekken gerealiseerd, waarvan 60 in autogarage Meent.

De volgende punten zijn in ontwikkeling (2019 – 2021):

- 600 extra fietsparkeerplekken en een buurtfietsenstalling aan de noordzijde van Rotterdam CS. Daarnaast onderzoeken we hoe er meer capaciteit ontstaat door

een ander stallingsregime en loopt er een pilot 'parkeren van deelfietsen' in de fietsenstalling bij het centraal station.

- Realiseren van 1.000 fietsparkeerplaatsen station Alexander.
- Een andere pilot vindt plaats in parkeergarages waar fiets- en autoparkeren worden gecombineerd.
- In het centrum 1.200 autoparkeerplaatsen omvormen tot fietsparkeerplekken.
- Fietsparkeerplekken op straat uitbreiden, met als focusgebied Blijdorp en intensiveren fietsparkeerplaatsen op het Noordereiland.
- Bij Kralingse Zoom (fietsenstalling + deelvervoer), stalling Kiphofstraat, stalling Coolhaven en stalling Zalmplaat mobiliteitshubs realiseren.
- Stalling metrostation Capelsebrug verbouwen.
- Opstellen uitvoeringsplan fietsparkeren 2030 en samen met NS en ProRail opstellen realisatieplannen fietsparkeren Rotterdam CS (4.000 plaatsen) en Blaak (minimaal 750 plaatsen).

Bouwstenen voor fietsparkeren

- 1.** Aan beide uiteinden van een fietsketen - herkomst, route en bestemming - hoort fietsparkeren optimaal gefaciliteerd te worden. Denk aan woonbuurten, stations, winkels, werk- en sportlocaties et cetera.
- 2.** Nieuwe fietsenstallingen moeten tegemoetkomen aan de zeer diverse vraag en aanbod van Rotterdammers. Stallingen moeten verschillende typen fietsen aankunnen, op een acceptabele afstand van bestemmingen liggen, goed aansluiten op fietsroutes, een goede prijs hebben en van uitstekende kwaliteit zijn. Stallingen moeten er aantrekkelijk uitzien met ruim vormgegeven entrees, voldoende capaciteit – voor nu en in de toekomst - en een veilige inrichting.
- 3.** Extra investeringen en ruimtelijke keuzes zijn nodig om de fietsparkeercapaciteit te vergroten. Daarnaast willen we meer aandacht vragen voor innovatieve first & last mile oplossingen, waaronder deelmobiliteit.
- 4.** De grote verstedelijkingsopgave en gebiedsontwikkelingen bieden een grote kans om fietsparkeren overal en hoogwaardig in te passen.
- 5.** Het streven is om een goede mix aan verschillende typen fietsparkeervoorzieningen in de stad te realiseren:
 - grote ondergrondse stallingen
 - buurtstallingen
 - kleine stallingen op straat
 - tijdelijke stallingen
 - fietstrommels
 - fietsvlonders en -nietjes
- 6.** Voor bestemmingen zoals scholen, winkelcentra, publiekstrekkingen, sport en cultuur wordt de potentie van de fiets nog niet optimaal benut. Voldoende (toekomstige) kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen, die gunstig gesitueerd zijn, kunnen hierin het verschil betekenen.
- 7.** Voor sommige locaties en/of tijdstippen worden tijdelijke fietsenstallingen gestimuleerd. Denk hierbij aan evenemententerreinen, locaties die afhankelijk zijn van piekmomenten of seizoensinvloeden en locaties waar een goede permanente oplossing niet voor handen is.
- 8.** Dankzij deelfietsen vermindert de parkeerdruk in grote stallingen.
- 9.** Efficiëntere handhaving op fietswrakken, fietsen die te lang geparkeerd staan en geparkeerde fietsen die voor hinder zorgen.



Bouwstenen voor fietsparkeren in het Rotterdamse centrum

10. In het centrum is de ambitie om vijf tot tien (middel)grote fietsenstallingen te creëren, bij voorkeur ondergronds of inpandig. Het fietsparkeren is gratis. De stallingen liggen gunstig ten opzichte van fietsroutes en bestemmingen. Verder is er een aanbod van deelmobiliteit op twee wielen.

11. Bij woningen, bestemmingen en OV-locaties in het centrum worden voldoende fietsparkeermogelijkheden aangeboden.

Daarnaast zijn er bij OV-locaties en druk-bezochte bestemmingen mogelijkheden voor gebruik van deelmobiliteit op twee wielen.

12. In en rondom het centrum wordt bij het zoeken naar fietsparkeeroplossingen prioriteit gegeven aan locaties waar fietsen overlast veroorzaken. Verder wordt gekeken naar specifieke gebieden en locaties waar het tekort aan fietsparkeervoorzieningen het grootst is (de Coolsingel tussen de Beurstraverse en de Blaak, het Schouwburgplein, De Witte de Withstraat en rondom de Binnenrotte) en bij publieksbestemmingen.

Bouwstenen voor fietsparkeren bij OV- en P&R-locaties

13. Bij stations, tramhaltes, metrostations en haltes voor personenvervoer over water worden voldoende fietsparkeerplekken

aangeboden. Locaties waar fietsen overlast veroorzaken, krijgen prioriteit. Met marktpartijen werken we aan een uitgebreid systeem van deelmobiliteit op twee wielen bij metrostations.

14. Bij het centraal station moet aan de noordzijde een tekort van 2.600 fietsparkeerplaatsen worden aangevuld, waarvan de eerste 600 in 2019. Aan de zuidzijde wordt in 2025 een tekort van 4.000 voorspeld. Een deel daarvan kan worden opgelost door efficiënter gebruik van de beschikbare plaatsen, maar het overgrote deel vraagt om nieuwe fietsenstallingen.

15. Bij station Alexander staat een fietsenstalling van 1.000 plekken op de planning. Station Blaak kan voor 2025 op minimaal 700 extra fietsparkeerplekken rekenen en er wordt gekeken naar oplossingen in de vorm van deelmobiliteit op twee wielen.

16. Op P&R-locaties ligt de kans om het concept Park & Bike (P&B) verder te ontwikkelen, door goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden. Dit voor forenzen en andere bezoekers van Rotterdam die de auto op de P+R parkeren en de last-mile(s) naar hun bestemming in de stad afleggen met de (deel)fiets.

Bouwstenen voor fietsparkeren in woonbuurten

17. In woonwijken moet voldoende fietsparkeermogelijkheid zijn. Waar mogelijk inpandig, zoals stallingen, schuren en bergingen in het wooncomplex, garages en buurtfietsstallingen.

18. Bij nieuwbouw en renovatie wordt voldoende, op de toekomst ingerichte fietsparkeercapaciteit geboden. Daarbij maakt men gebruik van de Rotterdamse fietsparkeernormen en de eisen in het bouwbesluit of omgevingsvisie voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen bij woningen.

19. Ontwikkelaars kunnen bij extra capaciteit voor fietsparkeren, nabijheid van OV of deelmobiliteit, een gedeeltelijke vrijstelling krijgen op de gestelde eisen aan het aantal autoparkeerplaatsen.

Naar Haags voorbeeld

In Den Haag zijn dankzij een succesvolle subsidieregeling ruim 40 inpandige stallingen gerealiseerd. Deze regeling stimuleert eigenaren van lege garages, winkelruimtes, berguimtes, binnenterreinen et cetera, om hier buurtstallingen van te maken. In de nieuwe Rotterdamse fietsparkeerstrategie onderzoeken we de mogelijkheden voor een dergelijke regeling en zetten we pilots op. Bij succes met de pilots(s) kunnen we een nieuw Rotterdams financieringsmodel voor buurtfietsenstallingen in een permante vorm gieten.

Ruimte maken voor fietsparkeren

In veel bestaande Rotterdamse straten is de fietsparkeervraag niet op te lossen op eigen terrein of inpandig. Voldoende ruimte voor fietsparkeren vraagt om een betere balans tussen de gebouwde ruimte en de openbare ruimte, en tussen het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen.

We maken meer ruimte voor fietsparkeren op straat door op de juiste locaties autoparkeerplekken om te vormen tot fietsparkeerplekken, om bovengenoemde bouwstenen een plek te geven.

Ook deelfietsen bieden een oplossing voor efficiënt ruimtegebruik op straat.

Integratie met deelmobiliteit en hubs

Deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische snorfietsen en elektrische deelsteps kunnen bijdragen aan vermindering van autogebruik. Met als gevolg efficiënt(er) gebruik van de openbare ruimte en fietsparkeervoorzieningen.

Daarnaast zijn er ontwikkelingen rondom **mobiliteitshubs**. Er zullen op een aantal niveaus hubs ontstaan:

- Stad-, wijk-, straatniveau
- Op knooppunten in de keten, zoals OV-stations en bij P&R-voorzieningen

Het zorgvuldig inpassen van hubs in de openbare ruimte is van groot belang. Bij inpandige voorzieningen spelen logischerwijs andere vraagstukken dan bij docking-stations of kleinschalige hubs. Daarnaast worden er vanuit meerdere beleidsvelden claims op de openbare

ruimte gelegd. In overleg met Stadsontwikkeling (Ruimte en wonen, Mobiliteit) en Stadsbeheer worden alle eisen besproken, uitgewerkt en de benodigde vergunningen verleend. Daarnaast worden gebiedsgerichte aspecten beoordeeld, waar nodig in overleg met bewoners en belanghebbenden.

We streven ernaar om de komende jaren te experimenteren met hubs voor deelmobiliteit op OV-locaties aan de rand van de stad, bijvoorbeeld bij het Marconiplein (M4H), Kralingse Zoom of Rotterdam Alexander, maar ook in de binnenstad. Parkeergarages, (fiets)servicepunten en wijk- of buurtgerichte locaties kunnen ook als geschikte plek voor een hub dienen.



Mogelijke verschijningsvormen van mobiliteitshubs (vanuit de deelfiets van klein naar groot geredeneerd):

- Free-floating deelfietsen
 - Docking-station voor deelfietsen
 - Uitgebreide hub met deelfietsen, elektrische bakfietsen, elektrische snorfietsen en elektrische deelsteps, eventueel aangevuld met deelauto's
 - Fietsenhub als plek voor fietsen in de wijk (krijgen/buikleen van fiets, fietsreparatie door mensen met afstand tot arbeidsmarkt, fietslessen, etc.)
 - Hubs die naast basisvoorzieningen een paketservice hebben voor aflevering en ophalen van pakketjes of een knooppunt vormen in de stadslogistiek
-



Handhaving

Om in de toekomst optimaal te handhaven zijn een aantal zaken nodig:

- Uitbreiding van regels en procedures bij Stadsbeheer Toezicht & Handhaving
- Meer handhavingscapaciteit bij Stadsbeheer Toezicht & Handhaving
- Extra capaciteit bij het Fietspunt waar verwijderde fietsen terechtkomen

Strategie

Het aanscherpen van handhaving op fietsen nemen we mee in het uitvoeringsprogramma fiets voor het jaar 2020. Als onderdeel daarvan stellen we een fietsparkeerstrategie en investeringsagenda op. Deze strategie gaat in op de vraag:

- In welke situaties los geparkeerde fietsen wel of niet tot overlast leiden en welke eventuele maatregelen daarbij horen?
- Hoe kunnen we de verschillende fietsparkeervoorzieningen evenredig en naar vraag inzetten?
- Hoe om te gaan met de groeiende vraag naar parkeermogelijkheden voor andere fietstypen?

- Samenwerken op wijkniveau met inwoners, bedrijven en organisaties. Daarbij kunnen we op basis van afspraken meer fietsparkeren en deelmobiliteit realiseren.
- Tijdelijke maatregelen, zoals grootschalige buitenstallingen.
- Zicht krijgen op een volwaardig alternatief voor de hoeveelheid aan fietsvlonders, fietstrommels en fietsparkeerplekken op straat. Zo kan het zijn dat er buurtfietsenstallingen op straat komen, ter vervanging van fietstrommels. Deze stallingen maken dan onderdeel uit van vervoerhubs in een buurt. Alleen dan zijn zulke elementen in het straatbeeld acceptabel.

In 2019 gaan we door met de ingezette lijn.

Tussen 2020 – 2022 verwachten we de eerste doorbraakprojecten op het gebied van fietsparkeren.

Verder zetten we in op:



De vier versnellers

3.3 Meer aandacht voor nieuwe fietsers en veilig fietsen

In 2025 fietsen jong en oud dagelijks door de stad. De inrichting en openbare ruimte van de stad stimuleert gezond en actief bewegen. De aftrap van de Tour de France en andere (sportieve) evenementen motiveren Rotterdammers om vaker het rijwiel te pakken. De verkeersveiligheid is flink verbeterd en ongewenst rijgedrag is aanzienlijk verminderd. In de wijk vind je plekken waar iedereen op een laagdrempelige manier kennis kan maken met fietsen.

Opgave

Een belangrijke voorwaarde bij een stad waar iedereen zich betrokken voelt, is dat elke inwoner zich op een betaalbare, schone en gezonde manier kan verplaatsen: mobiliteitsgeluk. Toegang hebben tot een fiets is een belangrijk onderdeel hiervan. Maar mobiliteitsgeluk is afhankelijk van verschillende factoren. Voor de één begint toegang bij het leren fietsen, terwijl het voor de ander een betere afstemming met het openbaar vervoer of een fietsenmaker in de buurt betekent.

Nieuwe woningen en woonbuurten moeten wandel- en fietsvriendelijk worden ingericht. Daarnaast vragen de lokale verschillen tussen wijken en gebieden in Rotterdam om een aanpak die past bij de lokale context. Het toenemend aantal fietsers, het groeiend aantal [nieuwe fietstypen](#) en asociaal verkeersgedrag in het verkeer leidt zo min mogelijk tot ergernis en onveiligheid onder weggebruikers.

De opgave waar we voor staan is dan ook: het faciliteren van toegang, fietsbeschikking en fietsvaardigheden voor iedereen in Rotterdam en de wijken voorzien van nabijgelegen fietsvoorzieningen. Daarnaast is het aanpakken van ongewenst menselijk gedrag in het verkeer noodzakelijk.

Het werkprogramma fietsstimulering vraagt om meer en veilig fietsgebruik. Daarbij is ruimte voor experimenten. Voor deze experimenten geldt dat ze zowel op zichzelf functioneren als elkaar versterken.





Bouwstenen voor nieuwe en veilige fietsers

1. De komende jaren groeit Rotterdam naar schatting met 55.000 nieuwe inwoners. Al deze nieuwe stadsgenoten kunnen we door eerder genoemde **bouwstenen** verleiden zich te verplaatsen per fiets, te voet of met deelmobiliteit. Dit heeft een positief effect op de gezondheid van mensen en de toenemende druk op de openbare ruimte en het openbaar vervoer.
2. Gebiedsontwikkelingen met een sterke bestemmingsfunctie worden betrokken bij de stimulans van de fiets. Denk aan een partij als Feyenoord die 500 extra fietsers per seizoen (gemiddelde per wedstrijddag) wil aantrekken.

3. Op scholen worden theoretische en praktische lessen gegeven over fietsen en verkeersveiligheid. Daarbij worden fietsdocenten ingezet, activiteiten uit het verkeersmenu uitgevoerd en fietslessen gegeven via het beweegonderwijs. Het streven is dat in 2022 alle kinderen uit groep 7 fietsexamen doen.
4. In wijken worden fietsactiviteiten georganiseerd, zoals fietscrossen, wedstrijdjes en urban sports.
5. Fitfestivals en speciale fietsprogramma's motiveren ouderen in beweging te komen, zonder dat dit leidt tot extra risico's in de verkeersveiligheid. In het kader van eenzaamheidsbestrijding worden er ook fietstochten voor ouderen georganiseerd.

6. Werknemers zijn een grote groep potentiële fietsers, die door de werkgever gestimuleerd kan worden om op de fiets naar het werk te reizen. Hiervoor zijn goede fietsroutes en fiscale regelingen nodig. Daarnaast spelen voorzieningen bij werkgevers, zoals fietsparkeren en douchefaciliteiten, ook een belangrijke rol.
7. Fietsstimulering via sport draagt bij aan het plezier voor fietsen en een gezonde leefstijl onder jong en oud. Dit is hard nodig, want Rotterdam loopt wat betreft sport en bewegen achter bij de rest van Nederland. De mogelijke Grand Depart van de Tour de France (periode 2023-2025) kan een spin-off betekenen voor fietsstimulering onder een grote groep Rotterdammers. Ook wil de Rotterdamse professionele wielploeg Delta Cycling via haar maatschappelijke betrokkenheid fietsen onder een brede groep Rotterdammers stimuleren.
8. Ter bevordering van de luchtkwaliteit, efficiënt ruimtegebruik en duurzaam ondernemen, wordt gewerkt aan het programma **Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek**.
9. Een belangrijke voorwaarde voor fietsen en fietsstimulering is verkeersveiligheid. Zowel vanuit fietsbeleid als verkeersveiligheidsbeleid wordt sterk ingezet om verkeersveiligheid te verbeteren onder

fietsers, brom-/snorfietsen en specifieke groepen als ouderen, jongvolwassenen, jongeren en kinderen. Om de verkeersveiligheid in de stad te bevorderen, wordt verdiepend onderzoek gedaan naar de oorzaken van ongevallen⁷. Mede op basis daarvan wordt de infrastructuur aangepast.

10. Om ongewenst gedrag aan te pakken in het fietsverkeer, worden gedragsinterventies in de openbare ruimte gedaan, campagnes gevoerd en waar nodig gedragsprotocollen afgesproken. Daarbij gaat het om doelgroepen zoals brom-/snorfietsen, maaltijdbezorgers, fietskoeriers, speedpedelecs, wielrenners, hardlopers en toekomstige nieuwe voertuigen.

Bouwstenen voor groepen die weinig fietsen

11. In Rotterdam zijn groepen mensen die weinig fietsen, Belangrijke randvoorwaarden om een deel van deze mensen toch te laten fietsen, zijn: het willen fietsen (motivatie), het hebben van een fiets, kunnen fietsen, repareren van de fiets, voldoende fietsparkeerplaatsen en veilige infrastructuur.
12. Wijkgerichte voorzieningen zoals **fietsservicepunten** moeten Rotterdammers die weinig fietsen stimuleren vaker op het rijwiel te stappen. Een fietservicepunt richt zich op het uitlenen en repareren van fietsen of faciliteert fietslessen. In samenwerking met

verscheidene partijen kunnen servicepunten worden ontwikkeld en uitgroeien tot mobiliteitshubs.

13. Bij fietsstimulering zijn ook sociale factoren van belang. Denk daarbij aan voldoende zelfvertrouwen hebben om op de fiets te stappen. Het betrekken van sleutelfiguren uit de gemeenschap, zoals een sporter of fietsambassadeur, kan hierbij helpen. Het is belangrijk om fietsstimulering op wijkniveau te organiseren zodat de drempel laag blijft en om te focussen op kinderen en hun ouders.



De vier versnellers

3.4 De Rotterdamse Fietsalliantie

Rotterdam werkt proactief aan het uitbreiden en versterken van de samenwerking tussen partijen die het fietsen in Rotterdam willen stimuleren. Deze partijen zullen samen De Rotterdamse Fietsalliantie vormen. Een samenwerking dat als doel heeft de fietscultuur in de stad verder te ontwikkelen en meer stadsgenoten veilig te laten fietsen. Dit door kennis, enthousiasme, ervaringen en activiteiten te delen. Gezamenlijk ondernemen maakt namelijk sterker en krachtiger. Fietsen als merk positioneren, dat is het idee.

De Fietsalliantie kan bestaan uit partijen zoals:

- de gemeente (mobiliteit, gezondheid, sport)
- de Verkeersonderneming
- Havenbedrijf Rotterdam
- Rotterdam Partners
- de Fietsersbond
- Delta Cycling
- grote publiekstrekkers
- Feijenoord
- ontwikkelaars, architecten, bedrijven, ondernemers, welzijnspartijen, sportverenigingen, culturele instellingen, scholen, evenementorganisaties, fietskoeriers enzovoort.

Opgave

Het geheel is meer dan de som der delen. De opgave is dan ook om zoveel mogelijk partijen en organisaties te betrekken die het fietsen in de versnelling willen zetten. Alleen door gezamenlijk en daadkrachtig te werken bereiken we de gewenste mobiliteitstransitie. Zowel binnen de gemeentelijke organisatie als in de stad vraagt dit dat mensen en organisaties een rol oppakken en intensiever gaan samenwerken.

VAN NETWERK NAAR STERK FIETSMERK Partijen met elk hun eigen community



Bouwstenen voor De Rotterdamse Fietsalliantie

- 1.** De samenwerking tussen de verschillende partijen en organisaties heeft als basis een gezamenlijke visie, waar activiteiten en inzet van middelen worden afgestemd en waarbij de gemeente de regierol pakt.
- 2.** De gemeente is al begonnen met het aanjagen van de mobiliteitstransitie, samen met de stad. Zo is eerder het Fietsplan 2016-2018 tot stand gekomen met de input van Rotterdammers en vertaald naar concrete acties. Verder zijn er organisaties en bedrijven actief om fietsen in Rotterdam te stimuleren. Via het werkprogramma Fietsen op Zuid is bijvoorbeeld al veel bereikt. Via bijeenkomsten als de Mobiliteitsarena (2015), het Happy Mobility congres (2018) en het jaarlijkse stadsmakerscongres is ook een kennisnetwerk ontstaan.
- 3.** Interessant voor de Fietsalliantie zijn ook gebiedsontwikkelingen met een sterke bestemmingsfunctie, maatschappelijke ontwikkeling in wijken, toerisme, evenementen en sport.
- 4.** De Fietsalliantie richt zich niet alleen op specifieke doelgroepen, maar ook op geschikte momenten waarop doelgroepen beïnvloedbaar zijn. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gewerkt met influencers; mensen die belangrijk zijn voor specifieke doelgroepen.

Sterk Rotterdams fietsmerk

- 5.** De gemeente Rotterdam heeft het platform Fietsfan010 ontwikkeld: een combinatie van social media met gezamenlijk ruim 5.500 volgers ([Facebook](#), [Twitter](#), [Instagram](#)) en een website fietsfan010.nl. Dit platform verbindt Rotterdammers om dé fietsstad van Nederland te worden. Fietsfan010 is voor een bepaalde groep fietsers een herkenbaar merk.
- 6.** Om het fietsen in Rotterdam verder te stimuleren, is een sterker herkenbaar merk nodig dat een bredere doelgroep aanspreekt. De huidige Fietsfan010 gemeenschap kan uitgebreid en verbonden worden met communities van partners in De Rotterdamse Fietsalliantie. Daarnaast kunnen partijen die onderdeel zijn van de Fietsalliantie gebruik maken van communicatie-uitingen en promotiematerialen van het nieuwe Rotterdamse 'fietsmerk'.

4. Basis op orde voor de fiets





4. Basis op orde voor de fiets

Om de versnellers uit het voorgaande [hoofdstuk](#) mogelijk te maken, formuleren we een aantal maatregelen die basisvoorwaarden zijn voor doorbraken. De basis voor de fiets moet dus op orde zijn.

- [voldoende fietsbudgetten](#)
- [actualisatie fietsnetwerk](#)
- [werkprogramma fietsdata en innovatie](#)
- [het goede voorbeeld geven](#)
- [inzetten op kennis, lobby en regionale samenwerking](#)
- [handhaving fietsparkeren](#)

4.1 Fietsbudgetten

Voor de fiets is in Rotterdam in 2019 € 7 miljoen en in de jaren erna € 9 miljoen beschikbaar. Met name bij de afdelingen Mobiliteit en Stadsbeheer. Door subsidies van de MRDH en/of het Rijk kan dit bedrag jaarlijks met zo'n € 2 miljoen worden verhoogd. Er is incidenteel aanvullend budget beschikbaar vanuit andere beleidsthema's en werkprogramma's. Dit budget kan ook gebruikt worden voor fietsdoelstellingen.

Uit een onderzoek onder de F10-steden in Nederland, een netwerk van ambitieuze fietssteden, blijkt dat Rotterdam per hoofd van de bevolking het minste budget heeft om in de fiets te investeren. Dat terwijl uit maatschappelijke kosten-batenanalyses blijkt dat investeren in fietsvoorzieningen verstandig is vanwege reistijdwinst, gezondheidsvoordelen en vermindering van wegopstoppingen.

Grote ingrepen

Met bovenstaande bedragen kan Rotterdam het fietsgebruik verder stimuleren en kan de stad fietsvriendelijker worden ingericht. Om de grote ambitie uit dit koersdocument waar te maken én via de fiets de mobiliteitstransitie te versnellen, zijn grootschalige ingrepen nodig. Dit zijn vaak ingewikkelde projecten met een complexe ruimtelijke inpassing en keuzes. Denk aan:

- grote fietsenstallingen en buurtfietsenstallingen
- inrichting van fietsstraten en herinrichten van stadsboulevards
- aanleggen van ontbrekende schakels
- metropolitane fietsroutes

Investeringsprogramma

Voor deze ingrepen is de komende jaren een totale investering van jaarlijks ca € 15 tot € 20 miljoen noodzakelijk. Een deel van de financiën zullen we zoeken bij cofinanciering door derden (MRDH, Rijk, provincie). Waar mogelijk worden budgetten vanuit andere beleidsthema's of programma's ingezet. Een ander aandeel zal worden gezocht door fietsmaatregelen te koppelen aan andere projecten. Voor het resterende deel zal een nadere uitwerking en een financieringsvoorstel aan het college en de gemeenteraad worden voorgelegd.

Voor de uitvoering van deze Fietskoers 2025 wordt een uitvoeringsprogramma inclusief financiële paragraaf opgesteld, dat we jaarlijks actualiseren.

4.2 Actualisatie fietsnetwerk

Een actuele fietsnetwerkk kaart die alle ambities, thema's en prioriteiten zichtbaar maakt, is van grote waarde. Het helpt ons bijvoorbeeld om keuzes te maken over een snel en langzaam verkeerssysteem, de meerjarenplanning van onderhoud en de aanpak van verkeerslichten. Daarnaast is een actuele fietsnetwerkk kaart goed bruikbaar in regionaal en nationaal overleg, stedelijke ontwikkeling en andere ruimtelijk/stedenbouwkundige dossiers. Het maakt kansen voor gezamenlijke financiering inzichtelijker. Daarom verdient het actualiseren van deze kaart prioriteit.

De fietsnetwerkk kaart moet duidelijk weergeven hoe we om moeten gaan met:

- drukke routes
- voorzieningen
- locaties van doorgaande fietsroutes
- grote fietsbarrières
- optimale fietsaantakkingen
- omliggende treinstations op fietsafstand
- recreatieve, sportieve en toeristische fietsroutes
- aansluitingen op fietsnetwerken van omliggende gemeenten

4.3 Fietsdata en innovatie

Data is belangrijk in het ontwikkelen van beleid en programma's. Het verzamelen van deze data (door OBI en de afdeling Mobiliteit) leert ons over de effectiviteit van de interventies die we doen als stad. Het biedt daarnaast relevante inzichten voor het ontwikkelen van ontwerpprincipes.

De komende jaren is het van belang toe te werken naar een duidelijke doelstelling die antwoord geeft op de vraag: wat kunnen en willen we met alle beschikbare data doen? Daarom wordt er gewerkt aan het werkprogramma Fiets & Data, dat mogelijk uitgebreid wordt naar een (stads)lab Fietsinnovatie. Het lab stelt leervragen en monitoringsmechanismen op voor het uitvoeren van experimenten rond mobiliteit en betreft hierbij het netwerk van stedelijke partners. In het werkprogramma Fiets & Data kan expliciet de link gemaakt worden met de andere beleidsdomeinen, zoals publieke gezondheid, ruimte & wonen en economie.

4.4 Het goede voorbeeld geven

Voor de geloofwaardigheid van onze geformuleerde fietskoers, zullen we als gemeente het goede voorbeeld moeten geven. De gemeente is een grote werkgever en haar werknemers verplaatsen zich veel door de stad. Het goede voorbeeld beslaat dus meerdere vlakken: werknemers stimuleren om op de fiets te stappen en geen vervoer dat op fossiele brandstoffen draait.

“Ook wij als gemeente willen medewerkers stimuleren om vaker te fietsen.”

Manieren om onze medewerkers te stimuleren om te fietsen:

- het behalen van het certificaat fietsvriendelijk bedrijf (ECF – Europese Fietsersbond)
- gemeentelijk fietsparkeervoorzieningen
- omkleed- en doucheruimtes
- organisatorische zaken, zoals kilometervergoedingen en fietsambassadeurs
- communicatie, marketing en aanvullende maatregelen

Verder streven we ernaar om het gemeentelijk vervoer emissievrij te maken.

4.5 Kennis, lobby en regionale samenwerking

Het Rijk, de Provincie en Metropoolregio delen de analyse dat de fiets een belangrijke rol kan spelen in de groeiende populatie van de Randstad en de noodzakelijke mobiliteitstransitie. Aankomend jaar wordt de Nationale Fietsagenda geactualiseerd. Dan komen er financiële middelen vrij voor snelle fietsroutes en het vergroten van stallingsmogelijkheden.



Ook bij de MRDH is budget beschikbaar voor het regionale fietsnetwerk en metropolitane fietsroutes. Ook de provincie stimuleert verbetering van fietsroutes. Het is dan ook belangrijk dat we als stad de aansluiting zoeken met het Rijk, de provincie, de MRDH en met andere steden, zoals mogelijk via de Tour de Force. We kunnen samen leren over vergelijkbare opgaven en onze middelen slim en effectief inzetten.

4.6 Handhaving

De huidige capaciteit voor fietsparkeren in Rotterdam is bereikt. Daarmee groeit niet alleen de urgentie voor meer fietsparkeermogelijkheden, maar ook de onvrede over weesfietsen, langdurig en foutief gestalde fietsen. Een effectief middel om snel ruimte op straat te maken is meer handhaving. Dit moet parallel gebeuren aan het uitbreiden van de capaciteit van fietsparkeren, omdat anders het risico bestaat dat extra aangelegde parkeervoorzieningen opnieuw vol komen te staan met weesfietsen.

Handhaving kan ook een prikkel zijn voor gedragsverandering en daarmee op de lange termijn fout geparkeerde fietsen of lang parkeren tegengaan. Voor extra handhaving is meer capaciteit nodig, zowel in mankracht als financiële middelen.

Bijlage 01

Aan: College van B&W

Datum: 21 november 2018

Betreft: Notitie Resultaten Fietsplan 2016-2018

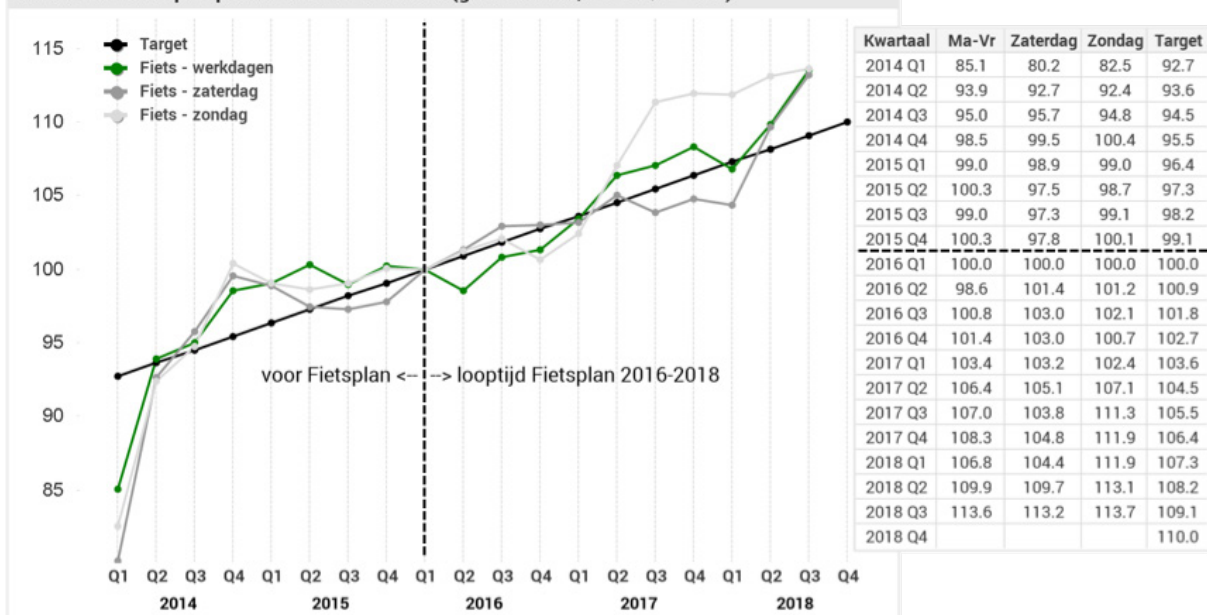
Drie jaar geleden is het Fietsplan Rotterdam 2016-2018 vastgesteld met als titel 'Fietsen heeft voorrang' (verder: 'Fietsplan'). Het plan noemt hoe fietsen in de 10 jaar tot 2016 met 60% is gegroeid in Rotterdam. Hoe de fiets een prominente rol speelt bij het bereikbaar, actief en gezond houden van de stad. Dat de fiets daarom voorrang verdient, en fietsen de nieuwe heilige koe voor Rotterdam is. Het stuk benoemde de ambitie van het toenmalige college het fietsgebruik nog sneller te laten groeien dan voorheen.

Concrete doelstelling van het Fietsplan was het fietsgebruik in 3 jaar tijd met een verdere 10% te laten groeien op routes van en naar de binnenstad. Hiertoe zijn 29 actiepunten geformuleerd in het Fietsplan op 3 thema's: 'Lekker kunnen doorfietsen', 'Veilig en comfortabel stallen' en 'Zoveel mogelijk op de fiets'.

In dit document wordt een evaluatie gegeven van de inzet en de resultaten van deze 29 actiepunten samen met de daadwerkelijk gerealiseerde groei van het fietsgebruik in Rotterdam. Dit document vormt tevens input bij het opstellen van een opvolger van het Fietsplan voor de periode 2019-2022, met een doorkijk naar de toekomst van fietsen in Rotterdam op de langere termijn.

Oorspronkelijk bestond het totale budget uit EUR 6 miljoen, tijdens de begrotingsbehandeling van 2017 is dit opgehoogd naar EUR 8 miljoen, indicatief te verdelen voor 54% voor 'Lekker kunnen doorfietsen', 29% voor 'Veilig en comfortabel stallen', 13% voor 'Zoveel mogelijk op de fiets' en 6% voor 'Communicatie en Onderzoek'.

Aantal fietsers op telpunten rond binnenstad (geïndexeerd, 2016 Q1 = 100)



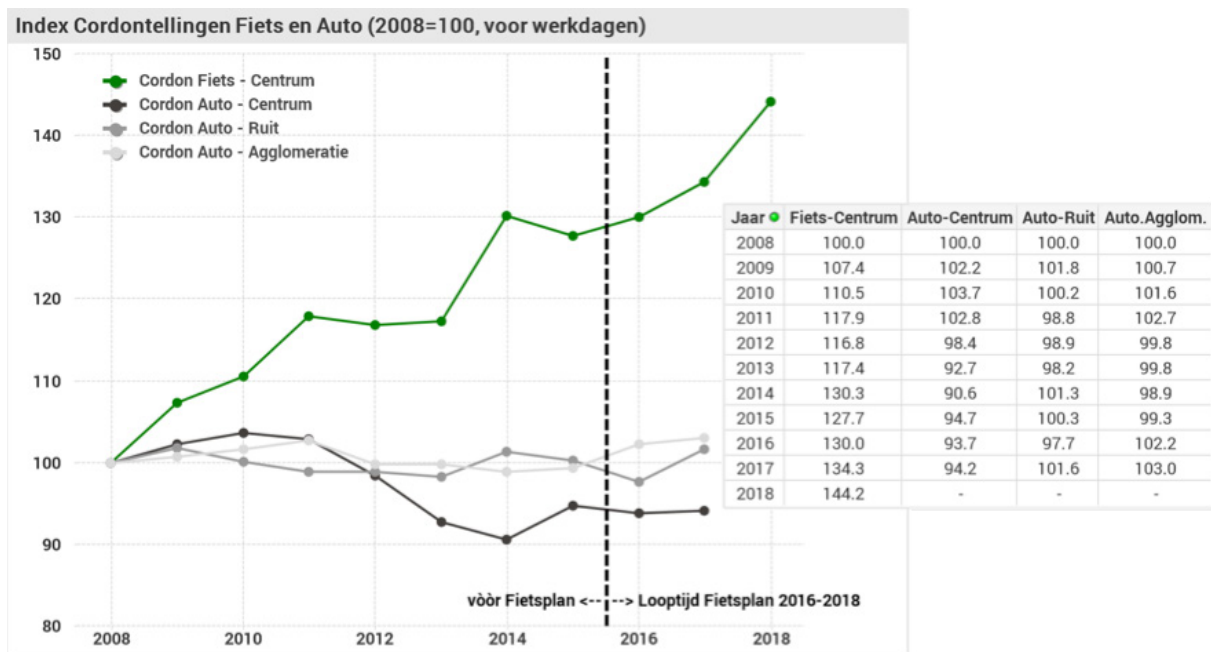
Voortzetting sterke groei fietsverkeer Rotterdam 2015-2018

De doelstelling van het Fietsplan was het fietsgebruik in 3 jaar tijd met een verdere 10% te laten groeien op routes van en naar de binnenstad¹. De gerealiseerde groei tussen 2016 en 1 oktober 2018 bedraagt 13.6% waarmee deze doelstelling is behaald (meetgegevens t/m 31 december 2018 nog niet beschikbaar.).

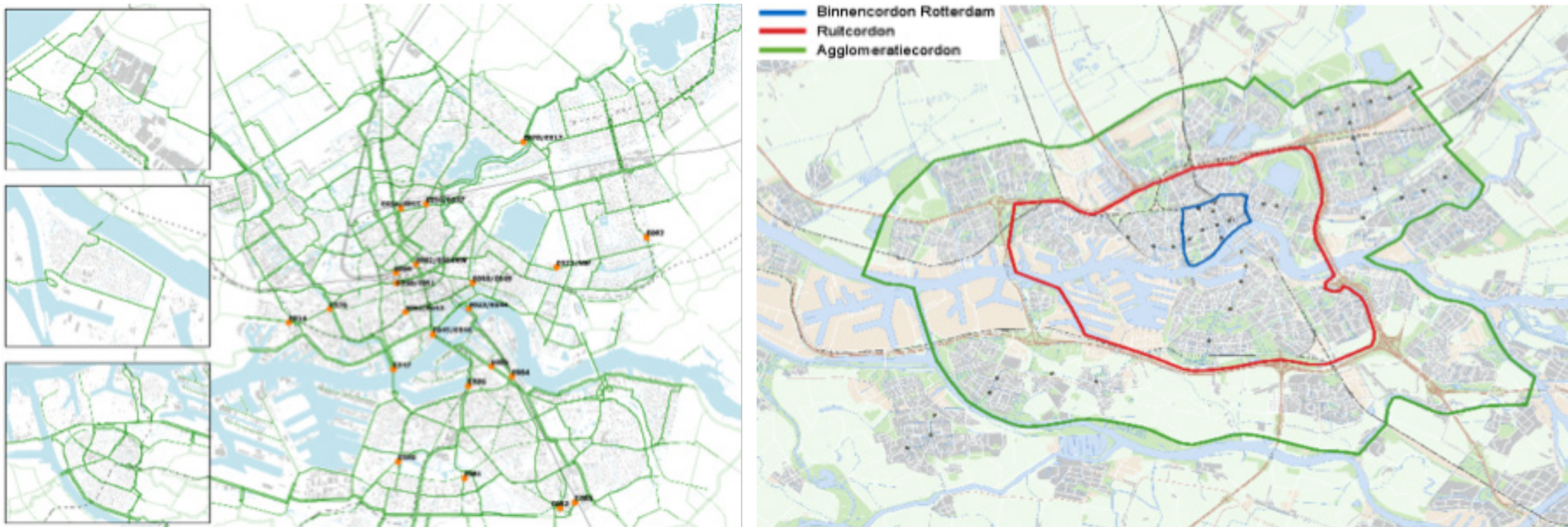
Uitgesplitst voor elk individueel jaar van de looptijd van het Fietsplan bedroeg de groei 3.4% in het eerste jaar (2016->2017), 3.3% in het tweede jaar (2017->2018) en 6.2% in het laatste jaar (2018->2019)².

Om deze groei ook in een langere trend te plaatsen, toont figuur 1 de geïndexeerde fietsintensiteit per kwartaal sinds 1 januari 2014, met in tabelvorm een uitsplitsing naar werkdagen, zaterdagen en zondagen. Zo is te zien dat voor een werkdag het fietsgebruik tussen 1 januari 2014 en 1 oktober 2018 met 33.4% is gegroeid.

Figuur 2 toont deze groei in vergelijking met de trendontwikkeling in het autoverkeer van 3 vergelijkbaar cordons aan telpunten voor auto's, eveneens voor werkdagen, voor de afgelopen 10 jaar. Figuur 3 toont een vergelijking van de tellocaties voor zowel de fiets- als de autotelpunten waarop de data in figuur 2 is gebaseerd³.



Figuur 2: Trend fiets- en autoverkeer dat telpunt op cordon passeert (voor locaties per cordon, zie figuur 3).
NB: index fiets 2018 geëxtrapoleerd van 1 jan-30 sep 2018 naar heel 2018



Figuur 3: Locatie fietstelpunten fiets (links, telpunten fiets op oranje stippen) en auto (rechts, telpunten auto op nagenoeg alle kruisende wegen per cordonlijn)

Evaluatie 29 actiepunten

Onderstaand overzicht geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste resultaten per actiepunt uit het Fietsplan. Grotere maatregelen met een specifieke locatie zijn weergegeven in figuur 4 onder vermelding van het actiepunt-nummer. (deze maatregelen staan in de tabel gemarkeerd met een *).

A1. Binnenstad - Lekker kunnen doorfietsen

1. Aanpak obstakels/ontbrekende schakels

- 3 routes infra-verbetering *
- 10 locaties aanpassing markering *

2. Fietsvriendelijke stadsas

Schiekade – Wilhelminaplein

- 14 locaties infra-verbetering *
- 8 locaties meer groen
- 1x groene golf (fysiek gereed, getest zomer 2018, definitieve realisatie 1e helft 2019)
- 8x groenvoorspellers
- FietsDRIP voorbereid, testlocatie nog niet gerealiseerd
- Bebording 'Rit010' *

3. Verbeteren niet- of moeilijk doorfietsbare gebieden

- Geen grote wijzigingen binnenstad, wel aanwijzing enkele wandelgebieden waar onder voorwaarden gefietst mag worden
- EMC, Museumpark, Euromast: geen verbeteringen uitgevoerd i.v.m. conflicterende belangen
- Buiten binnenstad: Fietssignalering op 3 winkelpleinen

A2. Binnenstad - Veilig en comfortabel stallen

4. Beter benutten bestaande stallingsruimte binnenstad

- Conversie 10 auto-P De Meent > 60 fiets-P *
- Aanpassing APV naar maximum stallingsduur 28 dagen en voor CS 14 dagen
- 3x fietsreparatiezuilen + 1200x leenbuggy uitgeleend
- Buiten binnenstad: Openhouden stalling Zuidplein *

5. Uitbreiden aantal fietsnietjes bij tekort

- Conversie 70 auto-P op 17 locaties naar 294 fietsnietjes, zijnde 488 fietsparkeerplaatsen

6. Binnenstad als proeftuin fietsparkeer-innovaties

- 10x bakfietsplekken, 3 locaties
- 1x Pop-up fietsgarderobe, 5 evenementen
- 66x tijdelijke fietsvlonder op 32 locaties, zijnde 660 fietsparkeerplaatsen

7. Op zoek naar meer grote fietsenstallingen

- Opening fiets-P Blaak *
- Beleidsregeling Fietsparkeernormen met daarin vastgestelde fietsparkeernormen
- Planvorming stalling bij Forum stopgezet (voorstel voorjaarretraite 2017 niet gehonoreerd)
- Nieuwe kleine stalling Coolsingel 75 in voorbereiding, momenteel in gesprek met ontwikkelaar *

A3. Binnenstad – Zoveel mogelijk op de fiets

8. Meer bezoekers op de fiets

- 72 OV-fietsen geplaatst op 5 metrostations *
- Themaroutes fiets op recreatieve (route)websites

9. Inzetten op innovatie

- Concept werkprogramma Data opgesteld (2018)
- 2x 'CycleHack' georganiseerd
- Pilot 'Fietslint' + enquête (2018)
- Pilot 14x plaatsing fietspompen uitgevoerd + evaluatie

B1. Wijken - Lekker kunnen doorfietsen

10. Verbeteren kwaliteit van fietspaden

- 10 fietspaden nieuw aangelegd in asfalt; ong. 8km *
- Kwaliteitsmeting + visuele inspectie bestaande paden
- 5-jarenplan verbeteren kwaliteit verharding fietspaden (2016)
- Inventarisatie verlichting, opstellen Plan van Aanpak voor 4 locaties (besluitvorming 2019)

11. Meer ruimte voor de fiets in wijken

- 28 locaties diverse verbeteringen *

12. Verhogen verkeersveiligheid fietsers

- Op 88 locaties zijn 180 obstakels verwijderd van fietspaden
- Van 39 black-spot locaties in 2015 zijn 24 locaties aangepast, 1 locatie wordt op dit moment aangepast, 12 locaties zijn in voorbereiding voor aanpassingen (het leeuwendeel met aanpak in 2019/2020 zodat uitvoering samenvalt met andere werkzaamheden) en 2 resterende locaties zijn tussentijds van black-spot lijst afgevoerd wegens grote afname aantal letselongevallen.
- Afspraken Onderhoud + meer aandacht voor fietsers bij bouwwerkzaamheden en tijdelijke verkeersmaatregelen
- Extra communicatie-/handhaving Brommer op Rijbaan
- 3x Pilot P(l)ay Attention bij verkeerslichtinstallatie

13. Experimenteren fiets-innovatie bij verkeerslichten

- Tientallen locaties vaker groen voor fietsers
- Introductie 4-richtingen groen
- groenvoorspellers + regensensoren

B2. Wijken - Veilig en comfortabel stallen

14. Inleverpunten oude fiets

- 15 tijdelijke inzamelpunten (2017)

15. Creëren buurtstallingen fiets inpandig

- Subsidieregeling ingesteld
- 2 stallingen succesvol geopend, verder 1 opening in voorbereiding en 1 verbetering voorzieningen in een stalling *

16. Voortzetten programma fietstrommels

- Aanvraag inzichtelijk gemaakt + actualisatie wachtlijst
- 105 fietstrommels geplaatst voor 450 aanvragers
- Wachtlijst 2018 = 618 trommels, 1.622 wachtenden
- ..waarvan 252 trommels (60%) met 3 of meer wachtenden op zelfde locatie voor 1.085 wachtenden
- Er bleek geen interesse in aanbieden laadmogelijkheid

17. Plaatsen extra fietsnietjes bij structureel tekort

- Actieplan 'Fietsparkeren in de wijken' + tellingen
- 1.081 nietjes geplaatst (2016+2017+2018)
- Plannen gereed voor plaatsing 2.180 nietjes in dec 2018

B3. Wijken - Zoveel mogelijk op de fiets

18. Uitvoeren aanbevelingen Fietsen op Zuid (zie ook www.fietsenopzuid.nl)

- 390 kinderen hebben fiets ontvangen via Programma Kinderfietsenplan i.s.m. ANWB
- Programma Fiets mee! 715 vrouwen volgden fietsles in 11 wijken, sinds 2018 ook op rechter Maasoever
- 26 vrouwen opgeleid tot fietstrainer, 16 zijn nog actief
- 9 klassen volgden workshopreeks Fietsvriendelijke schoolomgeving en fietseducatie (op 4 scholen)
- 6 jongeren opgeleid tot fietsenmaker
- Meer dan 100 partijen aangehaakt
- 15+ artikelen in lokale en nationale media over met Fietsen op Zuid,
- 15+ presentaties over/met Fietsen op Zuid op (inter)nationale evenementen,
- 18+ netwerk evenementen georganiseerd

19. Actieplan Veilige Schoolomgevingen (basisscholen)

- 54x basisscholen deelgenomen 2016
- 47x in 2017, 42x in 2018
- In totaal 92 scholen (uit 220) hebben 1x of vaker deelgenomen
- In totaal 257 modules afgenomen van het Verkeersmenu voor ruim 30.000 kinderen (o.a. Dodehoeklessen, BMX fietsschool, Verkeersprotocol, Paolo de Zebratemmer)

20. Totally Traffic (middelbare scholen)

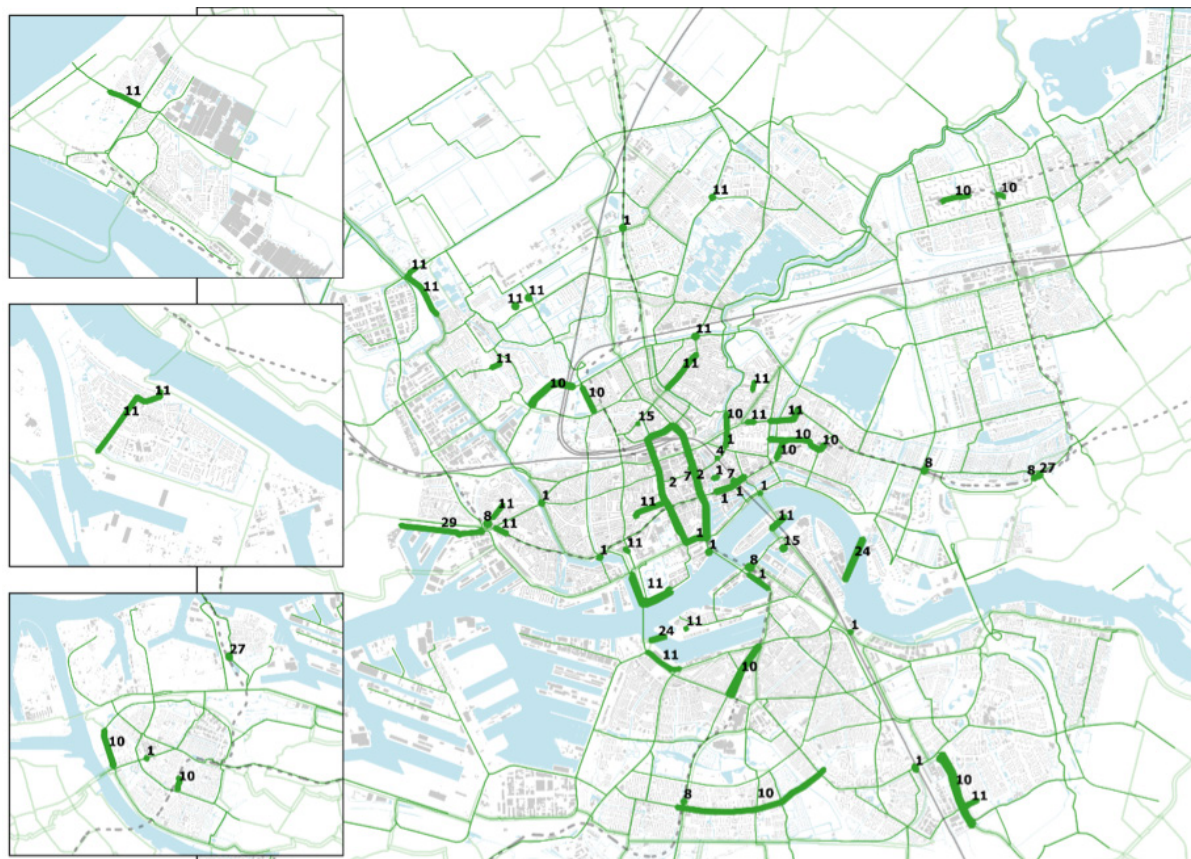
- 15x middelbare school deelgenomen in 2016 (uit 79),
- 23x in 2017, 21x in 2018
- In totaal 13.000 middelbare scholieren bereikt (2015 t/m 2018)

21. Senioren op de fiets

- 4x wijkschouw (Centrum, Lombardijen, Hilligersberg) met 55 ouderen
- 3x E-fiets training, 9x opfriscursus rijvaardigheid, 5x themamiddag verkeerseducatie, in totaal 550 ouderen

22. Slim combineren van onderzoeken

- 2x Meting fietsbeleving
- Onderzoek, pilot en beleidsnotitiedeelfietsssystemen Gobike, Obike (niet meer actief), Mobike, Donkey Republic en oFo (niet meer actief)



Figuur 4: Locatie van geselecteerde maatregelen in tabellen, aangeduid met asterisk (*)

C1. Regio - Lekker kunnen doorfietsen

23. Overleg lange-afstandsroutes fiets met omliggende gemeenten

- Snelfietsroute Rotterdam-Gouda: 1e kw 2019 def. besluit voorkeurstracé + Financiering (maatregelenlijst KT en LT)
- Verkenning Rotterdam-Barendrecht/Alblasserdam/Ridderkerk
- Verkenning Metropolitane fietsroute Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen-Maassluis-Naaldwijk
- Verkenning Metropolitane fietsroute Rotterdam Centrum-Lansingerland-Zoetermeer
- Verkenning Metropolitane fietsroutes Rotterdam Alexander – Delft

24. Veerverbindingen fiets

- Verlenging contract fietsveer Kralingen-Feyenoord *
- Realisatie fietsveer Charlois-Katendrecht *

25. Promoten recreatieve routes

- Nieuwe bordjes fietsknooppunten Rotterdam Noord
- Bordjes Nieuwe Maasparcours + informatiepanelen

C2. Regio - Veilig en comfortabel stallen

26. Uitbreiden fietsparkeren metro+tram

- 1.400 nieuwe fietsplekken bij 40 metro-/tramhaltes

27. Structureel regelen bewaking bij stallingen aan de rand van de stad

- Fietsenstallingen Capelsebrug structureel ondergebracht bij Stadsbeheer *
- Pernis nog tijdelijk in beheer bij SO i.v.m. herinrichting in 2019 *

C3. Regio - Zoveel mogelijk op de fiets

28. Fietsregelingen werkgevers en -nemers

- 1x in 2016 (Tweewielerregeling, 229 deelnemers)
- 2x fietsroutes + 31 fietsnietjes Merwe-Vierhavens *

1 Hiertoe is de som van het aantal fietsers op deze 6 telpunten bepaald en weergegeven in figuur 1;

Weena, Rochussenstraat, Erasmusbrug, Willemsbrug, Oostplein, Schiekade.

2 Het groeipercentage over 2018 is gebaseerd op metingen 1 okt 2017 t/m 30 sep 2018 wegens het nog niet beschikbaar zijn van de telgegevens over het laatste kwartaal ten tijde van het opstellen van deze rapportage. De groeipercentages voor de overige jaren hebben wel betrekking op de periode 1 jan t/m 31 dec van het betreffende jaar.

3 Het fietstelpuntennetwerk is sinds 2002 gegroeid van oorspronkelijk 13 naar momenteel 22 telpunten. Voor de jaren waarin het telpuntennetwerk is uitgebreid is de groei bepaald door het groeipercentage te berekenen als de factor tussen de totalen voor alle telpunten die in beide jaren in werking waren

Bijlage 02

**Beleidskaders, analyse, trends
en ontwikkelingen Fietskoers**



Beleidskaders, analyse, trends en ontwikkelingen Fietskoers

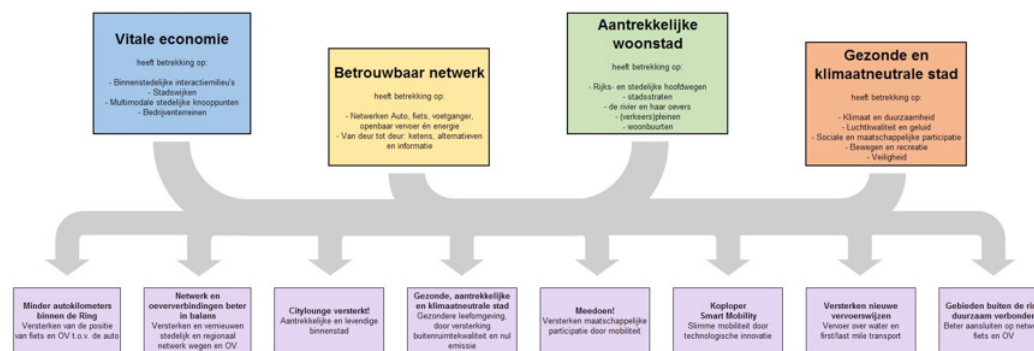
Fietsen als hefboom in de mobiliteitstransitie

Mobiliteit speelt een sleutelrol in deze stedelijke uitdagingen. Mobiliteit gaat namelijk over meer dan van A naar B komen. Het gaat over ruimtegebruik, het verbinden van plekken, het pakken van economische kansen, elkaar tegenkomen op straat, gezond bewegen en het kunnen meedoen in de maatschappij.

De uitdagingen waar Rotterdam de komende jaren voor staat, zijn alleen aan te pakken als we het mobiliteitssysteem in de stad anders inrichten. Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam, vastgesteld in 2017, legt de basis voor deze transitie naar andere mobiliteit: mobiliteit als essentiële randvoorwaarde voor een gezonde, economisch

sterke en aantrekkelijke stad. De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA), waar het College van B&W momenteel aan werkt, borduurt daarop voort en zal leiden tot ruimtelijke keuzes in de stad.

Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) hebben een steeds belangrijkere rol in totale mobiliteit en passen bij de ambities van de stad: schoon, ruimte-efficiënt, gezond en inclusief. Daarbij heeft actieve mobiliteit een groot transformatief potentieel: fietsen en lopen verbinden de verschillende opgaven waar Rotterdam voor staat. Radicale keuzes voor actieve mobiliteit vormen een hefboom in de mobiliteitstransitie. Met dit koersdocument wordt zichtbaar welke kansen de fiets creëert om de verschillende transitie in de stad te versnellen.



Waarom een nieuwe integrale koersnota?

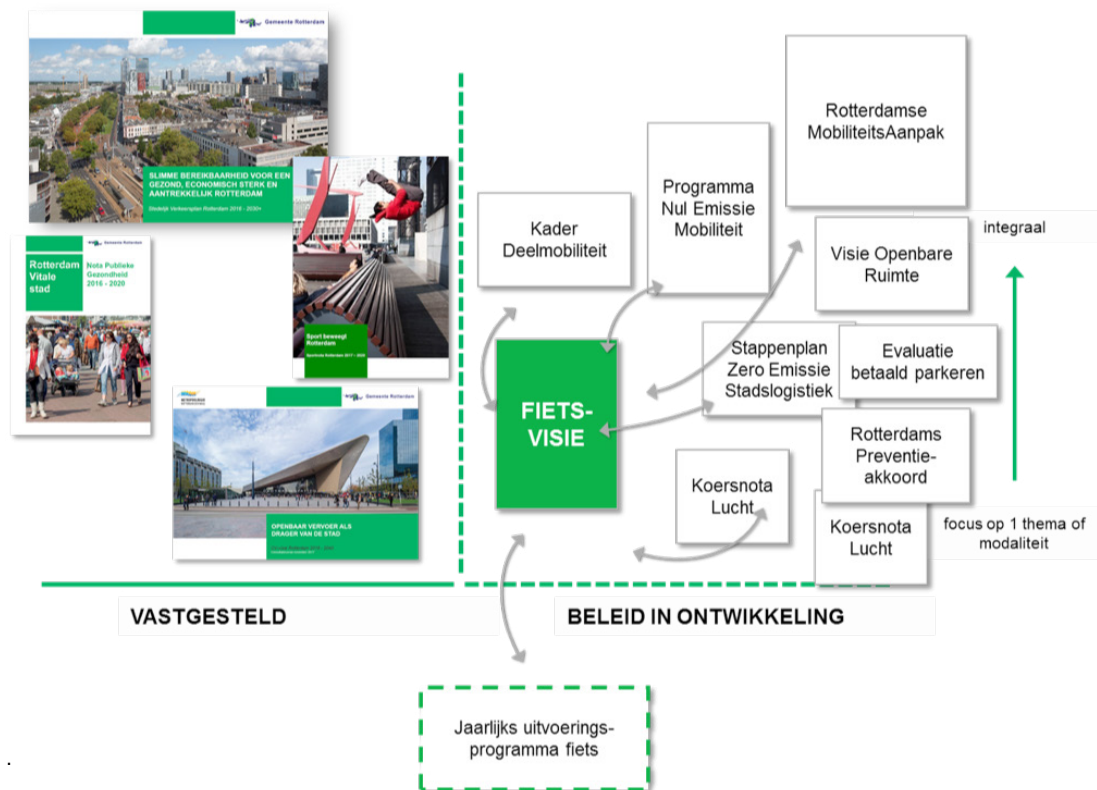
Binnen de gemeente heeft de fiets een nadrukkelijke rol in verschillende beleidsterreinen:



De Fietskoers 2025-3030 zet daarom een ambitieuze, stadsbrede visie neer, en geeft ruimte tot het verder uitwerken van maatregelen in de verschillende beleidsvelden. Dus niet alleen in het domein van mobiliteit, maar ook interventies in het sociaal-maatschappelijke domein of in governance. Dat maakt de Fietskoers 2025-3030 anders dan het eerdere Fietsplan 2015-2018. Die had het doel om het fietsgebruik op routes van en naar de binnenstad in 3 jaar tijd met 10% te laten groeien en had 29 concrete actiepunten geformuleerd (4-jarig werkprogramma). Wat betreft de uitvoering van de Fietskoers 2025-3030 wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma inclusief financiële paragraaf opgesteld.

Samenhang met andere producten

De Fietskoers reikt bouwstenen aan voor andere beleidsplannen waar het College van B&W aan werkt, zoals de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA), de Nul-Emissie Visie, de Visie Openbare Ruimte, het Rotterdams Preventieakkoord en de Rotterdamse Klimaataanpak. Conform de Startnotitie RMA wordt in de Fietskoers 2025-3030 uitgewerkt hoe de fiets de mobiliteitstransitie kan versnellen en welke type maatregelen daarbij horen.



Analyse: Fietsen in 2019

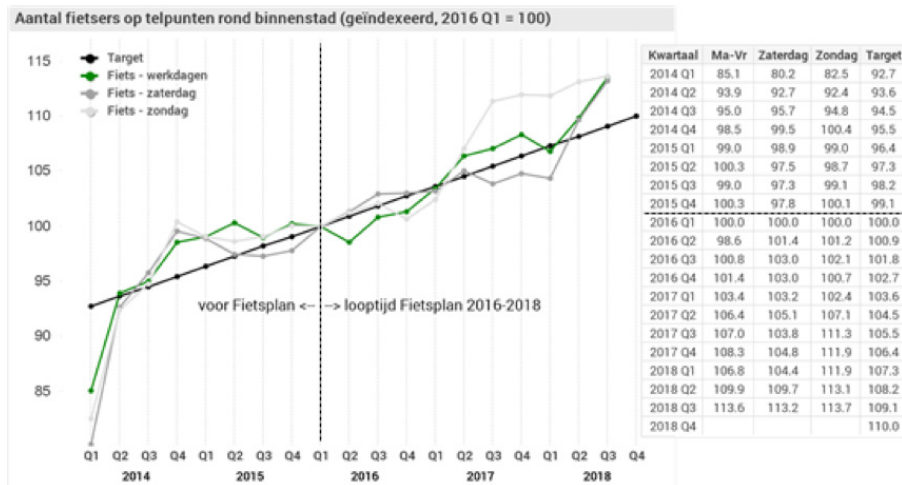
Fietsgebruik

Rotterdam heeft zich de afgelopen jaren steeds meer ontwikkeld als fietsstad. De afgelopen tien jaar is het aandeel fietsers in Rotterdam met 60 procent gestegen. Verder is de in het Fietsplan 2016 -2018 opgenomen doelstelling om het fietsgebruik op routes van en naar de binnenstad met 10% te laten groeien gehaald. Dit beeld komt overeen met landelijke cijfers waaruit blijkt dat het fietsgebruik in Nederland in de grote steden harder groeit dan elders in Nederland.

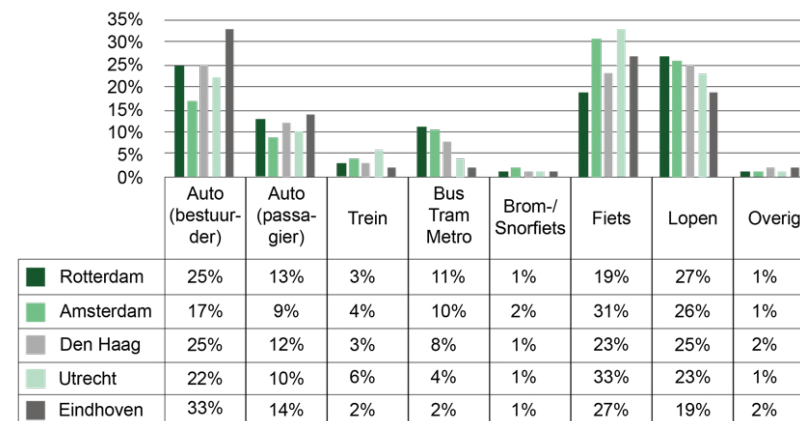
De maatregelen die in het kader van het Fietsplan 2016-2018 zijn uitgevoerd, hebben bijgedragen aan deze groei. De uitvoering van maatregelen is in de afgelopen periode gericht geweest op drie thema's: 'Lekker kunnen doorfietsen', 'Veilig en comfortabel stallen' en 'Zoveel mogelijk op de fiets'.

De wegenstructuur en stedenbouwkundige opbouw van Rotterdam wekt het beeld op dat de auto in Rotterdam dominant is. In werkelijkheid laat verplaatsingsonderzoek zien dat een duidelijke

meerderheid van alle verplaatsingen (62%) in Rotterdam juist niet met de auto wordt gemaakt, maar lopend, met de fiets of met het OV. In vergelijking met andere grote steden laat dezelfde figuur zien dat dit aandeel in Utrecht en Amsterdam duidelijk hoger is (68% resp. 74%). Ook blijkt uit de vergelijking dat, ondanks de forse groei van het fietsgebruik, Rotterdam qua fietsaandeel nog achterblijft bij andere grote steden. Dit betekent niet dat we in deze Fietskoers 2025-3030 doelstelling opnemen om te groeien naar een Amsterdams of Utrechts fietsbeleid maar deze percentages vooral dienen als vergezicht voor potentieel fietsgebruik.



Modal split G5

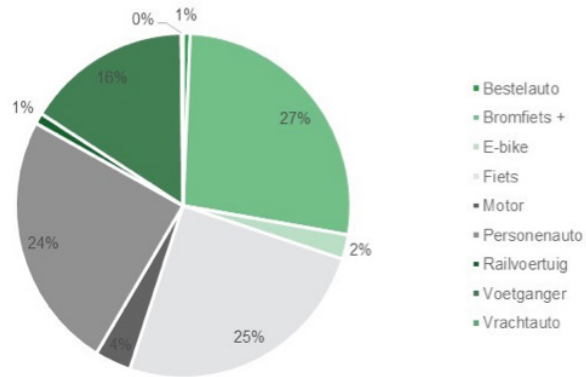


Verkeersveiligheid

Uit de meeste recente verkeersveiligheidscijfers blijkt een afname van het aantal verkeersdoden en sinds 2015 een afname van het aantal verkeersgewonden. Ondanks een daling van de verkeersgewonden de afgelopen jaren, zijn er doelgroepen / gebruikers van specifieke voertuigen die kwetsbaar zijn gebleken.

Voertuigen

Zo zijn naast voetgangers en scootmobielen, vooral fietsers (25%) en brom-/snorfietsen (27%) oververtegenwoordigd onder letselslachtoffers.



Doelgroepen

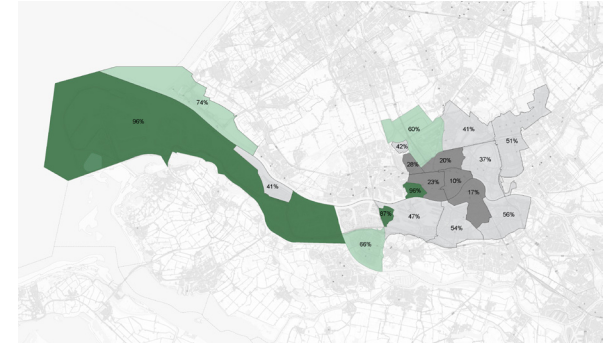
Ook zien we dat bepaalde leeftijdsgroepen een verhoogd risico lopen. Onder de verkeersdoden van de afgelopen jaren zien we veel 70-plussers. Onder de gewonden zijn jongeren en jongvolwassenen (16 t/m 24 jaar) oververtegenwoordigd.

Daarnaast blijft aandacht voor kinderen en scholen belangrijk en blijft de roep om handhaving op onveilig gedrag groot.

Ook de inwoners van Rotterdam zijn kritisch over verkeersveiligheid. Het rapportcijfers dat Rotterdamers geven voor verkeersveiligheid in de wijk en op straat schommelt al 10 jaar lang onafgebroken rond de 6.2. Daarentegen is de beleving van veiligheid in bijvoorbeeld het openbaar vervoer in dezelfde periode wel duidelijk gestegen.

Waar het comfort van de Rotterdamse fietspaden op de meeste plaatsen prima is, vormt de breedte van de fietsinfrastructuur echter een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Uit een analyse van hoe breed fietspaden bij een bepaalde spitsuur intensiteit moeten zijn (conform CROW-richtlijnen en gebaseerd op intensiteiten uit het Rotterdamse verkeersmodel), blijkt dat een groot deel van de Rotterdamse fietspaden niet voldoet aan de vereiste breedte. In veel gebieden voldoet minder dan 60% van de fietspaden aan de gestelde norm, waarbij het centrum, omliggende wijken en het gebied Feijenoord nog beduidend slechter scoren. Daarbij zijn in de een aantal gebieden (waaronder het centrum) de fietspaden gemiddeld tussen 0,75 en 1 meter te smal. In de overige gebieden zijn de fietspaden gemiddeld 0,5 tot 0,75 meter te smal.

De breedte van fietspaden is ook voor de toekomstige verkeersveiligheid een aandachtspunt aangezien de diversiteit aan voertuigen (verschillende snelheden, breedtes) en gebruikers of het fietspad toeneemt, zie ook paragraaf 3.1



Het aanleggen van veilige fietspaden is meer dan alleen voldoen aan eisen ten aanzien van de breedte maar heeft ook te maken met andere inrichtingseisen, denk daarbij aan opstelruimtes, hoogteverschillen fietspad-trottoir, obstakels zoals paaltjes en middeneilandjes, etc.. Bij het realiseren en aanpassingen van fietsinfrastructuur wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden, maar helaas blijkt in de praktijk dat dit niet altijd naar tevredenheid lukt. Wel zijn er werkprogramma's voor verwijderen en obstakels en creëren van meer (opstel)ruimte bij kruispunten met verkeerslichten.

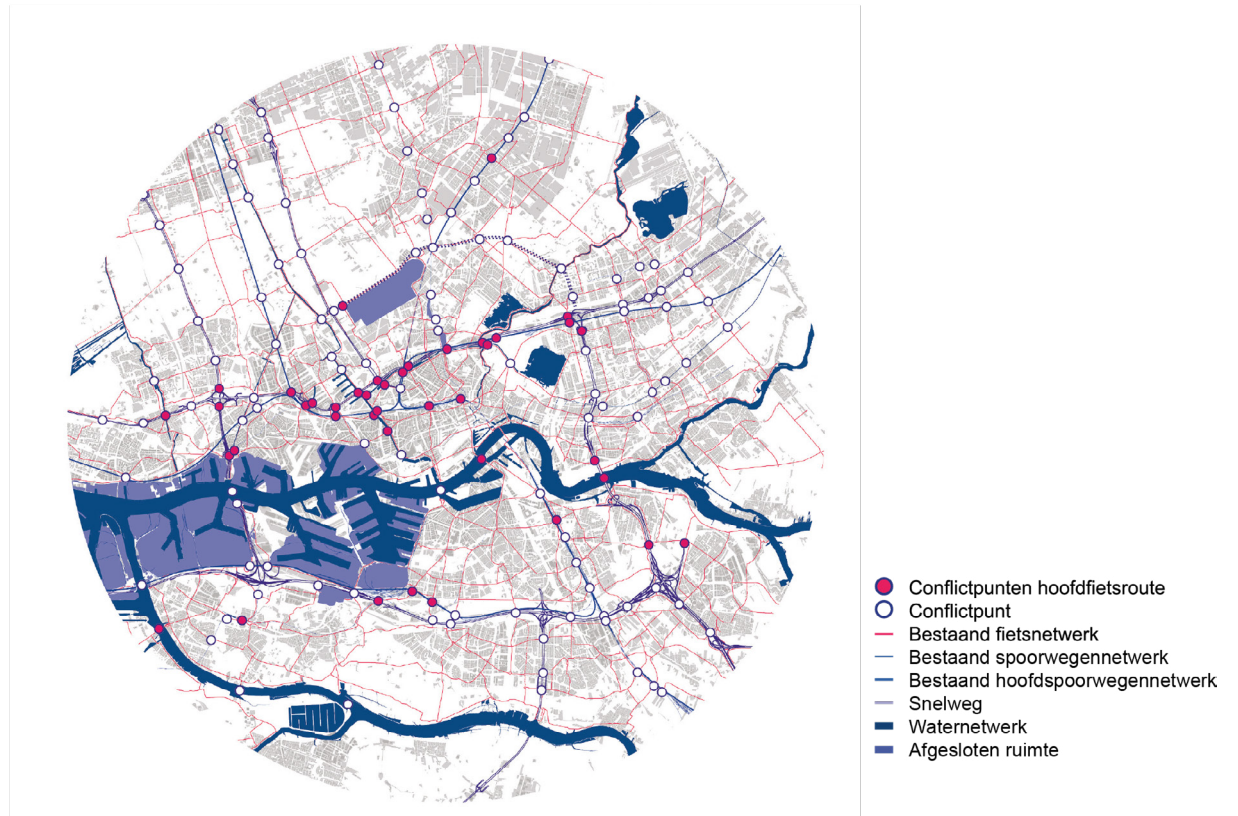
Fietsnetwerk

Op dit moment zijn er diverse typen fietsnetwerken:

- Utilitaire (woon-werk en woon-school) en recreatieve fietsnetwerken (knooppunten, lange afstand fietsroutes en thema fietsroutes)
- Fietsnetwerken van de gemeente Rotterdam (stedelijke hoofd fietsroutes en overig fietsnetwerk), de MRDH (utilitair regionaal fietsnetwerk en metropolitaan fietsnetwerk gericht op belangrijke economische kerngebieden) en de provincie Zuid-Holland (utilitair fietsnetwerk en recreatief netwerk)

Zowel bij de MRDH als bij de provincie Zuid-Holland (deels van de Landschapstafels) zijn cofinancieringsmogelijkheden voor maatregelen op fietsroutes die ook onderdeel zijn van hun fietsnetwerkkartaat.

Op dit moment zijn deze diverse netwerken niet op één overzichtskaart beschikbaar, zijn er enkele ontbrekende en zwakke schakels (zoals een nieuwe oeververbinding), is het recreatieve fietsnetwerk niet opgenomen in het stedelijke fietsnetwerk en sluit het stedelijk netwerk ook niet overal aan op het regionale en provinciale netwerk.



Verder is een historisch gegroeid onderscheid tussen utilitair en recreatief fietsen niet meer van deze tijd. De focus van veel fietsers ligt soms op snel & efficiënt, soms op beleving, maar vaak ook op de combinatie van beide. Eén fietsnetwerk met voldoende keuzevrijheid voor de fietser en waarbij de omgevingskwaliteit zo optimaal benut of verbeterd kunnen worden, sluit meer aan op de behoefte van huidige en toekomstige fietser.

Daarnaast is het hoofdfietsroutenetwerk volgens de landelijke normen van het CROW niet fijnmazig genoeg om 70% van de fietskilometers op af te wikkelen. Ook vormen gebiedsontwikkelingen en de recente aandacht voor verbindingen langs groenblauwe aders en tussen stad en regio, aanleiding om kritische naar het fietsnetwerk te kijken.

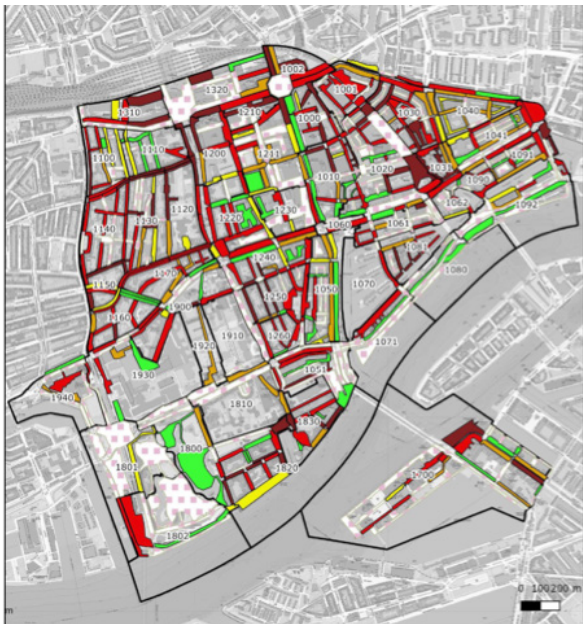
Daarbij speelt ook de barrière werking van ruimtelijke structuren een belangrijk rol, maar ook het zo goed mogelijk slechten van barrières van verkeersaders waarbij succesvol wordt gewerkt aan een werkprogramma doorstroming/vermindering wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten.



Fietsparkeren

In de afgelopen jaren zijn ongeveer 5.000 fietsparkeerplaatsen bij OV-haltes en in woonwijken geplaatst. Maar op een groot aantal plaatsen in de stad is nog steeds een groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen.

Denk daarbij aan het centrum (waar op drukke momenten circa 10.000 tot 16.000 mensen hun fiets niet kwijt kunnen in een fietsparkeervoorziening), maar ook aan stationslocaties CS Noordzijde (tekort 2.600) CS Zuidzijde (tekort 4.000 in 2025), Alexander (tekort 1.000) en Blaak (tekort 700 in 2025), wijken, winkelcentra, scholen, P&R-locaties, OV-haltes, etc.



Er is behoefte aan een duidelijke visie op waar (concentraties) los geparkeerde fietsen wel of niet tot overlast leidt en welke maatregelen daarbij horen. Daarnaast is er in vergelijking met andere steden in Nederland een onevenredig (niet in onderlinge gelijke verhouding) aanbod van diverse verschillende type fietsparkeervoorzieningen zoals grote ondergrondse stallingen, buurtstallingen, kleine stallingen op straat, tijdelijke stallingen, fietstrommels, -vlanders en nietjes, maar ook fietsparkeervakken. Ook groeit de vraag naar parkeermogelijkheden voor andere fiets-achtigen zoals de (elektrische)bakfiets, biro's, scootmobiels, etc.

In de openbare ruimte worden fietsen verwijderd indien een fiets als fietswrak te bestempelen is (in heel de stad mogelijk), gevaarlijk of hinderlijk is geparkeerd (in heel de stad mogelijk) of geparkeerd staat op locaties waar dit niet is toegestaan (nabij de stations Rotterdam Centraal, Blaak, Alexander en Capelsebrug). Ook wordt gehandhaafd op fietsen die als weesfiets bestempeld zijn (langer dan 14 of 28 dagen niet gebruikt). Dit is alleen mogelijk in een groot aantal aangewezen gebieden, pleinen en straten, maar niet in alle Rotterdamse woonstraten of bedrijventerreinen. De capaciteit ontbreekt om optimaal te handhaven op alle locaties met veel weesfietsen en locaties waar veel ongebruikte fietsen onnodig capaciteit gebruiken in parkeervoorzieningen.



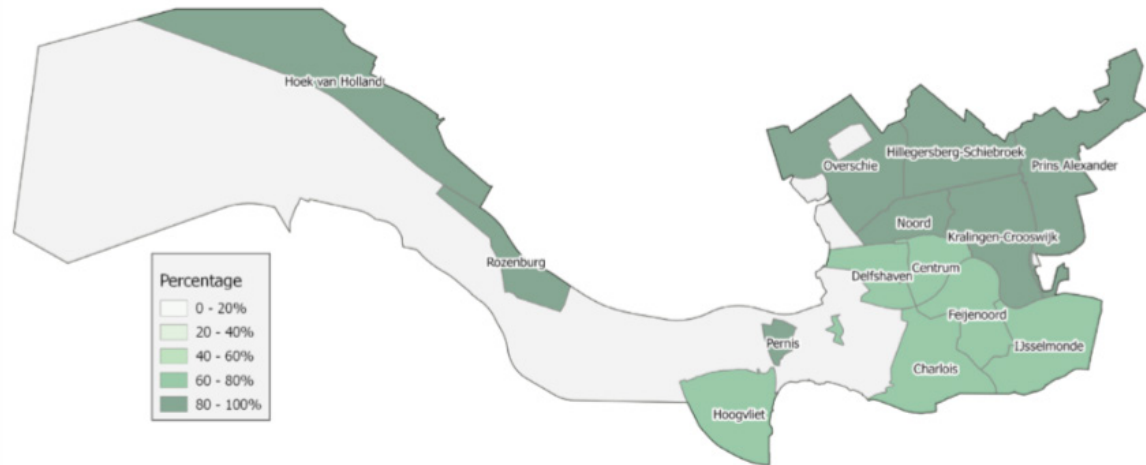
Sociale kant van fietsen in Rotterdam

Hoewel we zien dat het fietsgebruik in Rotterdam de afgelopen jaren is toegenomen, zien we ook lokale verschillen tussen wijken. Zo blijkt uit cijfers van OBI (2016) dat in sommige gebieden minder gefietst wordt dan in andere (Feijenoord 43%, IJsselmonde 47%, Charlois 45% tegenover Noord 70%, Hillegersberg Schiebroek 66% en Kralingen-Crooswijk 66%).

Naast kwaliteit van fietsinfrastructuur, nabijheid van openbaar vervoer, voorzieningen en werk, spelen ook cultuur en gedrag hierbij een verklarende rol. Sociaal culturele kenmerken spelen in sommige wijken echter een grote rol. Deze specifieke kenmerken zoals we die tegenkomen op Zuid, zijn niet exclusief voor Zuid maar spelen ook in andere gebieden zoals Crooswijk en Delfshaven.

De afgelopen jaren heeft fietsstimulering in Rotterdam zich vooral toegespitst op het specifieke programma's voor scholen, ouderen, allochtone vrouwen en gebieden, zoals programma Fietsen op Zuid. Conclusie is dat de leeftijd en bevolkingssamenstelling van invloed zijn op het fietsgebruik in de stad. Verder blijken voor groepen Rotterdammers die nu nog niet fietsen belangrijke randvoorwaarden:

- het hebben van een fiets
- kunnen fietsen
- het repareren van de fiets
- voldoende fietsparkeerplaatsen
- veilige infrastructuur belangrijke randvoorwaarden



De belangrijkste sociale factoren voor deze groepen zijn:

- het zelfvertrouwen hebben om op de fiets te stappen
- een positieve houding ten opzichte van fietsen
- fietsstimulering zo dichtbij als mogelijk organiseren
- voldoende fietsparkeerplaatsen
- sleutelfiguren uit de gemeenschap betrekken (als ambassadeur en/of fietstrainer)
- focussen op kinderen en hun ouders

Graag willen we de geleerde lessen uit programma's zoals Fietsen op Zuid ook elders in de stad en gericht op meerdere doelgroepen inzetten. Waar mogelijk wordt ook in overleg met de afdeling Werk & Inkomen gekeken in hoeverre projecten kunnen bijdragen aan het creëren van werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.



Actieve en betrokken partijen en organisaties

Het aanjagen van de mobiliteitstransitie doet de gemeente samen met de stad. Zo is het Fietsplan 2016-2018 na een inspraakproces tot stand gekomen, en is de input van Rotterdammers vertaald naar concrete acties. Veel maatschappelijke organisaties en bedrijven hebben ambities en zijn actief om fietsen in Rotterdam te stimuleren. Denk hierbij aan de Verkeersonderneming, Delta Cycling, Feyenoord, het Havenbedrijf, partijen betrokken bij het werkprogramma Fietsen op Zuid, BMX school. Daarnaast is via bijeenkomsten als de Mobiliteitsarena (2015), het Happy Mobility congres (2018) en het jaarlijkse stadsmakerscongres een kennisnetwerk ontstaan met een sterke vernieuwingsdrang.

Verkeersveilige Schoolomgevingen

Tijdens de vorige collegeperiode is het Actieplan Verkeersveilige Schoolomgevingen gelanceerd. In de periode 2015 t/m 2018 hebben 92 schoollocaties gebruik gemaakt van het Actieplan Verkeersveilige Scholen. Dat betekent dat bijna de helft van de schoollocaties in Rotterdam één of meer keer gebruik heeft gemaakt van het Actieplan. Hiermee zijn ruim 30.000 leerlingen bereikt. Uit een enquête welke eind 2018 is afgenomen blijkt dat scholen het Actieplan positief beoordelen; het feit dat het overgrote deel van de deelnemende scholen in de toekomst weer deel wil nemen is veelzeggend. Binnen dit Actieplan is expliciet aandacht voor fietslessen. Om veilig te leren fietsen in het verkeer moet een kind fietsvaardig worden. De BMX-Fietschool biedt binnen de uitvoering van het Actieplan bijvoorbeeld praktijkgerichte fietsbehendighedslessen voor basisschoolleerlingen en buurtkinderen. Het helpt om hun zelfstandigheid in het verkeer te vergroten. Maar ook om de fietscultuur in Rotterdam te versterken. De BMX-fietsmodule is één van de populairste educatieprogramma's binnen het Actieplan. Daarnaast is er het praktisch verkeersexamen waarbij leerlingen uit groep 7 of 8 getoetst worden op hun fietsvaardigheid. De afgelopen jaren deden circa 50 scholen per jaar mee aan het fietsexamen.

Sociaal fietsgedrag

Tenslotte neemt met het toenemende aantal fietsers helaas ook het asociaal gedrag in het verkeer toe, en daarmee de ergernis en (een gevoel van) onveiligheid onder weggebruikers. Het gaat daarbij om zaken als tegen de richting in fietsen (spookfietsen), roodlichtnegatie, smartphonegebruik, fietsen zonder licht en hinderlijk gedrag van bijzonder groepen zoals brom/snorfietsers (waaronder ook maaltijdbezorgers) en inhalende snelle fietsers en brede fietsen. De inrichting van de infrastructuur kan daarbij een rol spelen, maar het gaat vooral om ongewenst menselijk gedrag. Op de hiervoor beschreven ongewenste gedragingen hebben de afgelopen periode gedragsinterventies plaats gevonden. Deze experimenten hadden een overwegend positief resultaat en bieden voldoende aanknopingspunten voor een toekomstige gedragsaanpak om socialer en veiliger fietsverkeer te realiseren.



Trends en ontwikkelingen

Diversiteit aan voertuigen en gebruikers

Uiteraard gaat deze Fietskoers 2025-3030 vooral over de fiets, maar speelveld is anno nu is breder dan alleen de fiets. Naast de conventionele fiets moet ook rekening gehouden worden met diverse vormen van deelfietsen, E-bikes, sportieve fietsen / racefietsen, snorfietzen (blauw kenteken), bromfiets (geel kenteken), speed-pedelec (formeel een bromfiets), bakfietsen, (gehandicapten)voertuigen zoals Canta's, Biro's, en nieuwe verschijningsvormen in de nabije toekomst zoals elektrische stepjes. Maar ook het gebruik daarvan door specifieke doelgroepen zoals maaltijdbezorgers, fietskoeriers, bezorging van goederen (stadslogistiek), een groeiende groep toeristen en ouderen die op latere leeftijd nog blijven fietsen dankzij de elektrische fiets verdient aandacht.

Kansen

Een aantal van deze ontwikkelen hebben een duidelijk meerwaarde voor de stad. Denk daarbij aan het positieve effect van:

- Stadslogistiek via (elektrische) bakfietsen voor de luchtkwaliteit en autobereikbaarheid
- De elektrische fiets voor de vitaliteit en gezondheid van ouderen
- Deelfietsen voor het efficiënt gebruik van fietsparkeervoorzieningen.
- De groei van toerisme voor de economie.
- Efficiënt ruimtegebruikrandvoorwaarden



Opgave

De toegenomen verschillen in type fietsers en voertuigen (grootte, massa en snelheid) leiden echter tot toenemende risico's op het gebied van verkeersveiligheid, zeker gezien het gegeven dat een groot deel van de Rotterdamse fietsinfrastructuur (te) smal is ingericht. Ook is het nodig om aandacht te geven aan de (stank)overlast van bijvoorbeeld snorfietsen bij het nadenken over de plek op de weg.



Meer kwaliteit openbare ruimte

Rotterdam werkt continu aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van de stad als plek waar het fijn wonen, werken en leven is. Een goed functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte is hiervoor één van de belangrijke randvoorwaarden. Immers, iedereen gebruikt vrijwel dagelijks de openbare ruimte om te verplaatsen en verpozen en een groot deel van het stedelijke leven speelt zich hier af. Het is dé plek waar mensen elkaar ontmoeten. Ook biedt de openbare ruimte letterlijk de mobiliteits- en energietransitie, aan waterberging, draagt ze bij aan de natuurwaarden en vormt ze hét visitekaartje van de stad.

Eén van de drie hoofddoelen uit de Visie Openbare Ruimte Rotterdam is de voetganger en de fietser centraal. Op locatieniveau zijn er drie speerpunten die aansluiten: boulevards & stadsstraten, binnenstad en rivieren, kust & regio.

Opgave en kans

De (door)ontwikkeling van 'de Rotterdamse Stijl', de Visie Openbare Ruimte en het vormgeven van het stedelijke en regionale fietsnetwerk, zullen in de toekomst nauw samen moeten optrekken.

Inzet op ketenmobiliteit en deelmobiliteit

Rotterdam zet, gekoppeld aan de grote verstedelijkingsopgave, in op sterkere hoofdverbindingen met hogere frequenties op bestaande drukke lijnen (OV-visie 2018-2040). Lijnen in stedelijke gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid worden sneller aangetakt op het hoofdnet, om voor iedereen het OV een

aantrekkelijker vervoersmiddel te maken. Lopen en fietsen zijn in de ketenmobiliteit belangrijke vormen van voor- en natransport op OV-stations en -haltes.

Opgave en kans

In de afgelopen jaren zijn bij diverse OV-haltes fietsparkeervoorzieningen bijgeplaatst, maar zeker bij grotere haltes en stations is er onvoldoende ruimte om alle fietsen te parkeren. Daarnaast is er slechts beperkt aanbod aan andere innovatieve first & last mile oplossingen, waaronder ook deelmobiliteit van fiets en auto.

Het is te verwachten dat in de toekomst steeds meer Rotterdammers hun (tweede) auto zullen wegdoen of de auto vaker laten staan. Autobezit in de leeftijdscategorie 18-30 neemt af, net zoals autogebruik door jongeren in steden (CBS 2013). Deze trend wordt versterkt door het opkomen van nieuwe mobiliteitsdiensten zoals Mobility as a Service (MaaS) waarin nu veel verschillende marktpartijen instappen. Het is te verwachten dat dit zal leiden tot een grotere vraag naar deelauto's, deelfietsen, (elektrische) deelbakfietsen, elektrische deelsnorfietsen en elektrische deelsteps, maar ook tot de ontwikkeling van mobiliteitshubs voor bijvoorbeeld bouwmaterialen en goederen, nieuwe afspraken met en rollen van projectontwikkelaars (die ook mobiliteit als dienst gaan aanbieden). Het is belangrijk om bewust te anticiperen op de kansen die hiermee ontstaan en tegelijkertijd een duidelijke positie in te nemen als het gaat om welke ontwikkelingen een goede richting zijn voor de stad en inwoners, maar ook om in te kunnen grijpen wanneer zich ongewenste ontwikkelingen of excessen voordoen.



Hoofdpunten beleidskader deelfietsen

1. Aantal vaste deelfietsstations maximaliseren
2. Intensiveren handhaving
3. Vanaf 2020 vergunningstelsel met laagdrempelige toetreding
4. Voortzetting huidige samenwerkingsvormen met deelfiets-aanbieders met aangescherpte beleidsregels in 2019
5. Experimenteren met exclusieve plekken voor deelfietsen
6. Betalen voor gebruik van vaste deelfietsstations
7. Free-floating deelfietsen maken gebruik van reguliere fietsparkeervoorzieningen
8. Optimaliseren (deel)fietsparkeren en handhavingsaanpak fietsparkeren
9. Uitgangspunten deelfiets gelden ook voor aanbieders van deeltweewielers
10. (Deel)fietsstimulering en bieden van gelijke kansen
11. Flexibiliteit deelfietsbeleid behouden en integraal binnen fietsbeleid oppakken

Fiets in gebiedsontwikkelingen

In Rotterdam zijn er van tal initiatieven zichtbaar die de ambitie hebben om te laten zien hoe de stad er anders uit kan zien als langzaam verkeer prioriteit krijgt (zoals de Binnenstad als City Lounge, Happy Streets, Parking Day), en dat mobiliteit ook bijdraagt aan zelfontplooiing en het vergroten van iemand leefwereld (zoals Fietsen op Zuid, de BMX fietsschool en Fiets Mee!). Deze beweging laat zien dat we voorbij de discussie “autostad versus fietsstad” zijn. Daarnaast is in 2018 een beleidsregeling met parkeernormen voor de auto en fiets vastgesteld waardoor het mogelijk is om in samenwerking met projectontwikkelaars bij te dragen aan de mobiliteitstransitie (meer lopen, fiets en OV).



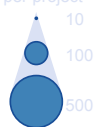
Kans

De grote verstedelijkingsopgave en gebiedsontwikkelingen vormen een grote kans voor de fiets.

PLANAANBOD WONINGBOUW 2019

VOORTGANG PLANAANBOD TOT 2040

Woningen
per project



OPGAVE
50.000

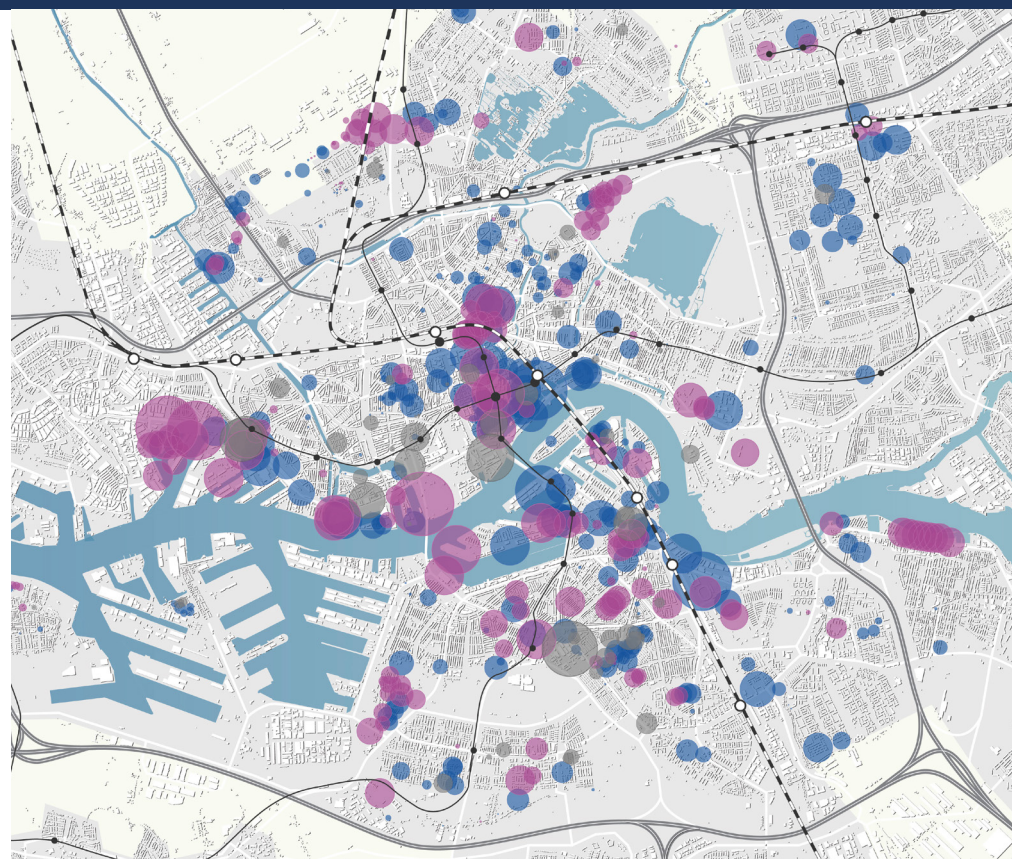
20.600

Planaanbod
na 2021

20.200

Planaanbod
huidig college
2019 t/m 2021

4.500
Gestart in 2018



Meer aandacht voor gezondheid

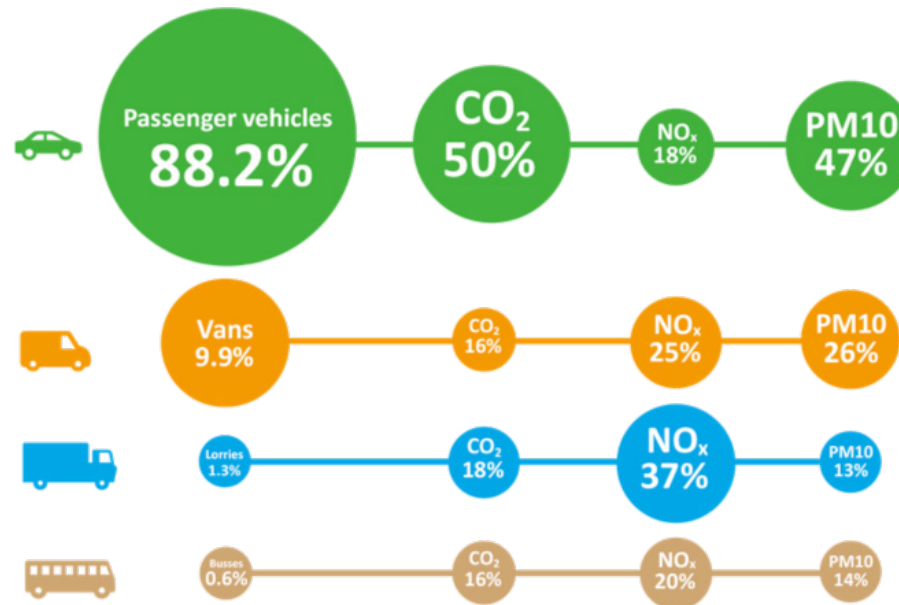
De belangrijkste gezondheidsproblemen in Rotterdam zijn psychische klachten, overgewicht en de gevolgen van roken en fijnstof (Rotterdam Vitale Stad 2016). Actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen kan bijdragen aan een oplossing voor overgewicht, zeker in de wetenschap dat wat betreft sport en bewegen Rotterdam achterblijft bij de rest van Nederland. Meer aandacht voor een leefomgeving (groen, aantrekkelijk) die uitnodigt tot spelen, bewegen, ontspannen en ontmoeten, maakt een gezonde keuze makkelijker. Ook via werk, sport en sociale contacten kan meer bereikt worden. Verder kunnen thema's als duurzaamheid en 'schone' mobiliteit (zero emissie) bijdragen aan een vitale en gezonde stad.

Gezondheidsproblemen ten gevolge van slechte luchtkwaliteit met 4,5% is vergelijkbaar met volksgezondheidsproblemen zoals overgewicht (5%) en groter dan die door overmatig alcoholgebruik (3%) of het te weinig eten van groente en fruit (2%) (GGD 2017). Fietsen draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. De fietser wordt langs drukke wegen blootgesteld aan de emissie van het wegverkeer. Het is bij de aanleg van fietspaden daarom belangrijk om te zorgen dat deze blootstelling verminderd wordt, bijvoorbeeld door de afstand tussen het fietspad en de weg zo groot mogelijk te houden.



Stadslogistiek

Rotterdam zet in op innovatie en verduurzaming van stadslogistiek. Rotterdam heeft de landelijke Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend en werkt daarmee aan de invoering van een Zero Emissiezone voor stadslogistiek in 2025. Bovendien hebben Rotterdamse transportbedrijven en gemeente afgesproken dat de logistiek in de binnenstad van Rotterdam in 2020 voor 100% emissievrij moet zijn. Dit stimuleert de verschuiving naar fiets als transportmiddel in de stadslogistiek, naast het gebruik van groot emissievrij vervoer zoals bestelbusjes en vrachtwagens op elektriciteit of waterstof.



Regionale & landelijke samenwerking

Op rijksniveau en regionaal niveau (MRDH) wordt op een aantal aspecten samen gewerkt, vooral in het gebiedsgerichte Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, maar ook op het gebied van de fiets. Binnen de korte termijn aanpak MIRT (Rijk-MRDH-provincie-regio gemeenten) is aandacht voor de fiets en concreet voor verbetering van fietsbarrières in de A13-A20 zone. Daarnaast wordt er door het Rijk samen met partners gewerkt aan een Nationale fietsagenda 2.0, bieden klimaattafels wellicht kansen voor de fiets en wordt het MIRT omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern daarbij is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat en biedt kansen voor meer rijksinvesteringen voor de fiets. Tenslotte is door het Rijk voor de korte termijn 100 miljoen extra voor de fiets beschikbaar gesteld. Vanuit dat budget is geld voor realisatie van 1.000 fietsparkeerplekken nabij station Rotterdam Alexanders en voor planvorming van uitbreiding fietsparkeren bij de stations CS (zowel noord- als zuidzijde) en Blaak. Verder gaat een deel van de 100 miljoen naar de MRDH voor realisatie van metropolitane fietsroutes / snelfietsroutes. Dit bedrag wordt toegevoegd aan het budget vanwaar de MRDH voor metropolitane fietsroutes 70% van de kosten subsidieert. Voor overige fietsprojecten op het regionale fietsnetwerk is dit 50%.

